

PROGRAMME 2015

FESTIVAL
GO VÉLO MTL



Art et vélo

Incursion en territoire hipster

Philippe Dubuc
Pédaler chic

Le bonheur est
dans le métro

CONSEILS
Bébé à bord

S'ÉQUIPER

- Casque mode
- Vêtements de pluie
- Garde-boue

Une production

vélo mag

Philippe Dubuc,
designer



CIAO BYE



Photo: Trek

La vision et les habitudes Par Stéphane Desjardins et Pierre Sormany

Portland, en Oregon, érige en plein centre-ville un autre pont sur la rivière Willamette (voir notre photo, en page 4). Fait notable, les automobiles n'y auront pas accès. Ce chantier illustre une tendance : les grandes villes des États-Unis comme Chicago, Philadelphie, San Francisco ou Washington ont redécouvert, ces dernières années, que le vélo et les transports en commun pouvaient constituer l'agent principal de la mobilité urbaine.

Une idée qui n'est pas si révolutionnaire : à New York, plus de 75 % des gens qui travaillent à Manhattan y viennent en transport en commun, contre environ 5 % à peine en voiture. À Paris, c'est 64 % pour les transports en commun, contre 13 % en voiture. Los Angeles a lancé, il y a quelques années, un gigantesque projet de transport ferroviaire urbain, après avoir compris que c'était la seule solution au problème des embouteillages récurrents. Lisez le texte sur Taras Grescoe qui ouvre notre dossier en page 35 pour mesurer l'étendue de cette révolution urbaine, après quelques décennies d'errance automobile.

Au Québec aussi, malgré les rigueurs de l'hiver et les aléas de l'étalement urbain, les décideurs ont compris depuis peu l'importance de miser sur un cocktail de transport où l'automobile ne sera plus maîtresse des lieux. Ce fut rassurant d'entendre le maire Denis Coderre répondre aux grincheux qui se plaignaient cet hiver des cyclistes qui encombraient la voie : « Habituez-vous, parce qu'il va y en avoir de plus en plus ! » Et même à Québec, où Régis Labaume n'a pas manifesté au début une grande sympathie pour les cyclistes, le vent est en train de tourner.

Pour les autres municipalités, où les problèmes d'embouteillage ne se posent pas avec la même acuité, et où la faible densité urbaine rend difficile le maintien d'un réseau efficace de transport en

commun, le vent change plus lentement. À l'automne 2013 Vélo Québec s'était invité dans la campagne électorale municipale en publiant un catalogue d'idées pour faire plus de place au vélo dans nos villes. En dressant le portrait des plus importantes villes du Québec, on en était arrivé à constater que le discours s'était mis à la mobilité durable, mais que les objectifs étaient beaucoup trop modestes et les échéanciers, beaucoup trop longs ! Prenons Québec, qui vient d'annoncer qu'un service rapide par bus (SRB) sera le pivot de sa politique de transport public ; mais l'implantation de la première phase de son SRB est prévue en 2025 ! Pourquoi est-ce si long ?

Et pourquoi avoir priorisé à Montréal le parachèvement de l'autoroute 19 vers Bois-des-Filion, alors que tous les urbanistes y voient le point de départ d'une autre vague d'étalement urbain qui accroîtra à moyen terme les problèmes de circulation à Montréal ? Quelques chiffres : les 5 nouvelles stations de la ligne bleue du métro ajouteront 80 000 usagers par jour, 12 000 nouveaux logements et 9 000 emplois dans ce secteur de Montréal, sans engendrer de hausse du trafic automobile. Le SRB Pie-IX déplacera 70 000 personnes par jour à Montréal et Laval, au coût de 400 millions de dollars ; mais les 8 km de l'autoroute projetée, pour 600 millions de dollars (75 000 \$ le mètre !), s'ils réussissent à augmenter le débit automobile sur la 19, favoriseront la pollution atmosphérique et la congestion dans Ahuntsic et ailleurs à Montréal.

Hélas, ceux qui planifient nos infrastructures de transport ont entrepris leur carrière au temps où le modèle dominant était celui de l'automobile. Les données disponibles démontrent que cette approche « ne tient plus la route ». Les maires commencent à le comprendre. Mais les habitudes persistent. ■

/ SOMMAIRE /

VOLUME 3, NUMÉRO 1 / AVRIL 2015

ACTUALITÉS 4

MONTRÉAL CYCLE CHIC 8
Félix Bowles

PORTRAIT 10
Philippe Dubuc

TENDANCES
Guidons, pédales et canevass 12
Incursion en territoire hipster 18

DOSSIER

LE TRANSPORT EN COMMUN
Le bonheur est dans le métro 35
La guerre contre le tram 38



S'ÉQUIPER

- Casques mode 41
- Ligne vélo-chic 44
- Vêtements de pluie 45
- Garde-boue 48



CONSEILS 50
Bébé à bord

EXPLORER
Aventure dans l'extrême est 52
Les bonnes adresses 60

Éditeur Pierre Sormany Rédacteur en chef Stéphane Desjardins Directrice artistique Josée Caron
Réviseur-correcteur Luc Asselin Collaborateurs Gabrielle Brassard, Catherine Couturier, David Desjardins, Pierre-Marie Legrain,
Mélissa Proulx, Audrey Neveu
Photo de la couverture Stéphanie Lachance
Publicité Jean-François L'Italien - 514 217-3005, Claudine Mailloux - 514 909-4601
VéloQuébec Éditions 1251, rue Rachel Est, Montréal (Québec) H2J 2J9 - 514 521-8356, poste 504, 1-800-567-8356, poste 504
Impression Transcontinental TC Distribution Les Messageries Dynamiques

La reproduction de *VéloUrbain*, en tout ou en partie, est interdite sans l'autorisation écrite de l'éditeur. Parutions Printemps, Été
Dépôt légal Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada ISSN 2291-4536
www.vurbain.com



LE NOUVEAU PONT DE PORTLAND



© TriMet

EN PLEIN CENTRE-VILLE, Portland, en Oregon, érige un autre pont sur la rivière Willamette. Le magnifique Tilikum Crossing devrait ouvrir cet été et les automobiles n'y auront pas accès!

L'angle des câbles est censé rappeler le mythique mont Hood, qu'on aperçoit justement de ce pont à haubans qui ne sera accessible qu'aux piétons, vélos, taxis, autobus, tramways et trains légers métropolitains MAX, ces der-

niers ayant justifié l'ouvrage dans son ensemble.

L'infrastructure d'environ 170 millions de dollars va bouleverser de fond en comble les habitudes de transport de la population, spécialement des cyclistes, lance Roger Geller, le coordonnateur de la planification cycliste de Portland. Le projet comprend également des aménagements cyclables additionnels évalués à 40 millions de dollars. Oui, 40 millions! (SD)

POSTMATES, le Uber du vélo ?

Une PME techno de San Francisco veut transformer les cyclistes en coursiers, promettant aux marchands et clients une livraison en une heure et moins, jour et nuit. L'entreprise a développé une application iPhone et Android, qui permet de commander n'importe quoi, à un coût minime, entre 6 et 10 dollars [NDLR : les montants ont été convertis en devises canadiennes].

Les clients se font livrer de la nourriture, des médicaments et même des condoms. Mais la plupart commandent des plats auprès de restaurants. L'entreprise promet à ses coursiers un revenu allant jusqu'à 30 \$ l'heure après qu'ils se sont inscrits en ligne et qu'ils ont suivi une formation de 30 minutes.

Postmates, qui a récolté environ 20 millions de dollars en capital de risque l'an dernier, s'est implanté dans une soixantaine de villes des États-Unis, dont Boston, Chicago, Dallas, Denver, Houston, Las Vegas, Los Angeles, Miami, New York, Oakland, Philadelphie, San Diego, Seattle et Washington. Elle veut étendre son service à l'échelle mondiale.

Postmates subit toutefois, depuis décembre, la féroce compétition d'Uber et de son service UberFRESH, ainsi que d'Amazon, et son service Amazon Prime Now, ce dernier garantissant aussi la livraison en vélo en moins d'une heure. (SD)





NEW YORK Les pistes accélèrent le trafic

Les automobilistes devraient aimer les pistes cyclables. Car, contrairement aux théories classiques en génie de la circulation, les pistes cyclables peuvent améliorer et non entraver la fluidité, selon un article de *Citylab*, une filiale du magazine *The Atlantic*.

Avec moult arguments et croquis, l'article (<http://bit.ly/lvp16e1>) affirme qu'ajouter des pistes, comme le démontre un rapport de septembre 2014 du département de transport de la Ville de New York, permet d'accroître la fluidité du trafic et de diminuer sensiblement les accidents. Ces derniers ont été réduits de 17 % dans le cas des cyclistes et de 22 % pour les piétons dans la Grosse Pomme. Sur la 8^e avenue, le temps de transit motorisé a même crû de 14 %! (SD)

EN MAI, AU QUÉBEC, C'EST VÉLO



Au Québec, le mois de mai marque le retour massif des cyclistes dans les rues et sur les routes de campagne. Afin de célébrer ce début de la saison cycliste, Vélo Québec a proposé cette année de faire de mai un Mois du vélo « panquébécois ».

Pas si nouveau comme idée, en fait. Dès 1956, la Ligue des cyclistes aux États-Unis avait fait de mai le Mois national du vélo. Au fil des ans, le concept s'est enrichi, et plusieurs centaines d'événements, à l'échelle des États-Unis, se présentent désormais sous ce thème, incluant une journée Bike to Work, le 15 mai. Plus près de nous, Ottawa a aussi son Bike to Work Month en mai. Et la région de Québec a son Mois du vélo

depuis l'an dernier (voir le texte ci-dessous).

À Montréal, c'est aussi en mai que se tiendra, pour la troisième année, la Semaine du vélo urbain (du 18 au 24) organisée par la Coalition Vélo Montréal (<http://bit.ly/1zYPA38>), suivie par le festival Go Vélo Montréal, du 24 au 31 mai (voir le programme à la page 23).

Bref, la convergence était trop évidente pour ne pas vouloir regrouper toutes ces initiatives sous une bannière commune. Vélo Québec a donc créé le portail www.moisduvelo.quebec, où les organisateurs de toutes les activités vélo de mai pourront présenter leurs événements, et les cyclistes trouver des idées d'activités.

« Le mois de mai sera également l'occasion de déboulonner les mythes et idées reçues concernant la pratique du vélo, de rappeler les messages de sensibilisation pour un meilleur partage de la route et afin d'échanger des trucs ainsi que des conseils de base pour rendre la pratique du vélo utilitaire et récréatif toujours plus agréable », suggère Suzanne Lareau, pdg de Vélo Québec.

L'espoir, c'est que cette initiative amène de plus en plus de groupes, d'écoles ou de municipalités à entrer dans la ronde, en proposant de nouvelles activités autour du vélo. On espère créer une forme de contagion, en somme.

QUÉBEC ET LÉVIS

Le mois du vélo prend de la vitesse !



Le vélo a la cote. Les gens sont de plus en plus conscients des bienfaits individuels et collectifs de la pratique du vélo, et les cyclistes sont fiers d'appartenir à une communauté de plus en plus forte. En 2014, le Mois du vélo de Québec et de Lévis a catalysé cette énergie positive, a favorisé l'émergence de nouvelles initiatives et a animé le débat quant à la place du cyclisme dans la région. Fort du succès de cette première édition Accès transports viables revient donc cette année encore avec le Mois du vélo de Québec et Lévis, en mai.

L'objectif est de profiter du début (officiel!) de la saison pour animer la communauté des cyclistes et favoriser le développement de la pratique du vélo sous toutes ses formes. Pour sa deuxième édition, le Mois du vélo fera connaître

et rayonner les activités organisées par ses partenaires, notamment grâce à un calendrier d'événements répertoriant tout ce qui se fait sur ce thème en mai.

Accès transports viables contribuera aussi à la réalisation de nouvelles activités symboliques ou marquantes, par exemple une tournée d'ateliers sur la sécurité à bicyclette dans les écoles primaires, des animations urbaines et la tenue d'un défilé de mode à vélo, réalisé en partenariat avec le Festival Québec Mode.

« Dans la vie, comme à vélo, il faut avancer pour ne pas perdre l'équilibre. À Québec et Lévis, il n'y a pas à dire, ça bouge pour faire avancer la place et les droits des cyclistes », promet Etienne Grandmont, directeur général d'Accès transports viables. Pour informations : www.moisduvelo.com

RECHARGEZ VOTRE IPHONE EN ROULANT

C'est un des projets populaires sur la plateforme de sociofinancement Kickstarter. Il a même dépassé son objectif de 300 %! Le bidule AMPY, porté à la taille ou sur le mollet, rechargera votre téléphone intelligent, votre montre ou votre enregistreur de performance. Les promoteurs disent que marcher 10 000 pas (une moyenne quotidienne), rouler une heure à vélo ou courir 30 minutes ajoutera une charge de 3 heures à votre téléphone, du moment que ce dernier a un connecteur USB 2.0, 3.0 ou micro-USB. Les inventeurs, trois étudiants de l'université Northwestern, proposent de précommander leur invention, plus petite qu'un iPod Nano, sur www.getampy.com. (SD)

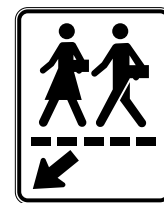


Une chronique d'Accès transports viables, le regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain.



Non, ce n'est pas un OVNI. C'est une passerelle cyclable, le Hovenring, suspendue au-dessus d'un carrefour de la ville néerlandaise d'Eindhoven. hovenring.com

Hausser les risques, pour baisser les accidents !



Si vous réduisez le risque d'accident, les gens font moins attention au volant. Si vous augmentez le risque, ils seront plus attentifs. C'est le principe derrière les nouveaux aménagements urbains censés redonner une place aux piétons et aux cyclistes sur la voie publique, présentés par Benoit Hiron, chef groupe sécurité chez Cerema, un centre d'études et d'expertises sur les risques basé à Lyon.

M. Hiron visitait la Maison des cyclistes, rue Rachel, en

octobre dernier. Il défend un principe simple : cyclistes et piétons sont des ralentisseurs de la circulation. Au lieu de les surprotéger par des barrières et des infrastructures bétonnées, on les met dans le chemin, là où ils sont le plus visibles. Et on ralentit dramatiquement la vitesse permise. De plus, en ajoutant des aménagements simples (verdissement, chicanes, vitesse inscrite sur la chaussée, saillies, chaussées partagées, traverses en forme de dos d'âne), on

multiplie les obstacles, ce qui ralentit davantage la circulation. Et diminue les risques d'accident.

Ces mesures ont fait fureur dans de petites villes de Belgique et de France, ainsi que dans certains quartiers de Lyon, Nantes, Paris et Strasbourg, sans enlever des places de stationnement ! «En un mot, la voiture a sa place, mais pas toute la place», résume M. Hiron. (SD)

EN RAFALE

PAYANTES PISTES CYCLABLES

Ça fait des années que les organismes cyclistes le disent : les villes qui investissent massivement dans des infrastructures cyclables en retirent de gros bénéfices. Une étude néo-zélandaise publiée l'été dernier conclut que, pour chaque dollar investi dans une piste cyclable séparée du trafic motorisé, une ville peut économiser jusqu'à 24 \$ en coûts reliés à la congestion routière, à la pollution et aux soins de santé. (SD)

SUPPORTS À VÉLO SUR AMBULANCES !

En janvier, la Poudre Valley Hospital, de Fort Collins au Colorado, a équipé ses 14 ambulances de supports à vélo, au coût de 350 \$ par véhicule. Les autorités hospitalières se sont rendu compte que les victimes d'accident ou leurs accompagnateurs se plaignaient de devoir

laisser leurs montures sur les lieux de l'accident, car leur vélo est souvent leur moyen de transport principal. Lorsqu'ils sortent de l'hôpital, les patients n'ont qu'à demander leur bécane au garde de sécurité. (SD)

ON EST FORTS !

La compétition amicale internationale Winter Bike to Work Day (le 13 février dernier) veut promouvoir le cyclisme d'hiver pour aller travailler (winterbike.toworkday.org). Il en résulte un classement mondial des villes qui s'établit par le nombre de participants qui s'inscrivent à l'événement. Montréal arrive deuxième derrière Oulu, en Finlande (ville universitaire de 142 000 habitants), et Québec se situe en 13^e position, derrière Reykjavik (12^e place) et Ottawa (10^e). Winnipeg, Calgary et Edmonton raflent respectivement

les 3^e, 4^e et 5^e places. Moscou est en 18^e position ; Toronto en 25^e ; et Paris en 27^e.

DONNEZ À CYCLO NORD-SUD !

Après 15 ans d'existence, Cyclo Nord-Sud, un organisme fondé par feu Claire Morissette et qui envoie nos vélos usagés dans les pays en développement, est victime des compressions budgétaires du gouvernement du Québec. Au moment de mettre sous presse, Cyclo Nord-Sud n'avait pas reçu sa subvention annuelle de 40 000 \$. Ses dirigeants vous invitent donc à devenir membre ou à faire un don. On s'informe ici : cyclonordsud.org.

LE TRIOMPHE DE L'AUTO

Entre 2006 et 2011, le nombre d'automobiles dans la région de Montréal a bondi de 10,9 %, surtout en banlieue. Pour la même



MON CADENAS, C'EST MA SELLE

Une PME israélienne en démarrage a fait tout un tabac en récoltant plus de 170 000 \$ sur la plateforme de sociofinancement Kickstarter avec son projet de cadenas à vélo intégré à une selle. Le cadenas s'installe ou s'enlève en 30 secondes et est disponible en plusieurs couleurs éclatantes. Une housse en néoprène est aussi offerte.

seatylock.com

période, la population a crû de 5,7 %, selon la Société d'assurance automobile du Québec et l'Institut de la statistique du Québec.

UN AUTOBUS À PÉDALES !

Cinq familles de Lyon tentent de financer un prototype d'autobus, le Vélohubus, à bord duquel les 20 passagers pédalent pour le mouvoir. Le véhicule est doté d'un pilote qui

décide de la direction. Deux prototypes ont été construits en 2007 et 2012. Les concepteurs présentent leur modèle hybride (mollet/électrique), qui permettrait des vitesses de 30 km/h, sur la plateforme de sociofinancement Ulule. Vélohubus s'inspire vaguement des BierBikes allemands, des tavernes ambulantes controversées circulant en Allemagne et aux États-Unis.

