

VELO **urbain**

GRATUIT

DOSSIER

L'Amérique vire vélo

Une révolution américaine
Les chaînons manquants
à Montréal et à Québec

TENDANCES

Le grand retour
du vélo confort

Haute couture
et petite reine

Rouler jusqu'au
bout de son âge

PHILIPPE
FEHMIU

Casque melon
et nœud papillon

EXPLORER

Découvrir la
ville à 15 km/h

S'ÉQUIPER

- Vélos pliables
- Chaussures
- Pneus



TELUS, fier partenaire
de votre été à vélo.



Modifier le code de la route, c'est urgent

Fin avril, une cycliste a été fauchée par un poids lourd sous le viaduc des Carrières, rue Saint-Denis, à Montréal. L'endroit est mentionné dans notre dossier sur les sites dangereux pour le vélo, en page 26, dossier écrit bien avant ce triste événement.

Les cyclistes connaissent ces lieux honnis depuis des décennies, et qui commandent deux mesures urgentes : 1- il faut les réaménager, car les accidents n'empêcheront pas les cyclistes de passer, de plus en plus nombreux, dans ces endroits ni accueillants ni sécuritaires ; 2- il faut changer le code de la route pour permettre une cohabitation cycliste-piétons sur les trottoirs, d'ici à ce que ces chantiers ne soient terminés (nous suggérons quelques pistes en page 6).

Notre code désuet, dont la dernière réforme remonte à 1979, ne traduit pas la nouvelle réalité urbaine, surtout à Montréal. Et il est souvent appliqué sans discernement contre les cyclistes. Prenons un exemple : quelques semaines plus tôt, un juge de la Cour supérieure a créé un précédent en condamnant un cycliste de Longueuil à 1 000 \$ d'amende pour une conduite « mettant en péril la sécurité ou la vie des personnes » : il avait brûlé un feu rouge.

Vous avez bien lu : 1 000 \$... Pourtant, l'« emportière » (*dooring*), c'est-à-dire l'ouverture brusque d'une porte devant un cycliste en mouvement, n'entraîne qu'une amende de 30\$. « Si l'emportière ne met pas en péril la sécurité ou la vie des personnes, je me demande comment interpréter le décès de deux cyclistes l'été dernier à Montréal en pareilles circonstances ! » écrit Suzanne Lareau, D.G. de Vélo Québec, dans un éditorial récent sur le site de l'organisme. Évadé : en Ontario, dans une nouvelle loi pour améliorer la sécurité routière, l'emportière

est passible d'une amende variant de 300 \$ à 1 000 \$.

Après tout, les automobilistes ont appris à s'arrêter derrière un autobus scolaire qui allume ses feux parce qu'on a « passé le message », mais aussi parce que l'omission coûte neuf points d'inaptitude et une amende de 500 \$.

Pierre Rogué, résidant de Rosemont et cycliste quatre saisons, ne voulait pas déclarer la guerre aux automobilistes quand il a lancé ce printemps, avec la Coalition Vélo Montréal, la campagne de sensibilisation Une porte, une vie. Il déplore toutefois que l'ouverture intempestive d'une portière est trop souvent considérée comme une simple distraction : « Les policiers ne donnent pas de contravention, ils ne font pas de rapport d'accident, ne prennent pas en note les coordonnées de l'automobiliste. Résultat, c'est plus difficile pour le cycliste blessé d'obtenir de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) la compensation à laquelle il a droit. »

Cela dit, une hausse des contraventions aux automobilistes qui ouvrent leur portière de manière intempestive ne suffira pas à régler le problème. Il y aura toujours des gens distraits et des moments d'inattention. Il faudra aussi miser sur les aménagements. Multiplier les bandes cyclables avec « espace tampon » (*buffered bike lane*), très populaires en Europe et aux États-Unis. Elles comportent trois bandes d'au moins 75 cm (deux zones tampon de chaque côté de la bande cyclable) entre les voitures stationnées et le trafic. Et, sous les viaducs, il faudra protéger la bande cyclable par un muret de béton.

Pierre Sormany et
Stéphane Desjardins

/ SOMMAIRE /

VOLUME 2, NUMÉRO 2 / JUIN 2014

ACTUALITÉS 4

STYLES LIBRES 8

Streetstyle

PORTRAIT 10

Philippe Fehmü



TENDANCES

- Le vélo confort reprend ses droits 12
- Rouler jusqu'au bout de son âge 18
- Haute couture et petite reine 20



DOSSIER

L'AMÉRIQUE VIRE VÉLO

- Révolution américaine 22
- Les chaînes manquants à Montréal et à Québec 26

S'ÉQUIPER

- Les pneus 32
- Les chaussures 34
- Les vélos pliables 37



CONSEILS 40

Attention, autobus !

EXPLORER

- Découvrir Montréal à quinze kilomètres à l'heure 42
- Petit guide des bonnes adresses 45

Éditeur Pierre Sormany Rédacteur en chef Stéphane Desjardins Directrice artistique Josée Caron
Graphiste José Charron Illustrateur Claude Thivierge Réviseurs-correcteurs Luc Asselin, Jocelyne Tétrault
Collaborateurs Émilie-Folie Boivin, Clémence Cireau, Catherine Crépeau, David Desjardins, Jean-Pierre Langlois, Pierre-Marie Legrain,
Jean-François Pronovost, Mélissa Proulx Photographe Stéphanie Lachance Photo de la couverture Gaël Hollard
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, juin
Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada ISSN 2291-4536
www.vurbain.com

La Vélostation de Deux-Montagnes UN SUCCÈS



L'Agence métropolitaine de transport (AMT) du Grand Montréal vient de recevoir un prix de l'Association québécoise des transports (AQTr), dans le cadre du 49^e congrès annuel de l'organisme, pour son projet-pilote de la Vélostation à la gare de Deux-Montagnes.

Il s'agit d'un abri fermé, à accès contrôlé, visant à protéger les vélos des intempéries et qui est réservé aux cyclistes préalablement inscrits. La porte coulissante s'ouvre automatiquement grâce à la carte OPUS. Une pompe et quelques

outils sont mis à la disposition des clients. Le concept fait déjà partie du quotidien de millions d'Européens et de Japonais.

Avec comme objectif d'améliorer la qualité des infrastructures destinées aux cyclistes, d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'encourager le transport actif, la Vélostation a connu un grand succès dès son lancement, le 2 juillet 2013. Les 78 places disponibles ont été réservées dès l'ouverture. L'AMT a par la suite procédé à des relevés mensuels des taux d'utilisation. Selon les données recueillies, la station était utilisée à environ 50 % de sa capacité avant l'automne. On a pu hausser le taux d'occupation en émettant plus de clés (100, comparativement à 78 au départ, car les usagers n'utilisent pas tous la Vélostation aux mêmes heures).

Un sondage mené à l'automne a révélé que les utilisateurs sont majoritairement des hommes de 24 à 44 ans et que les deux tiers

d'entre eux font des trajets à vélo de 10 minutes ou moins. Plus d'un usager sur deux dit avoir augmenté son utilisation du vélo grâce à cette nouvelle infrastructure.

Malgré ce premier succès, l'autre Vélostation de 160 supports, que l'AMT se proposait d'aménager l'été dernier aux abords de la station de métro de Longueuil, se fera encore attendre, car le projet-pilote de Deux-Montagnes, réalisé au coût de 500 000 \$, est toujours en cours d'évaluation. « Nous allons nous donner l'été pour évaluer le fonctionnement et le concept », a indiqué la conseillère en relations médias à l'AMT, Claudia Martin.

Rappelons que la Société de transport de Montréal (STM) a implanté l'automne dernier une première Vélostation (32 places) au métro Lionel-Groulx.

Un sondage a révélé que les utilisateurs sont en majorité des hommes de 24 à 44 ans.



À COPENHAGUE, LE VÉLO EST 2.0

Une nouvelle série de vélos est arrivée à Copenhague!

Les bicyclettes sont parfaites pour parcourir la ville, car elles sont équipées de tablettes GPS. Chaque vélo est doté d'un écran tactile pour la navigation, pour le paiement et pour aller voir tous les points d'intérêt de la ville.

Architecte local et cycliste dynamique, Anton Ryslinge a créé l'application Bike the City, un concept de visite à vélo nouveau et innovant. La technologie est simple : un audioguide GPS facile d'utilisation incorporé au vélo. Le système vous guide en toute sécurité le long des rues cyclables, tandis que l'audioguide vous fournit toutes les anecdotes et le contexte historique dont vous pourriez rêver pour chaque destination.

Ce concept de visite n'existe qu'à Copenhague. Et il est bien accueilli, comme l'indique la remarque de ce cycliste sur TripAdvisor : « C'est la meilleure visite à vélo que j'aie jamais faite. Si vous ne pratiquez qu'une seule activité à Copenhague, assurez-vous que c'est celle-ci. »



Lancement de la Carte des voies cyclables du Grand Montréal



Conçue par l'équipe de Vélo Québec, en collaboration avec la Ville de Montréal, BIXI, la Communauté métropolitaine de Montréal et l'AMT,

la plus récente mouture de la Carte des voies cyclables du Grand Montréal est disponible gratuitement depuis avril.

Cette nouvelle version complètement revampée permet désormais aux cyclistes de la grande région métropolitaine – incluant la couronne Nord, la couronne Sud, Laval et Montréal – de tout connaître sur les réseaux cyclables existants. On y indique également les différentes stations de métro et de trains de banlieue, ainsi que les bornes BIXI. Résidents et visiteurs pourront donc bénéficier des informations pour maximiser leur cocktail transport.

Il est possible de se procurer la Carte des voies cyclables du Grand Montréal à la Maison des cyclistes (1251, rue Rachel Est), dans les nombreuses boutiques de vélo et de sport du grand Montréal, et dans plusieurs points de service de la Ville de Montréal (bureaux Accès Montréal, bibliothèques, centres communautaires et de loisirs). De plus, les nouveaux abonnés BIXI la recevront avec leur clé. La carte sera aussi accessible sur le Web (velo.qc.ca) ainsi que sur les sites de nos partenaires.



GADGET révolutionnaire?

Vélo urbain a écrit plusieurs fois sur la révolution en marche du vélo électrique assisté (notamment un dossier en avril dernier). Ces bécanes permettent de franchir de plus grandes distances, de grimper les côtes et de rendre accessible aux personnes âgées le cyclisme au quotidien. Mais des chercheurs du MIT SENSEable City Lab ont mis au point un gadget qui risque de complètement redéfinir ce marché naissant : la roue de Copenhague (superpedestrian.com). Il s'agit d'une capsule imbriquée dans la roue arrière du vélo qui permet d'assister le cycliste quand il gravit une côte, en s'ajustant à son effort. Le système évalue la poussée dans les pédales et envoie de l'énergie additionnelle dans la roue. On peut ajuster le niveau d'assistance électrique avec son téléphone intelligent. Le système, sans fil, mesure aussi l'effort déployé en terrain plat. Il capte l'énergie de freinage ou de descente et l'emmagasine dans un accumulateur. L'application permet d'établir des itinéraires, d'en mesurer certaines données comme la distance, la durée ou les calories brûlées, le dénivelé, et de les partager avec des amis.

La Copenhague Wheel, qui pèse 5,9 kg (13 lb), s'installe en remplaçant simplement la roue arrière par celle dotée du gadget. Il n'y a pas de dérailleur. Elle fut notamment en vedette dans la série télé *Weeds*. La startup Superpedestrian, basée à Cambridge au Massachusetts, a enregistré plus de 14 000 préventes à ce jour. Un de ses dirigeants est Vincent Lamoureux, ancien directeur marketing de la filiale de vélos électriques BionX de l'équipementier automobile Magna.



Les citi bikes de New York cherchent des investisseurs

(D'après l'AFP) — Avec plus de 100 000 abonnés annuels, et plus de 11 millions de kilomètres aux compteurs, le programme des « citi bikes » de New York est un énorme succès. Mais les vélos en libre-service sont confrontés à un problème de taille qui rappelle la situation montréalaise : ils cherchent de nouveaux investisseurs. L'exploitant, Alta Bicycle Share (ABS), veut étendre le réseau à 10 000 vélos, selon Dani Simons, porte-parole de NYC Bike Share. « Cela coûterait environ 14 millions de dollars », ajoute-t-elle.

À New York, contrairement à la plupart des villes, le réseau a été lancé avec l'engagement qu'il ne coûterait pas un sou aux contribuables. Son principal commanditaire, Citigroup, a payé 41 millions de dollars pour pouvoir afficher pendant 5 ans son logo sur les quelque 6 000 vélos, ainsi que sur les 332 stations installées dans le sud de Manhattan et à Brooklyn. Cela ne devait être qu'une première étape, avant le passage à 10 000 vélos et près de 600 stations dans une zone élargie.

Mais la maintenance a coûté plus cher que prévu. Des problèmes de technologie ont parfois

empêché le fonctionnement des stations ou les paiements par carte bancaire. Le directeur général de Citi Bikes, Justin Ginsburgh, a récemment démissionné. En janvier, BIXI, qui a fourni les équipements et la technologie, a fait faillite.

Et si les abonnements annuels à 95 \$ ont dépassé les attentes, ceux à la semaine (25 \$) et à la journée (9,95 \$), qui ciblaient surtout les touristes, ont été plus décevants. « Nous n'avons pas eu assez de temps, la première année, pour nous occuper du marketing, explique Dani Simons. Nous allons en faire plus cette année. »

En attendant, les projets d'expansion risquent de rester dans les cartons. Aucune date n'a été fixée,

reconnait Mme Simons. « À ce stade, l'argent du budget de la ville n'est pas sur la table », a déjà déclaré le maire de New York, Bill de Blasio.

Par contre, les mauvais augures, qui prédisaient le pire avec l'arrivée de ces milliers de cyclistes amateurs dans les rues de la mégalopole, doivent se rendre à l'évidence : il y a eu quelques blessés mineurs, mais aucun mort, dans cette cohabitation périlleuse entre piétons, taxis, voitures, camions et autres livreurs. Et l'arrivée massive de ces nouveaux cyclistes a même fait baisser le taux d'accidents, une tendance qu'on constate dans toutes les villes qui ont implanté de semblables systèmes de vélos en libre-service.



REPENSER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Depuis plusieurs mois, Vélo Québec réclame une refonte du Code de la sécurité routière pour tenir compte de la nouvelle réalité cycliste. Voici quelques-unes des mesures proposées dans le document de réflexion que l'organisme déposera sous peu.

EN VILLE ET SUR LA ROUTE

- Obliger les automobilistes à maintenir une distance d'au moins 1 mètre lors du dépassement en milieu urbain et d'au moins 1,5 mètre sur les routes à plus de 50 km/h.
- Permettre aux cyclistes de circuler à deux de front, sauf quand un véhicule venant de l'arrière se rapproche.
- Permettre aux cyclistes de circuler dans un corridor de 1,5 mètre de largeur du côté droit de la chaussée et d'en sortir pour éviter un obstacle, dépasser un cycliste ou un véhicule lent, ou effectuer un virage à gauche. On rendrait ainsi explicite la possibilité de circuler en dehors de la zone d'ouverture des portières et à l'écart des grilles d'égout et des débris (verre cassé, abrasifs...) qui s'accumulent en bordure de la chaussée. Cela permettrait aussi aux cyclistes de se positionner correctement à l'approche des intersections, notamment en présence d'une voie exclusive de virage à droite pour les véhicules ou s'ils veulent faire un virage à gauche.

EN VILLE

- Permettre aux cyclistes de circuler au centre de la voie lorsque la largeur de la chaussée est insuffisante pour permettre un dépassement sécuritaire. Il s'agit souvent de la seule manière de circuler dans certaines rues étroites de nos villes.
- Permettre au conducteur d'une bicyclette, à un feu rouge, de suivre les indications des feux pour piétons après avoir marqué un arrêt et cédé le passage aux piétons.
- Accepter que, lorsqu'il arrive à un panneau d'arrêt, le cycliste puisse effectuer un ralentissement marqué, à condition de céder le passage aux autres usagers à l'intersection. Présentement, le Code demande au cycliste d'immobiliser son vélo, mais la réalité montre que les cyclistes négocient les arrêts autrement ; c'est qu'une personne circulant à vélo a en général une meilleure vue d'ensemble et perçoit mieux les signes de l'environnement sonore que les automobilistes (vitres fermées, climatisation, radio, cellulaire).

- Permettre le partage des trottoirs (avec signalisation appropriée) dans les situations où la rue est particulièrement inhospitalière pour les cyclistes : traversées de certains ponts, de viaducs ou de passages dénivelés, à condition de le faire à basse vitesse et en accordant la priorité aux piétons.
- Permettre aux enfants de moins de 10 ans de circuler sur le trottoir.
- Simplifier l'article concernant l'obligation de signaler ses intentions, sans préciser les gestes requis, ou en les limitant à « pointer la direction où il tournera et mettre une main vers le bas pour indiquer l'arrêt. »

LES ÉQUIPEMENTS

- L'article 232 concernant les réflecteurs obligatoires dans les roues et sur les pédales doit être revu, alors que les bandes réfléchissantes sont devenues omniprésentes sur les équipements de vélo (pneus, sacoches, autocollants réfléchissants) et les vêtements de sport (casques, souliers, collants, vestes et manteaux) et que plusieurs vélos sont maintenant dotés d'un système d'éclairage actif très puissant.



RÊVER QUÉBEC ET LÉVIS, villes vélo



Est-ce que Québec et Lévis sont des villes où il fait bon vivre comme cycliste ? Les réponses varieront selon le type de cycliste qui vous répondra. Des deux côtés du Fleuve, on compte certaines des plus belles pistes cyclables du Québec. Le samedi et le dimanche, on se croirait dans une ville du nord de l'Europe tant la quantité de gens qui font du vélo est importante. Et puis, dès le lundi, retour à la normale : pour le boulot ou les études, on se déplace en voiture.

Pourquoi les comportements du week-end diffèrent tant de ceux de la semaine de travail ?

De un, les aménagements cyclables de Québec et de Lévis ont une vocation avant tout récréative. Les liens entre les dif-

férents axes sont faibles et ne desservent pas, pour la plupart, des destinations importantes. De beaux aménagements, mais pas pratiques au quotidien.

De deux, les infrastructures actuelles ne permettent pas de passer plusieurs barrières importantes : le dénivelé entre la haute et la basse ville, et les nombreuses autoroutes urbaines qui morcellent la ville. Nombreux sont pourtant ceux qui se déplacent quotidiennement d'une banlieue située au-delà de ces barrières anthropiques, vers la colline parlementaire ou le plateau de Sainte-Foy, au centre.

