



DOSSIER DE CANDIDATURE

Prix de réalisation en transports urbains durables

Association des
transports du Canada

2010

*Montréal,
au rythme de la mobilité durable
avec le déploiement du BIXI et
l'implantation de 50 kilomètres de
nouvelles voies cyclables en 2009*

Présenté par

Montréal 

Service des infrastructures/transport et environnement
Direction du transport
Division des transports actifs

et

SOCIÉTÉ
VÉLO LIBRE-SERVICE



Résumé

La popularité du vélo et des aménagements cyclables à Montréal est relativement récente si on la compare à plusieurs villes d'Europe où il existe, depuis fort longtemps, une culture et une tradition cyclistes qui ont profondément façonné le paysage urbain. Aujourd'hui, le choix de Montréal d'investir dans la mobilité durable est un des facteurs qui explique cet engouement croissant pour le vélo.

Entre 1978 et 1985, la Ville de Montréal réussit à se doter d'un réseau cyclable d'une centaine de kilomètres, un bilan salué par la communauté cycliste pour qui c'est l'occasion de prendre part au tout premier Tour de l'Île de Montréal en 1985.

Vingt-cinq années plus tard et grâce au Plan de transport, le réseau cyclable de l'Île de Montréal totalise plus de 500 kilomètres de voies cyclables répartis sur l'ensemble du territoire. Les quelque 552 000 cyclistes montréalais n'hésitent pas à le prendre d'assaut dès le printemps venu.

L'année 2009 marque un tournant majeur pour la Ville de Montréal au chapitre des transports actifs. En quelques mois seulement, 50 kilomètres de nouvelles voies cyclables ont pris forme dont celle du chemin de la Côte-Ste-Catherine, sans doute la plus réclamée et la plus médiatisée d'entre toutes en raison de son immense potentiel d'utilisation. Véritable révolution ou plutôt «vélorution» en matière de gestion de la mobilité durable, l'implantation du BIXI a connu, de son côté, un succès instantané. Les cyclistes ont été nombreux à s'approprier les quelque 5 000 vélos répartis dans les 400 stations à travers la ville. Dès sa première année d'opération, on recensait déjà plus de 10 000 membres de même que 100 000 abonnés journaliers. De quoi susciter l'envie de grandes villes américaines et européennes, telles Boston, Minneapolis, Londres (Grande-Bretagne) et Melbourne (Australie) pour qui le BIXI est désormais un modèle d'inspiration, une valeur ajoutée pour relancer l'utilisation des transports actifs.

Quelque 30 millions de dollars ont été nécessaires pour assurer le parachèvement des 50 kilomètres de voies cyclables et l'implantation du BIXI en 2009. Pour la Ville de Montréal, il s'agit sans l'ombre d'un doute d'un investissement rentable en faveur d'une meilleure qualité de vie, d'un partage plus équitable de la voirie urbaine, d'une redéfinition de l'espace au profit d'une plus grande mobilité durable.

Un diagnostic qui milite en faveur d'une mobilité durable

Les artères de plus en plus encombrées, les transports collectifs fortement sollicités, mais souvent insuffisants, la dégradation remarquée de la qualité de l'air, l'omniprésence de l'automobile, en particulier dans les quartiers résidentiels, sont autant de signes d'une évolution non souhaitable des transports et contribuent aux changements climatiques et à la détérioration rapide de la planète. Cette évolution agit en sens contraire à l'objectif de Montréal d'offrir un cadre de vie exceptionnel, sécuritaire et habitable.

Avec l'adoption de son Plan de transport en 2008, la Ville de Montréal s'est résolument engagée à transformer le système de transport actuel, à l'améliorer et à repenser son déploiement et son organisation. Pour ce faire, plusieurs mesures ou cibles d'intervention ont été énoncées avec, comme objectif, d'assurer la desserte des populations en intégrant les enjeux de développement durable, de réservation de l'environnement et de qualité de vie.

Parmi ces mesures, l'une d'elles mise plus spécifiquement sur l'usage de modes alternatifs à l'automobile :

«Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville».

Le vélo à Montréal connaît une popularité croissante, particulièrement comme moyen de transport utilitaire. Ses vertus sont aujourd'hui largement reconnues. Il est à la fois rapide, efficace, peu encombrant, non polluant et commande peu d'espace. Il est, de plus, bénéfique pour la santé.

La mise en place d'incitatifs à une plus grande utilisation du vélo présente donc des avantages multiples dont, entre autres, une amélioration de la santé publique et une augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. Pour les déplacements de courtes et moyennes distances, le vélo peut même facilement rivaliser avec l'automobile et les transports publics.

2009, un bilan exceptionnel au chapitre des transports actifs

En conformité avec les orientations du Plan de transport, la Ville de Montréal a convenu de faire du transport actif une priorité. Pour ce faire, des investissements majeurs ont été consacrés en 2009 au développement du réseau cyclable, à son amélioration de même qu'au déploiement d'un système de vélo en libre-service (BIXI) accessible à l'ensemble de la population. L'intégration du réseau cyclable et du BIXI constitue ainsi un véritable système de transport axé sur les déplacements actifs et la mobilité durable.

Un réseau cyclable pour se déplacer autrement

L'époque où les cyclistes utilisaient leur vélo presque exclusivement à des fins de loisir est maintenant révolue. Aujourd'hui, le choix des nouvelles infrastructures cyclables à aménager et des axes sur lesquels elles prennent forme est davantage conditionné par la possibilité de permettre aux cyclistes d'effectuer des déplacements utilitaires, entre le domicile et le travail, en direction des lieux d'enseignement, des pôles institutionnels, commerciaux et industriels. Pour être efficaces, ces déplacements doivent être rapides et s'effectuer de manière sécuritaire.

C'est dans cet esprit que la Ville de Montréal ajoutait en 2009 plus de 50 kilomètres de nouvelles voies cyclables sur l'ensemble de son territoire. À eux seuls, ces nouveaux aménagements ont commandé un investissement de plus de 10 millions de dollars. Parmi eux, plusieurs projets d'envergure ont pris forme dans les rues suivantes :

- Rachel;
- Axe Fielding;
- Edouard-Montpetit / Lacombe;
- Vincent d'Indy;
- Chemin de la Côte-Ste-Catherine;
- University.

La piste cyclable de la Côte-Ste-Catherine et la desserte du secteur de l'Université de Montréal

La réalisation de la piste cyclable sur le chemin de la Côte-Ste-Catherine et des bandes cyclables sur la rue Vincent d'Indy et le boulevard Édouard-Montpetit est sans aucun doute le projet phare ayant retenu le plus d'attention en plus de susciter une visibilité et un rayonnement peu ordinaires.

Rien n'a été négligé ni n'a été laissé au hasard. En réduisant l'espace réservé à l'automobile, il a été possible d'aménager une infrastructure favorisant la mobilité durable. De plus, toutes les intersections ont été mises aux normes afin de favoriser le piéton. Tout a été mis en place pour préserver le cachet particulier de cette voie de circulation qui s'inscrit parmi les plus anciennes de Montréal et pour rassurer les propriétaires riverains et s'assurer que ce nouvel aménagement ne soit pour eux ni pour les autres résidents une source de conflits.

Parallèlement, plusieurs interventions particulières ont été proposées, de concert avec l'arrondissement d'Outremont, pour en faire un axe cyclable fort dans lequel les cyclistes pourraient se déplacer de façon sécuritaire :

- Construction d'un mail de béton afin d'assurer le maximum de confort et de sécurité aux cyclistes;
- Resurfaçage complet de la chaussée de la piste cyclable;
- Aménagements spéciaux aux arrêts d'autobus pour permettre un accès facile et sécuritaire aux personnes à mobilité réduite;
- Mise aux normes des intersections afin de les rendre plus conviviales aux piétons;
- Réaménagement des carrefours afin de limiter la vitesse de virage des automobilistes et diminuer les longueurs de traversées des piétons et cyclistes ;
- Enlèvement de 140 places de stationnement du côté de la piste cyclable pour permettre une meilleure visibilité des cyclistes;
- Ajout de 3 stèles d'affichage de vitesse;
- L'intégration de la piste cyclable a permis de revoir le dimensionnement des voies de circulation pour automobiles et de réduire leur largeur, ce qui est une incitation à diminuer la vitesse de circulation;
- Ajout de 60 bacs à fleurs, contribuant à améliorer le caractère esthétique de la piste cyclable et à favoriser son intégration dans l'environnement urbain.

Si l'on tient compte des autres aménagements cyclables réalisés dans ce même secteur, notamment sur le boulevard Edouard-Montpetit et les avenues Lacombe et Vincent-d'Indy, les cyclistes montréalais ont désormais accès à un pôle institutionnel majeur composé, entre autres, de l'Université de Montréal, de l'Hôpital Sainte-Justine, du Collège Jean-de-Brébeuf et de HEC Montréal, pour n'en nommer que quelques-uns. Afin de maximiser la desserte en transport actif de ce secteur particulier, une dizaine de stations BIXI ont été installées à proximité ou le long du chemin de la Côte-Ste-Catherine.

BIXI, le vélo accessible

L'implantation du système de vélo en libre-service (BIXI) en 2009 n'est pas étrangère à la popularité croissante du réseau cyclable montréalais et à un engouement de plus en plus marqué des montréalais envers les modes de transport actifs. Le BIXI, conjointement avec le réseau cyclable, forment un système intégré qui favorise l'utilisation du vélo en toute sécurité.

Moins de deux années seulement ont été nécessaires à la Société en commandite Stationnement de Montréal, le mandataire de la Ville de Montréal, pour imaginer, développer, élaborer et concevoir un vélo urbain appelé à sillonner les rues de Montréal à raison de plusieurs kilomètres par jour, et ce, par une multitude d'utilisateurs, du néophyte au plus aguerri.

Quand imagination rime avec innovation

Michel Dallaire, designer industriel montréalais de renom y est pour beaucoup dans le succès que remporte aujourd'hui le BIXI. Lui et son équipe l'ont conçu de toutes pièces, allant même jusqu'à inventer le système électromécanique de barrure des vélos. D'autres partenaires tels Cycles Devinci, 8D Technologies, Althus Géocom, Artmetco, B3CG, CIF Métal, Les Industries Fournier, Rio Tinto Alcan, Fonderie Lemoltech, Kamek et Groupe Poitras, toutes des entreprises québécoises d'ici, ont tour à tour participé à l'une ou l'autre des étapes de réalisation de ce projet.

L'originalité du BIXI tient notamment dans la modularité et la flexibilité du système. Grâce à deux capteurs solaires, ce système, qui fait appel à la communication sans fil, est entièrement autonome sur le plan énergétique et peut être déplacé rapidement, sans nécessiter de besoins particuliers en termes d'infrastructures. Quant à lui, le vélo est essentiellement fabriqué d'aluminium, un matériau d'ici, à la fois léger, recyclable et inaltérable. Afin d'éviter les risques de bris, les câbles et le filage ont été dissimulés à l'intérieur du cadre et de la fourche.

Ainsi, quelque 5 000 vélos répartis dans 400 stations ont été mis à la disposition des montréalais en 2009. En peu de temps, ils étaient nombreux à se procurer la BIXI clé leur donnant accès à cet immense parc de vélos accessible 24 heures sur 24. Voilà un exemple de projet qui a su concilier les besoins de transport aux préoccupations environnementales, et ce, dans une optique de mobilité durable.

Au terme de la première année d'opération, les statistiques sont éloquentes :

- Plus de 10 000 membres;
- Plus de 100 000 abonnés journaliers;
- Plus de 1,1 million de déplacements;
- Plus de 11 millions de kilomètres parcourus;
- Quelque 800 000 litres d'essence économisés.

BIXI-Auto-Bus : un trio gagnant en faveur du transport durable

La Société de transport de Montréal (STM) et Communauto ont tôt fait de comprendre qu'un partenariat avec la Société de vélo en libre-service (BIXI) pourrait être avantageux et surtout bénéfique pour ceux qui ont fait le choix de se déplacer autrement, sans être propriétaire d'un véhicule automobile.

Les abonnés annuels aux trois services peuvent désormais profiter d'un crédit sur leur compte Communauto correspondant à 50% du coût de l'abonnement à BIXI. Cette offre vient également bonifier le DUO auto + bus lancé en janvier 2008 par la STM et Communauto. La formule d'adhésion combinée permet aux

personnes qui s'engagent à acheter 12 laissez-passer mensuels consécutifs de la STM d'avoir accès au parc d'automobile de Communauto pour 8 \$ / mois. Les abonnés au DUO auto + bus économisent ainsi le droit d'adhésion remboursable de 500 \$ habituellement exigé par Communauto et la cotisation annuelle de 35 \$ pour son forfait annuel le plus populaire.

