

Élaine Nadon

Quand l'hiver se montre, automatiquement, on serre notre bicyclette et on sort notre voiture, ou on prend le transport en commun si on a un plus petit budget. Mais, même lorsque janvier arrive, il reste quelques cyclistes qui pédalent encore dans les rues de Montréal. À chaque année, leur nombre augmente, je peux même ajouter le dicton: lentement, mais sûrement.

Les courriers à bicyclette en sont de fiers exemples: ils enfourchent leur monture beau temps, mauvais temps tout au long de l'année, et ce, le plus naturellement du monde. Alors qu'y a-t-il de si étrange à sortir sa bicyclette l'hiver?

Quelques préjugés les plus connus tombent assez facilement, tel que celui prétendant qu'il fait trop froid. Pourtant nous ne pouvons nier que l'on gèle en attendant l'autobus au coin de la rue. Tandis qu'en pleine action, on se réchauffe... Aussi, la plupart des gens croient qu'il y a beaucoup trop de neige pour rouler. Par contre, on remarque que les centimètres de neige baissent à chaque année. À Montréal, où l'on déblaie les rues et l'on répand du sel partout après chaque tempête, les rues sont dégagées et plus sûres pour y circuler.

Il reste évidemment à savoir avec quel genre de bicyclette on roule en hiver, et aussi comment s'habiller dans un pareil cas. Le genre de bicyclette est assez limité, pour tout dire c'est le vélo de montagne qui a fait ses preuves. L'important est de se retrouver avec une

## LA BICYCLETTE EN HIVER: Une expérience nouvelle



PIERRE NOËL

bicyclette qui répond à vos besoins suivant les déplacements et l'usage que vous en faites.

Citons quelques modèles. Il y a le «2 par 4 Laporte» conçu par les employés de *La porte à bicyclette*, petite boutique située sur la rue Hôtel-de-ville. Cet unique modèle spécialisé pour l'hiver serait le seul fabriqué en Amérique du Nord. Ses caractéristiques principales sont les freins à tambour venant d'Europe — rarement utilisés par nos fabricants — qui ne nécessitent aucun entre-

tien et aucun ajustement, et les vitesses internes évitant les dérailleurs brisés. Ce vélo de montagne est adaptable et peut être utilisé l'été aussi. Un autre modèle, c'est le traditionnel vélo de montagne. Ce qu'il vous faudra faire pour le mettre sur la route et le garder le plus longtemps possible, c'est de huiler les parties susceptibles de rouiller. Il faudra faire cet entretien plusieurs fois au cours de la saison. Vous pouvez également utiliser un vieux modèle à trois vitesses, qui ne re-

quiert pas autant d'entretien, si sa durée de vie vous importe peu.

Quoi qu'il en soit, prenez soin de votre bicyclette le mieux possible. «L'entretien est la chose la plus importante», mentionne Yves Morin, de *La porte à bicyclette*, sachant bien que peu de gens y accorde l'importance nécessaire. Et de plus, il conseille aux gens qui essaient la bicyclette en hiver quelques trucs. Afin de bien maîtriser votre conduite, il est bon par exemple de se pratiquer dans une cour d'école. Ensuite,

il faut toujours laisser sa bicyclette à l'extérieur, sinon, la condensation la ferait rouiller plus vite et cela multiplierait les problèmes mécaniques. Un autre point très important pour la santé, se promener dans les petites rues, pour éviter la grande circulation automobile, car le gaz sortant des voitures reste à la hauteur des piétons et des cyclistes à cause du froid.

La meilleure façon de s'habiller, selon Pierre Noël, consiste à porter des couches superposées, comme en ski de fond. Première couche: les tissus micro-poreux (goretex, dermoflex, etc.) ou polypropylène gardant le corps au sec. Deuxième couche: la laine ou le polar qui sert de coussin de chaleur. Enfin, la troisième couche: le coupe-vent!

Protégez-vous la figure et le nez. En bas de 10°C, il est recommandé de porter des verres protecteurs (de racquetball) pour ne pas pleurer. Gardez vos mains au chaud avec de bons gants et chaussez vos pieds avec de bons souliers ou bottes. Il est mentionné par Kristian Gravenor, cycliste roulant en saison froide depuis déjà quatre ans, que l'on peut prévoir des arrêts pendant le parcours, question de refaire le plein de chaleur et d'énergie.

Qu'y a-t-il à craindre maintenant, si ce n'est que le ciel ne nous tombe sur la tête! Enfin, un dernier avertissement: quand la température descendra à -30°C, ou que la rue se transformera en patinoire, laissez votre bicyclette chez vous. Maintenant que vous êtes initiés, prenez votre courage et votre bicyclette à deux mains, et puis, allez-y!

## L'ACCÈS DES VÉLOS AU TRAIN DE DORION-RIGAUD

# LE TRAIN DANS UN TUNNEL BUREAUCRATIQUE

Claire Morissette

La STCUM a ce qu'il faut sous la main pour accommoder les cyclistes voulant aller en train à Dorion ou à Rigaud. Son inaction est de plus en plus difficile à justifier.

On se souvient que les wagons à deux étages — qui avaient l'habitude d'accueillir les cyclistes — ont été en réparation cet été. Les wagons Bombardier circulaient, et le *Monde à bicyclette* a demandé de façon répétitive qu'on en déboulonne quelques banquettes et qu'on y installe des courroies, ce qui permettrait d'y accueillir et d'attacher des vélos. Il suffisait d'un tournevis, d'une clé anglaise, et d'un peu de bonne volonté.

### DES PREUVES VENANT DE BOSTON

On nous a objecté que la configuration des wagons Bombardier ne permettait pas, à cause d'une porte de sécurité qui doit rester dégagée. Or, les wagons de ce modèle, mis en service en 1990, ont été commandés par la STCUM en même temps qu'une commande similaire de la ville de Boston chez Bombardier. En voyage à Boston pour une rencontre cycliste en octobre, l'équipe du *Monde à bicyclette* en a profité pour aller inspecter les

trains de cette ville... et constater que les wagons Bombardier de Boston, identiques à ceux de Montréal, sont accessibles aux vélos! Nous avons transmis cette photo aux membres du Conseil d'administration de la STCUM du 9 octobre dernier, avec le sentiment de faire le travail à leur place...

### WAGONS À VÉLOS EN GARAGE

Plus révélatrice encore a été notre découverte, en septembre, que la liaison Montréal-Dorion ne compte pas seulement des wagons Bombardier ou des wagons à deux étages, mais aussi des wagons de «modèle 800». Datant des années 40 ou 50, ils ont la même apparence extérieure que les Bombardier, mais ressemblent à des autobus scolaires et sont verts à l'intérieur; leurs portes sont manuelles, amplement larges, et s'ouvrent en pivotant de 90° comme une porte ordinaire. Ils ne sont pas climatisés, et ne sont utilisés que pendant l'heure de pointe. Pas de porte de sécurité dans les jambes, encore moins de boulons à défaire, ces wagons se prêtent encore mieux au transport des vélos que tous les autres modèles.

Or ces wagons «800» ont été en circulation à l'heure de pointe pendant tout l'été, puis soigneusement remis au garage pendant les périodes où les cyclistes auraient pu les utiliser. Pendant tout l'été, interdisant cruellement l'accès aux cyclistes pour qui les trains sont le seul moyen de transport, les administra-

teurs de la STCUM ont gardé ces wagons au garage, plutôt que de se donner la peine de les modifier, une opération aussi simple que peu coûteuse. Pendant tout l'été, répondant qu'ils étaient sensibles à nos besoins, ces administrateurs ont omis de nous mentionner l'existence même de ces wagons, de là à se retrousser les manches et se mettre au travail, ils avaient d'autres cafés à siroter...

Des directeurs de services à la STCUM sont payés 70 ou 80 000 \$ par an, sinon plus, pour trouver de nouvelles clientèles. C'est leur job. Où cherchent-ils? Au plafond? Nous, du *Monde à bicyclette*, sommes là, à tenter d'accrocher leur imagination, à leur expliquer que le vélo, ces jours-ci, c'est «in» et pour longtemps, écologie et récession aidant. Sont-ils incapables de voir un marché sous leur nez, et de profiter de cette vague cycliste pour remplir leurs trous saisonniers — l'été — et quotidiens — hors pointe —, maximisant l'utilisation des équipements? Si la STCUM doit faire des coupures dans les postes non syndiqués, ces jours-ci, elle pourrait faire une petite enquête pour savoir qui a bloqué sciemment l'accès aux cyclistes pendant tout un été: il y a là du bois mort à remplacer par des cadres nouveaux et plus dynamiques.

26 % des Montréalais-es n'ont pas les moyens de sortir de l'île pendant leurs vacances. Le train de Dorion leur offrait une échappée facile et économique. Devant la gare

Windsor, en conférence de presse en juillet dernier, on leur a posé la question: «Si je comprends bien, vous nous dites: reste en ville ou achète-toi une auto? Vous les administrateurs du train, vous nous poussez dans une auto?» Ils ont été sans réponse.

### LA CERISE SUR LE SUNDAY

Une autre petite anecdote pour dessert? Eh bien, tenez-vous: les wagons à deux étages, qui avaient l'habitude d'accueillir les cyclistes, ont été réparés, et remis en service depuis le 16 septembre dernier. Pour une raison obscure, les cyclistes ne sont pas admis à bord.

### LUMIÈRE AU BOUT DU TUNNEL

Le président du Conseil d'administration de la STCUM, Robert

Perreault, s'est prononcé fortement en faveur de l'alliance des vélos et du transport en commun, et l'a démontré en élargissant l'accès des vélos au métro en semaine, il y a deux ans. Il nous a assuré qu'il verrait personnellement à ce que l'accès cycliste aux trains de banlieue soit réglé dans un proche avenir.

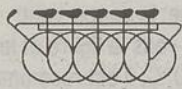
Par ailleurs, les ententes par lesquelles la STCUM, locataire, emprunte les équipements de CN et CP, locataires, ententes conclues en 1982, seront échues en 1992. Voilà l'occasion pour que la STCUM puisse enfin dicter plus précisément les services qu'elle entend obtenir de ses locataires, quitte à assumer plus de responsabilités. Espérons qu'une approche plus éclairée permettra de venir à bout de l'obscurantisme qui règne dans les couloirs du rail jusqu'à aujourd'hui.



PETER MCOQUEEN

Les wagons Bombardier de Boston, identiques à ceux de Montréal, sont accessibles aux vélos!

Tirage: 18 000 exemplaires  
Le journal LE MONDE À BICYCLETTE se veut un espace pour l'expression d'informations et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constante dans les questions de transport écologique en milieu urbain, qu'il soit cycliste, piétonnier ou collectif. Présentez-nous vos idées d'articles, de photos, de dessins, etc. Les contributions au financement, à l'édition, à la mise en pages et à la distribution sont bienvenues. Les auteurs portent l'entière responsabilité de leurs écrits. Toute reproduction en tout ou en partie est permise, avec mention de la source.



COORDINATION  
Louise Chartier

COMITÉ DE RÉDACTION  
Louise Chartier,  
Leslie Lutsky,  
Robert Silverman, Siobhan Ua'Siaghail

TEXTES  
Tarek Allam, Françoise Billette,  
Christian Boulais, Lise Brodeur,  
Martha Brooks, Louise Chartier,  
Nicole Giasson, Yves Guérard,  
Leslie Lutsky, Claire Morissette,  
Élaine Nadon, Normand Parisien,  
Robert Silverman,  
Siobhan Ua'Siaghail

PHOTOGRAPHIES  
ILLUSTRATIONS  
Tarek Allam, Normand Blouin, René Cordero, Stéphane Desjardins, Sylvain Dumont, Mirjam Castelijn, Earth First, Anne Hansen, Robert Lafontaine, Peter McQueen, Pierre Noël, John Stratford, Michel Thibault

PHOTO PAGE COUVERTURE  
Pierre Noël

CORRECTION  
Louise Chartier, André Quesnel,  
Leslie Lutsky

ÉDITIQUE  
Tarek Allam, Sébastien Bouchard,  
Louise Chartier, Denis Thériault

INFOGRAPHIE PUBLICITAIRE  
Tarek Allam

IMPRESSION  
Les Éditions du Richelieu Limitée

PUBLICITÉ  
Tarek Allam  
(514) 844-2713

CONCEPTION DE COUVERTURE  
Sébastien Bouchard



Dépôt légal:  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN: 0823-5570

Le Monde à Bicyclette  
3680, rue Jeanne-Mance,  
bureau 341  
(514) 844-2713

ADRESSE POSTALE  
C.P. 1242, succ. La Cité  
Montréal (Québec)  
H2W 2R3

TÉLÉCOPIEUR (Fax)  
(514) 844-6622

# Les boucs émissaires d'une société malade

Les cyclistes ont depuis longtemps la mauvaise réputation d'être indisciplinés: ils roulent à sens inverse, ils terrorisent les piétons sur les trottoirs, ils brûlent les feux rouges, etc. Cet été, plus particulièrement, les cyclistes ont subi de nombreuses attaques de la part de citoyens.

Un citoyen a déposé à la fin de l'été au conseil municipal une pétition de 1400 noms qui «dénonce le grand risque de dommages corporels sur les pistes cyclables», apprenait-on le 13 août 1991, dans *La Presse*. Cette pétition «propose aussi une série de mesures pour «discipliner» le monde du vélo», tels que le code de la route pour vélos, une surveillance policière accrue et la mise en place de radars pour détecter les cyclistes roulant à une vitesse excessive (!). Les autorités ont reçu favorablement cette requête puisque le même article, signé de Pierre Bellemare, annonce que les autorités municipales organiseront une rencontre cet automne pour trouver des mesures de sécurité et corriger la situation. «Le conseiller municipal André Lavallée, tout comme le maire Doré, ont soutenu que la Ville est très sensibilisée à ce problème «qui met en lumière le comportement douteux de certains cyclistes», lit-on encore.

Autre exemple? Une conseillère municipale, Sharon Leslie, affirme, dans le journal *The Monitor* du 27 août 1991, avoir reçu dernièrement

plusieurs appels de piétons victimes d'accidents sérieux causés par des cyclistes. La conseillère «croit qu'en obligeant les cyclistes à se prémunir d'une licence et à respecter le Code de la route, en instaurant des programmes de sensibilisation et d'éducation populaire, on devrait régler une bonne partie du problème».

Encore une fois, on pointe du doigt les cyclistes, on les accuse. C'est comme si on mettait toute la responsabilité des accidents impliquant les cyclistes sur ces derniers, eux qui ne roulent qu'à 20 km/h en moyenne, et qui ont une masse totale très inférieure à celle des véhicules motorisés.