Un 5 à 7 Cycle Chic pour célébrer le Monde à bicyclette

Le magazine *Vélo urbain* convie ses lecteurs, le mardi 26 mai, à un rendez-vous Cycle Chic au cours duquel Vélo Québec saluera les 40 ans du Monde à bicyclette. Ce groupe de pression, aujourd'hui disparu, a suscité l'actuelle effervescence du vélo urbain à Montréal par ses actions spectaculaires, notamment des rencontres hebdomadaires où des cyclistes « occupaient » diverses artères de Montréal afin d'y revendiquer une place pour le deux-roues.

Certains cyclistes se rappellent aussi la manifestation festive organisée pour réclamer le droit des cyclistes d'emprunter le métro avec leur bécane. On avait convié les manifestants à y monter en transportant des échelles, des planches à repasser, des planches de surf et d'autres objets encombrants, tous permis... alors que les vélos, eux, étaient interdits.

« Ces manifestations étaient toujours empreintes d'humour, ce qui les rendaient très amusantes », se rappelle Jacques Desjardins, un des activistes de l'époque, aujourd'hui consultant en stratégies de développement économique.

Le 5 à 7 amical du 26 mai marquera par ailleurs le lancement par le collectif « Encore le monde à bicyclette » d'une campagne de sociofinancement visant à mettre en place, en 2016, une exposition sur l'histoire de ce groupe mythique, et lui réserver un espace public. Tous les cyclistes qui ont vécu cette histoire sont invités à venir rencontrer les promoteurs de l'événement, de participer au financement et d'y suggérer éventuellement des objets « vintage » pouvant évoquer cette époque. L'organisme Cyclo Nord-Sud héberge le projet et lui assure une caution administrative. (PS)



© Monde à bicyclette

Die-in, le 3 juin 1977



IL FAIT PLUS BEAU À VÉLO!

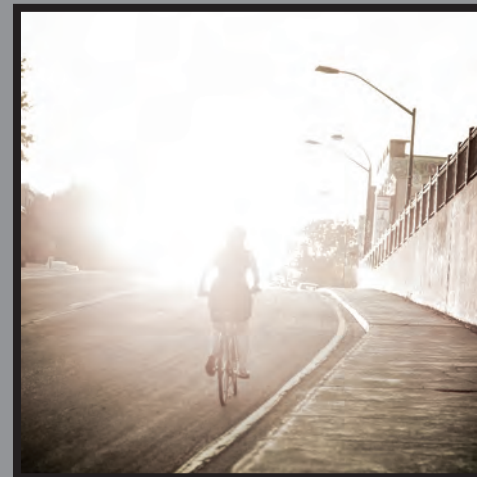
MAI | MOIS DU VÉLO AU QUÉBEC

www.moisduvelo.quebec

concours | calendrier | trucs et conseils



Vélo Québec



MONTRÉALCYCLECHIC.COM

Photos par Félix Bowles



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

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

Félix Bowles, 32 ans, fait partie de ces photo-blogueurs. Il pratique la photographie depuis une dizaine d'années. Il se concentre principalement sur le portrait, le photo-reportage et la photo de rue. Adepte du vélo, la philosophie *Cycle Chic* lui va parfaitement : « Il existe un sentiment de communauté entre cyclistes et c'est ce que j'essaie de capturer en m'imprégnant de cette énergie ! »

« J'aime trouver un lieu particulier qui fera office de décor, et attendre patiemment que des personnages y entrent en action. La lumière crue attire mon œil, l'originalité des personnes me parle et j'espère que le moment décisif d'harmonie se présentera à moi. »



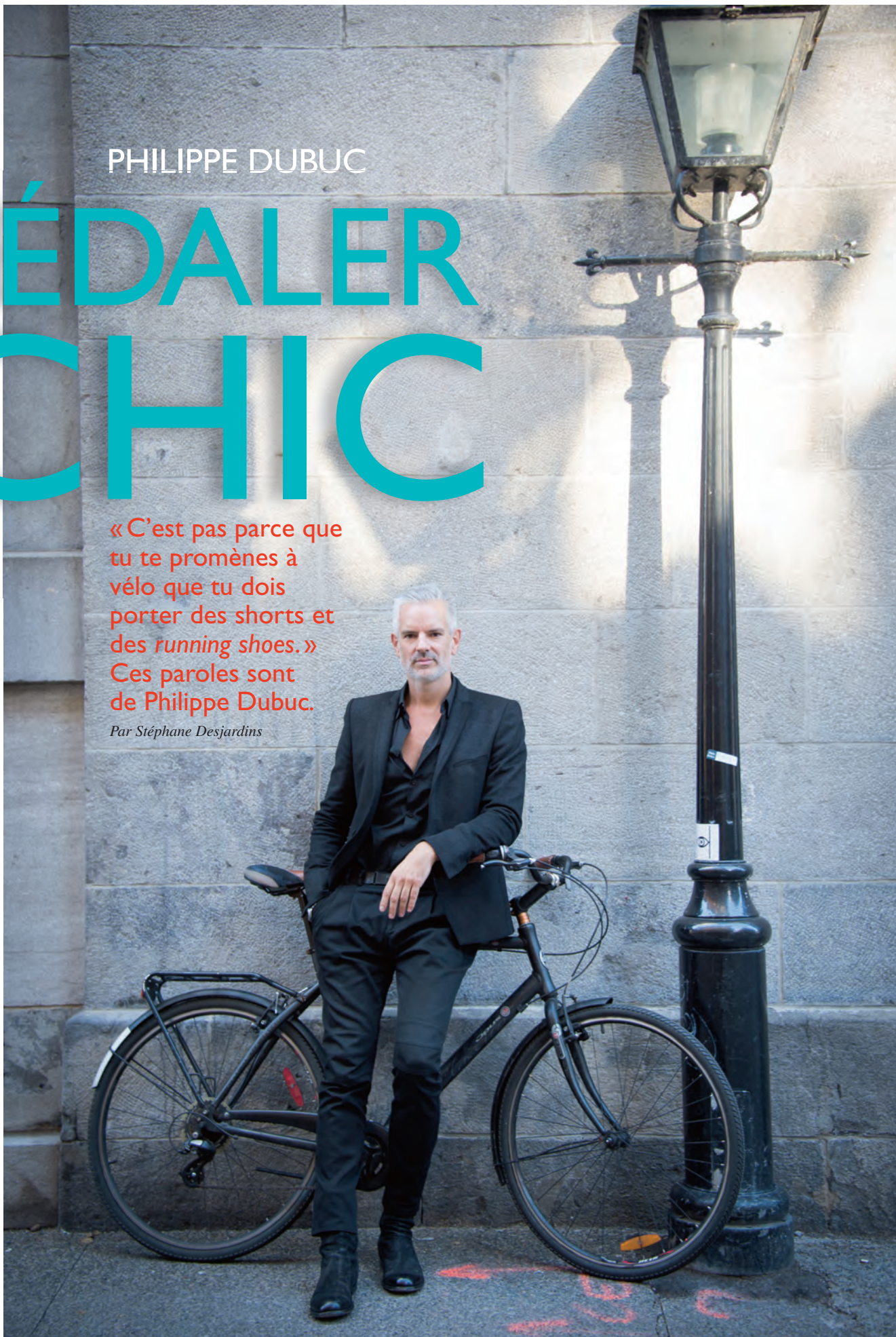
« Si je savais ce que je vais ramener comme images quand je pars en chasse, je n'y verrais pas d'intérêt. Je fais de la photographie pour ce court moment d'étonnement qui montre à la fois la perfection d'un instant et le mystère de nos interactions avec le monde! »

PHILIPPE DUBUC

PÉDALER CHIC

« C'est pas parce que tu te promènes à vélo que tu dois porter des shorts et des *running shoes*. »
Ces paroles sont de Philippe Dubuc.

Par Stéphane Desjardins



Difficile d'imaginer autrement le designer qu'en costard soigné, lui dont les créations sont reconnues pour la coupe impeccable et les matières modernes dans des tons minéraux. Porter du Dubuc, pour un homme, c'est le summum du raffinement.

Dubuc est pourtant toujours à vélo quand il se déplace en ville. Surtout entre sa résidence du Plateau-Mont-Royal et son atelier du Vieux-Montréal. «Je vais à tous mes rendez-vous à vélo, surtout quand je n'ai pas de marchandise à apporter. C'est agréable avant d'être pratique. Pour moi, le vélo, c'est la liberté.»

Le designer explique qu'il a naturellement intégré le vélo dans sa vie, depuis sa jeunesse. Mais il ne limite pas ses déplacements cyclistes à Montréal. «Quand je voyage dans d'autres villes, j'utilise les BIXI locaux. J'arrive tout juste de Paris, où j'ai systématiquement utilisé le Vélib' au lieu de passer mes journées dans le métro.»

Tout naturel

Philippe Dubuc se sent tout simplement confortable sur un vélo. Même au plus fort de l'été. «Quand il fait très chaud, je ne mets pas le veston. Je pédale plus lentement pour ne pas arriver en sueur.»

En public, son look est irréprochable. Pas seulement pour le travail. C'est son mode de vie. «Je m'habille toujours le plus chic possible. Surtout quand je rencontre des clients ou des fournisseurs. Je n'ai jamais vu comme un inconvénient le fait de se déplacer sur un deux-roues. Je suis en costume sur ma bicyclette... tout naturellement. D'autant qu'on n'a pratiquement plus le droit de boire de l'alcool et de conduire une voiture. Vive le vélo!»

Il a remarqué, comme tout le monde, que de plus en plus de gens s'habillent chic pour pédaler. Pour lui, ce n'est pas une mode mais un phénomène social qui est là pour durer. «Les gens ont tout simplement intégré la bicyclette dans leur mode de vie, dans leurs transports. Comme ils désirent être bien habillés au bureau, ils ne s'empêchent plus de pédaler avec leurs plus beaux vêtements. En Europe, c'est une réalité dans les villes où le vélo est bienvenu. Ce n'est pas une parade, c'est tout simplement la vie!»

À l'automne, il porte des gants. Jeune, il pédalait l'hiver. Plus maintenant. Trop compliqué. Il prend alors le métro ou sa voiture, mais n'apprécie pas l'autobus. Sa saison cycliste s'étend habituellement d'avril à novembre.

Vive les petites rues tranquilles

Il constate que la popularité des déplacements non motorisés a explosé, ces dernières années. Tellement que, sur certaines pistes cyclables, c'est désormais dangereux aux heures de pointe. «C'est le cas sur la piste Rachel. Il faut quand même être vigilant à vélo. Surtout avec les portières des voitures, qui vous surprennent. Je connais plusieurs personnes à qui c'est arrivé. Certains en sont même décédés.»

C'est pour ça que, à chaque sortie, il planifie son itinéraire. Et il préfère emprunter les petites rues tranquilles plutôt que les grandes artères et les pistes cyclables. Mais il ne croit pas que se déplacer à vélo est plus dangereux qu'en voiture ou à pied. «C'est juste un moyen de transport comme un autre. Mais il a la particularité d'être agréable.»

Il a aussi remarqué la percée récente du vélo à assistance électrique (VAE) et s'en réjouit. «Ça permet à des personnes moins en forme ou plus âgées de revenir au vélo et de continuer à en faire. Et certains, qui habitent loin – en banlieue par exemple –, peuvent couvrir de plus grandes distances, aller travailler sans prendre la voiture. C'est aussi une bonne façon d'affronter les côtes et de continuer à avoir du plaisir en pédalant!»

Montréal est-elle une ville de vélo? «Absolument! Regardez le succès du BIXI. Certains carrefours sont très achalandés. De plus, je remarque que les comportements se sont améliorés. Il y a davantage de civisme chez les cyclistes, en général. Ils roulent moins sur les trottoirs ou à contresens; ils arrêtent aux feux. Pour moi, c'est important de respecter le code de la route.»

Philippe Dubuc se décrit comme un designer cycliste heureux... sauf quand il pleut! ■



© JF Galipeau - Styléist Québec

LE DESIGNER CYCLISTE HEUREUX

Nom :

Philippe Dubuc

Faits d'armes :

- Naissance à Montréal en 1966
- Études au Collège Marie-Victorin
- Années 1980 : travaille dans l'industrie de la mode comme dessinateur, concepteur de patrons et directeur de la production
- 1993 : lance sa propre marque, D.U.B.U.C. Mode de vie (l'acronyme désigne, en anglais : *Design Us Beautiful Urban Clothes*), des costumes et vêtements de sport pour hommes au style européen; il se démarque par des lignes pures
- 1996 : prix de l'innovation du Canadian Wool Bureau
- Fin des années 1990 : Dubuc devient un porte-étendard de la mode québécoise avec des ventes au Canada, aux États-Unis, en Europe et au Japon
- 2005 : premier designer canadien à être invité à exposer à Paris
- 2006 : faillite très médiatisée; on le présente par la suite comme un phénix qui a beaucoup appris de l'expérience
- 2007-2009 : repositionnement dans la mode masculine haut de gamme; outre l'atelier-boutique de la rue Saint-Denis, il ouvrira des boutiques à Québec et dans le Vieux-Montréal
- 2007 : association avec Simons, pour offrir des vêtements féminins abordables
- 2008 : design de l'intérieur de l'immeuble à condos Oxford, rue Saint-Timothée, angle Viger, à Montréal
- 2014 : fermeture de l'atelier-boutique de la rue Saint-Denis

« C'est juste un moyen de transport comme un autre. Mais il a la particularité d'être agréable. »



Sprint



France Malo

GUIDONS, PÉDALES Et CANEVAS

Le vélo gagne de plus en plus en popularité, même sur les tableaux. Des artistes racontent leur passion.

Par Catherine Couturier

« Tous les matins, je me demande si je commence ma journée en faisant du sport ou de l'art », raconte France Malo. Artiste à temps plein et grande sportive depuis toujours, elle fut l'une des premières au Québec à s'intéresser au vélo, en tant que sujet, en 2008. « Ce n'est pas une thématique classique en peinture. Aujourd'hui, on le voit de plus en plus, mais je crois que j'ai été un précurseur, ici », poursuit-elle.

Depuis quelques années, le vélo, en ville comme sur piste, en a converti plus d'un. Y compris les artistes qui possèdent bien souvent un point en commun : ils adorent le vélo. Et une passion peut parfois en réveiller une autre. Parlez-en à Gaétan Boulais, directeur et concepteur publicitaire, qui a toujours été un sportif et un cycliste. Lorsque son fils se met à la compétition, il s'achète également un vélo de route : coup de foudre pour la rapidité et le sentiment d'aisance que lui procure sa monture.

Alors qu'il a toujours peint, parallèlement à son métier de publicitaire, il commence à intégrer son nouveau dada à ses tableaux, ce qui lui donne un second souffle. « J'ai touché toutes sortes de sujets, mais je n'avais pas la ferveur. Jusqu'à ce que je tombe amoureux du vélo », confie-t-il.

C'est aussi en développant une passion pour le vélo de route que Marie-France Boisvert a décidé d'intégrer la thématique le plus naturellement du monde à ses toiles, il y a environ deux ans. « La notion de groupe, d'effort, le côté *challenge* se trouvaient déjà dans mon travail, et ce sujet s'y prêtait bien », explique-t-elle.

« J'ai l'impression de sculpter avec la couleur. Ça donne une dimension supplémentaire au mouvement. » – *France Malo*





Sur la route

« J'ai touché toutes sortes de sujets, mais je n'avais pas la ferveur. Jusqu'à ce que je tombe amoureux du vélo » – Gaétan Boulais



Gaétan Boulais



Indomptable énergie



Intégrer des éléments du vélo dans l'art...



... et de l'art dans le vélo.

GUIDONS, PÉDALES et canevras

L'ART DANS LA MACHINE

Pour Alec Stefani, le chemin est inverse : « Je ne peins pas de vélos sur mes toiles ; je cherche plutôt à intégrer l'art dans le vélo. » Alors qu'il était designer de bicyclette chez Opus, il cherchait constamment à incorporer une dimension artistique dans le marketing et la conception des montures, allant jusqu'à prendre un cadre de vélo comme canevas pour peindre, avec son *art bike project*. À chaque bicyclette sa démarche (artistique), son histoire.

Reste qu'à cette époque, ses toiles abstraites, sortes de paysages avec des noir, rouge ou ocre, ont été peu à peu envahies d'engrenages et de chaînes, qui trahissaient le designer de vélos. Et c'est peut-être cette fascination pour les composantes mécaniques qui l'ont ensuite amené à peindre en gros plan des éléments de machinerie.

Après avoir touché au vélo de montagne et de route, Alec Stefani a découvert qu'il était avant tout un cycliste urbain. Et dans ce cas, le mariage vélo et culture va de soi. « Pour moi, le vélo urbain, c'est le véhicule utilitaire idéal pour découvrir les spectacles, les galeries et la culture en général. Quand j'étais petit, mon vélo était un facteur de liberté. Je ne m'intéressais pas à l'objet en tant que tel, mais plutôt à l'idée de pouvoir aller où je voulais, quand je voulais », raconte-t-il.

MOUVEMENT, COULEURS, TEXTURES

Pour peindre des sportifs, il faut nécessairement s'intéresser au corps humain. Travailler avec des modèles vivants est une chose, mais les mettre en mouvement est une autre paire de



Alec Stefani



Passion to Go



« L'important, c'est le
rythme endiablé qu'on
travaille par la ligne et
la couleur » – Marie-France Boisvert





AMÉLIE LEGAULT

Un poisson prudent avec un casque sur la tête; un homard qui se contorsionne sur sa monture; un ours un peu frustré d'avoir hérité d'un tricycle... La série d'illustrations d'animaux sur vélo d'Amélie Legault est on ne peut plus rigolote. «J'avais envie de dessiner des animaux d'ici et de leur donner un aspect ludique et cocasse. J'ai beaucoup de plaisir à les asseoir sur un vélo», nous explique-t-elle. Pour l'artiste et l'illustratrice, le vélo représente un sport accessible, en plus d'être un excellent moyen de transport. À surveiller prochainement : gorilles, tigres et rhinocéros viendront compléter sa série sur les animaux de la savane. Illustrations offertes sous forme d'affiches, de cartes de souhait et de calendriers.

À partir de 5 \$, disponible en ligne sur Etsy : <https://www.etsy.com/ca/shop/AmelieLegault>

GUIDONS, PÉDALES et CANEVAS

manches. «Le défi reste de transposer l'énergie ressentie dans un tableau. C'est devenu ma motivation : trouver comment transmettre la vitesse et le mouvement sur la toile», précise Gaétan Boulais.

Pour ce faire, la plupart de ses sujets sont représentés de côté, afin de donner l'impression qu'ils filent à vive allure. Les vêtements se fondent, se déchirent en arrière-plan, dans des couleurs vives. «Je viens de la publicité, donc c'est peut-être par déformation professionnelle, mais j'utilise des couleurs très "punchées", franches», constate Gaétan Boulais.