Voilà une idée géniale qui rend encore plus attrayante l'utilisation des transports actifs et collectifs à Montréal !

La mission sociale du BIXI

L'entretien quotidien des 5 000 vélos et les réparations qu'ils requièrent sont effectuées par CycloChrome, une entreprise d'économie sociale créée spécifiquement à cette fin grâce à la collaboration du regroupement des Corporations de développement économique et communautaire de Montréal (CDEC) et de l'École secondaire Père-Marquette.

L'objectif social derrière ce choix consiste à offrir à des jeunes âgés de 15 à 18 ans, en danger décrochage scolaire, une expérience de travail qui les prépare à faire leur entrée sur le marché de travail mais qui les incite d'abord à compléter leurs études.

Depuis décembre 2008, le métier semi-spécialisé de préposé à la réparation de vélos est reconnu par le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport. À la fin de la saison 2009, non sans une certaine surprise, tous les jeunes préposés à la réparation des vélos BIXI chez CycloChrome acceptaient de poursuivre leurs études.

Une notoriété qui s'étend au-delà des frontières

Le design innovateur du BIXI, la fiabilité et l'originalité de son système d'exploitation, sa maniabilité et sa très grande popularité après une année seulement sont tels que plusieurs prix d'excellence lui ont déjà été décernés, reconnaissant ainsi son caractère distinctif, sa flexibilité et sa facilité d'implantation dans d'autres villes.

- Bixi classé parmi les meilleures inventions de 2008 par TIME Magazine;
- Prix OR du meilleur produit de 2009 dans la catégorie «Énergie et développement durable» (Energy & Sustainability), dans le cadre des prestigieux Edison Best New Products Awards;
- Prix international pour son design : Prix Bronze «International Design Excellence Awards» (IDEA), dans la catégorie transport pour le design du vélo BIXI;

- L'OR au Prix de leadership de l'Institut d'administration publique du Canada (Met de l'avant les initiatives et les projets entrepris par des organismes où le leadership a été un élément essentiel au succès de grandes transformations organisationnelles et à la réalisation d'un rendement exceptionnel).

Aujourd'hui, la renommée du BIXI suscite la convoitise et l'engouement de plusieurs villes européennes et américaines. D'ailleurs, la Société de vélo en libre-service qui gère le BIXI pour le compte de la Ville de Montréal a déjà conclu des partenariats d'affaires avec les villes de Boston, Londres (Grande-Bretagne), Minneapolis et Melbourne (Australie) pour l'implantation de systèmes de vélo en libre-service inspirés du modèle montréalais.

Des infrastructures cyclables de plus en plus sollicitées

L'ajout de nouvelles infrastructures cyclables, particulièrement au cours de la dernière année, conjugué à l'implantation du système de vélo en libre-service (BIXI), a eu un impact considérable sur l'achalandage du réseau cyclable montréalais.

En juillet dernier, à titre d'exemple, la moyenne journalière de cyclistes était de 4 250 sur la piste cyclable Berri et de 4 100 sur la piste cyclable De Maisonneuve qui permettent toutes deux de desservir le centre-ville de Montréal. Un peu plus en périphérie, on pouvait recenser en moyenne 5 100 cyclistes sur la piste cyclable de la rue De Brébeuf, dans le Plateau Mont-Royal.

Des investissements colossaux

Peu de villes de taille comparable à Montréal peuvent se targuer d'avoir consacré autant d'énergie et investi des sommes aussi colossales en une seule année pour favoriser et accroître les transports actifs. À Toronto, par exemple, seulement 24 kilomètres de nouvelles voies cyclables ont été ajoutés l'an dernier.

En 2009, c'est un total de 30 millions de dollars qui ont été injectés dans l'implantation du système de vélo en libre-service (BIXI) et le déploiement d'une cinquantaine de kilomètres de voies cyclables. Pour la Ville de Montréal, il s'agit d'un investissement majeur dont les bénéficiaires se font déjà largement sentir auprès des cyclistes, des automobilistes et de la population en général.

ANNEXES

Aménagement de nouvelles voies cyclables



Aménagement de bandes cyclables sur la rue Vincent d'Indy

AVANT



APRÈS



Réalisation de la piste cyclable sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine



BIXI, le vélo accessible



C'est la Biximanie

■ Le service de vélo connaît un boom depuis une semaine

À l'approche de l'été, la popularité des Bixi a monté en flèche depuis une semaine.



Mathieu Turbide

mturbide@journalmtl.com

Les statistiques d'utilisation du Bixi ont explosé depuis le début juin et particulièrement depuis une semaine. Les journées de samedi et de dimanche dernier ont été particulièrement occupées autour des stations Bixi, avec près de 10 000 trajets pour chacune de ces journées.

Il se fait maintenant plus de déplacements en Bixi en une seule journée qu'il ne s'en faisait en toute une semaine au début du déploiement des stations Bixi à Montréal, à la mi-mai.

« On a rejoint les données européennes après seulement un mois d'opération. Ça va beaucoup plus vite que ce que nous avions prévu. On constate que le Bixi s'est imposé très rapidement dans les habitudes des Montréalais », a commenté le porte-parole de Bixi, Michel Philibert.

5 000 membres

Le nombre d'abonnés du Bixi a dépassé le cap des 5 000 membres en milieu de semaine. « Environ 150 personnes chaque jour deviennent membres de Bixi. C'est plus que ce qu'on espérait. Durant la fin de semaine du Tour de l'île, nous avons eu des pointes de plus de 200 nouveaux abonnements par jour », précise M. Philibert.

En complet sur un Bixi

Toutefois, la majorité des utilisateurs de Bixis, plus de 31 000, sont encore des utilisateurs occasionnels, qui paient les frais d'utilisation quotidiens de 5 \$. « Ce que l'on voit, c'est que les gens l'essaient pour une journée et que ça se traduit par des abonnements », note le porte-parole.

Le succès du Bixi semble se confirmer même en pleine semaine, puisque plus de 7 600 déplacements ont été effectués au cours de la journée de mardi dernier.

Selon M. Philibert, cela s'explique par le fait que plusieurs travailleurs du centre-ville l'ont adopté. « On voit des gens en complet se déplacer en Bixi. On a réussi à rejoindre une clientèle professionnelle, pas seulement une clientèle de loisirs.

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, dit ne pas être surpris. « C'était anticipé. C'est un projet extraordinaire développé ici et qui intéresse maintenant d'autres villes à travers le monde. On a foncé avec le Bixi et tout le monde est content », a-t-il souligné, en précisant qu'il s'était lui aussi abonné au service et qu'il l'avait déjà utilisé à quelques reprises.

NOMBRE DE DÉPLACEMENTS TOTAUX EN BIXI	
12 au 19 mai	6 558
20 au 26 mai	17 181 (23 739)
27 mai au 2 juin	17 912 (41 651)
3 au 9 juin	34 687 (76 338)
10 au 17 juin	45 599 (121 937)
NOMBRE DE BIXIS EN OPÉRATION	
NOMBRE DE VELOS	6 558
NOMBRE DE BOLLARDS (POINTS D'ATTACHE)	2 841
NOMBRE DE STATIONS	185

Etes-vous surpris de la popularité des Bixis ?

ÉCRIVEZ-NOUS : opinionsjdm. canoe.ca

APPELEZ-NOUS : Tél.: 514 529-1177 Ext.: 1888 767-6161

24 Heures, 6 mai 2009, 8

Les grandes villes veulent BIXI

PAR LAURA BOUDREAU

laura.boudreau@24-heures.ca

L'exportation du concept BIXI, le nouveau réseau de transport en libre-service de la Ville de Montréal, serait une solution pour rentabiliser l'investissement de 15 millions \$ fait par Stationnement de Montréal.

Même s'ils n'ont pas encore parcouru un seul kilomètre à travers la métropole, ces vélos québécois suscitent déjà l'intérêt des plus grandes villes américaines.

« On pense qu'on peut rentabiliser l'utilisation du BIXI avec les abonnements ici, mais on peut également avoir un meilleur retour en vendant le concept ailleurs. New York, Boston, Los Angeles et Toronto s'intéressent au BIXI. Pour une première fois, Montréal est en avant dans le transport actif. »

Stationnement de Montréal a par ailleurs été retenue parmi cinq finalistes par Londres qui veut se doter d'un nouveau système en libre-service pour les Jeux olympiques de 2012.

Dès le 12 mai, 3 000 BIXI sillonneront les rues de Montréal et 150 stations, qui opèrent à l'énergie solaire, seront en fonction. D'ici la fin du mois, les 300 bornes prévues par la Ville devraient être installées. Consultez le www.bixi.com pour plus de détails.

Plusieurs villes s'intéressent au Bixi

Les stations du vélo en libre-service s'installent en 20 minutes

FRANÇOIS CARDINAL

Avant même que le Bixi ne roule dans les rues de la métropole, plusieurs villes dans le monde songent à importer le concept montréalais, dont Londres, Toronto et Lisbonne. Minneapolis a même déjà conclu une entente en ce sens avec Montréal.

Selon les informations obtenues par *La Presse*, la Ville de Minneapolis a déjà choisi d'implanter sur son territoire le concept Bixi, mais elle attend de trouver le financement avant de parapher un contrat officiel avec Stationnement de Montréal, propriétaire du brevet.

Parallèlement, des négociations se poursuivent avec de grandes villes européennes et américaines, qui ont récemment lancé des appels d'offres pour se doter, elles aussi, d'un réseau de vélos en libre-service.

Le brevet du Bixi a ainsi été proposé à Toronto, New York et Los Angeles, à la demande de ces dernières ou à l'initiative de Montréal. Il a aussi réussi à franchir la présélection à Lisbonne et à Boston, tandis qu'il fait partie des cinq entreprises finalistes à Londres.

« Si le Bixi est retenu dans ces villes, cela nous permettra d'augmenter l'offre ici même à Montréal, en plus de réduire les coûts du réseau », a indiqué Alain Ayotte, vice-président de Stationnement de Montréal. Les villes qui importeront le concept Bixi devront payer Stationnement de Montréal pour avoir le droit d'utiliser le brevet.

Le Bixi étant fortement inspiré du vélo v de Lyon et, dans une moindre mesure, du Vélib' de Paris, pourquoi des villes voudraient-elles déboursier pour utiliser le Bixi? En raison de certaines des caractéristiques novatrices de ce vélo conçu par le designer Michel Dallaire, explique Alain Ayotte.

Beaucoup plus robustes que leurs cousins de Lyon et de Paris, les vélos sont moins susceptibles d'être vandalisés, par exemple. Alimentées par des panneaux solaires, les stations s'installent en 20 minutes, alors qu'ailleurs, les vélos doivent être reliés par des câbles électriques souterrains. Le design unique du Bixi le rend moins intéressant aux yeux des voleurs.

« Il y a plusieurs demandes d'information et de participation (à des appels d'offres) qui nous sont faites, a confirmé hier André Lavallée, responsable du transport à la Ville de Montréal. Cela n'est pas étranger à la nomination du Bixi parmi les meilleures inventions du *Time* et des Edison Awards. »

Cet intérêt survient au moment où, un peu partout dans l'île, sont installées les toutes nouvelles stations qui accueilleront les vélos Bixi dès mardi prochain, le 12 mai. La moitié des 300 stations et des 3000 vélos seront alors disponibles. Le reste devrait être déployé d'ici la fin du mois.

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a d'ailleurs invité les journalistes à l'installation de la station de l'hôtel de ville, hier. « Le Bixi est une conception et une technologie québécoise brevetée que nous pouvons exporter en Amérique du Nord », s'est-il réjoui.

Conçu par Michel Dallaire, le Bixi a été construit en collaboration avec l'entreprise du Saguenay Devinci ainsi qu'avec Rio Tinto Alcan. Il s'agit du cinquième réseau en importance en libre-service, après ceux de Paris, Lyon, Barcelone et Shanghai.

Hier, André Lavallée a réagi aux critiques liées au prix du Bixi, dont un abonnement annuel se détaille 78\$. Il a fait remarquer que la location d'un vélo pour une heure, à l'entrée de Central Park à New York, coûtait plus de 15\$. Pour l'heure, le Bixi compte environ 600 abonnés.