Les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur les routes, alors on comprend le problème: ils dérangent, encore. Bien sûr, on ne peut nier que les cyclistes ne respectent pas toujours le code de la route. Mais les automobilistes le respectent-ils davantage? Ils coupent piétons et cyclistes, passent sans ralentir aux passages piétonniers et cyclistes, dépassent souvent la limite de 50 km/h et ne laissent pas la priorité aux cyclistes et piétons aux intersections, mais les coupent sans vergogne.

Et les piétons sont-ils exempts de tout blâme, lorsqu'ils n'arrêtent pas aux feux rouges, traversent la rue n'importe où, et marchent sur les pistes cyclables, en poussant parfois poussette ou chaise roulante.

Alors, qu'y a-t-il de si étonnant à ce que les cyclistes ne respectent pas les règlements de la circulation? Il faut aller dans une ville comme Ottawa par exemple pour juger de la différence qui peut exister ailleurs. Les automobilistes arrêtent pour laisser passer les piétons, ceux-ci ne traversent pas aux feux rouges. Reconnaissons-le: il règne à Montréal un irrespect assez grand du code de la route.

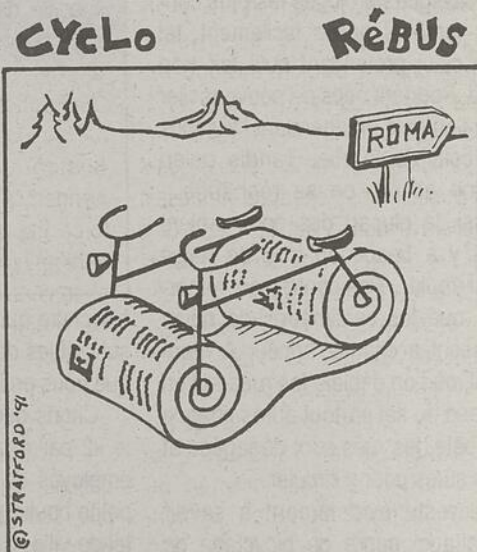
Au lieu de chercher des coupables, il faut considérer la société montréalaise (et québécoise) dans son ensemble et se rendre compte que le problème est généralisé et assez profond. Les campagnes publicitaires et éducatives donnent sans doute de bons résultats. Il faut continuer dans ce sens mais en incluant tous les usagers de la route: cyclistes, piétons et automobilistes. Par exemple, il est de première importance que les messages incitent aussi les automobilistes à faire attention aux cyclistes et aux piétons. Reprenons quelques lignes d'une proposition du groupe suisse «2-roues»:

«Il faut changer les mentalités et ne plus considérer les cyclistes comme des gêneurs, une espèce en voie de disparition qui gêne la fluidité du trafic. Ce sont des usagers de la voie publique qui ont autant de droits que les autres et qui en abusent certainement moins. N'oublions pas qu'un vélo en plus signifie une voiture en moins qui ne contribue pas aux embouteillages de plus en plus nombreux».

Et il faudrait aussi se demander: qu'est-ce qui pousse les gens à toujours aller aussi vite? Dans notre société, la vitesse est souvent as-

sociée à liberté, à pouvoir. Les messages publicitaires d'automobilistes y sont évidemment pour beaucoup. Alors, à long terme, pour que les choses changent, c'est vraiment dans le domaine de l'imaginaire qu'il faut agir.

Louise Chartier



© STRATFORD '91

## MALGRÉ LA MOBILISATION POPULAIRE:

# Piste cyclable compromise en Estrie

Louise Chartier

Un fort mouvement populaire s'est soulevé en Estrie cet automne en faveur de la réalisation d'un projet de piste cyclable sur rail désaffecté entre Granby et Farnham, mais les municipalités n'arrivent toujours pas à s'entendre. Grosso modo, 13 000 personnes se sont prononcées en faveur de la piste, alors qu'une dizaine de personnes bloqueraient le projet.

Le tronçon de voie ferrée, d'une longueur de 25 km, relie Granby à Farnham en passant par le Canton de Granby, Saint-Alphonse, Saint-Ange-Gardien et Rainville. Il s'agit, comme toutes les emprises de chemin de fer, d'un site idéal pour y aménager une piste cyclable.

Le conflit dure depuis plusieurs mois, et le moratoire donné par le CN approche à grand pas, à la suite de quoi, s'il n'y a pas entente, l'emprise sera revendue en sections séparées aux municipalités qui pourront en disposer à leur gré.

Un regroupement de personnes favorables à la piste cyclable a organisé le 8 septembre dernier une manifestation monstre qui a amené 1500 personnes à pédaler en faveur

de la piste. C'était la plus grande manifestation à être tenue en Haute-Yamaska, raconte Maurice Gaudreau, citoyen de Farnham et farouche partisan de la piste cyclable. Une pétition a été recueillie comportant 13 000 signatures de résidents des six municipalités concernées par le projet. Les députés fédéraux et provinciaux des municipalités visées ont démontré une rare unanimité en affichant publiquement leur appui.

Or, le 7 octobre dernier, un coup qu'on dit peut-être fatal a été donné au projet de piste cyclable lors du conseil municipal de Saint-Ange-Gardien. Quatre des six conseillers municipaux ont maintenu leur opposition à cette piste, malgré le dépôt d'une pétition supplémentaire de 462 citoyens de Saint-Ange-Gardien en faveur du projet. Et malgré le fait que les villes de Granby et de Farnham aient assoupli leur position, à la fin de septembre, en se montrant prêtes à investir plus d'argent qu'elles ne l'avaient déjà annoncé.

Rien n'y fait: les quatre conseillers (qui sont aussi cultivateurs) ne veulent rien savoir d'une piste cyclable et s'entêtent à vouloir redonner les terrains aux cultiva-

teurs. Des 14 cultivateurs concernés, huit y tiendraient vraiment, les autres étant en faveur de la piste. À noter que le maire de cette municipalité, Rosaire Houle, appuie le projet.

La proposition de piste achoppe aussi à Saint-Alphonse, cette fois sur la question du partage des coûts. Le projet de piste, tel que remanié pour réduire les investissements nécessaires — il s'agit maintenant d'une piste en poussière de roche et non plus d'une piste asphaltée — est évalué à 300 000 \$.

Les positions de départ étaient celles-ci: les municipalités rurales tenaient absolument à ce que les coûts soient répartis au pro rata de la population de chaque municipalité; d'autre part, Granby et Farnham (les grosses municipalités) se disaient prêtes, jusqu'à tout récemment, à contribuer si le montant était divisé en six parts égales. Or, le 23 septembre dernier, Farnham et Granby, se montraient disposées à investir 100 000 \$ chacune, et le Canton de Granby, 50 000 \$.

Il reste aux trois municipalités rurales, Saint-Alphonse, Saint-Ange-Gardien et Rainville, à se partager les 50 000 \$ restants. Jusqu'à maintenant, Saint-Alphonse refuse

de payer cette somme, qui dépasse le montant du partage au pro rata. Pour Maurice Gaudreau, il est d'une importance capitale que ce projet réussisse; car Farnham, grand centre ferroviaire du CN et du CP, constitue un point tournant pour un réseau intégré de pistes cyclables sur rail désaffecté en Estrie. La réalisation de ce bout de piste permettrait ensuite d'aller à Iberville, à Bedford et même aux États-Unis. Ainsi il serait possible de créer, dans un avenir assez rapproché, un circuit de 200 km de pistes pour le vélo (et ski de fond).

Déjà, le tronçon entre Granby et Waterloo, aménagé cet été, connaît un franc succès. Entre Lennoxville et la frontière du Vermont, une piste cyclable sera construite prochainement grâce à la ténacité de l'association Sentier Massawippi. Et aux États-Unis, 292 voies ferrées ont déjà été converties en 4300 km de pistes cyclables.

Il serait vraiment dommage que le projet de piste cyclable entre Granby et Farnham soit bloqué à cause d'une poignée d'individus qui ne pensent qu'à leur intérêt, alors que les randonnées à bicyclette constituent actuellement une activité des plus populaires au Québec.

# EAST COAST BICYCLE ADVOCACY GROUPS CONFERENCE

**Peter McQueen**

**F**our activists from *Le Monde à bicyclette* and two from Vélo Québec attended this meeting held annually to exchange ideas and compare progress between cities. Unavoidably, the cheapest and fastest way to get there was by renting a car due to the political decision to build a highway and neglect the existing railroad until it was discontinued. Interstate 89, constructed 30 years ago, is a four lane engineering megaproject cutting through the sparsely populated mountains of Vermont and New Hampshire. It is a testament of the incredible sums of public money spent on America's highways during the 50's and 60's for the benefit of the car/oil industry and a few contractors. Fortunately, we were able to park the car upon our arrival and see Boston on bicycles lent by local activists.

The conference, held at the Massachusetts Institute of Technology (MIT), attracted 50 activists from Montreal, Boston, Philadelphia, New York and Washington DC. Each group, including *Le Monde à bicyclette* represented by Claire Morissette, gave a report on its activities and its city's progress in the past year. It was apparent that Montreal has many more cyclists and a few more bikepaths than any of the U.S. cities,

which situates our lobbying in a more mature stage than our counterparts' more marginal radicalism. Canada's vanguard position in the North American cycling movement was reinforced by formal invitations to two big events next year: Toronto's hosting of the 2<sup>nd</sup> international anti-auto conference in May and Montreal's Velo Mondiale in September.

Workshops at the conference included a look at better bike-train access, debates over helmet laws and seminars on hosting mass bicycle rallies, (given by Vélo Québec about Le Tour de l'île). On the political front, a major item in Boston is congressman Joe Kennedy's 3 % bill, which would force the government to allocate 3 % of any road funding to bicycle and pedestrian uses. The high point of the conference was a detailed BBC documentary on the bike paths in Delft, Holland, which are spaced every 200 m bridging canals and underpassing major roads to form a complete grid in this town of 100 000. The audience was in raptures, with many joking about moving there. The irony is that cold rain falls 250 days a year in Holland. Think of what could have been done with Southern California!

Perhaps the dream of a tropical bicycle paradise is still attainable. Karl Kurtz, a remarkable individual who founded the "Bikes not Bombs"

aid to Nicaragua program and who billeted 10 participants at his Boston slum coop, gave a presentation on the cycling potential of Latin America. The climate is perfect and the cities are compact without being as crowded as some Asian cities. The Governments and middle classes would like to emulate the auto economy growth of the North that prevailed from 1945 to 1975, but the mass consumer spending power and public infrastructure spending simply aren't sufficient. Most travelers are now relegated to unbelievably over crowded buses and vans, and would appreciate the greater individual mobility and dignity of the bicycle. The only problem is initial financing in countries with very little capital; hence, Karl Kurtz' "Bikes not bombs" aid plan, and Cuba's tenfold increase to 400 000 bicycles, (technology from China), in the past year as a result of Soviet oil imports being cut off. There was talk in Boston of an observation trip to Cuba this winter.

Finally, one of the most enjoyable aspects of bike conferences is the chance to see a new city in the company of local cyclists. There is no better way to take in a town than from a bicycle seat. Neither Boston-Cambridge, with the Charles River cutting between them, nor the weather disappointed.

## ALL DRESSED UP AND NO PLACE TO GO.



**Bicyclists, pedestrians, and skaters across America are faced with fewer places to travel safely. This can change, with the passage of Representative Joe Kennedy's Bicycle and Pedestrian Transportation Improvement Act of 1991 (H.R. 2101). "The Bike Bill", currently before Congress, will require that 3 % of all federal highway funds be used for the construction of new and improved roadways and facilities to better suit "human powered transportation".**

**If you bike, walk, or skate — or respect the rights of those who do, please write your congressman, or call the Committee to Back the Bike Bill at (617) 924-3520.**

**SUPPORT THE BIKE BILL. THE 3 % SOLUTION.**

**HAPPY**  
TOULCH  
OPTOMETRISTE

*lunettes pour être vu...  
glasses to be seen in...*

4021, St-Laurent Montréal, Qc  
(514) 849-1433 H2W 1Y4

**BAR**  
**HAZARD**

803 Ontario est  
H2L 1P1

Tél.: 598-8376

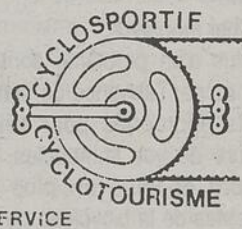
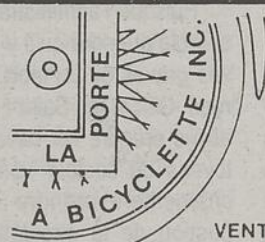


**Fruiterie Tutti-Frutti**

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

*Une halte rafraîchissante*

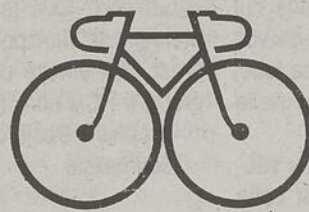
525-3036 1251 de Maisonneuve Est. (coin Beaudry)



VENTE & SERVICE

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

**SUR DEUX ROUES**



vente  
location  
entretien  
réparations  
vêtements et  
accessoires de  
bicyclettes

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



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

Tél.: 527-3021

**GARANTIE BICYCLE enr.**

VENTE ET RÉPARATION  
de BICYCLETTES

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



Boutique  
PROCYCLE

**le RÉCYCLEUR**

VÉLOS  
neufs et d'occasion



**PEUGEOT expert**



523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal

**Copies Ressources**

**3822 St-Laurent, Mtl 982-9435**

• Photocopies grand tirage  
Papeterie - Fax - Reliure - Plastifiage  
Le sommet des copieurs dans un libre service...

**LASER COULEUR 500 de Canon**

**«Lorsque la qualité importe»**

**AU COIN**  
**BERBÈRE**

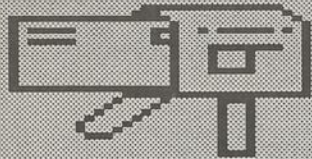
RESTAURANT  
SPECIALITÉ

**COUSCOUS**  
(mets typiquement BERBÈRES)

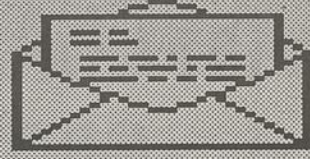
OUVERT TOUS LES JOURS DE 17H À MINUIT  
(Avec réservation, le midi et après minuit)

**73, rue Duluth est Montréal (QC) 844-7405**

ANCIENNEMENT SITUÉ SUR  
LA RUE DE MENTANA



# COURRIER



## SUPPORTS À VÉLOS AUX BUREAUX DE POSTE

M. Donald Lander, président  
Société canadienne des postes,  
Ottawa

Cher monsieur,

Plus d'un problème sont occasionnés par l'absence de stationnements appropriés pour vélos en bordure de vos immeubles, où un nombre de plus en plus grand d'adeptes de la bicyclette ne trouve pas de stationnement sécuritaire et fonctionnel.

