



# Montréal à pédale

CLAIRE MORISSETTE

**Le printemps 1987 promet d'être un moment névralgique dans l'histoire du cyclisme à Montréal. En effet, cette année est celle pour les cyclistes, d'énoncer avec précision leurs besoins auprès d'une administration municipale plus attentive, et de tracer rue par rue le futur réseau cyclable de Montréal. Chacun a son rêve d'un piste cyclable devant sa porte, mais à quoi l'ensemble pourrait-il ressembler?**

**T**OUT D'ABORD, LE RESEAU des pistes cyclables doit être permanent. Les bandes cyclables qui s'effacent durant l'hiver ne conviennent pas à un concept de pistes cyclables sérieux. Elles sont généralement repeintes trop tard au printemps, alors que les cyclistes recommencent à circuler en mars-avril, et même plus tôt durant l'hiver quand les rues sont bien déneigées. Elles induisent une mauvaise perception chez les automobilistes qui les oublient durant l'hiver, et qui conduisent en les ignorant même après leur réapparition.

Elles risquent même de ne pas être repeintes du tout, on en a vu nombre d'exemples, et le réseau tombe alors aux oubliettes. Nous ne voulons pas avoir à reconquérir l'espace cyclable année après année. Nous voulons un réseau bien articulé, bien implanté, où tous ses tronçons sont partie intégrante d'un ensemble qui ne doit pas être menacé chaque année de dislocation.

## Des axes rectilignes

Le quadrillé cyclable doit être aussi rectiligne que possible. A la vitesse où roulent les cyclistes, même au rythme de promenade, les courbes sont dangereuses. Encore plus sur des trajets de transport quotidien. Elles réduisent la visibilité, et amènent les cyclistes à changer de travée dans la courbe, ce qui est dangereux tant dans la dépassement d'autres cyclistes. Ce concept de pistes en courbes provient de concepteurs qui pensent encore en termes d'aménagements piétons et ne convient pas du tout à des aménagements cyclistes.

Les trajets qui empruntent une certaine artère doivent autant que possible éviter de changer d'artère ou de rue. Pour un cycliste qui va devant et ensuite vers l'ouest, par exemple, une déviation même légère vers l'est est suffisante pour

lui faire abandonner le tracé. Le cycliste a le choix et préférera continuer sa trajectoire dans les rues plutôt que de s'éloigner de sa destination et se plier à une déviation inutile.

## Des artères cyclables

Les cyclistes détestent les arrêts. Ils y perdent leur momentum et leur équilibre, et doivent fournir un effort pour reprendre leur air d'aller. Des pistes qui se cantonnent sur les rues secondaires, avec un arrêt à chaque coin de rues, risquent fort d'être abandonnée par les cyclistes, spécialement les plus expérimentés, qui préfèrent la vitesse des grandes artères où les feux verts leur évitent des arrêts.

Souvent d'ailleurs, le recouvrement des rues secondaires est moins bien entretenu que celui des artères. L'endroit précis où se trouvent les pistes, en bordure de rue près du trottoir, est souvent plus craquelé, plus penché, moins bien drainé, plus encombré de déchets et de verre, que sur les artères.

Le tracé de pistes sur rues secondaires impliquera la réfection du recouvrement, un entretien suivi des pistes et l'installation des feux supplémentaires pour donner passage aux cyclistes.

## Un quadrillé serré

Pour être vraiment utilitaire, un réseau cyclable ne peut pas se contenter de quelques axes ici ou là. Sans aller jusqu'à poser une piste sur chaque rue de Montréal, le réseau doit offrir suffisamment d'axes de transport pour que les cyclistes fassent la plus grande partie de leurs déplacements dans le réseau. Le quadrillé sera évidemment plus serré dans les zones plus denses d'utilisateurs.

Dans un premier plan triennal, les axes cyclables pourraient être espacés entre eux d'un demi-kilomètre, mais jamais de plus d'un

kilomètre. Il devient alors trop long de faire un tel détour quand l'axe ne s'adonne pas à être situé entre les points de départ et d'arrivée.

SUITE A LA PAGE 2

# Métro et vélo flirtent chaque soir

CLAIRE MORISSETTE

**En juillet et août 1986, La STCUM menait avec succès une nouvelle expérience vélo-métro: le métro était ouvert aux cyclistes tous les soirs après 7:00 PM. En janvier dernier, suite à cette expérience, le Monde à Bicyclette transmettait à M. Robert Olivier, du département Commercialisation de la STCUM, ses recommandations pour la suite de l'expérience en 1987.**

## Période d'accès

**N**OUS RECOMMANDONS QUE les vélos aient accès au métro tous les soirs après 19:00 heures, ainsi que toute la journée en fin de semaine et les jours fériés. Nous recommandons que cet accès soit disponible à l'année longue.

## Affichage des règlements

Nous considérons qu'il est extrêmement important que les cyclistes soient renseignés sur la conduite à observer dans le métro, de façon à ce qu'il n'y ait pas de comportements indésirables de la

part des cyclistes. Nous recommandons que les règlements spécifiques à la conduite des cyclistes dans le métro soient affichés aux mêmes endroits que les autres règlements affectant la conduite des usagers.

## Si nécessaire: un permis initial

Pour permettre l'accès à une clientèle spontanée, nous considérons qu'il serait préférable que le permis ne soit pas obligatoire. Cependant, si le comportement de certains cyclistes s'avérait désordonné et intolérable, nous recommandons que l'accès au métro soit alors donné aux cyclistes sur une base personnelle, c.a.d. que chaque cycliste ait à se procurer un permis initial (valide indéfiniment), après avoir lu et signé un énoncé du règlement spécifique aux cyclistes. Ce permis serait réversible en cas d'infraction; cette mesure aurait pour effet de ne pénaliser que les contrevenants plutôt que l'ensemble des cyclistes. Ce permis devrait être montré au guichetier, et au personnel de sécurité du métro, mais le cycliste n'aurait pas à l'épingler sur sa personne. Il serait souhaitable que ce permis soit très peu coûteux, et disponible aux mêmes studios que ceux des autres cartes d'abonnés, qui, soit dit en passant, gagneraient à être multipliés.

## Campagne de publicité vélo-métro

Etant donné que l'accès des cyclistes au métro est relativement récent, et que chaque année de nombreux nouveaux adeptes rejoignent les rangs des cyclistes, nous recommandons qu'une campagne publicitaire soit menée, particulièrement de mars à octobre, pour renseigner la population sur les avantages que la combinaison vélo-métro peut lui offrir, dans le cyclisme de transport quotidien et de loisir. Il est essentiel d'offrir au public une alternative alléchante et pratique, pour que l'option du transport en commun s'implante solidement dans les habitudes de vie.

Ces propositions pour 1987 ont été examinées par l'administration de la STCUM. Une décision sera prise à la réunion du conseil d'administration qui se tiendra le jeudi 7 mai prochain, au 8600 Maurice-Duplessis, Rivières-des-Prairies. Ces réunions sont d'ailleurs depuis un an ouvertes au public. Vous pouvez donc aller cueillir la nouvelle toute fraîche vous-même, et poser des questions sur tout autre aspect du transport en commun qui vous intéresse.

Le flirt Vélo-métro devient plus "steady". Bientôt, on pourra penser au mariage alors que, en-dehors bien sûr des heures de pointe, métro et vélo cohabiteront toute la journée.

**ON EST PARTOUT  
ON VA PARTOUT**



**ON VEUT  
DES PISTES  
PARTOUT**

**LUNDI 4 MAI à 12h30**

**ARPENTAGE DE LA PISTE  
CYCLABLE DE MAISONNEUVE**  
(Coin Université et De Maisonneuve)

**MERCREDI 6 MAI à 19h**

**SOIREE DE CONSULTATION  
SUR LE RESEAU CYCLABLE**

Salle de l'Eglise St-James  
1435 City Councillors & Mayors  
(sud du boul. De Maisonneuve, ouest de Bleury)

**BIENVENUE A TOUS LES CYCLISTES**

Tél.: 527-3021

## GARANTIE BICYCLE enr.

VENTE ET RÉPARATION  
de BICYCLETTES

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

## 100 KMS DE DÉFI EN VÉLO

Joignez-vous aux adeptes de la BICYCLETTE et découvrez la Rive-Sud de Montréal. Pédalez la VALLÉE du RICHELIEU tout en tentant de réaliser le Défi AUDAX (audacieux(es) en latin) de parcourir 100 kms en 6 heures à la vitesse moyenne de 22,5 km/h.

Un BREVET est remis à la fin si vous complétez l'épreuve. N.B.: Ce n'est pas une course ni une compétition... L'événement aura lieu le 14 JUIN! Inscription: 10\$

POUR INFORMATIONS:

SERVICES PLEIN AIR  
5139 St-Denis, Tél.: 276-9478 ou 6976

TEL: 481-3369

## MARTIN'S SWISS REPAIR SHOP

Raleigh Bike agent  
new and used bikes sold

313 Victoria Ave.

Westmount

Michèle BOISVERT

525-4666

## CENTRE DE DISTRIBUTION D'INFORMATION ET DE CONSULTATION EN HOMEOPATHIE

\*Produits homéopathiques,  
oligo-éléments

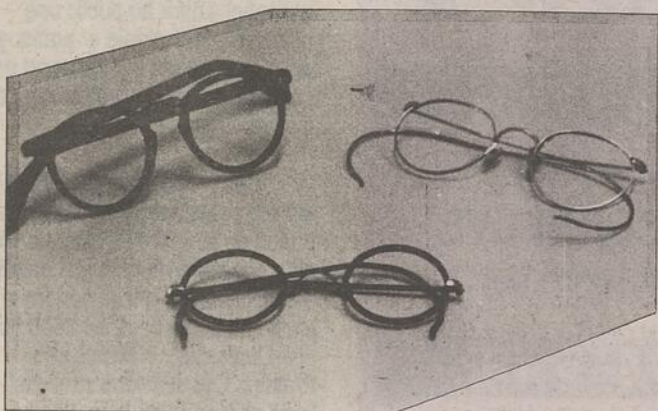
\*Vitamines naturelles

\*Livres

### Consultation sur rendez-vous

1900 rue Ste-Catherine, est  
Montréal, Québec  
H2K 2H5  
(Face au métro Papineau)

## FAUT VOIR ÇA!



C'est à voir : une nouvelle boutique où l'on offre des montures anciennes, certaines datant du siècle dernier, et provenant de collections privées. De fines montures en or ciselé, des montures en cornes ou de plastique des années 50.

Bref : Des anciennes montures  
Pour une nouvelle allure !  
De 20\$ à 250\$

Le Lunettier Laurier enr.  
137, Laurier ouest, Montréal  
☎ 270-5520

# LE MONDE CHERCHE DU MONDE

Revoici le printemps, on voit autant de cyclistes que de carouges à Montréal, ou plus, et voici votre journal préféré.

Disons d'abord que l'équipe du journal est très heureuse de l'accueil fait au numéro de décembre. Le journal se distingue par son contenu responsable et pertinent, mais aussi de plus en plus par son allure graphique. Norman et l'équipe de mise en page, et nos photographes, font des prodiges avec le peu de temps et d'espace que nous leur laissons, si bien que plusieurs nouveaux commanditaires nous ont contacté eux-mêmes pour paraître dans nos pages. Espérons que ça continue, le financement étant toujours une question difficile pour nous.

Nous avons été très absorbés par notre récent déménagement, comme décrit ailleurs dans ces pages. Mais ça ne nous a pas empêché d'être d'attaque sur les questions cyclistes. Après avoir laissé quelques mois à la nouvelle administration municipale pour se familiariser avec ses dossiers, nous l'abordons dès maintenant pour l'élaboration et la mise en chantier des aménagements cyclables tant

désirés et tellement nécessaires à Montréal. La soirée de concertation cycliste du début mai est pour nous de la plus haute importance. Elle est organisée sur des bases complètement bénévoles, avec les moyens du bord. Nous avons donc grandement besoin de toute l'aide disponible chez les cyclistes. Si vous pouvez collaborer, pointez-vous, on a de l'ouvrage pour tout le monde.

D'ailleurs, les "offres d'emploi volontaire" du dernier journal ont bien marché. Quelqu'un s'est offert pour chacun des postes annoncés. Ça nous a amené du monde de bel enthousiasme, et de belle initiative. De l'or en barre. Voici donc nos nouvelles "offres d'emploi volontaires" pour ce journal-ci:

### Offres d'emploi volontaire:

Organisateurs-trices de la consultation cycliste: publicité, organisation matérielle, accueil des participants-es, animation des discussions par secteurs, suivi de la rencontre, etc.

Documentaliste  
informaticien-ne: Créer un

système de classification adapté aux besoins du journal et de l'organisation, implanter ce système sur informatique.

Graphiste (sur informatique): Création de matériel d'illustration original sur informatique: lettrages, dessin, trames, etc, pour les besoins du journal. Exploration de nouveaux logiciels de création artistique.

Organisateur-trice de randonnées cyclistes: Etablir des itinéraires d'une journée autour de Montréal, assurer l'encadrement (mécanique, conduite cycliste, premiers soins, etc), faire la publicité du calendrier des randonnées, accompagner les groupes cyclistes en randonnées de style convivial.

### Offre d'emploi rémunéré:

Représentant-e en publicité: Connaissance minimale du milieu montréalais, capacité de s'identifier au produit "Journal Le Monde à Bicyclette", entrent et bonne présentation. Le représentant touchera une commission sur les annonces vendues.

Supplément de prestations sociales: Pour les moins de 25 ans, bénéficiaires d'aide sociale. Si l'un des emplois volontaires du Monde à Bicyclette vous intéresse, il existe des programmes qui, pour quelque 20 heures de travail-formation par semaine, vous permettent de toucher un supplément de \$200 par mois, en sus de vos prestations mensuelles de Bien-être Social. Contactez-nous, on vous dira comment procéder.

## Le Monde à Bicyclette

Le journal LE MONDE A BICYCLETTE paraît 4 fois l'an. Tirage: 18,000 exemplaires.

Le journal se veut un espace pour l'expression d'information et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une consistance dans les questions de transport écologique en milieu urbain, transport cycliste, piétonnier et collectif.

Vous êtes invité-es à présenter à l'équipe des propositions d'articles, de lettres, de photos, dessins, caricatures, etc.

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

Ecrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous.

Le Monde à Bicyclette  
3600 rue Hôtel-de-ville  
C.P. 1242, Succ La Cité  
Montréal, Québec  
H2W 2R3  
tél. (514) 844-2713

Rédaction:  
Yvon Dinel  
Susan Gray  
Claire Morissette  
Robert Silverman

Collaborateurs-trices:  
Jean-Pierre Doyon  
Claudette Jobin

Composition:  
Patrice Hébert  
Thierry Martin

Graphisme:  
Norman Nawrocki

Photographe:  
John Knowles  
Ermanuel Joly (photo page couverture)

Publicité: 844-2713  
Susan Gray

Impression:  
Payette et Simms  
Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec  
D 765342  
Courrier de la deuxième classe  
Autorisation en cours

## MONTREAL A PEDALE

SUITE DE LA PAGE

Cette distance correspond à peu près à implanter un axe cyclable à tous les deux axes automobiles. Par exemple: un axe sur avenue du Parc, sur St-Denis-Drolet, sur Christophe-Colomb, sur DeLorimier et sur Iberville. On "saute" alors les axes automobiles St-Laurent, St-Hubert, Papineau, Fullum. Du moins pour ce plan triennal-ci.