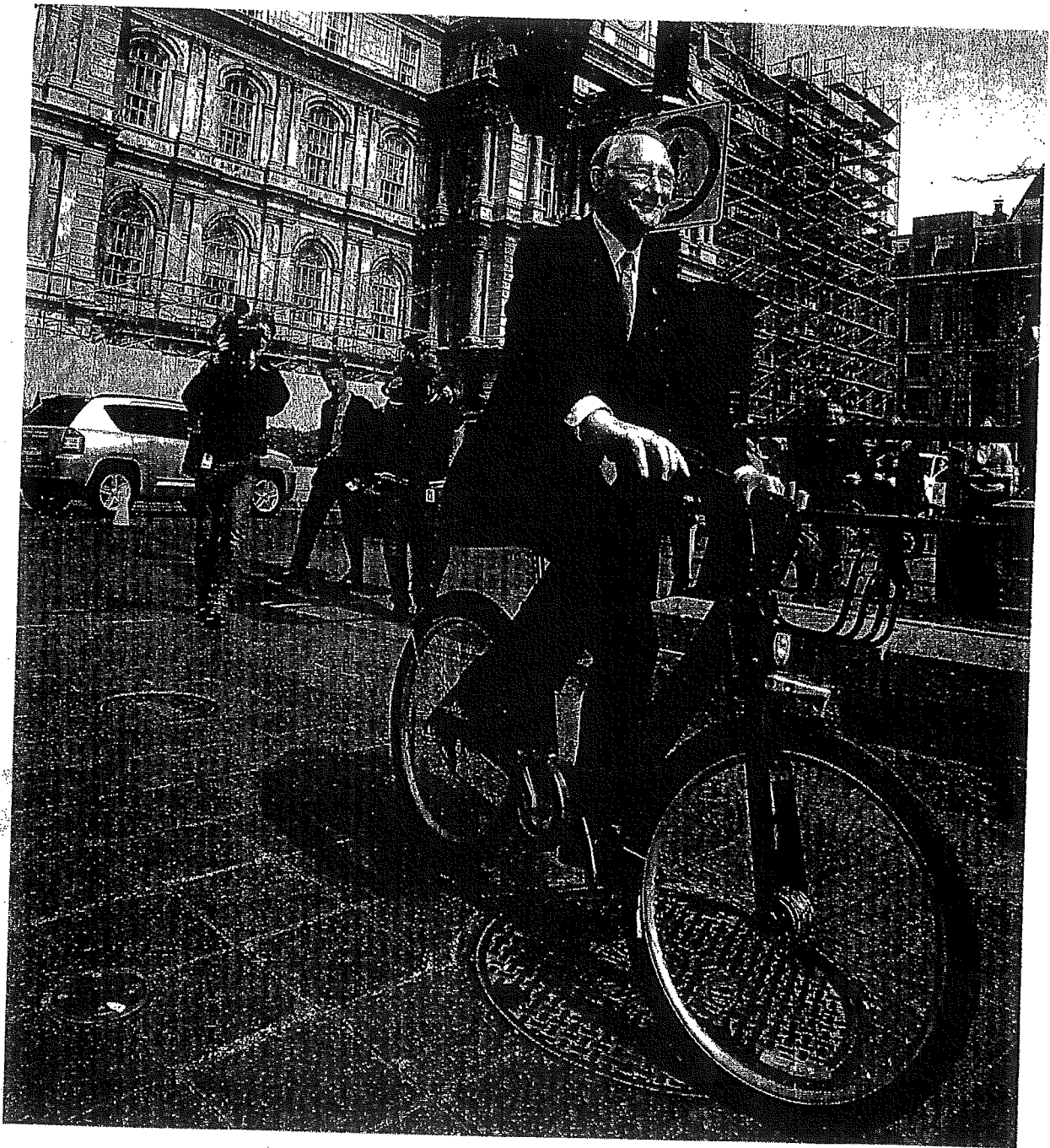


PHOTO ANDRÉ TREMBLAY, LA PRESSE

Le maire Gérald Tremblay a invité les journalistes à l'installation de la station Bixi de l'hôtel de ville, hier. Les nouveaux vélos en libre-service feront leur apparition dans les rues de Montréal mardi prochain. Déjà, plusieurs villes se montrent intéressées par le vélo conçu par le designer Michel Dallaire.

* LE DEVOIR, 6 mai 2009, A4

Bixi roulera mardi

Stationnement de Montréal poursuit ces jours-ci l'installation des 300 stations qui accueilleront les vélos Bixi dans plusieurs arrondissements montréalais. Avant même le lancement officiel du vélo en libre-service, qui est prévu pour mardi prochain, Bixi compte plus de 600 abonnés. À l'occasion de la mise en place d'une station devant l'hôtel de ville hier matin, le maire Gerald Tremblay a vanté les qualités du vélo conçu par le designer Michel Dallaire et fabriqué au Québec. Stationnement de Montréal, qui pilote le projet, souhaite exporter le concept ailleurs en Amérique du Nord. Plusieurs villes comme New York, Boston, Los Angeles et Toronto ont déjà manifesté leur intérêt pour le vélo Bixi et le système de bornes fonctionnant à l'énergie solaire. À la suite d'un appel d'offres, Bixi s'est d'ailleurs classé parmi les cinq finalistes dans le cadre d'un projet d'implantation de vélos en libre-service à Londres. — *Le Devoir*

THE GAZETTE, 6 mai 2009, A7

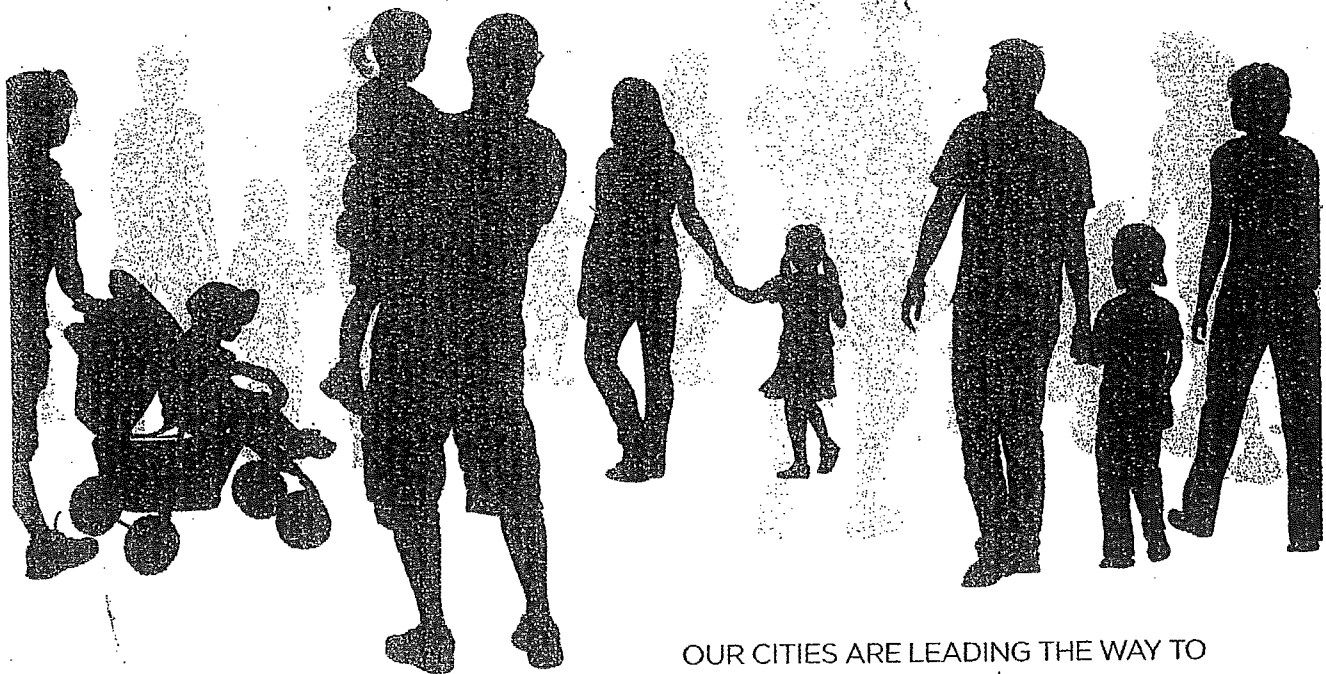
A BIG WHEEL AT CITY HALL



PIERRE OBENDRAUF THE GAZETTE

TOOLING AROUND Montreal Mayor Gérald Tremblay takes a bicycle for a spin at Place Jacques Cartier yesterday to help promote Bixi, the city's bike-rental service that is to open May 15.

Canada's **GREENEST CITIES** OF **TOMORROW**



OUR CITIES ARE LEADING THE WAY TO
A CLEANER URBAN FUTURE. FIND OUT
WHICH ONES WILL GET THERE FIRST.
YOU'RE IN FOR A FEW SURPRISES.

By Lisa Murphy

Montreal

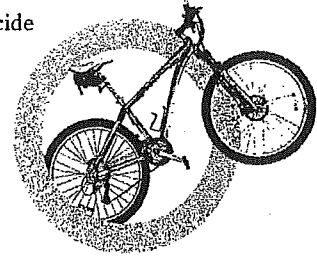
POPULATION: 3,635,571

THE MOST BIKE-FRIENDLY CITY IN THE NATION

Two wheels may be better than four when you live in Montreal. After all, the city is doubling its bike paths from 400 to 800 kilometres and introducing a public bike program, Bixi, in the downtown core this month. What's more, Montreal is spending millions of dollars on public transit, including subway extensions and rail development, in an effort to boost ridership to a full eight percent of the population by 2012.

"They understand the importance of transforming the city's energy consumption cycle—especially of fossil fuels," says Thomas Duchaine of Equiterre in Quebec City. "This is fundamental in order to determine how green a city can be."

Fewer cars on the road, some of the strongest air-quality and pesticide regulations in North America, and major strides toward reducing airborne benzene and particulate pollution will offer a breath of fresh air. As for its plans to implement a drinking water conservation bylaw and to ensure that at least eight percent of Montreal consists of protected environments promoting bio-diversity? Environmentalists say, oui, oui, oui!



Depuis son lancement

Le BIXI a été utilisé un million de fois

LA PRESSE CANADIENNE

Le BIXI, le système de vélo en libre-service montréalais, célèbre un nouveau jalon : il a été utilisé un million de fois depuis que le premier vélo a commencé à rouler dans les rues de la métropole.

Ce millionième déplacement en BIXI a été effectué le 22 octobre.

Le président de la société de vélo libre-service, Alain Ayotte, a déclaré que la popularité du BIXI a dépassé les attentes, lors de sa toute première saison. Pour lui, c'est un signe que les Montréalais se sont rapidement approprié le BIXI, un bien public, et qu'ils le considèrent comme tel.

Il est désormais possible de trouver 5000 vélos dans 400 stations réparties dans 8 arrondissements de la Ville de Montréal. Pas moins de

300 vélos avaient été mis en service lors de la phase initiale. M. Ayotte a indi-

qué que, vu le succès connu par ce moyen de transport, la Ville de Montréal avait devancé à juillet l'implantation de la phase 2.

Le maire de Montréal, Gérald Tremblay, a déclaré par voie de communiqué

que le BIXI contribue à améliorer la qualité de vie des Montréalais, à faire de Montréal une métropole durable et à assurer son rayonnement au niveau international.

Les vélos BIXI seront retirés graduellement des rues de la ville à partir du 1^{er} novembre, en commençant par les stations les moins populaires. Le reste des vélos ira hiverner d'ici la fin du mois de novembre.

Pendant la saison hivernale, les responsables du système feront le bilan et réfléchiront aux prochaines améliorations possibles.

Selon M. Ayotte, l'objectif du système est d'atteindre l'autofinancement en trois ans. Il a indiqué que le système est en voie d'y arriver.

Il est désormais possible de trouver 5000 vélos dans 400 stations réparties dans 8 arrondissements de la Ville de Montréal.

Un million de déplacements en Bixi

■ La saison se termine le 15 novembre

(Agence QMI) Le cycliste qui a effectué le millionième déplacement en Bixi à Montréal, hier, aime bien ces vélos en libre-service, mais avoue qu'il y manque un dispositif crucial aux usagers qui, comme lui, l'utilisent pour se rendre au bureau chaque matin.