Un tuyau de métal horizontal installé au mur, à une hauteur de 18 à 21 pouces du sol, offrirait un stationnement pratique et des plus économiques, et saurait sans nul doute s'adapter à la plupart de vos installations. Il ferait la joie de tous, tout en vous attirant une nouvelle clientèle.

J'espère que vos services sauront accueillir favorablement cette proposition d'amélioration d'accès à vos édifices.

Denis Munger, bac. arch.

## CITOYENS EN COLÈRE

M. Doré,

J'arrive tout juste du Comité-conseil de l'arrondissement Plateau Mont-Royal — Centre-Sud pour constater que nos rapports en tant que simples citoyens face à la machine bureaucratique de Montréal sont particulièrement frustrants (...)

Depuis plusieurs années, les citoyens de la rue Gilford dans le Plateau Mont-Royal se plaignent du danger de plus en plus grand qu'occasionne un trafic automobile qui va en s'accroissant sur la rue Saint-Hubert. Les citoyens ont téléphoné à plusieurs reprises à leur conseillers municipaux, ils ont fait signer des pétitions, ont assisté à des réunions à l'hôtel de ville, se sont

déplacés à leur comité-conseil d'arrondissement, pour se faire répondre toujours la même chose: que leurs demandes sont irréalisables.(...)

Puisque l'administration actuelle semble attendre qu'il y ait des blessés graves ou un mort au coin des rues Gilford et Saint-Hubert, nous allons prendre les devants. Les citoyens du secteur vont donc prochainement prendre en main la gestion de la circulation dans le secteur et bloquer la rue Saint-Hubert à tout moment, plusieurs fois durant le mois de septembre, jusqu'à ce que la ville accède à leurs demandes. La démocratie directe, c'est bien ce que prônait le RCM au début non? Que les banlieusards prennent le transport en commun. C'est bien encore une fois ce que prône le RCM non? (...)

Stéphane Desjardins  
Journaliste

## DES ARBRES OU DES VOITURES?

(...) À l'Université de Montréal, on a jugé que les 4000 places (de stationnement) actuelles ne suffisaient plus à la tâche et que la construction d'un stationnement étagé de mille voitures était devenue une «nécessité absolue».

Ce qu'on n'a pas dit (par contre) lors du dévoilement du projet de garage étagé de 13 millions devant l'École polytechnique, c'est que le seul boisé existant en façade de l'École devra être entièrement rasé (...).

On n'a jamais sérieusement envisagé la possibilité d'inciter les usagers des stationnements à utiliser les transports en commun plutôt que la voiture pour se rendre à l'Université. On n'a jamais pensé que les gens en viendraient sans doute à utiliser davantage le trans-



STÉPHANE DESJARDINS

**Des résidents-es du Plateau Mont-Royal manifestent leur ras-le-bol des bagnoles, en bloquant leur rue à la circulation de transit. Après les groupes des rues Christophe-Colomb et de La Roche, celui des rues Saint-Hubert/Gilford a tout tenté pour obtenir un simple «stop» à cette intersection: lettres, visites aux assemblées du Comité-conseil d'arrondissement, conférences de presse. Les policiers se sont montrés moins insensibles que l'administration du RCM face à leur revendication: ils ont, en effet, détourné temporairement la circulation automobile, accordant aux résidents-es une petite heure pour respirer...**

port en commun s'il coûtait moins cher de prendre le métro que de stationner sur le campus, ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Tout ce qu'on nous dit, pour justifier pareil projet, c'est que ce deuxième garage était prévu dans le plan directeur de l'Université, remanié en 1968, et que «le fait de ne pas construire un deuxième garage contribuerait à une diminution progressive de la facilité d'accès à notre campus et de la qualité de la vie pour les gens qui le fréquentent».

Croit-on vraiment, à l'Université, qu'une augmentation de la circulation automobile dans un secteur donné améliore considérablement la

facilité d'accès à ce dit secteur, et qu'une augmentation des émanations de monoxyde de carbone améliore sensiblement la qualité de vie des gens qui y sont exposés? (...)

François Lescop, Odette Lacasse, étudiant-e de l'Université de Montréal

Alain Charbonneau, étudiant de l'École polytechnique

## COMMENTAIRE TARDIF

Cher Monde à bicyclette,

Je viens de tomber sur un article paru dans *Le Monde à bicyclette* de décembre 1986 que j'ai trouvé dans

des dossiers du Centre de ressources sur la non-violence. Cet article est de Daniel Baril et porte le titre *Les mensonges du petit caporal*. Il est un peu tard pour lancer des fleurs, mais je le fais néanmoins. Cet article choque (et c'est très bien), comme plusieurs articles de ce journal dont le but est certainement de secouer la cage aux citoyens dont le bon sens tend à s'engourdir dans ce monde de désinformation qui déforme l'humain. Il serait bon que vous repreniez cet article...

Sylvain Lavoie

**ÉCRIVEZ-NOUS...**

## Sondage stationnements pour vélos

**Le but du Monde à bicyclette est d'«amsterdamiser» Montréal. C'est-à-dire, éliminer les obstacles politiques à l'usage quotidien de la bicyclette. Un empêchement majeur est le manque de stationnements sécuritaires sur les lieux de travail au centre-ville.**

**Les automobilistes ou leurs employeurs paient environ 100 \$ par mois pour une place de stationnement au centre-ville. Nous voulons savoir si les cyclistes-travailleurs sont prêts à payer pour un espace sécuritaire.**

**Également, l'absence des douches sur les lieux de travail peut dissuader d'utiliser la bicyclette pour s'y rendre.**



Stationnement intérieur pour bicyclettes à l'hôtel de ville de Toronto.

	OUI	NON	COMMENTAIRE
1) Êtes-vous prêts à payer une location mensuelle pour stationner votre bicyclette d'une façon sécuritaire et à l'abri du vol et du vandalisme à votre lieu de travail? Combien?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
2) Est-ce que l'absence des douches au travail vous empêche d'aller au travail à bicyclette?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	NOM _____ TÉLÉPHONE ET LIEU DE TRAVAIL _____

TÉLÉPHONER OU ÉCRIRE AU : MONDE À BICYCLETTE, C.P. 1242, SUCC. LA CITÉ, MTL, H2W 2R3 / TÉLÉPHONE: 844-2713 / FAX: (514) 844-6622

# NOTES INTERNATIONALES

## USA TROOPERS ON TRACTORS

State troopers in Collinsville, Illinois, are taking to cover as highway maintenance workers on tractors and hitchhikers with suitcases to catch speeding drivers. Sergeant Dave Jung said he caught 43 speeders in two hours sitting on a tractor with a radar gun and a two-way radio.

He has also posed as a hitchhiker along the highway with the radar in a suitcase, he said.

Source: The Globe and Mail, Oct. 2, 1991

## MEXIQUE À BAS LA POLLUTION!

Il y a deux ans environ, à Mexico, un groupe d'activistes cyclistes a fondé le mouvement Movimiento Biciclero pour que le transport à énergie humaine envahisse la ville, et ce, dans une tentative de combattre la pollution.

Le niveau de pollution extrêmement élevé dans la ville de Mexico est dû à deux causes principales: les automobiles n'ont été pourvues d'équipements anti-pollution qu'en 1990; les hautes montagnes entourant la ville retiennent l'air pollué.

Le groupe fait des pressions pour l'implantation d'une liaison par rail entre Mexico et Guernavaca, organise des journées «sans auto», milite pour des stationnements à bicyclette et favorise le transport au travail à bicyclette.

Une centaine de cyclistes provenant de différents milieux ont assisté à un congrès récemment.

Source: Auto-Free Press, Sept. 1991, New York

## GREAT BRITAIN ROYAL MAIL

In Great Britain, the Royal Mail has introduced a new bicycle for the first time in fifty years. It has a molded plastic bucket to hold the delivery pouch, new cable operated hub brakes, straight handlebars, white-wall tires, and plastic fenders. New culottes for the postwomen are also on trial.

Source: London Cyclist, July-August, 1991

## JAPON GAREZ-VOUS!

Le parlement japonais a adopté l'automne dernier une version révisée du code de la route qui met à l'amende les conducteurs de voitures ne possédant pas d'espace de stationnement assigné. Les voitures doivent afficher un auto-collant prouvant que leur propriétaire a un espace de stationnement privé en dehors de la rue. Les conducteurs doivent trouver un stationnement avant d'immatriculer leur auto.

Les amendes pour stationnement illégal ont été augmentées jusqu'à un montant inégalé d'environ 1500 \$. Ces mesures draconiennes ont été déclenchées à cause d'un irrespect général des règlements de stationnement dans les centres urbains où les embouteillages sont endémiques. Une étude récente de

la police municipale de Tokyo a recensé en un seul jour 180 000 autos stationnées illégalement.

## ENGLAND PARKLAND WALK

The 1990 London, England, Award for the environment went to the Parkland Walk, a pedestrian walking path, which runs along a stretch of unused railway track for three miles between Finsbury Station and Musswell Hill. The four and a half mile walk, which takes about two hours, winds through herbaceous plants where butterflies and 17 species of birds breed.

Source: Illustrated London News, Winter, 1990

## ANGLETERRE DIESEL PARFUMÉ

La compagnie ESSO offre, dans plusieurs stations d'essence de Londres, du diesel parfumé, dans le but de «rafraîchir» son image. En ajoutant des agents (déodorants et réodorants) pour modifier l'odeur du diesel, ESSO essaie de changer son image, mais non le contenu de son produit.

Comparées à celles du pétrole, les émanations du diesel contiennent de plus faibles concentrations de certains polluants gazeux (comme les monoxydes et les bioxydes de carbone), mais davantage de particules de carbone qui affectent les bronches et qui, dans certains cas, peuvent causer le cancer du poumon. La fumée contenue dans les émissions de diesel crée aussi beaucoup de pollution et dépare les édifices — dans la seule ville de Londres, le coût annuel de nettoyage des édifices serait évalué à 45 millions de dollars (can.).

## GREAT BRITAIN CITIZEN AGAINST

### CAR ADS

Citizens in Britain have been successful, after a long battle in getting car manufacturers to delete references from advertising that violate the Advertising Standards Authority's Code of Practice that ban advertising that: 1) brings the law (including speed limits) into disrepute, 2) condones or incites violence or antisocial behaviour, 3) portrays or advocates dangerous behaviour. The ads used examples of dangerous driving, excessive acceleration, and speeding.

Source: Cycle Touring and Campaigning, Feb.-March, 1991

## CANADA SAFETY

The following is part of a talk given by Dr. Pierce, the chairman of the Safetys' Gone to the Head coalition based in Edmonton, Alberta. Dr. Pierce, a pediatrician at the Grey Nuns Hospital, was speaking at the Sept. 9th meeting of the advocacy group, the Edmonton Bicycle Commuters.

"The focus of the Safetys' Gone to the Head helmet campaign has been the youngest cyclists. The

campaign seems to be working, at least to the extent that my unscientific data-collection is reliable. The increased awareness of the potential of helmets to reduce bike related injuries is good.

"But there is a potential problem with helmet use among young children. A recent report from Scandinavia raised concerns about children failing to remove their helmets in playgrounds. The report attributes the deaths of 11 children in Sweden, Norway and Denmark to broken necks and strangulation by helmet straps when the helmet got caught in playground apparatus. Although it may seem that helmet use during play is beneficial to prevent injuries from falls, the potential for neck injuries from straps is much greater than the benefits. It is a good idea to get your child to leave their helmets with their bikes".

Source: The Cyclist Vehicle Newsletter of the Edmonton Bicycle Commuters, Sept.-Oct. 1991

## USA A FREE COUNTRY

During the recent Gulf War, U.S. authorities ordered scientists using any government funding not to discuss its environmental impact with the media. Scientific American quotes a department of energy memo to that effect: "a spokesman from the department of energy claims the censorship order came from the Environmental Protection Agency and Department of Defense".

Source: MS. Magazine, Sept.-Oct. 1991

## ENGLAND NEW GAY CYCLE GROUP

LYCRA, the London Young Cycling Radical Alternatives, held its inaugural event last Sunday (19th

May). Members of the new London based lesbian and gay cycling group rode from Trafalgar Square to Hampstead Heath for a picnic, returning to Central London via the West Heath. Spokesperson Chris Le Breton said "LYCRA aims to bring together lesbians and gay men interested in all forms of cycling. We are planning a number of events for later this year, ranging from a pub crawl by bike to mountain-biking events and a trip to Brighton".

Source: London Cyclist, July 91

## U.S.A. HAVE GUN, WILL TRAVEL

Boulder, Colorado annual Boulder Bike Week, held in July, pitted the county sheriff against the local newspaper publisher in a commuter race to prove that hikes are as speedy as cars in cross-town traffic. Cycling sheriff George Epp outgunned four-wheeled, Daily Camera publisher John Dotson in the race across Boulder.

Starting from the same point, they were required to pick up a cup of coffee at a health food store and drop off a bill payment at the public utilities office on route to the finish line downtown. Epp beat Dotson by over five minutes despite being handicapped by his holster, handgun and handcuffs. However, he was reprimanded by the Bike Week Coordinator for skidding sideways to a stop at the finish. "You could have taken someone out", she admonished him. Epp got his prize, anyway... a Tyrannosaurus Rex handlebar bell. Dotson, the looser skulked away before the awards ceremony.

Source: VeloNews August 26th, 91

## GRÈCE

### ALERTE DE SMOG À ATHÈNES

Lors de la première semaine

d'octobre 1991, un smog épais a envahi la ville d'Athènes, causant des problèmes cardiaques et respiratoires à des centaines de Grecs qui ont dû être hospitalisés. Le ministère de l'Environnement a lancé l'alerte rouge afin de lutter contre la pollution dans la capitale. Les mesures d'urgence entendent bannir les autos du centre-ville et diminuer de moitié le nombre de taxis. Le ministre de l'Environnement a averti la population de ne sortir à l'extérieur qu'en cas de nécessité, lorsque les indicateurs de pollution franchissent le seuil critique.

Source: The Globe and Mail, Oct. 2, 1991

## RUSSIA GO TO RUSSIA, REPORT BACK

An international contact group in the Russian town of Chelyabinsk has proposed a USSR bike trip for the summer of 1992. If this is approved, they plan a 10 day trip over the mountains and lakes of the Ural Region. Foreign riders will be the first tourists in that part of Russia.