### Autour de la montagne

Le tracé du quadrillé cyclable devrait également tenir compte d'un élément non négligeable dans le paysage montréalais: la présence de la montagne.

Le réseau devrait encercler la montagne d'aussi près que possible, dans la mesure où l'aspect "dénivellation" n'est pas une contre-indication.

Par exemple, le premier axe cyclable à l'est de la montagne devrait être sur l'avenue du Parc-Bleury. C'est le premier axe que puisse emprunter la population voyageant du nord de la montagne vers le centre-ville. Par le nord, la Côte Ste-Catherine semble un bon compromis entre sa proximité de la montagne et une dénivellation moins excessive que sur les rues voisines.

Du côté de l'ouest, la dénivellation est telle que pour être abordable à bicyclette, l'axe cyclable devrait être très éloigné vers l'ouest et ne répondrait plus à l'effet d'encerclement de la montagne que nous recherchons. Peut-être faudra-t-il alors recourir à une solution exceptionnelle, tel un escalateur urbain, ou un funiculaire, comme à Québec, tant pour les piétons et les handicapés que les cyclistes. Il s'agira alors de trouver l'endroit le plus escarpé, pour réduire l'étalement d'un tel aménagement.

### Centre-ville cyclable

La partie du réseau cyclable qui lui donne tout son sens, et sans laquelle l'ensemble s'écroule sous son

inutilité, ce sont les axes cyclables du centre-ville.

Au nord du centre-ville, un axe sur le boulevard de Maisonneuve, par exemple, permettrait de distribuer au centre-ville toute la circulation cycliste en provenance du nord-ouest et du nord-est de la ville. Suffisamment rapproché des rues Sherbrooke et Ste-Catherine, il serait avantageux de l'emprunter ne fût-ce que pour quelques coins de rues.

Au sud, un axe sur Notre-Dame permettrait de faire le lien avec le Vieux-Montréal, et d'endiguer la circulation provenant du Canal Lachine, et éventuellement de la Rive-Sud par l'Île Notre-Dame.

Autour du centre-ville, le quadrillé doit éviter absolument tout détour opposé à cette tendance massive de convergence vers le centre-ville; il devrait plutôt former une sorte d'entonnoir vers le centre.

### Plus de cyclistes, plus de pistes...

Le réseau à planifier en ce printemps 87 se vaudra un premier plan triennal de quadrillé de véritable transport cycliste à Montréal. Complet et rationalisé.

Mais tout porte à croire qu'un tel aménagement aura un effet d'entraînement sur les habitudes des gens qui se décideront à sortir leur vélo du hangar, et à l'utiliser quotidiennement.

Et comme plus de pistes génèrent plus de cyclistes, plus de cyclistes génèrent plus de pistes. Constamment des études d'achalandage devront lire l'importance du trafic sur les axes, et en créer de nouveaux aux endroits où la circulation devient trop intense aux périodes de pointe.

On peut imaginer que dans trois ou quatre ans, l'effet boule-de-neige d'un réseau bien fait, obligera à doubler le nombre des aménagements. Quel spectacle alors que la fraîcheur de ces contingents de cyclistes, dans des rues de moins en moins automobilisées. Notre réseau cyclable sera une création vivante, en croissance avec les besoins des cyclistes.



PHOTO: JOHN KNOWLES

# VU DU GUIDON

CLAIRE MORISSETTE

**La bibliothèque du Monde à Bicyclette regorge d'études de toutes les villes du monde sur la planification de réseaux cyclables. Peu d'entre elles ont cependant une largeur de vues dépassant les oeillères technocratiques; mais ça se trouve.**

LA TRES SERIEUSE "NATIONAL Research Council" de Washington DC a publié une étude très intéressante pour nous. Parce que le contexte américain est très semblable au nôtre, parce que la notoriété des membres (Nat'l Academy of Sciences, Nat'l Academy of Engineering et Institute of Medicine) de ce "council" donne du crédit à cet ouvrage, et parce que cette étude mord à belles dents dans le sujet, déracinant la souche des problèmes en matière de planification d'aménagements cyclistes.

La "National Research Council" pose la question: les planificateurs en transport sont-ils

généralement biaisés contre les cyclistes? Leur réponse: Yes, of course.

Il n'existe pour ainsi dire aucun cours qui aborde sérieusement et en profondeur la question du cyclisme urbain. Les études et rapports qu'on trouve sur le transport urbain fournissent peu ou pas de données; la question du cyclisme n'y est souvent qu'effleurée, sans grande perspicacité.

Par ailleurs souvent, les planificateurs urbains utilisent souvent un transport personnel, l'automobile, qui leur donne une perception des cyclistes comme étant des obstacles. Ajoutez à cela une ou deux mésaventures probables avec des cyclistes, et ils deviennent carré-

ment hostiles à tout de qui roule sur deux roues. Pas méchamment, sans doute, et il ne s'agit ici de blâmer personne. Simplement de voir une réalité sociologique. Enfin, on devient pas planificateur en chef du jour au lendemain; ils ont donc généralement un certain âge, disons 40-50 ans, un salaire substantiel, une maison en banlieue, à plus de 5 km de leur lieu de travail. Pédaler au travail est pour eux un non-lieu total, une éventualité zéro; c'est pour eux une affaire "de jeunes", et même d'enfants. Consulter les cyclistes peut leur sembler une corvée, un danger d'avoir à reconsidérer tous leurs plans minutieux, d'avoir à faire des compromis, d'être dérangé et encombré de gens curieux.

## Une affaire de cyclistes

Nous sommes d'accord: les affaires des cyclistes appartiennent aux cyclistes. Que trouve-t-on lorsqu'on tient une consultation auprès des cyclistes et de la communauté en général?

Spécifions d'abord que par "communauté", on entend la communauté à sa racine: le voisinage. Les gens du voisinage sont toujours très coopératifs, et même impatients de communiquer leur opinion aux planificateurs. Gratuitement. Alors qu'une agence professionnelle d'étude de faisabilité coûte le prix fort, pour un travail souvent truffé d'erreurs. Dans la communauté, le planificateur trouvera parfois même des gens avec de hautes qualifications, qui mettront leur compétence à profit du projet cycliste, par pur enthousiasme. Gratuitement.

Les gens du voisinage ont beaucoup à dire, savent beaucoup de choses sur leur quartier, et en détail. Leur approche des problèmes est pratique et réaliste. Les solutions qu'ils préconisent sont raisonnables. Etant payeurs de taxes, ils seront moins enclins à développer des projets inutilement sophistiqués. Ils recherchent un usage maximum de leur dollar municipal. Par ailleurs, à la lumière de leur opinion, on évitera presque certainement plusieurs erreurs "crasses", et on économisera les coûts de démolir pour reconstruire ensuite correctement le réseau.

Consulter la communauté, c'est aussi soulever son intérêt. Cela permettra au planificateur de s'assurer un support local pour surmonter les obstacles politiques. De créer une pression pour accélérer les décisions et les travaux. De régler harmonieusement le problème des stationnements automobiles éliminés pour la piste cyclable. La consultation résultera en une

**Les planificateurs urbains utilisent souvent un transport personnel, l'automobile, qui leur donne une perception des cyclistes comme étant des obstacles...**

"popularité" du réseau. Et plus de gens sachant qu'il existe, et où il passe, l'utilisation du réseau sera maximum. Et plus de gens sachant comment intervenir dans l'appareil municipal, cet équipement urbain se développera mieux, sera mieux entretenu, rendra mieux les services qu'il est supposé rendre.

Finalement, les cyclistes sont du vrai monde, avec de vrais besoins. Le réseau cyclable leur est destiné. La valeur du réseau réside dans les yeux du public qui l'utilise, et non dans ceux de l'agence gouvernementale qui le met en place. C'est seulement en gardant ceci en tête que le planificateur évitera d'accoucher d'un réseau cyclable qui soit critiqué de tous, et même des cyclistes.

## Planificateurs cyclistes demandés

Il faudra certaines qualités précises au CV de nos planificateurs de pistes cyclables.

D'abord, une intention sérieuse de développer une compétence particulière et originale dans le domaine sous-exploré de la planification de pistes cyclables. Il faut cesser de concevoir le réseau cyclable à partir de recettes piétonnes ou automobilistiques. Il s'agit d'une entreprise complètement différente, et l'expérience accumulée à ce jour comprend autant de réussites que d'erreurs. Il faut arriver à distinguer entre les deux. A vélo, ça saute aux yeux.

Ensuite, il faudra une sensibilité aux facteurs qui affectent les attitudes cyclistes. Le comportement des cyclistes répond à des

règles spécifiques très subtiles; il faut savoir comment le cycliste choisit entre des critères de sécurité ou de commodité, l'importance pour lui de ne pas briser son momentum lorsqu'il roule, sa tendance à adopter un

**Il faut des planificateurs qui ne se rendront pas coupables d'éviter les vrais problèmes. Il faudra foncer, manoeuvrer dans le champs politique, débloquer les sommes à consacrer.**

comportement plus anarchique, sa phobie des détours inutiles, etc. Comment comprendre ces comportements sans être cycliste soi-même...

Enfin et surtout, il faudra des planificateurs décidés. Jusqu'à maintenant, les planificateurs ont consacré leurs efforts à tracer des lignes cyclables, qui s'arrêtent dès que surgit un trop gros obstacle. Tout l'ensemble y perd sa valeur. Il faut des planificateurs qui ne se rendront pas coupables d'éviter les vrais problèmes. Il faudra foncer, manoeuvrer dans le champs politique, débloquer les sommes à consacrer pour les viaducs, ponts, feux cyclistes et autres aménagements nécessaires, et confronter au besoin les oppositions d'autres natures. Des planificateurs décidés à donner au réseau son plein statut de réseau complet de transport cycliste. Le jeu en vaut la chandelle.

Ceci ne pourra se faire sans une implication de la population. Les personnes chargées du réseau cyclable devront avant toute chose ouvrir les canaux de communication. Renseigner la population sur l'organigramme des décisions, confirmer au citoyen que son opinion a un impact, référer les interventions à l'endroit pertinent. Consciencieusement, pas à peu près. Il faudra s'assurer que les consultations sont annoncées avec bruit, se tiennent en des lieux et temps où les gens sont disponibles, prévoient ensuite un suivi et gardent contact avec la population.

## Un vrai réseau cyclable en 1987

Selon la "National Research Council", les défauts les plus évidents des aménagements cyclables à ce jour sont (a) la planification et la construction de tronçons cyclables aux endroits où c'était le plus facile, plutôt que dans le cadre d'un réseau systématique, (b) des "trous" dans ce qui devrait être un réseau continu, et (c) la construction des aménagements en des tracés tortueux, et la négligence à s'attaquer aux endroits où les solutions sont difficiles ou impliquent des investissements plus élevés.

Ces défauts sont dus à ce que ces aménagements ont le plus souvent été conçus et réalisés comme une "gimmick" de relations publiques, un projet à haute visibilité dans une perspective électorale. Ajoutez une bonne dose d'incompétence, peu de conviction, et même des attitudes hostiles aux cyclistes. Regardez ensuite le réseau cyclable actuel de Montréal, et vous aurez peine à croire que les propos ci-dessus concernaient Washington.

Planificateurs de pistes, inscrivez ceci sur vos murs: "**Les cyclistes se considèrent comme des usagers légitimes du réseau routier, et rejettent les aménagements qui sont pour eux un traitement inférieur.**" (Smith, de Leuw, Cather & All.)

**Saint-Louis, Lippel, Guillet, Lamarche**  
ETUDE LEGALE

AVOCATS-ES LAWYERS ABOGADOS

420 Laurier Est  
Montréal, Qué.  
H2J 1E5

(514) 286-9135

(514) 844-9579

**GONZALEZ & SLOAN**

Avocats - Lawyers - Abogados

1500 Stanley  
Suite 409  
Montréal, Qc.  
H3A 1R3  
MÉTRO PEEL

William Sloan

**LE VELOCISTE**

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)



- ELVISH
- LEADER
- MERAL
- PEUGEOT
- RALEIGH
- VELO SPORT

EQUIPEMENT DE  
CYCLOTOURISME  
RÉPARATIONS  
DE TOUTES  
MARQUES...

6662 PAPINEAU  
(ST-ZOTIQUE)

**727-7171**

**Michael Fish**

Architecte

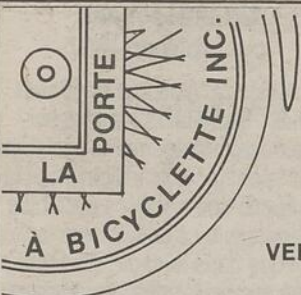
4920 de Maisonneuve  
Suite 303  
Montreal  
Tél.: 486-8395

**ZOYA DUBA, O.A.Q.**  
ARCHITECT



514-279-8390

5432 AVE. DE L'ESPLANADE, MONTRÉAL, QUÉBEC H2T 2Z7



VENTE & SERVICE

Simon Roy, prop.  
Jean-Pierre

4308, HÔTEL DE VILLE, MTL, H2W 2H4

Tél.: 849-7954



Tel. (514) 844-4253  
(514) 844-0566

**FIELD & RUSSELL**  
AVOCATS • LAWYERS

Ariene Field  
Stuart Russell

4521, ave du Parc, suite 23  
Montréal, Québec H2V 4E4

*Cycles Baggio*



VELO SPORT  
PEUGEOT  
GGM

ETABLIE DEPUIS 50 ANS

RÉPARATIONS ET VENTE D'AUTRES MARQUES

6975 BOUL. ST-LAURENT

**279-5655**

**Le Monde à Bicyclette**

## QUEL DEMENAGEMENT!



### The Joy of Moving

SUSAN GRAY

Once some community groups were in trouble  
So they called Councillor John on the double.  
He said, "Don't you all worry,  
Cause we'll fix it in a hurry  
And you won't be out living among the rubble."

He put Councillor Thérèse on it that day,  
They she took off on a plane and went away.  
Councillor Pierre was also there,  
Councillor Michel was with Pierre  
But no one would give an answer, ay or nay.

So the groups went on searching high and low  
Lack of money and the weather dealt a blow  
Many days were spent in searching  
And they felt their heads were lurching  
And their work was suffering much,  
Yes, this was so.

Then finally, two weeks before March first,  
Maison St. Dominique's board almost burst.  
They said, "You must go all  
And there is no ho-ho-ho  
If you don't our big contract will be cursed!"

