

Voies Parallèles

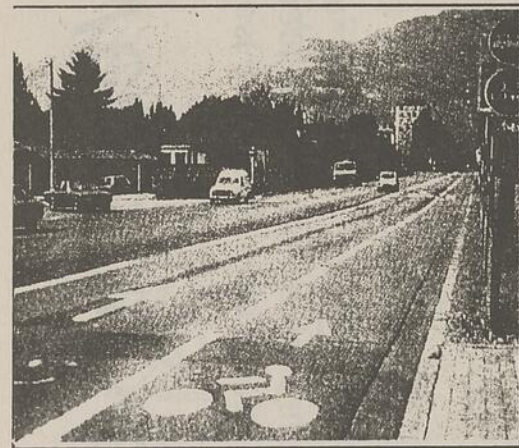
L'implantation de voies réservées aux autobus à Montréal soulève une question intéressante: cyclistes et autobus peuvent-ils partager ces voies?

Évidemment, chaque cas est particulier. Cependant le ministère de l'Urbanisme et des Transports de France y réfléchit dans les termes suivants.

Intérêt

La création de couloirs bus rétrécit la surface de la chaussée affectée aux autres usagers de la voirie et, de ce fait, accroît la situation précaire des deux-roues légers dans la circulation, et les rejette vers le milieu de la chaussée.

De plus, la création de ces couloirs s'accompagne fréquemment



d'une refonte partielle du plan de circulation, inversant ou créant de nouveaux sens uniques et entraînant ainsi des allongements de parcours très mal vécus par les deux-roues légers.

Dans ce contexte, il est souhaitable et souvent possible d'officialiser l'utilisation par les deux-roues légers des couloirs bus, les plaçant ainsi dans des conditions de circulation non plus précaires, mais protégées et

attractives

Domaines d'application

Deux règles conditionnent la mise en place d'une telle cohabitation: a) la circulation des deux-roues légers dans le couloir ne doit pas gêner le fonctionnement des bus, et b) elle doit améliorer la sécurité des deux-roues légers (sans mettre en cause celle des piétons).

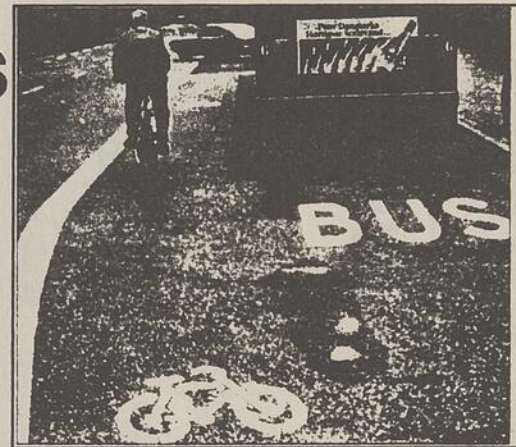
Le respect de ces règles implique que l'on se retrouve dans au moins un des cas suivants:

a) la largeur du couloir est portée à 3,80 m minimum si seuls les cyclistes sont acceptés, à 4 m minimum si l'usage est étendu aux cyclomoteuristes, b) le passage des bus est peu fréquent, c) le trafic des deux-roues légers est faible, d) le tronçon du couloir partagé est court (cette condition est

particulièrement intéressante s'il s'agit d'un couloir à contre-sens).

Précautions d'implantation

Il faut se soucier des possibilités de traiter les intersections dans de bonnes conditions de sécurité, en particulier, s'il s'agit de couloirs à contre-sens, et si, parmi les usagers, il y a beaucoup de cyclomoteuristes (facteur défavorable sur le plan sécurité aux intersections).



Il faut largement signaler par marquage au sol (pictogrammes BUS, deux-roues légers, flèches de direction) les extrémités, les sections courantes, les intersections des tronçons de couloirs communs bus/deux-roues.

Mesures particulières

Dans certains cas, si la largeur du couloir le permet et après étude, on peut envisager à l'intérieur du couloir la séparation en tout ou en partie des deux-roues légers et des bus par un marquage adéquat; le «sous-couloir» deux-roues pourra se situer, selon les cas, côté trottoir ou côté chaussée.

À Montréal

Des voies réservées aux autobus sont annoncées sur les rues Côte-des-Neiges, du Parc, Saint-Laurent et Papineau. Espérons que les planificateurs penseront aux répercussions de ces couloirs sur les déplacements à vélo et envisageront la possibilité d'y intégrer des pistes cyclables.

Note 1: tiré de «Les deux-roues légers: aménagements simples et sécurité en milieu urbain», CETUR, ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports, France, octobre 1985

On se souviendra qu'une première ronde de consultation a eu lieu en juin 1989 au sujet du centre-ville. Entre autres choses, le Monde à Bicyclette y demandait des pistes cyclables sur De Maisonneuve, Notre-Dame et sur quatre rues nord-sud entre Atwater et DeLo-rimier.

Le plan directeur de l'arrondissement Centre rendu public en 1990 est la deuxième étape de la consultation. Enfin, après quatre ans de pressions, questions et manifs, le Plan acquiesce partiellement à nos demandes: on prévoit, «à titre expérimental», une piste sur De Maisonneuve (de Berri à Peel) et sur Peel (de la montagne au Vieux-Port), des pistes rectilignes, fonctionnelles. On améliorera le raccordement des pistes du Canal Lachine, du Vieux-Port et de la Cité du Havre, ainsi que celles de l'Île Notre-Dame et de la Voie Maritime (le «Chaînon manquant»). On pourvoira du stationnement vélo, notamment en exigeant un nombre minimal de places dans tous les stationnements pour automobiles.

C'est ça de gagné pour les cyclo-écologistes qui contribuent chaque jour à améliorer la qualité de vie à Montréal. Mais il manque encore une vision «réseau» des pistes cyclables nécessaires en ville. Pourquoi la piste De Mai-

sonneuve ne va-t-elle pas jusqu'à Atwater chercher la circulation cycliste à l'ouest, puisque dès la rue Green, un ingénieux retournement des sens uniques détourne du boulevard la circulation de transit, ce qui le rend très paisible et cyclable. En fait la circulation de transit devrait être ainsi déviée dès la rue Guy au moyen d'une semblable inversion des sens uniques.

La rue Peel est probablement un bon choix, sauf peut-être entre Sherbrooke et des Pins, du moins dans la direction sud-nord. Ce qui pose le problème de l'encerclement de la montagne à vélo, auquel le plan directeur du Centre ne répond pas. Le Monde à Bicyclette suggérait une piste sur Bleury, et une sur Atwater où un funiculaire — à l'ouest du Collège Marianopolis, par exemple — pourrait offrir aux piétons et cyclistes un portage pour grimper ce flanc très escarpé. Ce funiculaire en terrain bâti, sur rue, serait utilitaire, contrairement au funiculaire récréatif prévu dans le flanc nord-est de la montagne, dévisageant cette aire verte. Le nombre d'axes nord-sud — Peel et Berri — est bien sûr très insuffisant; il en faudrait également près des rues Atwater, Guy, et Bleury. Enfin, reste à s'assurer que le «nombre minimal de places vélo dans tous les stationnements pour automobiles» vise aussi le stationnement intérieur privé, par une loi du code du bâtiment.



Aire cycliste, air automobile

Le plan directeur d'aménagement de l'arrondissement Centre vient de paraître. Propose-t-il des solutions au problème automobile? Que réserve-t-il aux cyclistes?

Claire Morissette



Pour bouger en ville

Les politiques de transport au centre-ville annoncent des améliorations au transport en commun. Des voies réservées aux autobus et taxis, aux heures de pointe, sont à l'étude pour Côte-des-Neiges, du Parc, St-Laurent et Papineau. Mais alors que le métro est bondé, on n'envisage pas de voie est-ouest réservée aux autobus. Le nombre de wagons de métro, de trains de banlieue et d'autobus Mtl-Rive-Sud augmenterait, et le métro serait prolongé à Laval et Longueuil — dans les deux axes les plus bondés —. On aménagera du stationnement incitatif le long des lignes de train et de métro. Une partie du stationnement sur rue sera réservée pour les résidents du Centre, le reste sera dirigé vers des garages intérieurs étagés. On ne remet pas en question le fait qu'on ait déjà beaucoup augmenté l'offre en stationnement depuis huit ans.

Certaines rues seront «aménagées prioritairement en fonction des piétons»: Ste-Catherine, St-Denis, St-Laurent, de la Commune, McGill, Peel, Berri. Rues piétonnières ou demi-solutions à la Duluth? Et comment y viendra-t-on? En auto? Ça reste à voir. On améliorera l'aménagement de lieux publics, on augmentera le nombre de feux de circulation, qu'on réglera mieux en fonction des piétons. On définira les orientations de développement du réseau piétonnier souterrain. Enfin, des liens pour la circulation des

Gilles Martineau
1982

Bicyclette
MONTREAL-NORD

4877, boul. Gouin Est, Montréal-Nord, H1G-1A1, 322-2740

VELO D' OCCASION
REPARATION-PIECES
ACCESSOIRES-LOCATION

J.R. Bicycletterie
Cyclery


72 RACHEL E
843-6989

La Crêperie
Québécoise

Une atmosphère de détente où
vous dégusterez les crêpes les
plus délicieuses!

1775, St-Hubert
Montréal H2L 3Z1
(Métro Berri-Uqam) Tél.: 521-8362

ARGO
BOOKSHOP



PAPERBACKS & CANADIAN BOOKS

1915 Ste-Catherine W.
Tel. (514) 931-3442
Montréal, Québec

Boule de Neige

LIVRES EN FRANÇAIS
& ENGLISH BOOKS

- Alimentation saine
- Croissance personnelle
- Écologie, sciences
- Énergies subtiles
- Jardinage et agriculture, écologique, biodynamique
- Philosophies, spirituelles
- Psychologies
- Santé holistique
- Technologies appropriées

Diffusion: Éditions Terre Vivante,
Équilibres Aujourd'hui, etc.
Service de commandes
spéciales & postales

312 est, Ontario
Montréal, Qc
H2X 1H6
843-7997
Berri
ouvert
7 jours

librairie
des ressources
bookstore

RECHERCHE BICYCLES
DES
ANNÉES
1930-40-50
ET
ACCESSOIRES
(cloches, phares, feux, etc.)

AUSI
DOCUMENTATION
(catalogues, publicités, brochures,
revues)

Appelez JEAN
AU
(514) 842-2427

pastel

bar

(On a changé...)

426, Rachel est - Montréal, Québec - H2J 2G7
843.81.78

Vente de vert

La question environnementale est à la mode. Cela signifie-t-il que la lutte soit enfin gagnée? On baptise la décennie qui s'amorce «*décennie verte*». C'est un nom... comment dire? Coloré.

En novembre dernier, une publicité des restaurateurs-minute McDonald apparaissait dans plusieurs grandes publications. Une pleine page pour nous dire que McDonald, longtemps critiqué comme symbole d'une société de gaspillage, se dévoue maintenant sur le plan de l'environnement.

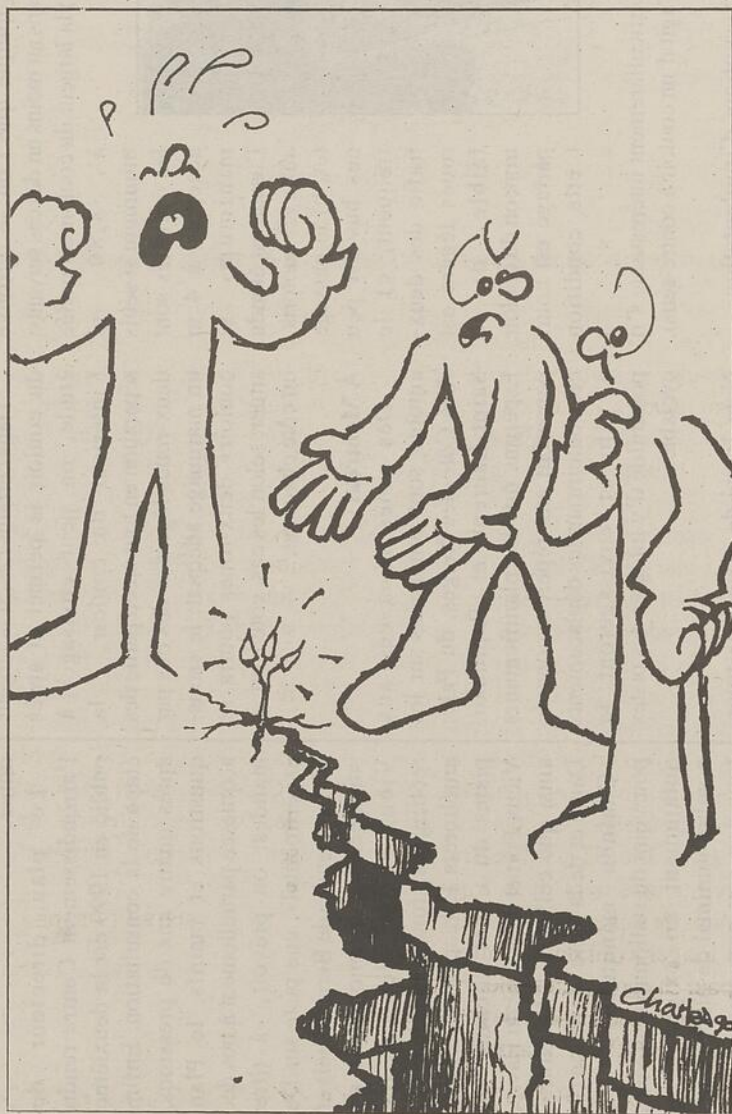
Les entreprises ont subi une détérioration de leurs images de marque sous la pression des revendications écologiques. Voilà pourquoi elles cherchent l'unisson avec les groupes environnementaux. Les deux camps bénéficient ainsi d'une crédibilité renouvelée. Les organismes environnementaux, autrefois gangs de fous et de rêveurs, sont aujourd'hui dépeints en prophètes d'un nouveau réalisme. Les politiciens les plus conservateurs et les manchettes de la presse populaire font écho à cette tendance.

Sommes-nous à l'aube d'une transformation salvatrice sur le plan planétaire? Ou s'agit-il d'une nouvelle vague de consommation, d'un autre spectacle de communication de masse ou encore, d'un ajout à la rhétorique des politiciens?

McDonald remplace les CFC-11 de ses contenants à hamburger par les HCFC-22. Selon eux, ce dernier gaz est à 95% moins dommageable à la couche d'ozone. Les HCFC-22 sont moins stables et durent moins longtemps dans l'atmosphère. Cependant, pour un même laps de temps, les HCFC-22 sont plus destructeurs. D'abord, ils ajoutent à l'«effet de serre». Ensuite, selon certains scientifiques, en supposant que l'usage de ce type de fluorocarbène se poursuive au même rythme, il ravagera autant la couche d'ozone que les CFC-11 et les CFC-12 réunis et ce, aux alentours de l'an 2000. Le problème des CFC n'est évidemment pas résolu. Celui de la disposition de ces contenants une fois utilisés ne l'est pas plus. Il n'est pas question de vaisselle réutilisable, ni de récipients faits de matière bio-dégradable tel le papier ou le carton.

McDonald brandit la bannière de la protection environnementale. Une nouvelle politique de marketing, oui! Les Yuppies et les DINKS achètent les produits étiquetés verts à deux fois le prix du produit similaire. Lorsqu'une entreprise assimile la préoccupation environnementale à son discours, sa cote monte, à la bourse. C'est comme en politique...

Les produits «verts» sont-ils véritablement inoffensifs? Dans les aérosols, on a remplacé les



CFC par d'autres gaz et ceux-ci ajoutent à l'effet de serre. Les bombes posent un problème à la récupération. La combustion de l'essence, même sans plomb, dégage des gaz qui contribuent à l'effet de serre, à 40 à 60 pourcent des pluies acides, au smog urbain, à la pollution de l'air des citadins. Les produits papetiers qui «contiennent du papier recyclé» en contiennent à quel pourcentage? Et les couches de cellulose, bio-dégradables ou non, sont-elles écologiques?

Tout produit utilise des ressources et est généralement polluant dans sa fabrication, son utilisation et son enlèvement. La solution, ce ne serait pas plutôt de cesser de consommer des produits inutiles? Malheureusement, ce n'est pas le message que l'on reçoit.

Que dire des politiciens? À l'échelle municipale, le parti au pouvoir mettait l'accent sur la question environnementale avant d'être élu. L'intégration d'un problème à la plate-forme politique ne garantit pas les solutions. Prenez les cas de l'habitation, du chômage et de la pauvreté, de la violence, etc.

Et les médias? On regarde les pneus qui brûlent en Ontario, les déversements d'huile mortels pour les milieux aquatiques, on pose notre regard sur les déchets errants et sur les peuples du Tiers-Monde affamés à cause de la dégradation des terres cultivables. Personne ne nous explique quel est notre rôle là-dedans, ni ce qu'on peut y faire.

Submergés par quantité d'informations, on ne s'explique pas le flagrant manque de pistes cyclables ou de systèmes de recyclage; pourquoi n'est-il pas possible de se baigner dans le fleuve Saint-Laurent ou d'avoir confiance en la qualité de l'eau du robinet?

À la télé, la publicité de Pétro-Canada n'a qu'un mérite, celui de nous montrer où l'on va. Une fillette suggère à sa mère qu'elle devrait cesser l'utilisation de sa voiture pour préserver l'environnement. La mère regarde sa pauvre fille naïve et lui explique que la préservation de l'environnement, c'est une question de «bonnes décisions»: concrètement, d'acheter l'essence sans plomb de Pétro-Canada. Alors que l'on sait que les émissions de plomb ne sont que la pointe de l'iceberg du problème automobile.

Les «bonnes décisions» sont celles n'impliquant aucun changement des valeurs sociales ni aucun engagement sérieux face à la menace de destruction planétaire qui pèse sur nous. Pourtant, à partir de ce monde de chaos et de destruction, nous avons l'immense opportunité de reconstruire une société qui soit plus près des besoins humains. Est-il inévitable que l'on se perde dans les jeux de la politique, dans les dédales de la communication de masse et du marketing? Faut-il croire ceux qui nous répètent sans cesse que tout est sous contrôle dans l'apathie générale?