France Malo, elle, travaille en superposant couleurs et médiums (fusain, sanguine, acrylique, empâtement) : «J'ai l'impression de sculpter avec la couleur. Ça donne une dimension supplémentaire au mouvement.» Elle termine en appliquant une couche de polymère sur quelques personnages, créant un reflet supplémentaire, une vibration dans le tableau.

«Ce qui est important pour représenter le vélo (et la course), c'est le rythme endiablé, qu'on transmet par la ligne et la couleur», croit quant à elle Marie-France Boisvert, dont les cyclistes en groupes compacts, leur ombre s'étirant sur le sol, composent les toiles. En plus de combiner différents médiums pour explorer plusieurs textures, Marie-France Boisvert peint sur des toiles de grand format : «C'est plus facile de rendre le mouvement comme ça», confirme-t-elle.

Les artistes rencontrés s'entendent d'ailleurs pour dire qu'il est avantageux de soi-même pratiquer le vélo afin de pouvoir représenter ce sport. «Il faut connaître le sujet pour le peindre; comprendre le sentiment qu'on éprouve sur un vélo, sinon la peinture devient plus technique que ressentie», explique Marie-France Boisvert.

La conciliation entre l'univers du sport et de l'art n'a pas toujours été naturelle, mais les choses évoluent, estime France Malo. Le sujet, autrefois regardé de haut, est maintenant accueilli dans les galeries et les musées. Côté sport, la partie n'est pas gagnée d'avance : «Ce n'est pas tous les sportifs qui ont un goût pour l'art, nous raconte Gaétan Boulais. Certains rêvent de se voir représentés, mais ils hésitent quand ils prennent conscience des prix.»

Rien pour faire baisser les bras à ces artistes passionnés. «La peinture sportive, c'est l'aventure, la performance. On explore, comme dans un voyage; c'est un grand défi», explique France Malo. Le vélo restera une source de plaisir et d'inspiration. ■



Tête forte – Gaétan Boulais



VÉLO STYLE VIE

CAFÉ SERIES / FELTBICYCLES.COM

INCURSION

Ne demandez jamais à un « hipster » s'il est un hipster. Vous l'insulteriez. Portrait d'une nouvelle espèce urbaine qui affiche nonchalamment sa « branchitude » extrême.

Texte et photos par
Gabrielle Brassard-Lecours

Avant de parler de « hipsterisme », donnons quelques définitions. Dans les années 1940, le terme désignait les amateurs de jazz et de be-bop. Le hipster adoptait le style vestimentaire, l'attitude cool, l'usage de drogues et les libertés sexuelles de l'époque. Il s'agissait surtout de jeunes Blancs qui collaient au mode de vie des Noirs urbains. Le mot « hipster » viendrait de *hip*, qui signifie « voir » en wolof sénégalais, ou de *hippi*, « ouvrir les yeux ». Aujourd'hui, il désigne, de manière assez floue, un style de vie plus modeste, une culture marginale, une façon de s'habiller, etc. Le terme est même péjoratif pour certains qui croient que le hipsterisme serait un phénomène marketing.

Invention ou réalité, ce mouvement est bien présent à Montréal, même si personne ne s'y identifie volontairement. Avant-gardiste, s'intéressant à la sous-culture tout en étant « dans le vent », le hipster est un paradoxe : dès qu'on le nomme, il n'en est plus un.

Le hipster à « bécyk »

Notre virée dans le monde hipster commence sur la « Main », au salon de thé Cardinal. Le serveur (belle barbe) nous accueille à l'étage. On en gravit un autre pour se retrouver entre deux tables



EN TERRITOIRE

hipster



INCURSION EN TERRITOIRE hipster



où des couples sont venus prendre le thé de l'après-midi. Le décor est rétro, tout en bois. Dans un coin, un piano. Au milieu du plafond, un énorme lustre.

En sirotant notre limonade maison gingembre-citron, on remarque qu'un client vient d'acheter des poignées de vélo qui trônent fièrement sur la table. L'ami qui m'accompagne, cycliste invétéré qui a travaillé des années chez un vélociste, lui demande où il s'est procuré des poignées aussi *fashion*. Réponse : à une super-vente temporaire dans une rue avoisinante. Nous y allons illico, pour nous retrouver dans un entrepôt loué par la boutique Fitz & Follwell Cie., avenue du Mont-Royal Ouest, spécialisée dans la « culture raffinée du vélo ».

Il ne s'y trouve que des vélos à pignons fixes (pignon arrière sans roue libre), très vintage, dans un décor de teeshirts rétro, animé par un D.J., où trône un moulin à café à pédales.

Si le *fixie* a d'abord été utilisé par les compétiteurs sur piste, puis popularisé par les messagers à vélo, les hipsters l'ont adopté principalement pour son look cool et le peu d'entretien qu'il requiert.

« Un vélo à l'origine conçu pour faire de la piste, avec des pneus très minces, et qui ne possède ni dérailleur, ni vitesses, ni freins, est totalement contre-indiqué pour la ville. Encore plus à Montréal », m'explique Bruno Cowan, cycliste de longue date, qui déplore que « les hipsters qui roulent en *fixie* sont rarement de vrais cyclistes ».

S'il est vrai que le grand avantage d'un vélo à pignon fixe est son petit prix, il est maintenant à la mode. On trouve aujourd'hui des modèles à 5 000 \$... Comme il est plus facile de l'assembler soi-même, le vélo de hipster a également ses marques de prédilection pour les accessoires, comme les selles en cuir Brooks, les gui-

dons F&Y ou les porte-bouteilles de vin Oopsmark (suspendus sous la barre horizontale).

Question de feeling plus que de mode

Toujours dans l'impressionnante boutique-entrepôt, nous abordons quelques cyclistes hipsters. Rodrigo ne veut pas être pris en photo. Dommage, parce qu'il a de belles lunettes fumées carrées, une moustache noire digne de M. Monopoly, et un jean noir ajusté qui lui va vraiment bien. Nous sommes par contre autorisés à croquer son vélo. Un impeccable *fixie*.

« Je trouve que c'est plus pratique, et ça ne demande pas d'entretien. Et je ne roule pas en *fixie* parce que c'est la mode. Ça fait au moins cinq ans que je l'utilise », explique-t-il.

Quelques instants plus tard, nouvelle rencontre. Nicolas traîne un sac de type cocotte, une radio portative, des lunettes de grand style, une barbe et, bien sûr, il a son *fixie*. Je lui demande innocemment s'il est un courrier à vélo. « Non, non, je suis juste bien équipé. Ça fait environ deux ans que je roule en *fixie*. Je trouve le feeling plus cool, plus léger. Même si c'est à la mode, je ne le fais pas pour ça. »

Refus de l'étiquette

Le hipster répondra toujours qu'il ne se soumet pas à une mode. En fait, il n'avouera jamais son statut de hipster... et voudra rarement en parler à une journaliste.

Dans la culture populaire, il est considéré comme un avant-gardiste, autant dans son style vestimentaire que dans son mode de vie, notamment quant aux endroits qu'il fréquente et la culture marginale qu'il a intériorisée. Avouer être hipster, donc, briserait le charme d'être « avant les autres ». Malgré cela, la mode hipster est omniprésente : cheveux courts,

OOPS MARK

ACCESSOIRES URBAINS DE STYLE

Lorsque Jesse Herbert a emménagé à Montréal, en 2009, il a vendu voiture et moto et a décidé de vivre la vie de piéton et de cycliste, sans pour autant laisser de côté les bonnes choses de la vie. Amateur de vin, il s'amuse alors à créer un support pour vélo afin de transporter une bouteille.

En quelques semaines, son invention devient virale; sur le Web d'abord, puis dans les magazines et les journaux. «Un rêve devenu réalité», raconte le fondateur de Oopsmark, qui nous parle... en direct de son vélo.

Fait de cuir tanné végétal, le support peut accueillir la plupart des formats de bouteilles de vin. Pour cet ancien ingénieur

en environnement, il est important que ses produits soient écologiques (la production de cuir tanné végétal utilise cinq fois moins d'eau que le tannage traditionnel). Une version en pneus de vélo recyclés est également disponible depuis peu. Oopsmark a aussi ajouté à sa production des supports à cadenas en U en cuir végétal: «Le support à bouteille de vin est très populaire, amusant et sexy; mais le support à cadenas répond vraiment à un besoin pour les cyclistes. Je l'utilise tous les jours», conclut Jesse.

Support à bouteille de vin 34 \$,
support à cadenas 29 \$
oopsmark.ca

F&Y

LE SUMMUM DU GUIDON FAIT MAIN

Par Catherine Couturier

F, c'est Frédérique Beaubien, ébéniste; Y, c'est Yannic Ryan, designer. Les deux ont combiné leurs talents pour fonder la firme de design F&Y afin de créer meubles et objets branchés, dont les épurés guidons devenus objets-cultes.

Leur ligne «Les Classiques», ces guidons en bois fabriqués à la main dans leur atelier à Montréal, représente, en fait, leur première réalisation commune. «On cherchait un projet pour "tripper", explique Yannic Ryan. Comme on aime beaucoup le vélo, on trouvait ça plaisant d'expérimenter dans le domaine. Le bois est un matériau riche, agréable à toucher. Et le guidon, c'est l'objet avec lequel les mains sont le plus en contact», poursuit-il.

Chaque modèle utilise une essence de bois différente et rend hommage à une célèbre

course de vélos, courses qui ont bercé l'enfance de Yannic Ryan en France: le chêne pour la Flèche wallonne; le cerisier pour la Doyenne (Liège-Bastogne-Liège); le wengé pour la Primavera (Milan-San Remo). «Nous avons opté pour un look un peu rétro, inspiré des vieux volants d'auto en bois, des yachts, des bateaux», précise le designer. Produit de luxe? «On n'est pas ici dans la performance, mais plutôt dans la personnalisation», confirme Yannic. Avec le temps, l'usure lui donnera une patine unique, comme celle d'une vieille selle de vélo en cuir. Les essences de bois utilisées sont tout de même résistantes, et les guidons dureront des années, assure le designer, du moment qu'on y fait attention. Comme d'éviter de laisser dormir votre vélo dehors, sous la pluie, ou à la merci de la gadoue et la neige!



Diamètre compatible avec la plupart
des potences (25,4 mm)

Entre 95 \$ et 170 \$.

Disponible en ligne et dans quelques boutiques spécialisées
www.fny-mtl.com/#/lesclassiques



barbe, pantalon ajusté, parfois des bretelles, chandails et casquette à motifs (souvent fleuris) pour les hommes; «une-pièce» ample, à motif rétro, coupe carrée, pour les femmes.

On l'a dit, le hipster fréquente des endroits branchés, mais – c'est fondamental – inconnus du «grand public». Une fois que le bar *pas de nom* devient populaire, ce dernier n'est plus attrayant.



Le Mile-Ex

Le repaire des hipsters est sans aucun doute le quartier appelé «Mile-Ex», où nous terminons notre tournée anthropologique. Ancienne zone industrielle située entre la Petite-Patrie et Parc-Extension, ce quartier étriqué et un peu moche s'étend du boulevard Saint-Laurent à l'avenue du Parc, au nord de la rue Saint-Zotique et au sud de la rue Jean-Talon. Le Mile-Ex regorge de commerces bien connus de la faune «hipsterienne» de Montréal.

Depuis le restaurant-dépanneur, le Pick-Up, secret bien gardé du Mile-Ex, où l'on trouve des produits de base et des repas sur le pouce dégustés sur une terrasse aménagée le long de la devanture, jusqu'au restaurant de quartier le Mile-Ex, en passant par le Ballpark, un restaurant dont la spécialité sont les boulettes de viande, il y a de tout dans le Mile-Ex pour que le hipster se sente chez lui.

C'est au Alexandraplatz, bar non identifié situé dans un garage attenant à une micro-brasserie, que l'on peut observer les

plus beaux spécimens. Ouvert seulement l'été, ce bar, niché entre une ancienne bâtisse industrielle, un cul-de-sac et un stationnement, accueille des *food trucks* tout l'été pour le bonheur des badauds venus prendre un verre, le plus souvent de la bière (la boisson la moins chère de l'endroit). On y offre aussi chaque soir tacos avec option végé et hamburgers cuits sur barbecue, qu'on déguste à proximité du «garage à vélo» constitué des barres de fer auxquelles on accroche son *fixie*, pêle-mêle avec les autres.

Côté culture, les hipsters ne se distinguent pas particulièrement. Certains écoutent de la musique «indie» (les enregistrements issus de producteurs indépendants), d'autres versent dans le marginal, l'inconnu ou le *heavy metal*. Si on se fie aux livres vendus au Pick-Up, une certaine littérature engagée et anarchiste intéresse les hipsters. À preuve, les multiples graffitis souvent très *artsy* du Mile-Ex dénonçant notamment les politiques environnementales du gouvernement conservateur de Stephen Harper, ou la violence faite aux femmes autochtones.

On retrouve ces graffitis également dans le Mile-End, à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, entre les rues Saint-Viateur et Bernard. Mais le quartier voisin est maintenant beaucoup trop «bo-bo» (bourgeois bohème) pour les hipsters... ■



LES HIPSTERS, déjà dépassés?

Si on ne peut douter de l'existence réelle des hipsters, malgré leurs dénégations, cette culture de barbus, de tissus fleuris, de bretelles et de jeans ajustés aurait déjà muté vers un autre style, le «normcore».

En réaction à l'émergence des hipsters, les normcores (combinaison de «normal» et de «hardcore») ne cherchent pas à se distinguer par leurs vêtements. Ils s'habillent donc très «normalement», pour ne pas attirer les regards. Une contradiction? Peut-être, car ils choisissent précautionneusement leurs fringues avec un souci assidu de «normalité».

Est-ce une autre lubie de designer? Possible. Les normcores, par contre, semblent avoir compris qu'un vélo avec des freins, quand on n'est pas un cycliste expérimenté et qu'on roule dans une ville comme Montréal, avec une montagne en son centre, c'est quand même plus pratique... Levant le nez sur les *fixies*, les normcores ont plutôt adopté la mini-planche à roulettes. À chacun son mode de transport moderne...



PRÉSENTE

GVO

FESTIVAL
GO VÉLO MTL

EN COLLABORATION AVEC



Jean Coutu

FANTA

PROGRAMME 2015



ASMA —

GO

DÉFI MÉTROPOLITAIN
VÉLO-BOULOT
TOUR LA NUIT
TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Du 24 au 31 mai 2015



RIQUE



LE LAIT, FIER
PRÉSENTATEUR
DU FESTIVAL
GO VÉLO MTL

Tout va bien
avec le



lelait.com

FESTIVAL GO VÉLO MTL



Le Festival Go vélo Montréal, une semaine de festivités cyclistes des plus populaires, contribue à faire de Montréal la capitale du vélo en Amérique. À l'image de son nom dynamique et rassembleur, le festival est un appel à l'action, où les cyclistes investissent la rue par milliers et deviennent l'événement. Vous êtes prêt pour la plus belle fête en mouvement ? Alors, Go vélo Montréal !



SUIVEZ-NOUS ET PARTAGEZ VOTRE EXPÉRIENCE



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



FANT ASMA- GO RIQUE

Du 24 au 31 mai 2015

Le Festival Go vélo Montréal crée des moments féeriques, plus grands que nature. Faire rouler des milliers de cyclistes dans les rues d'une ville – au Tour de l'Île de Montréal, au Tour la Nuit, au Défi métropolitain – relève en effet de l'enchantement. À la manière d'un film en accéléré, pendant quelques heures, les vélos occupent soudain tout l'espace, des milliers de sourires fusent et les rues se transforment, s'animent. Et tout le monde retrouve ses yeux d'enfant... Cela tient du fantasmagorique!

ROULER POUR UNE CAUSE, C'EST POSSIBLE!

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

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



EN MAI, AU QUÉBEC, C'EST VÉLO!

Que vous enfourchiez votre vélo pour aller travailler, faire des courses ou une balade, profitez du Mois du vélo au Québec pour célébrer le plaisir de vous déplacer à deux roues et venez faire votre tour au Festival Go vélo Montréal!

MERCI À NOS BÉNÉVÉLOS!

Le Festival Go vélo Montréal est fier de ses fidèles bénévoles, affectueusement surnommés *bénévélos*. Depuis le premier Tour de l'Île en 1985, leur présence dynamique et sympathique apporte à chaque édition une touche chaleureuse et festive appréciée de tous.

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

**C'EST
GRATUIT
POUR LES 12 ANS
ET MOINS**

au Tour la Nuit et au Tour de l'Île de Montréal (28 ou 50 km):
une action concrète de Vélo Québec pour encourager les jeunes et leurs parents à la pratique d'activités sportives.

**VOUS GAGNEZ À VOUS INSCRIRE TÔT!
FAITES-LE MAINTENANT ET ÉCONOMISEZ**



FESTIVAL GO VÉLO MTL



Je me joins aux dizaines de milliers d'amateurs de vélo de la métropole pour saluer le Festival Go vélo Montréal. Cet événement important, qu'on doit à Vélo Québec, vient appuyer notre volonté de promouvoir ce sport qui est aussi un loisir et un mode de transport actif et dynamique.

Depuis maintenant 30 ans, le Tour de l'Île et les autres activités du Festival servent à promouvoir une nouvelle façon de vivre la ville à vélo, de se déplacer, de bouger et de faire de l'exercice. Résultat : plus de bien-être et une meilleure santé.

Et ce n'est pas tout. Dans le cadre de l'opération «Montréal Bouge!», une quinzaine de grands rendez-vous faisant la promotion du sport et de l'activité physique s'offrent à vous au mois de mai. Profitez-en!

Bon Festival. Amusez-vous et montrez à vos amis comment une vie active apporte le sourire.

DENIS CODERRE
Maire de Montréal



Le Festival Go vélo Montréal participe au positionnement de notre métropole, qui vient de se classer parmi les dix meilleures villes «amies du vélo» au monde. Le Secrétariat à la région métropolitaine est heureux de renouveler son appui à ce festival rassembleur qui, dans une ambiance festive, fait la promotion du transport actif en plus de favoriser la découverte des quartiers du Grand Montréal.