De trois, plusieurs médias et décideurs de Québec martèlent le message selon lequel les vélos n'ont pas leur place sur la route. Ils encouragent ainsi les gens à

utiliser leur automobile en alimentant une culture de la peur.

Pourtant, plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus la cohabitation avec les automobilistes est facile, car les autres usagers de la route apprennent à les prendre en considération. Pour être reconnus comme des usagers de la route à part entière, les cyclistes devront non seulement être plus visibles, mais aussi se faire entendre davantage. Nous vous encourageons donc à occuper les tribunes pour faire avancer la cause cycliste. Demandez à votre conseil de quartier ou d'arrondissement ou à votre élu municipal de se saisir de l'amélioration du réseau cyclable sur son territoire. Lorsque l'occasion se présente, participez aux consultations menées

par votre ville et interpelez-la quand vous constatez des situations problématiques.

Enfin, faites des groupes de promotion de la mobilité durable de votre région vos alliés ! Nous avons par exemple mis sur pied, lors du premier Mois du vélo, en mai, le concours d'idées "Rêver Québec et Lévis villes vélo". Au moment d'écrire ces lignes, plusieurs suggestions intéressantes nous ont été soumises et feront l'objet d'une évaluation par un jury composé de plusieurs acteurs vélo des régions de Québec et de Lévis. Les meilleures idées seront transmises aux autorités et aux médias et pourraient devenir réalité ! Pour plus d'informations : www.moisduvelo.com.

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





© Fotolia

- L'article obligeant un phare blanc à l'avant et un feu rouge à l'arrière devrait avoir préséance sur l'article 232 sur les réflecteurs. Les phares ne sont pas un complément aux réflecteurs ; ce sont plutôt les réflecteurs qui sont un complément aux phares et un substitut en cas de mauvais fonctionnement.
- Pour les réflecteurs dans les pédales, rappelons que sur des centaines de milliers de vélos dotés des pédales automatiques en circulation au Québec, il est impossible d'installer un réflecteur.

MONTANT DES CONSTATS D'INFRACTION

- Une revue de cet aspect du Code est essentielle. Comment peut-on faire valoir une amende de 37 \$ pour un vélo dépourvu de réflecteurs dans les roues, alors qu'un automobiliste qui fauche un cycliste en ouvrant sa portière, sans avoir regardé, n'est passible que d'une amende de 30 \$?



EN VRAC

LE VÉLO EXPLOSE À LONDRES

Avec 4,3 % des déplacements dans le Grand Londres en 2013, le vélo est en hausse de 1,7 % depuis 2011, selon le groupe London Cycling, qui a publié une étude sur le sujet, l'été dernier. « De plus en plus de gens riches troquent leur voiture pour un vélo », déclare un chercheur de la London School of Hygiene & Tropical Medicine. Le transport en commun est aussi en hausse de 7,3 % pour la même période, avec 53,4 % de tous les déplacements dans la capitale britannique. En comparaison, l'utilisation de la voiture a baissé de 8,8 % depuis 2001 (32,2 % du navetage). Les Britanniques nous montrent l'exemple.

PAS D'AUTOBUS? VIVE LE VÉLO!

Les Algériens adoptent massivement la bicyclette, jusque dans les banlieues de la capitale, rapporte le quotidien *El Watan*. Ouled Chebel, aux Eucalyptus, à Baraki, à Sidi Moussa ou à Cheraba, les gens n'ont pratiquement pas le choix de pédaler. « Certains *haouchs* – ensembles d'habitations – sont complètement isolés et dépourvus de moyens de transport », affirme le journal, qui rapporte que le vélo est très populaire chez les personnes âgées.

LA SUISSE, L'ENFER DES CYCLISTES?

Le Rapport de sécurité 2013 du géant allemand de l'assurance Allianz affirme qu'en Suisse, il est huit fois plus dangereux de circuler à pied ou à vélo qu'en auto. La majorité des décès chez les cyclistes sont dus à des chutes n'impliquant pas un véhicule motorisé ou ont été entraînés par le non-respect du code de la route. Allianz rapporte qu'en Europe, 40 % des accidents impliquant des cyclistes se produisent à des carrefours ou à l'entrée d'une rue.



LE YÉTI À MOITIÉ CIVILISÉ

DEVINCI **SURLY** *Salsa*
FOCUS *Wilier* **civiva**

5190 BOUL. SAINT-LAURENT MONTRÉAL
WWW.LEYETICA

STREETSTYLE



Le vélo urbain a son «look». Nous avons demandé à notre collaboratrice Gabrielle Lacasse d'arpenter les rues, à la recherche de cyclistes décontractés, aux antipodes de la version cyclo sportive casque-maillot-cuissard. Portrait de styles, en 12 tableaux.



1. STÉPHANIE ALEXANDRE

OÙ VAS-TU? Chez mon amie.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Sur Craigslist.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? À une personne de confiance, oui, sans problème.

2. VÉRONIQUE SAUVÉ

OÙ VAS-TU? Je rentre à la maison.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Chez Écovélo (une entreprise de recyclage et de réinsertion sociale).
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Bien sûr!

3. ALEXANDRE JAMES

OÙ VAS-TU? Prendre une bière avec des amis.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? J'ai acheté les pièces sur Kijiji et je l'ai monté moi-même.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Oui.

4. SACHA OLEKSANDRA LYKOVA

OÙ VAS-TU? Je rentre chez moi, j'arrive tout droit de l'école.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Sur le site Internet Craigslist.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Je ne crois pas. Il n'est pas en bon état et il est dur à manœuvrer.

5. TRISTAN BEST

OÙ VAS-TU? Je roule vers mon lieu de travail.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Sur le site Craigslist.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Non.

7



8



9



11



10



12



6. MÉLODIE WRONSKI

OÙ VAS-TU? À un événement organisé par la ligne de vêtements Pink Tartan.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? C'est un cadeau de papa.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Sans problème, il faut seulement que la personne qui l'emprunte soit assez grande pour le maîtriser.

7. ANITA MIGUEL

OÙ VAS-TU? À la maison, je reviens du boulot.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Dans la rue.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Aucunement.

8. THOMAS CHAMPAGNE

OÙ VAS-TU? À mon local de pratique, rejoindre mon groupe de musique.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Il m'a été donné par mon oncle.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Oui, sans problème.

9. CHRISTOPHE DUBÉ

OÙ VAS-TU? Chez une amie, tout simplement.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Dans une
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Oui, à ceux qui sont prêts à l'assumer.

10. GUILLAUME CANTIN

OÙ VAS-TU? Assister à un concert.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Je l'ai monté avec des pièces achetées ici et là sur Internet.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Jamais !

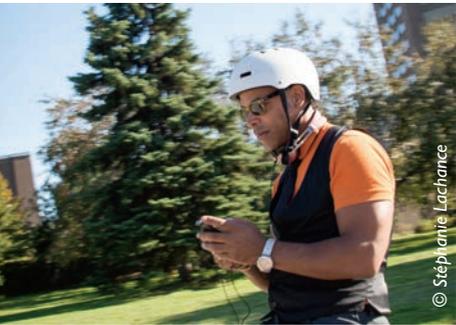
11. SAMUEL LAVOIE

OÙ VAS-TU? Je reviens de mon travail et je rentre chez moi.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? Chez Cycle Technique 808.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Exceptionnellement.

12. PAULINE JAHOUËL

OÙ VAS-TU? À la recherche d'un nouvel appartement.
OÙ AS-TU ACHÉTÉ TON VÉLO? C'est un emprunt.
PRÊTERAIS-TU TON VÉLO? Bien sûr : j'ai emprunté celui-ci!

STYLES LIBRES



© Stéphanie Lachance

PHILIPPE FEHMIU

Casque melon ET NŒUD PAPILLON

Par Stéphane Desjardins

Le magazine *Elle Québec* l'a désigné comme une des 40 personnalités québécoises les plus lookées. Rebecca Makonnen a révélé aux journalistes qu'il n'enfourche jamais son vélo sans son nœud papillon. L'animateur Philippe Fehmiu, la voix de l'émission quotidienne *Vi@Fehmiu*, sur Espace Musique de Radio-Canada, ne se déplace plus qu'à vélo, même quand il se rend à des tapis rouges ou des lancements. Et le nœud papillon, c'est sa marque de commerce.

« Je me suis débarrassé de ma voiture en mai, l'an dernier. Je voulais savoir si c'était possible de vivre un an sans voiture. Je pense que je vais faire beaucoup plus longtemps qu'une seule année ! »

Fehmiu a toujours circulé à vélo en ville. Mais aussi à la campagne. « Je viens de Sainte-Thècle, en Mauricie. J'habitais un rang à 3 km du village. Mon seul moyen de transport, c'était le vélo. Parfois, je faisais l'aller-retour trois fois la même journée, même pendant la canicule. Disons que l'époque était moins confortable qu'aujourd'hui pour les jeunes... Maintenant, pédaler me rappelle mes souvenirs d'enfance ! »

Plus vite qu'en bagnole

Le matin, l'animateur enfourche son vélo, à l'angle des rues Rachel et Clark, puis il suit la piste Rachel avec ses enfants. Arrivé à de Bullion, il prend un café au Névé vers 8 h. Quelques minutes plus tard, près de Berri, il dépose sa marmaille à l'école et descend l'avenue du Parc-La Fontaine puis, Amherst jusqu'au boulevard René-Lévesque et la grande tour de la SRC. « J'arrive au boulot à 8 h 20 avec une acuité totale ! Je suis aussi allumé que si j'avais descendu une pente de ski à grande vitesse. Parfois, je me rends à Radio-Canada sans toucher à mon guidon. Ça descend tout seul. Jamais je ne pourrais aller aussi vite en voiture. »

Fehmiu arrive avant ses collègues et se considère comme plus performant et lucide

quand il se rend au bureau en pédalant. « Juste pour ça, même quand j'avais une voiture, j'allais travailler à vélo. »

L'animateur se reconnaît un look de dandy. Pas question d'y déroger. Surtout pas à vélo. Même pas quand il monte la côte Berri. « J'ai pas chaud rendu en haut. »

Il apprécie la flexibilité que lui apporte son mode de transport. Il se souvient de la fois où il célébrait l'anniversaire d'une de ses amies, organisé à l'Assommoir, rue Bernard Ouest, dans le Mile-End. Le rendez-vous était fixé à 18 h. Il s'y rend et... n'y trouve

personne ! « J'ai alors conclu que ça se passait à l'Assommoir de la rue Notre-Dame. Pédaler là-bas m'a pris 10 minutes. Arrivé sur place, je connais tout le monde, mais il n'y a pas de party. Je demande à la volée : "C'est où la fête pour Catherine ?" On me dit que c'est sur Bernard ! » Fehmiu saute derechef sur son vélo et retourne rue Bernard, où les convives étaient arrivés légèrement en retard. Il avait fait l'aller-retour entre les deux établissements en moins d'une demi-heure, sans se poser de question. Frais et dispos. « En voiture, oublie ça ! »



« Montréal est une ville à échelle humaine. Ça ne prend que 15 minutes pour traverser un quartier à pied. »



L'animateur confie qu'il a enfourché son vélo initialement pour une question d'argent. « Je voyageais en voiture à l'époque. J'avais trois emplois : TVA, le Canal VOX et Radio-Canada. Et je déposais les filles à l'école. Mon comptable a insisté pour que je calcule tous les frais reliés à mon auto. Le prix du stationnement à Radio-Canada venait d'augmenter. Avec les parcmètres et les autres stationnements occasionnels, ça me coûtait environ 1 000 \$ par mois juste pour me garer ! Et je perdais mon temps dans le trafic à chercher une place... »

Le civisme progresse

Philippe Fehmiu se réjouit de la hausse du nombre de cyclistes. Mais il invite les gens à joindre encore plus massivement le mouvement. « Se déplacer en voiture à l'heure de pointe, c'est réellement pas très sympa. En fait, le stress amène les gens à être moins courtois, plus agressifs. Il y a parfois de la violence sur la route, des comportements pas souhaitables. Alors qu'ils pourraient maintenir la forme et respirer un peu avant d'arriver au bureau... »

S'il neige ou s'il pleut, il utilise les transports en commun. Mais il préfère marcher. « Montréal est une ville à échelle humaine. Ça ne prend que 15 minutes pour traverser un quartier à pied. »

Comme piéton, il se fait un point d'honneur de respecter le code de la route. « C'est une question de civisme. La cohabitation voiture-vélo-piéton est assez particulière à Montréal et ce n'est pas facile d'y circuler en vélo. Honnêtement, les principales difficultés ne viennent pas des automobilistes ou des cyclistes. Si j'étais un décideur public, j'insisterais pour diffuser des campagnes de sensibilisation à l'intention des piétons. Je le constate tous les jours, rue Rachel. Ils savent que la piste cyclable est là, mais ils oublient son existence. Ils traversent n'importe quand, n'importe où, sans prévenir. Les principaux accidents, dans le secteur, impliquent avant tout des piétons. Le civisme, le code de la route, c'est pas juste pour les vélos et les autos ! »

Malgré tout, il reconnaît que les gens essaient de faire de leur mieux sur le bitume, que le civisme gagne des points. « Les accrochages sont davantage liés à la maladresse qu'à la délinquance. »

UN ANIMATEUR ENGAGÉ



© Radio-Canada

Nom : Philippe Fehmiu

Faits d'armes :

- Ses parents, une mère québécoise et un père béninois, se sont connus à Expo 67.
- Études en arts et technologie des médias à Jonquière.
- Années 1990. Débuts à Météomédia, (1991). VJ à Musique Plus (1993-1997). Carrière parallèle de comédien à la télévision (*Jasmine*).
- 2003. Anime la première saison de *Loft Story* à TQS avec Renée-Claude Brazeau (produite par Guy Cloutier).
- A travaillé à CKOI, CKMF, TVA, RDS, CJMS, TV5, Z télé, Canal Évasion.
- 2005. Il est congédié de l'émission *Loft Story* alors qu'il déclare en ondes qu'il refuse de travailler avec le docteur Mailloux, coanimateur, à la suite des déclarations racistes de ce dernier à l'émission *Tout le monde en parle*. Le docteur Mailloux sera aussi congédié. Le *Journal de Montréal* écrira que Fehmiu considère ce renvoi comme un prix de consolation ; l'affaire, hautement médiatisée, relance sa carrière.
- 2008. Coscénariste et intervieweur du documentaire *Descendants d'esclaves*, diffusé sur RDI, qui s'intéresse au sort des esclaves d'Afrique de l'Ouest débarqués au Canada au début de la colonisation.
- 2009. Concepteur du film *Couleur : Noir*, sur l'identité noire au Québec, diffusé sur VOX.
- 2009. Il ouvre un restaurant, Robin des Bois (4653, boulevard Saint-Laurent), dont les profits sont versés à des groupes communautaires.
- 2009. Parrain du festival de Musique Multi-Montréal.
- 2010. Animateur du festival de cinéma Vues d'Afrique.
- 2012. Membre du jury du Festival International du Film Black de Montréal.
- Anime l'émission *Le Lab* à Canal VOX.
- Anime *Vi@Fehmiu* à Espace Musique, de Radio-Canada, chaque jour de midi à 15 h.

Philippe Fehmiu loue une voiture quand il va à la campagne. Mais pas question de rouler autrement qu'à vélo en ville entre avril et décembre. Il en a fait une question de principe mais, surtout, de plaisir. ■

LE VÉLO CONFORT REPREND SES DROITS

Le vélo de type hollandais revient en force dans nos villes. Ses adeptes ne jurent que par son confort.

Par Jean-Pierre Langlois



LA MODE DU «TOUT À LA PERFORMANCE» a épuisé ses vertus; le vélo pépère semble reprendre ses droits.

Il était une fois des vélos qui avaient de gros guidons, comme dans les films d'antan, un panier pour transporter des sacs d'épicerie, un garde-chaîne, des garde-boue avec leurs bavettes, et dont les vitesses – quand il y en avait – étaient dissimulées dans le moyeu. C'était pour les plus âgés, ceux de l'époque qui a précédé l'arrivée des 10 vitesses, des hybrides, des cyclo-cross, des vélos 30 vitesses, des *fixies* et autres bestioles pour cyclistes en mal d'adrénaline.

Mais la mode du «tout à la performance» a épuisé ses vertus; le vélo pépère semble reprendre ses droits.

Les forçats du chrono, recroquevillés en position aérodynamique, doivent désormais côtoyer les promeneurs du dimanche, les cols blancs partant au travail le matin sur leurs BIXI, le retraité parti humer l'air matinal le nez au vent, tous le dos bien droit. Bienvenue au vélo de ville, au vélo confort, au vélo rétro, au vélo de type hollandais. En somme, au vélo urbain par excellence.

«C'est la catégorie qui connaît actuellement la plus forte expansion», lance Sylvain Bossé, directeur marketing chez Opus, le fabricant de vélos du même nom,



© Pierre Sommay

dont les modèles Classico et Ivanna répondent à ce profil. «Deux ans après sa création en 2001, Opus a voulu remplir une niche non exploitée. La suite nous a donné amplement raison.»

D'après une enquête toute récente du US Census Bureau, le navettage à vélo a crû de 10 % dans l'ensemble des États-Unis entre 2011 et 2012; et entre 2000 et 2012, la croissance a été de 61 %. Or, ceux qui vont au boulot en vélo sont plus susceptibles d'utiliser un vélo confort de type hollandais, voire un vélo électrique, qu'un vélo performance. Les garde-boue contre les flaques d'eau, le garde-chaîne, la dynamo intégrée au moyeu, le porte-bagage sont toutes des caractéristiques de ces vélos qui se prêtent bien aux déplacements quotidiens. Sans oublier une meilleure vision périphérique.

Mais ne nous emballons point. Les vélos hollandais sont encore loin d'occuper le haut du pavé aux États-Unis, pays pour lequel on dispose de statistiques précises. De 2005 à 2012, ces vélos de type *cruiser* occupaient entre 5 % et 6 % du parc des deux-roues. Ceux qualifiés de *comfort* allaient chercher entre 13 % et 17 %. Au sommet des ventes trônaient toujours les *mountain bikes*, *hybrid/cross* et *road bikes*: plus de 70 % du marché.

Dans les polders

C'est dans le plat pays néerlandais qu'est apparu le vélo qu'on appelle maintenant le « vélo hollandais ». Appellation qui n'est pas du tout abusive, lit-on dans Wikipédia, car il désigne non seulement un vélo fabri-

qué aux Pays-Bas, mais surtout un type de vélo bien particulier, créé et utilisé là-bas avant de se répandre un peu partout.

C'est précisément là qu'Alina Petre a choisi de retourner passer une année. Cette Montréalaise vient de vendre son vélo hollandais avant de prendre l'avion... pour éventuellement s'en acheter un autre là-bas.