Le Monde à Bicyclette et les autres groupes écologistes sont sans doute satisfaits du mouvement amorcé dans la société. La lutte cependant est loin d'être terminée. Le problème doit être compris dans son ensemble. On nous qualifiera d'alarmistes. C'est ce que l'on faisait déjà il y a dix ans, avant que le cours des événements ne nous donne raison.

Monde à Bicyclette

Tirage: 18 000 exemplaires
Le journal LE MONDE À BICYCLETTE se veut un espace pour l'expression d'informations et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constante dans les questions de transport écologique en milieu urbain, qu'il soit cycliste, piétonnier ou collectif. Nous vous invitons à nous présenter vos idées d'articles, de photos, de dessins, etc.

Les contributions au financement, à l'édition, à la mise en page et à la distribution sont également bienvenues.

Écrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous!

COORDINATION
Janice Astbury

COMITÉ DE RÉDACTION
Janice Astbury, Sébastien Bouchard, Claire Morissette, Bob Silverman

COLLABORATEURS/TRICES
Nicole Bonin, Guy Chartrand, Yves du Sablon, Fritzraven Sky, Helen Waddington, Catharine Wiedmann
PHOTOGRAPHIE/ILLUSTRATIONS

Sébastien Bouchard, Michel Delore, Charles Montpetit, Jean-Luc Trudel

CORRECTION
Martin Mc Greal, François Paquette, André Quesnel
INFOGRAPHIE
Sébastien Bouchard
IMPRESSION
Payette et Simms

PUBLICITÉ
Tarek Allam
(514)844-2713

Page couverture:
Illustration: Jean-Luc Trudel
Photo: Sébastien Bouchard

Les auteurs portent l'entière responsabilité de leurs écrits. Toute reproduction en tout ou en partie est interdite sans autorisation écrite. Le journal Le Monde à Bicyclette est produit par les Éditions Le Monde à Bicyclette.

Dépôt légal:
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN: 0823-5570
Courrier de deuxième classe
(autorisation en cours)



Le Monde à Bicyclette
20, rue Guilbault Est
C.P. 1242, succ. La Cité

Dernier recours

Guy Chartrand,
Transport 2000

Dans le passé, les recours collectifs qui ont touché le transport en commun ont été plutôt rares et se sont avérés erronés dans le cas de grèves illégales à la STCUM. La loi sur les recours collectifs permet depuis une dizaine d'années à des consommateurs, lésés dans leurs droits, de contester devant les tribunaux et d'exiger des réparations financières en regard des torts causés par le non-respect de services promis ou déjà payés. Le législateur québécois a prévu la mise sur pied du Fonds d'aide aux recours collectifs, pour apporter l'aide financière aux personnes qui désirent intenter un recours collectif.

Le cas de la STRSM

Suite à une série de démissions et de tergiversations de la part de la direction de la Société de Transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) au début de 1989, et suite au non-renouvellement de la convention collective des employés d'entretien (CSN), ces derniers déclenchaient une grève locale, le 28 avril 1989. Durant 178 jours, donc jusqu'au 23 octobre, date de l'entrée en vigueur d'une trêve

ÇA VA MAL DANS LES RELATIONS DE TRAVAIL DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT. ÇA N'A RIEN DE NOUVEAU, ME DIREZ-VOUS ? 39 GRÈVES OU PERTURBATIONS DE SERVICE DEPUIS 1965 À LA STCUM, ET UNE DIZAINE SUR LA RIVE-SUD. CETTE FOIS-CI, CEPENDANT, LES USAGERS S'ORGANISENT. DEUX RECOURS COLLECTIFS SONT EN MARCHÉ.

dans le conflit, les services n'étaient offerts que durant une période maximum de neuf heures par jour: trois heures le matin, trois heures en fin d'après-midi et trois heures en fin de soirée. Aucun service n'était offert les fins de semaine et les jours fériés. À la mi-mars 1990, le conflit n'était toujours pas réglé mais le service était redevenu normal.

À la fin de novembre, la direction de la STRSM annonçait un remboursement équivalant à 15% du prix des cartes mensuelles pour les usagers qui auraient eu l'heureuse idée de conserver leur carte. La STRSM offrait un remboursement de 5 \$ pour le mois de septembre 1989 alors que l'usager avait dû déboursier 35 \$ pour sa carte mensuelle.

Devant le manque de générosité de la STRSM, Transport 2000

décida de réunir les usagers et c'est au nom de madame Jocelyne Paul, de Longueuil, que les procédures en vue d'intenter un recours collectif ont été entreprises. Une audition a eu lieu le 8 février devant le Fonds d'aide aux recours collectifs, et une décision favorable à Transport 2000 fut rendue le 20 février. La Cour supérieure entendra la cause dans les prochains mois. Transport 2000 réclame un remboursement équitable pour l'ensemble des usagers de la STRSM. C'est Me André Cordeau, avocat spécialisé dans les recours collectifs, qui représente les usagers dans cette affaire.

SUITE À LA PAGE 7

Jacques-Cartier à vélo

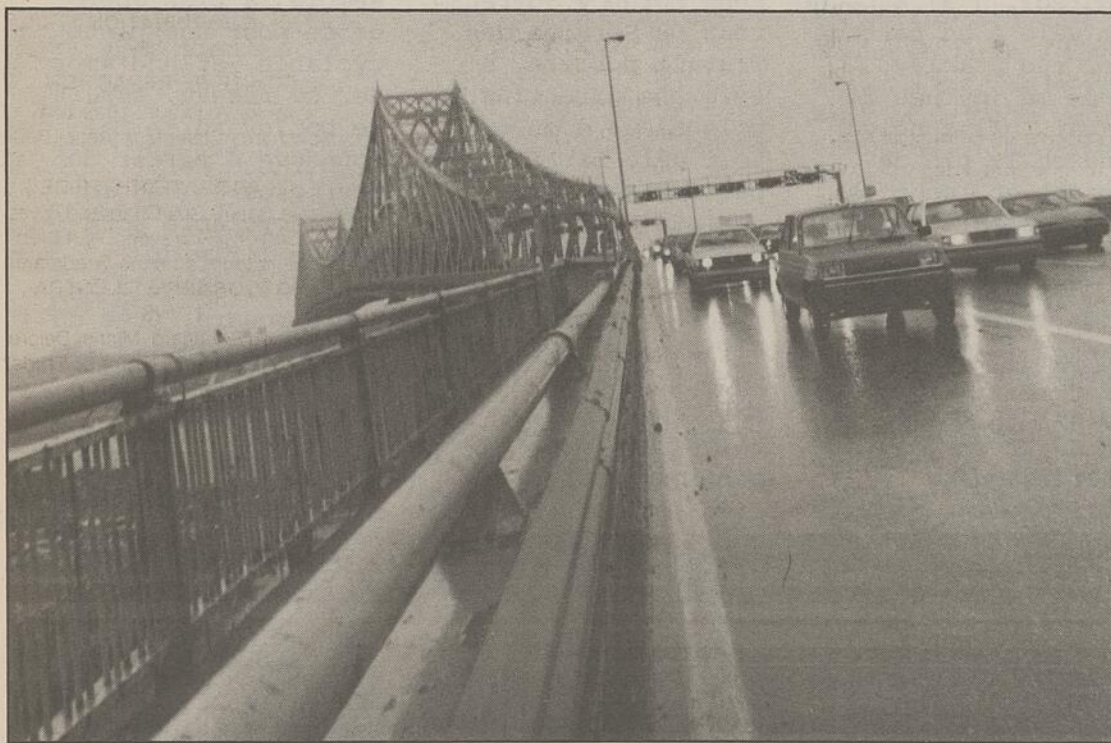


Photo: Sébastien Bouchard

Quelques améliorations ont vu le jour sur le pont Jacques-Cartier, depuis la bataille de l'été 1988, alors qu'on voulait en exclure les cyclistes ! Encore récemment, les trottoirs du pont ont été complétés par la Société des Ponts, —62 ans après la construction du pont !— du moins du côté sud. Auparavant le trottoir ouest s'arrêtait abruptement, il fallait enjamber le garde-fou et continuer sur un sentier de lapin, jusqu'à la rue Lafayette; le garde-fou a été ouvert, et un passage pavé et clôturé prolonge la piste jusqu'à la rue. Le trottoir côté est a été prolongé de la même façon, jusqu'à la rue Place-Charles-Lemoyne qui mène au métro. Pour les cyclistes désirant continuer tout droit dans Longueuil, le passage cyclable est maintenant mieux protégé de la circulation arrivant en sens inverse, mais il n'y a hélas toujours pas de feu de circulation pour traverser sécuritairement la voie rapide provenant de l'est. Rappelons qu'à l'île Ste-Hélène, les passages souterrains à mi-chemin du pont ont aussi été rafraîchis et permettent de changer de trottoir en sécurité.

C'est à la Ville de Montréal, propriétaire du sol, de parfaire les trottoirs du pont au nord. On attendait, semble-t-il, de voir si les autorités du pont étaient sérieuses, avant de lancer des travaux au nord. On envisage la possibilité d'une passerelle sous le pilier du pont, un peu lugubre, mais économique, car on prévoit un chambardement complet du site dans quelques années, alors que toute la circulation sur Papineau sera endiguée vers DeLorimier.

UN HASARD 

Bon(ne) Tour(née)
de l'île.
cyclistes!

803 Ontario est
H2L 1P1

Tél.: 598-8376

AU COIN BERBÈRE

RESTAURANT SPÉCIALITÉ **COUSCOUS**
(mets typiquement BERBÈRES)

OUVERT TOUS LES JOURS DE 17H À MINUIT
(Avec réservation, le midi et après minuit)

73, rue Duluth est Montréal (Qc) 844-7405

ANCIENNEMENT SITUÉ SUR LA RUE DE MENTANA

LIBRAIRIE ALTERNATIVE

revues et livres sur
l'anarchisme, le féminisme,
la paix, l'écologie, disques,
cassettes

2035 boul. St-Laurent
2^{ème} étage 844-3207



LA PORTE À BICYCLETTE INC.

CYCLOSPORTIF
CYCLOTOURISME

VENTE & SERVICE

Simon Roy, prop. 4308, HÔTEL DE VILLE, MTL, H2W 2H4
Jean-Pierre Tél.: 849-7954

LE BELMONT SUR LE BOULEVARD

BAR DANSANT 845-8443
4483 SAINT-LAURENT, MONTRÉAL
(Angle Mont-Royal) H2W 1Z8

Tutti Frutti

Fruiterie Tutti-Frutti

- FRUITS • LÉGUMES FRAIS
- CHARCUTERIES • FROMAGES
- EPICERIES FINES • VINS
- BOULANGERIES

Une halte rafraîchissante

525-3036 1251 de Maisonneuve Est. (coin Beaudry)

Tél.: 527-3021

GARANTIE BICYCLE enr.

VENTE ET RÉPARATION
de BICYCLETTES

857, est Marie-Anne (coin St-André) Montréal



Harry Toulch
OPTOMÉTRISTE

CENTRE DE VISION
ET DE
LENTILLES DE CONTACT

4021, BOUL. ST-LAURENT, MONTRÉAL 849-4904
H2W 1Y4 (Coin DULUTH) 849-1433

Tél.: 272-9386

MISSION SANTÉ *Thuy* INC.

ALIMENTATION NATURELLE - NATURAL FOOD

Herbes médicinales
Cosmétiques et vitamines naturelles
Légumes organiques
Poisson surgelé
Produits laitiers de chèvre
Spécialiste de la cuisine orientale

1138 Avenue Bernard O. Outremont, Québec H2V 1V3




**Restaurant
L'Oiseau du Paradis**

Cuisine Végétarienne

SERVICE DE
TRAITEUR

3440, rue Durocher
Montréal, QC, H2X 2E2
845-0076



DÉLOS
neufs et
d'occasion

Sport Plus

2001, av. Laurier Est, Montréal

523-6480

Si vous êtes Anti-Pollution... !
ceci-vous intéresse

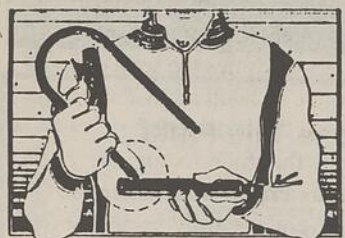


NE CONSOMMEZ QUE DES ALIMENTS NATURELS

PURAL

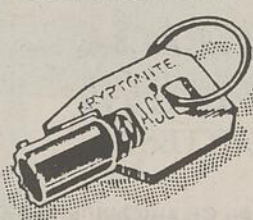
7490 - 7494 St-Hubert, Montréal - Tél. 274-7079

**Chez Piché,
on n'est pas barré!!!**



OUI!
nous
pouvons:

- Faire des duplicata de clefs tubulaires.
- Refaire les clefs perdues de votre cadenas.



Vous conseiller sur les différents modèles en magasin.

J. Piché et Fils Inc. (1924)
MAÎTRE-SERRURIER

5564, BOUL. ST-LAURENT, MTL
TÉL: (514) 277-1105





Photo: Sébastien Bouchard

Courrier

**La Ville,
voleuse de vélos!**

La Ville de Montréal est coupable de vol qualifié de vélos, un délit injustifié qui fait de nombreuses victimes chez les adeptes de ce mode de transport.

Autrefois rarissimes, les cyclistes d'hiver sont de plus en plus nombreux, notamment chez les employés-es des messageries au centre-ville, qui travaillent sur deux-roues à l'année longue. Le 19 janvier dernier, un vendredi, j'ai attaché mon vélo à un parcomètre, rue Stanley, après ma journée de travail. Il a neigé pendant la fin de semaine et les cols bleus de la Ville de Montréal ont procédé au déneigement. Le lundi matin suivant, lorsque je me suis présenté au travail, mon vélo n'était plus là. Aucune pancarte interdisant le stationnement des vélos n'était affichée sur les poteaux, aucun avis de remorquage n'était posé sur le parcomètre pour m'informer où je pouvais réclamer ma bicyclette. La disparition de mon vélo aurait pu être l'oeuvre d'un voleur.

Après d'interminables appels téléphoniques, où on n'arrêtait pas de me transférer d'un département à un autre, pas moins de deux visites aux locaux du Service des Travaux publics, j'ai fini par retrouver mon vélo, dix jours plus tard dans un garage municipal... dans le quartier Côte-des-Neiges! Lors de ma première visite, un

ouvrier en poste au quart du soir ne savait pas où se trouvait mon vélo car le contremaître de jour n'était plus là et il n'avait pas daigné en informer les ouvriers du soir.

Quand j'ai fini par récupérer mon véhicule, le col bleu qui me l'a remis m'a informé que les gars de la Ville essaient d'enlever seulement les vélos qui paraissent abandonnés ou qui nuisent vraiment aux opérations de déneigement. Mais il a précisé que monsieur René Morency, directeur du Service des Travaux publics, a émis une directive aux cols bleus d'enlever tout vélo barré aux parcomètres, aux poteaux et aux arbres sur les trottoirs de la Ville. Et cela malgré le fait que la Ville de Montréal ne fournit aucun stationnement pour vélos sur la voie publique, pas plus l'été que l'hiver. Cette politique est répugnante et équivaut effectivement au vol. Les cyclistes paient des taxes comme tous les autres citoyens. C'est d'autant plus surprenant, que le RCM, au pouvoir à l'hôtel de ville, prétend encourager les Montréalais et Montréalaises à utiliser d'autres moyens de transport que l'automobile privée pour se rendre au centre-ville. Quand vont-ils cesser de promettre mer et monde et respecter véritablement les droits des cyclistes? Richard-P. Wagman, Montréal

Centre-ville cyclable
Commission de l'Environnement, Communauté Urbaine de Montréal

En tant que citoyen de la Ville de Montréal, habitant tout près du centre-ville, on peut facilement constater qu'une des causes majeures de pollution de l'air au centre-ville, c'est l'automobile.

Je propose donc de favoriser un réseau cyclable complet au centre-ville, afin de décongestionner la circulation, ce qui favoriserait la diminution de la pollution de l'air.

La voie qui me semble la plus appropriée pour une piste cyclable, afin d'amorcer ce réseau, serait le boulevard de Maisonneuve à partir de Berri, où on rejoint l'axe cyclable nord-sud de l'île de Montréal, jusqu'à la rue Girouard, près du métro Vendôme, là où il existe déjà une piste cyclable. En effet, s'il existait des pistes cyclables sécuritaires au centre-ville, beaucoup de citoyens seraient encouragés à utiliser leur vélo pour aller au travail. D'ailleurs, la CUM connaît bien le réseau cyclable puisqu'elle publie une carte des voies cyclables. Richard Ouellet, Montréal

Vélo-Route Trans-Québec

M. Michel Légère, maire de Hull

Récemment un article paraissait dans la revue VéloMag, qui informait les lecteurs d'un projet de vélo-route qui relierait Hull à Québec.

VÉLO-ROUTE...

En tant que cycliste, on ne peut évidemment que se réjouir d'un tel projet. Comme l'article le souligne: «Imaginez l'impact d'un tel projet sur le transport à bicyclette et sur le tourisme». Voilà en effet un exemple concret de projet qui, tout en appuyant la cause cycliste au Québec, concerne directement la qualité de vie des citoyens.

Cette lettre a donc pour objet de vous appuyer à 100% dans cette démarche. Il est en effet très réjouissant d'entendre parler vélo de la part de nos élus, et de sentir l'appui du ministre du Loisir, de la Chasse et de la pêche, et de 90% des municipalités impliquées dans le projet.

Encore une fois, Monsieur le Maire, bravo pour votre initiative. Richard Ouellet, Montréal

Mourir incognito

Faut-il mourir à 14 dans une école pour attirer un peu l'attention et mériter un débat collectif, un effort pour tenter d'empêcher qu'un tel drame se reproduise? C'est ce que j'ai cru comprendre des événements de la Polytechnique, alors que toute la population a été saisie, que des pétitions se sont mises à circuler, que les responsables politiques ont entrepris des pressions pour bannir les armes et le sexisme sous toutes ses formes.

Moi aussi, j'ai perdu ma fille alors qu'elle avait 17 ans. Elle revenait de travailler à vélo — un emploi d'été comme interprète de la nature — et a été happée par une automobile, par un conducteur, un professionnel qui revenait lui aussi de travailler. C'était une belle grande fille, saine, intelligente, rieuse, généreuse. Toutes les mères savent que sa mort n'a pas été moins cruelle que celle des élèves de Polytechnique. Que la douleur est là pour toujours, à peine un peu apprivoisée aujourd'hui.