ROBERT POËTI
Ministre des transports
Ministre responsable de la région de Montréal



CONCOURS

Contribuez
à la vie en mieux

RECYCLEZ VOS VÉLOS
gazmetro.com/velo



Service de collecte
514 251-8803



GazMétro
la vie en bleu

ROULEZ EN TANDEM AVEC BONIDOLLARS

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

Visitez desjardins.com/cataloguebonidollars



Desjardins
Coopérer pour créer l'avenir

TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL



Le dimanche 31 mai, ce grand rendez-vous annuel convie les cyclistes à voir et à vivre Montréal autrement. Rien de moins! Au départ du parc Jeanne-Mance, le parcours en boucle sera l'occasion de partir à la découverte de l'ouest de l'île en traversant jusqu'à 22 arrondissements et villes. Pour une randonnée contemplative ou un rendez-vous sportif, il y a un Tour de l'Île pour tout le monde.



LE POUVOIR RASSEMBLEUR DU VÉLO

Vivre Montréal à vélo, cela va de soi! La démocratisation du deux-roues, ses bienfaits, son efficacité touchent en effet de plus en plus de gens qui d'emblée ne sont pas des sportifs aguerris. Parmi eux, le maire Denis Coderre s'est engagé à rouler son premier Tour de l'Île en mai prochain.

**ET VOUS?
VIENDREZ-VOUS FAIRE VOTRE TOUR?**



CHAPEAU À LA FANTAISIE

Au Tour la Nuit et au Tour de l'Île, vous devenez l'événement! Faites partie de ce joyeux défilé en arborant un brin de fantaisie, un grain de folie. Vous avez une idée amusante — costume, éclairage, musique? Partagez-la avec votre gang. Vous ne passerez pas inaperçu!

TOUT UN WEEK-END À MONTRÉAL!

Profitez de la tenue du Tour la Nuit (vendredi soir) et du Tour de l'Île (dimanche matin) pour passer un week-end complet à Montréal et vivre ce que la ville a de mieux à offrir: restos, musées, terrasses, magasinage, spectacles et découvertes. Nous avons pour vous un forfait incluant l'hébergement.

Belle occasion de multiplier les plaisirs!

TOUR DE L'ÎLE



DE MONTRÉAL



Dimanche 31 mai 2015

Imaginez : une hélice à votre vélo, bouquet de ballons à la main, vous vous envolés pour quelques heures, porté par le rêve. Vous flotez, tout léger, le vent dans vos cheveux. Sous vos yeux Montréal se redessine, les autos disparaissent, les rues deviennent autant de terrains de jeu d'où fusent les rires. Plein d'inconnus vous applaudissent sur votre passage. La joie, l'étonnement teintent ce dimanche hors de la réalité, et vous vous dites qu'il faut profiter au max de ces moments aussi uniques que magiques.

DÉPART : avenue du Parc

ARRIVÉE : parc Jeanne-Mance

PARCOURS : 28, 50, 65 ou 100 km

Partagez votre expérience : #Tourdelile

MEC

**ROULEZ PLUS,
ROULEZ MIEUX**

Conseils ou réparations : prenez rendez-vous avec nos experts pour vivre votre Festival à fond.

MONTRÉAL | LONGUEUIL | QUÉBEC | MEC.CA/SERVICES

**ON FAIT ROUTE
AVEC VOUS**

 **Provigo**





Envie d'une randonnée contemplative ou plus sportive ? Il y a un Tour de l'Île de Montréal pour vous !

28 50 KM | Départ à compter de 9 h 15

C'est la version classique: 50 km de rues fermées à la circulation automobile incluant trois relais animés le long du parcours. Le même plaisir vous est aussi offert en concentré sur une distance de 28 km, incluant un relais animé.

50 KM EXPRESS | Départ à 9 h 15

Version accélérée où, premier à partir, vous roulez à 30 km/h pendant 1 h 30 dans des rues fermées à la circulation automobile.

65 100 KM DÉCOUVERTE | Départ entre 7 h et 10 h

Version de 65 ou 100 km permettant les plus beaux points de vue sur les berges de Montréal. À compter de 7 h, vous profitez de la quiétude du dimanche matin pour rouler dans des rues ouvertes à la circulation automobile. Un lunch vous est servi à mi-parcours à la halte-dîner. Les 25 derniers km se déroulent en compagnie de milliers de cyclistes de la version classique, dans des rues sans autos, incluant deux relais animés.

- 1 DÉPART | Avenue du Parc
- 2 RELAIS 1 | PROVIGO
Parc Angrignon
- 3 RELAIS 2 | LAIT
Parc des Rapides
- 4 RELAIS 3 | DESJARDINS
Parc Marguerite-Bourgeoys
- 5 HALTE-DÎNER 65-100 KM
Centre communautaire
Sarto-Desnoyers
- 6 ARRIVÉE | Parc Jeanne-Mance

Consultez les parcours détaillés
à velo.qc.ca.



INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

Tarifs courants en vigueur du 22 avril au 25 mai.
Taxes incluses.

50 OU 28 KM

Adulte : 32,50 \$ Combo Tour de l'Île / Tour la Nuit : 46 \$
13 à 17 ans : 19 \$ Combo Tour de l'Île / Tour la Nuit : 27 \$
Membre de Vélo Québec Association : 27,50 \$

Les frais d'inscription incluent : dossard et avis de convocation (envoi postal) • trois relais sur le circuit 50 km, dont 1 sur le circuit 28 km • dépannage mécanique et premiers soins au départ et tout au long du parcours • véhicules d'abandon si vous ne pouvez pas compléter le Tour • animation, distribution de produits et activités de nos partenaires • dans chaque relais et au site d'arrivée: eau, toilettes, concessions alimentaires (\$), premiers soins, dépannage mécanique et l'INFO Aire bleue Gaz Métro, votre lieu de retrouvailles tout au long de la randonnée.

50 KM EXPRESS 65-100 KM DÉCOUVERTE

Adulte : 59 \$
13 à 17 ans : 40 \$
Combo 50 km Express ou 65-100 km
Découverte et Défi métropolitain : 93 \$ / 63 \$ (13-17 ans)

Membre de Vélo Québec Association : 51 \$
Les frais d'inscription incluent un lunch. Au 65-100 km
Découverte, les cyclistes auront accès à des points de services (eau et toilettes) sur le circuit ainsi qu'à une halte-dîner.

GRATUIT POUR LES 12 ANS ET MOINS

AU TOUR DE L'ÎLE
(CIRCUIT 28 OU 50 KM).
INSCRIPTION REQUISE.



UN TOUR

LA NUIT



Vendredi 29 mai 2015

Par une nuit fantastique où jouent ombres et lumières, soudain la roue avant de votre vélo s'agrandit, devient une lune! Ce drôle de vélocipède vous mène dans une temporalité autre, où tout scintille. Avec des milliers de Martiens, Vénusiens ou Saturniens d'un soir, vous devenez comme une étoile dans la constellation du vélo, surpris de voir autant d'enfants installés dans des chariots épousant la forme de la Grande Ourse. Après pareille expérience, le plus étonnant demeure qu'il soit facile de revenir sur Terre!

DÉPART: avenue du Parc, à compter de 20 h15

ARRIVÉE: parc Jeanne-Mance

PARCOURS: 21 km

Partagez votre expérience: #TourlaNuit



**100% PLUS ACTIF
EN VÉLO ET EN
TRANSPORT COLLECTIF**

MOUVEMENT COLLECTIF



LA NUIT, SOYEZ LUMINEUX

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



GRATUIT
POUR LES 12 ANS
ET MOINS

AU TOUR LA NUIT.
INSCRIPTION REQUISE.



**INSCRIVEZ-VOUS
MAINTENANT!**

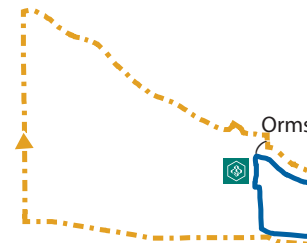
Tarifs courants en vigueur du 22 avril au 25 mai.
Taxes incluses.

Adulte: 25,50 \$ Combo Tour la Nuit / Tour de l'Île: 46 \$
13 à 17 ans: 15 \$ Combo Tour la Nuit / Tour de l'Île: 27 \$
Membre de Vélo Québec Association: 21,50 \$

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



DÉFI



MÉTRO- POLITAIN

Dimanche 24 mai 2015

Vous en rêvez depuis longtemps: ce fameux vélo à mi-chemin entre une fusée et un zeppelin à pédales. Il vous propulse au sommet des pentes, vous donne cet élan inattendu, cette puissance surnaturelle dans tout votre corps. Vous voilà soudain en belle position, survolant la grande région métropolitaine, carburant à l'adrénaline, sur un nuage, aux portes du 7^e ciel. Le grand dépassement, c'est maintenant! Et quand le film de cette performance historique s'arrête, le plaisir que vous en avez tiré, lui, demeure bien réel.

DÉPART ET ARRIVÉE: Châteauguay

PARCOURS: 75, 100, 125 ou 150 km

Partagez votre expérience: #Defimetro

> MÉTROPOLITAIN > LANAUDIÈRE-AURICIE > CANTONS-DE-L'EST

**3 DÉFIS SYMPATHIQUES
À RELEVER!**

Modelez votre journée à votre guise: choisissez votre parcours — 75, 100, 125 ou 150 km —, partez entre 7h et 10h, roulez à votre rythme et obtenez votre lunch à la halte-dîner ou au site d'arrivée. Bénéficiez du savoir-faire de Vélo Québec, tant avant l'événement — carnet de randonnée, parcours proposés, courbes topographiques et données GPX — que pendant — signalisation sur le parcours, encadrement sur route, points de ravitaillement en eau et véhicules d'abandon si vous ne pouvez terminer votre parcours. Vous avez là un rapport qualité-prix des plus attrayants pour ce type de randonnée.





stown



INSCRIVEZ-VOUS MAINTENANT!

Tarifs courants en vigueur du 22 avril au 20 mai.
Taxes incluses.

Adulte : 59\$
13 à 17 ans : 40\$
Combo Défi métropolitain et 50 km Express ou
100 km Découverte Tour de l'Île: 93\$ / 63\$ (13-17 ans)

Plus d'un défi en tout temps : 51\$ par Défi
Membre de Vélo Québec Association : 51\$

Les frais d'inscription incluent : carnet de randonnée et bracelet donnant accès aux services (envoi postal) • lunch à la halte-dîner ou au site d'arrivée • halte-dîner : eau, toilettes, premiers soins, dépannage mécanique • encadrement professionnel sur route (mécanique et premiers soins) • t-shirt souvenir • à l'arrivée : distribution de produits et activités de nos partenaires, bistro et animation musicale.

 Desjardins

présente

Les Défis de l'été 2015

DÉFI DE LANAUDIÈRE-AURICIE

Samedi 20 juin • Berthierville

DÉFI DES CANTONS-DE-L'EST

Samedi 12 septembre • Coaticook

En partenariat avec 

À VÉLO... C'EST FABULEUX !

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



Jean Coutu



GO VÉLO-BOULOT

DU 25 AU 29 MAI 2015

Tous les jours, des milliers de Montréalais vont à vélo. C'est pour eux LE moyen de transport, à la fois sain, économique et le plus rapide. Tout spécialement pendant le Festival Go vélo Montréal, nous vous invitons à opter vous aussi pour le vélo-boulot. Enfourchez votre bicyclette et vivez le plaisir avant le travail !



MARDI 26 MAI

RENDEZ-VOUS CYCLE CHIC

Le magazine *Vélo Urbain* vous convie à un Rendez-vous Cycle Chic au cours duquel Vélo Québec saluera les 40 ans du Monde à bicyclette.

Pour en savoir plus, visitez velo.qc.ca.

À compter de 17h, Centre d'histoire de Montréal
335, place d'Youville, Vieux-Montréal



MERCREDI 27 MAI

JOURNÉE VÉLO-BOULOT DESJARDINS

La Journée vélo-boulot Desjardins a lieu au parterre du Quartier des spectacles, au centre-ville de Montréal. Vous aimeriez aller travailler à vélo ? Vous avez des questions concernant les vêtements à porter, les consignes de sécurité, les itinéraires à emprunter, la complémentarité du transport collectif ? Obtenez les réponses sur place et faites de votre vélo votre moyen de transport quotidien : un choix des plus avantageux. Et n'oubliez pas d'apporter votre monture : une mise au point de base vous est offerte gratuitement !

Parterre du Quartier des spectacles, à l'angle de Clark et de Maisonneuve, de 7h à 9h, puis de 11h à 18h



JEUDI 28 MAI

CONFÉRENCE : LE VÉLO DANS L'AVENIR DES VILLES

AVEC GIL PENALOSA


Gil Penalosa est le fondateur de 8-80 Cities, une organisation établie à Toronto et vouée à l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. Passionné d'urbanité et de mobilité durable, Gil Penalosa est un conférencier de renommée internationale qui fait non seulement rêver les villes, mais leur donne les moyens concrets de les rendre meilleures, plus conviviales, plus équitables. Que vous soyez un professionnel de l'aménagement, un élu ou un citoyen impliqué dans l'action, cette conférence constitue une source d'inspiration pour mieux voir la ville de demain.

À 17h. Conférence en anglais.

Moyse Hall Theater, Arts Building,
Université McGill, 853, rue Sherbrooke Ouest

En collaboration avec le Trotter Institute for Sustainability in Engineering and Design

MERCI À NOS PARTENAIRES

Le vélo-boulot est une initiative encouragée par le  **Fondsvert**

PRÉSENTATEUR



COLLABORATEUR



PARTENAIRES ASSOCIÉS



MÉDIAS



PARTENAIRES PUBLICS



LE BONHEUR EST DANS LE MÉTRO

Dans son livre *Straphanger*, le Torontois d'origine Taras Grescoe prédit que l'avenir des grandes villes se fera en tournant le dos à la voiture. Rien de moins.

Par Stéphane Desjardins

Les États-Unis ont été fondés par des individualistes fuyant des sociétés européennes marquées par la promiscuité et les inégalités de classe. Pas étonnant que l'automobile, symbole suprême de l'individualisme social, soit si ancrée dans la culture yankee. Pourtant, il y a moins de 100 ans, les villes états-uniennes avaient toutes d'excellents réseaux de tramways électrifiés, nous rappelle Taras Grescoe.

Mais voilà. Il y a eu un demi-siècle d'étalement urbain, fondé sur un modèle utopique de la « banlieue bonheur ». Cela a donné des villes sans âme comme Phoenix. Cela a engorgé New York, qui a eu son « baron Haussman » en Robert Moses, l'urbaniste qui a enlaidi et presque ruiné la « Grosse Pomme », laquelle a bien failli ne pas s'en remettre. Il a fallu 10 ans de soins récents pour revenir à un semblant de normalité.

Une vaste enquête internationale

L'ouvrage de Grescoe n'est pas un plaidoyer idéologique. Ce bouquin d'un peu plus de 300 pages est le résultat d'une enquête de terrain sur les stratégies de développement des transports dans de nombreuses grandes villes du monde comme Bogotà, Copenhague, Londres, Los Angeles, Montréal, Moscou, New York, Paris, Philadelphie, Phoenix, Portland, Shanghai, Tokyo, Toronto et Vancouver.

Le titre, *Straphanger* (Harper Collins) réfère à une expression décrivant, parfois en dérision, le navetteur agrippant la courroie (*strap*) accrochée au tuyau de plafond du métro ou de l'autobus. L'auteur y dissèque les particularités urbanistiques des grandes cités en compagnie d'ayatollahs de la voiture, de la bécane, du transport en commun et de la vie urbaine. Il explique l'effet de l'étalement urbain et la place qu'occupe la voiture par des rappels historiques, statistiques, et économicopolitiques branchés sur notre réalité. Il souligne les

choix que nous devons faire pour ne pas transformer notre avenir en un enfer pavé des bonnes intentions axées sur l'automobile. Le bilan de son enquête est clair : le transport en commun sur rails (métro et tramways), couplé à une certaine densification urbaine, est la seule option viable de développement des villes.

Le livre a aussi un fort attrait touristique ! Nous suivons ses escapades dans le métro de Moscou et ses stations splendidement décorées dans le style soviétique ; celui de Tokyo avec ses 882 stations, dont Shinjuku, et ses trains remplis comme des Boeing 747, avec 600 000 passagers aux 3 heures, soit l'équivalent de la fréquentation quotidienne de Penn Station à New York ; celui de Paris, avec ses accès à tous les coins de rue, et son réseau rapide RER ; celui de New York avec ses arrêts branchés sur ses gratte-ciels emblématiques ; le métro de Bogotà et son système TransMilenio d'autobus articulés rapides circulant sur des voies réservées ; ou celui de Vancouver qui mise sur ses nouveaux quartiers TOD (*transit oriented development*) où 56 % des résidents prennent le métro aérien.

De Tokyo à Toronto et Montréal

La mégapole la plus peuplée du monde est tout simplement un gigantesque TOD. Il s'y déplace autant de gens en une journée, sur une seule ligne de train ou de métro, que dans l'ensemble des réseaux de Londres ou de New York en une année. Les trains se succèdent aux deux minutes et sont bondés de jeunes Nippons qui re-



BOGOTÀ



MONTRÉAL

Plus de 75 % des gens qui travaillent à Manhattan s'y rendent en métro, en autobus ou en train. Cela représente quelque 5 millions de navetteurs par jour, 1,8 milliard par année. L'automobile privée compte pour moins de 5 % des déplacements.

À Paris, c'est 64 % pour les transports en commun, contre 13 % en voiture personnelle.



© Duncan Currier / Wikimedia Commons



© Wikimedia Commons

jettent désormais le rêve d'une vie de banlieue dépendante de l'automobile individuelle. Fasciné par la civilisation des Tokyoïtes, Grescoe réalise que, pour les Japonais, « utiliser leurs transports en commun surchargés est un rappel quotidien qu'ils sont tous ensemble, dans leur communauté, leur ville, leur société ».

Quant à Toronto, sa ville natale, il en parle par contre comme d'une tragédie. La Ville Reine fut autrefois, avec ses tramways et ses GO Trains, un exemple de décennies de planification intelligente des transports urbains. Mais la descente aux enfers commence avec la « révolution du bon sens » du premier ministre conservateur Mike Harris, furieusement pro-autoroute et pro-banlieue. Elle culmine avec l'arrivée du maire Rob Ford et de sa « Ford Nation », ses électeurs dans les anciennes banlieues fusionnées de force d'Etobikoke, North York et Scarborough.

Aujourd'hui, les autoroutes torontoises, comme la Queen Elizabeth Way, la Don Valley Parkway, la Gardiner Expressway (une balafre du même acabit que l'autoroute Ville-Marie, qui sépare Toronto du lac Ontario depuis 1955) et la gigantesque 401, sont des parkings plusieurs heures par jour. Une chance qu'il y a les îles, les plages et les nouveaux tramways Bombardier qui feraient rêver les Montréalais.