Bike, Rucksack and sleeping bag will be provided, nights will be spent in tents. The trip is described as one in which any person could participate. If enough people join, groups would be formed according to cycling skills. Daily expenses of \$15 are estimated; services and conditions will be fair to poor.

If you are interested and can pay your way to Russia, write soon. When the amount of participants is known, more details will be available if the trip is approved. Contact: Mr Alexander Lotoz, 7-96 Kirov Street, Chelyabinsk, 454084 USSR.

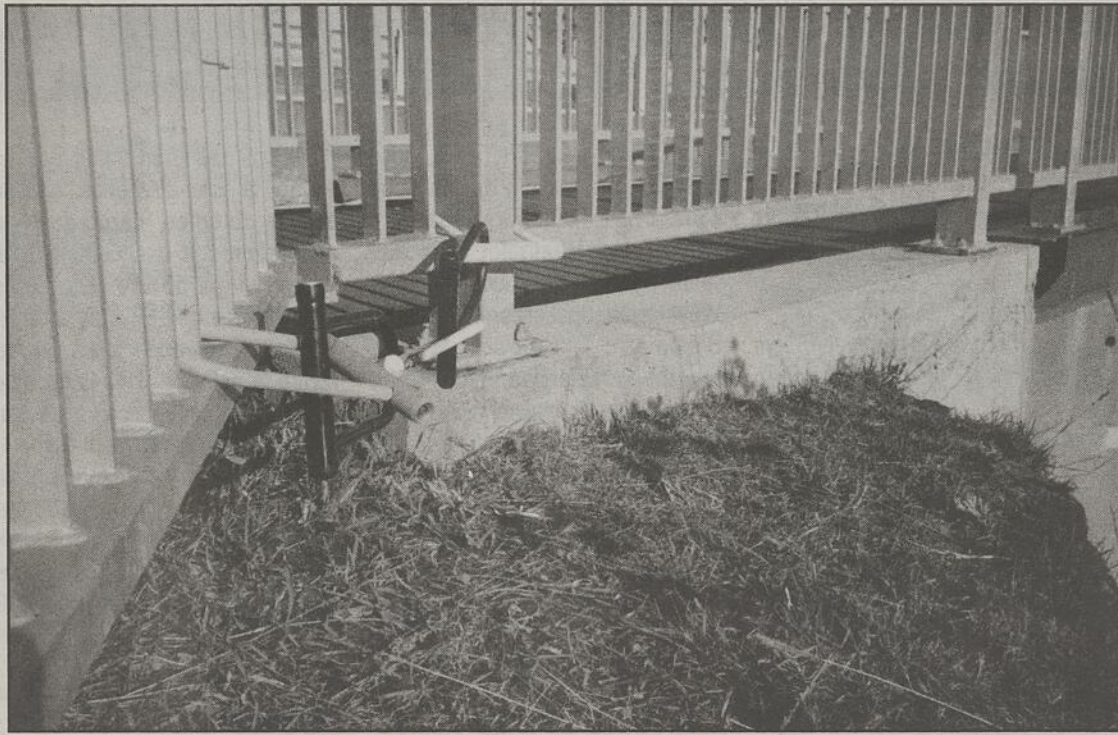
Source: Bike Report August 1991 London

### Recherche: Siobhan Ua' Siaghail et Leslie Lutsky



## CONTRE-«SOMMET DES GRANDES VILLES»

Pendant que les maires de 27 grandes villes accumulaient vœux et promesses — dénués de mesures concrètes — pour l'avènement d'un «développement viable», l'Association de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et le Monde à bicyclette soulignent que la ville de Montréal néglige de traduire son blablabla en gestes concrets, qui relèvent pourtant bel et bien de la juridiction municipale: les voies réservées aux autobus sont une rareté, les pistes cyclables sont encore absentes du centre-ville, les zones piétonnières montréalaises datent toutes de l'ère Drapeau... La ville est pavée... de bonnes intentions.



EARTH FIRST

## LIEN CYCLABLE MONTRÉAL-RIVE SUD: Le Chaînon barré débarré

Le groupe Earth First-Québec s'est servi de cette chaîne de cadenas Kryptonite et de plusieurs autres chaînes et cadenas, pour barrer en position «ouverte» les clôtures de la passerelle cyclable de l'île Notre-Dame, lors du dernier jour d'ouverture officielle de ce tronçon cyclable, au début d'octobre.

Alors que cinq ponts sont ouverts aux automobiles entre Montréal et la Rive Sud, le seul pont cycliste est fermé, parce que les responsables n'ont pas réussi à trouver une somme de 40 000 \$ — le prix d'une pissotière à chiens —, pour des gardiens exigés par la Voie maritime du Saint-Laurent.

La cellule québécoise de Earth First, récemment formée à Montréal, considère qu'un lien cyclable à cet endroit est de première importance écologique. Il conteste le besoin d'un gardien à cet endroit, alors que d'innombrables autres sites publics ne sont pas surveillés, et que, tout bien pesé, les rues sont bien plus dangereuses.

C'était la première action du groupe, qui récidivait aussitôt, vers la mi-octobre, devant l'inaction des administrateurs: cette fois, Earth First sabotait les cadenas des deux ponts d'accès automobile à l'île Notre-Dame, empêchant d'ouvrir les barrières aux autos! Un petit jeu du chat et de la serrure, pour faire goûter aux administrateurs le traitement qu'ils infligent aux cyclistes...

Des groupes Earth First sont implantés dans plusieurs pays. Ils recourent aux actions directes pour se porter à la rescousse des écosystèmes agressés. Ils peuvent être contactés en écrivant à la case postale 42048, succursale Jeanne-Mance, Montréal, H2W 2T3.

# Bicyclette et méditation

Lise Brodeur

On peut se poser la question: Qu'est-ce que la méditation vient faire avec la bicyclette? C'est le titre qui m'est venu lorsque j'eus l'idée de rédiger ce texte. J'imaginai les poètes, les artistes, les penseurs, les réflexifs à fière allure, qui chevauchent leur bicyclette à l'occasion.

Pourquoi? À cause de l'expérience de solitude en même temps que de bien-être qu'on peut ressentir parfois, lorsqu'on se promène à bicyclette le long d'une rivière ou d'un cours d'eau. Avez-vous connu ou goûté ces instants?

On se dandine sur sa bécane, sans but précis, lentement, tout en admirant le paysage ou l'environnement. Puis, doucement, plus de contrainte, plus de tension: sans aucun effort, sans la chercher, une légère euphorie nous envahit. On sent un lien de plus en plus étroit avec la nature, de plus en plus précis, quoique ténu.

On prend son temps, on prend le temps, enfin, on est dans le temps. On se permet de voir, de vibrer, de sentir, on se permet d'observer les choses, la vie; on se permet de vivre. Un contact se fait, tout naturellement, sans contrainte. On lui a permis de se faire en s'enlevant des limites, des engagements, les obligations de telle ou telle chose; en se laissant une pleine liberté quoi!

On est entré dans un état un peu

plus léger que l'état de conscience ordinaire, quotidien. La différence est très mince, à peine perceptible, mais elle est là. On se laisse envahir par un bien-être, une paix; très doucement, un silence s'instaure malgré les bruits de fond. Un silence se fait avec les oiseaux qui chantent, avec les autres cyclistes, avec les gens qui se promènent lentement, nonchalamment. Plus loin, une jeune femme pousse un carrosse. Derrière, un vieux monsieur lit le journal, assis sur un banc vert qui s'intègre au paysage. Sur le vert, deux jeunes enfants se poursuivent, se chamaillent, s'amusent, vivent.

Cet état peut durer longtemps, quelquefois. Et l'on devient plus attentif à tout ce qui se passe, à tout ce qui entre dans notre champ de conscience, sans effort aucun. Très légèrement, on poursuit sa route, on a tout son temps. Ou bien on s'arrête; on fait une pause; une fleur nous appelle pour nous offrir son parfum. Le chant ou le plumage d'un oiseau attire notre attention. Une odeur, le vent, la beauté se perçoivent, ou tout simplement, sans raison, on décide d'arrêter, de faire la pause.

Ce sont des moments privilégiés par un bel après-midi, lorsque les gens travaillent. Les parcs sont plus paisibles, appellent notre besoin de paix, de relaxation, de réflexion. Et sans hâte aucune, après un moment, on reprend sa route. On colle à sa bécane; elle devient une amie. On se laisse diriger, guider par un ins-

tinct qui tend à s'exprimer dans cet état de liberté; qui se développe, qui peut s'affirmer. On devient alors observateur, juste le témoin des gestes, des actions qui se jouent par-devers soi et par-devers les autres. Tout est harmonieux, sans lendemain, seulement le moment qui se vit, qui nous fait vivre dans la pleine mesure des choses et de l'être.

Puis l'on reprend sa place ou bien ce qu'on en croit dans notre gentille conscience bien ordinaire. L'heure du souper approche; une course à faire qu'on avait planifiée la veille. Un ami peut-être qui nous attend sur une terrasse, quelque part près du béton de la rue Saint-Denis ou d'un coin d'ailleurs.

Mais, tout de même, ça valait le coup cette randonnée improvisée, solitaire. Notre super bécane, superbe dans l'usure et dans la vieillesse, nous véhicule toujours, nous transporte, nous transforme si l'on veut bien se laisser faire. Nous conduit à nos retours ou à nos amours, placide, pleine de bonne volonté, selon l'humeur du propriétaire ou de son temps, ou de son état d'être.

Puis on débarque, on l'accroche à un parcomètre ou à un réverbère pas encore allumé. On l'oublie. On se presse à nouveau. On oublie. Elle a rempli sa tâche pour aujourd'hui. Plus tard, un autre moment comme celui-ci nous fera vivre...

# À vélo, quotidiennement

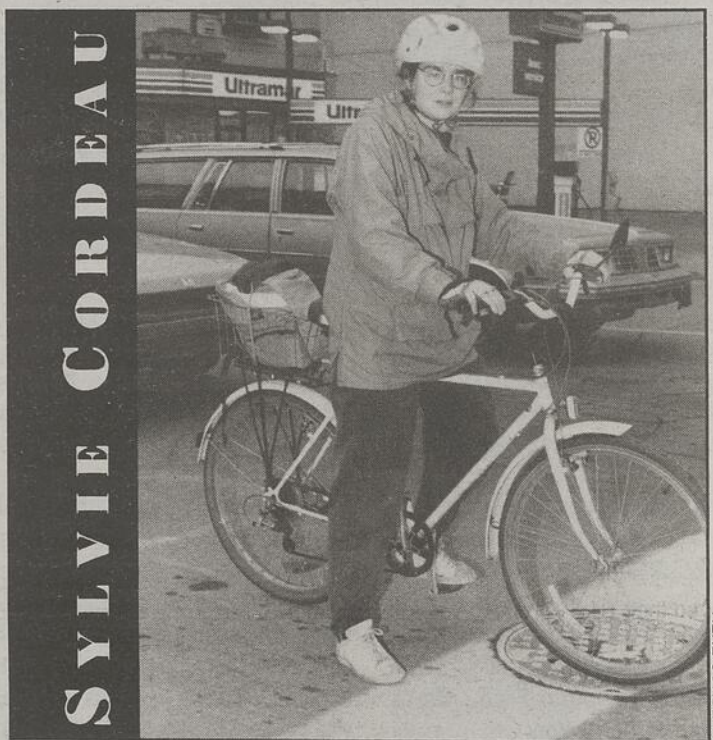
Louise Chartier

Sylvie Cordeau n'a qu'un moyen de transport, son vélo, qu'elle utilise tous les jours, beau temps, mauvais temps, pour ses déplacements, et ce, à partir des débuts du printemps jusque tard en automne.

Cette cycliste de 26 ans, étudiante en nutrition, est très consciente de poser ainsi un geste idéologique. «L'automobile est trop dispendieuse, trop dangereuse», explique-t-elle. «Et la bicyclette est le moyen idéal pour se déplacer en ville. Elle permet en effet un déplacement précis, d'un point de départ x à un point d'arrivée y. Mes parents me demandent souvent quand est-ce que je vais m'acheter une voiture; mes amies pensent que ça va passer...» Mais Sylvie est vraiment convaincue. Elle circule même à la

catégorique: «Le vélo de ville est idéal; et un cinq vitesses est amplement suffisant. Le vélo de ville est solide, très sécuritaire, très confortable, et aussi beaucoup moins attirant pour les voleurs. Je le recommande à tous les gens qui circulent en ville. Je ne comprends pas la mode actuelle du vélo de montagne et je déplore que les marchands orientent mal les cyclistes.»

Avec la pratique, elle est devenue audacieuse dans la conduite de son véhicule. Elle se faufile partout et elle trouve que la place de la bicyclette se trouve dans la rue — loin des portières. «Dans les petites rues, il faut parfois rouler en plein milieu, et cela, même si on sent l'impatience des automobilistes derrière soi», commente-t-elle. Elle avoue qu'elle ne respecte pas toujours le code de la route. «À mon avis, la signalisation a été pensée en fonction des autos.



SYLVIE CORDEAU

RENÉ CORDEAU

pluie, avec un bon imperméable et des bottes. Seule situation qui la rendrait peut-être plus clémentes envers l'automobile: si elle avait des enfants...

Ses 10-15 kilomètres de bicyclette quotidiens lui permettent de se maintenir en forme, d'éviter l'embonpoint et d'arriver plus détendue que la moyenne de ses collègues à ses stages le matin. Elle a commencé à faire du vélo vers 15-16 ans et, depuis qu'elle a 18 ans, elle n'a plus arrêté. Comme elle n'aime pas attendre l'autobus et trouve insupportable le métro, en hiver, elle préfère marcher, tout simplement.

C'est la nuit que son plaisir de faire de la bicyclette culmine: il y a moins d'autos, les rues sont tranquilles. À noter qu'elle ne pratique jamais le vélo pour ses loisirs. À l'occasion de ses vacances par contre, elle opte encore pour la bicyclette: «C'est la meilleure façon de découvrir un pays, lentement, en empruntant les petites routes», explique Sylvie. De plus, c'est très économique, d'autant plus qu'on évite la plupart du temps les terrains de camping; on fait du camping sauvage tout simplement.» Elle s'est déjà rendue en Nouvelle-Orléans en six semaines. Lors de ses voyages, elle a réalisé l'importance de bien se nourrir: «La nourriture est un carburant; je m'en suis aperçu en montant une côte particulièrement difficile où j'ai manqué d'énergie.» Elle a alors décidé de se lancer dans des études de diététique.

Pour circuler en ville, Sylvie est

On ne devrait pas être aussi sévère pour les bicyclettes, car comparativement aux autos, elles sont plus souples, moins dangereuses», justifie-t-elle. Elle est fière de n'avoir jamais eu d'accident.