So an offer was made to the groups  
Though in truth it was an offer with some  
l o o p s

A nice buiding with a view  
For but six months and then two  
Of the comrades couldn't come- lawyers, oops!

So the lawyers found an office down on Park  
Where they vowed they would keep up their

b a r k  
And the rooming house for homeless  
Could finally make some progress  
But the future of the groups- what a lark!

**L**A OCCUPE L'ES-  
sentiel de nos réunions de  
novembre à février. Des  
chassé-croisés, des con-  
versations, des bribes  
d'informations dans vingt  
têtes, des articles de  
journaux dans Liaison St-  
Louis, le Downtowner et La  
Presse, certains bons,  
d'autres inexacts, et une  
solution bien précaire.

Il serait trop long et  
fastidieux d'en raconter  
toute l'histoire. Ce que  
nous tenons à dire, c'est  
que lorsqu'après nous  
avoir promis la reloca-  
lisation pendant plusieurs  
mois, les "Habitations  
Collectives" nous annon-  
çaient soudain que c'est  
nous qui devons nous  
trouver un gîte, nous  
avons cherché fébrilement  
un local adéquat. Nous  
acceptions d'envisager des  
hausse de loyer de  
presque le double de ce que  
nous payions au 3700 St  
Dominique. Séparément  
ou pour toute la "gang" de  
la maison St-Dominique,  
on a dû contacter environ  
cinquante éventuels loca-  
teurs. Les locaux étaient  
trop cher, trop petits, trop  
grands. On a cherché à  
louer de grands locaux en  
improvisant une associa-  
tion avec d'autres groupes.  
On a nous-mêmes fait  
visiter certains locaux à  
trois ou quatre éventuels  
associés...

On a finalement  
accepté l'offre de la Ville  
d'occuper pour six mois les  
locaux du 3600 Hôtel-de-  
Ville, contre un loyer  
raisonnable. Par épuise-  
ment. Parce qu'on nous  
disait qu'un jour de plus à  
l'ancien local compro-  
mettrait le projet d'une  
maison pour sans-abris.  
Parce qu'on avait d'autre  
travail à faire. Au mois  
d'août, nous dit-on, faut  
lever le camp à nouveau...

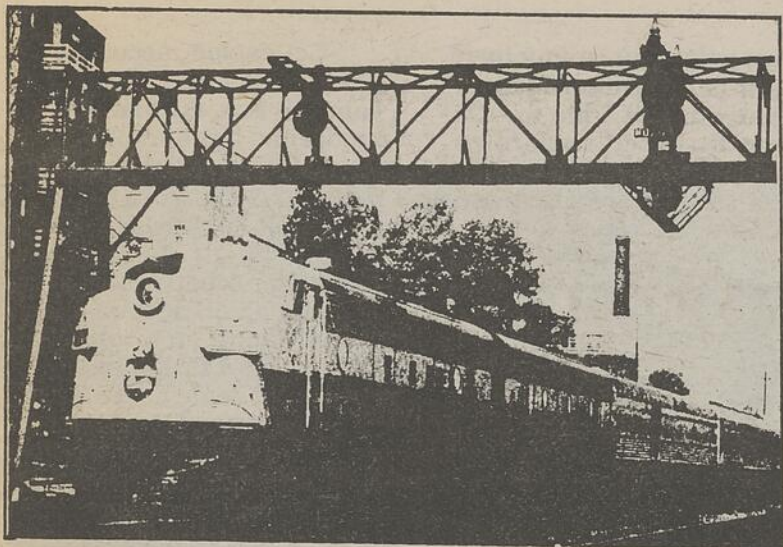
On a vraiment essayé  
fort. On ne voulait  
enquiquiner personne. On  
a provoqué l'impatience  
bien involontairement.  
Une impatience et une  
insensibilité surprenantes  
chez les administrateurs-  
trices des "Habitations  
Collectives" et de la Ville  
de Montréal, qui nous  
poussaient dans le dos.  
Trouver un local pas trop  
cher, c'est très difficile  
dans notre quartier en  
pleine spéculation.

Mais on ne veut plus  
en parler pour le moment.  
Prenez note: nous sommes  
au **3600 Hôtel-de-  
Ville, coin Prince  
Arthur**, dans le "Jet Set",  
sur une rue piétonne, près  
d'une piste cyclable, un  
superbe local tranquille,  
plein de soleil et d'air  
propre. Venez nous voir

**Le Monde à Bicyclette**  
(Nouveau local):  
**3600 Hôtel-de-Ville,**  
**coin Prince Arthur,**  
**2 ième étage,**  
**Métro Sherbrooke.**

TELEPHONE:  
(514) 844-2713

Adresse postale:  
C.P. 1242  
Succ La Cité,  
Montréal, Qué.,  
H2W 2R3



MONTREAL-RIGAUD

## Le train de banlieue refléurit

**L**ONGTEMPS DEBATTU, CE service voué à l'abandon au début de 1982, subit une cure de rajeunissement qui tient non seulement compte des besoins des usagers, mais également du patrimoine architectural de la ligne.

Une entente fédérale-provinciale sur la modernisation des trains de banlieue signée en avril 1981, a permis le déblocage de fonds nécessaires à l'opération. L'entente touchait les trois lignes de trains de banlieue (Montréal-Rigaud, Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-St-Hilaire). Mais à ce jour, seule la ligne Montréal-Rigaud a vraiment bénéficié des argents disponibles, qui se chiffraient alors à 70 millions \$ au total.

Les quais des 17 stations que compte la ligne Montréal-Rigaud sont dans la majorité des cas tous refaits selon des dimensions normalisées en fonction de l'achalandage et dotés d'un nouvel équipement; il s'agit de lampadaires, bancs et abris qui permettent de conserver le cachet historique de la ligne.

Il faut souligner l'excellent travail de restauration des gares qui étaient, il y a à peine quelques années, vouées à la démolition. Parmi les gares restaurées, mentionnons celles de Montréal-ouest, Beaconsfield et Dorion. Des travaux de restauration sont actuellement en cours à la majorité des gares. On y a même aménagé des installations sécuritaires pour les bicyclettes.

Un autre élément important de la modernisation de la ligne a été la construction de la nouvelle gare ferroviaire et du raccordement

piétonnier à la station de métro Vendôme. Cette nouvelle installation intermodale permet depuis juin 1985, un raccordement entre le train, le métro et le réseau de surface de la STCUM. Par ailleurs, d'importants travaux ont débuté dernièrement près du Rond-Point de Dorval en vue de la construction d'une nouvelle gare train-autobus, et d'un nouveau passage piétonnier. Des rénovations sont également prévues au Rond-Point afin d'en améliorer sa sécurité.

Le matériel roulant a été lui aussi rafraîchi, le nombre de départs s'est accru et les tarifs ont été ramenés à un niveau plus raisonnable sur le territoire de la C.U.M. du moins. A ce jour, les autorités n'ont pu s'entendre sur l'intégration du service à l'ouest de Ste-Anne de Bellevue. Cet handicap, d'ordre institutionnel et politique devra être surmonté le plus tôt possible.

Toutes ces améliorations ont déjà eu d'heureux effets sur l'achalandage. Alors qu'au début de 1982, les trains de la ligne Montréal-Rigaud ne transportaient à peine que 3 700 passagers quotidiennement, leur nombre a passé 9 000 passagers en 1985 et à environ 10 000 passagers actuellement.

Il est souhaitable que les lignes Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-St-Hilaire retiennent l'attention des gouvernements dans un avenir rapproché. L'expérience du service Montréal-Rigaud est déjà concluante.

Guy Chartrand,  
Président Transport 2000, Québec

## EN-ROUE-LEZ-VOUS, QU'Y DISAIENT!

\$5.00 Membre de base   
\$10.00 Membre de soutien   
\$25.00 Membre donateur

Le Monde à Bicyclette,  
C.P. 1242, Succ LaCité,  
Montréal, Québec H2W 2R3

NOM : \_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

TÉL. : (rés.) \_\_\_\_\_ (trav.) \_\_\_\_\_

TAXI COLLECTIFS S.T.R.S.M.

## LE SYNDICAT REPLIQUE

**U**NE ENQUETE A ETE EFFECTUEE à la mi-septembre, par le Syndicat des chauffeurs d'autobus de la STRSM auprès des usagers du service du taxi collectif récemment organisée par l'organisme du transport. D'après les réponses, beaucoup de passagers sont mécontents de la nouvelle situation.

Leurs plaintes:

- Souvent, il y a un manque d'espace, de places assises dans le taxi, les gens doivent attendre sur le bord de la chaussée et même faire de l'auto-stop pour ne pas être en retard.
- Les horaires sont mal respectés.
- Les voyageurs sont moins bien protégés que dans un autobus; alors, ils sont plus craintifs et s'interrogent d'autant plus sur la formation et la compétence du chauffeur.
- Les passagers peuvent seulement sortir par la droite.
- Le manque de continuité quant aux trajets suivis.
- La difficulté de manoeuvrer pour les personnes et le danger des portes pour les enfants.
- Des heures plus limitées qu'avec les autobus.
- L'exiguïté des véhicules: robes froissées, impossibilité de lire le journal.
- Attente de dix minutes entre les taxis.
- Rigidité des horaires face aux destinations spécifiques (aéroport).
- Fumée dans le taxi.
- Taxis n'arrivant pas en même temps que la correspondance.
- Départ avant l'heure prévue.
- Insuffisance de la flotte.

Toujours selon le syndicat, seuls les pouvoirs publics sont à même de répondre aux défis posés par l'évolution socio-économique des agglomérations urbaines modernes.

Jusqu'en 1945, le transport en commun était rentable pour l'entreprise privée. Elle fournissait la majorité des services et le financement était assuré par les revenus perçus du public voyageur. Avec l'après-guerre, l'industrie du transport en commun entre dans une période difficile. C'est l'ère de l'automobile et le marché naturel du transport urbain s'érode. Entre 1950 et 1960, l'achalandage diminue de moitié. L'entreprise privée a, entre autres, cessé de maintenir en bonne condition sa flotte de véhicules, a réduit le service et augmenté les tarifs.

Finalement, la plupart des transporteurs privés deviennent des transporteurs publics.

Après 1965, la tendance à la baisse de l'achalandage est renversée. Le débat public sur l'importance du transport en commun a continué à avancer à grands pas depuis vingt ans. Le souhait est maintenant unanime et il est réaffirmé par la STRSM elle-même: il faut diminuer le nombre d'automobiles sur les routes. Si l'on veut avoir une meilleure qualité de l'air, si l'on veut être moins dépendants des soubresauts des coûts énergétiques et si

l'on veut éviter la congestion des centre-villes, l'achalandage du transport en commun doit augmenter.

Pour inciter l'automobiliste à délaissier son véhicule, il faut assurer au public voyageur une qualité de service alléchante.

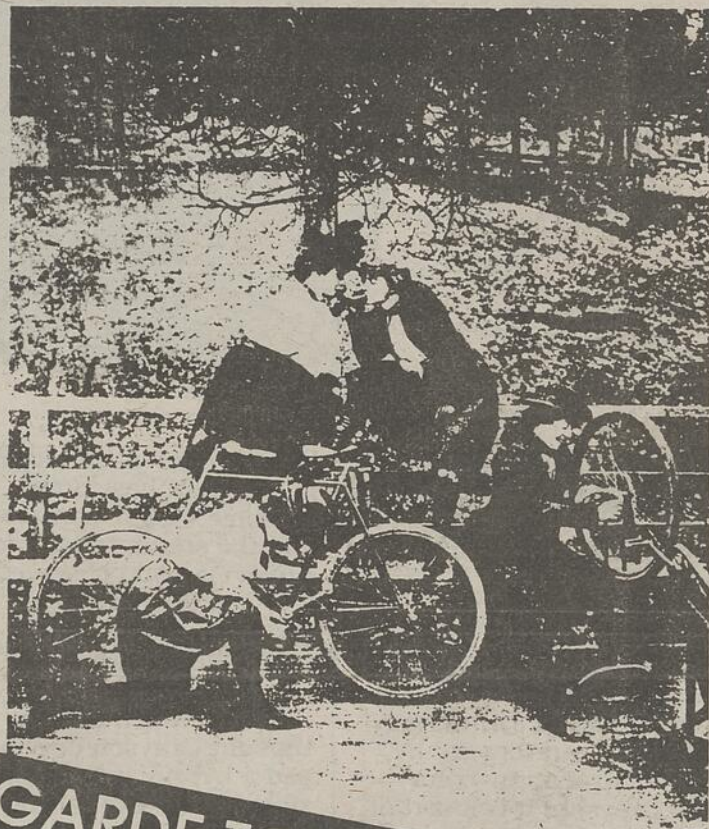
La STRSM justifie sa position en affirmant que le taxi collectif amène un allègement de ses dépenses. L'argument n'est pas recevable car il ne comptabilise pas la baisse de qualité du service offert et il ne tient pas compte des nombreux coûts cachés.

La STRSM doit continuer à gérer et à opérer la flotte des véhicules de transport en commun sur la Rive-Sud de Montréal. Une rationalisation du service peut emprunter d'autres avenues comme celle d'intervenir auprès des instances publi-

ques régissant l'aménagement du territoire. Des décisions de cet ordre ont quelquefois des conséquences négatives sur l'efficacité du transport en commun. Certains tracés routiers ou le rétrécissement de certaines rues par l'installation de saillies ralentissent la vitesse des autobus. Des chiffres obtenus à la STCUM disent qu'une augmentation de la vitesses moyenne de 1 km/h pour l'ensemble du réseau d'autobus engendre une économie de 16 millions de dollars par année.

Pour réduire ses dépenses tout en continuant d'offrir un très bon service en dehors des heures de pointe, la STRSM pourrait utiliser des autobus confortables mais plus petits.

(résumé par Susan Gray)



## GARDE TON VELO

## EN FORME

### COURS DE MECANIQUE VELO DU MONDE A BICYCLETTE

Une occasion en or pour:

- comprendre son vélo
- préparer son vélo pour la belle saison
- ajuster, nettoyer, graisser son vélo
- être autonome sur la route ou en ville

Tout ça dans un cours pour cycliste débutant ou intermédiaire, d'une durée de 15 heures réparties sur 5 soirs/semaines ou une fin de semaine.

Pour information:  
Yves DuSablou 727-8230

## ...OUVRONS UNE PARENTHÈSE POUR PARLER D'EXCELLENCE

Entre marchand de vélos et La Cordée, il y a un monde...  
Un monde sur lequel on peut compter. Ce monde vous renseigne, vous conseille, vous comprend et vous sert comme personne.