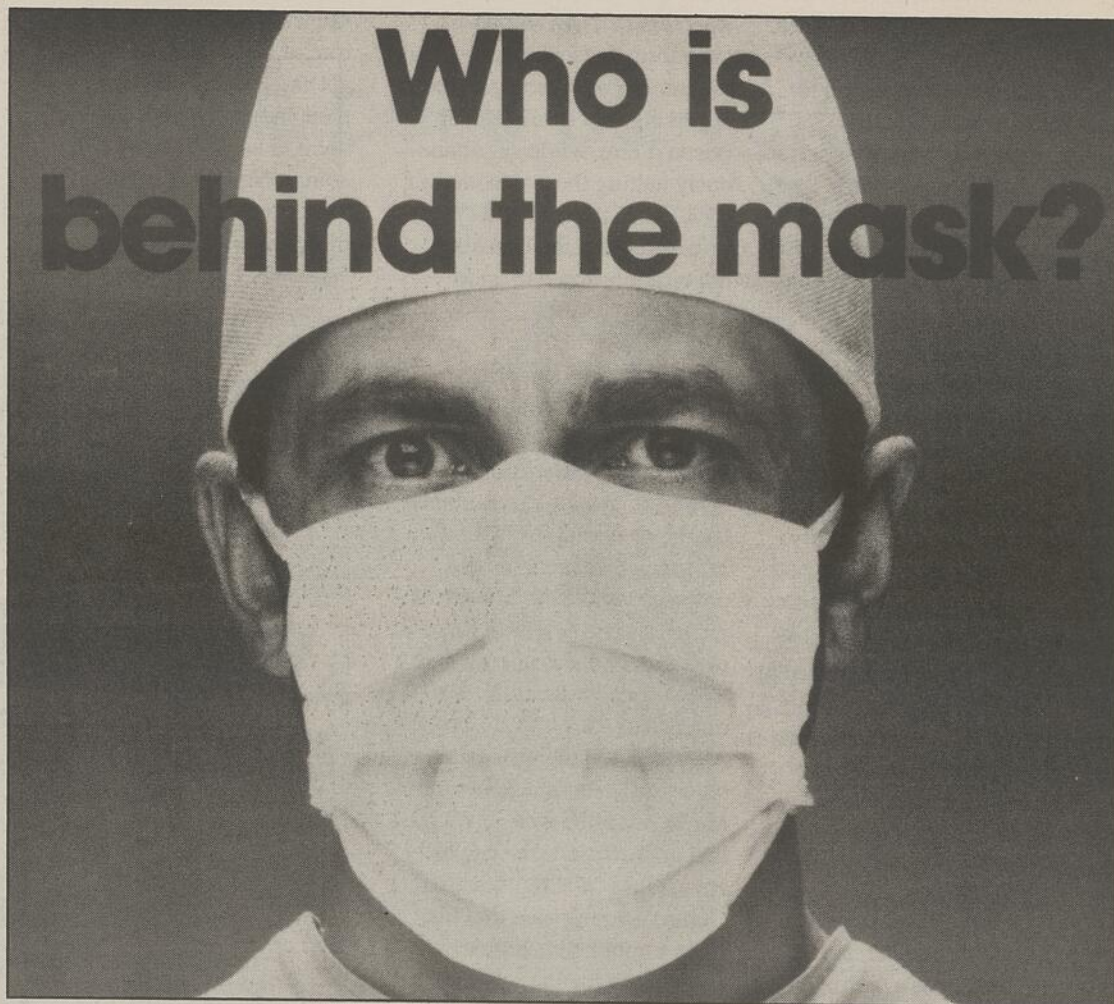
Mais cette douleur s'est doublée d'une révolte devant l'indifférence des autres face à cette tragédie. Ça me semblait intolérable

que sa mort soit considérée comme une conséquence «normale» des déplacements automobilisés. Qu'on soit tous menacés dès qu'on sort dans la rue. Il me semble que si on peut aller sur la lune, on devrait être capable de se déplacer sans risquer notre vie et celle des autres. J'ai voulu initier des démarches pour que soit réduite la place donnée à l'automobile dans nos rues. Elles ont été accueillies, même dans mon entourage, par une apathie, une fin de non-recevoir, qui est pour moi doublement révoltante, une deuxième douleur, de celles qui ne partent pas.

On se révolte du sort des victimes dans des circonstances spectaculaires, mais pour celles de la rue, ordinaires, ternes, pas de réaction. On n'a pas l'ombre d'un désir de prévenir un tel massacre, alors que ces morts, elles, sont prévisibles, évitables, inutiles.

On me répond que mourir heurtée par une auto, c'est pas pareil. On consent en quelque sorte à la mort de ma fille. Car l'excuse qu'on me sert est celle du «risque consenti». Comment expliquer que les victimes de l'auto ne sont pas consentantes, que leur sort est inacceptable, qu'elles sont aussi des victimes «valables». Faut-il qu'elles soient votre enfant, votre ami-e, les voir entrer en bouillie dans les urgences, les regarder au sortir d'un coma, réapprenant péniblement à former des syllabes ou déliant leurs membres dans la douleur?

L'an prochain, plus de 1000 personnes, dont 400 jeunes de moins de 25 ans vont être tuées par l'auto au Québec: c'est aussi une tragédie nationale. Je pense à ces beaux enfants, à leurs parents qui vont apprendre dans leur âme la cruauté de l'auto. Si on offre aux endeuillés de Polytechnique le baume d'une vraie compassion en tentant de combattre la violence et les armes, il serait aussi pertinent d'entreprendre un effort pour civiliser nos transports, tellement plus meurtriers. Marie Seth, Montréal



Fritzraven Sky, with eyewitness reportage by Bob Silverman

Gaston Naessens, the french born microbiologist, whose alternative theory of cancer etiology and controversial treatment with 714-X have been the subject of a veritable "witch hunt" by the medical establishment, was recently acquitted of the charges brought against him by the Quebec Professional Corporation of Physicians (QPCP). His acquittal, however, rather than mitigating the hostility of orthodox medicine, has served only to heighten it.

On December 2, 1989, one day after Gaston Naessens' acquittal on charges of criminal negligence that could have sent him to jail for life, the *Journal de Montréal* gave full play to the hysterical reaction of Dr. Augustin Roy, president of the QPCP, which had brought the suit against Naessens. Says Roy, "Prosecutor Melançon did not, as he should have, savagely cross-examined every one of the cancer patients who had testified on Naessens' behalf... All the patients who testified simply don't know the difference between feeling healthy and being healthy. All of them should stand at attention or, more properly, get down on their knees to thank orthodox medicine for having kept them alive."

Three months after Roy's outburst, a team of Montréal oncologists, Drs. Jolivet of Notre Dame Hospital, Batist of McGill University and Latreille of Hotel Dieu, called a press conference for the putative purpose of announcing the results of their study of 714X. The data, however, was never produced. In fact, not a single scientific result disturbed the steady menu of arrogance and ignorance which characterized the good doctors' rather pitiful performance. In an apparent (and partly successful) attempt to discourage the hundreds of

phone calls pouring daily into Notre Dame Hospital from cancer patients desperately seeking access to 714X, they pronounced Naessens' work useless and declared that no further investigation was necessary or intended. The media then dutifully "informed" the public of the doctors' "serious investigation" and its "results".

That the so-called investigation was mysteriously devoid of laboratory tests, patient interviews, observation and/or examination of Naessens' revolutionary microscopic techniques, or, in fact, any other scientific evidence, did not seem to bother the three specialists. Dr. Latreille has apparently never met or spoken with Naessens, or consulted any of his files. Dr. Batist was at the Naessens laboratory for the 10-minute duration of a *NewsWatch* broadcast in December of 1989 and consulted three files (out of the hundreds available); Jolivet saw 20 files in 30 minutes. None of the three was interested in speaking with the many patients claiming to have been cured by 714X. In an even more shocking display of complacency, both Batist and Jolivet refused to observe the Naessens "somatoscope" — hailed as a "revolution in ocular technology" and considered by experts worldwide (including the foremost, Zeiss Co. of West Germany) to be the world's most advanced light microscope. This is how cancer specialists "investigate" a product that has already gained international support among medical researchers and practitioners as a valuable therapeutic against cancer, AIDS, multiple sclerosis, rheumatoid arthritis and other degenerative disease.

The Trial of the Century

Naessen's trial (brilliantly documented by author Christopher Bird in his newly published work, *Galileo of the Micro-*

scope: The Life and Trials of Gaston Naessens) was a profoundly educational and moving experience. It was also a highly symbolic drama that put into sharp relief the bitterness and dogmatic "scientism" which have come to characterize the attitude of established medicine to any alternative therapies. Doctors testifying for the prosecution at Naessens' trial consistently displayed an almost paranoid narrow-mindedness, limited theoretical scope and simple bad faith, but most striking was their complete lack of curiosity. Lorenzo Haché, a well established surgeon who spent four years at the world famous Mayo Clinic, told the court, "Sometimes patients, so shocked by the news that they have cancer, do not show up at the hospital for their appointment. Sometimes we send out the police to fetch them." When informed by the defence attorney that four doctors in Belgium, France and the United States were currently using 714X to treat cancer, he replied deplorably, "They must be marginals." Serenely undisturbed by the facts, Dr. Haché steadfastly persisted in the opinion that only treatments covered in mainstream medical journals could possibly be valid. This "closed loop" conceptual block, in addition to thorough ignorance of the theoretical and clinical basis of Naessens' work, was shared by virtually all expert medical witnesses for the prosecution.

Somatid and Somatoscope

Although Doctors Batist and Jolivet could not be bothered to examine the remarkable microscope in Naessens' Rock Forest laboratory (even though they were only three metres away from it), others (international leaders in the fields of microbiology, immunology, microscopy and medicine) have travelled far just for that privilege. French physician Dr.

...WHO'S BEHIND
CONTINUED FROM PRECEDING PAGE

Fabre was one. He testified for the defence that Naessens' microscope was "vastly superior to any I have seen," adding that Gaston had elaborated a whole new theoretical framework which would inevitably "revolutionize biology, medicine and all the physical sciences." Fabre went on to describe the remarkable progress he was making with 714X in the treatment of cancer and, more recently, multiple sclerosis. He called the somatid (the sub-microscopic, highly motile, extra-cellular and virtually indestructible polymorphic organisms which Naessens has observed in the bloodstream by means of the somatoscope) the "basis of all life" and questioned the entire approach of allopathic (established) medicine.

How does 714X work?

It is an established observation of oncology research that cancerous tissue is a "nitrogen trap" — that is, it requires an inordinate amount of nitrogen to survive and "steals" it from the host's internal environment. Naessens has been able to show that a tumour, once it has reached a certain critical mass, produces a substance — Naessens has named it the co-cancerogenic K factor (CFK) — whose function is to paralyze the immune system. Naessens developed 714X by enriching camphor (a naturally occurring botanical derivative which shows a marked affinity for cancerous cells) with a molecule of nitrogen. The intra-lymphatic

injection of 714X allows a saturation or "force feeding" of the tumour with nitrogen, thereby depriving it of its molecular *raison d'être*, while simultaneously halting the production of CFK. Thus the immune system is fortified and the organism hopefully restored to good health.

Cancer Patients Testify

People came to Sherbrooke from as far away as Austria and California to testify on Naessens' behalf. All said they had been cured by 714X, after having been abandoned by orthodox medicine. Some of the witnesses had received surgery, radiation or chemotherapy prior to treatment with 714X, while others had used it exclusively. All submitted their medical records to the court as evidence. Media attention was galvanized late in the trial by the celebrity appearance of MNA Gerard Godin, who testified that his brain tumour had shrunk by 60% since receiving the series of 714X injections.

As for the weight of the prosecution's evidence, consider the following: Of the 150 dossiers seized in 1984 during a joint QPP/QPCP raid on the Naessens home, only two were of ultimate use to the prosecution; Augustin Roy is currently facing suit brought against him by Mr. Naessens for defamation of character. Amidst all the mud-slinging and absolutist proclamations of medical authority against Gaston Naessens (and there are many) *not one single point of scientific contention has been raised.* The

sad truth is that the training-by-rote of these medical professionals has seriously compromised their critical faculties and left them in no way prepared to comprehend the profoundly significant and unique life work of a genius like Gaston Naessens.

scientific establishment has taken on the behaviour of one of its early oppressors: the church. Priests in white lab coats work in glass-and-steel cathedral-like laboratories, under the rule of bishops and cardinals who maintain orthodoxy through mainstream "peer review".¹

know of. The very simplicity of the task mitigates against this. Gaston's investigations require no mega-buck irradiation machines, scanners, or other costly equipment. And his findings will certainly not sell billions of dollars worth of toxic drugs.³

Cancer is Big Business

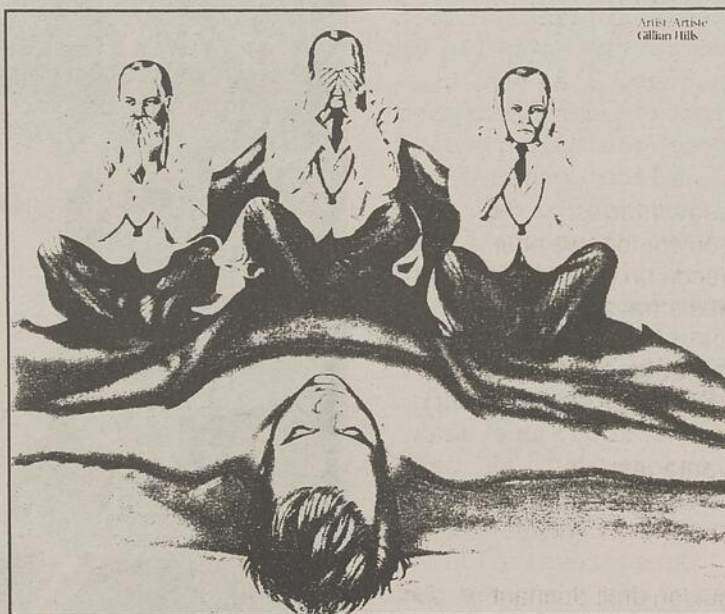
In North America cancer is a multi-billion dollar industry. The average victim spends \$50,000 before dying. The pharmaceutical giant created by the recent merger of Bristol-Myers with Squibb, now controls 50% of the highly lucrative prescription drug manufacturing market. (The top 12 U.S. drug companies produced an average return on equity of 29%, according to the Wall Street Journal.) The huge and interlocking interests of surgeons, radiologists and research oncologists combine to form a monolithic capital and industrial base.

714X now available

714X is now available to physicians under the Emergency Drug Act, administered by Health and Welfare Canada (call (613)991-0109 (daytime) or 991-0123 (emergency)). To date, 30 doctors in Québec and Ontario have requested it — despite footdragging and dire warnings about the "drug" and possible malpractice suits from officials in Ottawa. Other medical professionals and laypeople are administering it clandestinely for cancer and AIDS sufferers, with good results. Printed literature (in both languages) on the theory and administration of 714X is available on request from the Committee for the Support of Gastons Naessens (6912 Christophe-Colombe, 279-7570/4867) as well as a fascinating videotaped lecture by Naessens including microphotographic and time-lapse footage of the somatid cycle.

Galileo of the Microscope: The Life and Trials of Gaston Naessens, by Christopher Bird (published in both French and English by les Presses de l'université de la personne inc. of Longueuil, and now available from le Monde à Bicyclette) is certainly the definitive word on Naessens' life and work. Intensely exacting and perceptive, voraciously curious and challenging, this little masterpiece will do much to open the debate. For a solid grounding in the conceptual evolution of the issues, see Bird's previous publications, especially The Secret Life of Plants, co-authored with Peter Tompkins (Harper and Row, 1973).

- 1— Beverly Rubik, Ph.D., Creation Magazine, Nov./Dec. 1989.
- 2— Christopher Bird, Galileo of the Microscope: The Life and Trials of Gaston Naessens.
- 3— Quoted by Christopher Bird, *ibid.*



Frontier Science

"Perhaps the greatest obstacle that frontier scientists are unprepared for but inevitably face is political... Science has become institutionalized and ... largely regulated by an establishment community that governs and maintains itself... (There is) a growing dogmatism... and arrogance bordering on worship of contemporary scientific concepts and models... taught in a deadening way which... serves to perpetuate the dogma... Strangely, the ...

Peer review?! Great, if you can get it, but as Christopher Bird queries, "How can so-called peers be called to assess an invention when they themselves... have never invented anything?... It seems to me that the true "peer" of an inventor such as Naessens is someone who has been equally inventive, not some governmental, or private laboratory drone whose "peerage" is based merely on academic equality. In the opposite sense, Gaston Naessens is no "peer" of such people."²

American biologist Walter Clifford, calling Naessens one of "the few gentle giants who mold the age they live in", had this to say about the inability of "scientocracy" to see beyond the confines of its own dogma: "I have personally, many times, taken researchers... into my laboratory to demonstrate... some of the things Gaston has been reporting for many years. They viewed... things they have never seen before. Do you think that made any difference? As outrageous as it may seem, because what they had seen was not approved by any professional society, or governmental agency, they simply *would not believe it.* Believe their own eyes, that is." Clifford considers these researchers vassals of the medico-industrial complex, who "kow-tow to authority and limit themselves to discovering exactly what their liege-lords want them to discover, as thousands of published research papers indubitably prove... Any project aimed at replicating and substantiating Naessens' work will never fit into the program of grant applications of any major funding organizations that I

**FOR THE
O' BIKING,
DON'T CHANCE IT!**



CYCLISTS

The Highway Safety Code requires bicycle riders to obey the same rules as all other road vehicle operators.

MOREOVER, FOR SAFE TRAVEL:

- ♥ Make sure your bicycle is equipped with the five mandatory reflectors and both lights for night riding.
- ♥ You must use a cycle path or lane where one is available.
- ♥ Use recommended accessories — a **helmet**, for protection against head injury, **side pennant** that will oblige motorists overtaking you to allow more vital space, and a **carrier** for your parcels, leaving your hands free for steering.
- ♥ Obey all road signs and traffic signals.
- ♥ Ride on the far right-hand side of the roadway, with the flow of traffic.

Régie de
l'assurance automobile
du Québec

Comment choisir son vélo?

LES QUESTIONS À SE POSER SONT: AI-JE BESOIN D'UN VÉLO NEUF? QUE VAIS-JE FAIRE AVEC CE VÉLO: DE LA VILLE, DE LA RANDONNÉE, DE LA MONTAGNE (POUR VRAI)? COMBIEN EST-CE QUE JE VEUX PAYER AU MAXIMUM?