« Ici, à Amsterdam, ça roule très bien, même avec une seule vitesse, car tout est plat, dit-elle. On voit même des garages à vélos étagés qui côtoient des stations de métro. Un peu comme à New York avec les autos. Ici, contrairement à Montréal, on voit plein de gens âgés qui les utilisent pour faire des courses, pour aller au travail, pour plein de choses. »

En fait, avec ce genre de vélo, ne serait-on pas en train de vivre un retour aux sources ? C'est-à-dire une pratique cycliste qui sort du cercle des sportifs, avec chaussures à taquet, maillot en lycra et casque profilé. Une pratique où on enfourche sa bécane comme on prend place dans sa voiture pour aller au supermarché ou au travail, pour transporter des objets ; voire déménager, comme cela se fait avec les vélos-cargos qu'on côtoie à Copenhague. Rien que pour cela, le vélo hollandais mériterait toute notre reconnaissance.

Paroles de mordus

Isabelle Marcel raconte, sans complexe, à propos de son Gazelle, un vrai hollandais fabriqué aux Pays-Bas : « Je peux même faire du vélo avec mes talons hauts. Et comme je porte de surcroît un casque Yakkay, je ne passe pas inaperçue. »

UN VÉLO PRATICO-PRATIQUE pour aller au supermarché ou au travail, transporter des objets ou pour aller prendre un café.



LE VÉLO CONFORT REPREND SES DROITS



TROP CHER ?
Le prix de ces vélos peut sembler trop élevé, mais ils ne sont pas tuables.

Si d'aucuns semblent l'avoir acheté pour le look, ce n'est pas la première motivation des propriétaires de ce genre de bicyclette. Il y a d'abord le sentiment de sécurité. « J'avais toujours eu beaucoup de réticence à naviguer à vélo dans une ville comme Montréal, dit Éric Laplante, un amoureux de son Batavus Entrada, un autre vélo hollandais importé des Pays-Bas. Cela fait maintenant six ans que je l'ai, et je ne suis jamais tombé. »

Un problème à première vue : le prix de ces vélos peut sembler trop élevé. Il est presque impossible d'en trouver des neufs à moins de 600 \$. Mais attention, ils viennent la plupart du temps tout équipés. Il faut en tenir compte quand on compare les prix. Et ils sont costauds. « Ces vélos ne sont pas tuables, poursuit M. Laplante. En plus d'avoir un design plus soigné que les autres, leurs pièces sont plus durables et on leur applique plusieurs couches de peinture pour plus de longévité. Ce qui, au bout du compte, en fait une bécane qui n'a pas besoin de beaucoup d'entretien. »

Mais tous ne donnent pas autant dans l'éloge à l'endroit des vélos hollandais à vitesses internes. C'est le cas notamment de certains mécanos vélos. « Ça se travaille très mal. C'est l'enfer. Quand on en voit arriver un pour une réparation, on n'aime pas trop ça », dit Jean Allard, propriétaire de la boutique Le Vélodidacte, située sur le Plateau-Mont-Royal, à Montréal.

Puis il y a le poids. Marc Jolicœur, directeur de la recherche à Vélo Québec, qui possède un Batavus

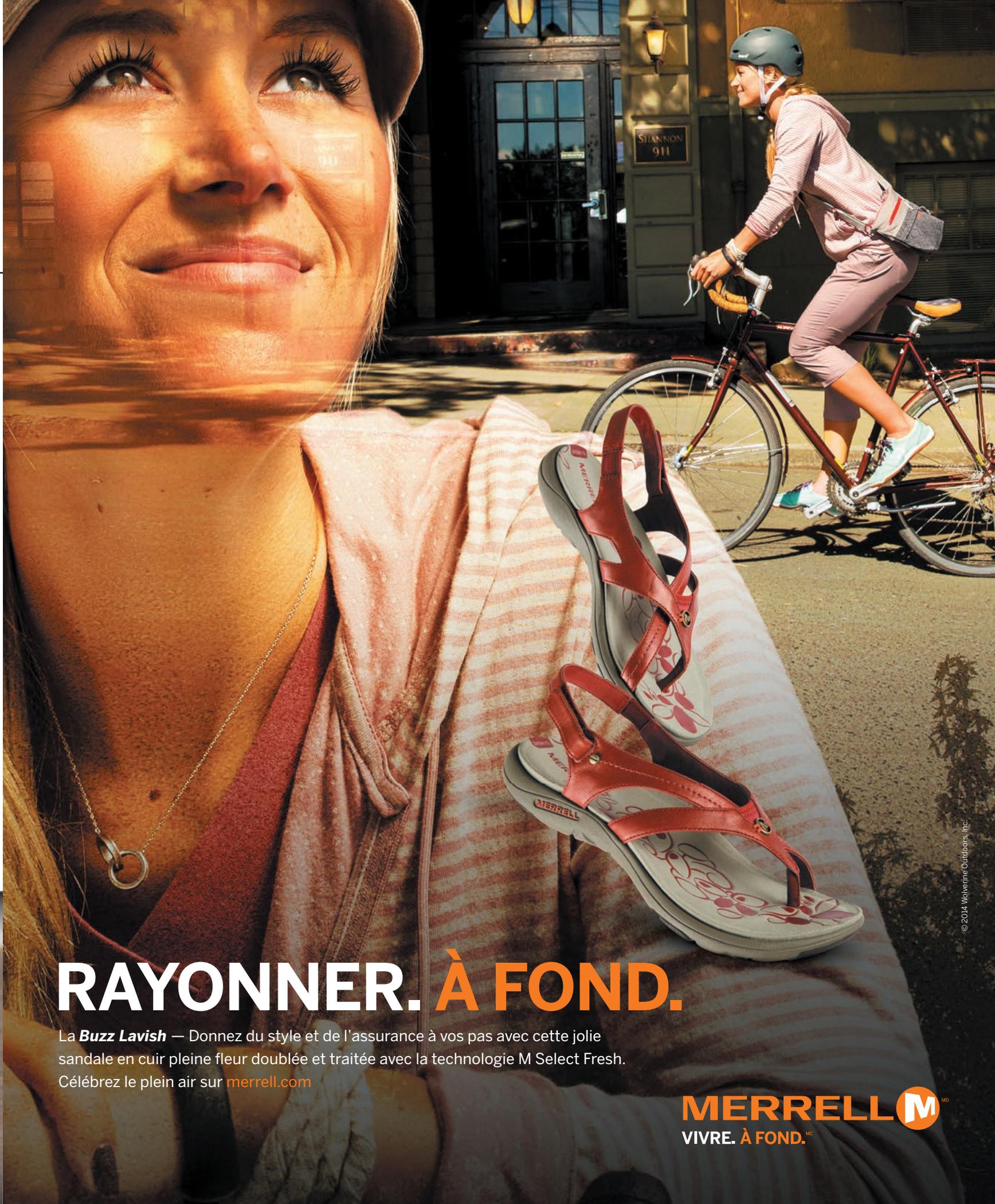
Entrada, reconnaît que ce ne sont pas des bicyclettes légères : « La position sur le vélo n'est pas nécessairement aérodynamique sur un engin qui pèse souvent dans les 30 lb (13,6 kg). Pourtant, je n'ai pas de difficulté à monter la côte Berri. Il est vrai que mon vélo a sept vitesses. »

Pour grimper le mont Royal et admirer le paysage montréalais depuis son sommet, beaucoup choisiront plutôt un vélo de route plus léger. Peut-être est-ce la raison pour laquelle on en trouve peu à Québec, ville de côtes s'il en est. « Ça ne se vend pas beaucoup, reconnaît Julien Roy, de Vélos Roy-O à Québec. Nous offrons pourtant le Dutchi de Linus, un vélo hollandais fabriqué en Californie. Cette marque connaît d'ailleurs une forte croissance. »

Une croissance telle que les vélos québécois Opus pourraient en prendre ombrage... si ce n'était qu'OGC, l'entreprise mère d'OPUS, distribue aussi les vélos Linus au Canada. Une concurrence qui semble être amicale et qui pourrait profiter aux deux marques qu'on retrouve dans les trois plus gros marchés au Canada : Montréal, Toronto et Vancouver. Ces villes, les plus peuplées au pays, présentent un faible relief, où les quartiers en hauteur sont assez faciles à contourner, à moins d'y habiter...

Mais certains des nouveaux modèles, plus légers et munis de sept ou huit vitesses, ont fait leur apparition et pourraient changer la donne.





RAYONNER. À FOND.

La **Buzz Lavish** — Donnez du style et de l'assurance à vos pas avec cette jolie sandale en cuir pleine fleur doublée et traitée avec la technologie M Select Fresh. Célébrez le plein air sur merrell.com

MERRELL 
VIVRE. À FOND. ^{MC}

LE VÉLO CONFORT REPREND SES DROITS

QUELQUES MODÈLES



Classico Urbanista

Classico Urbanista

Vélo urbain de la gamme Urbanista, le Classico d'Opus est offert en versions homme ou femme. Doté d'une ligne ultra cool, ce vélo rétro est fabriqué avec de l'aluminium 6061 durable. Pesant moins de 14 kg, ce vélo fabriqué dans l'arrondissement Saint-Laurent, à Montréal, ne dégarnira pas trop votre portefeuille : il ne coûte que 592 \$. Comme tout vélo de ce type, il est équipé de garde-boue, d'un garde-chaîne, d'un porte-bagages et d'une béquille. En revanche il est muni d'un dérailleur arrière.

Ivanna Urbanista

Contrairement à son cousin, l'Ivanna est un vélo hollandais à vitesses internes. Cela signifie que ces dernières nécessitent moins d'entretien : tous les 2 000 km, le mécano vélo ressort la boîte de vitesses, la baigne dans l'huile, la laisse sécher à l'air, la réinstalle pour une autre équipée de même ampleur. Si vous y ajoutez un panier robuste, un garde-chaîne super enveloppant, des garde-boue et des barettes, on se dit qu'il devrait valoir son prix de 928 \$, pour 17 kg.



Ivanna Urbanista

Dutchi de Linus

Offert en versions à une, trois ou huit vitesses internes, le Dutchi a un petit quelque chose de *dutch* dans son look. Mais aussi français, si on se fie à la présentation des vélos Linus en ligne : « Inspiré par le design du vélo français des années 1950 et 1960. » Ces vélos, vendus en deux ou cinq couleurs différentes, selon les modèles, sont montés sur cadres en acier ; les trois et huit vitesses offrant en outre deux cadres de taille différente. Proposés sur une fourchette de prix variant entre 479 \$US à 869 \$US [vus sur le site Web], ces bécanes sauront séduire tant par leur confort que leur look épuré.

Electra Amsterdam

Décliné en versions homme ou femme, ce vélo porte bien son nom : il semble venir tout droit d'Amsterdam, bien qu'il soit de fabrication californienne. Les femmes seront séduites par le look : psychédélique pour le Fashion, aristocratique pour le Royal et reposant pour l'Original. Relativement légers, car montés sur cadres en aluminium, ces vélos, qui ont la faveur d'un certain public, bénéficient d'avancées technologiques propres



Dutchi de Linus



Electra Amsterdam



Crosby Seamless de Pure Fix Cycle



Abbey Mocked de Pure Fix Cycle



à Electra, dont le Flat Foot Technology. Ces vélos sont offerts à des prix variant entre 755 \$ et 1 345 \$. Distributeur à Calgary : 1 877 809-2453

Pure Fix Cycles

Rebelote pour les vélos californiens avec ces cycles qui viennent tout juste de faire leur apparition sur le marché nord-américain. Le vélociste iBike de Montréal se propose d'en offrir à sa clientèle : « On devrait en avoir trois modèles sur les cinq fabriqués par Pure Fix Cycles », dit Frédéric Cousineau, le propriétaire. Offerts en versions une ou trois vitesses, sauf le Bourbon qui en propose trois et huit, ces vélos se détaillent à 399 \$US (le Bourbon se vend 499 \$US). Pour ceux qui voudront les deux modèles qui ne seront pas en vente chez iBike, on pourra les commander sur amazon.ca ou les importer directement du fabricant moyennant 100 \$ en sus pour les frais de douane et les taxes.

Gazelle Tour Populaire

Considéré comme l'icône des vélos du genre, ce vélo a été créé il y a 120 ans aux Pays-Bas. « Il vous durera toute votre vie, affirme Fiona Chai, de la boutique Allo Vélo à Montréal. Il est très bien fait. » Muni d'une dynamo, de vitesses internes (trois ou sept, au choix), cette bicyclette a même un antivol intégré. À raison de 1 550 \$ le vélo, ce n'est pas donné. Mais il faut se dire

que la qualité se paie : « Si vous l'endommagez, l'acier étant d'excellente qualité, on peut lui redonner sa forme initiale », enchaîne Mme Chai. Outre une foule de petits détails qui sauront convaincre son propriétaire qu'il possède un objet culte, le fabricant Royal Dutch Gazelle l'a muni d'une béquille digne de ce nom : solide et sûre de maintenir votre bécane sur ses deux roues.

Batavus Entrada

Le Batavus est un bel objet qu'on remarque dans une ville comme Montréal ou Québec. Malheureusement, il est rare dans les rues comme dans les boutiques. Pour les mordus comme Éric Laplante, qui possède un Batavus Entrada : « Il a une élégance naturelle. Son design est plus soigné que bon nombre d'autres vélos. » Cette bicyclette possède des pièces uniques telles qu'une suspension avant avec phare incorporé ou une tige à suspension. Comme pour son cousin néerlandais, il faut déboursier plus de 1 000 \$ pour s'en offrir un. ■



Batavus Entrada

Gazelle Tour Populaire





© Gréif Holland

ROULER JUSQU'AU BOUT DE SON ÂGE

Les femmes de plus de 70 ans sont encore peu nombreuses dans les clubs cyclistes. Mais les hommes, eux, continuent bien au-delà.

Par Catherine Crépeau

Je revois mon grand-père roulant fièrement sur son vélo, le dos droit, le sourire aux lèvres et ses cheveux blancs brillant au soleil. Dès que le printemps pointait, il enfourchait son vélo et parcourait les 8 km qui séparaient son domicile du centre-ville pour aller jaser avec ses « vieux », allongeant parfois son parcours pour profiter du soleil. Une routine qu'il a suivi 5 jours par semaine pendant près de 20 ans, jusqu'à sa mort, à 85 ans.

En 15 ans, la pratique du vélo chez les 65 à 74 ans a plus que doublé, passant de 12 % en 1995 à 28 % en 2010.

Il n'était pas le seul papi à vélo. Et les têtes blanches sont de plus en plus nombreuses sur les routes et les pistes cyclables.

En 15 ans, la pratique du vélo chez les 65 à 74 ans a plus que doublé, passant de 12 % en 1995 à 28 % en 2010, selon *L'État du vélo au Québec en 2010* publié par Vélo Québec. Au Tour de l'île 2013, 1,4 % des participants avaient plus de 70 ans.

Cyclistes du dimanche?

Fabrice Boutin, chef d'atelier à la boutique Quilicot de Montréal, remarque une augmentation du nombre de cyclistes âgés de plus de 70 ans, bien qu'ils représentent moins de 5 % de la clientèle, selon son es-

timation. De ce nombre, de 15 % à 20 % vont faire du cyclotourisme et de la longue randonnée, les autres préférant faire de courtes distances, des randos de 10 km, 20 km ou 30 km, trois ou quatre fois par semaine. Cette clientèle est en croissance depuis l'arrivée sur le marché de vélos plus légers ou à assistance électrique, remarque M. Boutin : « On en vend une dizaine par année, surtout aux personnes âgées qui les trouvent très pratiques pour monter les côtes. »

Étienne Roy-Corbeil, propriétaire de Dumoulin Bicyclettes, à Montréal, remarque que ses rares clients âgés sont surtout des hommes en forme et expérimentés. « Ils ont toujours fait du vélo, ça fait partie de leur mode de vie. Ils se déplacent à bicyclette pour le plaisir. » Les femmes âgées semblent encore rares, autant dans les boutiques que dans les clubs. Peut-être parce que les femmes de cette génération n'ont pas grandi en faisant du vélo, suggère-t-il.

Plaisir et liberté

Roger Blouin, 77 ans, fait partie de ces cyclistes qui roulent par plaisir. Il a tout de même plus de 800 km à son actif depuis le



© iStockphoto

printemps ! Dès que le beau temps se pointe, il sort son vélo pour une balade de 20 km ou 30 km sur les pistes cyclables du quartier. Il évite toutefois les jours de pluie, moins agréables, et les grandes chaleurs. Il a aussi dû mettre une croix sur le tour du mont Royal, une randonnée devenue trop exigeante pour lui. « Mais il y a assez de pistes cyclables près de la maison pour faire de belles randonnées. »

Cyclistes d'expérience, André Primeau, 79 ans, et Savoie Sharpe, 76 ans, ont également dû changer de rythme. Membres fondateurs du club Les Bicycologues, ils roulent désormais avec les « mollos », histoire de profiter de la balade. « Je peux encore pousser des pointes à 28 km/h ou 30 km/h pendant quelques kilomètres, mais je n'ai plus envie de le faire », raconte Savoie. Son ami renchérit : « Faire du vélo, c'est le plus grand bonheur de ma vie. La chaleur, le vent, le soleil, les gens qui se sourient... Pour moi, c'est la liberté, l'évasion. »



Rouler pour tisser des liens...

Les clubs de vélo attirent plusieurs cyclistes âgés qui souhaitent à la fois maintenir la forme et un réseau social. Plutôt que de se retrouver au parc, ils se rencontrent trois ou quatre fois par semaine pour des sorties qui varient de 30 km à 100 km. « C'est plus agréable de rouler en groupe. On peut discuter tout en pédalant », souligne Maurice Gadoury, 75 ans.

Pour Daniel Pohu, le vélo, c'est une façon d'aller à la rencontre des gens. « Quand j'ai pris ma retraite, le volet social de ma vie a disparu. Le vélo m'a permis de le retrouver, raconte celui qui a découvert le sport après avoir cessé de travailler. Je me suis fait tellement de bons amis et de nouvelles connaissances... » Le vélo a aussi permis à l'homme de 65 ans de se rapprocher de ses trois fils à qui il a transmis sa nouvelle passion.

... et pour ne pas moisir

Le vélo c'est aussi une question de santé pour les cyclistes âgés. « Sinon, tu moisis », lance en riant Savoie Sharpe pour qui le vélo est le principal moyen de transport entre mai et octobre.

« Ça retarde le vieillissement », renchérit André Primeau. Des études ont d'ailleurs démontré que la pratique du vélo réduit le risque d'obésité, le cholestérol total et le LDL (mauvais cholestérol), les triglycérides et la pression artérielle, en plus d'augmenter le cholestérol HDL (le bon), le VO₂max (débit maximum d'oxygène) et la puissance maximale aérobie chez des individus sédentaires.