Sylvie emprunte une piste cyclable lorsqu'elle se trouve sur son chemin. Elle ne fera jamais de détour pour en prendre une. Son sentiment est partagé en ce qui concerne ces pistes cyclables. Elle pense qu'il devrait y en avoir davantage, mais elles demeurent «un moindre mal». «Car ce n'est pas en aménageant des pistes cyclables qu'on apprend aux automobilistes à vivre avec les cyclistes.»

Elle rêve plutôt, sans y croire vraiment, d'une ville idéale où les rues seraient fermées aux autos et entièrement réservées au cyclisme et au transport en commun de surface, autobus et tramway. Elle n'est pas très optimiste car les villes nord-américaines, contrairement à celles d'Europe, se sont trop développées en fonction de l'automobile. «Les automobiles sont tellement implantées ici qu'il est difficile de croire que leur nombre régressera», constate-t-elle.

Cette cycliste très mordue fait aussi partie du Monde à bicyclette depuis quelques années. À son avis, elle ne contribue pas assez, ayant participé à quelques manifestations et ayant aidé à la distribution du journal. «Le cyclisme est plus qu'une mode: à l'université, les stationnements sont toujours pleins», conclut-elle.



TAREK ALLAM

## TORONTO: BIKE TO WORK WEEK

**Tarek Allam**

**O**n the same day of Le Tour de l'île, the day preceding Bike To Work Week, the Don Valley Parkway one of the most important freeways in Toronto was blocked to traffic for four hours. Ten thousand cyclists pedaled the Parkway for the Manulife Heart and Stroke Foundation, raising \$600 000. Lots of cyclists with an abundance of energy, gave the feeling that Bike To Work Week, (BTWW) would be a successful event and indeed it was.

For the second consecutive year the Toronto City Cycling Committee organized their Bike To Work event to encourage and promote bicycling as a means of urban transportation. In 1989, the event lasted only one day.

### BREAKFAST AND GATHERING

During the first day, the Planet Friendly Pancake breakfast opened the BTWW. This breakfast drew about 500 "hungry" cyclists to the Nathan Philips Square, in the heart of Downtown Toronto. They started to roll in at 7:30 AM, before going to their daily work. The atmosphere was friendly. Some cyclists were chatting with each other while having their pancakes, fruit and coffee. Others were walking around checking the documentation presented in the various kiosks. During the whole week, breakfast would be served each day by a different institution, (University of Toronto, Metro Police, IBM, Canadian Imperial Bank of Commerce and Metro Toronto Separate School Board). Many employers, among them David Weinberg, one of the presidents of CIBC, who was serving food to his employees at the CIBC breakfast, encouraged their employees to use their bikes to commute to work.

During lunch time, a competition to show-off cycling skills was organized to raise money for the St-Stephen's Community House. Teams of policemen, firefighters, reporters, city employees and the folks from St-Stephen's competed in a race and raised about \$6000. The competition was somewhat physical but the spirit was friendly between the police and couriers. The couriers won the race.

### WOW!!

During the second day, the Bicycle Pret fashion show attracted 600 spectators who gathered at noon at Nathan Philips Square to see the newest fashion of clothing that are both trendy and practical for commuting. Meanwhile Metro Toronto employees made sure that the people watching the show who wanted to check their bikes at the repair workshop were able to do so.

Later in the day, Women On Wheels, a group that teaches cycling skills to women and provides group riding opportunities, hosted the Women's Commuter Celebration, where new and veteran women commuters shared their experiences and accomplishments. Prizes were given to those who answered correctly the many skill testing questions.

### TOUR OF THE TOWERS

Wednesday June 12<sup>th</sup>, the third day, was hosted by the City of Toronto employees. One hundred cyclists gathered in front of the City Hall for the downtown bike tour, the "Tour of the Towers". Police on bikes blocked the traffic while cyclists were riding along University Avenue. Despite the name "Tour of the Towers", it was not a guided tour; it was a message to the downtown drivers that the bicycle has a legitimate right to exist. During the evening, Jack Layton, a city councillor and a pro-bike activist, was the auctioneer at the "Toronto recycled art auction" where rideable and non-rideable bicycles and pieces of art by local artists were for sale. The \$6000 raised was sent to Bikes Not Bombs, a group which sends bicycles to undeveloped third world countries. Live Cajun music and dancing followed.

### PUBLIC FORUM ON CYCLING ISSUES

During day Four, the results of the "Big Wheel Corporate Challenge", a contest in which employees from downtown office towers challenge each others to bring the most bicycle commuters during BTWW, were not yet public. Later on, we discovered that five hundred cyclists were registered, but twice as many participated in the event. Nova Scotia Bank won the challenge having three more commuters than the runner up, CIBC.

That evening, the public forum on cycling issues, "From talk to action", started with a pro-bike speech by the Minister of Transport Ed Philips. This was followed with a speech by Marilyn Churley the Minister of Consumers and Corporate Affairs. Anne Hansen, president and founder of Bikes Not Cars, the Torontonian grassroots group, then said that action should be taken to improve bicycle facilities and to ban cars. The main speaker was Charles Komanoff, president of Transportation Alternatives from New York. He talked about the factors that pushed him to become an activist, mainly the gas crisis in 1973 and he shared his experiences and his point of view about the problems encountered by today's cyclists. David Hunt, project coordinator of the Ontario Bicycle Policy from the Ministry of Transportation, confirmed that the government is willing and is open to review the Bicycle Policy that was

last updated in 1981. This policy concluded that "the ministry should not fund the bicycle as a viable mode of urban transportation due to limitations imposed by weather, trip length, comfort, speed and mobility"<sup>1</sup>.

### CLOSING DAY

During day five, at noon in Nathan Philips Square, prizes were awarded to each winner who participated in the activities of the event.

### COMMUTERS

For veteran bicycle commuter Louise Smith, BTWW was a celebration. A corporate market research manager, she rides 15 km daily to work at her CIBC office in downtown Toronto and back home. For newly turned-on commuter Doug Rooks, an employee at the Commerce Court Tower, BTWW was a successful experience. He started biking to work during this week and he plans to continue. He felt less restricted using his bike than using the public transportation or being in a car. A senior executive at Burns Fry Analytics, who cycles nine months during the year said that there are people who bike to work and others who work to ride their cars.

### WE INVITE YOU

In Montreal a lot of conscious minded people use their bikes to commute to work, so let us join our efforts and let us organize a similar event to celebrate and promote the use of the bicycle in our city. If you are interested in organizing a similar festivity, please call Le Monde à bicyclette, 844-2713.

(1) Study Brief, Bicycle Policy Review and Update, Ministry of Transportation.

### SUBMISSION TO ONTARIO GOVERNMENT BICYCLE POLICY REVIEW & UPDATE FROM THE BIG WHEEL CORPORATE CHALLENGE COMMITTEE

The Big Wheel Corporate Challenge Committee is a group of commuter cyclists who work in the following downtown Toronto towers: Commerce Court; Royal Bank Plaza; The Exchange Tower; The Royal Trust Tower; The IBM Tower; Scotia Plaza; First Canadian Place; The Toronto Dominion Tower

On the occasion of the City of Toronto's Bike To Work Week, June 10-14, 1991, the Committee issued four pages of detailed suggestions and recommendations to the Ontario Government. The following is a summary.

- 1) Commitment: A separate department of the government should be responsible for all bicycle related issues.
  - 2) Budget: A healthy budget should be allocated specific to the issue of bicycle transportation.
  - 3) Designated areas: Safe bicycle paths should be maintained.
  - 4) Education: Education about bicycle safety should be given to students, parents, car drivers and police officers.
  - 5) Communications: Bicycle Policy issues should be exchanged through bicycle shops, clubs, schools, community centers, etc.
  - 6) Minimum requirement for cars: All cars must have proper mirrors, clear windows, no protruding metal edges; telephones should not be used while driving.
  - 7) Road Conditions: Road to be maintained in good condition.
  - 8) Signage/Traffic Code: Compromises should be made in the traffic law where possible, to make cycling easier.
  - 9) Parking: Safe, supervised bicycle facilities should be part of the public parking areas.
  - 10) Motivations of employers/building managers: Secure bike parking and shower facilities would ease traffic and congestion, thus motivation might be realized.
  - 11) Incorporation of bicycles into a complete transit system: Bicycles should be allowed onto the trains.
- In conclusion The Big Wheel Corporate Challenge Committee professes that people would cycle more often if security and safety were improved.



Plus qu'une boutique de jeux...

4824 ST-LAURENT, MTL (OUVERT TOUTS LES JOURS) TEL.: 843-7561

# LE CAKE

**Cet hiver  
faites du vélo  
au  
VIETNAM**

*DÉCOUVREZ  
LE DELTA DU  
MÉKONG*

**Voyages 17 jours  
Départs  
de Montréal:  
26 nov. 1991  
11 fév. 1992  
17 mars 1992**



**3449, Saint-Denis #1  
Montréal, H2X 3L1  
Tél: (514) 982-6168**





NORMAND BLOUIN (GRACEUSETÉ DU MIRROR)

ARCHIVES LE MONDE À BICYCLETTE



## NEIGES USÉES

# Ah comme la neige a neigé!

**30 millions de mètres cubes de neige vont être enlevés des rues, des routes et des stationnements du Québec, cet hiver. Qu'advient-il de cette neige et de ce qu'elle contient?**

**Claire Morissette**

30 millions de mètres cubes de neige à enlever, dont 7 millions à Montréal (pour 200 cm de précipitation de neige, en moyenne). L'opération coûte 277 millions de dollars par hiver aux Québécois-es, environ 60 millions de dollars aux Montréalais-es.

## LES AVALÉURS DE TEMPÊTES

Pour ses 2 000 km de rues, Montréal utilise 120 000 tonnes métriques de chlorure de sodium (le «sel»), 14 000 tonnes d'abrasif (sable et pierre), et 130 tonnes de chlorure de calcium par temps très froid. À cela s'ajoutent 13 000 tonnes de sel et sable pour 3 200 km de trottoirs. Le déneigement emploie de 700 à 3 000 personnes sur 1 500 véhicules, dont 100 épanduses et 660 camions qui accomplissent 300 000 voyages.

Toute cette neige disparaît en différents endroits. À Montréal, 31 % du volume est jeté directement dans le fleuve, 21 % dans les égouts, 25 % va à la carrière Francon, près des rues Jarry et Pie-IX, 22 % est remise en dépôts, et 1 % est avalé par une fondeuse. Le coût de ces différentes solutions est de 0,10 \$/m<sup>3</sup> pour le transport vers le fleuve, 0,13 \$/m<sup>3</sup> pour le traitement en égouts, 0,15 \$/m<sup>3</sup> à la carrière Francon, 0,55 \$/m<sup>3</sup> pour le dépôt en surface et 1,50 \$/m<sup>3</sup> en fondeuse; dans ce dernier cas, cependant, les frais de transports sont moindres.

## UN MÉLANGE INNOMMABLE

On n'a qu'à regarder l'aspect des abords de nos rues, deux ou trois jours après une chute de belle neige blanche. Toute la pollution, plus discrète sur fond gris, et qui fuit vers les égouts en été, reste en surface, bien visible sur fond blanc en hiver.

La neige elle-même est plus sale lors de son arrivée au sol, que l'eau des pluies. Offrant une plus grande surface, et chutant plus lentement, les flocons accrochent au passage les particules de pollution urbaine, plus importante en hiver, à cause du chauffage des maisons, et des moteurs de voitures tournant au ralenti. La pollution atmosphérique est, en quelque sorte, ramenée au sol.

En toutes saisons, les autos produisent des tonnes de poussières de métaux et des pertes d'huile à moteur. En hiver, s'ajoutent à cela le liquide des lave-vitres et, bien sûr, les sels de déglacage, qui contiennent aussi des anti-agglomérants. Les pneus d'hiver usent l'asphalte plus fortement. Selon le ministère de l'Environnement du Québec (MENVIQ), «même si l'effet des émissions industrielles d'une fonderie du type de celle de Noranda est très important, la concentration de métaux lourds dans la neige environnante y est moins élevée que celle que l'on retrouve dans la neige d'un centre-ville, où la première source de contamination est l'automobile».

Selon le MENVIQ, les neiges usées urbaines se caractérisent par un pH alcalin, une forte conductivité, une demande chimique en oxygène et une turbidité élevées. Le déchargement des neiges usées dans les cours d'eau contribuerait à y larguer, outre des centaines de milliers de tonnes de sel, «70 000 tonnes de débris et de matières dissoutes ou en suspension, 350 tonnes de plomb, 175 tonnes de zinc, une tonne de cadmium, une tonne de cyanure». S'y retrouvent aussi: fer, cuivre, chrome, chlorures, sodium, calcium, magnésium, sulfates, nitrates, azote, ammoniac, huiles, graisses, abrasifs et micropolluants divers.

Une étude de l'École polytechnique de Montréal montre que, malgré l'importance du débit du fleuve, les effets du déchargement des neiges usées y sont perceptibles sur le plan physico-chimique... L'observation de la faune benthique, vivant au fond de l'eau et ayant une mobilité plutôt réduite, a permis de constater que le milieu est contaminé par les métaux lourds... que le zinc, le plomb, le cuivre, le cadmium et le fer sont bio-disponibles et que leur passage dans la chaîne alimentaire est assuré. La période de fonte printanière des neiges voit grimper dramatiquement les indices de pollution du fleuve, à la sortie des égouts pluviaux. L'étude soupçonne une contamination insidieuse des déversements de la neige usée, une contamination à long terme et sur un territoire plus vaste, et localisée plus en aval que les points de chute.

## MONTRÉAL BORÉALE

En novembre 1988, le ministère de l'Environnement du Québec pilotait une loi sur l'élimination des neiges usées, visant à stopper les déversements dans les cours d'eau à partir de 1995. Peu après, l'échéance était reportée à avril 1996. Les municipalités du Québec ont jusqu'en 1991, 92 ou 93 — selon leurs ressources — pour présenter leur politique d'amélioration de la gestion des neiges usées. Ces changements coûteront plus de 150 millions de dollars aux contribuables pour l'ensemble du Québec, selon l'Union des municipalités du Québec. Dans le cadre de son étude sur l'enlèvement des neiges, la ville de Montréal aura investi en 1992 quelque 2,1 millions de dollars pour des recherches sur les fondants routiers, les sources énergétiques pour fondre les neiges, la capacité d'absorption des égouts, l'aménagement des chutes à l'égout, l'aménagement de sites de surface, et les aspects socio-économiques. Outre ces études, des projets-pilotes sont en cours.