« Il faudrait qu'ils y installent un dispositif pour tenir notre café », affirme Van Phuc Anh Phung en toute sincérité. Selon lui, cet ajout ferait le bonheur de tous ceux qui, comme lui, doivent piloter leur Bixi d'une seule main, quotidiennement.

« Nous allons analyser les commentaires que nos usagers nous ont faits et qu'ils continuent de faire par l'entremise de notre site web pour améliorer les vélos », soutient Alain Ayotte, président de la Société de vélo libre-service.

Presque parfaits

Bien que les vélos soient extrêmement solides, les paniers qui se situent devant le guidon semblent être plutôt frêles, plusieurs de ceux-ci ayant été brisés.

« Il y aura de nouveaux paniers l'été prochain sur nos Bixi », ajoute M. Ayotte sans toutefois préciser les changements qui y seront apportés.

Comme l'Agence QMI l'annonçait au début du mois de septembre, la saison de Bixi se terminera le 15 novembre.

Selon la Société de vélo libre-service, les stations les moins fréquentées seront retirées du paysage montréalais dès le 1er novembre.



PHOTO AGENCE QMI

■ Van Phuc Anh Phung a été le millionième cycliste qui a effectué un déplacement en Bixi.

24 Heures, 16 décembre 2009, 25

MERCI MONTRÉAL

La première saison de BIXI est déjà terminée. Et en quelques mois seulement, BIXI est devenu la coqueluche des Montréalais.

Merci à ses artisans. C'est grâce à la créativité et l'ingéniosité de ses créateurs, à la passion des gens qui le fabriquent, qui en font l'entretien, à l'engagement de ceux qui le gèrent et l'administrent, des gens et des compagnies de partout au Québec, que BIXI est maintenant reconnu comme le meilleur système de vélo en libre-service au monde.

Merci aussi à tous les membres de l'administration municipale, élus et employés de la Ville qui, depuis les premiers jours, ont eu l'audace d'y croire et ont apporté leur soutien indéfectible.

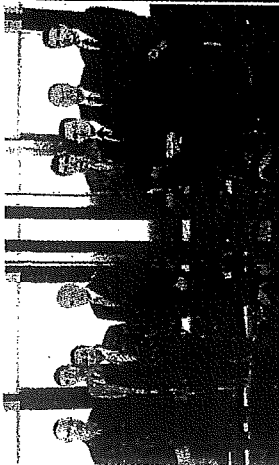
Mais surtout, un immense **merci** à vous tous, les membres de la communauté BIXI, pour ce magnifique succès. BIXI est maintenant à vous. Il vous appartient. Soyez-en fiers.

Merci. Et au printemps prochain!



Montréal 

Rio Tinto Alcan



FASKEN MARTINEAU : Montréal
Conseils juridiques et brevets



LE GROUPE POITRAS : Québec
Fabrication des structures d'affichage



OUTIL PAC : Ville Mont-Royal
Fournisseur d'outillage et composantes mécaniques



FONDERIE LEMOLTECH : Princeville
Moulage des points d'ancrage



LES INDUSTRIES FOURNIER : Theford Mines
Fabrication des pavés techniques



RIO TINTO ALCAN : Montréal
Commanditaire principal et fournisseur d'aluminium



GROUPE COMMANCY - VJ : Vaudreuil-Dorion
Fabrication des composantes de sécurité



MICHEL DALLAIRE DESIGN INDUSTRIEL : Montréal
Design industriel du système



ROBOTICS DESIGN : Montréal
Consultant en robotique



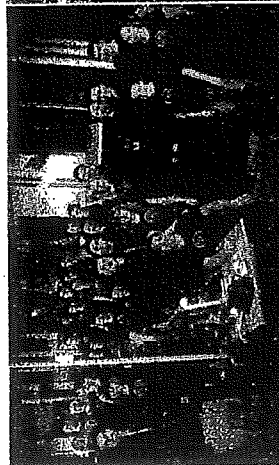
KAMEK : Baie-d'Urfe
Fabrication des composantes plastiques



MORROW : Montréal
Publicité, communications et stratégie Internet



STATIONNEMENT DE MONTRÉAL : Montréal
Membres du conseil d'administration



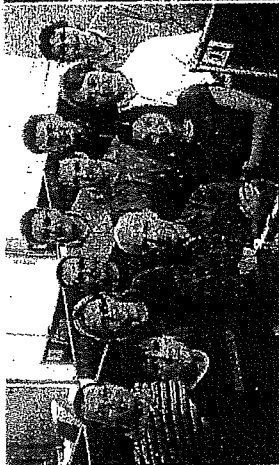
8D TECHNOLOGIES : Montréal
Plateforme technologique, logicielle
et matérielle



B3CG : Saint-Eustache
Assemblage des composantes électroniques



CYCLOCHROME : Montréal
Réparation et entretien des vélos



ALTUS GÉOCOM : Montréal
Étude de marché et d'implantation



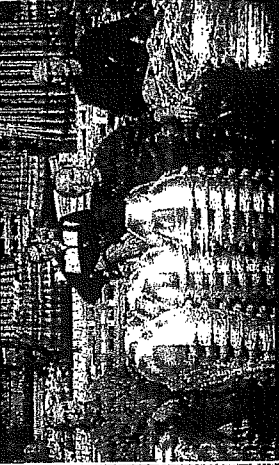
CDEC ROSEMONT-PÉTITE-PATRIE : Montréal
Organisme de parrainage de CycloChrome



DÉCALCOMANIE ARTISTIC : Montréal
Fabrication d'autocollants



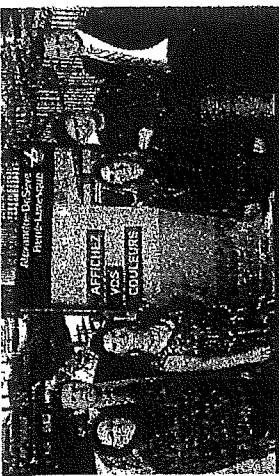
ARTMETCO : Montréal
Fabrication de la borne



CIF MÉTAL : Theford Mines
Moulage des points d'ancrage



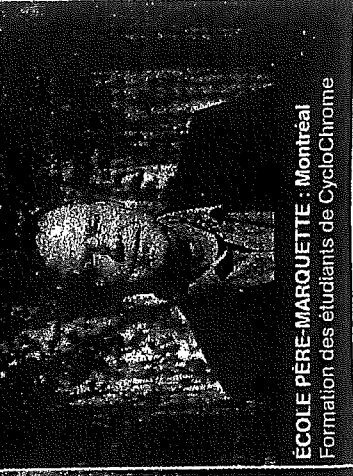
DUONS : Montréal
Assemblage des composantes électroniques



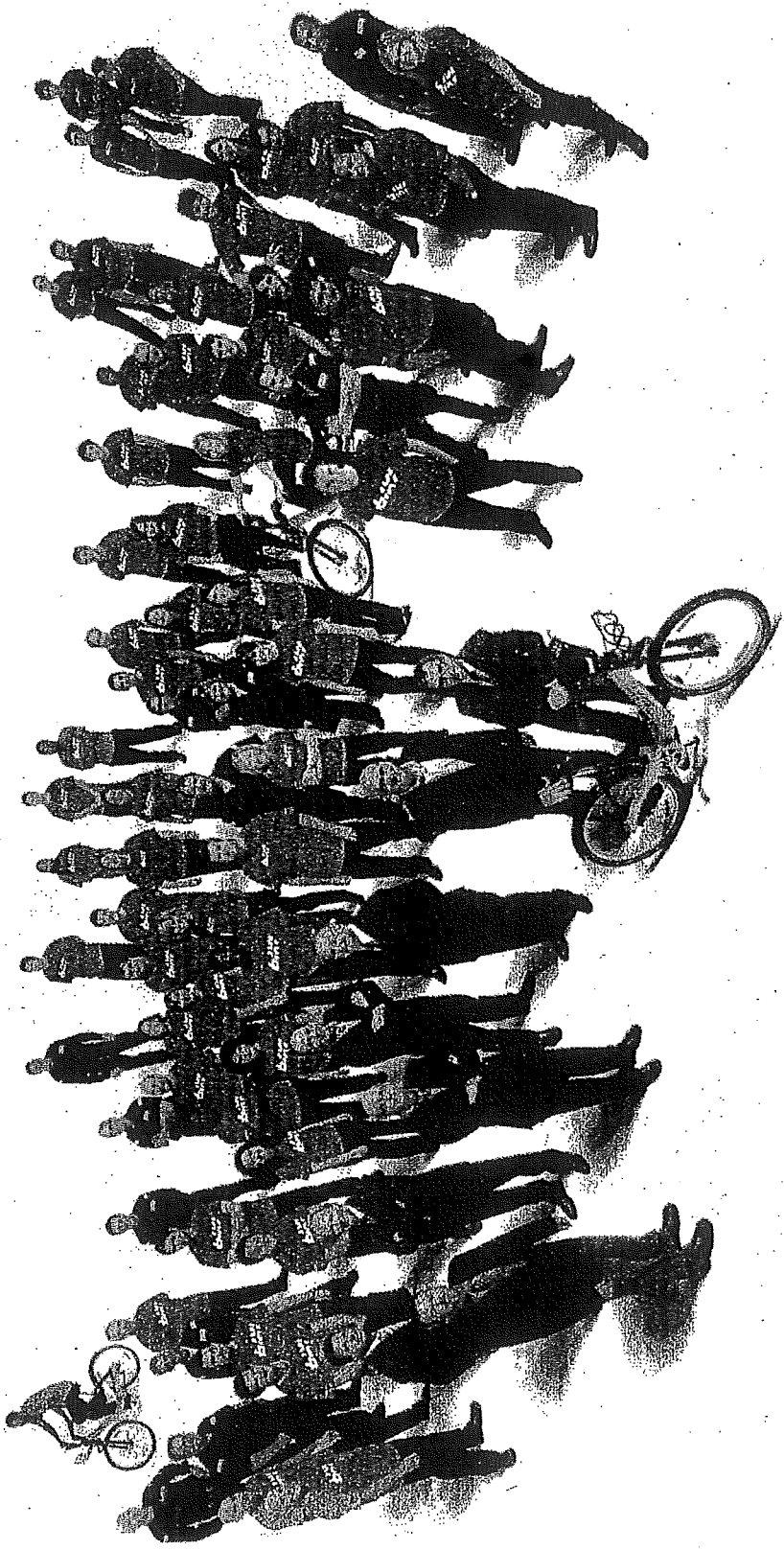
ASTRAL MÉDIA AFFICHAGE : Montréal
Affichage publicitaire



CYCLES DEVINCI : Saguenay
Fabrication des vélos



ÉCOLE PÈRE-MARQUETTE : Montréal
Formation des étudiants de CycloChrome



MÉTRO, 16 décembre 2009, 7

Montréal a l'une des meilleures pistes cyclables du monde, selon le *Time* Le magazine américain *Time* a classé la piste cyclable reliant le marché Atwater au parc René-Lévesque, à Lachine, au troisième rang mondial des meilleures pistes de vélo urbaines.

MÉTRO

3^e

Peinture des cadres

Une autre entreprise d'ici en profitera

CHICOUTIMI (DA). - Ce contrat remporté par Devinci amènera d'autres retombées dans la région. L'entreprise jonquéroise RSM Revêtement aura le mandat d'appliquer la peinture sur les cadres, les fourches et les pare-chaînes des vélos urbains Bixi.

La directrice de Revêtement sur métaux qui se spécialise dans l'application de peinture en poudre sur des surfaces métalliques, Marlène Deveaux, avait le sourire facile lorsque jointe par Le Quotidien en fin de journée. Pour elle, dans un contexte difficile, il s'agit d'un

contrat d'importance qui arrive à point. « Vous ne pouvez pas vous imaginer à quel point nous sommes contents », a-t-elle lancé à l'autre bout du fil.

Elle explique que le partenariat entre les deux entreprises régionales dure depuis le mois de février lorsque Devinci avait obtenu le contrat des bicyclettes Bixi pour Montréal. Marlène Deveaux espère maintenant que son partenaire d'affaires décrochera d'autres contrats dans d'autres villes. « On souhaite que ça va durer longtemps », indique la directrice avec enthousiasme. □

Succès de Devinci

Lucien Gendron se réjouit

HUGO DUCHAÎNE

hduchaine@lequotidien.com

CHICOUTIMI - Le directeur général du Centre québécois de recherche et de développement de l'aluminium (CQRDA), Lucien Gendron, se dit très fier du succès qu'obtient Cycles Devinci avec le Bixi.