Parlant de Montréal, Grescoe, qui habite à la limite d'Outremont et du Mile-End, fait l'apologie de sa vie désormais piétonne et cycliste. Il décrit les triplex montréalais, dont les habitants sont desservis par les livreurs en tricycles des nombreux « dépanneurs » (en français dans le texte), des escaliers extérieurs, des garderies à 7 \$, de la fin de vie de l'échangeur Turcot, des condos qui se multiplient sur les anciens stationnements, des nouveaux autobus articulés et leurs voies réservées, comme sur l'avenue du Parc, qui se multiplient. Grescoe qualifie sa ville d'adoption de modèle d'urbanisme vert. Il parle des mesures d'apaisement du trafic du maire Ferrandez mais, surtout, du BIXI et de Communauto. On sourit à imaginer un lecteur des États-Unis en train de se faire offrir un portrait aussi idyllique de Montréal...

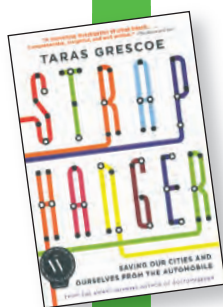
Un retour du balancier?

Grescoe est moins enthousiaste quand il constate le déclin des centres-villes de toutes les métropoles états-uniennes, sauf peut-être Portland. Il évoque une date fatidique : la signature de la Loi fédérale de financement du système autoroutier de 1956. Ce programme demeure le plus grand projet d'infrastructures subventionnées de l'histoire moderne (même si, pour la droite pro-automobile, c'est le transport en commun qui serait un gaspillage de fonds publics).

Il démontre comment des villes comme New York et Paris ont prospéré et même été sauvées par leurs métros et RER. Il constate en outre que Los Angeles s'apprête à amorcer le virage vers une nouvelle croissance grâce à l'instauration massive de métros et de tramways ultramodernes. Grescoe privilégie ce genre d'infrastructures, car si les autobus peuvent être retirés de la circulation par des politiciens, les infrastructures comme le métro demeurent. Et ces dernières rapprochent les communautés, alors que les autoroutes les éloignent.

Si les politiques de type « reaganomics », le Tea Party et la Ford Nation, qui relèvent de la *suburbia* axée sur le « char », représentent un repli sur soi, Grescoe leur oppose le principe de TOD qui est non seulement bon pour l'environnement, la communauté et l'économie, mais aussi pour la santé. Celui qui marche jusqu'à la station de train ou de métro est plus en forme que son voisin, dont le seul exercice est d'écraser son accélérateur ou sa pédale de frein. Et, dans un système bien conçu, il arrive à destination plus rapidement.

Taras Grescoe insiste sur des investissements massifs dans des systèmes de transport en commun interconnectés et un développement urbain basé sur des environnements sécuritaires où la marche, la bicyclette et le métro sont rois et maîtres. Déjà lu ? L'approche ouverte et divertissante de l'auteur, la pertinence de son propos et de sa recherche, la profondeur historique, la façon dont il déconstruit les certitudes « pro-char » et « pro-banlieue », imposent le respect. ■



Straphanger,
Taras Grescoe,
Harper Collins,
2012, 342 p.

S'adapte à votre style.



VIA 1 W

Les vélos de promenade Liv procurent aux cyclistes une position décontractée davantage à la verticale. Il s'agit de la position idéale pour admirer le paysage en toute quiétude lors de vos ballades.

Liv, une marque de vélo entièrement dédiée aux femmes, a pensé à tout afin de répondre à vos besoins en tant que cycliste émérite et femme branchée. Chez Liv, grâce à nos vélos performants, nos vêtements et accessoires adaptés aux besoins des femmes, nos magasins accueillants ainsi que nos fabuleuses ambassadrices, nous procurons aux femmes tous les outils nécessaires afin de les inspirer à mener des vies plus saines et plus aventureuses. Rendez-vous sur le site liv-cycling.com afin de dénicher nos produits conçus spécifiquement pour la femme.

Liv Liv Beyond. 



Le pont Victoria.
À l'origine, la voie
extérieure était
réservée au tramway

LA GUERRE CONTRE LE TRAM

Pourquoi
sommés-nous si
dépendants de la
voiture? Parce que
les constructeurs
d'automobiles ont
conspiré pour tuer
le transport en
commun.

Par Stéphane Desjardins

L'argument ne vient pas de militants écologistes ou anticapitalistes, mais d'un avocat travaillant pour le bureau antitrust états-unien, Brandford C. Snell. Et il date de... 1974!

En plein choc pétrolier, M. Snell a déposé une étude devant un comité du Sénat accusant General Motors, Standard Oil (aujourd'hui Chevron), Mack Trucks (Volvo), Phillips Petroleum (Conoco) et Firestone (fabricant de pneus) d'avoir conspiré pour éliminer le transport en commun dans 45 villes des États-Unis afin de plonger ce pays dans une dépendance envers l'automobile.

Dans la foulée, M. Snell accusait le Big Three – GM, Ford et Chrysler –, alors à l'apogée de leur puissance, de mener une véritable guerre contre le transport en commun. « Abusant de leur position monopolistique, ils ont agi au détriment de l'intérêt public. General Motors est devenu un État souverain du point de vue économique, grâce à son contrôle de la production d'automobiles, de camions, d'autobus et de locomotives. »

M. Snell avait ajouté que, par leurs actions, les dirigeants des entreprises visées ont poussé les États-Unis à échanger un mode de transport efficace, logique du point de vue environnemental et économique, pour un autre polluant, nocif pour la santé, qui a rendu ce pays dépendant du Moyen-Orient pour son pétrole.

Le lobby automobile était si puissant aux États-Unis qu'il a influencé le gouvernement pour favoriser le développement du réseau routier au détriment du transport en commun. « Il y a 25 ans, Los Angeles était une ville magnifique, couverte de palmiers et d'orangers, avec un air pur venu de l'océan, desservie par le système de tramways électriques non polluant le plus étendu du

monde. Dans les années 1930-1940, GM a acheté les tramways et les a remplacés par des autobus polluants et englués dans la circulation », disait-il.

En 1920, estimait M. Snell, 90 % des déplacements urbains l'étaient par le biais de 1 200 réseaux de tramways électriques s'étendant sur 44 000 milles (71 000 km),

employant 300 000 personnes et desservant 15 millions de passagers. Un citoyen sur 10 possédait alors une voiture. Aujourd'hui, ce sont plus de 8 sur 10.

Acheter pour tuer

La stratégie de GM et de ses alliés ? Acheter les 1 000 opérateurs privés de réseaux de tramways des principales villes (dont Baltimore, Houston, Los Angeles, New York, Newark, Oakland, Philadelphie, Saint-Louis, San Diego, etc.) et les rassembler dans un duopole, National City Lines (NCL) et Pacific City Lines (PCL).

Ils ont progressivement démantelé les réseaux de tramways pour les remplacer par des autobus, construits par GM, « chaussés » de pneus Firestone, roulant avec l'essence et l'huile de Standard Oil et de Phillips. Mais les bus, prisonniers de la circulation (la vitesse moyenne à Santa Monica est de 13 km/h, aujourd'hui), étaient moins confortables que les tramways qui roulaient le plus souvent sur des bandes réservées.

Ils ont ensuite convaincu Washington et les États d'investir massivement dans un vaste réseau autoroutier gratuit, subventionné par le gouvernement, tout en négligeant de moderniser leurs propres systèmes de transport en commun. Entre 1952 et 1970, Washington a investi 1,9 milliard de dollars de l'époque [NDLR : tous les montants indiqués dans cet article sont en dollars des États-Unis] dans les autoroutes contre 232 millions de dollars dans le transport par rail. Un homme, un vote, un « char »...

Le développement des banlieues, reliées par des autoroutes et constituées de petites rues impossibles à desservir en autobus, la culture du « char » et les effets de la grande dépression des années 1930 ont fait le reste. GM a même acheté, dans les années 1930, le seul institut (Flint Institute of Technology) d'une nouvelle science : l'urbanisme. On y enseignait surtout les vertus de l'étalement urbain et les avantages des autobus comparés à ceux des tramways.

Ils ont progressivement démantelé les réseaux de tramways pour les remplacer par des autobus, construits par GM, « chaussés » de pneus Firestone, roulant avec l'essence et l'huile de Standard Oil.



© Wikipedia

NCL et PCL ont fini par faire faillite. Les villes ont été forcées de récupérer des systèmes désuets, sous-capitalisés et impopulaires.

À la poubelle

Plusieurs États et agences ont alors ordonné le démantèlement des réseaux de tramways contre l'avis des décideurs locaux. Les enquêtes subséquentes révéleront de nombreux cas de corruption de politiciens liés à ces décisions.

En 1947, le département de la Justice des États-Unis a logé une poursuite pour conspiration qui s'est traduite par une amende de 5 000 \$ pour les entreprises citées précédemment, sauf Standard Oil qui a payé 1 000 \$! Leurs dirigeants ont écopé d'une amende de... 1 \$.

En 1953, lorsque le grand patron de GM, « Engine » Charlie Wilson, ex-militaire, ami du président Eisenhower, fut nommé au poste de secrétaire à la Défense, un comité sénatorial lui a demandé de commenter de possibles conflits d'intérêt avec son ancien employeur. Il a répondu : « Je n'en vois aucun, car je crois que ce qui est bon pour le pays est bon pour GM. Et vice-versa. » Wilson a mené tambour battant la stratégie de rachat des tramways, lancée en 1922 par son prédécesseur, Alfred. P. Sloan.

En 1970, des étudiants de Harvard, menés par l'activiste Ralph Nader, réalisèrent une vaste étude accusant l'industrie automobile d'avoir conspiré pour tuer le transport en commun. Accusations qui seront reprises par Bradford Snell en 1974. La contre-attaque de GM fut cinglante, nourrie par di-

verses études discréditant les arguments de Snell. La controverse politique a été étouffée par le lobby automobile, mais le scandale a tout de même fait l'objet d'une réplique assassine dans le film *Who Framed Roger Rabbit* (Robert Zemeckis, 1988) et évoquée dans le documentaire *Who Killed the Electric Car?* (Chris Paine, 2006).

Encore aujourd'hui, certains historiens discréditent la théorie de la conspiration, l'associant aux divagations de lunatiques ou citant les besoins de l'industrie du transport des marchandises par rail, qui s'était accaparée des voies de tramway. Mais la plupart des lignes de tramway ont plutôt cédé la place à des autoroutes.

En 1987, GM a abandonné la production d'autobus urbains et interurbains.

LE COMPLÉMENT À VOTRE VÉLO!

AVEC ou SANS réservation

Ajoutez Communauto et *Auto-mobile* à vos moyens de transport. C'est le duo parfait quand vous avez besoin de quatre roues plutôt que deux!



Communauto
20 ans déjà!

Auto
mobile



INSCRIVEZ-VOUS SUR COMMUNAUTO.COM

LA GUERRE CONTRE LE TRAM

Central dans l'économie

En 2011, le Texas A&M Transportation Institute estimait que la congestion routière coûtait 121 milliards de dollars par année aux États-Unis. L'industrie automobile emploie directement ou indirectement 3 millions de travailleurs dans ce pays. Elle représente annuellement entre 3 % et 3,5 % du PIB, selon une étude de 2010 du Center for Automotive Research de Ann Arbor (Michigan). Le parc automobile comptait 239,8 millions de véhicules en 2009, soit 828 véhicules pour 1 000 personnes (621 au Canada ; 25 en Afrique). Les États-Unis ont produit 10,3 millions de véhicules en 2012 (deuxièmes après la Chine, avec 19,2 millions).

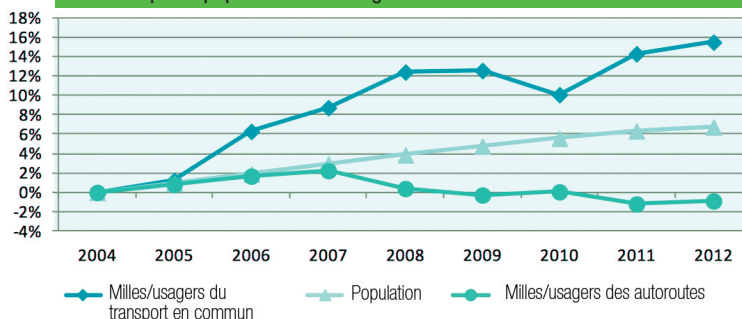
L'économiste David Wyss, de Standard & Poor's, a écrit, au plus fort de la crise de

2008, que la disparition de Chrysler et GM se traduirait par une perte économique de 25 milliards de dollars. Cette année-là, Washington leur a prêté 80,3 milliards de dollars, une somme entièrement remboursée depuis.

Mais ce n'est pas tout. Les États-Unis allouent en plus entre 55 et 96,3 milliards de dollars chaque année pour protéger leurs sources d'approvisionnement en pétrole à l'étranger par des moyens militaires. Et, selon certaines sources, Washington accorderait 114 milliards de dollars par année en crédits d'impôt à l'industrie pétrolière. C'est beaucoup, pour une industrie qui ne rapporterait que 25 milliards de dollars !

Explosion américaine du transport en commun

Depuis 2004, l'usage des transports en commun a crû plus rapidement que la population ou l'usage des autoroutes aux États-Unis !



Sources: Millage des usagers du transport en commun provenant du APTA Public Transportation Fact Book, de 2004 à 2011 et d'un estimé provenant de l'APTA Public Transportation Ridership Report (données non liées des déplacements pour 2012); chiffres sur la population provenant du Bureau du recensement américain; millage des véhicules routiers sur autoroute provenant du rapport Travel Volume Trends de la Federal Highway Administration.

À titre de comparaison, mentionnons que la Federal Transit Administration alloue 286,4 milliards de dollars par an aux compagnies de transport en commun et aux États qui les chapeautent. En 2011, selon l'American Public Transportation Association, les transporteurs en commun ont affiché 10,5 milliards de voyages (3,3 à New York seulement), pour 56,1 milliards de milles (90,3 milliards de kilomètres), dont 43,6 % ont été parcourus par autobus. Ils ont dépensé 17 milliards de dollars et emploient 397 931 personnes. Entre 2004 et 2012, le nombre d'usagers a augmenté de 15 % (comparativement à 0 % pour les utilisateurs des autoroutes). ■



Lindsey Fahey: Adepte du cyclocross, experte du cheeseburger, vélo-boulot à l'année

URBAN – I NEON

- Mentonnière avec boucle de fermeture magnétique Fidlock
- Couleurs vives à la mode
- Éclairage arrière intégré DEL
- Bandes réfléchissantes assurant d'être visible



Security Tech Germany

abus.com

BELLES TÊTES BEAUX CASQUES



Sahn



Sawako Fufuno

Le cycliste urbain attend encore un casque dont il n'aura pas honte! Et il y a de l'espoir.

Par Mélissa Proulx

Les cyclistes urbains font preuve d'une patience inouïe en ce qui a trait au développement des accessoires adaptés à leur style de vie. «L'industrie nord-américaine est à la remorque des tendances en ce moment, croit Étienne Roy-Corbeil, copropriétaire de Dumoulin Bicycles. Les fabricants se sont longtemps concentrés sur le marché sportif, considérant le vélo d'abord comme un objet de performance. Avec l'arrivée du vélo hybride, il y a une vingtaine d'années, l'industrie a commencé à bouger et les accessoires ont tranquillement et péniblement suivi.»

Auparavant, les cyclistes avides de nouvelles tendances devaient immanquablement se tourner vers les fabricants européens et commander en ligne leur casque *fashion* à gros prix. Il a fallu que des détaillants et fabricants canadiens se décident à produire et importer des casques de style urbain pour que, enfin, l'offre explose. «En général, les cyclistes urbains recherchent le confort, la simplicité et un prix acceptable, de même qu'un casque qui reflète leur personnalité. L'idée de porter le même casque que tout le monde, à la manière d'un uniforme, ne reflète pas l'énergie dynamique et créative des citoyens», observe Lamar Timmins, copropriétaire de la boutique Allo Vélo.

Le style est dans le casque!

Parmi les premiers fabricants à investir le marché du cyclisme urbain, Nutcase lançait, en 2005 aux États-

Unis, son fameux casque en forme de coquille. La grande variété de couleurs et de designs anticonformistes rejoint non seulement les *skateboarders* et *BMXers*, mais séduit aussi les cyclistes de la ville et de la montagne. «Ces casques plus sobres et abordables étaient extrêmement populaires à l'époque et ils le sont toujours», confirme Étienne Roy-Corbeil.

De grosses marques, comme Bell, Giro, Poc, Bern et Lazer, ont emboîté le pas et produit des casques similaires au look recherché. Loin de s'essouffler, Nutcase lançait, l'automne dernier, la troisième génération de casques qui en mettent toujours plein la vue avec des motifs melon d'eau, carapace de tortue, *Union Jack* ou panthère rose; tous assortis d'une visière amovible en plastique.

«Ces casques aux formes moulantes descendent plus bas autour de la tête et sont conçus pour mieux protéger la boîte crânienne d'éventuels impacts qui peuvent provenir de différentes directions. Le gros défaut, c'est qu'ils sont souvent mal aérés. Progressivement, les fabricants ont innové techniquement et développé des casques de ville ventilés et élégants, qui prennent leurs distances par rapport au look sportif afin de développer une identité propre et des caractéristiques techniques intéressantes», note Étienne Roy-Corbeil.

C'est le cas notamment de la marque Carrera qui a développé un casque pliant, confortable et bien ventilé dans des coloris sobres de cuivre, crème et gris; de la



BELLES TÊTES BEAUX CASQUES



Sahn



Kask



BioLogic



Carrera

marque Kask qui a adapté un casque contre-la-montre pour une clientèle urbaine ; de BioLogic qui offre également un casque pliant idéal pour les trajets urbains.

D'autres styles ont aussi fait leur entrée, tels l'équestre, notamment proposé par l'entreprise vancouveroise SAHN dont les modèles sobres et esthétiques sont offerts dans une variété de couleurs. Des fabricants se sont aussi attardés à la clientèle féminine, souligne Lamar Timmins : « Je pense aux casques Sawako Furuno et ses imprimés léopard, fleuri, tartan ou peau de crocodile, qui sont très populaires. »

La coiffe de demain

En terme d'innovations futures dans l'univers du

casque, difficile de passer outre le casque de vélo invisible ou plutôt le coussin gonflable Hövding qu'ont créé deux étudiantes en design, en collaboration avec le fabricant Alva Suède (v. *Vélo Urbain*, avril 2014). À 299 € l'unité (environ 420 \$), sachant qu'il est à usage unique, et compte tenu des craintes qu'il suscite encore en termes de sécurité – le dispositif de gonflement dépend d'une cartouche de gaz comprimé portée près de la nuque –, il serait étonnant que le produit investisse le marché nord-américain dans les prochaines années. Même chose pour les magnifiques casques de vélo signés par les Gucci et Philippe Starck (en collaboration avec Giro) de ce monde : des produits de luxe, dont le prix frise la folie.