Selon Robert Janelle, ingénieur et responsable du Plan directeur de la gestion intégrée des neiges usées pour Montréal, il est encore trop tôt pour dire quelles solutions seront retenues, suite à ces études. Un état de la situation a été dressé et une table de concertation tenue. Son équipe est à rédiger un

énoncé de principe qui sera soumis à la consultation publique en 1993.

Pour optimiser la gestion des neiges de Montréal et remplacer les déversements dans le fleuve, on travaille à trouver le mélange optimum sels/abrasifs, assurant sécurité et impact moindre sur l'environnement, et on cherche surtout à réduire le taux d'épandage. On examine des sites de dépôt qui offriraient un type de sol capable de protéger la nappe phréatique de Montréal de l'infiltration de ce cocktail indésirable en profondeur. On s'intéresse de plus en plus au traitement en égouts pour disposer des neiges usées, les égouts offrant un apport thermique permettant de fondre la neige. On cherche, à travers tout ça, à réduire les coûts de l'opération déneigement, souligne M. Janelle.

## ET LES MÉTAUX LOURDS?

«L'usine de traitement des eaux usées de la Communauté urbaine de Montréal n'a pas pour objectif, ni n'est équipée pour éliminer les métaux lourds des eaux usées, avant de les déverser dans le fleuve», indique Paul Goulet, ingénieur, conseiller au directeur de l'usine. Le règlement 87 de la CUM, en effet, vise à contrôler la pollution des métaux lourds à la source, dans les industries elles-mêmes.

La concentration de certains métaux lourds est tout de même diminuée lors du passage des neiges usées à l'usine d'épuration, car ceux-ci ont tendance à être associés aux particules solides, dont 80 % sont retirées des eaux usées lors d'un traitement physico-chimique visant à éliminer, par coagulation puis décantation, les phosphates provenant des savons d'origine domestique et industrielle. Mais le taux d'enlèvement de ces polluants est assez inégal: si dans le cas du cuivre, du zinc, du cadmium et du plomb, on réussit à enlever plus de 50 % de ces polluants — ce n'est pas encore 100 %! — on n'enlève que quelque 40 % du chrome, 30 % du fer, et pas même 20 % des cyanures, du mercure et de l'azote ammoniacal. Notez que ce problème des métaux lourds dans l'eau demeure sensiblement le même, été comme hiver.

Les sels de déglacage, eux, qui sont en solution et non en suspension dans les eaux usées, n'en sont pas retirés, sauf peut-être 3 à 4 % qui restent prisonniers dans les boues, après traitement; le reste aboutit donc dans le fleuve. Notez également que la présence de sel et de métaux lourds dans ces boues a pour effet de compromettre la réutilisation des boues à des fins d'engrais agricole, par exemple.

## HIVERS ÉCOLOGIQUES

La problématique d'un déneigement écologique n'est pas simple. Pour poursuivre des activités et ne pas handicaper Montréal pendant sa saison froide, il faut nécessairement dégager l'espace de circulation des gens, fût-ce par autobus ou à pied, et des marchandises.

Réduire le volume de la circulation est cependant possible. On réduirait les surfaces à déneiger en rationalisant les transports urbains, c'est-à-dire en favorisant le train et les voies réservées aux autobus. On pourrait aussi réduire les besoins d'épandage de sels, en limitant la vitesse de circulation à 10 km/h sur les rues résidentielles, par exemple.

Tant que collectivement nous acceptons de déneiger tout cet espace pour des automobilistes qui voyagent seuls au volant, que nous consentons à leur fournir massivement du stationnement gratuit en bordure de rues, nous les encourageons à persister dans leurs mauvaises habitudes, et nous resterons aux prises avec les innombrables visages de la pollution automobile, dont celle des neiges usées. Rue blanche ou rue noire, c'est là aussi un choix de société à faire.

## Références:

Drapeau, Jean-Pierre, «Après que la neige ait neigé», Franc Nord, nov-déc 90

Communauté urbaine de Montréal, Service de l'environnement, «Les contaminants toxiques et la station d'épuration de la CUM. Rapport synthèse 1989 et 1990», août 1991

Ministère de l'Environnement du Québec, «Politique sur l'élimination des neiges usées», 1988

Ville de Montréal, «Les avaleurs de tempêtes», 2e trimestre 1991

Ville de Montréal, «Plan directeur de la gestion intégrée des neiges usées — Plan d'action», fév 1990

Zinger, Irène, «Qualité des neiges usées et impacts de leurs déversements dans la région du port de Montréal» mémoire de maîtrise, École polytechnique, Université de Montréal, fév. 1985

# L'AUTOMOBILE DANS LE COLLIMATEUR MÉDIATIQUE

## LES MÉTÉOROLOGUES AVERTISSENT

« Il est impossible d'arrêter l'effet de serre ou le réchauffement de l'atmosphère, même si l'on arrêta demain toute la circulation routière et si l'on fermait les usines et les centrales énergétiques. Il y a tellement de gaz carbonique dans l'atmosphère qu'il est impossible d'éviter, quoi qu'on fasse, des hausses de température de 1 à 3 degrés Celsius au cours des prochains 50 à 70 ans. » Qui parle? Une poignée d'écologistes alarmistes? Non: une assemblée de quelque 100 météorologues, climatologues et experts de 15 pays, réunis en Conférence internationale sur l'effet de serre, en septembre dernier, à Copenhague. Pour le météorologue danois Bennert Machenhauer, « la crainte de l'effet de serre n'est pas exagérée comme on l'a prétendu ces derniers temps. » (Tiré de: Le Devoir, 20 septembre 1991)

## UNE PÉTROLIÈRE LORGNE L'AMAZONIE

Le Pérou connaît une dette nationale écrasante et aimerait bien voir sa production de pétrole brut passer de 118 000 à 193 000 barils par jour, comme il y a dix ans. C'est pour cette raison que son président Fujimori est très tenté d'accéder au désir de la Texas Crude américaine d'utiliser un million d'hectares en Amazonie pour y faire du forage.

Les trois quarts de la zone convoitée empiètent sur la réserve naturelle de Pacaya-Samiria, déclarée « zone réservée » depuis un demi-siècle, et abritant 150 espèces de mammifères et reptiles, 500 sortes d'oiseaux, 1 million de sortes d'insectes, 4000 variétés de fleurs et... quelque 50 000 autochtones vivant

de chasse et de pêche. 50 000 autres personnes dépendent actuellement des récoltes commercialisées de cette zone. La zone convoitée couvre 3 % de la surface de l'Amazonie péruvienne.

La Texas Crude envisage un investissement d'environ 40 millions de dollars en sept ans, alors que les experts estiment que le capital naturel de la réserve représente 2 milliards de dollars, et que sa seule production de poisson se chiffre à 26 millions de dollars par an. La forêt amazonienne contribue également à ralentir l'effet de serre, en puisant du gaz carbonique présent dans l'atmosphère. (Tiré de: Le Devoir, 31 juillet 1991)

Rappelons aux automobilistes que lorsqu'ils font le plein chez Esso, propriétaire de Texaco, ils prennent du même coup leur part de responsabilité dans les projets de cette pétrolière en Amazonie.

## 60 % DES GENS INTERDIRAIENT L'AUTO

Un sondage révèle que 60 % des Canadiens interrogés approuveraient une loi qui interdirait, un jour sur deux, l'accès au centre-ville en automobile. Plus de la moitié des répondants croient que des lois sont nécessaires afin de pousser les gens à utiliser le transport en commun au lieu de l'auto pour aller travailler.

Pendant les journées où ils ne pourraient pas se servir de leur voiture, 55 % des gens ont dit qu'ils utiliseraient le transport en commun, 19 % pédaleraient, 16 % marcheraient et 15 % co-voiturleraient ou resteraient chez eux.

L'étude, commandée par le ministère de l'Énergie du Canada, a été réalisée par Thompson Lightstone de Toronto. Les résultats en ont été obtenus par la Presse canadienne par le biais de la Loi sur l'accès à l'information. (Tiré de: La Presse, 29 mai 1991)

## TWENTY FIVE TONS OF WASTE PER CAR

Every time a car is manufactured, at least 25 tons of garbage are produced in the process; everything from excess steel to residues created by the formation of the steel metal parts that remain after the various components of the car are cut out, as well as the residues left over from the various petroleum products needed for cars.

"The millions of tons of domestic garbage produced yearly, is very minor compared to the amounts of material wasted by the automobile industry", declared Harald Knisch, who wrote a report for the Institute of the Environment in Hamburg, Germany. (Source: La Presse, Oct. 15 1990)

tions de survivants de la guerre. (Tiré de: La Presse et Le Devoir, 10 octobre 1991)

## CELLULAR PHONES

The use of cellular phones while driving a car increases the risk of accidents by 30 % according to a study carried out by The National Public Services Research Institute, based in Landover, Maryland.

Over 6 millions are presently in use in the United States and it is estimated that the number will raise 20 million by 1995 and 50 million by the end of the decade.

A proposed solution: rather than using hand held phones, the popularization of hands-free phones and counting upon drivers to use their common sense by not having stimulating conversations while driving. (Source: The Gazette, Oct 5, 1991)

alors qu'en Amérique, on préfère encore les normes, pourtant moins capables d'obtenir des résultats rapides. Notez ici que l'utilisation d'une « essence propre » pour les autos ne solutionnerait en rien les autres problèmes reliés à la circulation, notamment la congestion.

## TRANSIT IN CANADA, A GREENPEACE REPORT

L'utilisation du transport en commun a diminué partout au Canada depuis 1985... le nombre de voitures par famille y a presque doublé depuis les années 60... dans le monde, l'industrie construit 48 millions d'automobiles neuves chaque année, plus d'une voiture neuve par seconde... les véhicules motorisés constituent la plus importante source de pollution de l'air et l'une des principales causes de smog urbain, d'ef-



FUCK CARS!

## VOLKSWAGEN À AUSCHWITZ

Le constructeur automobile Volkswagen (VW) a recouru abondamment aux détenus des camps de concentration nazis comme main-d'œuvre servile pour les camps de travaux forcés de l'usine, selon une équipe d'historiens allemands, sous la direction du professeur Hans Mommsen, de l'université de Bochum, au terme de cinq ans de recherche pour le compte du constructeur.

Près de 80 % de ses 16 000 ouvriers à l'époque étaient prélevés d'office dans les camps de concentration. VW employait aussi des prisonniers de guerre soviétiques. Ferdinand Porsche, inventeur de la « Coccinelle » présenta son prototype en 1938, mais l'usine spécialement construite pour ce modèle fut convertie à la production d'armes. Elle donna naissance à une firme automobile de premier plan après la guerre.

VW exclut de verser des indemnités individuelles à d'anciennes victimes, mais débloquera quelque 7 millions de dollars à des associa-

## TAXE SUR LE CO<sub>2</sub>

Très simple: pour diminuer la pollution industrielle, faites payer les pollueurs. La Suède a établi, en janvier 1991, une taxe sur les émissions de CO<sub>2</sub> dans l'aviation, le CO<sub>2</sub> étant la première cause du réchauffement global. Cette taxe s'ajoute aux taxes déjà en vigueur depuis 1989 - sur les émissions d'oxydes d'azote et sur les hydrocarbures, causes des pluies acides. Résultat: le premier transporteur aérien suédois, la Linjeflyg AB, vient de mettre au point une technologie réduisant les émissions d'hydrocarbures de 90 %! On prévoit que la taxe, qui s'applique aussi aux industries énergétiques et au transport terrestre, réduira les émissions polluantes en Suède de 10 à 20 % du total en dix ans. La Suisse et la Norvège envisagent des taxes similaires et l'idée fait son chemin au niveau de la Communauté européenne. (Tiré de Time, 22 avril 1991)

On voit ici un bel exemple de l'efficacité des taxes comme outil environnemental. Les pays européens recourent volontiers à cet outil,

fet de serre et de pluies acides... l'utilisation de l'auto favorise l'étalement urbain qui détruit les terres agricoles et les régions naturelles.

Après ces constats navrants, le rapport de Greenpeace étudie le cas de quelques grandes villes canadiennes. Le cas de Montréal fera partie d'un rapport semblable à paraître en mars prochain. Greenpeace y va ensuite de 15 recommandations pour solutionner l'impasse: cesser de construire de nouvelles routes augmentant la capacité de la circulation automobile, investir dans le transport en commun, coordonner les systèmes de transport public entre eux, se servir de taxes, sur le stationnement par exemple, pour changer les comportements, aménager des réseaux piétonniers et cyclables, resserrer le tissu urbain et protéger les terres agricoles contre l'étalement urbain. Souhaitons que Claude Ryan trouve le temps de méditer là-dessus...

Le rapport « Transit in Canada » (en anglais) est disponible chez Greenpeace au 933-0021.

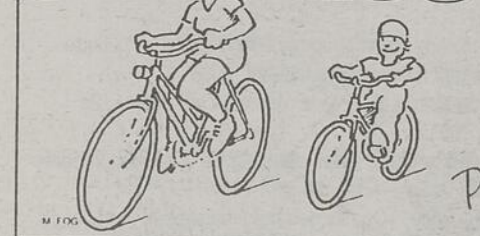
Recherche:  
Claire Morissette

### STACYCLE À VENDRE

Le Monde à bicyclette vend un Stacycle de 4 places pour stationner les vélos. Les intéressé-e-s rejoignent Tarek au 844-2713. Prix à discuter.

Un environnement sexiste, ça se nettoie. As-tu envie de mieux vivre? Téléphone au COLLECTIF MASCULIN CONTRE LE SEXISME, 257-9085. Fernand

8 510 259



...PERSONNES ROULENT À VÉLO AU CANADA

Pour tout le monde pour la vie!  
PARTICIPATION

# L'essence propre: Sans plomb, mais avec manganèse...

**Christian Boulais**

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (AQLPA)

L'«essence propre» qu'ils disaient. Sacré marketing. Quand on sait que la combustion de l'essence par les automobiles est une source majeure de la contamination de l'atmosphère au Canada: 50 % du monoxyde de carbone, 15 % du bioxyde de carbone, 26 % des oxydes d'azote et en gros 37 % des composés organiques volatils, qui comprennent des agents cancérigènes. L'auto contribue aussi, mais faiblement, à l'introduction de HAP et des dioxines et furannes dans l'environnement. Et ne parlons pas des émissions des industries qui soutiennent la construction ou l'utilisation des autos. Ça risque d'être laid.