Yves Du Sablon

De l'utilisation que l'on veut en faire découlera le type de vélo à acheter:

1-vitesse, à rétro-pédalage: pour les petits déplacements en ville, d'un rayon de 2 km;

3-vitesses: pour tous les déplacements urbains et une petite randonnée de fin de semaine;

5- ou 6-vitesses: pour tous les déplacements urbains ou pour la ville montagnaise et une couple de petites randonnées de fin de semaine;

10-vitesses et plus: aussi souvent pour la randonnée que pour la ville, ou exclusivement pour les voyages.

Le vélo de ville (1-,3-,5- ou 6-vitesses)

Avantages:

- * guidon droit donnant un bon contrôle
- * selle large à ressorts amortissants
- * pneus larges amortissants
- * garde-boue
- * porte-bagage (1-, 3-vitesses)
- * facilité d'entretien
- * peu ou pas attrayant pour le vol
- * garde-chaîne (1-, 3-vitesses)
- * nombre de développements (3-, 5-, 6-vitesses)
- * change de développement à l'arrêt (3-vitesses)

Désavantages:

- * peu ou pas confortable pour la longue randonnée
- * entretien compliqué du moyeu arrière (3-vitesses)
- * impossibilité de changer de vitesse à l'arrêt (5-, 6-vitesses)

Le vélo de randonnée (10-vitesses et plus)

Avantages:

- * guidon recourbé
- * selle étroite
- * pneus étroits
- * nombre de développements
- * entretien simple

Désavantages:

- * peu confortable pour la ville
- * vendu en général «tout nu»
- * très attrayant pour le vol

Le vélo de montagne (15- vitesses et plus)

Avantages:

- * bon pour les sentiers
- * robustesse et amortissement des chocs
- * guidon droit donnant un bon contrôle

Désavantages:

- * inutilement cher (400 à 500\$ pour une qualité minimum)
- * guidons trop larges, encombrants
- * pneus inutilement larges et lourds, créant beaucoup de friction et un bruit de roulement
- * selle rigide
- * trop de vitesses pour la ville
- * lourd pour ranger aux étages supérieurs
- * très attrayant pour le vol

Autres conseils à l'achat:

- * achetez près de chez vous, chez un marchand en qui vous avez confiance, et qui fait des réparations (pensez à plus tard quand vous aurez des bris et que tous les mécaniciens seront surchargés...)
- * exigez les réflecteurs réglementaires (blanc à l'avant, rouge à l'arrière, jaunes aux pédales, jaunes-rouges dans les rayons)
- * prévoyez l'achat d'un cadenas en forme de U, de 30\$ à 50\$ selon l'attrait du vélo
- * ajoutez au besoin: un porte-bagages, des garde-boue (ailes), de l'éclairage nocturne, et des accessoires optionnels tels: un fanion latéral, un rétroviseur, une clochette
- * consultez l'étude de marché que publie Vélo-Québec chaque année en mai.

La pelle du vélo

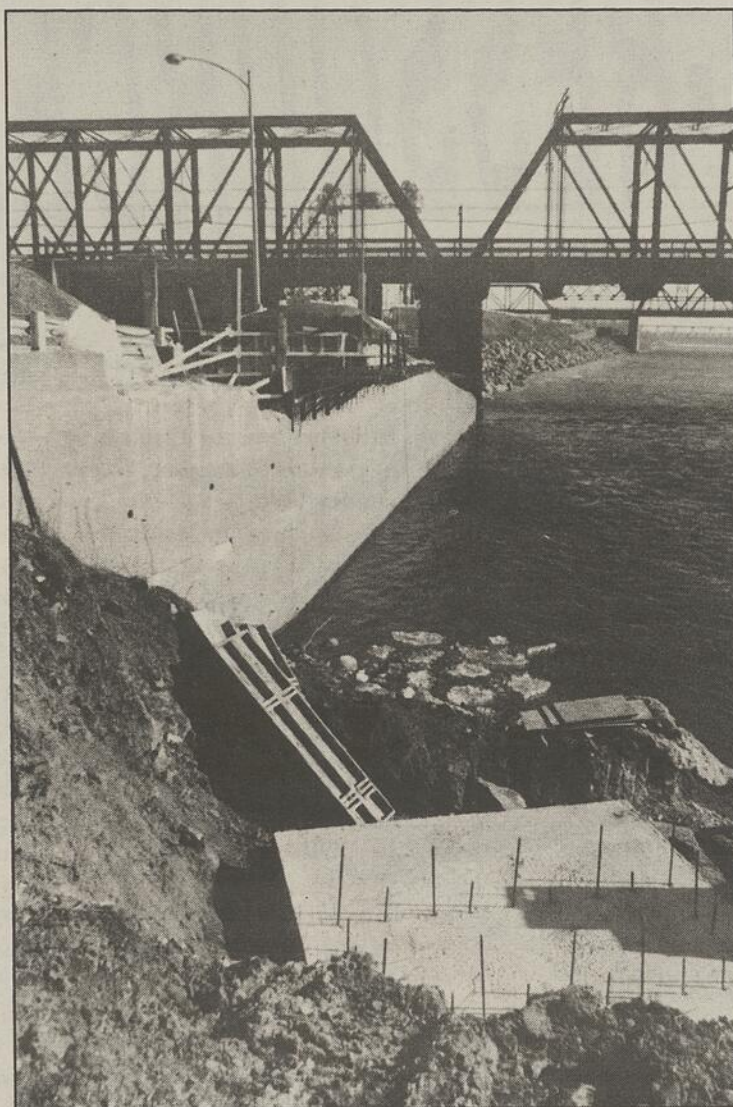


Photo: Sébastien Bouchard

Les pelles mécaniques sont à l'oeuvre sur le site du lien cyclable entre l'ouest de l'île Notre-Dame et la piste de la Voie Maritime (le «Chaînon manquant»). On sait qu'il ne manquait que 500 mètres pour compléter ce lien entre Montréal et la Rive-Sud. Le soutènement est pratiquement complété, on «voit» la piste, reste à lui faire une surface confortable. Côté est, le muret qui empêchait ce lien de se poursuivre au sol a été abaissé pour servir de base à une passerelle de 50 mètres et les fondations sont en place. (Voir photo ci-contre). Ce lien donnera accès aux nombreuses pistes de la Rive-Sud et de la Voie Maritime, loin des autos et pleines d'oiseaux; l'île Notre-Dame offrira une plage propre à la baignade dès l'été 1990. On prévoit un minimum de 100,000 cyclistes sur ce site la première année. Le Monde à Bicyclette a été le principal promoteur de ce lien, organisant au moins 11 manifs en 12 ans, recueillant l'appui de 12 conseils de ville avoisinants, puis celui de 18 députés de la région. Contactez-nous pour être des nôtres lorsque nous irons y sabler le champagne, quelque part en mai.

toujours à la «genèse» d'une réelle politique en cette matière. À ce stade-ci, tout ce que nous avons, c'est quatre lignes sur un plan.»

Plaire à tout le monde et à l'auto, voilà ce qu'essaie de faire le Bureau du Plan. Sans doute bien automobilisés-es, ces penseurs-euses ont introduit leur biais pro-auto, malgré nos mémoires truffés d'exemples internationaux qui auraient pu les rendre compétents dans l'élaboration d'alternatives. Dans ce Centre où l'atmosphère des tours à bureaux est vicié, celui de la rue guère plus sain, où la sédentarité du travail conduit à la crise cardiaque, pas de place à la qualité de vie, cyclistes et piétons sont portion négligeable.

42 % des Montréalais fermeraient le centre-ville aux autos, selon un sondage publié dans le Devoir en mai 1987. Au centre-ville, l'interdiction d'entrée aux automobilistes sans passager, à l'heure de pointe, est une mesure de gros bon sens. Mais le RCM semble trop timide pour défendre notre ville contre les pratiques des banlieusards, et laisse Montréal au petit bonheur des incitations, efficaces ou non.

...RECOURS COLLECTIF SUITE DE LA PAGE 3

Perturbation à la STCUM

Une autre poursuite que défendra Me Cordeau, au nom de Transport 2000 et des usagers, implique cette fois la STCUM, qui a vécu des moments difficiles de novembre à mars dernier. À cause du refus d'effectuer du temps

supplémentaire de la part des employés d'entretien, la flotte d'autobus en a pris tout un coup. De son côté, la STCUM s'est aussi moquée des usagers dans cette empoignade patronale-syndicale. C'est du moins ce qu'on a appris lors des audiences du Conseil des services essentiels, tenues en février: des mécaniciens de classe A-1 ont été affectés par l'employeur à la décoration de l'arbre de Noël ou à la pose d'auto-collants indiquant les nouveaux tarifs. Toute une gestion du personnel! Cette guerre des nerfs a résulté en un manque de 100 à 200 véhicules sur les circuits, de la fin de novembre à la mi-février et au retrait de près de 500 autobus, ainsi qu'à l'abolition de 62 circuits à compter du 19 février. La situation n'est redevenue normale qu'à la mi-mars.

Pendant toute cette période très difficile pour les usagers, la STCUM vendait ses cartes mensuelles au plein tarif et, comble de l'insulte, refuse maintenant de rembourser les usagers pour les multiples inconvénients causés par le conflit.

Devant ces faits, Transport 2000 a donc décidé d'entreprendre un autre recours collectif contre ces transporteurs qui ont perdu le respect des usagers.

Note: Les bureaux de Transport 2000 sont maintenant situés au 3865, St-Denis, Montréal (Qué) H2W 2M4.

COPIES
RESSOURCES
3822, boul. St-Laurent, Mtl
(514)982-9435
Laser couleur, etc.

LE CAKE

4824 ST-LAURENT, MTL (OUVERT TOUS LES JOURS) TÉL.: 843-7561

LE MAGASIN DE
L'ALIMENTATION NATURELLE
**NATURE
& SANTÉ**
CÉRÉALES ET LÉGUMES
BIOLOGIQUES

Supplémentation & Cosmétiques
10% d'escompte sur tout
achats de 20\$ et plus

MIEL EN VRAC

Maintenant
ouvert 7 jours/sem.

VEenez VOIR NOS SPÉCIAUX
EN MAGASIN

Maintenant ouvert le dimanche
2061, ST-DENIS • 849-4689

...AIRE AUTOMOBILE SUITE DE LA PAGE 1

véhicules viendront corriger les coupures dues au Canal Lachine (il était paisible dans sa portion est; des ponts l'enjamberont désormais?...), aux autoroutes Bonaventure et Ville-Marie.

En chœur, messieurs Xavier Ceccaldi, de la STCUM, et Gilles Léveillé, de l'Association des taxis, déplorent la suprématie laissée à l'auto dans ce Plan et qui nuit à leurs entreprises. Pour Normand Parisien, de Transport 2000, «le Plan-directeur ne propose le plus souvent que des demi-mesures, alors que des milliers de Montréalais ont fui et

continuent de fuir cette ville dont ils tentent en vain de se réapproprier l'espace. Le Plan clame tout son amour pour le piéton, mais ne lui propose ni rue piétonnière, ni traverse protégée. La politique de stationnement nage dans la vague, on parle d'«optimisation» des places de stationnement, mais aucune mesure dissuasive n'apparaît. Nous avons plutôt droit à un «aménagement paysager adéquat des stationnements de surface comme mesure temporaire». Enfin, bien que les couloirs réservés pour autobus soient attendus depuis un certain temps, les autorités montréalaises sont

CYCLO-RESSOURCES

CARTES DES PISTES CYCLABLES

Montréal:

"Pour le Plaisir de Rouler".
Gratuite. Ville de Montréal
seulement. Fond imprécis. Points
d'intérêt signalés.
Loisirs et Dév Communautaire
872-6211

Communauté Urbaine de Montréal:

"Voies Cyclables Été 89". Gra-
tuite. Toute l'île de Montréal.
Fond imprécis.
Planification du territoire
280-6700

Grande région de Montréal:

"Pédaler Montréal et les envi-
rons", excellent document, fait
par des cyclistes, pour des cy-
clistes. \$5.95
Vélo-Québec
252-VÉLO

Tout le Québec:

"Carte du Québec cyclable"
\$3.50. Trajets suggérés. Infor-
mation sur trains et autobus.
Vélo-Québec
252-VÉLO

Amérique du Nord:

"Bikecentennial Cyclo Source
Catalog", gratuit.
15 séries de cartes à prix variés.
BikeCentennial
(406) 721-1776
P O Box 8198
Missoula, Montana 59807 USA

Ailleurs dans le monde:

Contactez le bureau de tourisme
ou le consulat du pays en ques-
tion. Ou procurez-vous les sur
place.
Pages Jaunes: "Renseignements
touristiques".

ACCES AUX TRANSPORTEURS PUBLICS

Montréal: STCUM

En semaine après 19:00 heures.
Toute la journée en fin-de-se-
maine. Premier ou dernier
wagon, 4 vélos par wagon.
Horaires
AUT-OBUS

Montréal-Rigaud Train CP-STCUM

Accessible tous les jours sauf
sur les trains de l'affluence de
pointe. Service (ou coupure) à
confirmer. Début: mai.
De la Gare Windsor: En semaine:
7h20, 7h48, 10h00, 12h15,
17h45, 18h30, 20h00, 22h00.
Sam: 12h00, 15h00, 17h00,
23h10. Dim: 13h30, 17h15,
21h00.

De Dorion (*Beaconsfield):
6h08, *8h23, 8h26, 11h08,
14h36, *17h25, 17h38, 20h58.
Sam: 9h03, 13h03, 16h03,
18h28. Dim: 12h28, 16h13,
19h58.

Début (coupure?) du service
280-5656
Horaire
AUT-OBUS

Montréal-Deux-Montagnes Train CN-STCUM

Accessible tous les jours, presque
à toutes les heures, sauf sur les
trains de l'affluence de pointe.
Service (ou coupure) à con-
firmer. Début: mai. Accès par 4
gares: Centrale, Roxboro, Ste-
Dorothée, Deux-Montagnes.
Max 2 vélos par wagon.
De Deux-Montagnes: toute la
journée après 9h45 De Montréal:
Toute la journée, sauf entre
14h45 et 19h15.

Début (coupure?) du service

280-5656

Horaire

AUT-OBUS

Rive-Sud: STRSM

Vélo-bus avec support avant
pour deux vélos, sur les lignes
30, 45, 61, 65, 70, 80. Service
(ou coupure) à confirmer. In-
formez-vous à l'avance.

Service (coupure?)

442-8600

Itinéraires, horaires

463-0131

Inter-urbain, au Québec: Allo-Stop

Co-voiturage. Parfois accessible,
si votre conducteur dispose d'un

support. Membership et préavis
de quelques jours nécessaire.
Réservations
282-0121

Inter-urbain, au Québec et États-Unis: Voyageur, Greyhound

Presque toujours accessible.
Coût chez Voyageur: tarif d'un
colis d'environ 25 lbs. Gratuit
chez Greyhound, sauf pour
l'ouest canadien. Démontage et
emballage nécessaires. Boîtes
disponibles à certains terminus
pour \$3.00 Outils non fournis.
Arrivez à l'avance.
Itinéraires, horaires
842-2281

Inter-urbain, au Québec et Canada: Via Rail

Accès sur trains avec wagon-
bagages. Il est possible de faire
transporter son vélo à l'avance
sur un autre train que celui qu'on
prend, mais pas à destination des
gares sans service-bagages.
Emballage recommandé
(pédales, guidon). Frais de \$5.00
(avec ou sans boîte), outils non
fournis. Pas responsables des
dommages. Arriver une heure
d'avance.
Trains accessibles, de Montréal,
en direction de:

St-John-Halifax LunJeuSam 19h00
Lévis-Campbton-HalDimMeVen 18h35
Mont-Joli-Gaspé LunJeuSam 18h35
Hervey-Jonquière Lun Mer Ven 14h15
Hervey-Senneterre Lun Mer 18h30
Hervey-Senneterre Ven 20h30
Toronto Quot 10h30
Ottawa Camion Quot 10h00
Attention, l'horaire peut changer le 1er
mai.
Horaires, information
871-1331

Inter-urbain, aux États-Unis: AMTRAK

Accessible sur le "Montrealer"
(Mtl-NY-Washington) à 17h10
quot. Expédier le vélo la veille si
vous prenez un train de jour.
Frais de 5\$ US.
Horaires
1-800-426-8725

Outre-mer: selon chaque transporteur aérien.

Renseignez-vous auprès de votre
transporteur.

Exemple: Air Canada:

Toujours accessible. Gratuit
outre-mer si vous n'avez pas plus
de 2 pièces-bagages; \$25. en
Amérique-du-Nord. Démontage
et emballage nécessaires. Outils
non disponibles. Housses dis-
ponibles à \$3. Arriver 1 1/2
heures d'avance.
Information



Stationnement en zone commerciale
Hési-stationnement

Il y a bientôt un an, la Ville de
Montréal annonçait en grande
pompe une politique de stationne-
ment cycliste sur trottoir, à l'intention
des commerçants qui en feraient la
demande. S'attendait-on à une ving-
taine de demandes? On en a eu au-
delà de cent... et l'implantation des
stationnements a aussitôt cessé.
«Dans plusieurs cas, il faut repenser
le stationnement en termes de zones
à desservir et non devant une porte

puis une autre», explique Gilles
Desroches, planificateur cycliste à
la Ville.

L'automne dernier, la Ville tra-
vaillait à un prototype pour station-
nement individuel: une sorte de petite
roue permettant d'y attacher un vélo,
qui sera fixée de façon permanente
au mobilier urbain et aux bâtiments,
avec une densité de 45 localisations
pour 15 intersections... Pour le sta-
tionnement plus dense, notamment

pour les zones commerciales, un
nouveau prototype est en gestation,
car le modèle à arceaux, s'il est
assez bon, mérite amélioration.

Reste à voir si le stationnement
promis arrivera en octobre comme
la piste sur Rachel... Le Monde à
Bicyclette continue de talonner
l'administration municipale à ce sujet.

393-3111

Pour mieux pédaler

Assurances

Sachez que vous n'êtes pas
protégé-e par la RAAQ pour
dommages corporels à soi ou à
autrui, si vous avez un accident
où aucun véhicule à moteur en
mouvement n'est impliqué.
Ayez au moins l'assurance cy-
cliste de Vélo-Québec.