— Passionné de vélos depuis 1981 —

GIANT **NORCO** **tern**
PERFORMANCE BIKES

DEVINCI **All-City**

VENTE • RÉPARATION • ENTREPOSAGE • POSITIONNEMENT
VÊTEMENTS • ACCESSOIRES • COURSE À PIED

Sport Campus
— depuis 1981 —

3901 Wellington
Verdun, Québec
514 766 2900

WWW.SPORTCAMPUS.CA

Nouvelle édition enrichie

les guides **vélo mag** 8^e ÉDITION LA ROUTE VERTE 5300 km 238 cartes

LA ROUTE VERTE DU QUÉBEC
8^e édition. Le seul guide présentant le tracé officiel de la Route verte. 5300 km. 238 cartes détaillées. **24,95 \$**

Québec VO Vélo Québec ÉDITIONS

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



Gucci



Starck



Sawako Fufuno, modèle Crocodile



Sawako Fufuno, modèle Sherlock



Lazer Street

Il n'en reste pas moins que l'industrie de la mode et de la haute couture s'intéresse maintenant aux accessoires de vélo urbain. C'est un signe encourageant, considère Étienne Roy-Corbeil. « C'est particulièrement intéressant pour le marché nord-américain qui veut faire la promotion du port du casque en le rendant plus attrayant, simple d'utilisation et confortable. Ces innovations contribuent largement à augmenter la pénétration du casque chez les navetteurs urbains, même si ça ne se fera pas du jour au lendemain », soutient-il.

« Tous les jours, à la boutique, je rencontre des clients qui n'ont jamais porté de casque et qui sont prêts à en

acheter un parce qu'ils aiment le style », note pour sa part Lamar Timmins qui estime qu'il y a de la place pour encore plus d'innovation en termes de matériaux utilisés. « Ce serait merveilleux de voir des casques fabriqués à partir de matériaux recyclés et de manière écologique et durable », énonce-t-il. Voilà encore une tendance forte qui s'affirme dans d'autres industries, et qui finira par rejoindre tranquillement, mais sûrement, la planète vélo urbain ! ■

PLUS GRANDE SÉLECTION

de vélos électriques EVO et de systèmes BionX au Québec

BionX® evo®



GRATUIT!

100 \$ en accessoires EVO

à l'achat d'un vélo électrique EVO ou d'un système de conversion BionX • Valide du 1^{er} avril au 31 mai 2015

**VELOBRANCHE.COM**

 4801, Ave Papineau, Montréal H2H 1V7 (coin Gilford)

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

514-527-2468

vélo chic

CONÇU AU QUÉBEC

Des vêtements *fashion*, sécuritaires et confortables. C'est ce que Bern recherchait pour sa nouvelle ligne vélo chic du printemps 2016. Le choix du designer québécois Regis Demacar s'est imposé.

Par Audrey Neveu

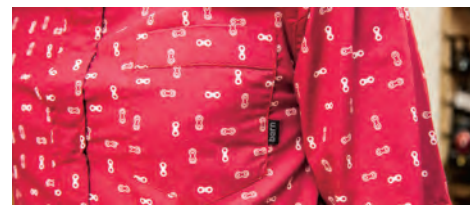
« Nous avons été impressionnés par le design de sa collection *Planet Earth*, orientée vers le skate-board et très *ecofriendly*. Nous avons pensé tout de suite à lui pour ce nouveau projet », explique David Boucher, de la société montréalaise Whiteland, distributeur embauché par Bern pour développer le marché canadien. Le cycliste montréalais Josh Tyrell sera d'ailleurs l'un des nouveaux ambassadeurs de Bern.



« Ce n'est pas tout le monde qui a le goût d'arriver au travail en vêtements couverts de bandes réfléchissantes. Pourquoi ne pas faire du prêt-à-porter *cool*? Ma vision, c'est *less is more* », confie Regis Demacar depuis Bali, en Indonésie.

Bern, fabricant bostonnais de casques de sport, offrira donc une douzaine de pièces pour hommes, toutes savamment pensées pour le cycliste de ville. Pantalons, shorts, chemises et anoraks, la collection promet d'être simple, efficace et sans compromis. « Le but, c'est de pouvoir porter les vêtements pour aller travailler à vélo sans se changer ensuite », renchérit le responsable des ventes et des marques chez Whiteland, David Boucher. La demande est palpable, surtout en ville, où le cyclisme connaît un gain de popularité foudroyant partout sur la planète. La vitalité du mouvement montréalais a d'ailleurs inspiré Regis Demacar qui a créé des vêtements versatiles, pour passer sans problème de la selle de vélo au travail ou au bar.

« Les gens ne veulent pas s'afficher avec des vêtements qui crient "je me suis acheté un pantalon de *bike* à 300 \$!" » s'exclame le designer, qui a pensé chaque détail de la collection avec minutie. Les tissus sont conçus pour résister à l'eau, à la poussière et à l'huile. Les coutures sont placées stratégiquement, afin de minimiser la friction. Par exemple, la couture de la fourche des pantalons et shorts n'entre jamais en contact direct avec la selle, comme les cuisards. Les revers de pantalon, l'intérieur des poches et les encolures de chemise



comportent un tissu réfléchissant, afin de favoriser la visibilité lorsque déployés vers l'extérieur. Leur design, repris dans toute la collection, n'a rien de la bande réfléchissante orange fluo.

Lancé l'été dernier, le projet a évolué rapidement pour Bern et son équipe. « On a dû travailler très vite », avoue David Boucher. Bien que 2016 marquera le lancement officiel de la collection, certaines pièces pourraient être vendues en ligne dès juin prochain.

Si le succès est au rendez-vous, une ligne de vêtements pour femmes pourrait être lancée à moyen terme. « Le design devra être un peu plus esthétique et élaboré que pour les hommes, évidemment », concède David Boucher. Jupes et robes pourraient s'ajouter à la collection. ■

DE LA PLUIE ET DU BON TEMPS!

1

Lorsque vient la pluie, on pense à se protéger, à se cacher, voire même à fuir. On ne peut rien contre l'eau du ciel; il faut parfois s'abriter et toujours s'en accommoder.

S'il est un accessoire que le cycliste urbain ne doit pas négliger, c'est bien celui qui lui permettra de faire face aux intempéries, à n'importe quelle époque de l'année. Bien se protéger de la pluie, c'est le meilleur moyen

de garder le sourire lorsqu'elle arrive et, par là, de garder le moral. Rien de pire que d'être sous-équipé quand une pluie froide nous arrive sur le nez...

Par Pierre-Marie Legrain

1/ DES PONCHOS!

Le meilleur allié du cycliste, lorsqu'il doit rouler sous une pluie battante, est, selon moi, un poncho. Pourquoi? Comment? Simplement parce que vous pouvez tendre votre cape par-dessus vos jambes en tenant votre guidon. Les ponchos pour vélos ont de petits crochets ou des ganses pour pouvoir maintenir la cape et le guidon en toute sécurité. Ça paraît incongru, mais ça marche, garanti! Ainsi, vous aurez les jambes et le haut du corps à l'abri. Mes préférés? Cleverhood, pour la conception, pour le style et l'habillement très «Sherlock Holmes» tout bonnement superbe!



Les ponchos de Vaude sont aussi bien pensés, fonctionnels et se laissent regarder. Ils sont un peu plus abordables et se plient facilement dans une grande poche kangourou.

Cape Cleverhood, environ 250 \$, selon les modèles
www.cleverhood.com
Covero II, 80 \$
vaude.com



Covero

2

2/ MANTEAU MOUNTAIN EQUIPMENT COOP CROSSTOWN

Le manteau automnal Crosstown de MEC est une vraie réussite et met en évidence le style des gens à vélo! Élegant, simple, sans fioriture mais bien conçu, le Crosstown apporte une nouvelle touche d'urbanité vivifiante chez MEC. On aime les détails réfléchissants aux manches et l'écharpe sécurité qui se range dans la poche. Ingénieux!
Manteau MEC Crosstown, 160 \$
mec.ca



DE LA PLUIE ET DU BON

COUVRE-CHAUSSURES

Avec de bons garde-boue, on peut être tranquille sous la plupart des averses que le ciel nous opposera. Cependant, il existe des journées pluvieuses, boueuses où l'humidité pénètre partout et au cours desquelles il faut prendre des mesures exceptionnelles pour affronter les gouttes. Les couvre-chaussures sont de ces solutions de l'extrême qui sauveront une journée! Bontrager et MEC offrent deux paires de couvre-chaussures tout à fait fiables, imperméables et pratiques. Votre choix se fera en fonction de l'utilisation prévue de ces accessoires.

Stormshell de Bontrager, 80 \$
bontrager.com
MEC Drencher, 30 \$
mec.ca



PANTALONS?

Difficile de trouver de bons pantalons de pluie, résistants à l'usage intensif du cyclisme sans entraîner la surchauffe en moins de trois minutes. On recommandera des pantalons de pluie à tous ceux qui avalent des distances journalières importantes. Cela reste une bonne solution pour eux. La qualité des Active Rain pants de Craft est supérieure à la moyenne en offrant un pantalon respirant, confortable et résistant. Un excellent produit!

Craft Active Rain Pants, 130 \$
craftsports.us



Stormshell

4



Hydrolite

3/ MANTEAU DERECHO DE MOUNTAIN EQUIPMENT COOP

Le Derecho est un modèle d'imperméable dont la coupe est très connue à Montréal. Il a fait ses preuves parmi les cyclistes quatre saisons qui l'ont adopté depuis de nombreuses années. Sécuritaire, très aéré grâce à des glissières pleine longueur – permettant ainsi d'éviter la suffocation –, avec de nombreux détails réfléchissants et de vastes poches. Il est efficace et fonctionnel. On troque le style urbain pour la polyvalence. Un choix raisonnable!

Derecho de MEC, 195 \$
mec.ca



3

4/ BONTRAGER STORMSHELL ET SUGOI HYDROLITE

Voici deux imperméables parfaits pour les petits matins frais ou les averses imprévues. Très légers, compacts, fiables et « respirants », ces impers se révéleront très précieux lors des orages estivaux ou des pluies froides des mois de mars ou d'octobre. Au moment de les plier et de les réduire en de petites boules bien faciles à ranger, on se remémorera avec émotion le temps où l'on se baladait avec une grosse bosse sur les hanches et où il fallait refermer des fermetures éclair multicolores!

Bontrager Stormshell, 125 \$

www.bontrager.com

Hydrolite de Sugoi, 120 \$
sugoi.com

TEMPS !



5/ OUTDOOR RESEARCH REVEL ET REFLEXA JACKET

Pourquoi ne pas puiser à même l'expertise d'une compagnie spécialisée dans le plein air? OR propose une série de coquilles souples et de vestes imperméables hautement fonctionnelles et remarquables d'efficacité. Les manteaux Revel (hommes) et Reflexa (femmes) sont pensés en fonction de l'aérobic. Ils protègent du vent et de l'humidité. Vous jouerez ainsi pleinement des plaisirs de la balade dominicale pluvieuse. Lorsque vous aurez un peu trop chaud, vous profiterez des longues glissières latérales afin de vous aérer. Attrayant et fiable, tout simplement!

Outdoor Research Revel et Reflexa Jacket, 220 \$
outdoorresearch.ca



6/ TRESPASS QIKPAC

«Que trépasse si je faiblis!» Les fans de cinéma français se souviendront de cette devise des Visiteurs de Jean-Marie Poiré. Les Écossais de Trespass semblent l'avoir tout autant appréciée! Ils nous proposent des imperméables compacts, bien réalisés, pour un prix très intéressant. De petits détails réfléchissants vous raviront. En plus, il est possible de glisser la veste dans une petite pochette, au fond du sac ou de la sacoche. Vite sortie, vite rangée! Comme il ne pleut heureusement pas tous les jours, cette botte secrète dans son sac profitera à un cycliste chevronné!

Trespass Qikpac, 60 \$
trespass.com



7/ GIRO NEW ROAD NEO RAIN JACKET

La toute nouvelle veste Neo Rain de Giro, dans la collection New Road, est un délice pour les yeux. Avec un style aéré, résolument sportif et racé, elle vous protégera du vent ainsi que des intempéries, tout en restant... «dans le vent»! Parfaite pour des sorties nocturnes au bar ou pour le brunch du dimanche matin, elle vous garantira une protection légère et performante à vélo, et des arrivées remarquées en société!

Giro NR Neo Rain Jacket, 235 \$
giro.com



La cape de pluie prête-à-pédaler.



Cleverhood

Leader du
vélo électrique
à Québec,
venez en
faire l'essai !



Ecolo-Watt



418-704-6455

635, Pierre-Bertrand, Vanier, QC G1M 2E4

www.veloelectriquequebec.com
info@veloelectriquequebec.com

DU GARDE-BOUE ET DE LA PROTECTION DIVINE

Le plaisir de rouler donne des ailes. La terre nous rappelle néanmoins à ses humbles réalités : pédaler peut être salissant. Lorsqu'on se déplace à vélo tous les jours, ou pour une petite balade dominicale, on ne sait jamais ce que nous réserve le ciel. Un ange gardien se révèle utile à tous les cyclistes, ainsi qu'une bonne paire de garde-boue ! Ces accessoires protègent vos chemises blanches, vos robes estivales, vos pantalons automnaux. Service discret et fidèle, sans faille.

Les garde-boue qui remplissent le mieux leur mission sont ceux qui couvrent l'ensemble de la roue. Parce qu'ils sont postés en permanence sur votre monture, vous n'aurez plus à vous soucier des éclaboussures et vous rirez sous la pluie, les pieds immunisés, l'arrière-train au sec. N'hésitez plus à vous mettre sous leur protection !

Par Pierre-Marie Legrain

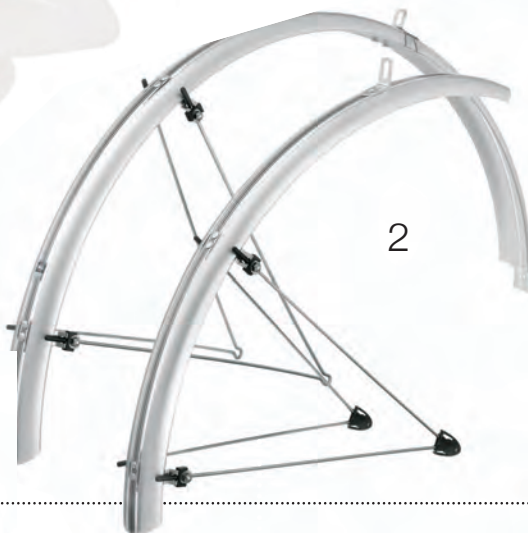


1

1/ EVO FRANK

Frank est un ami fidèle. Introduit dans le monde du vélo par Toba, son design intelligent et efficace ravit les cyclistes. Son corps d'aluminium aux allures stylées fait chavirer les cœurs; ses courbes fines et raffinées font tourner les têtes. Dans son plus simple appareil, Frank saura protéger aussi bien vos souliers que votre dos, sans sourcilier, pendant plusieurs années.

Evo Frank, 55 \$,
www.tobapeople.com



2

2/ SKS CHROMOPLASTICS

«Allons-y! se disent les ingénieurs allemands de SKS, fabriquons un insubmersible, un séraphin, génie des eaux et protecteurs des dos!» Bon, peut-être que c'était autre chose que les concepteurs des garde-boue Chromoplastics se dirent mais, en tout cas, le résultat, c'est du solide! Une feuille d'aluminium est, en effet, intégrée au composé plastique. Il en résulte des garde-boue incassables, légers, faciles à installer, avec une couverture de la roue complète. Du travail de pro!

SKS Chromoplastics, 55 \$,
www.sks-germany.com



3

3/ VÉLO ORANGE, PAIRE MARTELÉE

Vélo Orange, c'est l'esthétisme, le raffinement et la célébration de l'héritage cycliste. Les garde-boue produits par cette compagnie sont un ravissement pour les yeux et toujours de haute qualité. L'acier martelé de ces protecteurs, le sigle orangé, l'innox de la visserie, tout est fait pour que vous puissiez équiper votre destrier des oriflammes du rétro-chic! Pourquoi se priver?

Vélo Orange
Hammered Fenders, 75 \$
www.velo-orange.com



4/ AXIOM RAINRUNNER 360 REFLEX

Avec Axiom, on a ici une paire de garde-boue hyper fonctionnelle, qui répond à tous les critères du cahier des charges : couverture complète des roues, bavettes, éléments réfléchissants pour plus de sécurité, facilité d'installation, durabilité, compatibilité. C'est là encore du très bon travail et on aura raison de les choisir, parce que c'est une vraie valeur ajoutée à son vélo!

Axiom Rainrunner 360 Reflex, 60 \$
www.axiomgear.com



5/ DU TEMPORAIRE PLIABLE!

Enfin, pour celles et ceux qui n'entendent vraiment pas installer des garde-boue de façon permanente, il existe toujours des solutions! Le garde-boue arrière sur la tige de selle est un grand classique. Entre 15 \$ et 25 \$, vous en trouverez de différentes marques chez tous vos marchands de vélos. Un modèle qui sort de l'ordinaire, le Full Windsor! Il s'agit d'un garde-boue arrière pliable, qui se déploie un peu comme un origami, forcément super léger et très pratique, puisqu'il s'installe et se retire en 30 secondes. Au passage, c'est assez esthétique, ce qui ne gâche rien!

Garde-boue arrière Full Windsor, 30 \$
www.full-windsor.com

6/ POUR LES PNEUS ÉTROITS

Pour les vélos avec des pneus plus étroits, ou dont le cadre n'offre pas l'espace nécessaire, voici trois paires intéressantes : le Full Metal Fenders de Portland Design Works ; les garde-boue Rapid-Dash Series, entre autres pour les vélos Giant Rapid ; et enfin, les nouveaux Shield 30 de Zéfal.