Et les problèmes de santé ne sont pas un frein. Après avoir été opérés, le premier aux

deux genoux et le second au cœur, Savoie Sharpe et André Primeau n'avaient qu'une idée en tête : remonter sur leur vélo. « Ça m'a pris neuf mois pour reprendre confiance, pour m'assurer que mes genoux tenaient et que j'étais encore capable de suivre le groupe. Parce que, quand on roule dans un club, on veut pouvoir suivre », souligne Savoie Sharpe.

Plus prudents ?

Les risques de blessures et d'accidents ne semblent pas être une préoccupation pour nos aînés, bien que la plupart se disent plus

LES BICYCOLOGUES, Savoie Sharpe et André Primeau, roulent désormais avec les « mollos », histoire de profiter de la balade.

prudents que dans leur jeunesse ! Maurice Gadoury admet être « peut-être un peu plus craintif » à ses deux ou trois premières sorties printanières, mais il affirme reprendre le rythme rapidement.

Même discours du côté de Roger Blouin, qui fréquente volontiers les pistes cyclables et les rues secondaires pour éviter la circulation. Parce que, malheureusement, pour certains automobilistes : « T'es rien qu'un "bicyk", avec un "k". C'est comme s'ils ne te voyaient pas », s'indigne Savoie Sharpe, précisant qu'il faudrait privilégier davantage l'éducation et la prévention.

Son ami André Primeau tempère : « Si tu fais tes signaux et que tu respectes le code de la sécurité routière, les automobilistes vont te respecter. Et avec les pistes cyclables, on peut aller presque partout. Il n'y a pas de raison de ne pas continuer à faire du vélo. » ■



Le vélo s'invite par la grande porte dans l'industrie de la mode. Preuve qu'urbanité et bicyclette se conjuguent parfaitement.

Par Mélissa Proulx

HAUTE COUTURE ET PETITE REINE



Velo Vogue Fashion Show organisé en juin 2013 au Kichesippi Beer Brewery à Ottawa.



Plus qu'un accessoire de défilé, la petite reine a maintenant ses propres événements mode.

Hommes en veston-cravate ou en jean et Converse. Femmes en talons hauts et jupe à plis. Ambiance exaltée, flashes de photographes, invités jet-set. Lors de la soirée spéciale *PLAY – L'été, c'est fait pour jouer* du Festival Mode & Design 2013 de Montréal, des mannequins défilaient à vélo sur la musique urbaine branchée de Random Recipe.

Deux ans auparavant, c'était sur des vélos Opus que la mode urbaine se manifestait. « Leur intégration faisait partie du concept original des défilés. Le vélo ajoute un élément ludique, il est synonyme d'urbanité et de conscience environnementale », souligne Stéphanie Goudie, du groupe Sensation Mode, organisateur du festival.

Plus qu'un accessoire de défilé, la petite reine a maintenant ses propres événements mode. En mai dernier, avait lieu la deuxième édition de l'Ottawa Velo Vogue Bicycle Fashion Show, un événement organisé par deux fonctionnaires passionnées qui tiennent un blogue sur la mode et le cyclisme dans la capitale fédérale (ottawavelovogue.com). Les mannequins défilaient avec leurs montures pour exposer les dernières créations locales et internationales.

En septembre, c'était au tour de Montréal d'accueillir l'événement Bikes à la mode organisé par *Momentum Mag*, où vêtements et vélos dernier cri se fondaient l'un dans l'autre. « Faire du vélo ne nécessite pas de devoir changer sa garde-robe. On peut porter nos te-

nues de tous les jours. La mode à vélo suit les tendances actuelles », précise Molly Millar, chef de section mode de *Momentum Mag*.

Les villes sont vélo

En Amérique du Nord, Montréal fait figure de pionnière en mode vélo. Depuis le lancement d'initiatives comme le blogue photographique Montréal Cycle Chic en 2011 ou le magazine *Vélo Urbain* en 2013, la mode cycliste s'expose au grand jour et inspire les urbains sur deux roues à adopter un style qui leur ressemble.

« Auparavant, le vélo était perçu comme un jouet ou comme un mode de transport réservé aux moins nantis. Lancé à Copenhague, le mouvement international Cycle Chic contribue à réhabiliter le vélo comme mode de déplacement à part entière. C'est maintenant *trendy* d'être un cycliste urbain dans une grande métropole. La bicyclette est devenue un art de vivre, une icône pour Montréal », résume Joëlle Sévigny, directrice générale de Vélo Québec Événements.

« Côté style, Montréal a toujours été la leader canadienne, confirme Zara Ansar, d'Ottawa Velo Vogue. Ce n'est pas étonnant qu'elle ait été la première ville à suivre la vague européenne de la mode à vélo. Ottawa emboîte le pas. Je vois de plus en plus de grappes de cyclistes afficher un style du tonnerre alors que, en banlieue, on voit encore beaucoup de *spandex*. »



La prémisse de ce mouvement urbain qui a rejoint Montréal, Ottawa, Vancouver, Toronto et Calgary est simple : *You dress as your destination*. Autrement dit, les cyclistes urbains qui sont photographiés sur ces populaires blogues s'habillent en fonction de leur destination : veston-cravate pour le boulot; accoutrement coquet pour le cinq à sept; look bohème pour le pique-nique au parc. « Les cyclistes ont compris qu'ils peuvent porter ce qu'ils aiment, un peu comme s'ils prenaient le bus ou le métro. C'est presque devenu un inconvénient de se déplacer en ville avec des vêtements cyclistes de performance. On peut se couvrir d'un parapluie comme en Europe s'il pleut et porter notre manteau d'hiver habituel s'il fait froid », suggère Lamar Timmins, propriétaire de la boutique Allo Vélo.

L'une des astuces pour arriver à rouler dans ses vêtements de tous les jours, c'est d'avoir un vélo urbain, ajoute Molly Millar : « Il a des composantes qui facilitent la chose, comme un cadre rabaisé pour les femmes en jupe, des garde-boue et un garde-chaîne pour ne pas salir ses vêtements. »

Des passerelles aux rayons des boutiques

Les marques de vêtements ont flairé la bonne affaire et lancent des pièces et accessoires de mode urbaine qui joignent l'utile, l'agréable et le style. « Ces produits correspondent à la mentalité des cyclistes urbains : ils sont fabriqués au Canada, à la main, dans des maté-

riaux respirants ou imperméables. Pour les cyclistes, c'est comme faire du shopping de vêtements réguliers, mais qui ont des caractéristiques adaptées à leur mode de vie », souligne Lamar Timmins.

Les vêtements cyclistes, même *fashion*, ont depuis longtemps été conçus pour les hommes, comme le jean cycliste de Levi's, ou la gamme cycliste complète de H&M. Mais le marché de la mode vélo féminine est en pleine expansion. « Quand j'ai lancé ma robe pour faire du vélo il y a sept ans, on a ri de moi. Aujourd'hui, les grandes marques comme Louis Garneau et Sugoi en font. Ça signifie qu'il y a une demande. Les femmes veulent rester coquettes et féminines sur leur monture », confirme la designer Katy St-Laurent qui lançait tout récemment un tailleur avec veston et jupe droite combinant style et vêtement technique.

« Les hommes aussi s'intéressent à la mode vélo, confirme Lamar Timmins. Mais ils ont tendance à se tourner vers les survêtements. Il y a encore du travail à faire pour éliminer le stéréotype que le cyclisme, c'est juste pour le loisir ou le sport. C'est un mode de vie qui définit ce que nous sommes. La mode et le vélo font si bon ménage. » ■



MODE VÉLO EN LIGNE

ottawavelovogue.com
momentummag.com
festivalmodedesign.com
allovélo.ca
kslsport.com



SÉRIE PORTAL
SAC DE TOUS LES JOURS

OSPREY

f t i

ospreypacks.com

RÉVOLUTION



Les villes des États-Unis sont propulsées par un nouveau moteur de changement. Et il tient sur deux roues. *Par Émilie-Folie Boivin*

Pour la première fois dans l'histoire moderne, les jeunes Y ne ressentent plus l'urgence d'avoir une auto.



Au pays de l'oncle Sam, on pédale de plus en plus. Depuis 10 ans, les habitants des grandes villes y sont en effet deux fois plus nombreux à enfourcher leur vélo pour leurs déplacements quotidiens, incités par des maires qui rivalisent d'initiatives afin d'encourager le transport actif et se démarquer sur le front de la qualité de vie.

Ont-ils vraiment le choix ? Les grandes villes états-uniennes sont déjà congestionnées, chaque famille possédant 1,9 voiture (stationnée 95 % du temps). Et le pays se prépare à entasser 100 millions d'habitants supplémentaires d'ici 2050.

De New York à San Francisco, les municipalités semblent avoir trouvé dans l'humble bicyclette le moyen qui les aidera à stimuler leur métabolisme, pour devenir des villes attirantes et vivantes.

La popularité du vélo aux États-Unis suit toutefois les fluctuations des marchés boursiers. Un premier engouement avait suivi la crise du pétrole de 1972. Mais

le cyclisme est redevenu un plaisir réservé aux enfants, sitôt le prix de l'essence retombé. Le boom actuel est-il un nouveau feu de paille ?

Depuis sa fondation, il y a 134 ans, la League of American Bicyclists suit la « courbe de popularité du vélo » et, selon cette association, tout porte à croire que la bicyclette est désormais plus qu'une passion pour enthousiastes en lycra ou un simple dépannage en temps de crise.

« Les villes constatent depuis 10 ans les bénéfices qu'apporte le vélo. Mais ça s'est vraiment concrétisé en 2008. Alors que les gens enfourchaient le vélo un peu partout, Portland et Seattle, qui étaient déjà prêtes à accommoder cette vague avec leurs infrastructures, ont constaté une hausse encore plus forte. Et les chiffres continuent de grimper. Alors on a espoir que cette fois sera la bonne », se réjouit Andy Clarke, le président de ce lobby qui promeut le vélo comme moyen de transport amusant et actif.



AMÉRICAINNE



© Wikimedia



LES BOOMERS ET LES Y

Andy Clarke attribue le décollage actuel à deux changements générationnels significatifs. De nombreux boomers retournent en ville, maintenant que leurs enfants ont quitté la banlieue. Et, surtout, les millenials ajoutent au mouvement. Pour la première fois dans l'histoire moderne, ces jeunes Y, nés entre 1980 et 2000, ne ressentent plus l'urgence d'avoir une auto et un permis de conduire. Ils veulent courir, marcher, pédaler, tout en continuant de socialiser en ligne. Ils sont plus attachés aux autres choix de transport qu'au vélo en soi.

Tout un changement dans une culture où l'achat d'une première voiture était considéré comme le rite de passage à la vie adulte.

On note aussi l'émergence d'une « classe créative », ces jeunes professionnels friqués et éduqués, qui œuvrent dans les secteurs du divertissement autant que dans les firmes high-tech. Ils cherchent à être séduits par l'« expérience de la ville », constate Richard Florida,

docteur en études urbaines, dans son essai *The Rise of the Creative Class* (Harper Business).

Ces « créatifs » exercent un pouvoir énorme dans la planification urbaine, et les villes se les arrachent. D'abord parce que leurs réalisations ont un impact sur le développement économique, mais aussi parce que l'environnement dans lequel ils veulent se nicher, fait de quartiers vibrants avec une scène culturelle hétérogène et des espaces verts à proximité pour se dégourdir après le boulot, profite à toute la population.

« En vieillissant, ils ne perdront pas de vue leur style de vie et ne cesseront pas de faire de la bicyclette parce qu'ils auront des enfants. Ils vont plutôt ajouter une remorque à leur vélo », explique l'inventeur de la notion de « classe créative ».



© Vélo Québec

Chicago veut que chacun de ses habitants réside à moins de 800 m d'une piste cyclable.



DES VILLES AMIES DU VÉLO

Washington DC. La capitale fédérale est partie de presque rien : un minuscule 5 km de pistes cyclables en 2000. Aujourd'hui, elle connaît un développement fulgurant et 3 % des citoyens utilisent leur vélo ou les bicyclettes rouges en libre-service Capital Bikeshare dans leurs déplacements quotidiens, surpassant la moyenne nationale.

Minneapolis. C'est la ville mystère. Malgré ses hivers rudes, elle coiffe même Portland, en Oregon, dans le peloton de tête. C'est là qu'on retrouve la première autoroute cyclable, le Cedar Lake Trail. Depuis 2010, le système de vélos en libre-service Nice Ride Minnesota a contribué à lui bâtir une solide réputation.

Tucson, Arizona. Le meilleur est à venir pour cette municipalité au climat fantastique. Les cyclistes récréatifs l'ont depuis longtemps adoptée. C'est au tour des urbains de s'en amouracher, car elle possède aussi un des réseaux cyclables les plus étendus au pays.

Le Colorado possède une sérieuse culture du vélo. Il a trois villes dans le peloton de tête : Boulder, la principale, Denver et Fort Collins. Elles ont leur système de vélo-partage, le premier à avoir été implanté aux États-Unis.

Les étoiles montantes. Sentiment exaltant pour qui veut pédaler à la découverte d'**Austin**, de **Chicago**, de **New York**, de **Portland** ou de **San Francisco**, les mégalo-poles où le kilométrage de pistes cyclables s'est développé le plus depuis ces dernières années.



© José Charron



© Wikimedia



LES MAIRES EN COMPÉTITION

Les villes s'arrachent cette « clientèle » pour se repeupler et accroître les revenus qu'elles retirent des taxes. Ça leur donne les moyens d'améliorer leurs services et de se transformer en communautés où il fait bon vivre.

Partout au pays, les changements sont rapides et menés par des maires visionnaires et courageux, dans un contexte où l'automobile est encore une icône nationale.

Parcourir sur deux roues la forêt de gratte-ciels new-yorkaise en dehors de l'annuel et populaire Five Boro Bike Tour était une hérésie. Sous l'ex-maire Bloomberg et sa chef des transports, Janette Sadik-Khan, la mégalopole a fait des progrès fulgurants en à peine quatre ans, avec un réseau complet de pistes cyclables et le système de vélos en libre-service citi bike offrant le plus de vélos en Amérique.

Dans le petit monde du cyclisme, certains directeurs des transports sont devenus de véritables étoiles que les administrations municipales s'arrachent. C'est le cas de Chicago qui a ravi à la ville de Washington son fonctionnaire le plus populaire, Gabe Klein. Cet ancien

entrepreneur dans la quarantaine, qui se présente sur Twitter comme *pizza aficionado* et *hip-hop head*, avait implanté le concept montréalais du BIXI dans la capitale états-unienne, devenue aussitôt une pionnière dans ce type de service.

Dès son arrivée à Chicago, l'homme a repris la même stratégie. Pour lui, les services de vélos partagés, qu'on retrouve aujourd'hui dans une trentaine de villes ont eu autant, sinon plus, d'importance que les pistes cyclables dans l'actuelle « vélorution » états-unienne. Trois mois à peine après l'installation des 300 premières bornes à Chicago, au moment où San Francisco inaugurait les siennes, le vélo-partage fait un malheur, remarque Gabe Klein. « Tellement qu'on devra amasser des fonds pour aller au-delà des 400 stations prévues au printemps. »

La vision du maire Rahm Emanuel, son patron, ne s'arrête pas là. En plus d'ambitionner de devenir la meilleure amie des cyclistes du pays, en bonifiant continuellement le réseau actuel de 300 km, Chicago veut que chacun de ses habitants réside à moins de 800 m d'une piste cyclable.



© newurbanism.blog.com



© Wikimedia

AMÉRICAINNE



DE DÉSERT À ÉDEN

Même les pires villes où pédaler suivent le mouvement. C'est le cas notamment de Memphis, au Tennessee, une des six villes retenues pour le Green Lane Project. Le programme offre à six villes choisies (Austin, Chicago, Memphis, Portland, San Francisco, Washington) l'expertise des meilleurs ingénieurs dans le développement d'un ambitieux projet de construction d'un réseau de routes cyclables protégées. « Il nous fallait un mouton noir et on s'est dit que si Memphis pouvait le faire, alors tout le monde pourrait. Elle progresse très bien ! » explique Martha Roskowski, directrice du programme amorcé par le mouvement People for Bikes.

Redynamiser les rues de la ville, « ce n'est pas qu'une question d'ouvrir des endroits où les gens peuvent s'asseoir et boire des cappuccinos », disait Jan Gehl, l'architecte qui a remodelé Copenhague, dans l'édition 2013 de la très branchée revue *Monocle* qui publiait alors le palmarès des villes où il fait bon vivre. « La composante clé réside dans la réduction de la congestion automobile. Copenhague, dont s'inspirent toutes les villes cherchant à gagner l'amitié des cyclistes, retire aujourd'hui les bénéfices de ses politiques rigoureuses et d'une planification urbaine commencée dès les années 1960, à une époque où elle était tout sauf *bike-friendly*. »

« Les investissements dans les options de transport telles que le vélo sont les plus abordables et les plus rentables. Oui, c'est coûteux de devoir réadapter les rues après 40 ans d'erreurs, mais ça reste moins cher que tout le reste », reconnaît Gabe Klein, qui est de retour à Washington, dans le secteur privé, après deux ans et demi passés à Chicago.

PAYANT

Les infrastructures cyclables augmentent la valeur des

maisons. À Indianapolis, le prix de celles qui sont situées à moins de 800 m d'une piste cyclable a bondi de 11 %. Et elles attirent les touristes. Y investir profite aux entreprises locales. D'autant plus que cyclistes et piétons dépensent davantage dans leurs communautés quand ils profitent d'un saut chez le glacier avant de rendre visite au boulanger ou au pharmacien voisins, plutôt que de rouler dans un VUS pour aller chez Costco. À New York, depuis 2011, les pistes ont fait bondir les ventes des commerces voisins de 49 %, comparativement à la hausse moyenne de 3 %.