Vélo-Québec
252-VÉLO

Etat défectueux de la route

Trous dans l'asphalte, grilles
d'égoût, etc. (Voir "En Cas
d'Accident" pour les réclama-
tions possibles) Pour signaler de
tels défauts, sur le territoire de
Montréal. Notez le numéro
civique le plus proche et avertis-
sez: À Montréal
872-3434

Pédaler au Travail

Pour convaincre votre em-
ployeur d'accueillir les cyclistes
sur les lieux de travail:
le programme "Pédaler au Tra-
vail" du Monde à Bicyclette:
brochure, conférence sur de-
mande, expertise sur les
aménagements appropriés, etc.
Monde à Bicyclette
844-2713

EN CAS D'ACCIDENT

Quoi faire sur les lieux

Si un véhicule à moteur en
mouvement (incl portières) est
impliqué, vous êtes couvert par
les assurances de la RAAQ.
Contactez le numéro d'urgence
de la police locale (911) dans les
grandes villes, ou la Sûreté du
Québec. La RAAQ rembourse
les frais d'ambulance. Au
Québec, le RAMQ défraie les
coûts d'hospitalisation.

On a toujours intérêt, s'il y a
blessure ou dommages matéri-
els de plus de \$250, à ce qu'un
rapport de police soit rédigé,
incluant les noms et coordonnées
du policier et des témoins, et un
constat détaillé des dommages à
votre vélo.

Quoi faire dans les jours qui suivent

Il est toujours prudent de se
faire examiner par un médecin
dans les 24 heures, même si on
ne sent pas de douleur. Sans
égard à la faute, la RAAQ pour-
rait une indemnisation pour bles-
sures, invalidité, remplacement
de revenu, décès, et pour tous les
frais entraînés par l'accident.
Indemnisation
873-7620

Pour les dommages matéri-
els, obtenez un estimé du coût
des réparations par un magasin
spécialisé; une photo du vélo
endommagé est utile.

L'automobiliste est tenu d'avoir
une assurance personnelle pour
dommages à autrui, à moins que
vous ne soyez manifestement en
tort. Il est souvent possible de
négocier à l'amiable un dédom-
magement pour les bris à votre
vélo et autres dommages, sans
avoir recours aux assurances. Il
est néanmoins risqué de con-
clure une entente sur les lieux,
au cas où vous découvririez plus
tard des dommages inaperçus
sur le coup. Si l'automobiliste

n'obtempère pas, expé-
dier une mise en demeure,
avant un temps limité pour
rembourser. S'il ne ré-
pond, ayez recours à la Cour
pour les créances (393-2300)
obtenir jusqu'à \$1000.
les frais de cour (\$1500)
votre réclamation. Pour
ces démarches, vous
avez recours à l'Aide J
au besoin (Info: 845-0900)

Si l'accident est
mauvais entretien de la
y a des réclamations p
auprès des responsa
l'entretien.

Au municipal (avant 30
872-2977
Au provincial (avant 2
873-3907

BICYCLETTES ET ACCESSOIRES

Bicyclettes neuves et accessoires

Voir l'article "Commer-
ces du vélo", dans ces pages

Bicyclettes usagées

Consultez les Pages Jaunes
l'annuaire téléphonique
clettes -Détailants
parfois "Meubles usagés"
La police de Montréal f
encans par année. Fai
accompagner de quelq
peut évaluer l'état du v
Encan de la Police de M
872-2340/5232

Location de bicyclette

Pages Jaunes de la Ville
"Bicyclettes -Location"

Cours de mécanique du Monde à Bicyclette

Pour cyclistes débutants
intermédiaire, d'une du
heures, réparties sur 5
semaine. 45\$, incluan
ménage de votre vélo
tion, contactez:
Yves DuSablon
276-2728

CLUBS DE RANDO VÉLO

(région de Montréal)

Montréal:

Club des Railleurs

272-2286

Club Cyclo-Nature

728-6235

Détour-Nature

271-6046

Laval:

En vélo de Laval

524-5988

Beaconsfield:

Club cycliste Beaconsfield

626-4945

St-Eustache

La Pédale Douce

472-7738

Repentigny:

Club cycliste Repentigny

581-9840

PISTE CYCLABLE RACHEL Passera, passera pas...

Depuis octobre 1989, la rue Rachel est dotée d'une piste cyclable d'excellente qualité, l'une des plus belles en ville. Le Monde à Bicyclette a d'ailleurs été consulté sur plusieurs aspects de l'aménagement de cette piste. Il faut dire que son implantation ne va pas sans heurts. Une pétition, initiée par un commerçant —en automobiles—, rassemblait plus de 700 signatures, contrebalancée par une autre pétition, initiée par une autre commerçante —en vêtements d'enfants—, qui maintenait une avance en nombre. Plus tard des difficultés

ont surgi au coin Papineau, où le Service des Travaux Publics n'a pas réussi à réorganiser la circulation automobile, ce qui provoquait des bouchons. La piste a été détournée sur des petites rues situées au sud, puis par le parc Lafontaine, le temps d'adapter cette intersection. Le Monde à Bicyclette a signifié aux responsables de la Ville qu'un détour dans ce tracé est une erreur: les cyclistes vont, selon toute probabilité, continuer tout droit. Le détour, nous dit-on, serait temporaire. À suivre.



dont il est question, pas de Montréal.

Source: *The Independent*, October 11, 1989 [S.B.]

ALBERTA Vélo-méto Ed- monton

Les candidats du parti Clean Slate d'Edmonton ont pris place dans leur méto avec pour bagages une bicyclette pliable, une boîte d'un format analogue aux vélocipèdes, une planche à repasser et... une bicyclette de modèle courant. Surprise, ce dernier article fut frappé d'interdiction par le garde sur place tandis que le transport des autres n'a occasionné aucun problème.

Le candidat transportant la bicyclette, Tooker Gomberg dénonce cette discrimination systématique exercée à l'égard du transport combiné vélo/méto. Le méto d'Edmonton doit être accessible aux vélos, ou au moins disposer de stationnements cyclistes aux entrées de stations.

On se rappelle la campagne tout à fait analogue qu'a menée le Monde à Bicyclette à Montréal de 1976 à 1981. Le méto de Montréal est aujourd'hui accessible en semaine après 19h et toute la fin de semaine. Il y a aussi des stationnements cyclistes à l'entrée de plusieurs stations.

M. Gomberg siège au conseil d'administration de l'Edmonton Bicycle Commuters Association, un organisme voué à la défense des droits des cyclistes de semaine.

Source: *The Edmonton Journal*, September 3, 1989 [S.B.]

UNITED STATES Underground cycling

A quarter-mile long bicycle and pedestrian tunnel has just opened in Seattle, a large city in the Northwest of the U.S.A. The tunnel is 15 feet wide and has ten murals painted by neighborhood youth and local artists. The bicycle-pedestrian tunnel is located above the automobile tunnels.

"This well-lighted, state-of-the-art tunnel is equipped with four video cameras for security, and monitored from the control centre at the tunnel's west end. Police response time is five to ten minutes. Barring incidents of crime or vandalism, the tun-

CONTINUED ON PAGE 12



FRANCE Bordeaux en couleur

La ville portuaire de Bordeaux, quatrième ville de France en population, prend résolument le virage écologique. Devant l'urgence de la situation de paralysie circulatoire de la région parisienne, Jacques Chaban-Delams, maire de Bordeaux, affirme que les solutions sectorielles de décongestion du trafic urbain ne sont que perte de temps.

La moitié des voies carrossables de la ville seront désignées rues blanches. Ces rues seront à l'usage exclusif des piétons et des cyclistes. Le goudron sera remplacé ici et là par des espaces verts.

Un autre 25% des rues seront marquées en bleu. La vitesse limite permise y sera réduite à trente km/h. Ces rues seront à l'usage des véhicules de livraison et du transport public.

La dernière touche de couleur, le rouge, sied bien au dernier 25% des voies carrossables, les boulevards où l'automobile a priorité. Ici encore, la vitesse est réduite de 60 à 50 km/h. [S.B.]

ONTARIO Toronto vél-au-travail

Le maire de Toronto déclare la semaine du 10 au 15 juin: Semaine «Pédaler au travail» (Bike To Work). Cette semaine vise à promouvoir activement l'usage de la bicyclette dans les déplacements de la maison au travail. Les gros employeurs sont invités à s'impliquer dans cet effort promotionnel.

Le conseiller Marilyn Churley a contacté 43 groupes environnementalistes afin de les inviter à manifester l'importance de ce véhicule dans la réduction de la pollution de l'air. Apparemment, le rôle de premier plan que tient l'automobile dans une société de consommation, sa nuisance spatiale et d'autres anomalies ne sont pas dénoncés.

Source: *Cyclometer*, January 1990 [S.B.]

ZIMBABWE Le Zimbabwe roule

Après un an et demi de tergiversations, l'État chinois a finalement donné son accord à un projet de coopération entre l'industrie du vélocipède chinois et le Zimbabwe. Ce projet vise

l'implantation d'une manufacture de vélos au Zimbabwe. En cinq ans, la capacité de production de la manufacture devrait passer de vingt-cinq mille la première année, à cent mille bicyclettes par année.

Le Zimbabwe vit une crise du transport. La population n'a évidemment pas les moyens d'acheter des voitures. L'État ne peut répondre à la demande de transports publics. La solution, c'est le vélo.

La Norton Cycles et la Metallurgical Construction Company of China sont impliquées dans le projet. Au terme d'une sixième année d'opération, 90 pourcent de la production des vélos sera du ressort local. Le projet emploie 310 Zimbabwéens et 12 ingénieurs chinois.

Source: *The Herald Harare*, Zimbabwe, 13 July 1989 [S.B.]

FRANCE Paris as- phyxiée

La circulation parisienne est paralysée. Les rues de Paris ne suffisent plus à endiguer le flot croissant d'automobiles. Le stationnement est insuffisant et chaque jour quelque 65 000 automobilistes stationnent comme ils peuvent, de manière illégale, le plus souvent sur le trottoir. L'espace piétonnier est déjà

passablement restreint et les piétons en souffrent.

L'automobile empiète bien trop sur l'espace vital urbain. Les quartiers qui ont su préserver leur vocation résidentielle et leurs petits espaces verts sont inabondables. Si bien que vingt mille citoyens prennent l'exil chaque année. Les deux tiers d'entre eux se ramassent en banlieue; dix millions habitent maintenant l'Île de France. La plupart d'entre eux travaillent au centre-ville, d'où le problème de la circulation périphérique.

Les solutions proposées, d'une part par M. Chirac et d'autre part par un consortium d'intérêts privés, portent toutes sur un enfouissement de la circulation de transit sous terre. Non, non; c'est bien de Paris

ère pas, expédiez-lui
en demeure, lui don-
emps limité pour vous
ser. S'il ne réagit pas,
ours à la Cour des pen-
nces (393-2304), pour
usqu'à \$1000. Ajoutez
de cour (\$15 à 25) à
lamation. Pour toutes
arches, vous pouvez
ours à l'Aide Juridique
(Info: 845-0888)
ccident est dû à un
entretien de la route, il
éclamations possibles
des responsables de
n.

incipal (avant 30 jours)
ncial (avant 2 ans)
7

NETTES ET ACCES-

tes neuves et acces-

icle "Comment choisir
", dans ces pages.

tes usagées

ez les Pages Jaunes de
re téléphonique: "Bicy-
-Détailants", aussi
Meubles usagés".

de Montréal fait 2 ou 3
par année. Faites-vous
agner de quelqu'un qui
luer l'état du vélo:
e la Police de Mtl
0/5232

n de bicyclettes
aunes de l'annuaire,
ettes -Location".

e mécanique vélo
de à Bicyclette

yclistes débutant ou
iaire, d'une durée de 15
réparties sur 5 soirs de
. 45\$, incluant un bon
de votre vélo. Inscript-
tactez:
Sablon
8

DE RANDONNÉE A

de Montréal)

AL:

s Railleurs

6

clo-Nature

5

Nature

6

de Laval

8

sfield:

cliste Beaconsfield

5

ache

le Douce

8

igny:

cliste Repentigny

0

Remonter la montagne

Le nouveau *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal* de la Ville de Montréal projette de grands changements qui seront certainement bien accueillis par la population montréalaise. Quelques suggestions cependant promettent de provoquer la controverse.

Le concept central est un agrandissement de l'étendue du parc accessible au public par la création de sentiers reliant les trois sommets de la montagne: mont Royal, Outremont et Westmount. Le plan présente des restaurations et de nouvelles constructions dont la facture totale, incluant les interventions à la périphérie et aux voies bordant la montagne, sera de 120 millions \$.

On projette de réduire la présence des automobiles sur la montagne, en fermant la circulation sur la chaussée sud du chemin Remembrance et en faisant ralentir les automobiles sur la voie Camillien-Houde. L'étendue du stationnement sera considérablement diminuée.

Partout, on veut favoriser l'accès à pied, à vélo et par transport en commun. L'ajout de nouvelles entrées au parc inclura un escalier du côté est, dans l'axe de la rue Duluth et, peut-être, l'implantation d'un funiculaire au flanc nord, à l'est du campus de l'Université de Montréal. Le remplacement des échangeurs Côte-des-Neiges-Remembrance et Des Pins-du Parc par des carrefours à niveaux représente des projets de construction majeurs.

Les prémisses du concept mis de l'avant par la Ville sont de favoriser quatre vocations: conservation des ressources, éducation, récréation et tourisme. Les ressources à conserver englobent le patrimoine architectural autour de la montagne ainsi que son écologie. Pour ce qui est de l'éducation, on envisage des expositions, centres d'accueil, randonnées guidées, et

de l'animation en milieu scolaire. Tous les usages récréatifs de la montagne seront développés, et on pourrait y ajouter la randonnée équestre et du ski alpin sur le flanc nord. Pour favoriser le tourisme, on mettra sur pied des activités et un grand réseau de sentiers bien balisés. La protection des vues depuis, et vers, la montagne est déjà assurée.

Les intentions de la Ville, telles que décrites dans le plan préliminaire, sont pour la plupart très louables. Mais les gens qui valorisent la montagne savent comment il sera délicat de «lui conserver tout son attrait, toute sa signification et sa magie», comme l'espère la Ville.

Cyclistes ignorés

Si plusieurs des propositions de la Ville sont bienvenues, un examen en profondeur révèle que les cyclistes y sont souvent oubliés.

Les plans de développement et d'accessibilité du mont Royal doivent être révisés pour y inclure les besoins des cyclistes.

On y évoque la démolition des échangeurs Des Pins-du Parc et Côte-des-Neiges-Remembrance (4.3.1.2), la création d'un vaste chemin de ceinture jalonné d'arbres sur la montagne (3.4.2), le développement de nouvelles entrées sur le parc, des trajets piétonniers le long de McTavish, Guy et Atwater, de façon à faire de la montagne l'un des principaux points de convergence du Réseau Vert (3.4.1). Mais la présence des cyclistes sur ce Réseau Vert n'est pas intégrée. Les plans pour la rue McTavish et pour le monument Cartier, par exemple, prévoient des escaliers, ce qui deviendrait un obstacle au passage des vélos (4.3.1.1).

Des pistes cyclables sur les rues Cedar et Peel, sur le flanc ouest, et sur du Parc, puis Aylmer ou Hutchison, sur le flanc est, feraient la connection nécessaire avec le chemin de ceinture de la montagne. Les cyclistes pourraient ainsi accéder au centre-ville par une route agréable dans un environnement naturel; le plan oublie cette opportunité de promouvoir le cyclisme quotidien. Les suggestions visant «une meilleure intégration du centre-ville et du parc» n'incluent pas de pistes cyclables. On a plutôt préféré un funiculaire à l'est, une attraction pour touristes (4.3.2.2).

Les cyclistes doivent s'assurer que les routes qui seront créées à

travers le cimetière Notre-Dame-des-Neiges, l'Université de Montréal et l'Hôpital Royal Victoria (5.1.2) prévoient l'espace pour piétons et cyclistes. Il faudrait aussi rappeler à la Ville de prévoir du stationnement cycliste, lors du réaménagement de sites populaires, tels le Lac des Castors et le Monument Cartier.

Autres questions à examiner: les routes en asphalte sont, paraît-il, un aménagement plus «dur» en site naturel, elles provoquent un ruissellement qui a tendance à raviner le sol, accélérant l'érosion. Que pensez-vous de pistes cyclables en gravillon fin sur fond dur, dans de tels cas? Les escarpements prononcés, tel celui de la Côte-des-Neiges, peuvent être un obstacle majeur pour les cyclistes; vaut-il la peine d'envisager un funiculaire pour faciliter l'accès cycliste et piéton en de tels cas? Faut-il alors placer ce funiculaire en site naturel, un peu plus loin en terrain bâti, en souterrain? Quels escarpements posent problème à votre avis?

La date finale pour faire parvenir vos suggestions est le 21 mai; le Monde à Bicyclette va là aussi soumettre un mémoire. Nous vous demandons d'appuyer notre démarche en répondant au questionnaire qui suit. Sentez-vous libre de formuler toute nouvelle suggestion. Les bénévoles à l'analyse et la rédaction du mémoire sont bienvenus. Des exemplaires du *Plan préliminaire de mise en valeur du mont Royal* sont en consultation à tous les bureaux Accès-Montréal ainsi que dans les bibliothèques publiques de Montréal, Outremont et Westmount. Vérifiez particulièrement les sections dont les numéros apparaissent dans le présent texte.