« Nous sommes partenaires avec Devinci depuis 10 ans, le CQRDA les a toujours supportés et aidés dans leurs projets et nous nous sentons donc très concernés par cette nouvelle fantastique! », déclare Lucien Gendron.

« Avec ces nouveaux contrats à Londres et à Boston, Devinci devient l'un des plus gros fabricants de

vélos libres dans le monde, et tout ça, à partir de notre région.

Il faut rendre hommage à Félix Gauthier, le président de Cycles Devinci, pour sa persévérance et son travail acharné », affirme avec enthousiasme M. Gendron.

« On entend souvent dans la région des gens se demander s'il est possible d'être performant et précurseur dans la transformation de l'aluminium. Cette récente nouvelle est la preuve concrète que c'est possible et qu'il faut croire en nos capacités. Il y a dix ans, si on avait dit que la région s'imposerait en transformation de l'aluminium et que l'on y retrouverait l'un des plus gros fabricants de vélos libres dans le monde, on se serait fait traiter de "bande

de sautés" », souligne le directeur général du CRDQA.

Selon Lucien Gendron, le CRDQA et Cycles Devinci visaient les mêmes objectifs et le travail accompli depuis plusieurs années avec le Bixi donne à l'aluminium une place significative dans un nouveau marché.

« Au CRDQA, nous avons une équipe technique, composée d'Édith Villeneuve et Maurice Duval, qui a reçu et bonifié le projet de Devinci. Ensuite, nous avons offert beaucoup de financement pour son développement et enfin, nous avons pu mettre Devinci en contact avec les bons experts et les bons acheteurs », explique M. Gendron, sur le partenariat entre le CRDQA et Cycles Devinci.

Lucien Gendron croit fermement que le succès qu'obtient Devinci partout dans le monde est la preuve qu'il faut faire plus de place aux jeunes. « Ils n'ont pas peur de la mondialisation, les jeunes sont ceux qui apportent des idées nouvelles sur la table, il faut les écouter et les encourager », raconte-t-il. □

« C'est une très bonne journée pour Devinci »

- Félix Gauthier

DAVE AINSLEY

dainsley@lequotidien.com

CHICOUTIMI - Les Londoniens et les Bostoniens rouleront bientôt sur des vélos fabriqués à Chicoutimi. L'entreprise Devinci a obtenu l'important contrat de fabrication de 8500 bicyclettes urbaines Bixi pour les deux grandes villes. Ce contrat consolidera les 70 emplois déjà existants et devrait en créer de nouveau à l'atelier situé dans le parc industriel de Chicoutimi.

Le président de Cycles Devinci, Félix Gauthier, n'était pas peu fier hier d'avoir remporté l'appel d'offres. Il explique que ce contrat apportera 36 000 heures de travail supplémentaires pour les employés. S'il n'est pas encore en mesure de quantifier ce chiffre en emplois, il signale qu'il s'agit d'un contrat d'importance qui lui ouvre les portes non seulement de l'Europe, mais aussi de l'Amérique du Nord. Pour Félix Gauthier, le concept Bixi est maintenant sur la carte.

« C'est une très bonne journée pour Devinci », lançait fièrement l'homme d'affaires chicoutimien lors d'une entrevue téléphonique avec Le Quotidien hier après-midi.

En plus des emplois en jeu, ce contrat de 8500 bicyclettes urbaines Bixi à Londres (6000) et Boston (2500) aura des répercussions immédiates pour l'entreprise régionale. Félix Gauthier annonce qu'il vise déjà d'autres contrats dans plusieurs villes en Amérique du Nord et en Europe.

« Il y a d'autres villes dans la

mire, précise Félix Gauthier. Ça risque maintenant d'aller très vite. »

C'est la ville de Montréal qui a réussi à vendre le concept Bixi aux deux grandes villes. Devinci agit donc comme sous-traitant uniquement pour la fabrication des vélos. Même si la marque Devinci ne circulera pas, Félix Gauthier mentionne qu'il s'agit d'une reconnaissance prestigieuse pour l'entreprise chicoutimienne. Pour Londres, Devinci se trouvait en compétition avec deux autres fabricants.

Si son entreprise a remporté la mise, Félix Gauthier croit que c'est surtout en raison de la haute qualité du produit offert par Devinci. Ses employés avaient travaillé plus tôt cette année à la conception du vélo dont 3000 unités sont en circulation depuis mai à Montréal.

Une expertise qui place Devinci devant ses concurrents. « On a la Rolls-Royce des vélos urbains, annonce fièrement Félix Gauthier. C'est ce qui me fait le plus plaisir. Ils ont choisi le meilleur vélo. »

Un autre casse-tête débute dès aujourd'hui pour Félix Gauthier. Il doit maintenant apporter des modifications à son atelier de la rue Manic. Le président de Devinci prévoit également acheter un local qui pourrait

servir de centre de distribution. Même s'il sait qu'il devra débours des sommes importantes pour cette phase d'expansion, M. Gauthier sera bien content de débours pour la réussite de ce projet. « Quand on a le moyen de ses ambitions, c'est un beau problème », mentionne-t-il.

La fabrication des vélos Bixi devrait commencer d'ici octobre. La livraison débutera dès février pour se terminer en mai. □

Bixi part à la conquête du monde

Le système de vélos en libre-service aura bientôt des antennes à Londres et Boston

LISA-MARIE GÉRAVAIS

Tout roule pour Bixi, qui fera désormais partie du paysage de Londres et de Boston. Mines réjouies, le maire de Montréal, Gerald Tremblay, et le responsable du plan de transport, André Lavallée, ont annoncé hier l'obtention de ces deux importants contrats pour la mise en place du système de vélos en libre-service, y compris la fabrication de plus de 8000 vélos au total. *«C'est une excellente nouvelle. C'est la reconnaissance du fait que Montréal devient une référence internationale, avec la création de Bixi, mais surtout que Montréal devient une ville modèle pour le transport actif»*, a dit le maire lors d'un point de presse. Il a souligné que Bixi était un bel exemple du savoir-faire québécois, soit du designer Michel Dallaire et de ses associés, de 8D Technologies, mais également de Cycle Devinci, les fabricants du vélo.

À Londres, un contrat est octroyé à Serco Group qui travaillera en partenariat avec Bixi, pour doter la ville du Big Ben de 6000 vélos, de 400 stations et de 10 000 points d'ancrage. Des petits changements affecteront légèrement le design du vélo, notamment l'inversion des freins sur les poignées, et Bixi ne s'appellera pas nécessairement Bixi. *«Mais je peux vous assurer que personne ne va mettre en doute qui était son père et sa mère»*, a lancé Roger Plamondon, président du CA de la Société de vélo en libre-service.

En revanche, à Boston, le système sera carrément exporté dans le centre-ville puisque

Bixi a obtenu le mandat d'implantation et d'exploitation de 2500 vélos, de 290 stations et de 3750 points d'ancrage. S'apprêtant à entamer des négociations avec le Metropolitan Area Planning Council (MAPC) pour étendre le réseau à 5000 Bixi dans les arrondissements et en périphérie de Boston, la Ville de Montréal n'a pas voulu chiffrer les retombées d'un tel projet pour protéger son avantage compétitif dans la course aux appels d'offres.

Retombées

La Ville confirme néanmoins que certaines activités de Bixi à

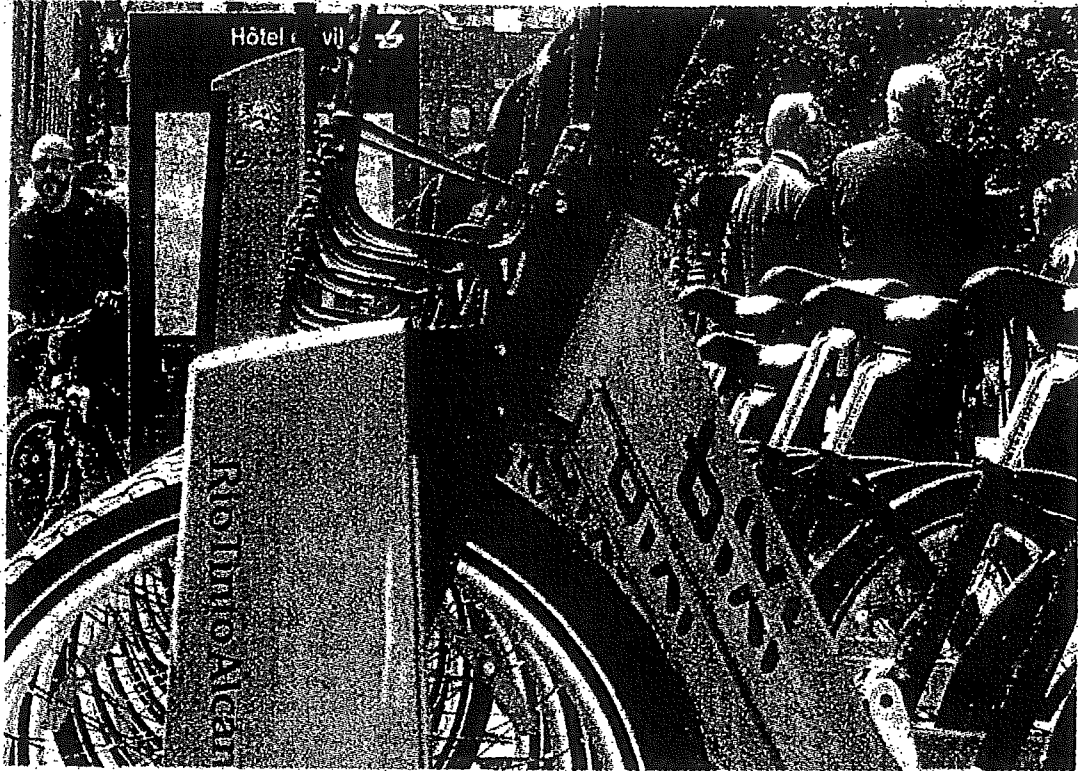
Boston seront centralisées à Montréal, notamment le centre d'appels du service à la clientèle, ce qui créera une quarantaine d'emplois permanents. *«Mais à ça, il faut ajouter les emplois qui sont créés à Saguenay, où sont fabriqués les vélos, à Thetford, où sont fabriquées les bornes, mais aussi dans l'ensemble du Québec. C'est surtout une visibilité extraordinaire pour notre savoir-faire montréalais en matière de design pour fabriquer des outils nouveaux et novateurs»*, a insisté André Lavallée.

Des pourparlers se poursuivent avec d'autres villes ailleurs

dans le monde afin d'exporter le concept maintes fois primé, dont le brevet est détenu par Stationnement Montréal, mais la Ville n'a pas voulu en dire davantage. Elle a néanmoins confirmé que, dès la semaine prochaine, quelques Bixi seront en essais libres à New York dans un quadrilatère entourant Time Square fermé à la circulation.

Bixi et des émules de la bicyclette montréalaise devraient être prêtes à prendre d'assaut les rues de Londres et de Boston dès l'an prochain.

Le Devoir



JACQUES NADEAU LE DEVOIR

Bixi est un bel exemple du savoir-faire québécois, soit du designer Michel Dallaire et de ses associés, de 8D Technologies, mais également de Cycle Devinci, les fabricants du vélo.

BIXI: le système québécois vendu à Londres et à Boston

Nouvelles générales - Société

Écrit par Valérie Dufour

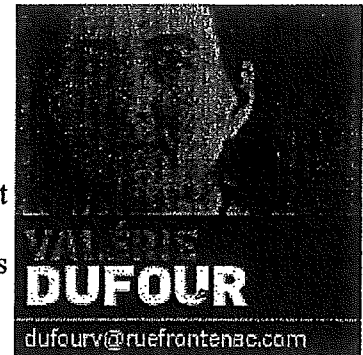
Mercredi, 12 août 2009 13:07

Mise à jour le Mercredi, 12 août 2009 17:35

Y a pas que Montréal qui est BIXI, Londres et Boston aussi. Les deux mégapoles ont annoncé mercredi qu'elles avaient acheté le système québécois de vélos libre service.