2159 est, Ste-Catherine  
Mtl., P.Q., H2K 2H9  
**524-1515**

PAPINEAU

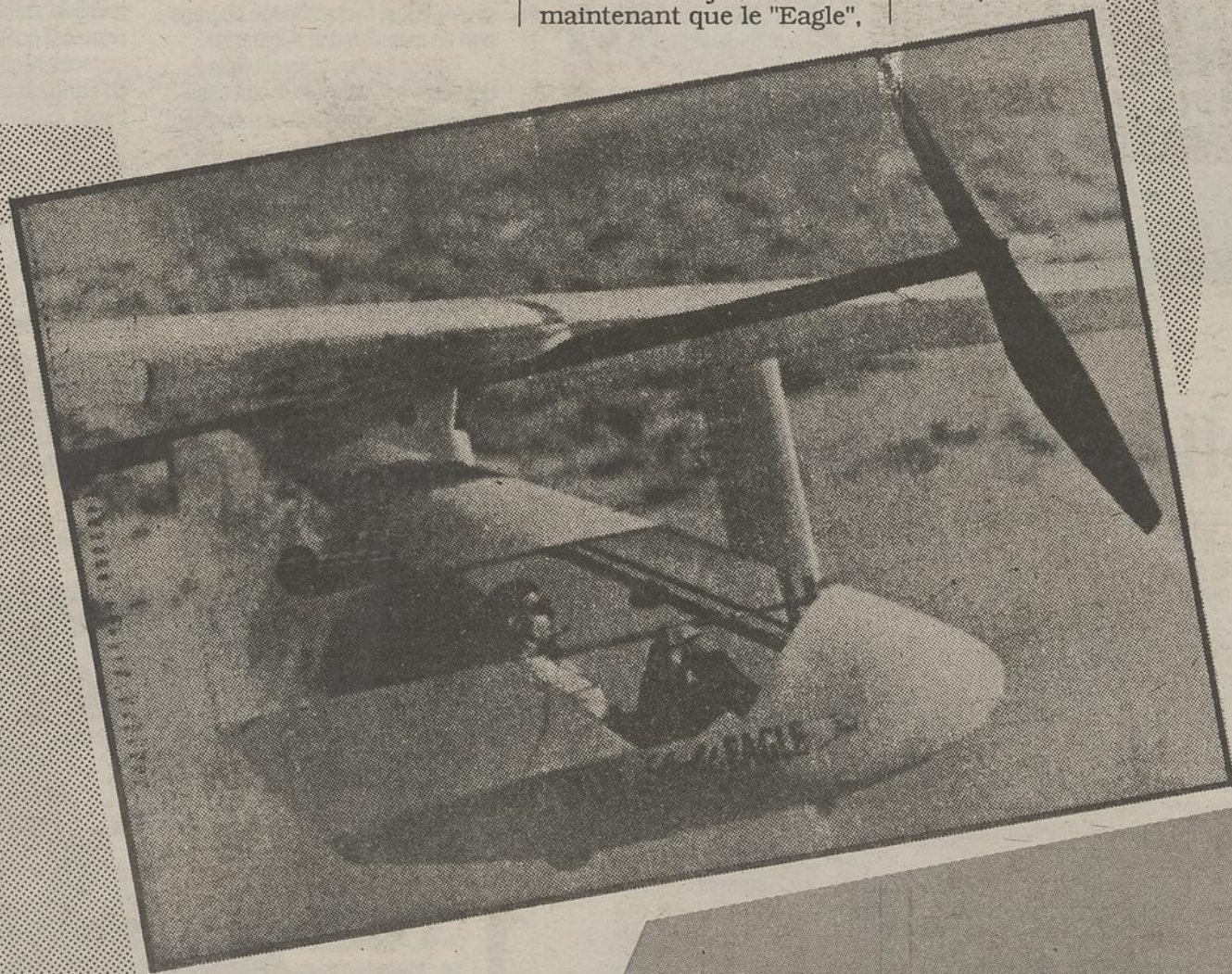
la Cordée

## CALIFORNIA

### 59,5 km en avion à pédales

APRES LA CELEBRE libellule baptisée "Voyager", qui complétait à la fin 1986 le tour du monde sans escale ni ravitaillement en neuf jours, voici maintenant que le "Eagle",

un avion mû uniquement par la force musculaire, parcourt 59,5 km au-dessus du désert californien en 2 heures, 13 minutes et 14 secondes, à la vitesse de 25km/h !



Cet exploit, accompli par Glenn Tremml, américain, 26 ans, étudiant en médecine, bat donc le record établi par Brian Allen en 1979, alors qu'il traversait la Manche, environ 35 km, au "guidon" du Gossamer Albatross.

Prochaine destination: franchir en avion à pédales les 110 km qui séparent l'île de Crête de la Grèce continentale, le "projet Dédale". Bonne chance !

## ÉTATS-UNIS

### Bicycle advocates meet in New York

ON THE WEEKEND OF February 7th and 8th, bicycle advocates from the United States, Canada and England met in New York to exchange information, encourage and inspire each other and plot to recycle their cities.

In addition to a slide exhibition about the recycling of Austrian trains the delegates learned about the following advances in urban bicycling transport:

- New municipal bicycle parking ordinances in Los Angeles, California and Cambridge, Massachusetts—a suburb of Boston—that require bicycle parking in new buildings where people work.
- The project for a 15 million dollar veloway from West Los Angeles to the U.C.L.A. campus is advancing. The ambitious veloroute would be limited access and much of it would be above street level and supported by concrete pillars. Twenty thousand cyclists are expected to use it each day.
- Apparently, the campus is a sea of cars, people walk miles from their parking space to class and public transport is virtually non-existent. The veloway would relieve people of some of the absurdities and contradictions caused by the extreme motorization of Los Angeles.
- Plans for a veloroute along the Hudson River in the New York borough of Manhattan.
- A very popular veloroute, along abandoned train lines, now exists between Bristol and Bath in England. Much of the work in building the path was done by cycling volunteers as well as temporary youth job creation projects.

## THIRD WORLD

### The Ho Chi Min Bicycle

AN IMPORTANT IMPROVEMENT in the carrying capacity of the bicycle has been put forward by the Australian inventor Ian Grayson. It is a sort of tandem where the place behind is used for carrying provisions.

Grayson was appalled during his travels by the inefficient way bicycle technology was used in third world countries to transport heavy loads. He also noticed that the bicycles used were either a tricycle or a bicycle with a wheelbarrow trailer. He

wanted to create a bicycle in between these cumbersome weight-carriers and the standard bicycle which Grayson observed was too light and too short for carrying substantial quantities of provisions.

After much intense thought Grayson developed a hybrid: a quite flexible bicycle capable of transporting heavy loads he baptized the Ho Chi Min Bicycle.

About one and a half times larger than a regular bicycle, it is basically shaped like a tandem whose back seat is a baggage carrier. The rear basket, welded to the frame of the bicycle, sits low. This gives more balance while riding. The bicycle is long

and can easily carry up to 50 kilos or even children. To the exterior of the basket one can use straps to attach timber posts, ladders, bamboo poles and other long objects up to twenty feet long which don't obstruct the pedals or front wheel.

The bicycle is more stable and more comfortable when loaded! Furthermore, the rigidity of the basket stiffens the frame of the entire bicycle. It takes a little more space when turning. This factor is hardly noticed and is compensated by many important advantages.

Grayson would like people to alter their bicycles to attain these advantages in carrying capacity he mentions. He seeks no monetary profits for himself.

He hopes that one day his ideas will spread and help Third World countries attain more self sufficiency. He dreams of farmers carrying veggies by the boxload, firewood, water, bricks, compost, etc. It could become a vehicle indispensable to all village life and inter village trade.

The Ho Chi Min bicycle has an incredible potential for a huge population in a "Small is Beautiful" prospective that promises nothing but good for the future.

For Ian Grayson's illustrated instructions for building your own "bicycle truck", send \$1.50 in postage stamps to:

Freewheeling Magazine  
P.O. Box K26  
Haymarket, N.S.W.  
Australia. 2000



# Nouvelles internationales



## FRANCE

### Le Premier Tour de France des Retraités pour la Paix

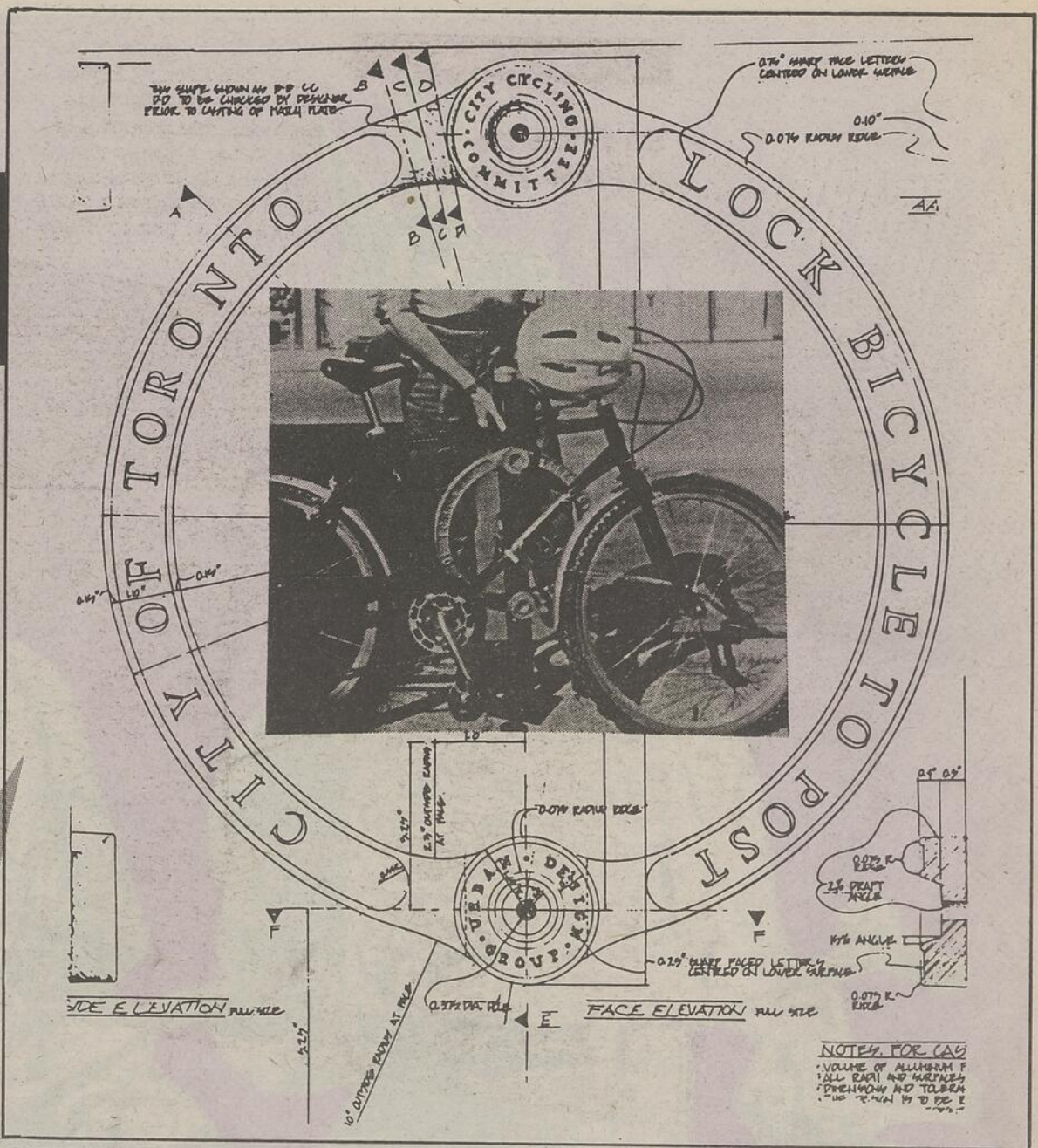
APRES UN PREMIER tour de France des Retraités pour la Paix en 1984, plutôt périphérique, et un deuxième en 1985, plutôt central, voici que les retraités de France, sous l'inspiration de George Krassovsky, ont entrepris en 1986, des tours régionaux, notamment en Alsace, en Bretagne et en Corse.

Les Cyclistes Retraités veulent attirer l'attention du public sur des questions

d'environnement, et sur le désarmement. Les Retraités font appel au Pape Jean-Paul II; George Krassovsky, pour sa part s'est rendu de Paris à Assise à vélo en octobre dernier pour rencontrer le Pape et les représentants de toutes les religions, pour faire de 1986 une année signifiante pour la paix.

Sur la photo, on voit les cyclistes qui, au cours du Premier Tour de France des Retraités, en été 1986, ont fait une incursion à Genève où ils ont été reçus au Palais des Nations par le directeur-adjoint de l'Office des Nations Unies, M. Wahid H. Tarzi.

Et l'Age d'Or du Québec à pédales pour la Paix, c'est pour quand ?



## TORONTO

### Toronto installs bicycle parking

ONE OF THE REALITIES of cycling in the city is locking your bicycle to whatever facilities are available along the way. These may include parking meters, sign posts, tree guards, trees and even bicycle racks. In a continuing effort to provide more suitable bicycle locking facilities, the Toronto City Cycling Committee with the assis-

tance of the Urban Design Group of the City of Toronto's Planning and Development Department, have designed a ring and post system.

The new bicycle locking system has two parts; a steel post and a cast aluminum ring. The steel post is the size of a parking meter post and similar to a parking meter. It is core drilled into the sidewalk. The ring is bolted to the post. The ring prevents the lock and bicycle from being slid up and off the post and also provides added support for the bicycle.

250 of these municipal bicycle parking devices have already been installed in Toronto by that city and an equal number will be installed in 1987. Assessing the relative need, the Toronto City Cycling Committee determines the places where the devices are installed.

Similar municipal bicycle parking devices are needed in Montreal. The need is urgent and the costs slight.



## SHANGAI

A DOZEN CHILDREN OF Shuncang Street in Shanghai's Luwan District are on their way to the neighbourhood kinder-garden aboard a tricycle-minibus peddled by a

retired worker. The worker, who built the "minibus" for the children, has also volunteered to serve as their driver each morning and evening.

Xinhua photo by Zhang Yaozhi

## AUSTRIA

### Austrian trains recycled to welcome bicyclists

IN A MEASURE TO accommodate a constantly growing amount of bicyclists as well as to maximize the utilisation of its trains, the management of the Austrian National Trains Services has begun to recycle some of the seats on their trains. Seats in the rear sections of trains fold. With the use of a key, the conductor unlocks an

overhead compartment and hooks descend for suspending bicycles.

Existing trains have been retrofitted and newly ordered trains will be equipped with this imaginative bicyclists' accommodation. It is certain that if the C.N. and C.P. commuter trains in the Montreal region were similarly recycled, many cyclists would avail themselves of this service on weekends to get to the country and the train operators would obtain additional revenue by filling up these virtually empty weekend trains.



# NOS AIEUX EN BECANE

**IL** y a moins de cent ans, nos ancêtres commençaient à éprouver des problèmes que la technologie "avancées" actuelle n'a pu encore résoudre: crevaisons, chaînes débarquées, etc...

JEAN-PIERRE DOYON

DEUX HISTORIEN, UN français et un américain, après avoir étudié le phénomène de la bicyclette à la fin du siècle dernier, en sont venus à la même conclusion: «La société d'alors était divisée en deux: les propriétaires d'un vélo et les autres!».