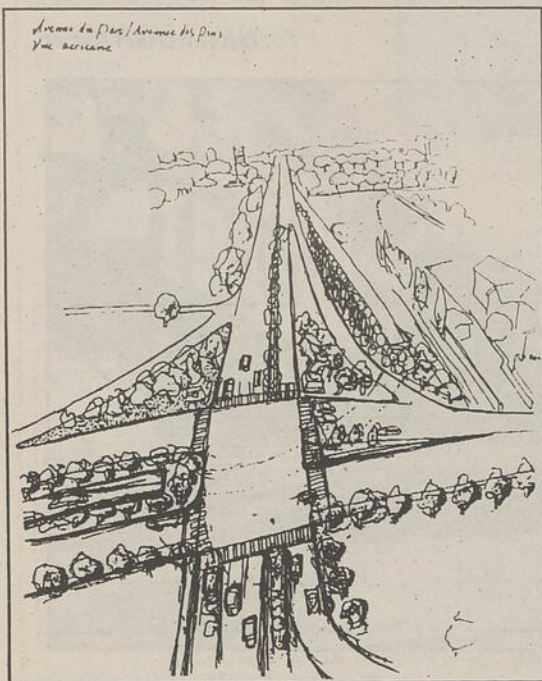
VOTRE OPINION SUR LE VIADUC DES PINS-DU PARC:



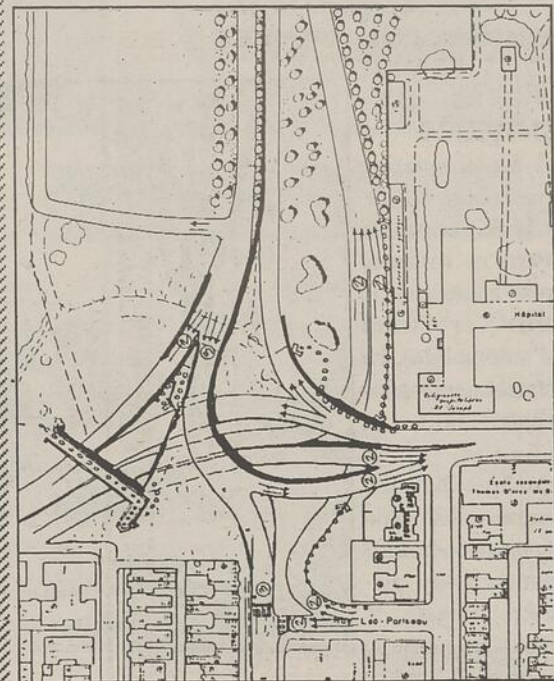
L'intersection des avenues des Pins et du Parc en 1956

La ville envisage deux options:

Option A: intersection simplifiée, avec feu de circulation (deux bretelles d'évitement, côté nord), au niveau du sol (sauf un passage souterrain de l'avenue des Pins ouest vers l'avenue du Parc nord). Élargissement du tablier ouest de l'avenue du Parc (élimination de deux rangées de vieux arbres; plantation de nouveaux arbres entre les tabliers). Circulation en direction sud seulement sur Bleury, et en direction nord sur Jeanne-Mance. Coût: 15 millions \$. Début d'ici 12 ans.



Option B: maintien d'une partie de la configuration actuelle du viaduc à plusieurs niveaux, interruption du passage vers Hutchison, construction d'une passerelle piétons-cyclistes de la montagne à la rue Hutchison. Circulation en direction sud seulement sur Bleury, et en direction nord sur Jeanne-Mance. Coût: 6 millions \$. Début d'ici trois ans.



QUESTIONNAIRE SUR LA MONTAGNE

(Pas besoin de phrases complètes, indiquez le numéro de la question:)

- Combien de fois irez-vous ou passerez-vous par le mont Royal, cet été?
- Quand vous y allez, est-ce: en route vers une destination précise? pour le plaisir de la nature? pour une autre raison, laquelle?
- Pour aller à la montagne, vous pédalez? marchez? utilisez métro ou autobus? utilisez une auto?
- Si vous n'y allez pas à vélo, est-ce à cause: de la distance? de côtes trop abruptes? le trajet pour s'y rendre est trop dangereux? il n'y a pas de bon stationnement sur les lieux? autre raison, laquelle?
- Si une ceinture cyclable de la montagne était connectée à un réseau cyclable sur les rues avoisinantes (Côte-des-Neiges, Côte Ste-Catherine, avenue du Parc, Rachel, de Maisonneuve, Atwater), iriez-vous plus souvent à la montagne? Quelles rues emprunteriez-vous?
- Feriez-vous même un détour pour passer par la montagne, de combien de km ou de minutes?

7. Partager le chemin avec les piétons est-il acceptable selon vous? à quelles conditions?

8. Une surface en gravillon fin est-elle acceptable selon vous?

9. Comme cycliste ou piéton, croyez-vous qu'un funiculaire soit nécessaire pour franchir certains escarpements? lesquels? où exactement placeriez-vous un tel funiculaire?

10. Où exactement y a-t-il besoin de stationnement cycliste sur et autour de la montagne?

AUTRES SUGGESTIONS ?

QUESTIONNAIRE SUR LE VIADUC:

11. Quelle option préférez-vous? sans ou avec modifications, lesquelles?

12. Où aimeriez-vous que passe une piste cyclable (pensez aux trajets nord-sud et sud-nord): en bordure de l'avenue du Parc? à l'intérieur de la plage gazonnée? vers Hutchison? Durocher? Aylmer (intersection bientôt munie d'un feu de circulation)?

13. L'échéancier vous convient-il?

SVP Écrivez-nous le plus tôt possible. Date-limite: 11 mai 1990. Merci!

Selon une étude du ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche, la bicyclette vient au troisième rang des activités préférées des Québécois. Avec un parc de vélos évalué à 3 millions et plus de 2,800,000 cyclistes, nous sommes bien loin du phénomène marginal du début des années 70.

La popularité de la bicyclette va de pair avec une nouvelle forme de tourisme vert. Les citadins et même les résidents des banlieues sont à la recherche d'espaces verts accessibles, de belles petites routes où pédaler en paix. Ces dernières années, le tourisme à bicyclette s'est développé en fonction d'un nombre de plus en plus grand de catégories. Les «granolas» de la pédale ne sont désormais plus seuls sur les routes. Chaque année, le cyclotourisme «carte de crédit» recrute de plus en plus d'adeptes. On voyage léger, en terminant la journée à une bonne table, dans un bon gîte. Il y a donc une clientèle pour ce type de tourisme.

Politiques exemplaires

Depuis quelques années et dans les prochaines années, le phénomène d'abandon des emprises ferroviaires sera fortement répandu en Amérique du Nord. Aux États-Unis, un peu plus de 200,000 km de voies ferrées sont présentement abandonnées. De ce nombre, 4,400 km ont été aménagés en corridors récréatifs comportant des pistes cyclables. Aussi 300 nouveaux segments sont en voie d'aménagement en corridors récréatifs. Certains États se sont déjà dotés de politiques de recyclage des voies ferrées à des fins récréatives où l'usage du vélo est prioritaire.

C'est le cas de l'État du Wisconsin, pionnier dans le domaine et qui compte maintenant une quinzaine de sentiers récréatifs totalisant quelque 576 km. Jusqu'à maintenant, le Wisconsin a investi plus de 8 millions \$ (US) dans l'acquisition et le recyclage de ses emprises ferroviaires. Le financement de ces projets provient des frais d'admission à ces parcs linéaires et d'un programme à frais partagés entre l'État et le gouvernement fédéral américain. L'Illinois a aussi une politique similaire de recyclage des emprises ferroviaires. La Cour du Missouri, pour sa part, a confirmé récemment la constitutionnalité de la loi fédérale visant à conserver comme bien public les emprises ferroviaires désaffectées.

En Europe, plus particulièrement en Grande-Bretagne, 11,000 km de voies ferrées présentent un potentiel pour l'aménagement de voies cyclables et plusieurs projets sont présentement à l'étude.

Au Québec, selon l'Office national des Transports, de 1963 à 1988, 25% du réseau ferroviaire a fait l'objet de demandes d'abandon par les compagnies qui les possèdent. Un peu plus de la moitié de ces demandes ont été acceptées, ce qui représente un total de 1,100 km. À titre d'exemple de recyclage d'emprises ferroviaires au Québec, il faut souligner la piste Oka-Deux-Montagnes et les portions de pistes dans les villes de Trois-Rivières, Hull et Longueuil.

Avantages à recycler le rail

Le recyclage des emprises ferroviaires en voies cyclables comporte de nombreux avantages.

Techniquement, il est relativement facile d'y aménager une piste. Il est également facile d'en faire un «corridor multidisciplinaire»: vélo, équitation, randonnée à pied, ski de fond. Les pentes sont très faibles, les ouvrages de drainage sont en place, les structures de pont sont souvent en place. En étant complètement à l'écart du réseau routier, ce type d'aménagement assure la sécurité des cyclistes, particulièrement les cyclistes débutants. L'aménagement facilite les déplacements entre les municipalités.

Sur le plan économique, un aménagement bien conçu peut attirer des cyclistes de partout au Québec et même d'ailleurs. Des destinations comme Hull/Ottawa sont devenues de plus en plus recherchées par les cyclistes qui désirent s'offrir un week-end complet à vélo. Que dire aussi de la piste cyclable St-Eustache-Oka qui attire un grand nombre de Montréalais à la recherche de parcours cyclables sécuritaires. Les randonneurs du dimanche, les voyageurs ou les vacanciers à vélo représentent, au même titre que les skieurs ou les véliplanchistes, un apport économique substantiel dans la région visitée, en transports, repas, et hébergement.

Sur le plan social, le recyclage des voies ferrées désaffectées en corridors récréo-touristiques contribue à combler le déficit en espaces verts accessibles au grand public. Ce type d'aménagement et le type de vacances qu'il suscite contribue à l'amélioration de la qualité de vie et à l'amélioration de la santé de la population en général. Un tel équipement contribue à mettre en valeur les richesses culturelles et historiques d'une région.

Recycler le rail



PHOTO MICHEL DELORE

Recycler le rail au Québec

Le problème, c'est qu'actuellement aucun ministère ou service gouvernemental ne semble concerné par le recyclage de ces emprises. Le ministère des Transports n'en veut pas puisque la vocation transport n'y est plus, et le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche ne semble pas être intéressé à assumer un leadership en la matière, si ce n'est que par l'initiative de certaines directions régionales (dont le projet de réaménagement du Corridor aérobie à Morin Heights).

Devant cette situation et devant l'importance que revêt une telle stratégie dans le développement récréo-touristique au Québec, les Associations touristiques régionales associées (ATRAQ), la Conférence des organismes régionaux de loisir au Québec (CORLQ) et Vélo-Québec se sont associés afin de faire valoir l'importance de conserver et de

recycler les emprises ferroviaires. Il leur apparaît primordial que le gouvernement provincial prenne les moyens pour que soit mise en place une collaboration interministérielle et que soit élaborée une politique de recyclage de ces emprises afin de leur conserver une vocation publique.

Dans un premier temps et à court terme, cette «Coalition pour la conservation et le recyclage des emprises ferroviaires désaffectées» a demandé en décembre 1989 au Premier ministre que soit nommé un responsable de ce dossier au sein de son gouvernement, afin de coordonner les actions entre les différents ministères et organismes gouvernementaux concernés, et que soit déclaré un moratoire d'un an pour que cessent les travaux de démantèlement comme c'est le cas sur l'actuel tronçon entre St-Eustache et St-André-Est. NDLR: En mars dernier, le Ministre du Loisir, M. Blackburn,

au nom du premier ministre, répondait négativement à la requête ci-haut mentionnée.

Mais la partie n'est pas jouée. Les cyclistes et associations touristiques, conscients des enjeux de cette bataille, vont multiplier les démarches pour sauver ces sites extrêmement précieux. Les reconstruire après démantèlement coûterait des millions \$, et qui sait, en aura-t-on besoin pour tout autre besoin, y inclus le retour du rail écologique.

Le Monde à Bicyclette demande ici à vous, cycliste, d'écrire une lettre au Premier ministre (nous aimerions en recevoir copie conforme, SVP), demandant un moratoire sur le démantèlement du rail désaffecté au Québec, à l'adresse suivante: Monsieur Robert Bourassa Premier Ministre du Québec Édifice J, 3ième étage 885 Grande Allée est Québec (Qué) G1A 1A2

Jimmy's Book!

TÉL.: (514) 987-9546

BICYCLETTE RACHEL BICYCLE SHOP

PIÈCES RÉPARATIONS PARTS REPAIRS

12 RUE RACHEL EST, MONTRÉAL, Qc.

PEUGEOT CONA NISHIKI

Come visit our newly expanded facilities

Mc Whinnie CYCLE INC. 481-3113
6010 Sherbrooke west 481-8891

- MIELE ARIAS 550 MTB Reg. #595 SPECIAL \$475
Cro-moly frame & fork; Shimano exage trail
- MIELE ALBA Reg. #675 SPECIAL \$575
Columbus cromor frame & fork; complete Shimano LX
- RITCHEY OUTBACK MTB Reg. #1050 SPECIAL \$850
Fully cro-moly d. butted; Deore II equipped
- PEUGEOT PS28 Reg. #695 SPECIAL \$500
Cro-moly frame & fork; Shimano 105
- RACING PANTS LYCRA Reg. #64.95 SPECIAL \$35.95
- BRONCALE HELMETS Reg. #84.95 SPECIAL \$50.00
AINSI approved
- CATEYE SOLAR COMPUTER Reg. #110 SPECIAL \$75.00
- TOURING SHOES Reg. #79.95 SPECIAL \$49.95
Avocet & specialized

Also selection of MTB racing shoes \$ LIMITED QUANTITIES \$

5-POINT SPRING BIKE TUNE-UP
BRAKE CHECK GEAR CHECK OIL CLEAN STRAIGHTEN WHEELS. All for only \$28.00
WITH THIS AD (VALID UNTIL APRIL 28th)

BIANCHI KAWAHARA RALEIGH FIORI

NORCO MIELE LEDER

Pédalez Montréal et ses environs

Cartes des PISTES CYCLABLES, bandes cyclables, trajets suggérés, voies d'accès.

8 cartes de la grande région métropolitaine

16 pages, de Sorel à Dorion et de Mirabel à Chambly

EN PLUS des téléphones, des transports en commun, des adresses utiles: marchés de vélos, boutiques de plein air, etc.

Faites-moi parvenir "Pédalez Montréal et ses environs" 6.85\$ (5.95\$ + 15% pour frais postaux) Total: _____

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____ App. _____

Ville _____ Code postal _____

Mode de paiement: Chèque Visa Mandat Master Card

Numéro de carte de crédit _____ Date d'expiration _____

Signature _____

Faites parvenir à VÉLO MAG, 4545, av. Pierre-de-Coubertin C.P. 100, Succ. 'M', Montréal, Qc H1V 3R2

Le Vélociste



VENTES ET RÉPARATIONS RAPIDES DE TOUTES LES MARQUES

6662 Papineau, Montréal H2G 2X2
727-7171
 Aussi service d'aiguillage

ABC
 cycle & sports ltée.

■ raleigh	■ velosport	Specialized
■ peugeot	■ leader	Rocky Mountain
■ nishiki	■ bianchi	Ritchey
■ casati	■ kuwahara	Diamond Back
■ daccordi	■ norco	Campagnolo

bmX freestyle competition
 bicyclettes de montagne
 équipement professionnel
 & cyclotouriste

276-1305
 5584 AVE DU PARC MONTRÉAL

**Spécial ménage du printemps:
 savons écologiques**

Nicole Bonin

Laver

30% de la facture d'épicerie hebdomadaire est consacré à l'achat de savons, détergents, aérosols, désodorisants, détersifs et cires, selon les experts de Pollution Probe Fondation. Beaucoup de ces produits de nettoyage contiennent des substances chimiques nuisibles à l'environnement et à la santé des individus. Les étiquettes omettent souvent de mentionner leur toxicité. Les consciences écologiques seront soulagées de savoir qu'il existe des substituts simples, économiques et naturels et des recettes offrant des alternatives aux produits commerciaux.

l'eau

Avec la fonte des neiges et le chant des oiseaux, s'annonce la saison printanière. C'est dans l'air, commerçants et particuliers ont un goût de renouveau. À vos chiffons, vadrouilles, brosses et éponges... Prêts... Frottez! Bon ménage de printemps!

C'est dans l'air! On déconseille l'achat d'aérosols. Les pulvérisations peuvent contenir des particules

cancérogènes; après inhalation, celles-ci pénètrent rapidement dans le sang par les poumons, présentant un risque sérieux pour la santé. Enfin, il est hasardeux de se débarrasser des aérosols. Vides ou pleins, ils peuvent blesser les éboueurs, exploser dans un incinérateur et même causer du tort au sol, si enfouis.

Les déodorisants d'intérieur représentent un degré de dangerosité varié. Ils enduisent les narines d'un film d'huile vous prévenant contre les odeurs nauséabondes ou les masquent avec une senteur chimique plus forte, engourdissant l'odorat! Comment remédier aux émanations malodorantes? D'abord, aérez les chambres, cuisine et salle de bain. Une chandelle de cire parfumée chasse les mauvaises odeurs: ne jamais laisser allumée sans surveillance. Procurez-vous dans les boutiques ou les grands magasins un pot-pourri aux odeurs fleuries, fruitées ou épicées. Disposé dans une belle assiette, un vase décoratif ou une boîte de métal attrayante, le pot-pourri séché dégagera des effluves agréables et persistantes. Enveloppez des bâtons de cannelle et des clous de girofle dans un coton à fromage et placez-les dans la cuisine. Les pots-pourris à bouillir dégagent des émanations de pomme, d'orange et d'épices dans la pièce.

de phosphates à 5%; certains d'entre eux ont remplacé les phosphates par des enzymes biodégradables et inoffensives mais pouvant causer des allergies chez des personnes hypersensibles souffrant d'allergies et d'asthme. Celles-ci devraient remplacer les détersifs en poudre par les liquides. Ivory, le savon pur, a toujours été vendu sans phosphate; Ivory Neige ne contient pas d'enzyme.

Les marques américaines connues comme All-Temperature Cheer, Tide Liquid, Wisk et All sont sans phosphate. Amway est biodégradable. Les normes canadiennes étant moins sévères, lisez bien les étiquettes avant l'achat. Soap Factory est une ligne complète de savons écologiques vendus chez IGA. Mentionnons aussi les produits Double Team (Etats-Unis), Auro (Allemagne) et Coopérative la Balance (Montréal). Les savons Bi-essive, Bio-ménage et Bio-vaisselle se trouvent dans les magasins d'aliments naturels.

Amies de l'environnement Les quatre substances suivantes ont été déclarées amies de l'environnement. Elles sont inoffensives.

Le vinaigre enlève les taches de rouille, de moisissure et les dépôts de cire. Utilisez le vinaigre blanc pour nettoyer la cafetière, le verre, les pincesaux, les joints de mortier et les vitres. Diluez avec de l'eau.