Dans le cas de la capitale anglaise, la société Transport of London a octroyé un contrat à la firme Serco et à BIXI pour l'implantation de 6 000 vélos, 400 stations et 10 000 points d'ancrage. Le réseau *british* portera le nom de London Cycle Hire Scheme (LCHS).

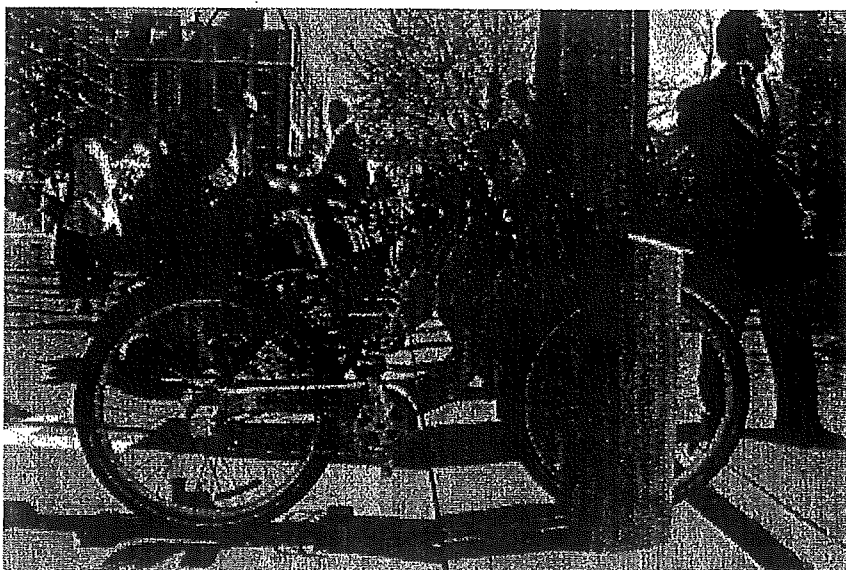
Le Metropolitan Area Planning Council de la Ville de Boston a également décidé de faire le saut BIXI pour desservir la métropole et examiner la possibilité d'étendre le service aux villes limitrophes. Quelque 2 500 vélos BIXI seront mis en service dans les rues de la ville (et l'expansion ajouterait 5 000 autres vélos), et le système comptera 290 stations et 3 950 points d'ancrage.



« BIXI contribue au rayonnement international de Montréal », a déclaré le maire de Montréal, Gérald Tremblay, par voie de communiqué.

« Montréal, avec son système BIXI, se positionne véritablement comme leader en matière de solutions de transport actif pour les villes et comme la nouvelle référence internationale en matière de vélo en libre service », a renchéri le responsable du transport au comité exécutif de la Ville, André Lavallée.

« Nous savions dès le début que notre produit était unique et gagnant et nous avons rapidement élaboré un plan de commercialisation de notre système sur l'ensemble des marchés locaux comme internationaux, dont nous récoltons les premiers fruits aujourd'hui », a pour sa part estimé le président du conseil d'administration de la Société de vélo en libre service, Roger Plamondon.



Le concept BIXI a séduit de grandes métropoles comme Londres et Boston. Photo d'archives Luc Laforce

Un demi-million de déplacements à Montréal

Depuis son lancement en mai dernier, les Montréalais ont cumulé près d'un demi-million de déplacements et parcouru plus de 3,5 millions de kilomètres. Le système BIXI compte 8 500 membres et 77 000 utilisateurs occasionnels.

« Si le concept BIXI a séduit de grandes métropoles comme Londres et Boston, c'est qu'il témoigne de la qualité du savoir-faire montréalais tant pour ce qui est de l'originalité du design de ses équipements que de l'innovation technologique de son système de bornes informatisées », a souligné le président et chef de la direction de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Michel Leblanc.

La Ville de Montréal a versé 15 M\$ à Stationnement Montréal pour mettre en place ce système de vélo en libre service. Via la Société de vélo en libre service, l'organisme est actuellement en négociation pour vendre son produit aux villes de Lisbonne (Portugal) et New York.

À la conquête du monde

■ Les Bixi bientôt dans les rues de Boston et de Londres

PC | Le système de vélos en libre-service Bixi, lancé à Montréal au mois de juin, part à la conquête de l'international et prendra les villes de Londres et Boston d'assaut, a annoncé hier le maire de la ville Gérald Tremblay.

«C'est une excellente nouvelle. C'est la reconnaissance que Montréal devient une référence internationale, avec la création du Bixi, mais surtout que Montréal devient une ville modèle pour le transport actif», s'est réjoui le maire Tremblay.

Au départ, 2500 vélos seront mis en service au centre de la ville de Boston, qui comptera 290 stations et 3750 points d'ancrage.

Des négociations seront également menées avec les arrondissements qui bordent le cœur de la ville afin de desservir une plus grande périphérie. Jusqu'à 5000 bicyclettes pourraient être réparées dans la ville du nord-est des États-Unis.

Quelques différences

«L'ensemble du système Bixi débarque à Boston», a résumé le président de la Société de vélo en libre-service, Roger Plamondon, puisque le système sera le même qu'à Montréal, contrairement à celui de Londres.

Les bicyclettes et les bornes seront visibles dans la ville et le centre d'appels sera centralisé à Montréal, qui recevra les appels à la clientèle des usagers de Boston.

Une quarantaine d'emplois seront donc créés dans la métropole québécoise, sans compter les retombées dont jouira la compagnie Cycle Devinci, qui fabrique les bicyclettes au Saguenay.

Outre-Atlantique, Montréal s'est trouvé un partenaire à Londres, qui s'occupera de la mise en place du concept dans la capitale anglaise, qui comptera 400 stations et 10000 points d'ancrage.

La société Transport For London, l'équivalent de la STM montréalaise, a signé un contrat avec la firme Serco Group qui, de pair avec Bixi, concevra, mettra en place et opérera le nouveau système de libre-service londonien.

Les 6000 vélos et les bornes seront néanmoins également fabriqués au Québec. Mais même si le concept esthétique du Bixi sera essentiellement le

même, les freins des bicyclettes destinées aux Londoniens devront être inversés de poignée, différences culturelles obligent, a détaillé M. Plamondon.

À l'instar du maire Tremblay, le responsable du Plan de transport de la ville, André Lavallée, a souligné le succès du système Bixi, tout en reconnaissant les soucis techniques auxquels a été confrontée la ville, comme le vandalisme de certains points d'ancrage. «Au-delà de certains problèmes qu'on a connus au début de l'été, en date d'aujourd'hui, 3,5 millions de kilomètres ont été franchis par Bixi (...) et 500000 utilisations ont été faites depuis le lancement du vélo», a-t-il dit.

Mais au moment même où M. Tremblay vantait son Bixi, une usagère a peine à déposer son vélo sur une borne qui était abîmée, sous le regard inquiet du personnel politique du maire.

Par ailleurs, les pourparlers se poursuivent avec d'autres villes internationales afin d'exporter le concept du Bixi, mais M. Lavallée n'a pas voulu en dire davantage pour le moment.



PHOTO D'ARCHIVES

■ Le maire Gérald Tremblay se dit réjoui de la nouvelle percée du Bixi.

MONTRÉAL



PHOTO D'ARCHIVES

■ Le Bixi poursuit son ascension et réussit même à séduire des producteurs d'outre-Atlantique.

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE BIXI

À la conquête de l'international

MONTRÉAL | Le système de vélos en libre-service Bixi, lancé à Montréal au mois de juin, part à la conquête de l'international et prendra les villes de Londres et Boston d'assaut, a annoncé le maire de la ville, **Gérald Tremblay**, hier.

MARIE VASTEL
LA PRESSE CANADIENNE

« C'est une excellente nouvelle. C'est la reconnaissance que Montréal devient une référence internationale, avec la création du Bixi, mais surtout que Montréal devient une ville modèle pour le transport actif », s'est réjoui le maire Tremblay.

Au départ, 2 500 vélos seront mis en service au centre de la ville de Boston, qui comptera 290 stations et 3 750 points d'ancrage.

Des négociations seront également menées avec les arrondissements qui bordent le cœur de la ville afin de desservir une plus grande superficie. Jusqu'à 5 000 bicyclettes pourraient éventuellement être répartis dans la ville du nord-est des États-Unis.

« L'ensemble du système Bixi débarque à Boston », a résumé le président de la société de vélo en libre-service, **Roger Plamondon**, puisque le système sera le

même qu'à Montréal, contrairement à celui de Londres.

Centralisé à Montréal

Les bicyclettes et les bornes seront visibles dans la ville, et le centre d'appels sera centralisé à Montréal, qui recevra les appels au service à la clientèle des usagers de Boston.

Une quarantaine d'emplois seront donc créés dans la métropole québécoise, sans compter les retombées dont jouira la compagnie **Cycle Devinci**, qui fabrique ces bicyclettes au Saguenay.

Outre-Atlantique, Montréal s'est trouvé un partenaire à Londres, qui s'occupera de l'organisation du concept dans la capitale anglaise, qui comptera 400 stations et 10 000 points d'ancrage.

La société **Transport For London**, l'équivalent de la STM montréalaise, a signé un contrat avec la firme **Serco Group** qui, de pair avec Bixi, concevra, mettra en place et gèrera le nouveau système de libre-service londonien.

Les 6 000 vélos et les bornes seront néanmoins également fabriqués au Québec. Mais même si le concept esthétique du Bixi sera essentiellement le même, les freins des bicyclettes destinées aux Londoniens devront avoir une poignée inversée, différences culturelles

obligent, a détaillé **M. Plamondon**.

À l'instar du maire Tremblay, le responsable du plan de transport de la Ville, **André Lavallée**, a souligné le succès du système Bixi, tout en reconnaissant les soucis techniques auxquels a été confrontée la Ville, comme le vandalisme de certains points d'ancrage.

« Au-delà de certains problèmes qu'on a connus au début de l'été, en date d'aujourd'hui, 3,5 millions de kilomètres ont été franchis par Bixi (...) et 500 000 utilisations ont été faites depuis le lancement du vélo », a-t-il fait valoir.

Mais, au moment même où **M. Tremblay** vantait son Bixi, une usagère a peine à déposer son vélo sur une borne qui était abîmée, sous le regard inquiet du personnel politique du maire.

Pourparlers avec d'autres villes

Par ailleurs, les pourparlers se poursuivent avec d'autres villes internationales afin d'exporter le concept du Bixi, mais **M. Lavallée** n'a pas voulu en dire davantage pour le moment.

Le maire n'a de son côté pas souhaité chiffrer les retombées économiques de l'expansion du Bixi, expliquant que Montréal voulait protéger son avantage concurrentiel dans la lutte aux appels d'offres qu'elle livre à d'autres grandes villes.