La League of American Bicyclists remarque toutefois que les banlieues freinent cette renaissance. Bien qu'il soit prouvé que le modèle de la *suburbia* n'est pas viable du point de vue écologique, les banlieues se développent encore, se désole Andy Clarke, qui habite Washington. « Juste hier, illustre-t-il, je conduisais ma fille à un événement de *cheerleading* et, dès que je suis entré à Fairfax County, la plus banlieusarde des communautés de la Virginie, les panneaux et les dessins de vélos sur la chaussée identifiant les pistes cyclables avaient disparu. Avec eux s'évaporait le sentiment d'être bienvenu. La banlieue est mon plus grand cauchemar. L'adapter pour offrir des options de transport actif sera un énorme défi. »

Entre 2011 et 2012, la circulation sur deux roues a grimpé de 10 % au pays de l'automobile. Pourtant, le phénomène demeure marginal. Moins de 1 % des États-Uniens enfourchent le vélo dans leurs déplacements. Mais Winston Churchill aurait déjà dit, avec ironie : « Vous pouvez toujours compter sur les Américains pour faire le bon choix... une fois qu'ils ont essayé tout le reste. » « Il avait bien raison, commente Andy Clarke. Maintenant, nous ne pouvons qu'aller dans une direction. Et c'est vers l'avant... en pédalant ! » ■



« OUI, C'EST
COÛTEUX
DE DEVOIR
RÉADAPTER
LES RUES
APRÈS 40 ANS
D'ERREURS, MAIS
ÇA RESTE MOINS
CHER QUE TOUT
LE RESTE. »



LES CHAÎNONS MANQUANTS À MONTRÉAL

Montréal est reconnue pour sa culture vélo. Mais il manque des liens essentiels pour en faire un paradis du navetteur. Et certains viaducs présentent un réel danger, comme l'a montré la mort récente d'une cycliste.

Par Stéphane Desjardins

Même si Montréal est sans contredit la ville la plus «cyclable» d'Amérique du Nord, certains endroits sont si dangereux ou si peu accueillants qu'ils découragent bien des cyclistes de se déplacer à vélo. Ils représentent souvent de véritables barrières pour ces milliers de personnes qui pédalent chaque jour afin d'aller travailler, étudier ou s'amuser.

On parle ici de viaducs sous les voies ferrées, les autoroutes et les cours d'eau, de bretelles d'accès aux voies rapides et de raccordements aux ponts, ou simplement de chaînons manquants entre deux axes cyclables achalandés.

Ce dont on a besoin à Montréal? D'une vision d'ensemble, de grandes pistes régionales qui servent d'autoroutes de vélo et qui permettent de traverser le territoire dans tous les sens, rapidement et en sécurité. Des axes qui relient parcs industriels, quartiers achalandés,

institutions majeures, attractions touristiques, ponts et grands parcs publics. Qui prendra le leadership? Monsieur Coderre, à vous de jouer!

Ça roule beaucoup et vite

«Les rues à gros débit de circulation, ça fait peur au monde, explique Marc Jolicœur, directeur de la recherche à Vélo Québec. Les intersections des grands boulevards et, surtout, de toutes les autoroutes, sont généralement "poches" à Montréal. C'est particulièrement vrai tout le long de l'autoroute Métropolitaine (40) et de l'autoroute 20, à l'ouest de Saint-Laurent.»

Ailleurs, ce sont les réaménagements urbains, souvent cités comme des modèles de revitalisation, qui mettent des bâtons dans les roues des cyclistes, comme la rue McGill dans le Vieux-Montréal ou le Quartier des spectacles. «Le tronçon de la piste cyclable Claire-Morissette, derrière la Place des Arts, est source de problèmes. Ils n'ont pas écouté l'opinion des cyclistes.

Québec a investi 125 millions de dollars dans l'échangeur du boulevard de l'Acadie : où sont les pistes cyclables ?



LES ÉCHANGEURS- BARRIÈRES

Le résultat : c'est un trip de designer décollé de la réalité», commente Marc Jolicœur.

Dans le Vieux-Port, les soirs d'affluence touristique, la piste cyclable est encombrée de marcheurs, et exige du cycliste la maîtrise du slalom. L'intersection McGill/de la Commune est mal conçue et la piste disparaît près de la place Jacques-Cartier. « Ce dossier stagne depuis 1992 constate Marc Jolicœur et personne ne bouge. »

Échangeurs et tunnels hostiles

Les échangeurs sont aussi des territoires interdits. Québec a investi 125 millions de dollars dans celui du boulevard de l'Acadie : où sont les pistes cyclables ? Les cyclistes s'en tirent en empruntant les trottoirs, ce qui est contraire au code de la route. On espère qu'il en sera autrement avec les échangeurs en reconstruction de Décarie, de Rockland et de Dorval.

Y aura-t-il un lien cyclable entre l'aéroport, la gare, le parc industriel et le fleuve ? On a aussi hâte de voir les plans de l'échangeur Turcot (estimé à 3,7 milliards de dollars). En attendant, on peut dresser une liste d'une dizaine d'échangeurs-barrières (voir encadré). Certains viaducs sous les voies ferrées sont aussi des zones de guerre, comme le « tunnel de la mort », angle d'Iberville et Saint-Joseph, ou celui de Papineau/des Carrières, ou encore ceux de Saint-Hubert et de Saint-Denis, là où Mathilde Blais, 33 ans, a été heurtée par un camion, le 28 avril dernier. On souhaite vivement des passages cyclables comme celui de Christophe-Colomb/Saint-Grégoire et celui, en construction, de Saint-Laurent/Bernard/de Bellechasse.

Enfin, les raccordements aux ponts font souvent pitié. Comme ceux de Cartierville, de l'île Bigras, vers La-

val, ou du pont Viau : « C'est bien fait, mais pour aller sur la piste du boulevard Gouin, tu t'arranges avec tes troubles », critique Marc Jolicœur.

Dans l'est de Montréal, rue Souigny, impossible de traverser la voie du CP, la bête noire du maire de l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, Réal Ménard. N'importe quel décideur public déteste négocier avec le CN ou le CP, qui considèrent leurs installations comme des pays souverains.

Grands parcs : dehors !

Ce qui n'aide pas la cause de la mobilité urbaine : les grands parcs comme La Fontaine, Jarry, ou les parcs-nature, dont les responsables ont décidé, ces dernières années, de sortir les cyclistes de ces vastes espaces verts. Les vélos y sont considérés comme une nuisance et on les force à de laborieux contournements.

Impossible aussi de traverser d'est en ouest le repos Saint-François d'Assise, le Jardin botanique ou le parc Maisonneuve. Même chose dans l'ouest de l'île, avec l'Arboretum Morgan, le bois Angell Woods (au bout du chemin de l'Anse-à-l'Orme, à l'angle de l'autoroute 40), l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau ou la gare de triage de Côte-Saint-Luc.

Règle générale, dès qu'on s'éloigne du centre-ville, à l'ouest comme à l'est, les axes utilitaires se font rares, et ne comportent pas de raccordement aux grandes pistes cyclables existantes. Difficile d'y aller ou d'en sortir rapidement à vélo, sans devoir emprunter quelque rues à circulation dense. C'est sans compter les approches de certaines stations terminales du métro (Angrignon, Honoré-Beaugrand, Montmorency, Côte-Vertu), qui sont périlleuses pour les cyclistes. Le cocktail vélo-métro est d'autant plus ardu...

- Échangeur de l'Acadie
- Échangeur de Souigny (autoroute 25)
- Échangeur de Côte-de-Liesse (autoroutes 520 et 40)
- Échangeur de Dorval (jonction de la 13, la 20 et la 32^e Avenue)
- Échangeur de Saint-Pierre (l'autoroute 20, la 138 et la rue Victoria)
- Échangeurs de Saint-Laurent (celui de Côte Vertu et là où l'autoroute 40 croise la 13)
- Échangeur de Henri-Bourassa et de la 40, dans l'est
- Sans oublier l'infranchissable échangeur d'Anjou (autoroutes 40 et 25) qui défigure cet arrondissement souvent qualifié de « crucifié »



UNE CONTRAVENTION POUR AVOIR ÉVITÉ UN DANGER ?

Un cycliste montréalais, Michel Harvey, a contesté en vain, le mois dernier, une contravention reçue en août 2013, pour avoir roulé sur le trottoir sous le chemin de fer du CN, avenue De Lorimier, à Montréal.

Le cycliste a invoqué que de fortes averses avaient causé une accumulation d'eau dangereuse, au creux du viaduc. Le policier lui aurait répondu qu'il ne pouvait, en aucun temps, emprunter le trottoir. « J'ai eu beau lui expliquer que c'était très

dangereux de passer dans la rue à cause de l'eau, aucun argument n'était accepté », déplore M. Harvey, qui a donc décidé de contester la décision du policier. « Les policiers doivent faire preuve de jugement dans certaines situations, lorsqu'une infraction est commise pour éviter un événement plus grave », dit-il.

Le juge a maintenu la contravention, soutenant qu'il aurait dû marcher à côté de son vélo. Mais il a tenu compte des circonstances

atténuantes, et réduit l'amende de 41 à 29 \$. Michel Harvey estime que sur un trottoir large et dégagé sans aucun piéton, la contravention demeure abusive. « Il faut revoir le Code de la route qui n'est pas du tout fait pour les vélos ».

L'ironie, c'est que cette affaire a été jugée le lendemain même de la mort tragique d'une cycliste sous un viaduc, rue Saint-Denis, alors que Montréal s'appêtait à réviser cette règle, dans le cas des viaducs.



LES CHÂÎNONS MANQUANTS À MONTRÉAL



Une des rares traverses ferroviaires sécuritaires.



L'ÉCHANGEUR DE L'ACADIE

Rénové récemment au coût de 125 000 000 \$: on a oublié les cyclistes.



CORRIDOR VERT DE LA VOIE DU CP

On attend les raccordements entre Masson et Notre-Dame, et entre de Bellechasse et Laval.



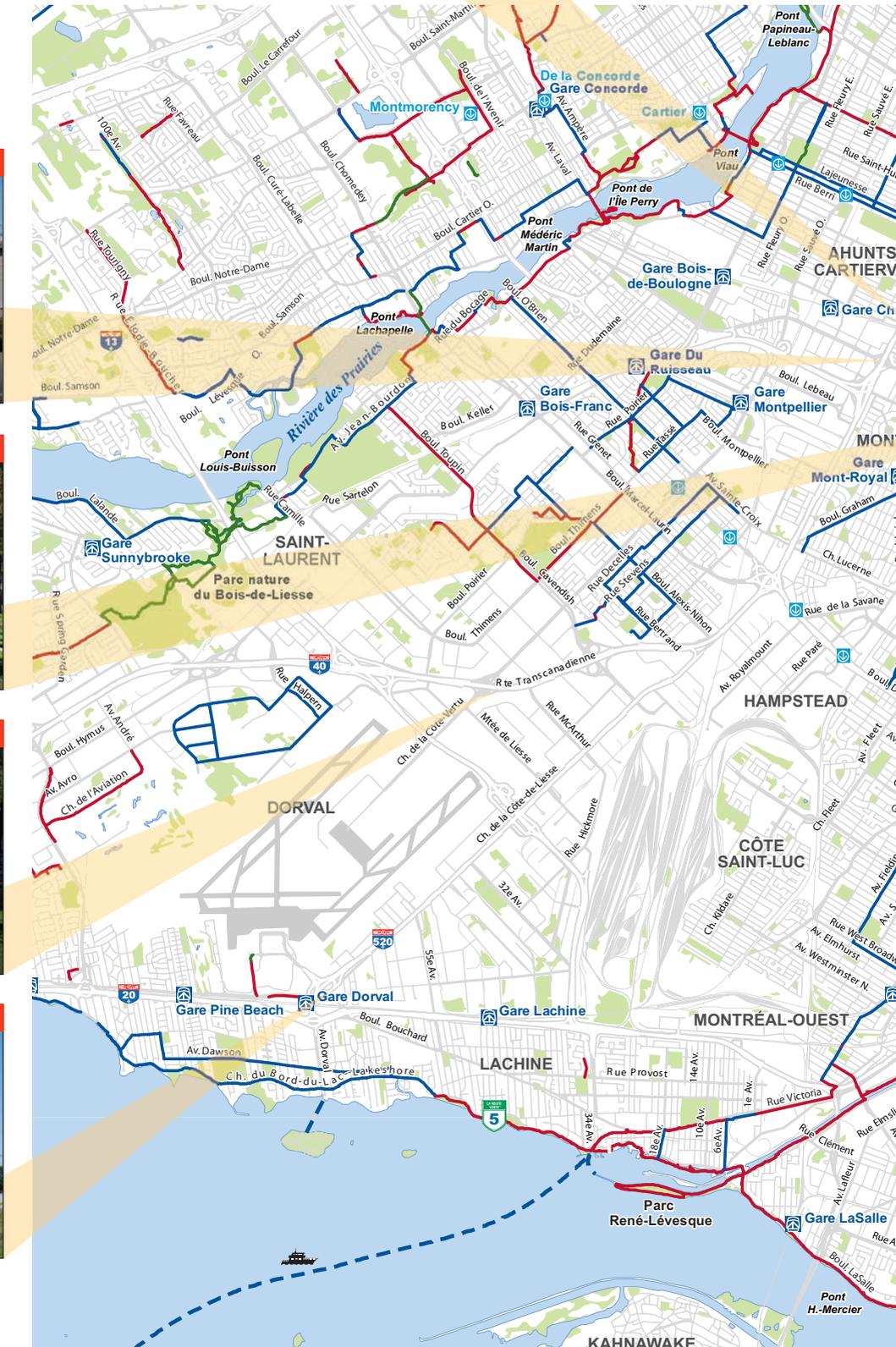
CÔTE-VERTU/AUTOROUTE 40

Forcé de rouler sur le trottoir.

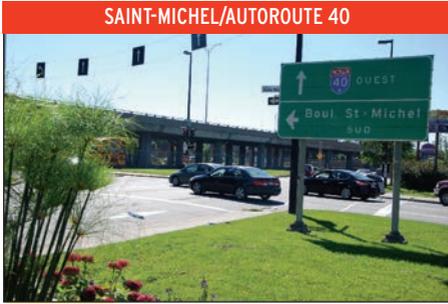


ÉCHANGEUR DORVAL

À quand un accès à l'aéroport ?



Des fleurs,
mais pas de
traverse cyclable.



Coupe-gorge.



VIADUC SAINT-JOSEPH/D'IVERVILLE



Son surnom
chez les
journalistes?
Le tunnel
de la mort!

CÔTE-SAINTE-CATHERINE/MONT-ROYAL



Le trottoir
comme planche
de salut.

LE QUARTIER DES SPECTACLES



Fiasco cyclable
derrière
la Place des
Arts.

MCGILL/DE LA COMMUNE



L'exemple d'un
aménagement
à ne pas faire.

RUE MCGILL DANS LE VIEUX-MONTRÉAL



La bande
cyclable
est envahie
par les
camions.



LES CHÂÎNONS MANQUANTS À QUÉBEC

Par David Desjardins

Quand, l'été dernier, un cycliste a été happé par un camion dans la Haute-ville de Québec, un animateur de radio a eu l'indécatesse de dire qu'il n'avait pas de pitié pour le jeune homme, puisqu'il roulait sur l'une des avenues les plus dangereuses.

Même si on exclut le manque d'empathie, il y a quelque chose de profondément troublant dans cette déclaration. L'avenue en question, c'est le chemin Sainte-Foy, une petite artère urbaine où la vitesse maximale permise n'excède jamais 50 km/h. Bref, l'exemple d'une route à partage.

Or, à Québec, ces routes sont parmi les plus dangereuses pour les cyclistes, puisque les voitures y sont nombreuses, le trafic parfois dense, l'état de la chaussée lamentable et les excès de vitesse trop nombreux.

Québec demeure un endroit où l'urbanisme se vit encore au passé : en fonction du « char ». Et les déclarations du maire Labeaume ne rassurent guère. Québec peut-elle évoluer ? Il est toujours permis de rêver.

En attendant, nous avons eu l'idée de faire l'inventaire des endroits qu'il vaut mieux éviter, ou alors emprunter avec une très grande prudence.

Boulevard Wilfrid-Hamel

À moins d'avoir atteint l'ouest de la ville et passé la route de l'Aéroport, la route 138 est à proscrire. Surtout dans le secteur appelé boulevard Wilfrid-Hamel. En bordure, on trouve au moins quatre parcs industriels, sinon plus encore. Ajoutez des accès vers les autoroutes, une circulation automobile qui ignore la limite de vitesse et se croit sur une voie rapide, sans parler de la pléthore de commerces où tout le monde s'arrête sans trop prêter attention à ce qui se passe autour. Voilà une des pires voies où pédaler à Québec.

Boulevard Henri-Bourassa

Certains endroits semblent appeler au conflit entre les utilisateurs de la route. Le

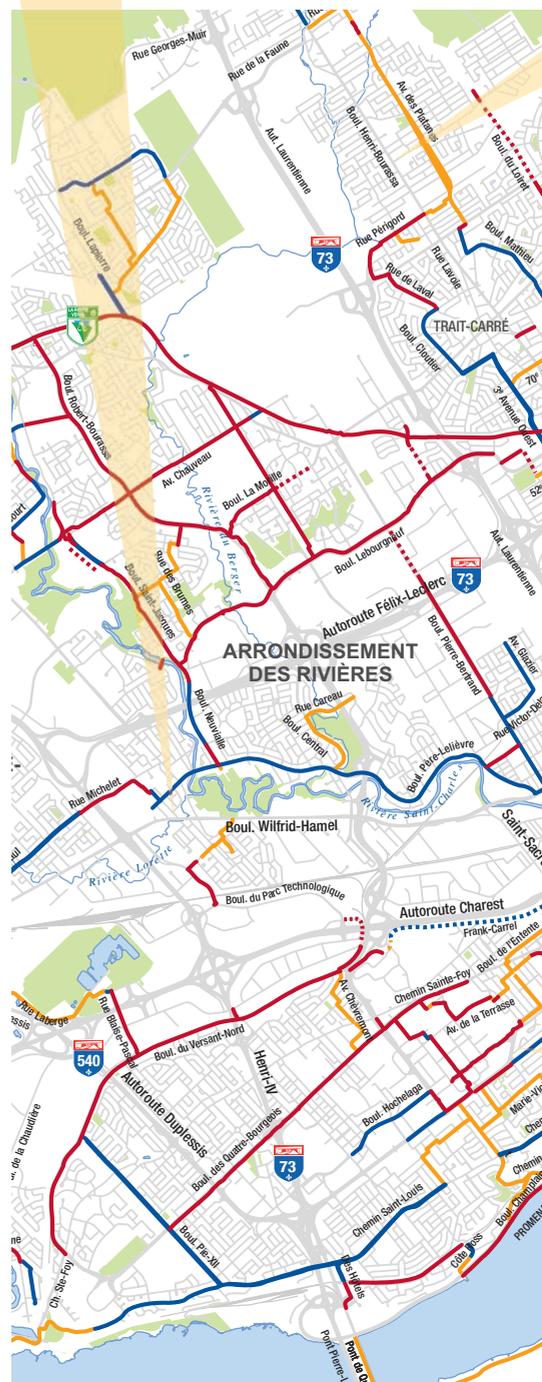
boulevard Henri-Bourassa est un de ceux-là. Les deux voies, de chaque côté, ne paraissent pas suffisantes pour drainer l'important trafic. Les nombreuses entrées de commerces, épicerie et autres provoquent des virages à droite intempestifs, et le revêtement est tout simplement atroce. Sans parler de la présence de nombreux autobus et de la vitesse excessive. Sur la piste cyclable, au nord, l'état de la chaussée est si pitoyable que, parfois, il vaut mieux rouler avec les voitures. Afin d'éviter ce secteur, il est préférable d'emprunter la 1^{ère} Avenue, puis la rue des Platanes, environ 300 m à l'est. Ce secteur résidentiel est plus paisible et la rue comprend une voie réservée aux vélos.