**D**e nouvel engin constituait une véritable révolution dans le domaine des transports terrestres.

De fait, cette affirmation est à peine exagérée, même s'il est difficile d'imaginer aujourd'hui la place qu'occupait à l'époque la bicyclette dans la vie (pour les plus fortunés) ou dans l'imagination (pour la grande majorité) des gens.

Ainsi, vers 1895, plusieurs grandes villes américaines avaient leur *bicycle row*; on y venait, pratiquement à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, pour acheter un vélo, gonfler ses pneus, faire réparer son engin, flirter (quelques audacieux-ses commençaient en effet à goûter à vélo une nouvelle liberté), raconter sa dernière randonnée, se plaindre de l'état des routes ou simplement exhiber sa dernière acquisition. Certains historiens, tels Robert Smith, Jean Durry,

William Humber, vont même jusqu'à affirmer que la bicyclette a joué un rôle au moins aussi important que les grands mouvements sociaux ou politiques de l'époque dans la transformation des relations entre les sexes et des rapports entre les différentes classes sociales.

Pour comprendre l'engouement des gens de la fin du siècle dernier pour le vélocipède d'abord, puis pour la bicyclette, il faut réaliser que le nouvel engin constituait une véritable révolution dans le domaine des transports terrestres: c'était un véhicule individuel (contrairement au train et aux diligences, par exemple), et il n'était nécessaire ni de le nourrir, ni de le soigner, ni de le brosser. De fait, tout ce qui manquait, c'était des routes, du moins des routes carrossables!

Le Québec n'échappa pas à cette mode et eut, comme les autres (et à peu près en même temps), son âge d'or de la bicyclette.

À preuve, cette affirmation qu'on trouve dans l'édition du 5 juillet 1895 du *Montreal Herald*, à savoir que «la bicyclette est non seulement indispensable au confort moderne au même titre que la locomotive à vapeur, le télégraphe, le téléphone et le tramway, mais semble promise à un avenir encore plus éclatant que toutes ces inventions.»

Le journaliste ajoute, du même souffle, que la bicyclette est devenue essentielle aux ouvriers pour se rendre à leur travail (affirmation quelque peu étonnante quand on sait qu'un vélo coûtait alors l'équivalent de 6 ou 7 mois de salaire d'un ouvrier, et que, par ailleurs, la plupart des ouvriers habitaient à moins de dix minutes de marche de l'usine).

## 1890: un loisir-spectacle

De fait, tout au long de cette décennie 1890, qualifiée par tous les historiens d'âge d'or de la bicyclette, celle-ci sera avant tout un loisir, et un loisir réservé aux plus fortunés, quoi qu'en dise le *Guide officiel du sport de Montréal*, édition 1900, qui soutient que «le cyclisme jouit aujourd'hui d'une vogue pour le moins égale à celle du baseball, et de la crosse», tout en présentant l'avantage de ne pas être «au contraire du golf et du cricket, un genre de sport particulier à une race».



Mais le *Guide* parle ici du sport cycliste, qui semble avoir joui, à la fin du siècle dernier, d'une immense popularité, et ce auprès de toutes les couches de la population. Cet engouement pour les courses de vélos demeurera d'ailleurs longtemps après que l'utilisation de la bicyclette eût commencé à être jugée anachronique, voire un peu ridicule, pour un adulte.

Personnellement, j'avais toujours cru que l'amateur de course cycliste était un monopole français, italien, belge, etc. Du moins, jusqu'à il y a quelques années. Je m'étais arrêté, pour "luncher", dans une halte routière où était déjà installé un couple de personnes âgées en train de faire leur pique-nique du dimanche. Le monsieur, attiré par les vélos, s'approche et, après avoir posé quelques questions, se lance dans une envolée intarissable sur ce qu'étaient les courses des six jours lorsqu'il avait vingt ans: le nom des cyclistes, les temps réalisés, les accidents, tout y était, et raconté avec un enthousiasme que je n'avais encore jamais vu, même chez les amateurs de hockey les plus convaincus! Et le monsieur n'avait jamais enfourché une bicyclette de sa vie!

## 1890-1900: l'âge d'or du cycle

La documentation sur la bicyclette au début du

siècle -et particulièrement entre 1890 et 1900- est abondante dans les revues et les journaux, notamment *La Patrie* et *La Presse*. Et on y parle de tout. Les premiers grands voyages entrepris à vélo dès le début des années 1880; la piste «cyclable» entre Dawson et Whitehorse au Yukon qui, paraît-il, fourmillait de chercheurs d'or ayant troqué le cheval pour le vélo; les premières courses sur piste et sur route; les gangs de malfaiteurs opérant à vélo (notamment à Paris et New York), forçant ainsi les autorités à équiper les policiers de véhicules semblables; des bicyclettes invraisemblables équipées de mitraillettes, de canons légers, ou de civières (premières ambulances?); et l'agressivité des cochers qui, voyant d'un mauvais oeil les cyclistes qui encombraient les rues et pouvaient se passer de leurs services,

**L**es bicyclettes invraisemblables équipées de mitraillettes, de canons légers, ou de civières.

se permettaient de leur cracher dessus, de les frapper avec leur fouet ou de les renverser carrément avec leur attelage (à remarquer que si les deux premiers types d'agression sont devenus heureusement plutôt rares, dans le dernier cas, les choses n'ont guère changé!).

Les journaux du Québec de la fin du siècle dernier sont aussi fertiles en nouvelles et anecdotes de toutes sortes, démontrant l'intérêt qu'on accordait alors à la bicyclette. On apprend ainsi que c'est à Montréal que naquit, en 1878, la deuxième association de cyclistes en Amérique (après Boston, mais avant New York et San Francisco); que les premiers règlements municipaux de Montréal sur l'utilisation

de la bicyclette, adoptés en 1895, prévoyaient qu'il fallait actionner la clochette dès qu'un piéton était en vue, qu'il fallait se munir d'une lanterne après le coucher du soleil, qu'il fallait ralentir aux intersections à «une vitesse inférieure à celle d'un cheval en marche», et -dans un élan de générosité surprenant!- qu'il était interdit aux cochers de blesser volontairement un cycliste!

Un lecteur écrit même à un journal pour se plaindre qu'un honnête citoyen ne peut plus traverser le boulevard Dorchester dans le secteur du Square Dominion, sans risquer sa vie!

Par ailleurs, il est intéressant de noter qu'il y avait au Québec, juste avant 1900, un vélodrome (à Verdun), plusieurs pistes de course extérieures (à Montréal, Terrebonne, Saint-Hyacinthe et Trois-Rivières, notamment), et au moins une quinzaine de «clubs de bicycles». Montréal fut même, en 1899, l'hôte d'une prestigieuse compétition internationale de trois jours (le «World's Meet», qui se tint au Queen's Park et attira des milliers de spectateurs.

## 1900: le déclin?

La plupart des historiens affirment que 1900 marque le déclin de la bicyclette partout en Amérique du nord, de même qu'au Québec. Pourtant, il y a à peine quelques centaines d'automobiles dans toute la ville de Montréal, au début du siècle! De plus, un vélo neuf, qui coûtait quelques centaines de dollars dans les années 1890, en vaut moins de vingt en 1905! En réalité, le nombre de vélos dans les rues de Montréal continue d'augmenter, comme à peu près partout ailleurs. Mais sa grande vogue était passée, et le vélo, de spectacle qu'il était, se rangeait sagement parmi les véhicules utilitaires, se «démocratisait», et devenait un objet familier dans la vie d'un nombre grandissant de gens.

## Vient de paraître:

"Freewheeling, the story of Bicycling in Canada" par William Humber, chez The Boston Mills Press. Renseignez-vous chez votre libraire.



**Nouveau**

**NUL NE CONNAIT MIEUX LA BICYCLETTE QUE LA HOLLANDE !**

**SIEGE D'ENFANT**

- En métal solide
- Tout-à-fait sécuritaire
- S'attache au guidon
- S'adapte à presque tous les types de bicyclettes
- Age: 2 à 5 ans
- Garantie de 2 ans

7495\$

Un seul endroit à Montréal | LEGIS Inc. (Futon Décor)  
5245 Bl. St-Laurent  
Tél: 277-8731

Commande téléphonique avec carte de crédit  
Livraison postale gratuite



**\*Best Montreal prices\***  
**\*Meilleurs prix à Montréal\***

**Mountain Bike Center**  
**Vélos Tout Terrain**

**Boutique Jet**  
5320 Chemin Queen Mary, coin Décarie  
483-2202



**HE LIKES USED BIKES**

MONTREAL'S ONLY USED BIKE SHOP  
**LES QUESTIRS INC.**  
HAS MOVED TO  
932 CHAMPAGNEUR  
TEL: 270-3663



**Fruiterie Tutti-Frutti**

Fruits, légumes frais  
charcuteries, fromages  
épicerie fines, vins

Pour une halte  
rafraîchissante

1251 de Maisonneuve  
525-3036



**des jeux qui sortent de l'ordinaire**

**TRADUCTIONS**  
langues d'arrivée: français, anglais, espagnol  
langues de départ: italien, portugais, espagnol, anglais, français.  
**REDACTION** de résumés.  
**CLASSES** d'anglais pour professionnels.  
**APPELEZ** Thomas au 845-3052.  
Si personne ne répond, laissez le message avec le répondeur automatique.

# Couper le

**Coup de poignard aux télévisions, plusieurs journaux sous la tente d'oxygène et les radios sur la corde raide. Les média communautaires viennent de subir le saccage des coupures gouvernementales. Certains y laisseront leur peau, d'autres auront de la difficulté à éviter le piège de la commercialisation.**

YVON DINEL

**D**EPUIS PRES DE 15 ANS, LE gouvernement du Québec a offert une aide financière à des organismes de communication sans but lucratif. Situation quasi unique en Amérique du Nord, elle a permis à de nombreuses personnes d'accéder à des expériences originales, dans plusieurs cas à contre-courant du discours unidimensionnel des mass-média.

Ces expériences diverses (1), dont nous devons ici généraliser les aspects, se sont inspirées à l'origine d'une idéologie prônant la prise en charge par la population et l'accessibilité à la production médiatique. Souvent en concordance avec les revendications des groupes populaires, notamment au cours des années 70, les média communautaires se sont érigés comme outil de communication en faveur d'un changement social, laissant place à ceux et celles qui n'avaient pas accès à la parole dans les mass-média.



**Etat de faits**

On peut toutefois s'interroger sur les intentions de départ et l'orientation qu'entendait donner le gouvernement à ces expériences. Michel Sénécal, professeur en communications à l'U.Q.A.M., croit que l'interprétation du concept de démocratisation défini par le gouvernement n'a jamais correspondu à l'intention de départ des initiateurs. Pour Sénécal, les objectifs d'accessibilité et de participation aux instances décisionnelles des organismes, répondait pour le gouvernement à un projet de service public.

Selon la thèse de Sénécal (2) cette vision communautaire s'inscrivait dans l'optique du développement d'un réseau de "C.L.S.C. des communications" axée sur l'information locale et reflétant les préoccupations de la communauté. La mise en place d'une structure régionale ou locale de gestion et



de production média, à laquelle pourrait participer tous les intervenants de la société, afin d'assurer un pluralisme d'idées.

L'éclosion de nombreux projets de média communautaires en régions au début des années 80 vient confirmer en quelque sorte l'orientation gouvernementale, faite au nom de la régionalisation et de la décentralisation (3).

La notion du développement d'un réseau public communautaire s'est inscrite dans la volonté de contrecarrer la juridiction presque exclusive du gouvernement fédéral dans le

domaine des communications (4). Selon des principes d'ordre culturels et éducatifs, soutien la thèse de Sénécal, le Québec a toujours revendiqué une plus grande part du système de réglementation pour développer son propre réseau de communications.



**Privés d'Etat**

Aujourd'hui, à l'heure de la déréglementation et des privatisations à la chaîne, la politique gouvernementale s'oriente vers le démantèlement du réseau des média communautaires. Elle tend à éliminer l'aide financière statutaire pour la remplacer par des programmes spécifiques aux conditions d'éligibilité de plus en plus précises.

Depuis trois ou quatre ans, les critères d'obtention du programme de subvention P.A.M.E.C. (Programme d'aide aux média communautaires) vise de plus en plus à ce que les média développent leurs propres sources de revenus. Pour l'année financière 1986-87, le ministère des communications ne cachait pas sa volonté d'être plus directif: "...c'est sur la base d'engagements fermes et précis de la part des médias locaux et communautaires que la contribution du ministère sera estimée" (5). Roger Rhéaume, secrétaire général de l'A.R.C.Q. (Association des radiodiffuseurs communautaires du Québec) fait mention de montants précis d'autofinancement exigés par le ministère. Dans certains cas, souligne Rhéaume, les fonctionnaires ont fait une surévaluation du potentiel d'autofinancement des radios.

En fait, le ministère des communications veut que les média communautaires augmentent leurs revenus publicitaires et affrontent la jungle du libre marché. Cette logique s'inspire du principe sacrosaint de la libre entreprise et de son associé, la concurrence. Rien d'étonnant à voir le sous-ministre des communications acquiescer à la demande des entrepreneurs privés de l'Association des hebdomadaires du Québec, de cesser de financer les média communautaires (6).



**Téles sacrifiées**

Les télévisions communautaires, dont le développement est essentiellement régional, seront les plus durement touchées par l'effondrement du programme P.A.M.E.C. La coupure gouvernementale est totale. Elle réduit en moyenne leur budget de 40%. Leur statut a toujours été

# Le courant alternatif...

précaire. Le C.R.T.C. ne leur a jamais permis de diffuser de façon indépendante. Organismes de production à but non-lucratif, la diffusion de leurs émissions dépend du bon vouloir des câblodistributeurs qui peuvent leur offrir un canal communautaire (7).

La possibilité d'un financement par la publicité dite de prestige (8), accordée par le C.R.T.C. au mois d'août dernier, ne leur permettra pas de subvenir au manque à gagner, causé par la perte de la subvention gouvernementale. De l'avis de Dominique Viennet et Claude Fitzgerald, tous deux en charge du secrétariat du R.O.C.C.Q. (Regroupement des organismes communautaires de communication du Québec-télévisions communautaires), les revenus générés par ce type de publicité ne peuvent dépasser 10% du budget des T.V.C. Ils affirment que des trente T.V.C. subventionnées au Québec, cinq à six survivront.

La marée néo-libérale épargnera les organismes qui auront réussi à établir des bases solides de financement auprès des organismes locaux. Mais le nombre d'heures d'émissions produites risque de diminuer, compte-tenu du coût élevé qu'occasionnent les



infrastructures techniques de la télévision, ajoutent-ils.

Le gouvernement du Québec, dans le but de camoufler quelque peu son saccage, offrirait un financement réduit de moitié à quelques six ou sept T.V.C., via son organisme de développement régional l'O.P.D.Q. (Office de planification et de développement du Québec). Pour Viennet et Fitzgerald cette solution est inacceptable.