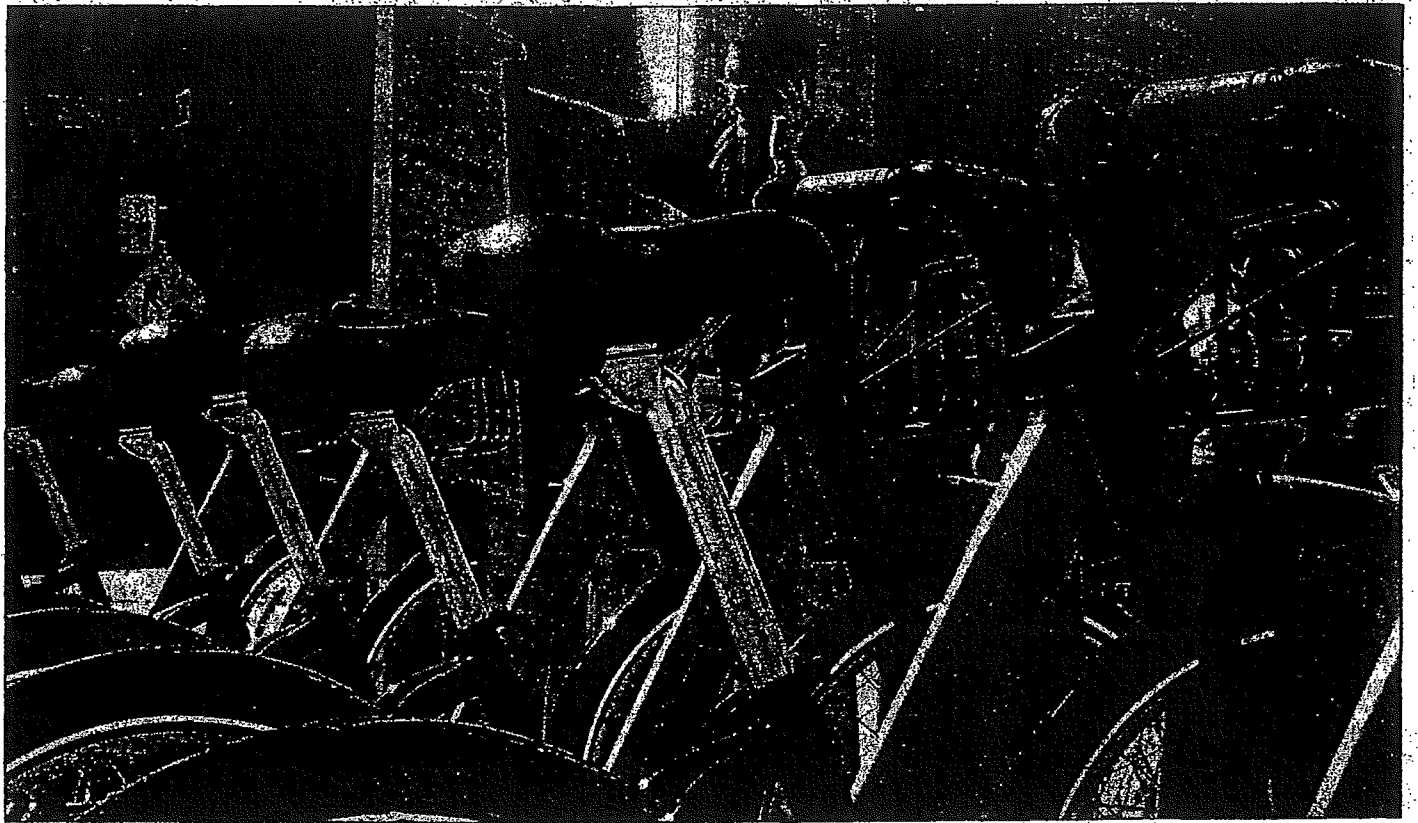


PHOTO LES ARCHIVES

■ **Quelque 6 000 vélos Bixi seront destinés aux Londoniens, et jusqu'à 5 000 bicyclettes pourraient éventuellement être réparties dans la ville de Boston.**

Bixi ira à Londres et à Boston

SARA CHAMPAGNE

Le vélo BIXI débarquera dans les rues de Londres et Boston. L'administration du maire Gérald Tremblay a réussi l'exploit de vendre à ces deux villes le nouveau concept de bicyclettes en libre-service. Et d'autres grandes villes, comme New York, pourraient bientôt emboîter le pas.

En point de presse hier midi devant l'Hôtel de Ville, rue Notre-Dame, le maire de Montréal et le responsable du Plan de transport, André Lavallée, n'étaient pas en mesure de chiffrer les retombées des ententes. Mais ils ont affirmé que 45 emplois permanents seraient créés à Montréal grâce à Boston. Sans compter tout le « rayonnement » engendré par ces rejets du modèle BIXI.

« Montréal est une ville modèle du transport actif, a dit Gérald Tremblay, visiblement heureux de parler d'autre

chose que de la controverse autour des festivals d'été. On devient reconnu internationalement grâce au BIXI. Même le *Time Magazine* l'a confirmé en plaçant le concept au 19^e rang des innovations », a-t-il rappelé.

À Londres, la nouvelle n'a pas tardé à faire la manchette des grands quotidiens, hier.

« l'envie du monde entier ». Au total, 6000 vélos seront mis en service à Londres d'ici à 2012. En comparaison, il y en aura 5000 à Montréal d'ici à la fin de l'année.

En ce qui concerne l'exploitation, la société « Transport for London » (TfL), le pendant de la Société de transport de Montréal (STM), a signé avec

« Montréal est une ville modèle du transport actif, a dit Gérald Tremblay, visiblement heureux de parler d'autre chose que de la controverse autour des festivals d'été. On devient reconnu internationalement grâce au BIXI. »

Même si certains médias n'ont pas manqué de mettre en lumière les ratés du système montréalais, implanté au printemps dernier, et le vandalisme dont il est la cible. En entrevue avec le *London Telegraph*, le maire Boris Johnson a prédit que, grâce au service, sa métropole ferait bientôt

la firme britannique Serco un contrat de 245 millions de dollars canadiens pour qu'elle assure le service durant six ans, avec possibilité de prolongation de deux ans. Les vélos seront adaptés à la conduite londonienne – les freins seront inversés – et la couleur sera probablement différente.

À Boston, l'entente est encore plus exceptionnelle parce que Montréal devient aussi maître d'œuvre du projet, avec possibilités de déploiement dans des villes limitrophes. Au départ, 2500 vélos, 290 stations et 3750 points d'ancrage seront installés dans le centre-ville de Boston. Le nombre de vélos est appelé à doubler en fonction du succès de l'affaire. Boston entend aussi bénéficier du centre d'appels centralisé de Montréal pour les déficiences.

« À ce moment-ci, je ne peux pas vous dire si les vélos seront baptisés BIXI, mais ce qui est certain, c'est qu'on saura avec précision qui sont le père et la mère des bicyclettes », a ajouté avec humour Roger Plamondon, président du conseil d'administration de la Société de vélo en libre-service.

À Times Square

Sans vouloir s'aventurer trop loin, André Lavallée,

responsable du Plan de transport et vice-président au comité exécutif, a par ailleurs annoncé que le BIXI serait prochainement en démonstration à Times Square, à New York, secteur devenu piétonnier cet été. D'autres pourparlers seraient en cours avec d'autres villes, dont Vancouver, a appris *La Presse*.

Quant à l'implantation prochaine de 2500 nouveaux BIXI à Montréal, on a expliqué que les vélos sont en cours de fabrication dans les usines de la compagnie Devinci, dans la région de Chicoutimi. Selon M. Lavallée, le système a été revu pour éviter les vols et le vandalisme. Quant aux tarifs, il n'est pas question de baisse pour l'instant. À Londres, les profits du service seront versés à TfL.



Pour joindre
notre journaliste: sara.
champagne@lapresse.ca

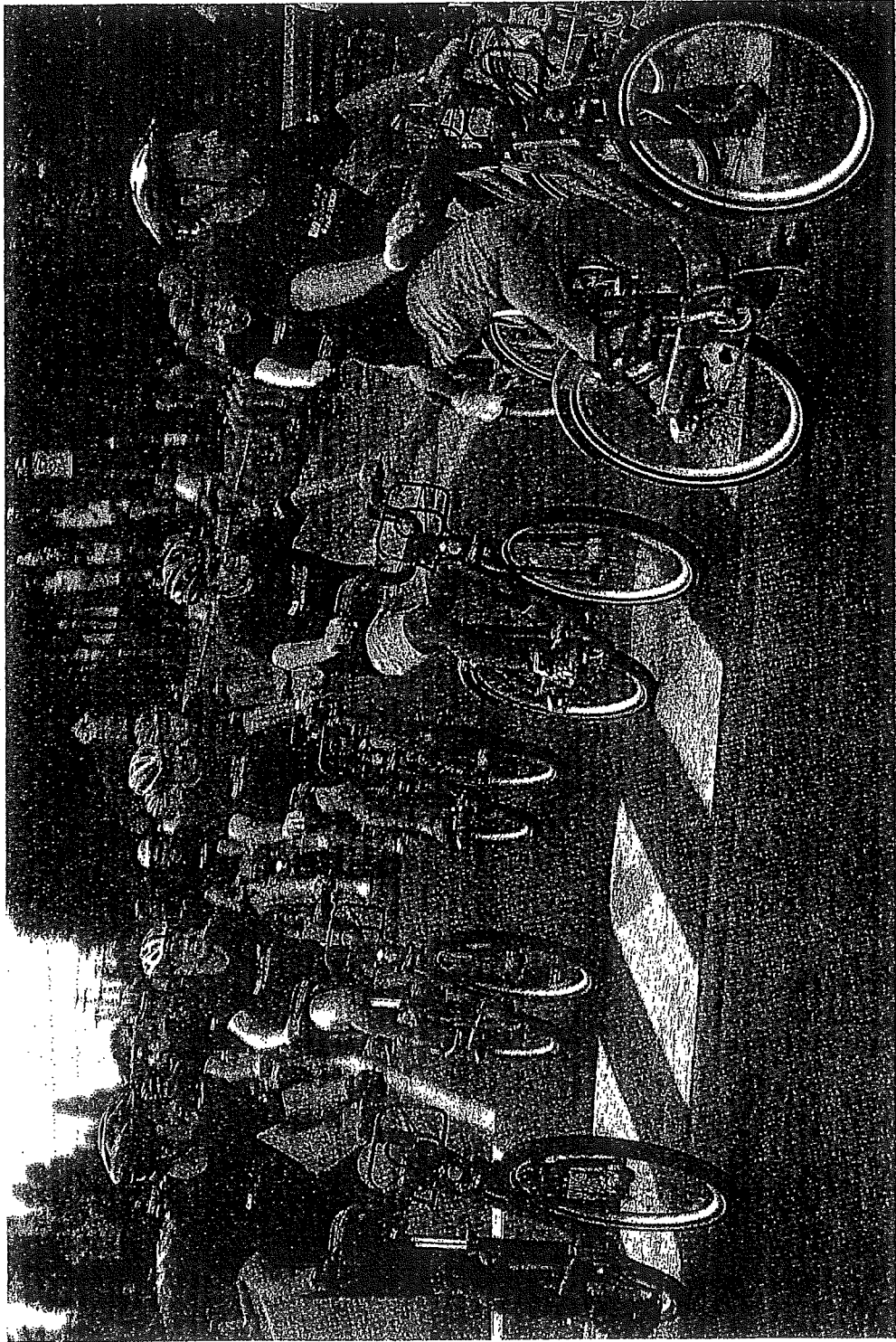


PHOTO ANDRÉ PICHETTE, LA PRESSE

Verra-t-on des courses de Bixi dans les rues de la City comme on a pu en voir une aux mardis cyclistes de Lachine, la semaine dernière?

MADE IN MONTREAL

Bixi bikes ride path to Boston

AND LONDON, TOO

Manufacturing, support
will remain in Quebec

ANNE SUTHERLAND
THE GAZETTE

The ubiquitous Bixi is going to Beantown, and jolly olde England, too.

And if all goes according to plan, our award-winning bikes could soon be on city streets in Manhattan as well.

The city of Montreal has reached agreements with Boston and London, England, to implement a version of our bike-share program. The bikes and docking stations will continue to be made in Quebec, guaranteeing at least 40 jobs in the Montreal area and more in manufacturing plants in Saguenay and Thetford Mines.

And in a twist, the Bixi call centre in Montreal will be beefed up to handle customer complaints coming from Boston.

"It's not just job creation. This enhances the credentials of the designers of Bixi," Montreal Mayor Gérald Tremblay said.

"There are patents on Bixi and the technical aspects like the solar-powered docking stations, so we're also exporting our knowledge," Tremblay said.

The London Cycle Hire Scheme, as that city's shared bike program is known, will offer 6,000 bikes at 400 stations in a 44-square-kilometre travel zone. The service will be available 24 hours a day, 365 days a year.

There will be some design tweaks to adapt to the London market, explained Roger Plamondon, president of Stationnement de Montréal, which oversees the Public Bike Systems Company.

Montreal Bixis have handle-bar controls for the rear brakes on the right and the front brakes on the left. The reverse is true for bikes in England, where people drive on the left side of the road.

"The brakes will have to be reversed for London, but the Bixi bike was designed with this kind of flexibility in mind," Plamondon said.

The Boston program will be run by the Metropolitan Area Planning Council and initially serve the central core of the city with 2,500 bikes and 290 stations. As more areas of Boston show interest, there is the potential to expand the program to 5,000 bikes.

Both programs should be operational next spring.

"I've heard good things about Bixi, so this is a good thing," said David Watson, the executive director of MassBike, a cycling advocacy group in Boston.

Our bikes will be going across the pond and down to the States, but will the name stick?

"We don't know if the bike programs will be called Bixi - (bike/taxi) - because we were not invited to the baptism, but we know who the mother and father are," Plamondon said.