Portland Design Works a décidé de contourner le problème. L'installation se fait par-dessus les étriers de frein. Tout y est : la solidité, la bavette, le style. À noter néanmoins, ces garde-boue ne conviennent qu'aux pneus étroits (700 X 23). Giant, pour sa part, a résolu de manière convaincante le problème des vélos de route convertis en vélos urbains : l'ingénierie est intelligente et l'ensemble apparaît assez solide pour être utilisé sur les chaussées cahoteuses de nos villes, même avec des pneus plus larges. Enfin, les Shield 30 de Zéfal sont des garde-boue légers, ultra minces, faciles à installer qui s'annoncent comme une solution intéressante pour tous les cyclistes urbains!

Portland Design Works, Full Metal Fenders, 120 \$
www.ridepdw.com
Giant Rapid-Dash Series, 42 \$
www.giant-bicycles.com
Zéfal Shield 30, 50 \$
zefal.com/fr

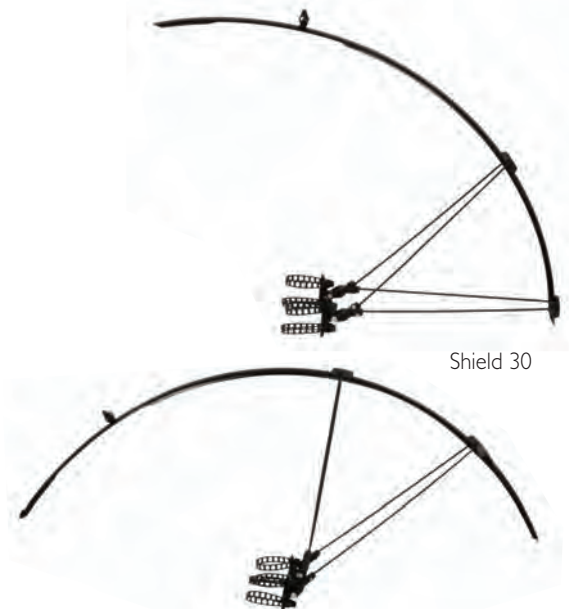
6



Rapid-Dash



Full Metal Fenders

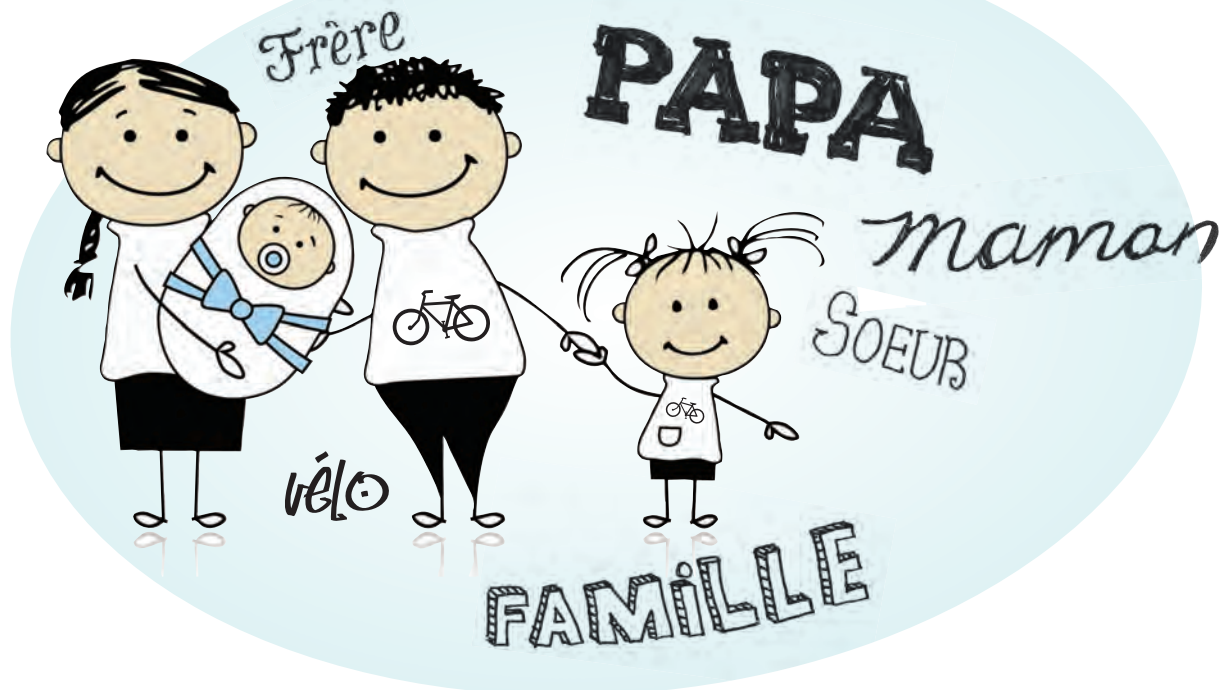


Shield 30

BÉBÉ À BORD

Nouveau parent? Pas question d'oublier votre vélo! Portrait d'un style de vie familial.

Par Catherine Crépeau



© Decansitime

Il est très possible de faire les courses et de reconduire, sur deux roues, votre héritier à la garderie. «Si ton vélo fait partie de ton mode de vie, la question de ne se pose presque pas», répond Sébastien Carrillo quand on lui demande s'il a songé à remiser sa bicyclette en devenant papa. Pour ce Montréalais, les déplacements urbains allaient continuer de se faire sur deux roues!

Il s'est donc acheté une remorque, avec un fanion pour indiquer aux automobilistes qu'il transportait la chose la plus précieuse au monde. Ses deux filles et son garçon, âgés de 9, 11 et 13 ans, ont ainsi presque toujours voyagé à vélo et ils continuent à le faire. Sébastien est de ces cyclistes urbains pour qui la bécane est un moyen de transport naturel, pratique et économique.

«Comme nous avons une seule voiture, la bicyclette s'est imposée d'elle-même pour régler plusieurs problèmes de covoiturage», souligne de son côté Guillaume Bolduc, père de deux enfants de 4 et 6 ans.

«La garderie est à deux pas de chez moi. Mais le temps que j'économise en recon-

duisant ma fille avec le vélo est intéressant, surtout quand je suis pressé. En auto, je perdrais beaucoup plus de temps à tout charger ou à trouver du stationnement», poursuit Martin Boissonneault, un autre jeune père.

Les enfants adorent

Pour Ian Segers, le transport quotidien vers la maternelle et l'école primaire est l'occasion de passer un moment avec ses deux enfants. «Ils adorent ça, en plus d'être devenus en quelque sorte des héros en allant en classe à vélo l'hiver. Et moi, une légende de l'école», raconte le jeune homme de Chicoutimi qui, une fois sa «livraison terminée», poursuit sa route jusqu'au travail avec, lui aussi, un sourire accroché au visage.

Au dire de la dizaine de parents interrogés pour cet article, les enfants adorent circuler à vélo, été comme hiver. Et le froid n'est pas un problème. Après tout, les enfants doivent s'habiller chaudement pour marcher ou pour les récréations, soulignent les parents. «Il y a cinq ans, faire du vélo l'hiver était moins courant. Malgré tout, je pédalais à la garderie avec ma fille de quatre ans. Elle était sur une girafe attachée à mon

vélo, ce qui fait qu'elle participait à la randonnée. Elle était bien fière que "les amis" nous regardent avec envie et admiration», raconte Chantal Laroche, de Montréal.

Les balades faites ainsi par les enfants leur permettent aussi de développer le goût de bouger et de pédaler. Le vélo est devenu le principal moyen de transport de la progéniture de Sébastien Carrillo, notamment pour une de ses filles, afin de se rendre à l'école.

Siège ou remorque ?

«Dès que la deuxième est née, j'ai trouvé que la remorque double était vraiment la meilleure façon de se promener par mauvais temps. Les enfants sont à l'abri et on n'a pas besoin de lutter avec la poussette dans les bancs de neige», souligne Chloé Baril.

Mère d'un garçon de 16 mois, Valérie Houle a plutôt opté pour un siège arrière, qu'elle juge plus facile à installer et à transporter. Ian Segers, lui, s'est procuré un vélo-cargo électrique: «Parce qu'il y a de la côte à Chicoutimi! De plus, c'est fait pour transporter des enfants, l'épicerie et le reste, en toute saison.»

En ville, pédaler en famille, c'est avant tout une question de qualité de vie!



© Stéphanie Lachance

Rouler en SÉCURITÉ

Les solutions pour adapter un vélo au transport des enfants ne manquent pas. Les remorques sont parfaites pour les petits de cinq ans et moins, bien que plusieurs marchands recommandent d'attendre que bébé soit en mesure de s'asseoir avant de les utiliser. L'avantage de la remorque: on peut y faire entrer deux enfants et y transporter les courses. Par contre, elles peuvent être un peu encombrantes dans la circulation, déplore Jérôme Roy qui s'est tourné vers les sièges de vélo dès que ses enfants ont été capables de se tenir assis.

Ceux qui se fixent à l'arrière du cycliste ou sur la barre horizontale du vélo ont aussi l'avantage de faciliter le contact. «Selon moi, c'est mieux pour l'enfant. C'est plus dynamique. Il voit davantage ce qui se passe autour», souligne Sébastien Carillo.

«Mon fils désigne les choses du doigt, tourne la tête pour ne rien manquer. Il adore ça», renchérit Valérie Houle.

Pour les enfants âgés entre quatre et huit ans, les barres de remorquage et les semi-vélos représentent une option intéressante. Ces derniers sont plus stables, mais ils demeurent fixés à votre bécane, même quand votre enfant n'est pas de la balade.

En ville, pédaler en famille, c'est avant tout une question de qualité de vie! ■

- Achetez à votre enfant un casque certifié par l'Association canadienne de normalisation (CSA).
- Attachez un fanion à votre remorque pour indiquer aux automobilistes que vous traînez une charge.
- Avec les enfants à vélo, fermez la marche pour garder un œil sur eux, ainsi que sur la route.
- Apprenez-leur à rouler en file indienne.



1, 2, 3, 4, 5 ENFANTS SUR VOTRE VÉLO NOUS AVONS CE QU'IL VOUS FAUT.

ILLUSTRATION: SIÈGE AVANT YEPP MINI

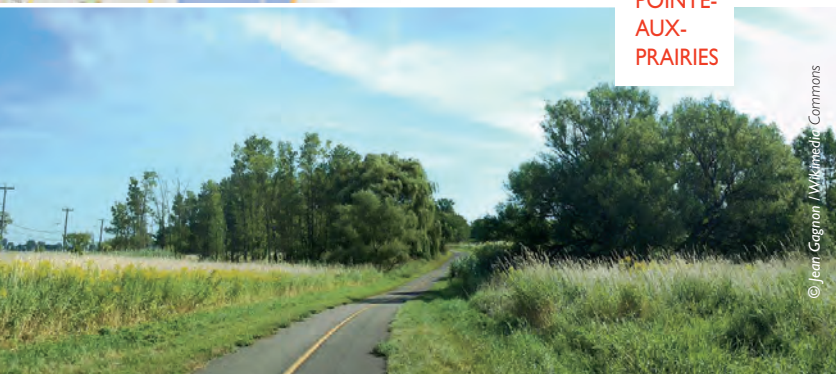
DUMOULIN BICYCLETTES

DUMOULIN.CA
514.272.5834
173 JEAN-TALON EST, MONTRÉAL

AVENTURE DANS L'EXTRÊME EST

Les cyclistes adorent le canal Lachine, la piste Verdun-LaSalle, la pointe de Sainte-Anne-de-Bellevue et le Cap Saint-Jacques. Mais on ne parle jamais de la pointe est de l'île de Montréal. Virée dans un trésor caché.

Par Stéphane Desjardins



**PARC
NATURE
DE LA
POINTE-
AUX-
PRAIRIES**

Je vous propose une boucle pas banale d'une journée. Ça commence au parc de la Promenade Bellerive, porte d'entrée de l'extrême est de l'île. On y accède par la piste cyclable qui longe la rue Notre-Dame, à condition de rouler un segment un peu terne le long du port de Montréal. Ou depuis le métro, par la rue Honoré-Beaugrand vers le sud jusqu'à la rue Notre-Dame, puis à gauche par la piste cyclable. Après 10 minutes, on se retrouve dans une oasis de paix.

La Promenade Bellerive a été sauvée in extremis il y a 20 ans par des citoyens qui s'opposaient à son intégration au port de Mont-

réal. Résultat, c'est devenu une vitrine paradisiaque sur le fleuve et les îles de Boucherville. Ses levers de soleil sont fameux. On y embarque sur la navette qui mène au parc national, les fins de semaine.

Puis, on continue vers l'est le long de la rue Notre-Dame. Passé les raffineries, une autre précieuse fenêtre sur le fleuve : le parc René-Labrosse, derrière l'hôtel de ville de Montréal-Est, qu'on atteint par la petite avenue Hinton. Quelques rues plus loin, dans le Vieux-Pointe-aux-Trembles, un arrêt historique s'impose au parc du Vieux-Moulin. Comme son nom l'indique, on y trouve un des rares moulins à grains de la Nouvelle-France encore debout. Construit par le maçon Deguire pour les Sulpiciens entre 1719 et 1721, ce monument histo-

Le bonheur, ça ne s'achète pas

(mais on peut s'y abonner)

6 x



= nirvana

tout ça pour 31 \$ + taxes

www.velomag.com/abonnez-vous

abonnez-vous
pour 3 ans
et économisez

45%

sur le prix en kiosque



Vélo Mag est aussi offert
en édition numérique [pdf interactif]*
26 \$ pour 1 an

* gratuit pour les abonnés du format imprimé



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


Vélo Québec
ÉDITIONS

AVENTURE DANS L'EXTRÊME EST

rique a été restauré en 2008, tout comme le parc, sympathique carré de verdure très design.

Dix rues plus loin, un autre miracle vert, le parc du Fort-de-Pointe-aux-Trembles. On y accède par le boulevard Saint-Jean-Baptiste, tout juste réaménagé avec classe. Sous les vieux arbres, derrière le superbe presbytère de la paroisse Saint-Enfant-Jésus, on bénéficie d'un point de vue impressionnant sur les îles de Boucherville, dont particulièrement celles de Saint-Patrice et Sainte-Thérèse.

Pour la suite, vous avez le choix entre rouler sur la très ordinaire rue Notre-Dame ou sur la très moyenne piste cyclable qui longe l'ancienne voie ferrée, ou la rue Victoria, jusqu'au parc-nature de la Pointe-aux-Prairies, secteur du fleuve.

Là, vous pouvez prendre, sur votre gauche, les sentiers qui traversent le boisé, la rue Sherbrooke puis le cimetière, pour déboucher dans le secteur du Bois-de-l'Héritage puis, au-delà de l'autoroute 40, dans Rivière-des-Prairies. Une succession de denses boisés tout simplement magnifiques où vous pouvez croiser, comme je l'ai fait, de petits groupes de chevreuils.

Au lieu de « couper » ainsi vers le nord, je

vous suggère de continuer tout droit sur Notre-Dame, puis sur la rue Bellerive à partir de la 81^e avenue, pour une agréable balade le long du fleuve dans le parc Pierre-Payet, qui donne sur les îles Sainte-Thérèse et aux Asperges. Par la 92^e avenue, vous atteignez la rue Bureau jusqu'au parc du Bout-de-l'île, où trônent quelques géants verts dominant de l'ombre sur une pelouse et des bancs qui vous permettront de découvrir l'île Bourdon, la pointe de Repentigny, le pont de la route 138 et l'île à l'Aigle. Ici, on a le sentiment d'être très loin de Montréal.

Le retour se fait par le rond-point Notre-Dame-Sherbrooke. Roulez quelques centaines de mètres sur cette dernière rue vers l'ouest, jusqu'au boulevard Gouin. De là, vous passez de la métropole à la campagne en 10 secondes. Surtout à partir du parc de la Coulée-Grou et le long de la rivière des Prairies. Vous aurez le sentiment irréal de rouler sur un rang demeuré inchangé.

Après l'autoroute 40, sillonnez les sentiers du parc de la Pointe-aux-Prairies, secteur Rivière-des-Prairies. Au menu, érables matures, prés fleuris et marécages fréquentés par des hérons, grands-ducs,



PARC DU FORT-DE-POINTE-AUX-TREMBLES

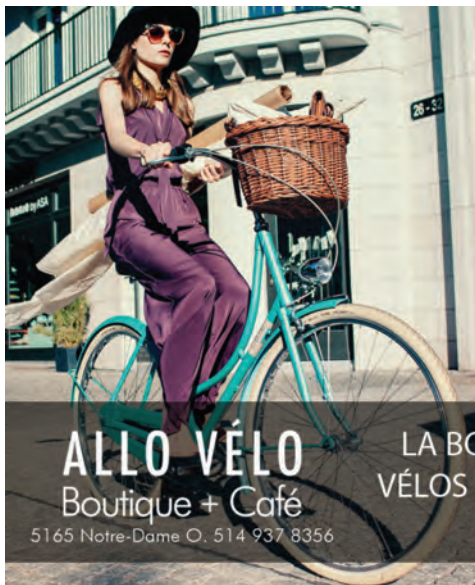


© Jean Gagnon / Wikimedia Commons

PARC NATURE DE LA POINTE-AUX-PRAIRIES
Oasis de verdure en bordure de la ville



© Jean Gagnon / Wikimedia Commons



ALLO VÉLO
Boutique + Café

5165 Notre-Dame O. 514 937 8356



LA BOUTIQUE QUÉBÉCOISE DE CHOIX POUR LES VÉLOS URBAINS EUROPÉENS ET CARGO FAMILIAUX.

velolifestyle.com



f t i
#ALLOVELOMTL



© Stéphanie Desjardins



© Jean Gagnon / Wikimedia Commons

LA COULÉE GROU



© Dreamsime



© Stéphanie Desjardins

LA MAISON ARMAND
Une demeure construite en 1730.

canards, sarcelles, renards, porcs-épics, coyotes et, surtout, des dizaines de chevreuils qui broutent tout près des sentiers. Parfait pour pique-niquer. Ne manquez pas la maison ancestrale Christin dit Saint-Amour construite en 1730 sur une terre concédée en 1763 à la famille Desroches. On la connaît également sous le nom de Maison Armand, ce dernier ayant été lieutenant-colonel de la milice, actionnaire de la Banque du peuple et député au parlement de la province du Canada avant la Confédération.