## Journaux malmenés

Les médias écrits, parents pauvres du P.A.M.E.C. (9), ont développé une moindre dépendance envers l'Etat. Leurs budgets seront affectés dans un ordre moyen de 20%.

Les journaux en milieu urbain, à cause du vaste marché publicitaire, s'en sortiront mieux que certaines publications en régions, constate André Bourgon secrétaire général de l'A.M.E.C.Q. (Association des médias écrits communautaires du Québec). Dans un patelin, on a fait rapidement le tour des marchands du coin. Les journaux en régions pourront toujours compter sur l'appui financier d'intervenants socio-économiques locaux comme les C.L.S.C. ou les commissions scolaires. Mais les parutions seront probablement moins fréquentes, reposant toujours sur la précarité d'une production bénévole et d'une qualité journalistique inégale, ajoute Bourgon.

Le financement à venir pour les médias écrits reposera sur des projets précis évalués au mérite par le gouvernement. Pour le moment l'A.M.E.C.Q. travaille sur un projet, qui vise à établir des liens informatiques en vue d'échanges d'informations entre des journaux de Montréal et la Côte-Nord.



## Radios épargnées?

Le gouvernement a hésité à mettre la hache dans son programme d'aide aux radios. La vision du ministre des communications M. Richard French semble être: une télévision internationale et une radio locale (10). La radio communautaire devra toujours poursuivre ses efforts d'autofinancement, mais la somme accordée pour l'année financière 1987-88 demeurerait la même, se-lon Roger Rhéaume de l'A.R.C.Q. Au moment d'écrire ces lignes, les conditions précises d'obtention du financement de l'Etat n'étaient pas encore connues.

Selon Rhéaume, l'Etat prend conscience maintenant, que les radios ne peuvent s'autofinancer complètement. Jusqu'ici le ministère des communications avait clairement indiqué qu'il retirerait progressivement ses allocations, d'ici 3 ou 4 ans. Ceci dans le but d'orienter des sommes d'argent vers le développement de nouvelles radios en régions éloignées (Côte-Nord, Ile d'Anticosti, etc.). Maintenant l'O.P.D.Q. prendrait la relève financière de ce projet et les radios conserveraient cette année la subvention étatique à 50% de leur budget en moyenne. Mais l'avenir est incertain.



## Rentabiliser quelques acquis

L'Etat québécois vient de porter un dur coup aux médias communautaires. La campagne de sensibilisation de la Coalition des organismes communautaires de communication, qui a récolté de nombreux appuis en régions l'automne dernier, a freiné quelque peu l'opération démantèlement. Le ministère des communications ne peut fermer les yeux sur le danger d'une quasi absence de production d'information régionale suite aux coupures d'effectifs à Radio-Québec et Radio-Canada. D'autant plus que la commission Sauvageau-Caplan, mise sur pied par le gouvernement fédéral afin de faire des propositions sur les orientations futures de la radio-télédiffusion au Canada, reconnaît la richesse du réseau communautaire au Québec.

Toutefois, il est à craindre que les survivants du naufrage devront se plier à la logique du marché. Le financement par des sources autres

que la publicité (fêtes-bénéfices, radio-thon, etc.) exige la tenacité de nombreuses ressources humaines et rapporte généralement des sommes d'argent peu importantes. La perte de revenus occasionnée par les coupures de subventions gouvernementales, risque de faire dévier les efforts vers des sources à plus haute teneur de rentabilité. La progression des recettes publicitaires (12) pourrait mettre en veilleuse une fois pour toute, les objectifs originaux de démocratisation.



## La vision commerciale

La publicité introduit des notions d'augmentation de cote d'écoute, de public-cible lié à la spécialisation des contenus et de professionnalisme entaché d'un mimétisme des médias commerciaux. Dans cet optique, les auditeurs ou lecteurs sont perçus avant tout comme d'éventuels consommateurs pour les commanditaires-annonceurs. La publicité entraîne également dans le processus de production médiatique des attitudes de consensus social et d'auto-censure. Roger Rhéaume de l'A.R.C.Q. y voit des dangers dans le cas d'un auto-financement complet, André Bourgon de l'A.M.E.C.Q. ne nie pas que la "pub" engendre parfois des contradictions avec les orientations démocratiques et Viennet/Fitzgerald du R.O.C.C.Q. tiennent à la limiter le plus possible.

Relativement à l'écart des tendances commerciales jusqu'à présent, les médias communautaires traversent-ils une crise d'identité? Pourront-ils préserver l'existence de lieux d'expressions ouvert à des points de vue en marge du discours social dominant?



- (1) 30 télévisions subventionnées, 50 journaux et 23 radios implantés dans des milieux aux particularités diverses. Par exemple, la radio communautaire des Iles-de-la-Madeleine est le seul média qui dessert cette région, sa programmation s'adresse à un grand public et elle est plutôt traditionnelle. Radio Basse-ville à Québec a une programmation occupée particulièrement par les organismes populaires du centre-ville.
- (2) Sénécal, Michel: "Pratique alternative en communication audiovisuelle au Québec: essai de réflexion théorique." Mémoire de maîtrise en Communications, U.Q.A.M. 1983

3) Le nombre de radios est passé de 13 stations en 1981-82, à 26 stations en 1984-85, éclosion essentiellement régionale. Même phénomène chez les médias écrits, passant de 28 à 50 entre 1983 et 1986.

(4) Le fédéral, via son organisme de réglementation, le C.R.T.C. alloue des licences de radio-télédiffusion et régit les promesses de réalisation (ex. le pourcentage de chanson francophone à respecter).

(5) Ministère des communications, Programme d'aide aux médias locaux et communautaires (P.A.M.E.C.), Orientations générales 1986-87.

(6) Le Soleil, 22 Octobre 1986.

(7) Les émissions des canaux communautaires sont parfois prises en charge par les

câblodistributeurs, sans l'apport d'un organisme à but non-lucratif de production. C'est le cas du canal 9 à Montréal.

(8) La publicité de prestige se limite seulement à mentionner les coordonnées d'un organisme ou d'une entreprise sans référence aux produits ou services.

(9) Budget du ministère des communications 1986-87: 216 millions\$. P.A.M.E.C.: 2.5 millions \$ dont 1,320,000\$ aux radios, 900,000\$ aux télévisions et 280,000\$ aux journaux.

(10) Le Devoir, 22 Octobre 1986.

(11) Pourcentage des revenus publicitaires: Radios: 1981-82: 29.1%, 1984-85: 35.4%, 1985-86: plus de 40%. Journaux: 1984-85: 38%, 1985-86: environ 50%.

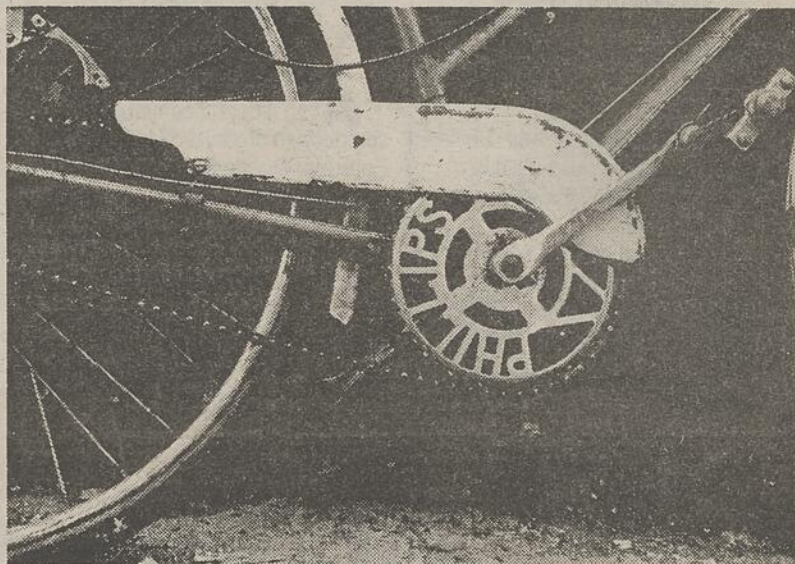


PHOTO: JOHN KNOWLES

## Perd pas les pédales

### Les petites annonces du Monde à Bicyclette:

**Utilisation du Mac:** Ceux-elles qui désirent utiliser notre ordinateur (Mac 512 avec second lecteur de disques, imprimante Imagewriter) pourront le faire au taux de \$5 l'heure. Il s'agit de réserver à l'avance en nous contactant par téléphone.

**Offre de film et causerie:** Etudiants, vous trouvez que les cours sont plates? Professeur, vous voulez stimuler vos étudiants? Le Monde à Bicyclette fait des conférences intéressantes, pertinentes et fort bien documentées. Cyclisme urbain et transport des personnes: histoire, environnement, santé, urbanisme, économie, politique, stratégies. Nous disposons d'un film 16mm de 30 minutes pour appuyer notre propos. Le tarif est fixé selon les moyens de l'organisme

**Calendrier cycliste 87:** Le calendrier cycliste international 1987 est encore disponible à nos locaux. C'est un calendrier mural 11" X 17" recyclable, trilingue, incluant les pleines lunes, calligraphié à la main, très décoratif, et d'utilisation pratique. En achetant ce calendrier recyclé, vous contribuez à économiser les ressources naturelles en papier, et vous soutenez le mouvement cycliste. Son prix réduit: \$3, frais de poste inclus.

## Annoncez-vous dans nos pages!

Le journal le Monde à Bicyclette est lu par au moins 35,000 personnes, et se distingue par la qualité alternative de son information. La publicité de ce journal est une ressource; nos annonceurs sont des entreprises qui offrent des produits de qualité. Le coût de l'espace publicitaire est très raisonnable: \$5 par pouce carré. Contactez-nous pour offrir vos produits ou services dans nos pages.

# Humanism: Quebec style

The Humanist Party of Québec, which calls itself a socialist party, adheres to socialist principles on many counts, but adds to these some hybrid ideas of its own.

SUSAN GRAY

**A**N OUTLET FOR THOSE WHO feel that existing political parties do not deliver on electoral promises made, the Humanist Party of Québec is, according to its own platform, "more than a party". 1984 marked the emergence of this small, alternative party which has bases in forty-two countries worldwide. It believes in shattering the image of bureaucratic groups far removed from peoples' immediate concerns, so impromptu demonstrations and attendance at marches denouncing monopolistic, violent and discriminatory practices are integral parts of the Humanists' activities. As secrétaire-générale Colette Renaud says, "We prove our beliefs through our actions, unlike other political parties who say they support certain causes but think it is beneath them to participate in rallies or marches."

The biggest political project undertaken to date has been the collection of 16,000 petitions criticizing the provincial govern-

ment's inadequate welfare payment to people under thirty. The petitions were collected in the Plateau area, where members concentrated their efforts in the nascent stages of the Party.

One of the evils the HPQ plans to eradicate if elected, is the renunciation of promises made during electoral fervor. They want elected representatives to sign contracts of political responsibility stating specific time limits within which proposed projects must be completed. Their own political candidates already sign such contracts, with a promise to resign if they do not fulfill their commitments to the Party.

## Ruling the leaders

**A**t an itinerant community commission organized by Solidarité Populaire Québec last February 16, the Party presented a paper on this subject. Renaud explains the steps necessary to make the law of political responsibility a reality. "First we must make contracts with other political groups to sound out the

terrain. This is not something the Humanist Party wants to monopolize. In addition, legal research that must be done, a model contract prepared and a bank of notaries and lawyers set up for possible legal actions at a later date.

In the short term, the HPQ believes that a heightened emphasis should be placed on public debates during electoral campaigns and that a surveillance group be set up to evaluate all public promises made by candidates. If the idea is one day made into provincial legislation, offenders will be refused the right to run in the two elections following their offence unless a referendum is held to decide the issue.

One of the stumbling blocks facing the Party is the attitude of the public itself. Humanist pollsters took to the streets in December 1984 asking for peoples' reactions to the Progressive Conservatives' flagrant disregard for their own electoral promises. "The response we got largely reflected an attitude of forgiveness," states Sylvie Lepage impatiently. "We collaborated with journalists and did extensive research but the people polled felt that the PCs should have more time."

## Reducing the gaps

The five elements of the Humanist Party's platform are: active

non-violence, respect of the individual above all else, implementation of business cooperatives, non-discrimination and options and non-monopoly on a political level. At the top of their agenda is the institution of regular referenda, where the public is consulted on important matters affecting their lives.

The HPQ's stance on salaries reflects a hybrid of socialist thinking; people should be able to earn different salaries depending on their occupation but only to a limit of fifty thousand per year. Examining the Humanist Party's goals, which, admits leader Colette Renaud, "still need elaborations and refinement", it becomes evident that there is an inherent contradiction between the "respect of the individual above all else" and the idea of an arbitrary lid on incomes. Serious thinking must also be applied to statements such as "free education for all" because the HPQ currently has no concrete plans with which it could implement this measure. Without seriously planning out methods for achieving its goals, the Humanist Party risks looking as glib as the parties it wishes to oust from power.

## The "Conseils de base"- Basic party units

**R**enaud, a freelance translator experienced in community work and student politics, was chosen leader by consensus in September 1984, a few months before the Party became a legal entity. She insists that her title is mostly for official purposes and that her function is one of coordination, not of wielding power over others. "It's not really important who the official leader is" she says. In addition to Renaud, sixteen

other candidates were in the running during last December's provincial election. It is a credit to the HPQ's cooperative philosophy that it attracted more women to run than men; usually men far outnumber women as political candidates.

The leader firmly believes that the many "Conseils de base" are the heart and strength of the Party. These groups, each of which contains approximately twenty people, are the working units and all members automatically belong to one. Community projects emanate directly from the councils, which operate independently of each other. Renaud says that veteran members will gladly assist in the establishment of a council in any district where the HPQ has not yet put down roots.

The largest group to which Québec groups belong is the "Conseil provincial". Still, there is cooperation between different geographical regions within Canada regarding questions affecting the country.

## Universal links with human needs

**A** range of valuable activities is being undertaken by Humanist Party groups around the world. Activities in the forty-two countries have included: the collection of food in the U.S., medication in France, a campaign against Pinochet in Chile and against Hydro Ontario's proposed nuclear-powered tridium plant in Darlington. In Montréal, the Party office on Duluth and St. Dominique is kept open most evenings. Free language classes in English and Spanish as well as social and cultural events

SUITE A LA PAGE 14

## Il n'y a pas plus solide en ville que notre cadenas, maintenant plus long!

**P**artout au monde, il y a tous les jours des bicyclettes qui disparaissent. Mais les bicyclettes solidement cadénassées à l'aide de la Kryptonite K-4 sont rarement volées, car il n'y a pas de cadenas qui soit plus efficace que la Kryptonite K-4, enrobée de vinyle. Et ce cadenas est maintenant plus long, afin d'être plus manoeuvrable.