Pourquoi «essence propre»? Parce que dorénavant, depuis le 1er décembre 1990, les raffineries ne doivent plus ajouter de tétraéthyle de plomb à l'essence destinée aux autos. Ce composé servait à protéger le moteur en absorbant l'explosion de l'essence dans le cylindre. La fin de l'essence au plomb au Canada qui est la source des

deux tiers de tout le plomb émis dans l'atmosphère est une bonne nouvelle pour la santé et l'écosystème. Mais par quoi remplace-t-on le plomb?

On sait depuis longtemps que le plomb est toxique. Il empoisonna les Romains qui s'en servaient pour faire leurs conduites d'eau il y a près de 1600 ans. Quand on l'a découvert pour son rôle dans l'essence en 1921, on ne pensait pas qu'il y aurait si vite autant d'autos dans le monde... Il devint de plus en plus évident depuis la fin des années 1950 que l'absorption de très faibles doses de plomb à long terme était un grave problème, causant des dommages au système nerveux nuisant au développement intellectuel et à l'activité motrice. Les fœtus et les enfants de moins de trois ans sont les plus vulnérables. Et on a découvert assez récemment que les niveaux de plomb dans le sang nécessaires

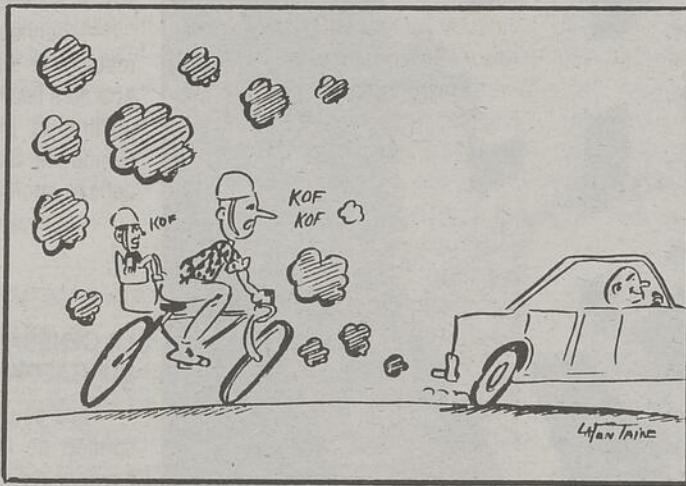
pour affecter la santé sont inférieurs à ceux que l'on croyait...

Pour enlever le plomb de l'essence, les pétroliers ont modifié la formulation en hydrocarbures de l'essence et ajouté, à la place du composé de plomb, un composé de manganèse, le MMT (prononcez: méthylcyclopentadiényle de manganèse tricarbonyle). La présence du MMT dans l'essence date de 1976, du début de la limitation de la quantité de plomb dans l'essence. Et, c'est en 1977 que les émissions de manganèse des automobiles ont été observées en quantités importantes. En 1984-1985, on estimait les émissions de

manganèse entre 211 et 518 tonnes par an pour l'ensemble du Canada, sur un total d'environ 1225 à 1500 tonnes, provenant à 70 % d'industries métallurgiques. Dans la mesure où l'essence avec plomb représentait alors près de 45 % des ventes d'essence, les émissions de manganèse devaient au moins doubler assez rapidement. Cependant, on n'atteindra certainement jamais les niveaux d'émissions du plomb qui ont atteint un sommet de 14 360 tonnes en 1973, en déclin constant depuis. On permet dans l'essence 43 fois moins de manganèse (18 mg/l), comparé à ce qu'on permettait comme quantité de

plomb quand sa limite était de 770 mg/l avant 1987. Ceci dit, le manganèse, est-ce mieux que le plomb? Certains scientifiques en doutent. Ce métal, qui est essentiel à la vie contrairement au plomb, peut causer des troubles du système nerveux du type de la maladie de Parkin-

son, s'il est ingéré en trop grande quantité, tel qu'on l'a observé chez les travailleurs de certaines industries. Le docteur Frank Labella, de la Faculté de pharmacologie de l'Université de Manitoba, est de ceux qui redoutent de mauvaises surprises. Il fait remarquer que le problème, avec nombre de produits potentiellement toxiques, c'est qu'on découvre un problème de santé ou d'écologie qu'on n'envisageait pas, parfois quinze ans au moins après le début de leur utilisation massive. Le service de l'environnement de la CUM mesure, depuis 1989, le taux de manganèse dans l'air ambiant et indique pour 1989 et 1990 une moyenne annuelle de 0,05 à 0,07 microgramme par mètre cube. L'Organisation mondiale de la santé recommande que des études épidémiologiques soient menées auprès des populations exposées à des concentrations moyennes annuelles de manganèse dans l'air des zones où elle dépasse 1 microgramme par mètre cube. Ainsi, nous mesurons à Montréal des niveaux environ 20 fois inférieurs à cette norme. Norme arbitraire toutefois, selon M. Labella. Le moins qu'on puisse dire: c'est à suivre.



## Le bon smog de chez nous

**Christian Boulais**

La qualité de l'air tend à s'améliorer depuis 20 ans, en ce qui concerne la plupart des polluants atmosphériques réglementés, sur le territoire de la CUM et ailleurs au Québec et au Canada. Il reste de la place à l'amélioration, et on ne connaît pas tout sur les menaces écologiques et sur la santé humaine que pose, dans l'air ambiant, la présence, de ces polluants et de nombreux autres composés, dont les aérosols acides. Toutefois, il y a un polluant réglementé dont la menace persiste, même à Montréal. À l'échelle des pays industrialisés, on considère que sa présence va continuer à prendre de l'ampleur. Il s'agit de l'ozone, principal constituant du fameux smog, bien connu à Los Angeles et à Athènes.

Ne pas confondre l'ozone «au sol» ou «troposphérique» avec l'ozone qui, dans la haute atmosphère, entre 12 et 25 km d'altitude, forme une couche qui protège les êtres vivants des rayons ultraviolets du soleil. Cet ozone-là, il est bien à sa place, mais malheureusement, il aurait tendance à dégarnir. On espère que les mesures d'élimination des gaz à l'origine de ce problème l'atténueront assez pour éviter la catastrophe, mais il y aurait beaucoup à dire à ce propos.

Donc l'ozone de la haute atmosphère dépérit et celui de notre air ambiant est régulièrement en concentrations bien au-dessus des niveaux naturels. Plutôt frustrant, d'autant plus que l'ozone polluant ne monte pas boucher les trous de la couche anti-UV. Ce gaz est présent naturellement dans l'air am-

biant, à des concentrations de 0,01 à 0,03 parties par millions (ppm), soit plusieurs centaines de fois en moins que dans la couche d'ozone. Ce qui fait augmenter le niveau de fond naturel, c'est l'émission dans l'air de quantités importantes de polluants nommés oxydes d'azote (NOx) et «composés organiques volatils» (COVs).

### LES SOURCES D'OZONE

Les sources de ces précurseurs de l'ozone sont diverses, mais l'automobile et les autres transports routiers contribuent évidemment beaucoup: 53 % des oxydes d'azote et environ 42 % des COVs leur sont attribuables, COVs qui comptent des cancérigènes potentiels (toluène, benzène, etc.). Les autos sont, en l'occurrence, la principale source de benzène, avec 61 % des émissions en 1985. Les industries (raffineries) et services (stations d'essence) liés à ces modes de transport en sont aussi des sources importantes.

C'est en été que les conditions de formation de l'ozone, qui sont assez complexes, sont réunies. Les NOx, les COVs et l'oxygène (O<sub>2</sub>) réagissent ensemble au rayonnement ultraviolet du soleil et forment l'ozone, qui est une molécule formée de trois atomes d'oxygène (O<sub>3</sub>). C'est un puissant agent oxydant.

### CONSÉQUENCES

De vastes régions en Europe et en Amérique du Nord sont affectées par l'ozone, qui peut être transporté par les vents sur de grandes distances, comme d'ailleurs ses précurseurs. Les régions rurales sont donc aussi affectées. En plus du

dézonage agricole, il y a maintenant l'ozonage agricole... Dans le sud de l'Ontario par exemple, on estime qu'il y a des pertes assez importantes de rendement des cultures, puisque l'ozone affecte la photosynthèse. De même, on le soupçonne de jouer un rôle important dans le dépérissement des forêts.

Au-delà des incertitudes sur l'impact écologique à long terme des niveaux d'ozone au-dessus des niveaux naturels, les NOx sont aussi responsables des pluies acides, et, dans les COVs, on compte des composés potentiellement cancérigènes.

### EFFETS SUR LA SANTÉ HUMAINE

La moitié de la population canadienne est souvent exposée durant l'été à des niveaux menaçants. L'ozone accélère le vieillissement des tissus biologiques. Évidemment l'effet est proportionnel à la dose. Des études sur des animaux et sur des humains en clinique, et qui comparent des populations, montrent que l'ozone en concentration très élevée (disons dix fois le niveau naturel) ou en concentration moins forte mais sur de plus longues périodes, cause des dommages au système respiratoire entraînant des pertes de capacité pulmonaire. Après exposition aux concentrations dommageables, l'organisme peut se défendre et se rétablir. Toutefois, une exposition répétée ouvre la voie aux dommages permanents. Bonne santé ou pas, tous sont vulnérables à l'ozone bien que la résistance peut varier selon les individus.

L'exercice physique accroît le danger lors d'expositions: les

cyclistes sont donc particulièrement exposés quand les niveaux d'ozone sont élevés. Quand la concentration d'ozone se maintient à au moins 0,08 ppm durant une heure, on estime être à un niveau néfaste pour la santé à court terme, surtout s'il se prolonge durant plusieurs heures. De tels épisodes, durant lesquels des niveaux deux fois supérieurs à 0,08 ppm ont été atteints, se sont produits à plusieurs reprises à Montréal au cours des années 1980. Remarquez qu'on n'a des données fiables sur ce polluant que depuis cette décennie. Au Canada, trois régions sont touchées régulièrement par de tels épisodes: la vallée inférieure du Fraser (Vancouver), le corridor entre Québec et Windsor, et la région de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Dans ces deux dernières régions, l'apport de polluants provenant des USA est important.

### ACTIONS TIMIDES


Un plan visant à faire en sorte que les épisodes de concentration d'ozone de 0,08 ppm durant une heure ne soient jamais atteints d'ici 2005 au Canada, et comptant sur des réductions de la part des Américains, a été proposé par le Conseil canadien des ministres de l'En-

vironnement, en novembre 1990. Ce plan vise une réduction des émissions canadiennes en 2005 de 10 % des NOx par rapport à 1985 et aussi de 16 % des COVs. L'objectif est très bien, mais les réductions visées peuvent être jugées timides.

Bien qu'il ait été approuvé en principe, ce plan n'a pas été adopté par les provinces. Et ses échéances ne sont pas sur le point d'être respectées. Néanmoins, on connaît la position du Québec face au problème du smog au début de novembre. À tout le moins, la CUM compte mettre en place, pour l'été prochain, un système permettant d'avertir la population par les médias, lorsque le niveau critique est atteint; les gens pourront alors agir en conséquence, soit éviter de trop respirer... et laisser leur «char» stationné...

Bien sûr, à Los Angeles ou à Mexico, c'est à coup de semaines qu'on respire de l'air dépassant les niveaux critiques, alors qu'ici, les seuils ne sont dépassés que pendant quelques jours par année. Est-ce une raison pour tolérer une croissance de l'ozone, qui s'ajoute à celle des aérosols acides, des dioxines de l'incinération des déchets, etc.?

## Amélioration naturelle de la vision



Sessions en groupe et en privé

**Robert Silverman**  
3689 Hutchison  
Montréal (Québec) H2X 2H4  
tél.: (514) 849-5596  
Instructeur formé par Janet Goodrich

# LA QUALITÉ-ÉQUIVALENT-BUNGALOW: Les avantages de la banlieue en... ville

**Yves Guérard et  
Nicole Giasson  
Adaptation:  
Louise Chartier**

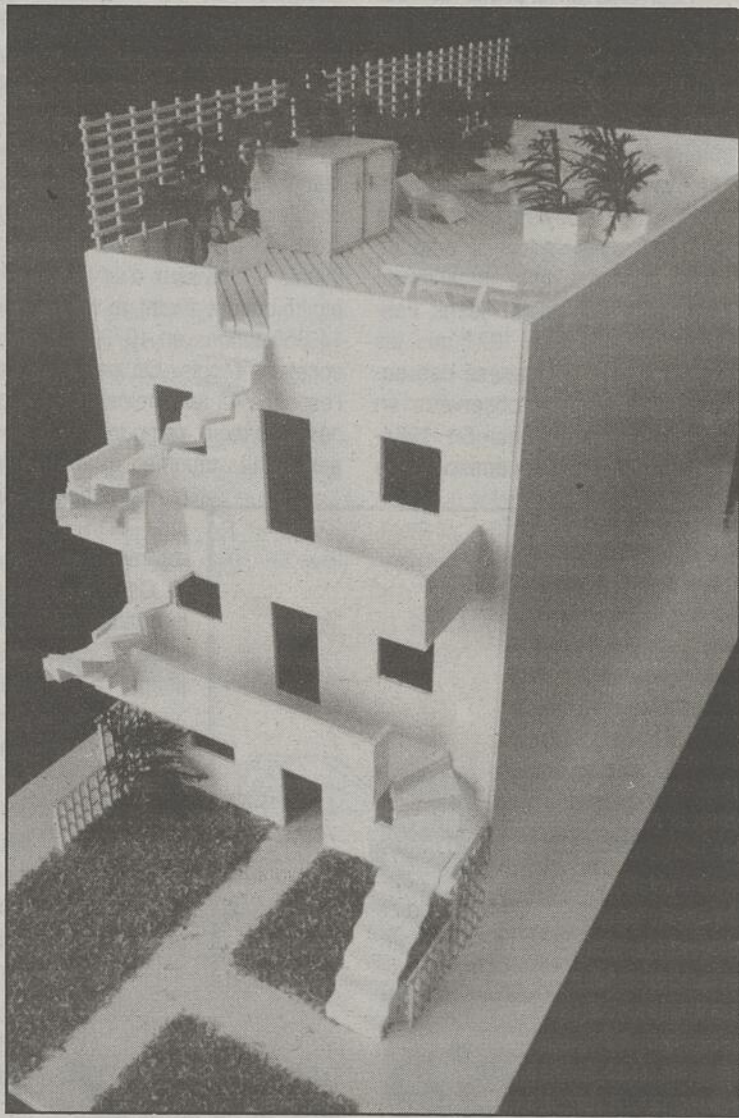
**S**elon le Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME), il est possible de créer en ville une qualité de vie équivalente à celle offerte par les bungalows de banlieue. Sous la direction de Yves Guérard, les étudiants d'un cours d'urbanisme à l'UQAM ont développé le concept «qualité-équivalent-bungalow» (QÉB) et proposé des solutions pour réhabiliter les villes centrales.