Puis, vous continuez sur le boulevard Gouin vers l'ouest jusqu'au parc des Cagex, à l'est duquel vous aurez un choix crucial à faire : revenir par le très moche boulevard Saint-Jean-Baptiste jusqu'à la rue Notre-Dame, ou faire comme moi et continuer sur Gouin jusqu'aux parcs André-Corbeil-dit-Tranchemontagne et Armand-Bombardier. De ces espaces fort jolis, vous vous taperez une longue traversée de l'île par les boulevards Bombardier, Ray-Lawson et Roi-René, dans des quartiers industriels ou résidentiels très ordinaires. Au bout de Roi-René, tournez à gauche sur Saint-Donat, puis à droite sur Sherbrooke. Vous êtes à trois minutes du métro. ■

SE PORTE BIEN AVEC DU SOLEIL

Visitez votre détaillant Norco local



www.abccycles.com



MEILLEUR VÉLO POUR LE NAVETTAGE



Décerné au Citygilde 2014 à 7 vitesses

CITYGLIDE
8IGH
700C // ALUMINIUM // 8 VITESSES



norco.com

L'AVENTURE COMMENCE ICI.





VÉLO ESPRESSO.COM

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

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

4551 Ste-Cath. E., Mtl, QUARTIER HOMA
Facebook.com/VELOESPRESSO
514.596.0655



BEAUSOLEIL CYCLE
À VOTRE SERVICE DEPUIS 32 ANS

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

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

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

VÉLOS
Opus, Marinoni, Rocky Mountain, Scott, Colnago, Miele, Lapierre

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



PERFORMANCE
BÉGIN

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

 **devinci**

 **BMX**
Redline • Verde
We the people

**VÉLO À LA CARTE © VÉLO SUR MESURE
POSITIONNEMENT SUR VÉLO**
www.performancebegin.com



VÉLO MONTREAL.COM

3880, Rachel Est
angle Bourbonnière

514-259-7272

 PIE-IX

- Atelier de réparation
- Mise au point
- Services, Estimation gratuite
- Vente de vélos neufs et usagés
- Location route & hybride
- Pièces & accessoires
- Entreposage hivernal

Découvrez

420
conseils pratiques
pour s'entraîner et
persévérer



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

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



CYCLES ANJOU

SERVICE DE POSITIONNEMENT

 **SPECIALIZED**

 **GIANT**
BICYCLES

 **KUOTA**

 **D.C.O.**
ENGINEERING

8688, Chaumont, Anjou Qc H1K 1N6
(514) 352-9280
www.cyclesanjou.com



LE GRAND CYCLE
L'ATELIER



SERVICE PIÈCES ACCESSOIRES

- Location de vélos
- Lave vélo (nettoyage, dégraissage)
- Entreposage et mise au point
- Vélos à pignon fixe

KRYPTONITE
ROCKY MOUNTAIN

Jamis 

KUOTA Opus

514 525-1414
901, Chérier Est, Montréal
 SHERBROOKE
www.legrandcycle.com

MARSEILLE
BICYCLE SHOP DE VÉLO
Depuis 1964



Opus - Rocky Mountain
Kona - Fuji - Miele
Guru

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

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



VOTRE SOLUTION VÉLO URBAIN

MARIN
BMC
GARNEAU
TREK * (TRB SEULEMENT)

Montréal
7341, rue Saint-Denis
514.303.4118

Terrebonne*
2793, ave Claude-Léveillé
450.477.1354

momentum
SOLUTIONS VÉLO

GARANTIE BICYCLE
DEPUIS 1975 SERVICE

OUVERT À L'ANNÉE

VENTE ET RÉPARATION

MINELLI ■ EXIT
RALEIGH ■ DIAMOND BACK
KUOTA ■ DCO
CADENAS KRYPTONITE
VÉLO PLIANT AVENIR
VÉLOS USAGÉS
VÉLO ÉLECTRIQUE VELEC
ACCESSOIRES LOUIS GARNEAU

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

(514) 527-3021
www.garantiebicycle.com



 **CYCLO SERVICES**
Le Rendez-vous des cyclistes

LOCATION DE VÉLOS • VISITES GUIDÉES À VÉLO
VENTE DE VÉLOS • ACCESSOIRES • PIÈCES • RÉPARATION

289, rue Saint Paul,
Québec (QC) G1K 3W6
418-692-4052

info@cyclo services.net 
cyclo services.net

PORTE-CHARGES ET SUPPORTS DE TOIT

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

Rack Évasion

RACKEVASION.COM
514 523-3333 • 1 866 523-3334





**FORFAITS
«dé couverte»
DISPONIBLES**

EXCLUSIF
VÉLO VANMOOF
TANDEM

**INFORMATIONS
RÉSERVATIONS**
www.ecorecreo.ca

MONTREAL-MAGOG
1 844 465-0549



Vente
Réparation
Entretien

Location
Entreposage
Accessoires

2548, rue Beaubien Ext
Montréal (Québec)
H1Y 1G2

(514) 508-4048

www.velointemporel.ca



Centre DU Vélo '82

DEPUIS 33 ANS

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

**Wilier ❖ De Rosa ❖ Lapierre
Trek ❖ Opus ❖ Raleigh ❖ Minelli**

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



6444, Beaubien Est, Montréal H1M 1A9
514 259-5254
centreduveelo@gmail.com




COURSE À PIED VIE ACTIVE CYCLISME

asics Mizuno COLNAGO F&B D'GARNEAU

VELOCYCLOP

10230, Gouin Est, Montréal (514) 881-8727 www.velocyclop.com

CYCLES
Gervais Roy

5365, BOUL. SAINT-LAURENT
MONTREAL (QUEBEC) H2T 1S5
T5 222 4 .1 . 4 .1 .



ARGON 18
LA BOUTIQUE RÉFÉRENCE ARGON 18 AU CANADA

ASSOS
CYCLING BODY R&D
BOUTIQUE CONCEPT ASSOS

MOOTS **RETÛL** **RUDY PROJECT** **SIDI**

Vélos Roy 

**VENTE
RÉPARATION
LOCATION**

T : 418 524.0004
M : info@velosroyo.com
W : velosroyo.com
A : 463, rue Saint-Jean, Québec



ACHIELLE **BROMPTON**
Vintage & Nostalgic Bicycles

SIMCOE **SURLY**



EKKIP
BOUTIQUE SPORT

VASTE CHOIX DE VÉLOS URBAINS



GIANT BREEZER FUJI
LITHUS ZF D'GARNEAU
KRYPTONITE COCOTTE bern

10% DE RABAIS SUR VOTRE PROCHAIN ACHAT EN MAGASIN

*Ne peut être jumelé à aucune autre promotion. Sur présentation du coupon - avant le 31 Juillet 2015.

1153 MONT-ROYAL EST, MONTRÉAL
514 526-3805

Accord D Desjardins **ekkip.com**

VÉLOS • SKIS DE FOND • FAT BIKE • RAQUETTES
VÊTEMENTS • LOCATION • ATELIER



PRO CYCLE
CHARNY.COM

Un monde qui bouge !



Leader du vélo sur la rive-sud de Québec
3646, avenue des Églises,
au cœur de Charny 
Tél. : 418 832-6455



Bicycles McW

VÉLOS ET ACCESSOIRES,
RIEN D'AUTRE!

DÉPOSITAIRE DE



6010, Sherbrooke Ouest
Notre-Dame-de-Grâce H4A 1X9
www.bicyclesmcw.com
514 481-3113
514 481-8891

Accord D Desjardins

TOUT POUR LE CYCLISTE

BON SERVICE APRÈS VENTE



ICI SPORT 
La Source du sport

VENTE SERVICE RÉPARATION

Miele
Colnago ■ Jamis
Louis Garneau Signature
Rocky Mountain
BMX : Eastern, Fit,
Encore, United

**ROULEZ MAINTENANT!
PAYEZ PLUS TARD!**

NE PAYEZ RIEN PENDANT 90 JOURS!

Accord D Desjardins

5746, Jean-Talon Est, Montréal
(514) 254-6111
www.icsport.com



RECYCLE CYCLE

VENTE

•

VÉLO RECONDITIONNÉ

•

VÉLO SUR MESURE

•

VARIÉTÉ DE SERVICES POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN DE VOTRE VÉLO

5501 MAISONNEUVE OUEST, H4A 3S8
NOTRE-DAME-DE-GRÂCE
TEL : 514 466-5112

Elle est arrivée !



CARTE DES VOIES CYCLABLES DU GRAND MONTRÉAL 2015

Disponible dans les magasins de vélo, à la Maison des cyclistes et dans les équipements publics municipaux (bibliothèque, mairie, etc.)

GRATUITE !

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



PETIT GUIDE DES BONNES ADRESSES

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

MONTRÉAL

Par Mélissa Proulx

LA BELLE VUE

Des dizaines de kilomètres de piste cyclable et de chaussée désignée longent le fleuve Saint-Laurent dans l'ouest de l'île de Montréal. À son extrémité, se trouve la ravissante municipalité de Sainte-Anne-de-Bellevue où on compte nombre de maisons patrimoniales, de restos et de boutiques. En empruntant la passerelle de bois bordant le site historique du canal, on peut choisir parmi les nombreuses terrasses avec vue sur le lac Saint-Louis et ses bateaux de plaisance.

Les samedis d'été, le **marché Sainte-Anne** (109, rue Sainte-Anne) installe ses pénates au coin des rues Sainte-Anne et Saint-Pierre. Tout en faisant connaissance avec les sympathiques fermiers et cultivateurs locaux, on remplit notre panier d'un goûter (mexicain, éthiopien, grec), de fruits frais, de pain et de fromage pour pique-niquer aux tables situées près des écluses.

Pressé ? Avant de vous aventurer sur l'île Perrot, arrêtez-vous à la **Coop du Grand Orme** (153, rue Sainte-Anne) déménagée dans l'ancestrale maison Simon Fraser, à deux pas du pont Galipeault. Vous y trouverez des collations et rafraîchissements parfaits pour la route : lunches légers, biscuits, pain aux bananes ou carrés aux bleuets, eau de coco et kombucha. Côté jardin, une adorable terrasse a été installée près de l'impressionnant support à vélos en pièces recyclées.

Impossible de passer outre la visite de **G. D'Aoust & Cie** (73, rue Sainte-Anne), un magasin général inauguré en 1900 par Guisolde D'Aoust, grand-père du propriétaire actuel. Son inventaire d'objets hétéroclites

et mode, ses antiquités et ses meubles d'époque, son décor patrimonial, son poinçon comptabilisant les heures des employés, déjà en fonction en 1906, en font un arrêt obligatoire du *West-Island*. Et, surtout, vous serez soufflés par le système de caisse Larnson installé en 1923. Celui-ci, fait de cordes et de poulies, promène de petits chariots au plafond pour transporter factures et argent des différents rayons jusqu'à la caisse !

LES BONS VOISINS

En remontant vers l'est sur le tracé de la Route verte, rue Lakeshore, vous traverserez Baie-d'Urfé et Beaconsfield pour aboutir à l'accueillante **Pointe-Claire**. En son centre, **Le Bilboquet crèmerie café** (309-C, chemin du Bord-du-Lac) se donne des airs de fête avec son petit local coloré et sa terrasse ensoleillée. À visiter pour ses irrésistibles glaces et sorbets, dont la réputation n'est plus à faire tant les saveurs sont originales et équilibrées (chocolat-orange, caramélée, moka fouilli). Un véritable coup de fraîcheur par temps de canicule ! Sandwichs frais maison, *cupcakes* et macarons sont aussi offerts.

À quelques coups de pédale, le **Cabaret-boutique des bons voisins** (247-A, chemin du Bord-du-Lac) se veut à la fois un café, une boutique et le point de rencontre des gens du coin avec ses spectacles musicaux et ses activités thématiques. On s'y rend pour les délicieux *grilled-cheese* et sandwiches à l'heure du lunch, ou pour les brunchs gourmands, du vendredi au dimanche. Des vins bio, des bières de micro-brasserie et des boissons désaltérantes (kombucha, jus de rhubarbe) complètent un menu qui s'appuie sur les principes du « locavorisme » : les ingrédients sont produits dans un rayon de 300 km autour de Pointe-Claire.



Marché Sainte-Anne © Patty Murphy



Le Bilboquet



G. D'Aoust & Cie





RDS

DIFFUSEUR OFFICIEL



5 AVRIL



12 AVRIL



26 AVRIL



28 AVRIL AU 3 MAI



9 AU 31 MAI



13 AU 21 JUIN



4 AU 26 JUILLET



20 AU 27 SEPTEMBRE



4 OCTOBRE

HORAIRE COMPLET SUR RDS.CA/CYCLISME





Montréal

LE SUCRÉ ET L'AMER

Poursuivons vers le sud-ouest de Montréal. Dans l'arrondissement Saint-Henri, voisin de la taqueria Grumman 78, se trouve **Léché Desserts** (640, rue de Courcelle), une boutique à beignes inspirée des *donuts coffee shops* états-uniens. L'ancienne bijouterie convertie en café sympa charme avec ses murs de brique, ses hauts plafonds et ses fresques graffitées par des artistes locaux. Ici, la pâtisserie annulaire est faite pour les gourmets : la pâte, légère et moins sucrée, est préparée avec des ingrédients frais et de saison. Douze saveurs de beignes font de l'œil dans le comptoir : crème de pistache, beurre d'arachides-framboise et lime-noix de coco.

Au rayon salé, on trouve des « beignes pochettes », sandwiches sur pain brioché, soupes et salades.

Sur l'achalandée rue Notre-Dame Ouest, la microbrûlerie **Café Saint-Henri** (3632, rue Notre-Dame Ouest) remet les compteurs à zéro. Est-ce la pâleur des murs, le bois des vieux bancs d'église ou l'odeur envoûtante du café ? Qu'importe, le troquet lumineux rassérène d'emblée son visiteur. On s'assied un instant pour déguster un café irréprochable, importé par un maître dégustateur qui voue un culte à la noire boisson. Chaque semaine, une séance de « cupping » s'organise autour d'une table, ce qui permet de déguster des cafés fraîchement torréfiés.

Québec

Par David Desjardins



La Souche



La Ninkasi

Québec, capitale culturelle et ville festive. Elle se découvre par étapes, en faisant escale dans ses lieux les plus courus comme dans les recoins seulement connus des résidents.

LA SOUCHE

Dès son apparition, **La Souche** (801, chemin de la Canardière) a connu un succès fulgurant. Parce que la bière qu'on y brasse est excellente. Mais aussi parce que sa proximité avec le cégep de Limoilou et la convivialité de l'ambiance (il n'est pas rare, que, au 5 à 7, on vous refile gratuitement de quoi vous remplir la panse) en font un lieu où il fait bon laisser le temps filer. La nourriture est simple, mais le plus souvent excellente (le chili est mémorable ; la poutine, divine). Et puis l'été, la terrasse bourdonne de monde, dans une ambiance de fête qui se renouvelle tous les soirs, souvent au son d'une musique de qualité, loin de la pop formatée. Un bar comme il s'en fait trop peu.

LA NINKASI DU FAUBOURG

Les proprios de la **Ninkasi** (811, rue Saint-Jean) ne sont pas du genre à laisser leurs clients s'endormir, le nez dans la bière. La programmation, au contraire, est plutôt du genre hyperactive, mais s'adresse à une clientèle de qualité, en phase avec son statut d'établissement culturel. Soirées d'impro, karaoké, quiz du genre *Génies en herbe* s'ajoutent aux événements sportifs (hockey, soccer, etc.) pour former un tout étrangement cohérent. Au cœur du Faubourg Saint-Jean-Baptiste, le lieu anime le secteur, et sa terrasse sur le toit est l'une des plus agréables en ville. De là-haut, on peut voir la faune locale défilé, les festivaliers qui rentrent chez eux et les touristes qui envient les gens de Québec de pouvoir profiter d'une si belle ville.

CIMETIÈRE DE L'ÉGLISE ST. MATTHEWS

Certains viennent ici pour se détendre. D'autres pour faire la fête. C'est ainsi que vous pouvez aussi bien croiser sur cette terre sacrée une bande de punks venus écluser des bières et des résidents qui profitent des

zones d'ombre et de fraîcheur qu'offre ce coin de verdure pour lire le roman qu'ils viennent d'acheter dans l'une des nombreuses bouquineries du coin. Lieu d'histoire, parce que c'est ici qu'on a inhumé les premiers protestants de Québec (à partir du XVIII^e siècle), c'est aussi un refuge, un havre de paix pour discuter entre amis, loin du regard des passants (755, rue Saint-Jean).

BOUQUINERIE DU QUARTIER

Voici une librairie qui incarne parfaitement l'esprit que défendent les irréductibles Gaulois qui résistent à l'assaut perpétuel des chaînes et des grandes surfaces. Un service de première qualité, offert par un personnel courtois, compétent et, surtout, passionné de littérature. Malgré l'exiguïté des lieux, le choix de titres est franchement impressionnant côté romans, sans toutefois rogner sur les autres sections. Beaucoup d'essais, de poésie, de bandes dessinées et une imposante collection pour enfants comblent les rayons de ce repaire pour les lettrés du coin, fréquenté aussi par la faune des passants qui ont fait de la rue Cartier l'une de leurs destinations. Sans doute parce qu'elle abrite de nombreux commerces du même genre (1120, rue Cartier). ■

DÉCOUVREZ L'AVENTURE DANS LE QUOTIDIEN.



SEARCH
SEARCH ULTEGRA
CARBON

ROUTE // AVENTURE

SIGHT
SIGHT 7.1
CARBON

650B // ALL-MOUNTAIN

*La différence Norco ne se mesure pas ; vous la ressentirez
seulement une fois sur la selle d'un de nos vélos.
Voilà pourquoi nous les emportons près de chez vous.*

TOURNÉE DÉMO NORCO 2015

18 mai - Vallée Bras-du-Nord, Accueil principal (Roquemont)

19 mai - Les Sentiers du Moulin, Lac-Beauport

20 mai - Trois-Rivières

21 mai - Centre National de Cyclisme, Bromont

23 mai - Parc National d'Oka

24 mai - Parc de la Gatineau, Gatineau

Pour en savoir plus : www.norco.com/2015demorides/

ESSAYEZ UN NORCO, LAISSEZ LA SORTIE CHOISIR

Grâce aux technologies exclusives de Norco, à des matériaux de pointe, ainsi qu'aux procédés de fabrication les plus perfectionnés qui soient, nos cadres primés en carbone font preuve d'une légèreté, d'une solidité, d'une efficacité et d'un confort exceptionnels. Pour en savoir plus sur nos technologies clés, visitez norco.com/tech.

L'AVENTURE
COMMENCE
ICI.

NORCO
BICYCLES

à vélo réfléchis



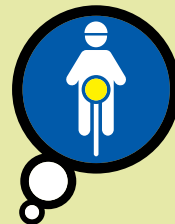
Respecte
la signalisation
routière



Porte
ton casque



Signale
tes intentions



Assure-toi
d'être bien visible