Le concept de la "double serrure" K-4 signifie que l'on peut fermer l'arceau des deux côtés. Le boîtier en angle facilite l'emploi ainsi qu'un positionnement parfait chaque fois que l'on ferme le cadenas.

Nous promovons cet article grâce à une garantie anti-vol, qui s'élève à \$500 us. Car, bien que ce cadenas soit excessivement simple à employer, les voleurs de bicyclettes n'ont d'autre solution que de continuer leur chemin en maugréant.

Et que faire du cadenas pendant que l'on fait du vélo? Le poser sur le guidon? Sous le siège? Sur sa tête? La Kryptonite K-4 se fixe facilement au cadre de toute bicyclette, au moyen d'un bras enrobé de vinyle, qui le maintient fermement en place, simplement et efficacement, sans même que le cycliste ne se rende compte de sa présence.

S'obtient dans tous les magasins qui vendent des accessoires de bicyclettes de qualité. Distribué par

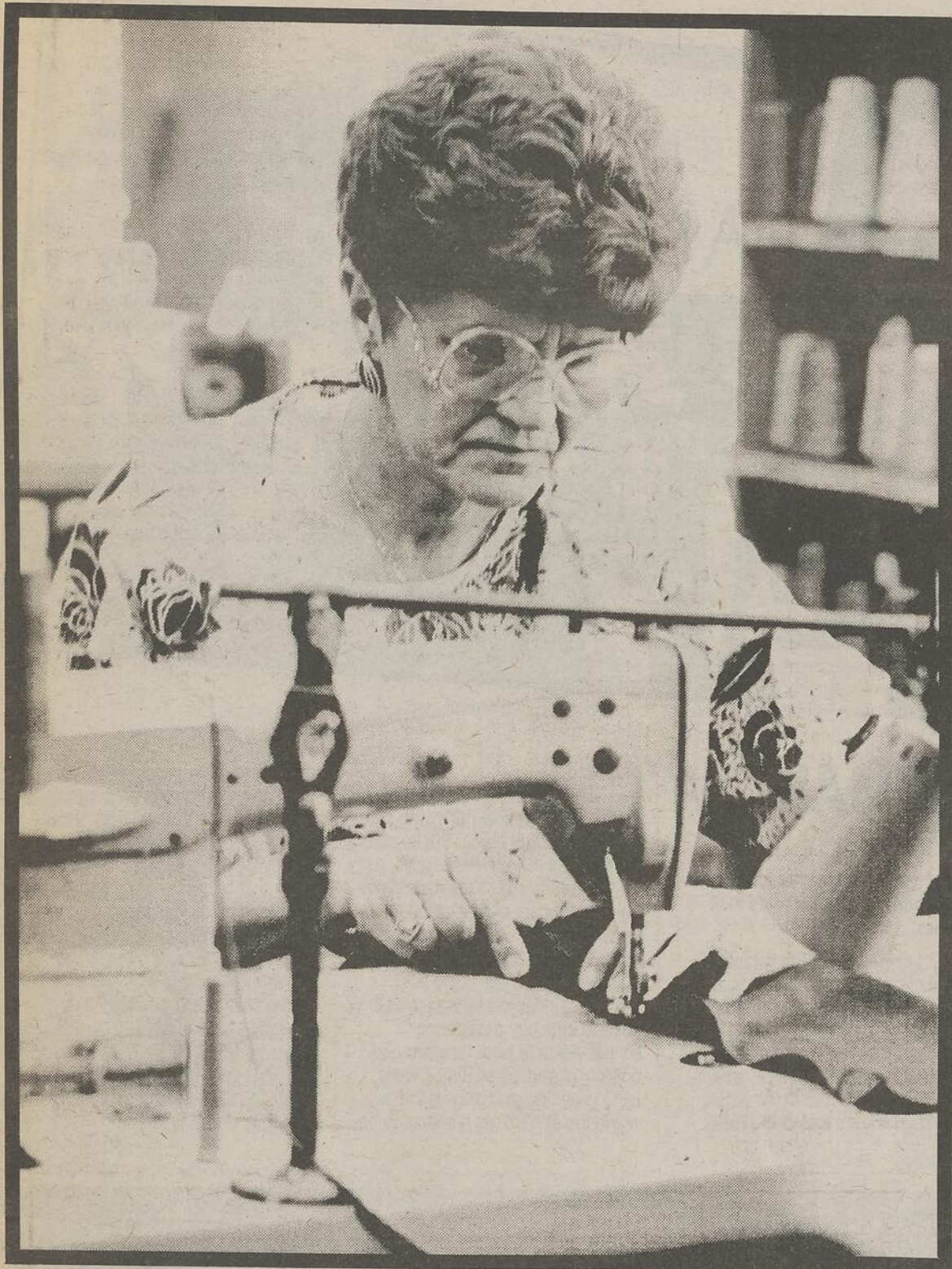
Outdoor Gear  
2708 Diab, St-Laurent  
Québec, H4S 1E8  
tél.: (514) 332-1320, 332-1362

# KRYPTONITE K-4

Pour 16 autres règles d'or sur le cyclisme, demandez notre brochure gratuite.

For 16 other great ideas in cycling write for our free brochure: 2708 Diab, Dept. M, St-Laurent, Québec, H4S 1E8.

PHOTO: EMMANUEL JOLY



# DE FIL EN AIGUILLE

**M**ARTHA PRENDRA 10 minutes de pause en avant-midi, 30 minutes pour manger dans une cuisinette malpropre si ce n'est sur le coin de sa machine, en vitesse, pour remplir son quota de production. Martha doit travailler vite, vite, et bien. Pas le temps et pas le droit de parler avec ses compagnes de travail. D'ailleurs, son travail exige tellement d'attention et de précision que la moindre distraction lui fait commettre des bévues. En cas d'erreur, elle doit recommencer la couture, ce qui diminue son rendement.

Martha arrive fatiguée au travail. Levée à 5h30, elle a préparé les lunchs pour toute la famille, fait deux brassées de lavage, réveillé les deux enfants et préparé le petit déjeuner. Heureusement, les enfants sont assez grands pour partir seuls à l'école. Et heureusement, ils ne sont pas malades ce matin sinon Martha n'aurait eu personne pour les garder. La dernière fois qu'Enrico, le plus jeune, avait une amygdalite, c'est la nièce de Martha qui est venue le garder pendant deux jours. Mais la nièce travaille maintenant elle aussi dans une manufacture; plus question de compter sur elle.

Martha pense à tout cela en cousant le côté droit d'une future jupe. Tiens, elle a vu une jupe semblable dans un magasin du centre-ville, en vente à \$50. Prix inabordable pour Martha, compte tenu de son faible salaire et de ses obligations familiales. Martha fait un rapide calcul: au sortir de la manufacture, cette jupe coûte au patron \$10 tout compris. Il la revend \$20.

Pas mal comme taux de profit! Ça ne l'empêche pas de se plaindre de la compétition internationale.

Martha connaît la chanson: depuis 3 ans qu'elle est derrière cette machine à coudre, elle n'a reçu que 50 cents de l'heure d'augmentation, à cause de la "compétition internationale". La dame italienne sur la machine d'à côté a fait entendre à Martha que c'est seulement à son club de golf que le patron ne parlait pas de la compétition internationale. Martha a compris: ici ou ailleurs dans une autre manufacture semblable, elle devra travailler vite, vite, et bien, sans grand espoir d'amélioration de son salaire et de ses conditions de travail.

Des femmes comme Martha, immigrante, chef de famille, ouvrières dans l'industrie du vêtement, elles se comptent par milliers au Québec. L'industrie manufacturière a besoin de ces "doigts de fée" -doigts de femmes immigrantes. C'est une main d'oeuvre à bon marché, docile et facilement "renouvelable". Un vrai ghetto d'emplois pour les femmes immigrantes.

"Si tu es Québécoise, c'est dur de se trouver une job dans la manufacture. Moi, j'ai fait comme si j'étais mexicaine parce que j'en ai un peu l'air et je parle espagnol. Quand je disais que j'étais d'ici, il n'y avait pas de job, mais quand j'ai dit que je parlais très peu le français et que j'étais mexicaine, on m'a prise tout de suite. Nous autres, on connaît un peu nos droits, alors on ne se fait pas avoir comme des immigrantes, elles ne comprennent pas la langue et ne connaissent pas leurs droits. Alors, elles se font exploiter

jusqu'au bout." (témoignage).

Peu de gens connaissent les véritables conditions dans lesquelles travaillent les femmes du vêtement. Ce sont des conditions moralement et physiquement très pénibles. D'une part, parce qu'elles sont imposées par la recherche du "profit à tout prix" des patrons et d'autre part, parce qu'elles s'ajoutent à celles que connaissent la majorité des femmes sur le marché du travail: la double journée de travail.

Il est difficile de croire en 1987, avec toute notre technologie, que des femmes et des hommes soient encore soumis à des conditions de travail archaïques. Le travail à la pièce (en manufacture ou à la maison) existe toujours: c'est un travail stressant et à la longue dangereux pour la santé. Les législations ne sont pas assez fortes pour supprimer ce mode de production. La pratique établie par les employeurs est de verser un salaire horaire aux travailleuses qui sont rapides et un salaire à la pièce à celles qui sont lentes, ce qui provoque beaucoup de tension entre les travailleuses. Seule l'abolition complète du travail à la pièce peut améliorer cette situation.

Depuis 1975, la Ligue des Femmes du Québec intervient auprès des femmes de manufacture. S'il y a un secteur d'emploi où il est important que les législations soient renforcées pour protéger et améliorer les conditions de travail et de santé-sécurité au travail, c'est bien celui de l'industrie du vêtement. C'est là la principale conclusion des enquêtes et recherches menées par

SUITE A LA PAGE 14

"ni dieu, ni maître"

## LIBRAIRIE ALTERNATIVE

revues et livres sur  
l'anarchisme, le féminisme,  
la paix, l'écologie, etc.

2035 boul St-Laurent  
2<sup>ème</sup> étage 844-3207

## Parvati

un voyage exotique

Vêtements, batiks, statues,  
bijoux, foulards et tapis

6000 St-Hubert 273-9200



## LES ENTRETIENS

Café

*Librairie Boule de Neige*

Nutrition, santé.  
Nature, éco-société.  
Croissance, conscience.  
Technologies douces.  
Jardinage, agriculture.  
Spiritualités.  
Loisirs, contes.

La librairie  
des ressources

OUVERT 7 jours/semaine

312 Est, rue Ontario  
Montréal, Qué.  
H2X 1H6  
514/843-7997  
Berri

## RESTAURANT

Tous les jours  
de 10 h à 24 h

1577, Laurier est  
Montréal  
521-2934

## La Mère Tortue

vêtements usagés pour enfants  
aussi rétro des années 50.

3881 St-Denis, MtL,  
H2W 2M4  
843-7208

## GOURMAND de NATURE

Investir pour une bonne vie

...naturellement

- \* Alimentation de qualité
- \* Vitamines et suppléments
- \* Produits de beauté et soins capillaires

Dimanche 12-18 heures

Promenade du Parc  
3575 ave du Parc  
(coin Prince Arthur)  
842-4760

Venez nous visiter

## LA REINE DES PRÉS

PRODUITS NATURELS

ALIMENTS NATURELS · COSMETIQUES · VITAMINES · LIVRES

3887 rue ST-LAURENT MONTREAL H2W 1X9 (514) 842 5799

**ABC**  
CYCLES & SPORTS LTD.




- Raleigh
- Apollo
- Peugeot
- Nishiki
- Vélo Sport
- Leader
- Redline
- Kuwahara
- Norco

BMX Free Style  
Competition  
Bicyclettes de Montagne  
Équipement Professionnel  
et Cyclo Touriste

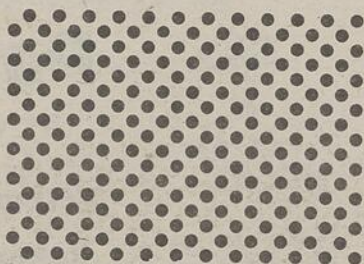
5584, ave. du Parc  
Montréal  
276-1305

**ARGO  
BOOKSHOP**



**PAPERBACKS &  
CANADIAN BOOKS**

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



## HUMANISM

SUITE DE LA PAGE 12

bring members together in an atmosphere which celebrates their values.

Last fall, the HPQ fielded a symbolic candidate for mayor. Due to the fact that they only learned of a three hundred dollar posting fee per candidate two weeks prior to the announcement of the elections, they could not put forth the nineteen candidates they had initially

proposed.

The Humanist Party of Québec is an alternative party with its heart in the right place. But its platform shows many weaknesses. As for the contract of social responsibility, the concept of a referendum undermines the strength of the proposed law. Renaud's statement to the effect that this law would signal a fundamental change in the political structure indicates a limited vision of what fundamental political change is all about. If the HPQ is aiming at changing things within the system, as it seems to be

doing, the Party should begin to place more emphasis on penetrating the halls of the political elite of this country. Community-oriented activities, while enhancing the quality of life in that particular area, can detract from a political party's innate goal, to achieve power through elected office. Although the cooperative philosophy is an integral part of the Humanists' platform, it is difficult to believe that, as part of a hierarchical Western democracy, the Party can have the impact it wants to have with the means it is presently using.

## Pâtisserie Hollandaise

DUTCH PASTRY SHOP

3899 St-Laurent  
Montréal, Qué. H2W 1X9

Tél.: 288-6707

**Au Plaisir**  
BAR CAFE

Le bar sympa du Plateau

4467 A, St-Denis

Près de Mont-Royal

Tél.: 842-7471

**CENTRAL**



FOLIES NOCTURNES • BIÈRE PRESSION  
4479, rue ST-DENIS (PRÈS MT-ROYAL) 845-9010



**PASSEPORT  
BAR**

4156, rue Saint-Denis, Mtl.

... le futon  
de vos rêves!

**Futon  
Deux**



3700 St-Denis

845-6792

## AIGUILLE

SUITE DE LA PAGE 13

la Ligue auprès des travailleuses de ce secteur.

"Chaque jour, des millions de travailleurs aux États-Unis montent au champs de bataille, mais ils ne combattent aucun envahisseur étranger et ne conquièrent aucun territoire. Aucune frontière n'est menacée. La guerre qu'ils livrent les oppose aux produits chimiques toxiques avec lesquels ils viennent en contact chaque jour dans les usines qui les emploient et aux conditions de travail qui leur imposent des tensions mentales et physiques graves. Le champs de bataille, ce sont les ateliers, les usines, les bureaux, et les pertes en vies humaines de cette guerre qui n'ose pas dire son nom sont supérieures à celles de toutes les autres guerres que leur pays ait jamais eu à livrer." (1)

Il n'y a pas de raison de croire que la situation soit sensiblement différente au Québec. Et l'industrie du vêtement et de l'habillement n'échappe pas aux risques professionnels et aux accidents subis par les midinettes. Les cas rapportés à la Commission Santé-Sécurité au Travail (CSST) sont principalement: des tendinites, bursites (problèmes musculaires), des cas de surdité (bruit des machines à coudre), des maladies de peau, des maladies du système respiratoire (à cause de la poussière des tissus, de la mauvaise ventilation des lieux de travail) et des accidents dus à la manipulation d'outils de travail (aiguilles de machine à coudre qui se cassent, brûlures chez les pressiers) ou dus au manque



PHOTO: EMMANUEL JOLY

d'espace pour travailler de façon sécuritaire (fractures).