Phosphates et enzymes

La télévision des années 1960 et 1970 nous a présenté des reportages alertant les consommateurs et les gouvernements du danger pour l'écologie que représentent les phosphates des détersifs pour la vaisselle et le linge. Les phosphates ne sont pas dangereux en soi; ce sont des fertilisants bénéfiques à la vie des plantes. Cependant, ajoutés à l'écosystème en trop grand nombre, ils produisent des vagues de mousse dans nos lacs et rivières et favorisent la croissance des algues qui se nourrissent d'oxygène, privant ainsi la vie marine qui meurt.

Malgré les pressions exercées auprès des manufacturiers pour qu'ils fassent disparaître les phosphates des détergents, quelques restrictions seulement furent imposées. L'environnement demeure menacé. Votre détersif contient en outre des agents chimiques lavant "plus blanc que blanc" mais polluant l'eau en combinant des éléments non biodégradables.

Les bons choix Depuis 1972, les manufacturiers canadiens ont été obligés de réduire leur taux

Le savon pur en flocons ou en pain nettoie tout, "de la vaisselle aux autos"... sans oublier les vélos.

Le bicarbonate de soude nettoie, polit, désodorise, déloge la saleté et adoucit les tissus. Il peut être utilisé sur le plastique, le vinyle, la fonte émaillée, la porcelaine, l'argent, l'acier inoxydable, le chrome, la baignoire, la moquette, le rembourrage, le recouvrement de meubles et dans la litière du chat.

Le borax nettoie murs et papiers peints, plafonds et planchers. Il désodorise, déloge la saleté et accroît le pouvoir nettoyant des détersifs.

Les deux substances suivantes doivent être manipulées avec précaution.

Les cristaux de soude à lessive (Arm & Hammer) nettoient les vêtements et adoucissent l'eau. Modérément toxiques, ils peuvent irriter les muqueuses. Portez des gants et utilisez dans une pièce ventilée.

L'ammoniaque est un liquide fort pour les gros travaux. Il nettoie le tapis, le linoléum, le cuivre, l'émail et dégraisse les étoffes. Attention: l'ammoniaque peut irriter la peau et les yeux. Portez des gants et utilisez dans un endroit aéré; évitez d'inhaler. Ne le mélangez jamais avec de l'eau de Javel: c'est poison. Mise en garde: l'eau de Javel et l'ammoniaque sont corrosives. Rangez hors de la portée des enfants.

Ces substances, seules ou utilisées dans les recettes suivantes, peuvent constituer vos produits de nettoyage



**POUR L' DU VELO,
 PAS DE RISQUES À PRENDRE**

CYCLISTES Le Code de la sécurité routière vous soumet aux mêmes règles de la circulation que les conducteurs des autres véhicules routiers.

DE PLUS, POUR CIRCULER EN SÉCURITÉ:

- ♥ conformez-vous à toute signalisation;
- ♥ roulez à l'extrême droite de la chaussée et dans le même sens que la circulation;
- ♥ si la chaussée comporte une bande ou une piste cyclable, empruntez-la, c'est obligatoire;
- ♥ munissez votre bicyclette des cinq réflecteurs obligatoires et des deux feux pour la conduite de nuit;
- ♥ utilisez les accessoires recommandés:

- le casque, qui est un moyen efficace de vous protéger contre les blessures à la tête;
- le fanion « écarteur de danger », qui oblige l'automobiliste à vous laisser beaucoup plus d'espace;
- et le porte-bagages, qui vous permet de vous libérer les mains pour tenir le guidon.

Régie de l'assurance automobile du Québec

KILO-VRAC

857 est Ontario (coin St-André)
 525.2215

Lundi, mardi et mercredi : 9h00 - 19h00
 Jeudi et vendredi : 9h00 - 21h00
 Samedi : 10h00 - 18h00
 Dimanche : Fermé

De l'énergie pour vos randonnées

MÉLANGES DE NOIX, ÉPICERIE FINE, PRODUITS LAITIERS, ÉPICES, PRET-À-MANGER, FRUITS SÈCHES, TISANES, CAFÉ, THÉ, PRODUITS NATURELS, PÂTES ALIMENTAIRES, CROUSTILLES, DOUCEURS, PRODUITS BIOLOGIQUES.

10% de réduction sur présentation de ce coupon pour TOUT ACHAT de produits en vrac, sauf spéciaux. VALABLE JUSQU'AU 31 MAI UN COUPON PAR PERSONNE.

Cahin-Caha

La Ville de Montréal vient de lancer ses «dossiers urbains», base d'une consultation visant à définir un plan d'aménagement pour chaque arrondissement. Côté transport, peu d'innovation. En rapprochant les réflexions des différentes équipes, on arrive à des coïncidences cocasses... Le vélo ? il y est traité de façon bien inégale.

Claire Morissette

Les dossiers urbains, préparés par le Bureau du plan d'urbanisme de la Ville, se veulent une synthèse des enjeux d'aménagement et de développement. La vision de leurs auteurs, côté transport et vélo, n'est pas un chef-d'œuvre d'imagination. Quelques voies réservées aux autobus, enfin ! Mais pour l'auto, du pareil au même. Pas de nouvelles rues piétonnières. Et le vélo : à toutes les sauces. Voyez plutôt.

Quartier par quartier

Dans Côte-des-Neiges-NDG, on se creuse la cervelle pour réduire les nuisances du boulevard Décarie: changer la fonction résidentielle pour du commercial, de façon que les immeubles créent un écran acoustique... comme si on cessait de subir les nuisances lorsqu'on travaille ou magasine. Et on évoque un lien cyclable du quartier à la montagne.

Dans le Sud-Ouest, on veut améliorer l'accès automobile au centre-ville, difficile à cause du Canal Lachine. On plaide pour le développement économique et industriel de ce dernier, tout en maintenant sa vocation récréative. On veut relier les pistes entre elles et aux espaces verts, on prévoit des voies piétonnières pour traverser les voies ferrées. On veut mieux desservir Pointe-St-Charles par autobus, et la soulager du camionnage. On cherche aussi comment se protéger du bruit des autoroutes, «en utilisant de nouvelles technologies, si nécessaire».

Dans le Plateau-Centre-Sud, on en est à identifier les centres à relier par voies cyclables et à les munir de stationnement-vélo, on veut plus de sécurité sur les pistes existantes, et on mentionne le lien nécessaire avec le pont Jacques-

Cartier, dont l'entrée sera réaménagée. On parle de mettre en place une meilleure desserte par transport en commun, mais aussi de faciliter la circulation des véhicules sur les artères... et de fournir du stationnement sur rue réservé aux résidents.

Dans Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, voilà qu'on parle de prolonger le boulevard urbain Ville-Marie, de construire une autoroute le long de Dickson... tout en espérant que le ministère des Transports nous protège contre le bruit... On veut endiguer la circulation vers les artères, on raccorde rues et boulevards. Mais on veut atténuer les impacts négatifs liés à la circulation automobile très dense du pôle récréo-touristique Stade Olympique-Jardin Botanique. On veut implanter un stationnement incitatif au Stade, réserver des voies aux autobus, dont celle de la rue Pie-IX, réserver du stationnement sur rue pour les résidents et du stationnement-vélo autour du métro, et prévoir leur raccordement au réseau cyclable.

Dans Rosemont-Petite-Patrie, on veut des pistes cyclables pour donner un meilleur accès aux équipements collectifs.

Dans Villieray-Saint-Michel, on s'arrache les cheveux pour diminuer les nuisances du boulevard Métropolitain: on incitera à bâtir sur quatre à douze étages pour créer un écran acoustique, et en choeur avec le maire, on envisage l'autoroute souterraine de 2 milliards \$, doublée d'un boulevard urbain en surface. On veut désenclaver Parc Extension, le brancher par un tunnel ou passage pour véhicules, doublé de liens piétons. On veut que le métro se prolonge vers l'est et vers le nord, poursuivre la voie réservée du boulevard Pie-IX, inciter au covoiturage, et réserver du stationnement aux résidents

autour des métros. On parle d'un réseau cyclable pour un meilleur accès aux équipements collectifs, et de l'amélioration de la sécurité autour du fameux boulevard.

Pas dans ma rue

Assez comiquement, les auteurs des différents «dossiers urbains» proposent dans chaque quartier de faire une place pour les autos des résidents, tout en expédiant celles des résidents des autres quartiers le plus loin possible. Au sud, à l'est, on prévoit de nouvelles autoroutes, pendant

observer ces «curiosités» et jouir de ces oasis urbaines, et on continuera de les surcharger. On a oublié de réduire la vitesse à 30 km/h sur les rues résidentielles, de créer des îlots protégés en tournant vers l'extérieur tous les sens uniques sauf un, qui servirait de voie d'entrée aux résidents. On n'a pas l'imagination de transformer les stationnements en jardins communautaires, d'installer des fontaines au centre des carrefours de rues commerciales... L'avenir, au Bureau d'urbanisme, ressemble

à la vision de la place du vélo comme moyen de transport. Sur les cartes, on oublie de signaler la présence des pistes cyclables actuelles ! Ce qui fait surtout défaut, c'est une application cohérente de la «politique vélo» qu'adoptait, en novembre 1988, le Conseil de ville. Une des composantes de cette politique est une grille cyclable, à raison d'une piste à tous les deux kilomètres, qui aurait dû apparaître en surimpression dans les plans de chaque arrondissement.

Pallier au vacuum du RCM

On avait pourtant élu une administration RCM pour s'occuper de ça. Mais le RCM énonce de beaux principes, puis alloue trop peu de personnel pour la réalisation de ces principes, et donne aux planificateurs cyclistes trop peu de pouvoir, une façon détournée de n'en pas faire une priorité. Résultat: l'absence d'un plan vélo cohérent dans les arrondissements. Quant au personnel politique du RCM, il doit être parti dîner, aucun conseiller ne fait un suivi sérieux du dossier vélo. Une incapacité à faire le job, un vacuum dont il faudra se souvenir au moment où chacun de nous sera au pouvoir... d'électorat, cet automne.

Il faut donc que nous, cyclistes, allions corriger, quartier par quartier, les «dossiers urbains» proposés. Notez que cette fois, personne, pas même le Monde à Bicyclette ne pourra le faire à votre place. Car ça prend une connaissance intime d'un quartier pour dire où devrait passer le réseau cyclable. C'est donc à chaque lecteur, lectrice, oui, à vous, d'écrire ou d'aller aux rencontres pour promouvoir votre piste cyclable, votre rue piétonne. C'est comme ça que nous avons gagné de Maisonneuve. Et le «Chaînon manquant».

Des forums d'information ont eu lieu en mars, des «sommets» se tiendront pour examiner les recommandations du public, les 27-28 avril dans certains quartiers, les 4-5 mai dans les autres. Consultez votre bureau Accès-Montréal pour connaître le lieu et la date de ce «sommet» dans votre coin. Et tenez-nous toujours au courant...



Photo: Sébastien Bouchard

qu'à l'ouest et au nord, on ne sait plus comment s'en protéger, on compte sur le ministère des Transports ou sur la découverte de technologies miraculeuses. Un peu partout, une préoccupation de relier les rues et routes, défoncer les obstacles, désenclaver les îlots. La partie est de la piste du Canal Lachine, paisible parce que loin des autoroutes, sera enjambée par des ponts...

Bêtement, on a oublié de prévoir des zones piétonnières qui devraient régner au coeur de chacun de ces quartiers, pôles d'attraction et d'identité locale, centres de vie et de civilité. On viendra encore au centre-ville — en auto probablement — pour

tristement à la grisaille d'aujourd'hui: des bagnoles, encore des bagnoles. Tout ça parce qu'on a une peur bleue d'égratigner un tant soit peu la sacrée automobile, parce qu'on n'a pas l'envergure pour opérer une réelle intégration de l'impératif écologique au visage de notre ville.

Le vélo ? «Au moins on en parle», de dire Gilles Desroches, planificateur cycliste à la Ville; «il y a dix ans, le vélo en aurait été absent!» C'est probablement vrai. Effectivement le vélo apparaît dans chacun des «dossiers urbains», faiblement dans certains, plus fermement dans d'autres. Mais on constate un manque de

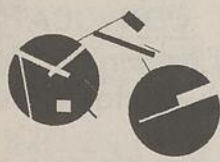
L'occasion d'agir pour la cause écologique vous est offerte...

La fin justifie les moyens; que vous aspiriez participer de manière bénévole à l'élaboration de manifestations ou conférences de presse, à la rédaction du journal ou autres, vous êtes les bienvenus.

Le Monde à Bicyclette

844-2713

Ne laissez pas dépérir votre vélo!



Le cours de mécanique du Monde à Bicyclette:

- Comprendre son vélo
 - Être autonome
 - Le préparer pour l'entreposage
- durée: 15h
prix: 45\$ (réduction de 15% aux membres)
informations: 276-2728

Le Monde à Bicyclette

Un document choc sur le règne décadent de l'automobile

Le monde à bicyclette
tél.: 844-2713
5\$ + 1\$ frais de postes

MÉTAL HURLANT

SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

1269, Amherst
Montréal (Québec)
(514) 523-2887

La librairie
GALLIMARD

LITTÉRATURES
LIVRES D'ART
LIVRES DE
VOYAGE

3700
boul. Saint-Laurent
Montréal
514.499.2012

DICTIONNAIRES
DU MONDE ENTIER
LIBRAIRIE
JEUNESSE

7 JOURS/SEMAINE DE 9H. À 22H.

Limongi



4627, RUE ST-DENIS, MONTRÉAL (QUÉBEC) H2J 2L4 ☎ 842-9706

Venez vous stationner chez nous



Le Valet d'Coeur
4532 St-Denis 499-9970
Boutique de jeux et d'accessoires bizarres

EL PEDALO Inc.

Montreal's finest in bicycles

NEW OR USED
AT BEST
PRICES.



2 Locations

**157 St. Jacques
Ville St. Pierre 363-6733**

**5801 Monkland
N.D.G. 485-7705**

Maintenant Ouvert

MILTON-PARC CYCLES

DIV. ULTRASON RE/CYCLE INC.

3460 Ave du Parc
(entre Milton et Sherbrooke)
(514) 843-6765

Pièces et accessoires
Réparations générales
Spécialiste en S.T.I. S.I.S. Hyperglide

**ESSAYEZ NOTRE NOUVEAU SERVICE
NETTOYAGE ULTRASONIQUE**

Exemple
nettoyage ultrasonique:
de chaîne et roue libre - \$9.50

LIVRES LIVRES LIVRES

Raymond Plante
Véloville



Saint-Barnabé était la capitale de la carotte. C'est maintenant le village des automobilistes du dimanche. Paulo et Annie qui adorent faire de la bicyclette ne laissent pas la vie suivre son cours. Ils prennent les choses bien en main. Ils se rendent à l'hôtel de ville pour discuter avec le maire.

Puis un jour, à la suite d'un accident bizarre, le maire décide que Saint-Barnabé s'appellera désormais Véloville. À la grande joie de ses habitants.

Un récit où fantaisie et fantastique viennent jouer des tours à la vie de tous les jours.

Un premier roman pour cyclistes de sept à neuf ans, écrit par Raymond Plante, illustré par Lise Monette, paru aux Éditions la courte échelle.



The Bicycle: Vehicle for a Small Planet

Bicycles in Asia alone transport more people than all of the world's cars. Yet bicycles are virtually ignored in the development plans of both the developed and developing worlds. Instead, we promote motorized transport, which has wreaked havoc in the industrialized world, and whose use, if extended to the global population, would destroy the planet.

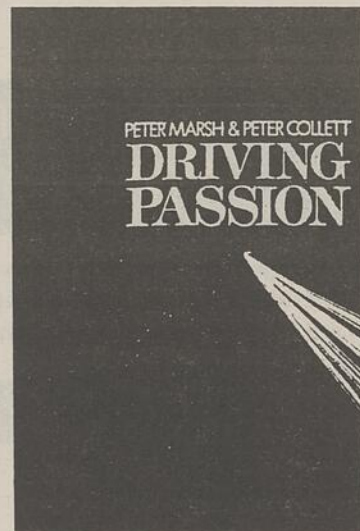
«The Bicycle: Vehicle for a Small Planet» is a short and concise book which explain the role that bicycles can, and must, play in the future of transport. They are essential both in rural areas where mass transport is not viable, and congested cities where space (one-third of which is swallowed up by the car) is at a premium. Poor countries who cannot afford the capital investment required for other forms of transport can afford to both manufacture bicycles and provide the human-power to run them. The bicycle is equally important in rich countries where the rate of consumption of resources and the incumbent pollution can no longer be

sustained by the environment. The cost of car dependency is immense. Marcia Lowe states that «an estimated quarter of a million people worldwide die in automobile accidents each year. Millions more are injured.» «Cars and other motor vehicles create more air pollution than any other human activity.» «In 1988, U.S. oil imports cost some \$26 billion...» All so that cars can move through cities, often more slowly than bicycles, while our blood pressures rise. Lowe quotes Ivan Illich who concluded that, «The average American male spends four of his sixteen waking hours [driving his car] or gathering his resources for it.»

This book contains plenty of horror stories; up to four hours a day spent commuting through the smog of Mexico City, and efforts to rid Asia of its rickshaws, for example. However, there are also glimmers of hope from China, Japan, Denmark and the Netherlands; even in car-crazed North America, Pao Alto and Davis, California provide examples of bicycle-oriented planning. Lowe explains how we can adopt the practices and policies, which have proved successful in these cases, to promote the bicycle worldwide.

Backed up by numerous references and statistics (as well as sufficient cost-analysis to convince those who think in dollar signs), this book proves its point that the bicycle is the only viable vehicle for a small planet. It is an essential source of information for anyone concerned with the «bicycle question». Next time somebody rolls their eyes when you tell them that «the future is in bicycles», give them this book.

Marcia D. Lowe, «The Bicycle: Vehicle for a Small Planet» (Worldwatch Paper 90), 62 pp., The Worldwatch Institute, September 1989. Available at our office for \$3, or \$4 by mail



While the last book clearly demonstrates why we should not use cars, this one suggests some reasons why we do. «Driving Passion» explains how an object which kills people, poisons the air and costs a fortune, has gained an unquestionable and esteemed position in our society.

Sociologists Peter Marsh and Peter Collet discuss the fantasies of freedom, power and sex which are linked to the automobile. They examine how the symbol of the car appears repeatedly in the media, either as art of as advertising, so that it dominates our culture. They explain how merely getting behind the wheel of a car can affect our personality and how cars serve to isolate us and destroy our identities.