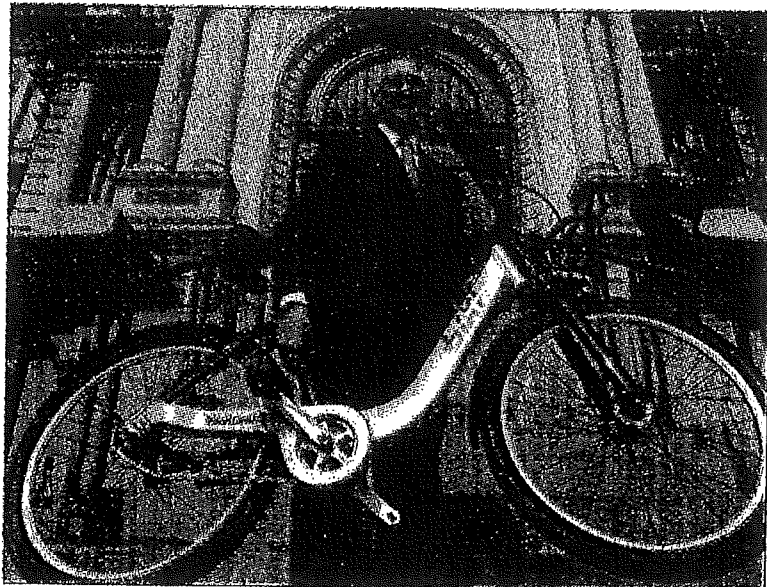
Some Bixi bikes have already done a tour of New York and there should be a pilot project for the bike-share concept in Times Square in 2010, said André Lavallée, vice-president of Montreal's executive committee and the man responsible for public transit and urban planning.

"New York is very interested and we expect public bidding this fall," Lavallée added.

Seattle has also been making inquiries and a pilot project testing the waters for Bixi in Ottawa and Gatineau is under way.

Since the launch of Bixi in May, there have been some initial glitches, such as theft and vandalism at the docking stations. Tremblay said yesterday the problems have been fixed.

asutherland@
thegazette.canwest.com



PIERRE OBENDRAUF THE GAZETTE

Mayor Gérald Tremblay with a Bixi during the program's launch in May.

New York City transport boss likes what she sees here

Praises our Bixi system

ANDY RIGA
GAZETTE

TRANSPORTATION REPORTER

Upon arriving from New York City this week, the first thing Janette Sadik-Khan did after dropping off her luggage was head for a Bixi station so she could cycle along the Lachine Canal.

"Bixi is fantastic — great bike, easy to use" Sadik-Khan, New York City's commissioner of transportation, told reporters after meeting Montreal Mayor Gérald Tremblay on Tuesday.

"It was impressive to see how quickly people have adopted Bixi," launched six weeks ago. "It's already a part of the fabric of the city."

New York is looking for a public bike-sharing system. Bixi, a creation of Montreal's parking authority, is expected

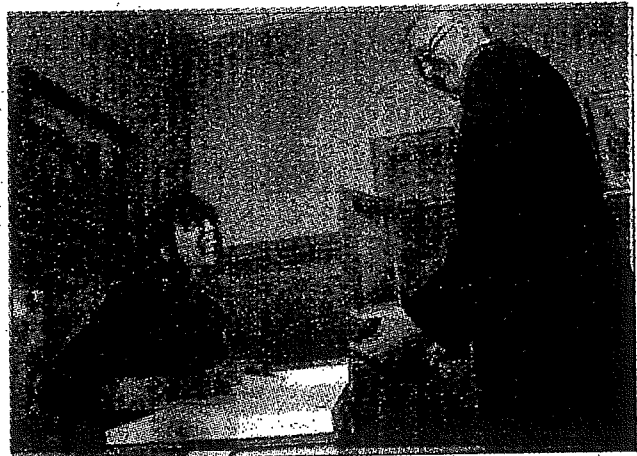
to be a contender.

Sadik-Khan, charged with making it easier for New Yorkers to get from Point A to Point B and with reducing traffic and pollution and greenhouse gases from her city's chaotic streets, is overseeing a major bike-path expansion and the transformation of a stretch of Broadway into a pedestrian mall.

After spending two days meeting with Montreal officials and touring city transportation infrastructure, Sadik-Khan said New York (population: 8.4 million) will learn from initiatives in Montreal (population: 1.8 million).

She said she was impressed with Montreal's bike-path network; the new Quartier des Spectacles, which will increase downtown green space and create pedestrian-only areas; and the new electronic signs showing the number of available spots in Old Montreal parking lots, a bid to reduce unnecessary car movements.

Montreal is also leading by



MARCOS TOWNSEND THE GAZETTE

Janette Sadik-Khan signs city hall's guest book while meeting with Montreal Mayor Gérald Tremblay on Tuesday.

example in its efforts to rethink urban highway infrastructure, she said. It removed the Park-Pine interchange, is eliminating part of the Bonaventure Autoroute and wants the massive Turcot interchange reconsidered.

"The plan for looking out at the future of the city, maybe

taking down some of the highway interchanges and really celebrating the bones of the city and actually being able to see it, is a really interesting idea," she said.

Sadik-Khan, an avid cyclist who often takes her bike to work, said "Bixi is exactly the kind of investment that a city

New York teste le Bixi à Montréal

Nouvelles générales - Environnement

Écrit par Jessica Nadeau

Mardi, 23 juin 2009 17:34

Mise à jour le Mardi, 23 juin 2009 19:31

À l'invitation de l'administration Tremblay, la commissaire au transport de la ville de New York, Janette Sadik-Khan, est venue faire un tour de ville en Bixi, lundi, avant de se rendre à l'hôtel de ville de Montréal mardi pour discuter avec le maire d'un protocole d'échanges sur les transports collectifs et actifs qui pourrait être signé dès le mois d'août.

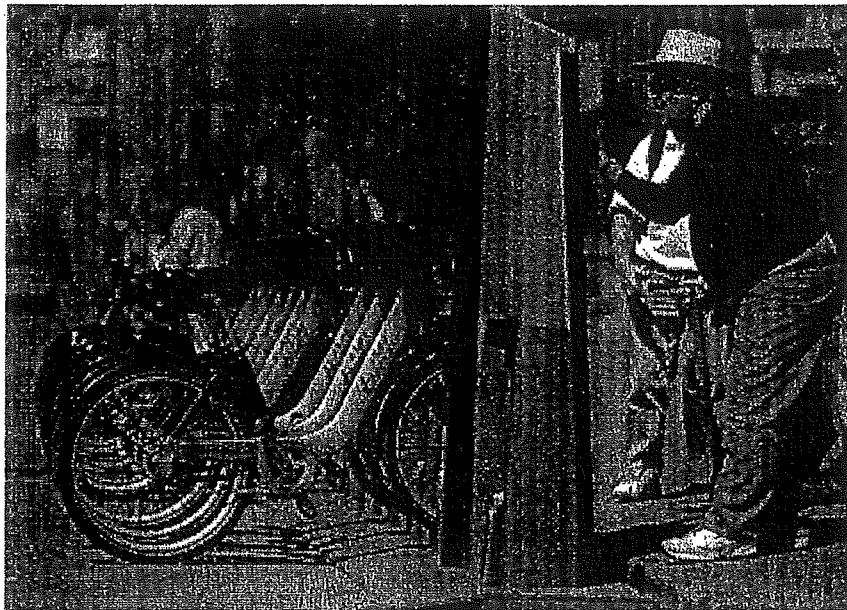
«La commissaire s'est montrée très intéressée par le Bixi», soutient André Lavallée, vice-président du comité exécutif de la ville de Montréal et responsable du Plan de transport, de l'aménagement urbain, du patrimoine et du design, qui a accompagné la fonctionnaire pendant les 24 heures qu'elle a passées dans la métropole.

«Elle a dit textuellement que c'était un système extraordinaire; sans doute — et de loin — le produit le plus avancé existant dans le domaine.»

Selon M. Lavallée, New York est très intéressée à se doter d'un service de vélos en libre-service, et celui du Bixi a fortement impressionné la commissaire, notamment après qu'elle eut visité l'atelier de Bixi et discuté de tous les aspects techniques avec les responsables.

New York se joint ainsi à Boston, à Londres et à Minneapolis, qui avaient manifesté leur intérêt pour le Bixi après que le *Times Magazine* eut élu le Bixi 19^e invention de l'année 2008 et que le vélo eut reçu le prestigieux Edison Award en avril dernier.





New York serait très intéressée à se doter d'un service de vélos en libre-service, comme le Bixi que l'on retrouve à Montréal. Photo

Reuters

Ce n'est pas la première fois que New York manifeste son intérêt pour le Bixi. En novembre dernier, le responsable du dossier à la Ville de Montréal avait été invité par la même commissaire à donner une conférence pour présenter le Bixi au Centre des sciences de New York.

Signature d'un protocole de collaboration en août

C'est à la suite de cette rencontre que les deux fonctionnaires ont décidé d'entamer des échanges formels pour parler de transport collectif et actif, un dossier «prioritaire» pour les deux villes. D'où la rencontre de 24 heures entre les deux administrations, qui s'est terminée à l'hôtel de ville mardi après-midi.

«Montréal et New York prônent des solutions similaires aux difficultés communes rencontrées en matière de transport et d'urbanisme: congestion importante, restauration des infrastructures existantes, changement des comportements, investissements massifs dans les transports collectifs et actifs, promotion des déplacements à vélo et de la marche», a affirmé dans un communiqué le maire Gérald Tremblay.

On a ainsi convenu de signer d'ici au mois d'août une entente de collaboration entre les deux villes pour permettre d'échanger leurs expériences et expertises respectives.

«Il y a un très grand intérêt de part et d'autre à collaborer ensemble; la commissaire a été très impressionnée par les gestes posés à Montréal dans les trois dernières années en matière de transport,

rapporte M. Lavallée. Et j'ai moi-même été très impressionné par les projets ambitieux implantés à New York par le maire Michael Bloomberg et la commissaire Sadik-Khan, tels que la piétonisation et le verdissement de plusieurs sections de la rue Broadway, notamment dans Times Square.»

Il précise qu'il ne s'agit pas d'un jumelage, mais bien de collaborations nombreuses et concrètes qui permettront l'échange d'information et d'expertise pour faciliter l'implantation de projets novateurs.

TGV Montréal-New York

Le fameux projet de TGV a également été évoqué entre les deux futurs partenaires. «Cela relève d'abord des intentions du président américain, mais nous avons tous un intérêt à voir se multiplier les échanges Montréal-New York, confie le responsable du Plan de transport de Montréal. Nous avons eu des discussions générales dans lesquelles nous avons convenu qu'il fallait améliorer la liaison Montréal-Boston.»

Tous les aspects du transport collectif et actif ont été passés au peigne fin par les deux fonctionnaires au cours des dernières 24 heures. Mais, ironiquement, c'est en avion que la commissaire et son adjoint sont repartis dans la Grosse Pomme. «Malheureusement, la liaison en train Montréal-New York prend encore 12 heures, explique André Lavallée. Cela montre qu'il faut changer les choses!»

- Les voleurs ne s'intéressent aux vélos Bixi

Bixi franchi le cap du million de km

• Date de mise en service:	12 mai 2009
• Distance parcourue:	un millions de km
• Économie d'essence estimée:	70 000 litres
• Membres (excluant les utilisateurs d'un jour):	5500
• Nombre de stations:	270
• Nombre de vélos:	plus de 2000



PHOTO D'ARCHIVES

■ Bixi, une formule qui fait des petits.

Des Bixi bientôt à New York ?

Agence QMI | Les New-Yorkais pourraient à leur tour succomber à la Biximania.

La commissaire au transport de la Ville de New York, Janette Sadik-Khan, a confirmé hier qu'elle a été vivement impressionnée par le Bixi.

«C'est un excellent vélo, facile à utiliser. [...] La rapidité à laquelle les Montréalais l'ont adopté est aussi très impressionnante», mentionne Mme Sadik-Khan, en marge d'une rencontre portant sur les transports collectifs et actifs avec le maire de Montréal, Gérald Tremblay, et le responsable du Plan de transport, André Lavallée.

Le jour où le Bixi roulera dans les artères new-yorkaises n'est peut-être pas si loin, puisque la Ville de New York devrait lancer cet automne un appel d'offres afin de se doter d'un système de location de vélo en libre-service.

Appel d'offres oblige, Mme Sadik-Khan a refusé de spéculer sur les chances de voir le Bixi dans la Grosse Pomme. Elle a toutefois avoué «qu'il y a beaucoup de similarités entre New York et Montréal.»