Chemin de la Canardière

Entre la 3^e Avenue et le cégep (boulevard des Capucins), l'ambiance est tout à fait tolérable. Il y a de l'espace, et la vitesse des voitures est généralement acceptable. Étrangement, passé le viaduc, direction est, on entre dans une autre dimension. Le trafic en provenance du sud qui transite par ici est souvent dense, très rapide, et il n'y a pas l'ombre d'un espace pour les cyclistes qui s'y retrouvent coincés. Les plus timides sont forcés d'emprunter le trottoir. Pour compliquer les choses, la surface est vérolée, craquelée en tous sens. Et la proximité de la zone industrielle assure l'omniprésence de poids lourds et de débris au sol, souvent du verre cassé.

Charest-Langelier

Théoriquement, la portion urbaine du boulevard Charest est un espace pour tous. Mais lorsque vous y placez la moitié des voitures qui entrent en ville, des camions à la tonne, des autobus, et que tout ce monde, à l'intersection du boulevard Langelier, part dans différentes directions (l'avenue de Salaberry au sud, la rue Saint-Vallier Est, au sud-est, le port et les quartiers Saint-Roch à l'est,





BOULEVARD HENRI-BOURASSA



CHEMIN DE LA CANARDIÈRE



CHAREST-LANGELIER



CHEMIN SAINTE-FOY



SECTEUR RENÉ-LÉVESQUE/UNIVERSITÉ LAVAL/LAURIER



Saint-Sauveur et Limoilou au nord), l'endroit devient un véritable champ miné. La comparaison est presque amusante quand on constate l'état apocalyptique du bitume, bien assez endommagé pour y laisser une roue ou pour perdre la vie en évitant un trou pour mieux se retrouver sous un camion.

Chemin Sainte-Foy

Il peut s'en produire des incidents entre Cap-Rouge et le Vieux-Québec. Surtout quand la route qu'on emprunte possède tous les défauts et que les automobilistes semblent avoir décidé que les vélos ne devraient pas s'y montrer le bout de la roue. Parmi les pires secteurs, on note l'intersection avec l'autoroute Duplessis où les camions tournent sans vérifier leur angle mort et sans regarder leur miroir. Et aussi entre les avenues Saint-Sacrement et Belvédère où l'exiguïté du chemin, et l'état inqualifiable de l'asphalte constituent une invitation au drame.

Secteur René-Lévesque/ Université Laval/Laurier

C'est fou, quand même. Dans ce secteur de banlieue, à la frontière de l'Université Laval, où l'on souhaiterait alléger les problèmes de stationnement en invitant le plus de cyclistes possible, la route est vraiment dangereuse. La voie réservée aux autobus ne règle pas le problème. Si, d'aventure, l'envie vous prend d'obliquer vers le sud, il vous faudra couper à travers la voie, au péril de votre vie et de la santé mentale des automobilistes, terrifiés de vous découvrir au milieu de la route. Votre calvaire n'est pas terminé puisque, si vous restez à droite et souhaitez encore poursuivre vers le sud (pour rejoindre le chemin Saint-Louis ou la voie cyclable en bordure du boulevard Laurier), vous devrez à nouveau exécuter une manœuvre semblable. Si bien que le cycliste allumé préférera subir les klaxons et rouler au beau milieu de la voie de gauche pour assurer sa survie. ■



LES PNEUS COUSSINS D'AIR

Les cyclistes de performance peuvent investir des centaines de dollars dans des pneus. Le cycliste urbain devrait aussi prendre le temps de bien choisir les siens (et pour bien moins cher !). *Par Pierre-Marie Legrain*

Nous, cyclistes du quotidien, sommes en mouvement dans la ville et sur ses artères d'asphalte. Équilibristes, nous faisons face aux obstacles que les rues nous opposent. Nous slalomons entre les trous d'obus, évitons soigneusement les champs de mines, les portières, les chauffards embusqués. Nous freinons en urgence, tournons en vitesse. Nous évitons les clous et les broches, nous sautons par-dessus les tessons de bouteilles, zigzaguons entre les feuilles mortes, sous l'averse, le soleil, au son

des gravillons, des tôles et canettes écrasées qui jonchent la chaussée. En fait, nous roulons sur tout cela sans même nous en rendre compte ! Comment ? Grâce à nos fidèles bandes de caoutchouc, points de contact entre le monde et notre poésie cycliste : nos pneus.

Pour ces raisons, prendre le temps d'identifier ceux qui correspondront le mieux à notre pratique et garantiront sécurité, performance, confort et durabilité m'apparaît une excellente idée !

DE QUOI PARLONS-NOUS LORSQU'ON PARLE DE PNEUS ?

- La **bande de roulement** d'un pneu, c'est la surface en contact avec le sol. Pour la ville, la bande de roulement doit réduire la friction. C'est pourquoi on la préfère généralement « lisse » plutôt que très cramponnée. Elle répond aux impératifs de sécurité, en garantissant une bonne adhérence, par le mélange de caoutchouc ou par les sculptures évacuant l'eau.
- La **gomme** est le mélange de caoutchouc propre à chaque manufacturier. Elle favorise la sécurité, le confort, l'adhérence et la performance.
- La **chape du pneu** est son tressage, la partie sous la gomme. Plus le tressage est serré et a un grand nombre de fils par pouce carré, plus le pneu sera confortable, performant, etc. Cet indice est le TPI (thread per inch).



1/ MICHELIN CITY PROTEK PLUS

Bibendum est un classique. Le City de Michelin, une référence parmi les classiques. Bonne adhérence par temps pluvieux comme par temps sec, une gomme roulante, un bon confort. Efficacité, adhérence, protection, un trio qui saura retenir l'attention des cyclistes urbains!
Michelin City Protek Plus, 35 \$
michelinbicycletires.com

2/ SCHWALBE MARATHON PLUS

L'hirondelle (*die Schwalbe* en allemand) fait le printemps et rend le cycliste heureux et serein. Ces pneus offrent une protection incroyable contre les crevaisons grâce à une épaisseur de caoutchouc pouvant littéralement absorber la pointe d'une punaise. De plus, ils sont taillés pour rouler sur tous les terrains que proposent les environnements urbains et sont faits pour durer. Un pneu de valeur!
Schwalbe Marathon Plus, 75 \$
schwalbe.com/fr/start.html



TRUC



ANTI-CREVAISON

Le secret pour réduire les risques de crevaison? Allier une bonne paire de pneus à une bonne pompe! Gonflez très régulièrement vos pneus aux pressions indiquées sur les flancs. Faites de l'air, roulez en toute sérénité!

3



4



3/ CONTINENTAL TOURING PLUS

Le Touring Plus permet de rouler décontracté pour un plus petit prix. S'inspirant ouvertement du Marathon Plus, il n'en est pas pour autant une pâle copie. Bonne protection anti-crevaison, sculptures offrant une bonne polyvalence. Même s'il est un peu moins confortable que d'autres pneus, il demeure un choix très raisonnable et économique.

Continental Touring Plus,
35 \$
conti-online.com

4/ BONTRAGER H2

Plus économique encore, le Bontrager H2 permet aux cyclistes occasionnels de disposer de bons pneus, très faciles à installer, ce qui est toujours plus sympa. Une option maligne et intéressante!

Bontrager H2,
28 \$
bontrager.com

5/ CONTINENTAL GATORSKIN

Rapide, très confortable, doté d'une bonne barrière anti-crevaison, le Gatorskin est un pneu pour les navetteurs vitaminés, ceux qui entendent rouler «à fond» partout, tout le temps. Sa gomme très performante apporte ce qu'il faut d'adhérence pour assurer un bon contrôle.

Continental Gatorskin,
55 \$
conti-online.com

5



6/ VITTORIA RUBINO

Un pneu roulant, rapide. Il dispose d'une excellente durabilité; un confort somme toute assez intéressant. Il ne sera pas aussi résistant aux crevaisons que le Gatorskin, mais il procure tout de même un bon rendement pour un prix attrayant.

Vittoria Rubino,
35 \$
vittoria.com

6



Alliez-vous...

payer trop cher ?

TOUT EST RÉDUIT JUSQU'À 60%*

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

Photo : VAUDE - Attenberger

* sur le prix régulier vendu dans les boutiques spécialisées

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

LES SOULIERS CYCLISTE CHERCHE CHAUSSURE À SON PIED

Tous les pieds peuvent pédaler. Toutes les chaussures aussi. Mais certaines se démarquent agréablement.

Par Pierre-Marie Legrain

Depuis quelque temps, on a vu apparaître des collections spécialement conçues pour les cyclistes urbains. Quelles sont leurs particularités ? Pourquoi est-ce pertinent de posséder ce genre de souliers ?

Premièrement, des semelles rigides, pour le transfert efficace de la force, mais surtout pour éviter que les pédales causent de la douleur à la voûte plantaire. Ces semelles sont antidérapantes, pour ne pas glisser sur les plateformes lisses. Elles arborent des détails réfléchissants, pour assurer le petit côté vélo et accroître, un tantinet, la sécurité du cycliste. Certaines s'ajustent aux pédales automatiques. Toutes démontrent que le style et la fonction sont plus que jamais compatibles et souhaitables pour les citadins d'aujourd'hui. Peu importe où vous mènerez vos coups de pédales, vous serez prêts à passer dans les prés, à piétiner la lune, à coucher chez les fées et à en faire danser plus d'une !

1/ TEVA CARBONE

Cette paire de souliers polyvalente et très urbaine apporte beaucoup de confort, sur le vélo et ailleurs. En toile solide, avec quelques empiècements de cuir, elle est imperméabilisée. Au quotidien, on pourra se reposer sur l'adhérence incroyable de la semelle et sur le style décontracté chic de la Teva Carbone. À combiner avec un jean Levi's Commuter par exemple, un polo ou une belle chemise blanche pour un look cycliste chic et choc!

Teva Carbone,
120 \$
teva.com



1

2/ TEVA FREEWHEEL

Avez-vous déjà souhaité porter des Converse, mais super confortables ? Teva réalise votre rêve. Pour toutes les bibliothécaires, les serveuses, les guides de musée, les enseignantes qui recherchent des chaussures tendance, hyper confortables, stylées, chic et sport, dessinées par des femmes pour des femmes, voici la Teva Freewheel. La semelle est assez rigide pour ne pas que vous sentiez les pédales, mais assez souple pour que vous puissiez marcher toute la journée. Les Freewheel ont un look frais, des semelles antidérapantes et des empiècements en cuir. Parfaites pour être combinées avec un jean Clubride, ou encore un short, et pédaler pour vous rendre à vos rendez-vous avec toute la classe du cycliste!

Teva Freewheel (femme),
100 \$
teva.com



3



2



4

4/ CHROME KURSK PRO

Les Kursk Pro de Chrome font figure de classiques dans le monde du vélo. L'idée ? Des semelles très rigides permettant l'installation de pédales automatiques. En ville aussi, ça se fait ! Cette pratique n'est pas seulement réservée aux courriers à vélo : elle sera utile à tous ceux qui roulent plus de 5 km pour se rendre au travail. Parce que l'effort est plus efficace avec les pédales automatiques, vous augmentez votre force et ce n'est pas plus dangereux : on apprend très vite à chausser-déchausser. Par ailleurs, vous n'aurez pas l'air d'un canard ni d'un danseur à claquettes. L'astuce est là ; vous pouvez marcher avec ces souliers et ne rien laisser paraître de votre ingéniosité !

Chrome Kursk Pro,
140 \$
chromeindustries.com

3/ QUOC PHAM FIXED

Quoc Pham est une compagnie anglaise dont les produits sont malheureusement rarement offerts au Québec. Mais ces derniers ont une élégance tout à fait renversante ! Les Fixed sont des chaussures faites d'un superbe cuir, qui confèrent un charme très contemporain. Imaginez un pantalon de coupe droite, une veste de costume, une petite chemise de lin... Vous voilà prêt pour toutes les occasions les plus sélect, comme les plus relax ! Un vrai régal.

Quoc Pham Fixed,
195 \$
quocpham.com

Le style et la fonction
sont plus que jamais
compatibles pour
les citadins
d'aujourd'hui.



Civila

7



Republic



5



Empire



6

5/ CAMPER LINK

Les Espagnols de Camper ont créé de superbes bottines pour la pratique du vélo et de toutes les autres activités que l'on fait quand on est en ville. Les ingrédients de cette réussite? Le confort exquis de la semelle intérieure «tout en absorption», la finition superbe en cuir et en toile solide, le caoutchouc bien placé pour donner un style décontracté, des détails réfléchissants présents, mais discrets. La cerise sur le gâteau : une belle résistance à l'eau et au vent; une bande supérieure réfléchissante enserrant les lacets pour qu'ils n'aillent pas se prendre dans votre pédalier. Du très beau et du très cool!

Camper Link,
195 \$
camper.com

6/ DZR WHITE

Les White de DZR, c'est un peu comme l'album blanc des Beatles : une idée de génie qui suscite encore et toujours la curiosité. Les White de DZR sont résolument vintage, avec un travail superbe sur le look. Des souliers originaux parce que faits sans produits dérivés des animaux! Cela signifie qu'elles sont bien vegan. Compatibles avec les pédales automatiques ou non – c'est au choix –, on appréciera que le fabricant n'a pas utilisé de peau de mouton ou de vache pour l'élaboration de ses chaussures. Ce qui nous déculpabilisera peut-être de poser notre derrière sur une superbe selle Brooks en cuir véritable...

DZR White,
110 \$
dzhshoes.com

7/ GIRO

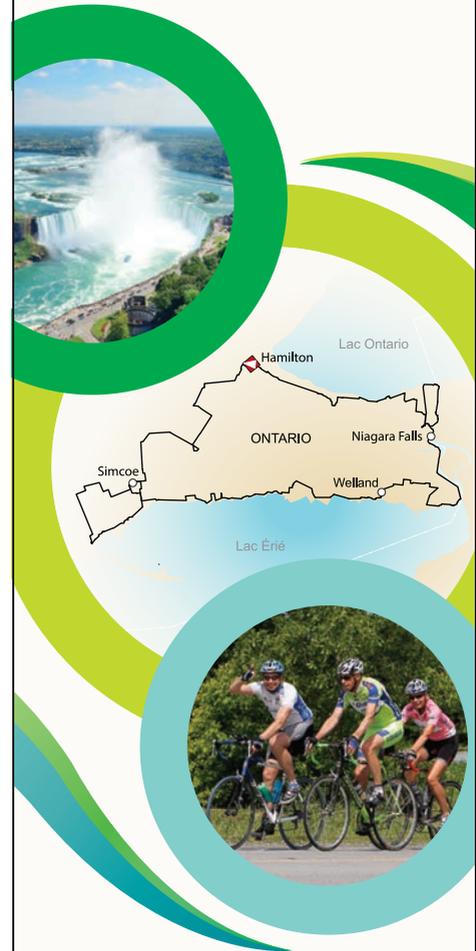
Giro nous propose une gamme de souliers de haute tenue pour les pédales automatiques. L'Empire, la Republic, la Civila : trois programmes pour des chaussures de route et urbaines. Les Empire sont destinées aux routiers : celles et ceux qui voudront rouler fort pour se rendre au travail et changer de souliers ensuite. Mais cette fois-ci, c'est bien la république qui contre-attaque et la civilité qui l'emporte! Deux paires au style très épuré, élégant pour les hommes et les femmes qui veulent rouler d'une brasserie à une autre, d'un restaurant à une salle de spectacle, de la dernière conférence des explorateurs au bureau de vote... Le tout avec style, efficacité, force et confiance!
Giro Civila, 190 \$
Giro Republic, 190 \$
Giro Empire, 280 \$
giro.com

Le Grand TOUR 2014
Desjardins

Du 2 au 8 août 2014

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!



Fiers de vous accueillir **nature UNEXPECTED** HAMILTON WILSON BRANT **ONTARIO** Tout à découvrir

Réservez maintenant!

veloquebecvoyages.com

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

VQ Vélo Québec
VOYAGES
Titulaire d'un permis du Québec

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 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 pour 3 ans et économisez

45 % sur le prix en kiosque

ABONNEZ-VOUS

31 \$ pour un an

49 \$ pour 2 ans

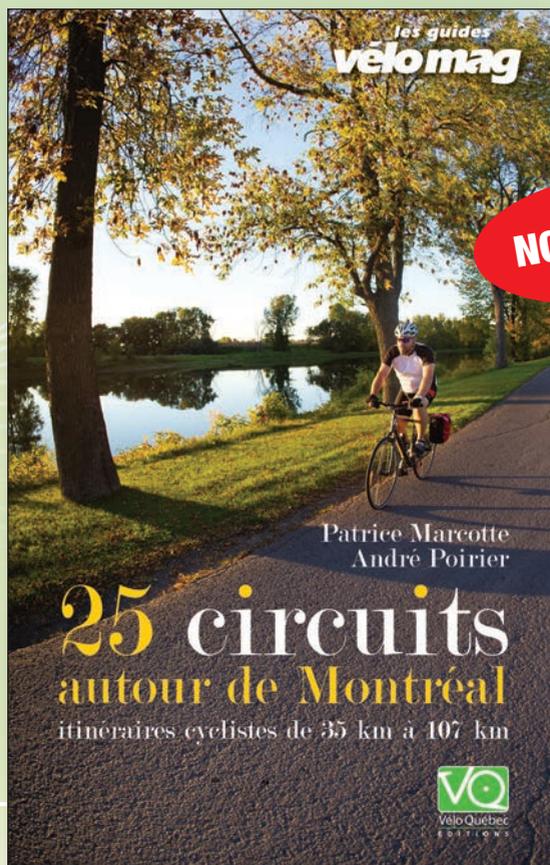
69 \$ pour 3 ans

(plus taxes)

www.velomag.com/abonnez-vous



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



Découvrez les guides vélo mag

NOUVEAUTÉ

25 CIRCUITS AUTOUR DE MONTRÉAL

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

Itinéraires de 35 à 107 km avec cartes, feuilles de route, informations pratiques, douceurs et curiosités.