The automobile industry plays a fundamental role in the economies of the industrialized world. The potential profits of car manufacture have encouraged the expenditure of much energy and capital in order to make a place for the car in our souls. The task has been made easier by a complex and changing society which has left gaps in the fulfilment of our needs. The car, or rather the symbol of the car, has stepped in to provide material for our dreams of love and adventure, and give us an instant definition of our identity and status.

Perhaps the first step to getting away from our obsession with the car is to understand its basis. Then we can begin to look for other ways to fulfil our needs which are both more satisfying and less destructive. To this end, this is a book well worth reading.

Peter Marsh teaches psychology at Oxford Polytechnic. Peter Collett is a research officer at Oxford's Department of Experimental Psychology.

Peter Marsh and Peter Collett, «The Psychology of the Car», 214 pp., Faber and Faber Inc., 50 Cross Street, Winchester, MA 01890. \$16.95 U.S.

**CONVOCAÇÃO à
l'Assemblée Annuelle
du Monde à Bicyclette**

**Dimanche le 29 avril
1990 à 10h30 au
pavillon Lafontaine de
l'UQAM (métro
Sherbrooke) au
1301 Sherbrooke est,
local L-1030**

...LAVER L'EAU
SUIVE DE LA PAGE 10

domestiques. Si votre municipalité ou localité ne possède pas de système d'épuration des eaux, utilisez l'eau de Javel et l'ammoniaque avec modération.

Désinfectants tout-usage

L'une ou l'autre de ces recettes désinfecte les sanitaires et la céramique de la salle de bain. Terminez en rinçant les surfaces à l'eau claire. Nettoyez régulièrement.

Recette #1:

125 ml d'ammoniaque
75 ml de cristaux de soude à lessive

4 L d'eau chaude

Recette #2:

50 ml de bicarbonate de soude
250 ml d'ammoniaque
125 ml de vinaigre blanc
4 L d'eau chaude

Javelisant

Bien que les eaux de Javel diffèrent dans leur composition, plusieurs contiennent des ingrédients qui polluent l'eau. Pour les tissus délicats, employez:

1 partie de peroxyde d'hydrogène

8 parties d'eau

Trempez les vêtements dans cette solution. Rincez.

N.B. Le peroxyde d'hydrogène moins nuisible doit être utilisé avec parcimonie.

Désincrustant

Pour enlever les dépôts calcaires accumulés dans la bouilloire et le fer à repasser, l'eau et le vinaigre s'avèrent

une solution économique.

1 partie de vinaigre blanc
2 parties d'eau

Versez dans la bouilloire et laissez bouillir. Rincez abondamment à l'eau claire.

Versez dans le fer à repasser. Laissez reposer 30 minutes. Rincez plusieurs fois.

Recettes secrètes

Pour éliminer les traces de détergent commercial, lavez les vêtements dans une brassée d'eau chaude et 50 ml de cristaux de soude à lessive, une première fois; puis changez pour:

Détergents à lessive

250 ml de flocons ou de poudre de savon pur

25 ou 50 ml de cristaux de soude à lessive

Si l'eau est dure, augmentez la quantité de cristaux de soude: c'est un adoucisseur d'eau efficace.

Détergents à vaisselle

500 ml de savon en flocons

4 L d'eau

Mettez le savon dans une casserole, ajoutez l'eau et remuez. Faites chauffer sur un feu moyen jusqu'à ce que le savon se dissolve. Baissez le feu et faites mijoter 10 minutes en remuant de temps en temps. Eteignez le feu et laissez refroidir. Conservez dans un récipient bien fermé. (N'utilisez pas dans un lave-vaisselle automatique).

Détergents pour lave-vaisselle

1 partie de borax
1 partie de cristaux de soude

Augmentez la quantité de cristaux de soude si l'eau est dure.

Adoucisseur de tissus

Ajoutez 50 ml de bicarbonate de soude au cycle de lavage ou

50 ml de vinaigre blanc au cycle de rinçage.

Les assouplisseurs vendus dans le commerce laissent une pellicule chimique sur les tissus, irritant la peau.

L'électricité statique s'éliminera en plaçant une débarbouillette humide dans le séchoir, quelques minutes avant la fin du cycle. Suspendez les vêtements aussitôt sortis.

Les boules à mites dégagent une odeur irritante pour les voies respiratoires. Remplacez la naphthaline qui protège les lainages par des copeaux de cèdre ou de la lavande séchée.

Chasse-taches

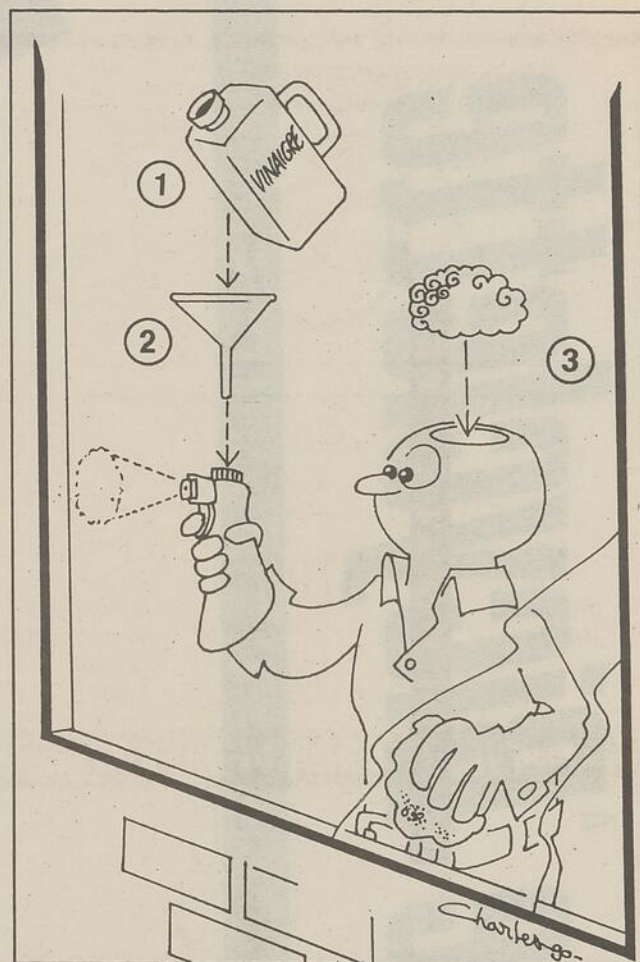
Taches de graisse: frottez avec un torchon mouillé et du borax ou faites une pâte avec de la fécule de maïs et de l'eau. Laissez sécher puis brossez.

Taches d'encre: trempez le tissu dans l'eau froide et appliquez une pâte de jus de citron et de crème de tartre. Laissez reposer une heure et lavez.

Taches de vin rouge: nettoyez immédiatement avec du club soda.

Nettoyeur pour tapis

2 parties de fécule de maïs
1 partie de borax



Mélangez. Saupoudrez le tapis. Laissez agir pendant une heure. Passez l'aspirateur. Pour éviter les taches, nettoyez le tapis rapidement avec du vinaigre blanc et de l'eau. Epongez avec de l'eau claire.

Vitres claires

Mélangez eau et vinaigre et lavez avec des journaux.

Les cires pour meubles et planchers peuvent être avantageusement remplacées par de la cire d'abeille pure.

Il existe d'autres recettes

pour faire reluire les parquets, briller l'argenterie, nettoyer le four et les cuves dans la revue "The Canadian Green Consumer Guide". La boutique Pur et Simple se spécialise dans la vente de produits écologiques domestiques. On peut y trouver des flocons de savon pur, du borax et du bicarbonate de soude. Au moment d'aller sous presse, M. Pierre Lacombe, propriétaire, ne croyait pas qu'il vendrait les cristaux de soude à lessive car ceux-ci sont réactifs et moins inoffensifs qu'on ne le croit. Pur et Simple, 5709, rue Monkland, (514) 481-5456

HELP WANTED INQUIRE WITHIN

Catharine Wiedmann

How to meet these challenges ?

Who to talk to, where to go ?

There is always something you can do

But if you don't try, you'll never know.

Do acknowledge the power of

Your heart and mind, your body and

soul.

What you do with it is the part you play

In keeping the picture whole.

This is the only home we have

So ask yourself what else

You have to do but help this planet

And thereby help yourself.

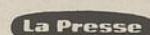


Le Tour de l'Île

**DIMANCHE 3 JUIN 1990
MONTREAL**



Participez au plus grand rassemblement cycliste au monde!
38 000 cyclistes attendus



UN PARCOURS FACILE ET SÉCURITAIRE DE 67 KM;
5 HALTES DE REPOS UNE NOUVEAUTÉ: 15 KM DE PARCOURS À LAVAL
UN HORAIRE DE DÉPART ÉCHELONNÉ SUR DEUX HEURES POUR UN TOUR DE L'ÎLE SANS CONGESTION
LE DÉPART EXPRESS REVIENT CETTE ANNÉE POUR 2 000 MORDUS DE LA VITESSE

Procurez-vous un formulaire d'inscription dans les magasins CANADIAN TIRE.
INFORMATION: (514) 251-6955

Le prochain virage technologique sera cycliste!

Le Monde ^à Bicyclette

C.P. 1242, Succ. La Cité
Montréal (Québec)
H2W 2R3

5\$, sans emploi et étudiants-es
 10\$ cotisation de base
 25\$ soutien — Libellez votre chèque (25\$ ou plus) au nom de «La société d'éducation pour le cyclisme à Montréal» afin d'obtenir un reçu pour fins d'impôt.

nom: _____
adresse: _____
ville: _____
code postal: _____
tél.: _____

KRYPTONITE K-4



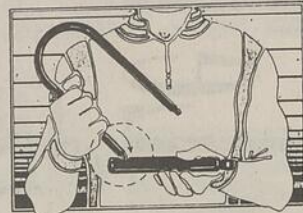
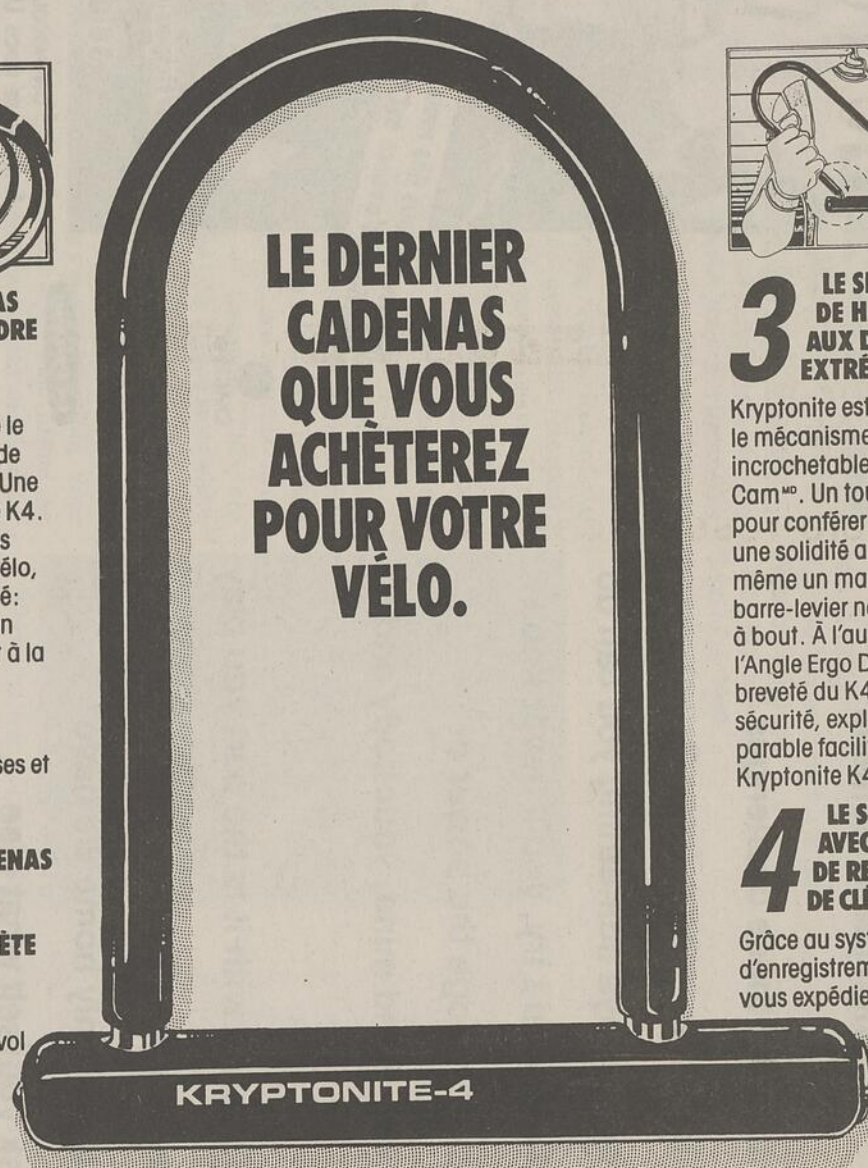
1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

Le mécanisme de serrure le plus solide et le plus sûr de tous les cadenas à vélo. Une exclusivité du Kryptonite K4. Contrairement aux autres cylindres de cadenas à vélo, l'ACE® II de haute sécurité:

- résiste à une exposition prolongée à la pluie et à la saleté;
- est pratiquement incrochetable;
- se moque des perceuses et des scies sauteuses;
- ne peut pas coincer

2 LE SEUL CADENAS DOTÉ D'UNE GARANTIE AUSSI COMPLÈTE

Le K4 offre la garantie monétaire la plus avantageuse en cas de vol attribuable à un défaut du cadenas. Vous bénéficiez en outre d'une garantie à vie complémentaire contre tout défaut mécanique.



3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

Kryptonite est le seul à offrir le mécanisme de fermeture incrochetable Overhead Cam™. Un tour de clé suffit pour conférer au cadenas une solidité absolue; pas même un marteau ou une barre-levier ne peut en venir à bout. À l'autre extrémité, l'Angle Ergo Dynamic™ breveté du K4, autre gage de sécurité, explique l'incomparable facilité d'emploi du Kryptonite K4.

4 LE SEUL CADENAS AVEC UN SYSTÈME DE REMPLACEMENT DE CLÉ ULTRA-RAPIDE

Grâce au système Kryptonite d'enregistrement des clés, on vous expédiera une clé de remplacement ACE® dans les 24 heures.

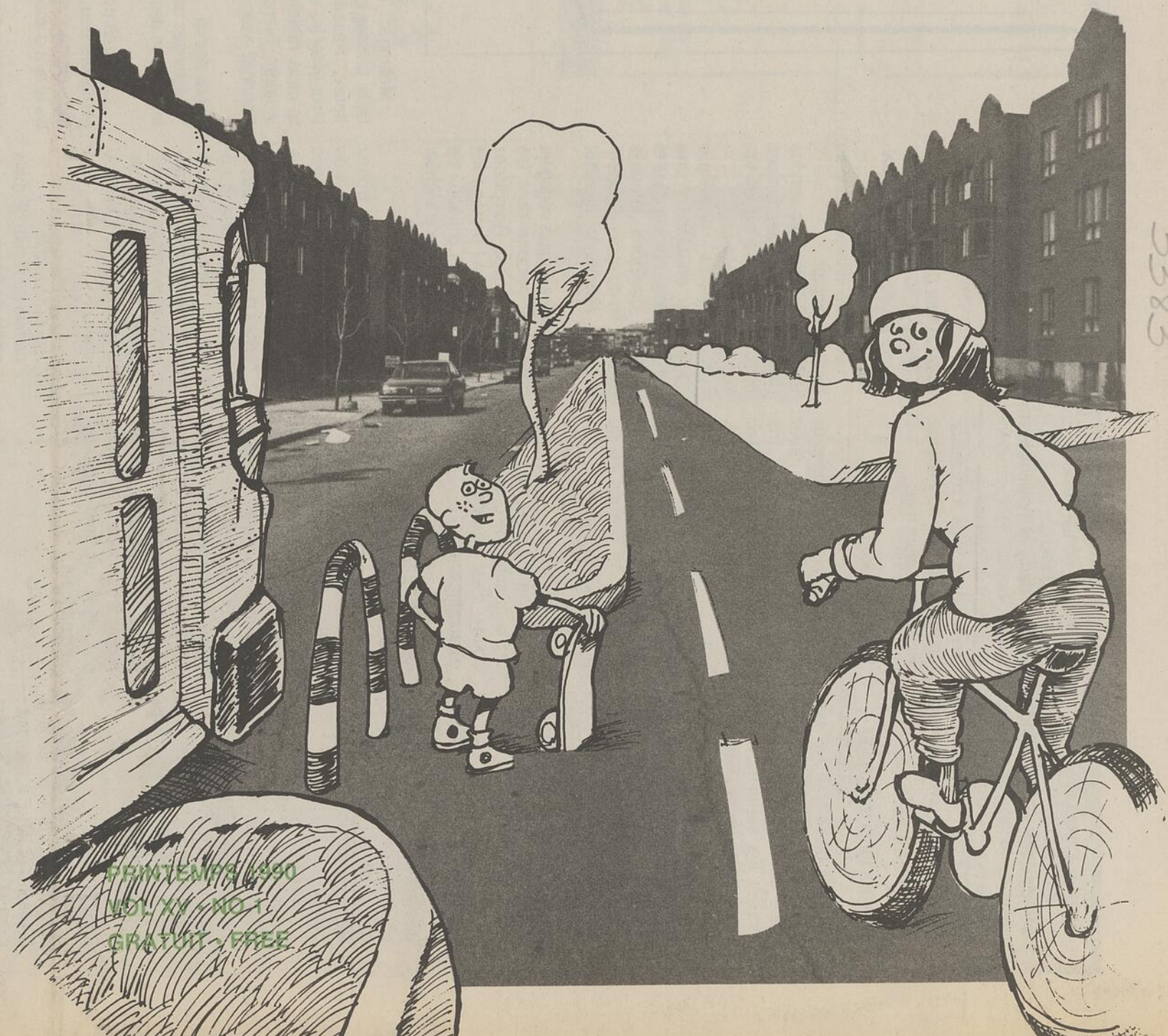


Les cadenas Kryptonite sont distribués exclusivement au Canada par OutdoorGear, Montréal.

Le Monde ^à Bicyclette

TRANSPORT • ÉCOLOGIE • SOCIÉTÉ

Cyclo-ressources • Medical Masks • Laver l'eau



3383

RENTREZ 1 800 451-2211
NOI - NOI
GRATUIT - FREE