Les opératrices de machine à coudre sont les plus exposées à moyen terme à souffrir de maladies professionnelles. L'éclairage de leur plan de travail est souvent médiocre. Le dossier de leur siège n'est pas ajustable ni la hauteur de leur chaise. Elles doivent donc adopter des postures inconfortables, ce qui cause à la longue des maux de dos, des lombalgies. Le fait qu'elles restent assises toute la journée entraîne des douleurs musculaires des membres inférieurs, de l'œdème, des varices, une mauvaise circulation du sang. Elles manquent d'espace pour pouvoir déplacer leur chaise; leurs cuisses sont coincées entre la chaise et la table. S'ajoutent à cela les problèmes de tension nerveuse dus au rythme de travail effréné et soutenu: maux de tête, insomnie, mauvaise digestion, fatigue générale.

Après trois ans de travail dans la manufacture, Martha est

épuisée et stressée. Elle pense au jour où elle pourra travailler dans un atelier bien aéré et bien éclairé, sur une machine un peu moins bruyante, sur un siège ajustable. Elle rêve du jour où on installera une toilette supplémentaire qui sera nettoyée régulièrement ainsi qu'une cafétéria. Mais surtout, Martha rêve du jour où son travail sera respecté et son salaire adéquat et indexé au coût de la vie. Le jour où Martha pourra bénéficier de congés de maladie payés, d'une sécurité d'emploi et d'une diminution de ses heures de travail hebdomadaire, ce jour-là, Martha pourra penser qu'elle ne perd pas sa vie et sa santé à la gagner.

Pour aider des femmes comme Martha, la ligue des femmes du Québec organise des rencontres d'échanges et d'information avec les travailleuses de manufacture. Nous visitons également des manufactures et enquêtons sur les conditions de santé dans les usines de vêtement. Des pressions s'exercent pour que les recommandations de la Commission Beaudry sur la réforme du Code du travail soient appliquées dans les plus brefs délais et pour que la CSST s'occupe d'améliorer les conditions de santé et de sécurité dans les manufactures.

Vous travaillez dans une manufacture? Vous connaissez des personnes qui travaillent dans une manufacture et qui veulent améliorer leurs conditions de travail? Communiquer avec nous!

Tél.: 527-1176,

Adresse: 1710 Beaudry #31,  
Montréal.

(1): Stellman, J.M et Daum,  
S.M, Work is dangerous to  
your health, Pantheon Books,  
New-York, 1973.

# La question linguistique au Monde à Bicyclette

DANS NOTRE DERNIÈRE édition, un lecteur interrogeait notre politique rédactionnelle. Pourquoi ne pas publier uniquement en français? Dans un contexte où le débat sur la question linguistique refait surface, l'argument devait nécessairement susciter une discussion au sein de notre équipe.

D'abord nous tenions à nous démarquer du discours réactionnaire qui vise à faire des anglophones, les ennemis des droits linguistiques de la majorité au Québec. Par contre nous ne pouvions aborder cette délicate question sans en cerner la dimension culturelle, inscrite dans le contexte socio-économique nord-américain.

Nous pensons à l'américanisation de la culture, le libre-échange et son éventuel effet réducteur du Québec à un marché régional des Etats-Unis. L'inscription de cette logi-

les filets minimaux de protection sociale et culturelle au profit de la "libre initiative" de l'entreprise privée. D'assister à la mutation de "l'Etat providence" en "Etat Provigo" au service des gros financiers québécois ou étrangers sacrifiant notre environnement, notre santé et nos vies. Voilà les questions fondamentales. Vous comprendrez que la question linguistique n'est qu'un maillon de la chaîne.

L'uniformisation de la culture et la perte des droits linguistiques émanent d'un rapport international de domination que nous ne souhaitons pas reproduire à petite échelle. Nous ne prisons pas l'homogénéité culturelle imposée par qui que ce soit. Nous cherchons de nouvelles recettes d'harmonie.

Dans le cadre du journal, qui est aussi une oeuvre littéraire, nous souhaitons laisser place

aussi loin que la réappropriation du pouvoir collectif et individuel, dans toutes les dimensions de la vie, en opposition aux super-puissances qui gèrent actuellement nos vies, à grande échelle. Car la langue est une des questions qui demain, n'auront plus la moindre importance, si de grands gestes politiques ne sont pas posés bientôt par les communautés à propos de leur manière de vivre.

Voilà donc où nous en sommes. Nous continuerons de publier quelque 20% du contenu de ce journal en anglais. Nous éviterons cependant les traductions juxtaposées (contrairement aux deux derniers numéros, alors qu'exceptionnellement, il nous a semblé essentiel de faire connaître partout le programme cycliste des partis municipaux, dans le contexte d'élections décisives).



que au sein des industries culturelles québécoises enclines à s'internationaliser en adoptant le modèle nord-américain, nous inquiète beaucoup plus qu'un regard focalisé sur l'affaiblissement de la loi 101.

D'ailleurs ne faut-il pas se surprendre de voir remis en question certains aspects de la loi 101, dans un contexte où l'Etat dérègle à tour de bras. De voir s'estomper

aux auteurs qui désirent s'exprimer dans leur langue maternelle. Ça nous semble leur droit fondamental. Et nous voulons laisser le privilège au lecteur de lire ces auteurs dans la subtilité du texte original. Parce que ce multi-culturalisme nous semble une promesse d'harmonie entre les gens et entre les peuples.

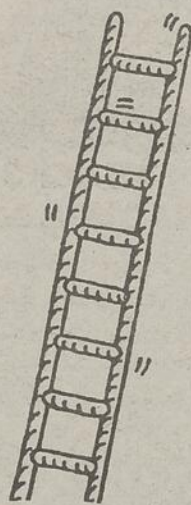
Nous croyons que la réappropriation de soi par les québécois doit aller

Nous continuerons d'offrir des textes de haute qualité littéraire, un hommage à chaque langue, en plus d'un contenu hautement responsable. Espérant ainsi offrir à nos lecteurs une alternative sérieuse et constructive sur les questions qui les intéressent, nous demeurons,

Cyclistement vôtres,  
L'équipe du Monde à Bicyclette.

**CLUBS DE RECHERCHE D'EMPLOI POUR LES JEUNES**

- \* Si tu es âgé de 18 à 30 ans
- \* Si tu es sans travail
- \* Si tu désires obtenir rapidement un emploi à temps plein.



**Le Club de Recherche d'Emploi Montréal-Ouest**  
situé au 3600 Barclay, suite 425  
(coin Côte des Neiges)

l'offre GRATUITEMENT des sessions intensives qui te permettront de te trouver du travail. Tél: 735-1106



**BAR DANSANT**

**4483 ST-LAURENT MTL.**

Venez poser avec nous un geste pour la paix!

Les 30 et 31 mai 1987, au parc Jeanne-Mance de 10h00 à 23h00

aura lieu le 6<sup>e</sup> festival "Geste pour la paix". Deux scènes s'animeront avec spectacle de musique, danse, théâtre. Aussi: films, vidéos, diaporamas, ateliers, expositions, kiosques d'information, activités pour enfants, jeux coopératifs, etc. Belle occasion pour un pique-nique.

Gratuit, BIENVENUE À TOUS, beau temps, mauvais temps

TÉL.: 273-9443

**AUX PETITS COQUELICOTS**

ALIMENTS DE SANTÉ BIOLOGIQUES  
VITAMINES — HERBAGES — OLIGO ÉLÉMENTS  
VRAC — ÉPICES — FRUITS SECS — NOIX  
FRUITS BIO — LIVRES SPÉCIALISÉS  
COSMÉTIQUES NATURELS "L'OCCITANE"

1346, AV. VAN HORNE • MÉTRO OUTREMONT

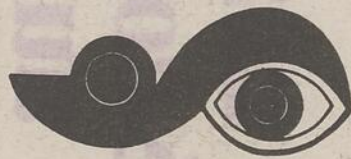


374-8884  
374-8885

**DISTILL- O -PURE**

"AMÉLIOREZ VOTRE QUALITÉ DE VIE EN DISTILLANT VOTRE EAU"

2250, BÉLANGER EST, MONTRÉAL, QUÉ., H2G 1C6



**Harry Toulch**  
OPTOMÉTRISTE

**CENTRE DE VISION ET DE LENTILLES DE CONTACT**

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

849-4904  
849-1433

LE MONDE A BICYCLETTE  
 C.P. 1242, Succ. La Cité  
 Montréal, Québec  
 H2W 2R3

  
**ON VEUT  
 DES PISTES  
 PARTOUT**

le dimanche 7 juin 1987,  
 départ à 9h00 du Parc olympique

# l'été commence au Tour de l'Île

C'est la grande fête des cyclistes. La première fête de l'été. La grande balade à vélo pour découvrir l'Île de Montréal, ses rives, sa voie maritime. Plus de 20 000 personnes y seront... 20 001 avec vous! Des amateurs, des baladeurs, des mordus (De quel type êtes-vous?).



Renseignements:  
 (514) 251-6955

Inscrivez-vous dès maintenant. Complétez le formulaire d'inscription ci-dessous.

Oui, je m'inscris au Tour de l'Île de Montréal 1987 (s.v.p. remplir en lettres moulées)

Nom: \_\_\_\_\_ Prénom: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

n° \_\_\_\_\_ rue \_\_\_\_\_ ville \_\_\_\_\_ app \_\_\_\_\_

province ou pays \_\_\_\_\_ code postal \_\_\_\_\_

N° de téléphone (\_\_\_\_) \_\_\_\_\_  homme  femme Âge: \_\_\_\_\_ n° de membre \_\_\_\_\_

Coût d'inscription:  6\$  5\$ pour les membres de Vélo Québec

Ci-joint mon chèque  ou mandat poste  à l'ordre de LE TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

J'ai déjà participé au Tour de l'Île  OUI  NON

Je désire devenir membre de Vélo Québec, faites-moi parvenir de l'information.

L'INSCRIPTION À L'AVANCE EST OBLIGATOIRE

Retournez à:  
 Le Tour de l'Île de Montréal  
 4545, avenue Pierre-de-Coubertin  
 Case postale 1000, Succursale M  
 Montréal (Québec) H1V 3R2

Le Tour de l'Île est rendu possible grâce à la collaboration de:

Fédération  
 des producteurs  
 de lait du Québec  
 commanditaire officiel du Tour de l'Île

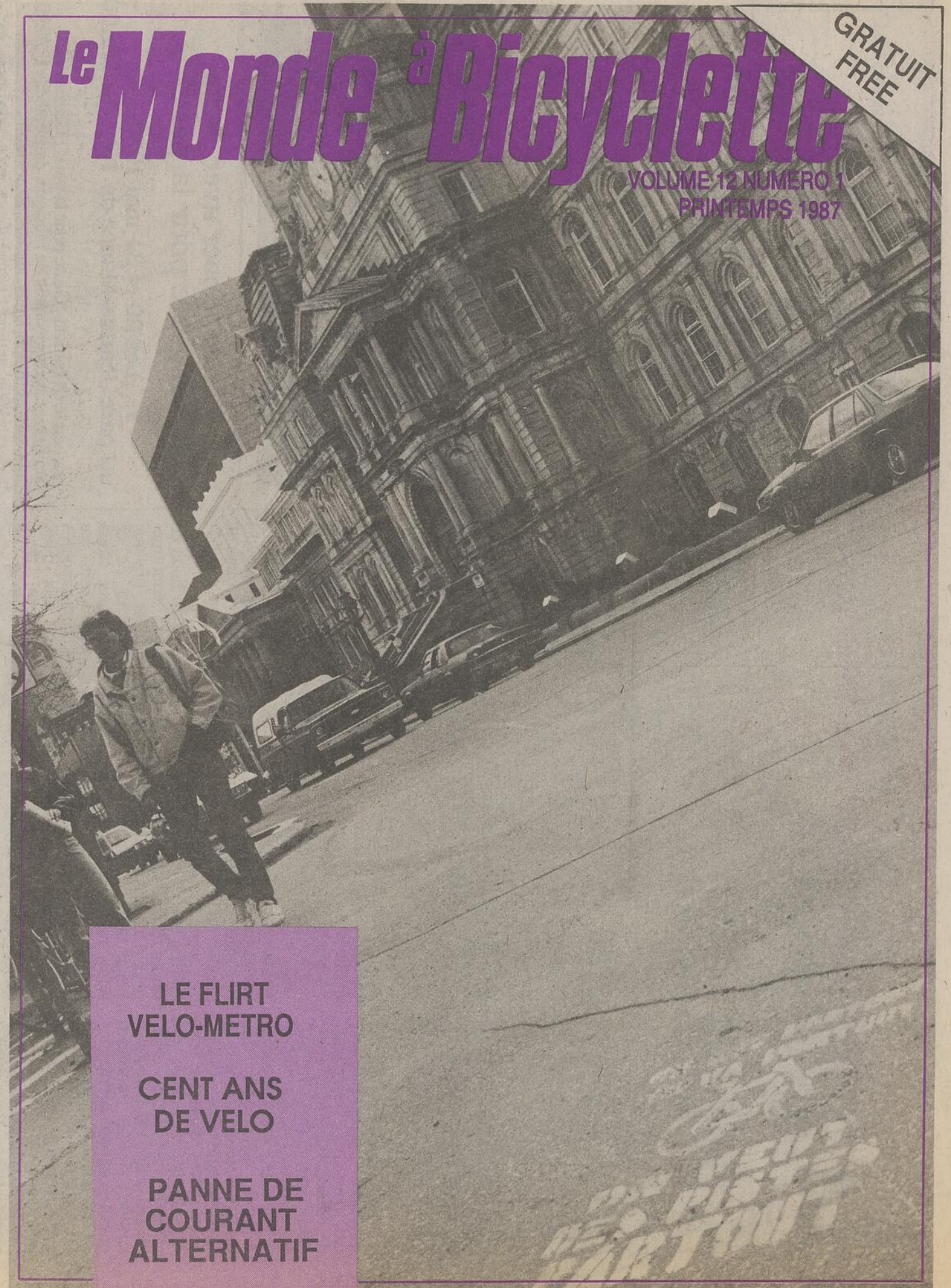


sports  
 experts  
 CKAC 73  
 La Presse

# Le Monde à Bicyclette

VOLUME 12 NUMÉRO 1  
 PRINTEMPS 1987

GRATUIT  
 FREE



LE FLIRT  
 VELO-METRO

CENT ANS  
 DE VELO

PANNE DE  
 COURANT  
 ALTERNATIF

3383