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

17,95 \$

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

DES VÉLOS DERNIER PLI

On roule, on le plie, on l'emmène avec soi dans l'autobus et au bureau où il sera à l'abri des voleurs. Le vélo pliable se veut urbain. Mais il s'adresse aussi aux voyageurs. *Par Jean-Pierre Langlois*



Laurence Hamelin aime le vélo. La jeune comédienne, qui a joué dans *Lance et compte*, *Virginie et Ramdam*, est passée depuis peu au vélo pliant. « Je m'en sers entre autres pour aller au travail. Je l'utilise même aux heures de pointe dans le métro montréalais. Comme je ne fais que 5 pi 1 po (1,55 m), ce vélo s'ajuste à ma taille, ce qui le rend très polyvalent. Et je compte bien me servir de mon Dahon Speed Uno cet hiver, car j'ai déjà acheté des pneus cloutés », dit celle qui a déjà plusieurs vélos à son actif et qui est surtout présidente d'honneur d'Avant que ça déraile !, une action citoyenne pour sensibiliser les Québécois à la pratique du vélo quatre saisons.

Les vélos pliants (ou pliables) sont encore peu répandus en Amérique du Nord. Ils ne représentaient que 0,4 % de tous les vélos vendus aux États-Unis en 2012. Mais ils ont déjà un pedigree qui remonte à loin. Dans les années 1890, l'armée française avait mis au point un vélo pliant pour son infanterie. Et, en 1900, l'armée britannique utilisait le Pedersen Bicycle, un vélo pliable ne pesant que 15 lb (6,8 kg), doté de roues de 24 po (61 cm); il comportait un support à fusil et il a servi lors de la seconde guerre des Boers en Afrique du Sud.

Aujourd'hui, le vélo pliant a évolué. Si on ne s'en sert plus dans les armées de terre, il pourrait en revanche être très utile pour faire la guerre au gaspillage de pétrole dans nos cités dominées par l'auto. Très adapté à l'inter-modalité et au cyclisme urbain, le vélo pliant est plus répandu là où le transport en commun occupe davantage le terrain. « C'est le cas à Montréal où les gens utilisent plus le transport en commun qu'à Québec », observe Jean-Marc Laprise, président de Cyclo Services, dans la Vieille Capitale.

Il n'existe pas de données officielles sur les ventes de vélos pliants au Québec. Pour ce reportage, nous avons contacté les principaux vélocistes de la ville de Québec qui les offrent. Confirmation : les ventes sont marginales. Quatre vélos pliables cette année chez Demers Bicycles, quelque 40 ou 50 chez Lessard Bicycles et Cycles Services, respectivement. Ces vélos dépassent peu ou prou 5 % de l'ensemble des ventes totales dans les rares boutiques qui les tiennent.



Le vélo pliant est plus répandu là où le transport en commun occupe davantage le terrain.

Urbain ou voyageur

Pourtant, la situation pourrait changer à mesure que Québec réunira les conditions nécessaires à l'accélération de son développement : augmentation des copropriétés (comme dans le Vieux-Québec) où l'espace de rangement est réduit, hausse du navettage et augmentation de la navigation de plaisance.

C'est ce dernier point qui semble avoir convaincu Raymond Paradis, un retraité de Lac-des-Seize-Îles, qui s'adonne à un de ses passe-temps préférés dans ce coin des Laurentides et à sa résidence secondaire en Floride : « C'est après avoir vu un vélo pliant Strida dans une marina que je me suis laissé convaincre d'en commander un sur Internet. Je le charge dans mon voilier, mais aussi dans mon motorisé. Même si je roule peu, il me sert à faire mes courses à partir du bateau. C'est une bicyclette qui a l'immense avantage de ne pas rouiller, en plus d'être très légère (moins de 10 kg). »

Inventé dans les années 1980 au Royaume-Uni par Mark Sanders, le Strida est peu

connu en Amérique du Nord et, il faut bien l'admettre, plutôt difficile à trouver, les distributeurs étant quasi absents de ce côté de l'Atlantique. Comme le Bike Friday, un excellent vélo pliant fabriqué en Oregon, aux États-Unis, pour ceux qui cherchent de la performance sur deux roues. Ou le Birdy, un vélo pliable conçu par Riese und Müller, en Allemagne, et produit par Pacific Cycles à Taiwan.

Les modèles qui dominent

Si ces marques de vélos pliants demeurent encore réservées aux initiés, il en est deux qui dominent maintenant ce segment de marché au Québec : le Dahon et le Tern.

« Nous ne vendons maintenant que le Dahon, car c'est la marque la plus connue », précise Denis Grenier, copropriétaire de Lessard Bicycles à Québec. Il ne se compare pas aux modèles bas de gamme, comme le Schwinn, qui se vend à moins de 300 \$ si on passe par amazon.ca ou Canadian Tire, et le Compact, qui se vendait 150 \$ chez Walmart, il y a quelques années.



© Jean-Pierre Langlois

Le Dahon est un vélo qui se détaille entre 500 \$ et 800 \$ pour les entrées de gamme, comme le Speed Uno, qui n'a qu'une seule vitesse. Mais on peut payer jusqu'à 5 000 \$ si on cherche un Dahon de grande qualité.

« Après que Florence Shen et Joshua Hon, respectivement ex-épouse et fils de David Hon, le fondateur de Dahon, décidèrent de voler de leurs propres ailes, le fabricant Tern met en marché, depuis 2011, des vélos qui ressemblent étrangement à ceux de Dahon », fait remarquer Étienne Roy-Corbeil, copropriétaire de Dumoulin Bicyclettes à Montréal.

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

ET TOUS LES ACCESSOIRES POUR VOS DÉPLACEMENTS.



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





Dahon



Tern



Brompton

Haut lieu du vélo pliant à Montréal, Dumoulin vend des Dahon et des Tern, mais aussi des Brompton, la Rolls-Royce du genre. Les Brompton sont fabriqués au Royaume-Uni. « Il n'y a aucun autre produit qui m'a autant impressionné que ce vélo, tant pour sa qualité, sa conception et sa fabrication. Et son prix élevé est largement justifié », enchaîne M. Roy-Corbeil. En effet, il faut déboursier au minimum environ 1500 \$ pour faire l'acquisition d'un Brompton de base. Mais c'est le deux-roues le plus compact de la famille pliable.

Le fabricant britannique offre aussi de faire construire son vélo à la carte. On peut choisir le nombre de vitesses (une, deux, trois ou six), la couleur, ou faire ajouter des

garde-boue, des phares, un porte-bagages, etc. On peut même choisir le titane plutôt que l'acier, moyennant plusieurs centaines de dollars en sus... mais un gain en poids de près de 1 kg. Car un Brompton peut peser entre 9 kg et 12,5 kg selon la configuration choisie.

Le Brompton est un peu dans une classe à part, confirme Alex Mumzhiu, un Russe de 76 ans, né à Saint-Petersbourg, mais installé aujourd'hui à Washington DC, et qui a déjà visité 126 pays avec ses vélos pliants. « Brompton est sans aucun doute le meilleur vélo pour faire des voyages dans différents pays en empruntant plusieurs moyens de transport. C'est aussi le plus fiable et le plus robuste », nous écrit-il dans un courriel.

Malgré leurs avantages, les vélos pliants ont aussi leurs limites. La taille des roues par exemple : 16 po (40,6 cm) pour les Brompton et 20 po (50,8 cm) sur la plupart des Bike Friday. Moins de choix de vitesses aussi, pour la plupart d'entre eux. Des pièces souvent non standard, donc difficiles à trouver en cas de panne à l'étranger. Et une incompatibilité avec les sièges d'enfant, qui gênera certains utilisateurs avec famille.

Quoi qu'il en soit, malgré son côté pratique, le vélo pliant sera toujours un compromis. Et, parmi toute la gamme offerte dans la famille des vélos pliables, il vous faudra aussi faire des choix parfois difficiles. ■

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

**VÉLOS PLIANTS,
ET AUTRES PRODUITS DESTINÉS
AU VÉLO URBAIN.**

BROMPTON

ATTENTION, AUTOBUS !

Comment cohabiter harmonieusement avec les éléphants d'acier de nos villes ? En étant visible. Très visible.

Par Stéphane Desjardins
Illustration de Claude Thivierge



1 TENEZ-VOUS LOIN

Un bus, c'est gros. Pédalez loin devant ou loin derrière, à au moins 10 m (30 pi). Le chauffeur pourra mieux vous voir. En cas d'urgence, il freinera sans vous rentrer dedans ; spécialement en hiver. Et si vous devez arrêter soudainement, assurez-vous de ne pas vous trouver sur le trajet de l'autobus qui circule derrière vous.

2 JAMAIS SUR LE CÔTÉ

Ne jamais rouler sur le côté d'un autobus ! Surtout à droite et aux arrêts. Passagers qui descendent et virages soudains sont des tickets assurés pour les urgences.

3**MIROIR, MIROIR**

Rouler ou attendre sous les miroirs d'un bus, c'est jouer avec sa vie, car c'est le pire angle mort de ce véhicule haut sur roues. Aux intersections, attendez plutôt devant l'autobus. Et regardez le chauffeur bien dans les yeux, pour être certain qu'il vous a vu.

7**DU SOUFFLE**

Un bus qui vous dépasse à grande vitesse provoque un puissant coup de vent qui risque de vous déstabiliser ; l'hiver, surtout. Cessez de pédaler et tenez votre guidon fermement, la roue avant bien droite.

5**SIGNALEZ**

N'oubliez pas de signaler votre intention de freiner, de dépasser ou de tourner. C'est la principale récrimination des chauffeurs de bus : ils n'arrivent jamais à prévoir ce que fera le cycliste devant eux.

8**RÉFLÉCHISSEZ !**

La nuit, porter du noir est à proscrire. Optez pour des vêtements à bandes réfléchissantes. Pour ne pas dépareiller votre look d'avocat, ajoutez une bande réfléchissante à votre bras, près de l'épaule. Plusieurs modèles avec velcro sont proposés. Efficace mais discret lors des réunions du conseil d'administration !

4**ZONES INTERDITES**

Ne jamais stopper dans l'aire d'un arrêt d'autobus. Ça facilite la vie du chauffeur et des passagers.

COURTOISIE

Sur les artères étroites, laissez passer les autobus à la première occasion et saluez. Le chauffeur sera surpris et heureux de constater que tous les cyclistes ne manquent pas de civisme.

6**9****ÇA MONTE**

Vous montez une côte étroite ? Si possible, cédez le passage au bus qui vous suit. Surtout si vous pédalez en danseuse et que l'effort vous fait zigzaguer.

10**PÉRIL JAUNE**

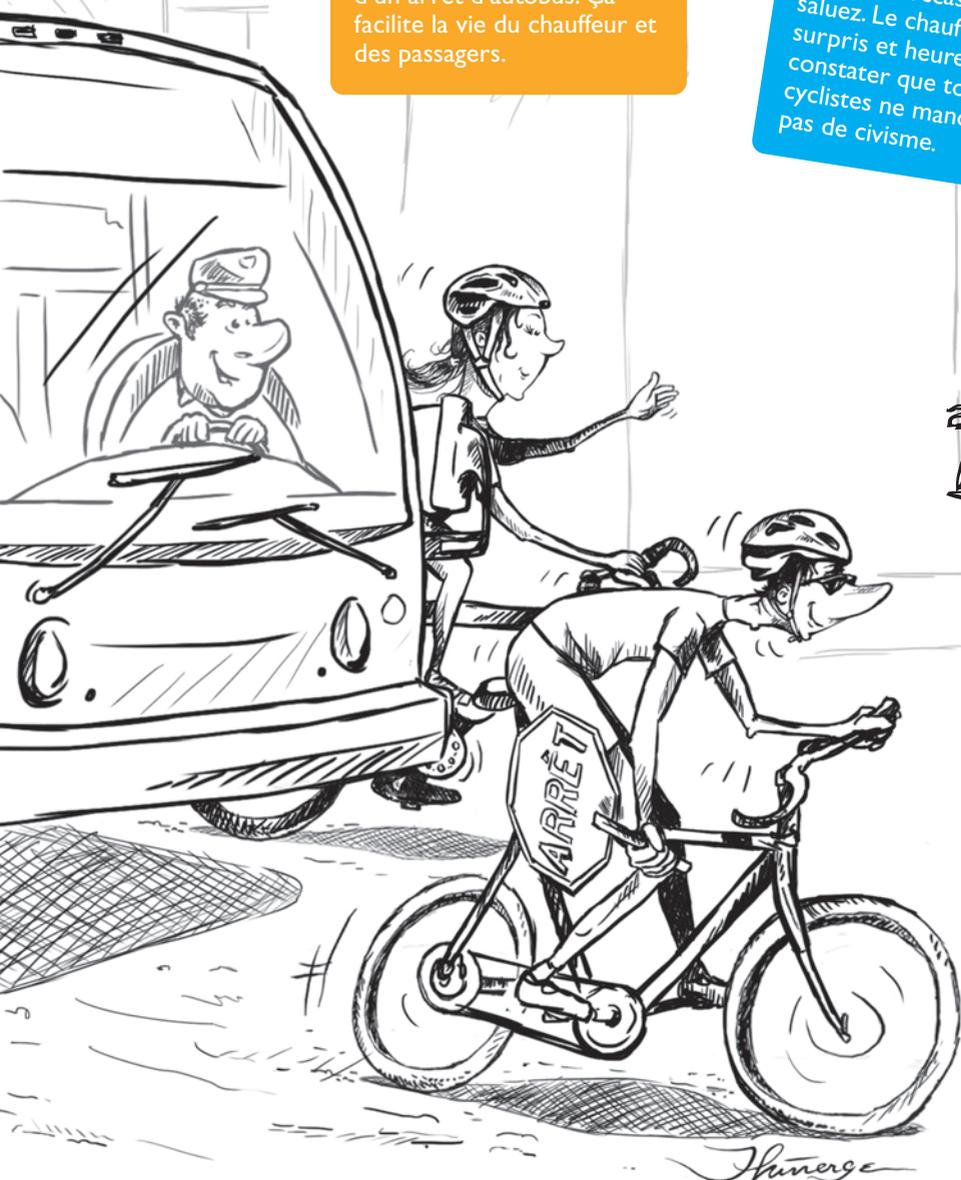
L'année scolaire n'est pas terminée ? Arrêtez-vous quand l'autobus scolaire fait monter ou descendre ses passagers avec ses feux clignotants et son panneau d'arrêt déployé. La loi s'applique aussi aux cyclistes. Et les jeunes ont souvent l'étourderie de traverser sans regarder.

11**FAITES DE LA LUMIÈRE**

La nuit, assurez-vous que votre vélo dispose de tous les réflecteurs avant et arrière (c'est la loi). Un indispensable : une lumière très claire vers le devant et une autre, préférentiellement rouge, vers l'arrière, clignotante ou non. Fixée sur votre vélo ou, mieux, sur votre casque. Achetez un modèle très puissant. Aux intersections, pointez brièvement la lumière de votre casque en direction du conducteur : il ne pourra pas vous manquer.

12**ATTENTION AU SEL**

L'hiver, le calcium couvre souvent le bas des parebrises et des autobus. Ça diminue d'autant la visibilité du chauffeur. Un argument supplémentaire pour rouler loin d'un bus.



DÉCOUVRIR MONTRÉAL À QUINZE KILOMÈTRES À L'HEURE

Peut-on pédaler curieux?

C'est ce que proposent les entreprises de tours guidés à vélo.

Thématiques originales, vaste territoire exploré, rythme relax et bonnes rencontres à prévoir.

Par Clémence Cireau

Mary-Ann, Katy et Liz sont des sœurs. Des milliers de kilomètres les séparent. Mais, chaque année, elles prennent des vacances ensemble, sans maris ni enfants. Une promesse faite il y a 20 ans à leur grand-mère.

Cette année, le choix de ces trois femmes des États-Unis s'est arrêté sur Montréal. Pour découvrir et profiter de la ville autrement, elles ont opté pour une balade en vélo. Une activité qui séduit de plus en plus de touristes dans la métropole.

Quartiers et coins cachés

Plusieurs entreprises proposent des circuits touristiques, dont la firme Fitz & Follwell Cie. Par une matinée ensoleillée de septembre, j'ai suivi leur excursion *Quartiers et coins cachés*, avec un groupe d'une dizaine de personnes.

PARC JEANNE-MANCE

La croix du mont Royal, le monument à sir George-Étienne Cartier et les Tam-tams du Mont-Royal





LE PLATEAU-MONT-ROYAL

Pique-nique dans le parc
La Fontaine, architecture
et ruelles fleuries.

Le circuit débute face au mont Royal, devant la statue où se réunissent les joueurs de tam-tams chaque dimanche. Leah, notre guide, explique l'histoire du parc, depuis sa création confiée à l'architecte paysager qui avait conçu Central Park, à New York, Frederick Law Olmstead. Poumon de la ville, la montagne devait offrir aux ouvriers montréalais un espace de détente, dans la veine des thèses sanitaires de la fin du XIX^e siècle.

Deuxième arrêt, le parc Outremont, un petit coin de paradis multi-générationnel méconnu d'un grand nombre de Montréalais n'habitant pas le quartier. En prévision de l'arrêt suivant, dans le Mile-End, Leah explique avec humour aux quadragénaires états-unis qui composent le groupe ce qu'est un *hipster*. « Mais comment se multiplient les *hipsters*? Par conversion, pas par reproduction! » ajoute-t-elle.

Le groupe fait ensuite un arrêt dégustation. Comment connaître Montréal sans goûter un bagel frais? Le propriétaire du Saint-Viateur Bagel, rue Saint-Viateur, nous détaille la recette de ce petit pain rond. Suit un espresso, au Café Olimpico, plus loin dans la rue. Puis nous enfourchons nos bicyclettes en direction de la Petite-Italie et du marché Jean-Talon. La guide offre ici une pause, question de découvrir le plus grand marché ouvert d'Amérique du Nord.

Fitz & Follwell Cie propose plusieurs autres circuits. Le plus populaire est le *Essentiels Montréal*. Leah y trouve cependant moins de charme qu'avec *Quartiers et coins cachés*. Il est également possible de découvrir la ville avec les tours *Descente, déjeuner, découverte; Côté montagne, côté fleuve; Nuits d'été; Vélo et yoga*.

D'autres entreprises offrent des tours guidés à vélo dans la métropole. Ça Roule Montréal, active depuis 1995, propose trois tours différents : un Tour Montréal Plus, un tour de ville classique ; le Panorama architecture ; le Montréal tout en contraste. André Giroux, propriétaire, raconte avoir été le premier à structurer l'offre, avec comme particularité la garantie des départs, même si une seule personne se présente. Ce qui n'est pas offert par tous.

Quatre heures dans la peau d'un Montréalais

Pour bien des gens, la bicyclette représente une façon originale de découvrir la ville. « Un tour à vélo permet de couvrir un territoire plus vaste qu'un tour à pied. C'est plus lent qu'en bus, donc on a plus le temps d'en profiter », explique Leah, devant le marché Jean-Talon.

« Le vélo permet d'aller dans des endroits inaccessibles et souvent insolites, ajoute Valérie Massalaz, venue tester le tour pour l'agence de voyage Passion Terre. Les touristes veulent vivre comme des locaux, avoir les bonnes adresses et le feeling de passer quatre heures comme un Montréalais. C'est la meilleure manière de saisir le charme des différents quartiers. » Le rythme de la visite est très agréable, nul besoin d'être sportif pour suivre la cadence.

Les différentes entreprises s'accordent sur un point : très peu de Montréalais participent à ces tours. « Ils auraient pourtant beaucoup à découvrir », estime André Giroux. C'est l'objectif d'Héritage Montréal. Depuis plusieurs années, l'organisme fait découvrir le patrimoine de la ville à ses

FAIRE UNE VISITE GUIDÉE À VÉLO DE MONTRÉAL

AVEC QUI ?

ÇA ROULE

7, rue de la Commune Est
H2Y 1H9
514 866-0633
www.caroulemontreal.com

FITZ & FOLLWELL CIE

115, av. du Mont-Royal Ouest
H2T 2S9
514 840-0739
info@fitzandfollwell.co
www.fitzandfollwell.co

GUIDATOUR

360, rue Saint-François-Xavier
bureau 400
H2Y 2S8
514 844-4021
info@guidatour.qc.ca

HÉRITAGE MONTRÉAL

100, rue Sherbrooke Est
bureau 0500
H2X 1C3
514 286-2662
www.heritagemontreal.org

MA BICYCLETTE

2985 C, rue Saint-Patrick
H3K 1T3
514 317-6306
info@mybicyclette.com

VÉLO MONTRÉAL

3880, rue Rachel Est
H1X 1Z1
514 259-7272
jacques@velomontreal.com



MILE END
Hipsters, bagels
et espresso

DÉCOUVRIR MONTRÉAL À QUINZE KILOMÈTRES À L'HEURE

habitants par des tours à pied. Cette année, deux tours à vélo se sont ajoutés avec succès !

« C'est une belle occasion d'utiliser les lieux de transports quotidiens comme outils de découverte. Les pistes cyclables relient des lieux intéressants comme le centre culturel la TOHU, le parc en voie de remplacer la carrière Miron ou encore le parc nature de l'Île-de-la-Visitation, où il est possible d'observer des bâtiments datant de la colonisation », explique le responsable. Une initiative qu'Héritage Montréal entend reconduire cet été.

Guidatour propose également des visites guidées de Montréal. Il est aussi possible d'organiser des visites privées avec la firme Ma Bicyclette. Les tours, organisés d'avril à octobre, coûtent entre 65 \$ et 99 \$.

Certains offrent des réductions si vous disposez de votre propre vélo.

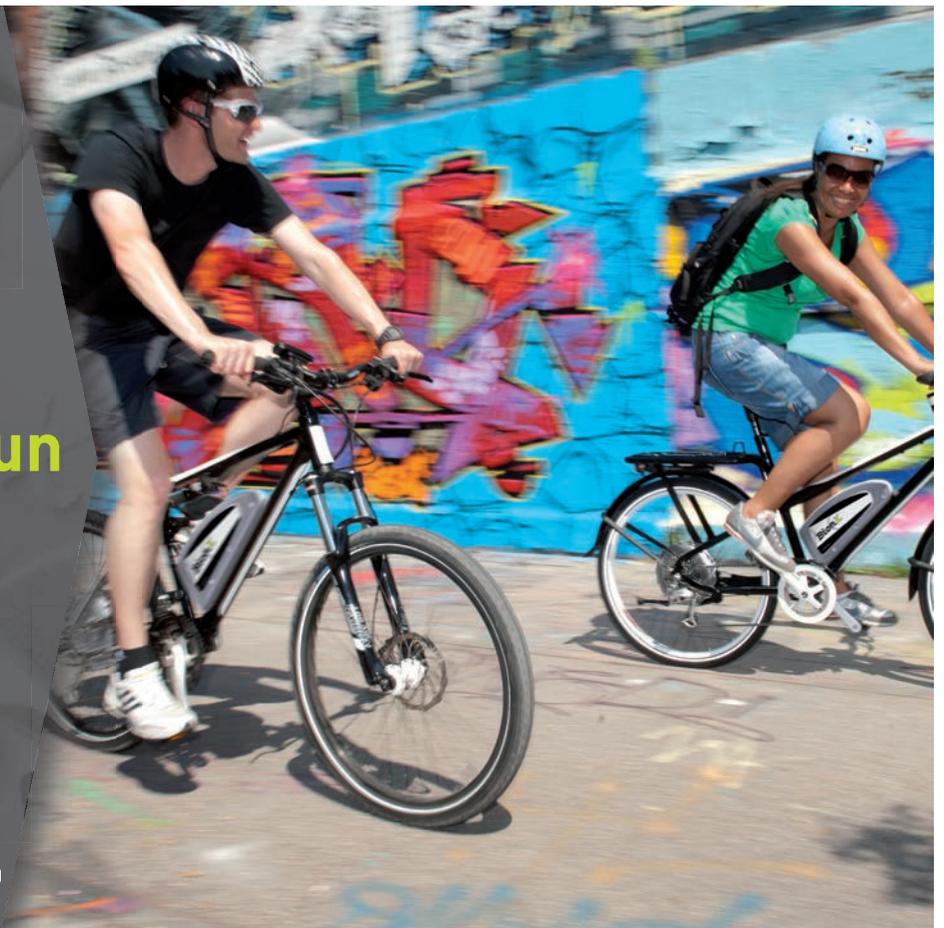
Ma balade s'est terminée par un pique-nique au parc La Fontaine. Les cyclistes s'échangent des conseils touristiques autour de la dégustation des trouvailles du marché. Une famille portugaise suggère à nos trois sœurs quelques églises et parcs à découvrir. Leah en profite pour parler de la pétanque, sport de plus en plus populaire dans les parcs montréalais, apporté dans les valises des immigrants français.

Durant ces quatre heures au fil des ruelles fleuries et des trésors de Montréal, le leitmotiv fut de prendre le temps, d'observer et de sentir l'air frais sans jamais cesser d'échanger. Mary-Ann est satisfaite de la balade : « Montréal est la ville la plus *bike friendly* que j'ai pu visiter »! ■

L'Expérience
BionX[®]
Visitez-nous
en magasin et
faites l'essai d'un
vélo électrique



5584, Ave. du Parc, Montréal
514-276-1305 · www.abccycles.com





Montréal

Par Mélissa Proulx

Au hasard des rues, des parcs et des îles, des adresses de charme pour s'arrêter un moment.

L'ÎLE-BIZARD

L'île-Bizard compte parmi les endroits très prisés des cyclistes. Et pour cause, située à l'ouest de Montréal, elle est entourée de voies et de pistes cyclables offrant des vues imprenables sur le lac des Deux Montagnes ou la rivière des Prairies. En son centre, le trajet sinueux du parc-nature du Bois-de-l'Île-Bizard, entre forêts et marais, offre tout un dépaysement. Ce parc en forme d'étoile compte 13,5 km de piste cyclable, une immense passerelle de bois au-dessus d'un marécage, ainsi qu'une plage.

Pour casser la croûte, on remplit le baluchon à la **Boucherie Les Épicurieux** (389, chemin Cherrier) où on trouve un amalgame de fromages québécois et de charcuteries artisanales, des produits fins et plus de 150 sortes de bières provenant de microbrasseries québécoises. À la porte voisine, la **Pâtisserie de L'Île-Bizard** (387, chemin Cherrier) offre un parfait complément. Les sympathiques propriétaires originaires de Paris préparent les traditionnelles baguettes, pains farcis (comme le saucisson, vin rouge et noisettes), viennoiseries et canelés bordelais, sans oublier les bonbons de chocolat à déguster avant qu'ils ne fondent ! Un kiosque de fruits et légumes frais, des tables extérieures et un stationnement de vélo font de ces terrasses de l'île un incontournable de votre balade.



PETIT GUIDE DES BONNES ADRESSES



AHUNTSIC

Principale artère du quartier Ahuntsic, la Promenade Fleury comporte de nombreux cafés, restaurants et boutiques dans sa portion ouest, alors que le côté est tarde à fleurir. Un nouvel arrivé a toutefois soufflé un vent de fraîcheur, l'été dernier. Unique en son genre dans cette partie de la ville, le bar et restaurant **Les Incorruptibles** (1432, rue Fleury Est) la joue vintage avec un décor fin des années 1950 : sofa de velours, mobilier en teck, luminaires rétro. Derrière le comptoir, le barman prépare des cocktails inspirés d'histoires de l'époque, qu'il se fera un plaisir de raconter. Ce sera La grande noirceur, en hommage à Duplessis, ou le Elliot Ness, à la mémoire du héros de la prohibition ayant contribué à la chute d'Al Capone. En cuisine, le chef prépare des assiettes de charcuterie et des petits plats à partager, à prix fort abordables : burger de canard et foie gras, morue plancha, pieuvre grillée, etc. À apprécier en salle ou sur l'élégante terrasse de bois.

Pour trouver le meilleur espresso de la Promenade Fleury, on va plus à l'est, visiter le fameux **Café-crème** (1499, rue Fleury Est), une boutique/quincaille qui sert un délicieux café italien accompagné de *biscotti*. Un large comptoir offre quelques spécialités italiennes : pizzas, paninis, soupes et salades. À emporter ou à déguster sur place, au milieu des marmites et des casseroles, ou aux tables extérieures installées sur la Promenade.

N.-D.-G.

À l'angle de la rue Sherbrooke et de l'avenue Old Orchard, dans Notre-Dame-de-Grâce, le **Shäika Café** (5526, rue Sherbrooke Ouest) attire son lot d'étudiants, de jeunes professionnels et de badauds qui apprécient son ambiance bohème et urbaine, ainsi que son café biologique et équitable. Un comptoir offre des goûters de style méditerranéen : sandwichs pressés, chili végétalien, quiches et viennoiseries du jour. Face au parc Notre-Dame-de-Grâce, la charmante terrasse s'anime du matin au soir, alors que, au coucher du soleil, le café se remplit pour les soirées musicales, de comédie ou de micro ouvert.



LES MARCHÉS

Montréal compte trois principaux marchés publics qu'il fait bon (re)découvrir. À commencer par le plus gros, le **marché Jean-Talon** (7070, avenue Henri-Julien) de la Petite-Italie qui a été inauguré en 1933 par le populaire maire Camilien Houde. Le matin, dès 8 h, les allées grouillent de marchands qui chouchoutent leurs produits frais ou artisanaux, prêts à accueillir les acheteurs. À visiter à toute heure du jour, et spécialement pour les emplettes d'avant souper, en se permettant au passage quelques dégustations. Sa tour à horloge se dresse tout près du canal de Lachine ; le **marché Atwater** (138, avenue Atwater) a bâti sa réputation sur ses produits maraîchers de qualité, ainsi que sur son offre extrêmement variée en matière de fromagerie, de boucherie et de charcuterie. Lui aussi âgé de 80 ans, le marché de style Art déco vient de subir une cure de rajeunissement. Enfin, à l'est, le **marché Maisonneuve** (4445, rue Ontario Est) et sa Place du Marché fait le bonheur des familles. Le plus petit des trois abrite néanmoins une quarantaine d'étals extérieurs et une dizaine de commerces intérieurs. Des fleurs et des fruits dans le panier, un pain sous le bras et c'est reparti !

PETIT GUIDE DES BONNES ADRESSES

QUÉBEC

Par David Desjardins

Pour ceux que les côtes n'effraient pas, Québec recèle de nombreuses perles en Haute et Basse-ville, autant pour le touriste avide de paysages que pour le mélomane, le nuitard ou le fin gourmet. Pour les découvrir, il suffit d'enfourcher sa bécane et d'emporter un cadenas.

LE CHIC SHACK

Assis à la grande table de type réfectoire au centre, à l'une de celles qui donnent sur le Château Frontenac ou sur la jolie petite terrasse, on déguste les burgers de grand luxe du **Chic Shack** (15, rue du Fort) avec ravissement. La musique y est toujours fameuse et le service attentionné bien que parfois lent (surtout lorsqu'il y a foule). Et si on a assez pédalé pour ne pas qu'ils accablent notre conscience, quelques spécialités du cru méritent le détour, dont l'excellente poutine et les décadents laits frappés, surtout celui au caramel salé. Pour le reste, le menu navigue dans les eaux passablement fréquentées de la bouffe de casse-croûte modernisée, mais avec le souci du détail qui fait la différence et attire une clientèle qui en redemande.



méduse

LE KNOCK-OUT!

Vous cherchez le dernier Arcade Fire en 33 tours, du Metallica en cassette ou la plus récente offrande rock du groupe garage de Matane Les Vilains Puceaux? C'est au **Knock-Out!** (832, rue Saint-Joseph Est) que vous trouverez. Récemment installé dans Saint-Roch, le commerce témoigne de l'extraordinaire passion de ses proprios et de ses clients qui viennent non seulement s'y procurer leur dose de musique, mais aussi pour discuter. L'endroit est ainsi devenu un point de chute pour mélomanes afin d'y apprendre ce qui se passe sur la scène locale et de connaître le spectacle à venir qu'il ne faut surtout pas manquer. Attachez votre vélo à un lampadaire et rendez visite à ces gentils maniaques.

COOPÉRATIVE MÉDUSE ET LE TIERS TEMPS

Située entre la Haute et la Basse-ville (plus facilement accessible par la rue Saint-Vallier Est), la coopérative **Méduse** (541, rue Saint-Vallier Est) est un peu le centre

culturel de la ville. On y trouve des galeries de photos et d'arts visuels, une radio communautaire, des ateliers, une salle de spectacle, des studios de son, une coopérative de vidéastes et le **Tiers Temps**, un resto à tendance fortement végétarienne et crudivore. Le chef, un véritable artiste, fait ici quelques miracles en cuisine. Par exemple, une lasagne végé dont vous vous souviendrez. De loin le meilleur resto du genre en ville. Et ses baies vitrées permettent de plonger le regard sur la Basse-Ville et au-delà.

LE CINÉMA CARTIER

Le **Cinéma Cartier** (1019, avenue Cartier) est le plus petit de Québec. C'est aussi le seul au centre-ville, les autres étant tous, désormais, exilés dans les centres commerciaux et autres *power centers* de banlieue. Autrefois «cinéma de quartier», devenu vidéoclub pour cinéphiles avertis, ce lieu possède une petite salle qui accueille le plus souvent des productions ignorées par les multiplex. Du septième art de répertoire, dans une ambiance très intime, qui permet de profiter de l'expérience sociale des «vues» sans les *nachos* ou le son qui casse les oreilles. Et surtout, sans avoir à prendre la voiture. D'autant que les stationnements se font parfois rares dans le secteur de la rue Montcalm. Mieux vaut rouler à deux roues pour ne pas enrager. Et éviter d'arriver en retard. ■



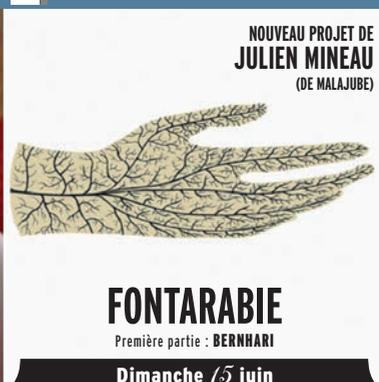
LES GRANDS SPECTACLES Bell en collaboration avec LA PRESSE+ 98.5 Rouge W Théâtre Maisonneuve, PdA • 20 h



**INGRID ST-PIERRE
ET I MUSICI**

Samedi 14 juin

NOUVEAU PROJET DE
JULIEN MINEAU
(DE MALAJUBE)



FONTARABIE
Première partie : BERNHARI

Dimanche 15 juin

CATHERINE RINGER (DES RITA MITSOUKO) (FRANCE)
CHANTE MÜLLER & MAKAROFF (DE GOTAN PROJECT)



PLAZA FRANCIA
Première partie : MONICA FREIRE (BRÉSIL)

Jeudi 19 juin



GRAND CORPS MALADE
Première partie : QUEEN KA

Vendredi 20 juin

LES NUITS Ford en collaboration avec ici musique CKOI ntp Métropolis • 21 h



RADIO RADIO
Première partie : PIERRE KWENDERS
(CONGO-QUÉBEC)

Vendredi 13 juin

IMA
Première partie :
MATHIEU LIPPÉ



Samedi 14 juin

ZAZ
Première partie :
BENOIT PARADIS TRIO



Mardi 17 juin

RACHID TAHA (FRANCE)
Première partie :
YASMINE HAMDAN (LIBAN)



Mercredi 18 juin

avec la participation de L'ENSEMBLE VOCAL LES VOIX FERRÉES

**LES SŒURS
BOULAY**
Première partie :
FRANCIS D'OCTOBRE



Vendredi 20 juin

FAUVE (FRANCE)
Première partie :
FRANÇOIS & THE ATLAS MOUNTAINS
(FRANCE)



Samedi 21 juin

TENDANCES ((Siriusxm)) C-IL CKOI Club Soda • 19 h

CORNEILLE
Première partie : MARCO VOLCY



Samedi 14 juin

VINCENT VALLIÈRES
Première partie : DAVID MARIN



Dimanche 15 juin

ALEX NEVSKY (FRANCE)
Première partie : ÉLÉPHANT (FRANCE)



Mardi 17 juin

EMILIE SIMON (FRANCE)
Première partie : JÉRÔME MINIÈRE SOLO



Mercredi 18 juin

Billetterie

PLACE DES ARTS
514 842-2112 - 1 866 842-2112
laplacedesarts.com

MÉTROPOLIS 1 855 790-1245
admission.com - ticketmaster.ca

CLUB SODA 514 286-1010
clubsoda.ca

INFO
FRANCOS
LA PRESSE+
L'ÉQUIPE SPECTRA
514.876.8888
1 866 Francos



F SPECTACLES À PRIX
francofous

Achetez un billet de 26\$ ou plus avant frais et recevez un billet gratuit pour un spectacle à prix francou de votre choix. Offert uniquement à la billetterie du Métropolis. Quantité limitée.

Une réalisation de
L'ÉQUIPE SPECTRA
francofolies.com

à vélo réfléchis



Respecte
la signalisation
routière



Porte
ton casque



Signale
tes intentions



Assure-toi
d'être bien visible