## CONCEPT

La qualité-équivalent-bungalow, c'est une formule permettant de hausser l'ensemble des qualités et avantages offerts par le mode de vie dans les logements de moyenne ou haute densité des villes centrales, au même niveau que l'ensemble des qualités et avantages offerts par la vie dans les bungalows des banlieues éloignées. Ceci redonnerait sa capacité concurrentielle à l'habitat urbain de haute et moyenne densité, et mettrait un frein à l'étalement urbain, grand responsable du gaspillage énergétique et des pollutions globales (voir *Le Monde à bicyclette*, été 1991 et automne 1991).

## FINANCEMENT

Le concept découle du principe qui veut que le mode de vie axé sur la trilogie auto-bungalow-banlieue profite actuellement de subventions massives qui le rendent artificiellement très attrayant. Il s'agit donc de



Éric Boutet, Serge Lapierre, Claudie Thibault, et Simon Trudeau ont réalisé, dans un cours à l'UQAM, un projet de réhabilitation d'un triplex du quartier Hochelaga-Maisonneuve en y aménageant un toit-terrasse.

re canaliser ces subventions cachées vers la réhabilitation de l'habitat urbain de haute ou moyenne densité. Le concept se financerait par un super fonds de un milliard de dollars par année alimenté par une taxe de 10 sous sur le litre d'essence et de diesel. De cette façon, on diminuerait l'attrait de l'un

tout en augmentant l'attrait de l'autre, permettant l'atteinte effective de l'équivalence.

La qualité-équivalent-bungalow est en fait une équation, une formule. Un train de mesures compensatoires (mesures fiscales et mesures d'aménagement) permet d'opérationnaliser le concept.

## ENQUÊTE

Une enquête a été réalisée par les étudiants pour évaluer l'importance et la composition de l'ensemble des mesures compensatoires nécessaires pour amener des familles de banlieusards à revenir habiter un logement de moyenne ou haute densité ou pour empêcher une famille citadine de fuir vers la banlieue.

Parmi toutes les interrogations, la principale demeure: «Pourquoi, en Amérique du Nord, les gens vont-ils habiter la banlieue plutôt que la ville centrale?»

Les réponses sont invariablement presque toujours les mêmes; c'est pour y retrouver:

- la tranquillité, moins de circulation automobile;
- une sécurité pour les enfants;
- des grands espaces, une cour pour les enfants, un stationnement;
- et surtout, l'accès à la propriété: disponibilité, prix abordables et faibles taxes.

En second lieu, les gens recherchent aussi:

- la luminosité et la ventilation intérieure;
- de grands appartements;

- l'intimité, pas de bruit des voisins, pas de crainte de déranger les voisins par le bruit des pas des enfants;

- moins de pollution;
- moins de criminalité;
- pas de congestion;
- un sous-sol qui remplace la cour, les jours de pluie.

Mais qu'arrive-t-il lorsque les enfants grandissent? Il apparaît évident que si les banlieusards n'aiment pas payer des taxes, ils trouvent toutefois qu'il manque de services publics dans leur patelin. À cela, des étudiants n'ont pas manqué de souligner les nombreux services qui, dans une ville comme Montréal, font partie intrinsèque de la qualité de vie:

- services publics: transports publics, cliniques et hôpitaux, etc.
- services culturels: institutions d'enseignement, salles de théâtre, de cinéma et d'exposition; les festivals et les événements culturels;
- services de divertissement; restaurants sur rue piétonnière, bars et autres lieux de rencontres, parcs, jardins et places publiques, La Ronde, le Stade olympique et les centres sportifs;
- la proximité de tout, en général.

## LA GÉNÉRATION DU «BÉBÉ BUNGALOW»

Tous ceux qui ont mortellement souffert de l'absence de tous ces services dans leur adolescence, prisonniers du bungalow paternel, quémandant un «lift» pour le moindre déplacement, comprendront l'empressement des étudiants à chercher des alternatives au bungalow à l'intérieur du concept de la qualité-équivalent-bungalow. Car en fait, si ce concept répond à un principe de réhabilitation des villes centrales pour une qualité de vie écologiquement soutenable, il répond également à un besoin d'une génération en pleine évolution, qui désire moins d'enfants, qui acquiert de nouvelles valeurs et s'oppose au gaspillage énergétique, au saccage de l'environnement et à l'abandon du patrimoine culturel. La génération du «bébé bungalow» est aujourd'hui adulte, et elle entend bien faire respecter son droit à sa propre qualité de vie, mais dans le respect du développement soutenable de l'espèce humaine.

## TRAIN DE MESURES D'AMÉNAGEMENT SOUHAITÉES PAR LES PUBLICS

Les mesures d'aménagement proposées par les étudiants ont été choisies en respectant les exigences écologiques de soutenabilité et les préférences des publics, d'après les enquêtes.

### De grand intérêt pour les gens:

- les toits-terrasses reviennent dans la majorité des cas; ensuite les intérêts sont partagés entre l'aménagement des cours, l'aménagement des ruelles en parcs semi-privés et l'insonorisation des logements.

### D'intérêt moyen:

- stationnements privés, stationnements sur rue réservés aux résidents riverains, voies réservées pour autobus, rues et quartiers piétonniers.

### D'intérêt moindre:

- puits de lumière, économies d'énergie, rues piétonnières, isolation.

### Autres intérêts:

- aménagement des rues et des cours d'école.

## TRAIN VARIABLE DE MESURES FISCALES SOUHAITÉES PAR LES PUBLICS:

- crédits d'impôt à la proximité (du domicile et du lieu de travail);
- crédits d'impôt à la densité (selon le type de domicile);
- crédits d'impôt à non-possesion d'un permis de conduire (parce que ces personnes, ou bien utilisent les transports en commun, ou rendent les autos plus efficaces par leur simple présence à bord);
- facilités offertes aux propriétaires et aux locataires des logements multifamiliaux pour faciliter l'accès à la copropriété divise;
- taux d'intérêt moins élevés aux acheteurs de logements QEB;
- facilités financières et administratives pour les constructeurs de logement QEB.

## PROJETS DES ÉTUDIANTS

Sur 25 travaux compilés, dix portent sur la réhabilitation de triplex déjà existants; un seul étudie un concept de triplex neuf; dix portent sur le cottage en rangée; un seul sur le cottage détaché.

Deux travaux portent sur des immeubles à logements multiples; un sur l'ensemble d'un quartier. La prédominance du triplex et du cottage exprime bien des besoins réels, comme la réhabilitation des quartiers de triplex de Montréal; de plus, le cottage unifamilial de haute densité constitue un compromis soutenable pour une jeune famille moderne.

Le coût de la réhabilitation se situe aux environs de 10 000 \$ par logement.

## AVANTAGES

La mise en application du concept de la qualité-équivalent-bungalow présenterait de nombreux avantages: elle atténuerait la taudification et le nombre d'incendies criminels; elle multiplierait l'espace de loisir familial disponible; elle permettrait aux citoyens d'augmenter leur accès permanent à l'air libre. Il y aurait possibilité de reverdir la ville et de fixer le CO<sub>2</sub> par l'emploi de vignes sur les garde-fous des toits-terrasses et par la plantation massive d'arbres dans les ruelles et le long des rues; il en résulterait une climatisation naturelle très efficace des maisons et même globalement de la ville, ainsi qu'une purification de son air.

Mais surtout, le prestige redeviendrait le propre de la maison de ville, donnant un puissant coup de main à la spontanéité du développement soutenable. La transformation des toits et des ruelles en jardins (aménagement léger) donnerait à nos villes centrales un petit air «jardins de Babylone» qui ferait oublier les deux siècles de disgrâce des villes centrales. L'effet de serre va réchauffer le climat, notamment celui des villes centrales; nous aurons alors le choix entre fuir le problème en banlieue, et ainsi contribuer à l'exacerbation; ou faire face, en rafraîchissant nos villes par le verdissage des toits et des ruelles, et ainsi contribuer à solutionner le problème. La qualité-équivalent-bungalow est une façon d'opérationnaliser la seconde alternative.

**VÉLO MAG**  
Le seul et unique magazine couvrant les actualités cycliste québécoises et internationales

**1 an = 21,50 \$** 20% D'ESCOMPTE SUR LE PRIX EN VOSQUE (TPS INCLUSE) **2 ans = 40,50 \$** 25% D'ESCOMPTE SUR LE PRIX EN VOSQUE (ÉCARTER LA TVA)

OUI, JE DÉSIRE SOUSCRIRE UN ABONNEMENT DE 1 AN  DE 2 ANS  À VÉLO MAG

IL S'AGIT D'UN RÉABONNEMENT No d'abonné  F  H

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_ No de téléphone \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_ App. \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

Province \_\_\_\_\_ Pays \_\_\_\_\_ Code postal \_\_\_\_\_

CHÈQUE  MASTERCARD No de carte \_\_\_\_\_

MANDAT POSTAL  VISA Date d'expiration \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_ Date de naissance (an - mois - jour) \_\_\_\_\_

**VÉLO MAG** 3575, boul. Saint-Laurent, bureau 310, Montréal (Québec) H2X 2T7 (514) 847-1990

La réforme du ministre Ryan, adoptée le 20 juin dernier, tombait certes plutôt mal. Mais regardons si le désengagement montréalais n'était pas déjà amorcé, entre autres au plan financier... De plus, nous devons analyser les faits et gestes de l'Administration dans sa propre sphère de compétences avant de multiplier les accusations dans une seule direction (ex.: le gouvernement).

Maintenant, nous devons malheureusement trouver des solutions à très court terme à cette crise, en exigeant que les élus en fassent la priorité numéro un et en faisant appel à la mobilisation des citoyens et des groupes montréalais pour sortir l'Administration de son inertie et de sa torpeur chronique. Autrement, les Montréalais connaîtront inévitablement dès l'année prochaine une baisse importante de leur qualité de vie, tant en termes de compétitivité économique que de justice sociale ou de qualité de l'environnement.

#### UNE RÉALITÉ QUI TRAHIT LE DISCOURS

Comment se fait-il que l'équipe du R.C.M., qui a été élue à deux reprises sur une plate-forme privilégiant le transport en commun et l'environnement, a pu laisser concentrer autant de pouvoirs à un comité exécutif qui accumule les maladresses dans ce domaine précis depuis 1987?

Si nous nous attaquons directement à l'administration Doré, ce n'est pas parce que les autres municipalités de l'agglomération sont exemptes de tout blâme, mais simplement parce que c'est celle qui s'est le plus évertuée à faire de cette question une priorité, afin de séduire les clientèles du transport en commun et des groupes écologistes.

#### FINANCES MUNICIPALES MONTRÉALAISES

Dans l'opposition qu'elle livrait jusqu'en 1986 à l'administration du maire Drapeau, à l'hôtel de ville, l'aide parlementaire du R.C.M. soutenait qu'on devait investir davantage dans le transport en commun à Montréal. Portée au pouvoir, comment a-t-elle traduit ses intentions?

C'est dans le Rapport financier de la ville de Montréal, incontestablement, que nous trouverons ces informations. L'année-charnière est celle de 1986, avant la fin de laquelle l'administration actuelle fut portée au pouvoir pour la première fois. Ainsi, voyons de plus près l'évolution des postes de dépenses les plus importants pour fin de comparaison:

#### Hausse de certains postes budgétaires (1986-90)

Dépenses globale	23 %
Transport en général	12 %
Transport en commun	1,3 %
Administration générale	49 %

Bref, les engagements financiers envers le transport en commun ont non seulement évolué en dents de scie depuis 1986, ils n'auront que stagné jusqu'ici. Quant à l'administration Drapeau, entre 1982 et 1986, il ressort de l'analyse que l'évolu-

## LES AUTORITÉS MONTRÉALAISES SONT-ELLES EN TRAIN D'APPROFONDIR LA FOSSE DU TRANSPORT EN COMMUN À MONTRÉAL?

Les nombreuses tergiversations de l'administration montréalaise, sinon sa négligence grossière depuis les cinq dernières années, nous conduisent à une crise sans précédent dans le dossier du transport urbain, une crise qui s'achemine vers la catastrophe.

tion des dépenses globales a été de 21 %. Donc, à peu près au même rythme d'une administration à l'autre, contrairement à ce que certains laissent croire par ailleurs.

Ce qui est le plus stupéfiant, c'est que l'administration Drapeau, sur un même nombre d'années (quatre ans) haussait ses contributions de 15,6 % au chapitre du transport en commun, contre un maigre 1,3 % pour l'administration actuelle. Nous en sommes estomqués. Malgré des promesses, de multiples rondes d'études et de consultation, il s'agit là d'une baisse (en termes réels) considérable du financement local.

#### RÉGLEMENTATION MUNICIPALE ET STATIONNEMENTS

Encore là, l'administration montréalaise a trompé la population en se déchargeant sur d'autres intervenants (banlieues, gouvernement du Québec) de la responsabilité de problèmes tels que le niveau de circulation et de congestion des grandes artères de Montréal, par conséquent de la baisse de la qualité de l'air et de la diminution de fréquentation du transport en commun urbain. Certains leviers échappent, il est vrai, à Montréal (ex: autoroutes). Mais qui détient les pouvoirs de réglementation relatifs à l'implantation des nombreux parcs de stationnement, sinon la Ville elle-même?

Seulement cette année, nous savons qu'au moins trois parcs de stationnement importants ont été autorisés par le Comité exécutif dans le périmètre de stations de métro du centre-ville: Berri-UQAM, Beaudry et Papineau. Dans ce dernier cas, les élus se sont même fait dire par leurs fonctionnaires que cela ferait un bon stationnement incitatif! Pendant ce temps, un autre (vrai) stationnement incitatif (Henri-Bourassa) était fermé par les autorités.

Cette incohérence se double d'une autre démarche qui a lamentablement échoué à ce jour, que la Ville a initiée mais dont elle viole elle-même l'esprit et la lettre: le Plan directeur d'aménagement et de développement. Adopté en 1990, ce document ne contient pas moins de trous que le fromage gruyère! Tout en se déclarant résolument engagée à réduire le stationnement au centre-ville, Montréal se montre incapable de contrôler la situation.

Ainsi, selon des sources non contradictoires, la Ville aurait bien failli ne pas fermer le stationnement du square Berri en 1990. Dans l'ensemble, contrairement aux engagements, la superficie des espaces de stationnement au centre-ville a continué d'augmenter, et le taux d'occupation de ceux-ci encore plus rapidement entre 1982 et 1988. À ce moment-ci, il règne toujours une anarchie complète qu'alimente

allègrement (par ses décisions à huis clos) le comité exécutif de la Ville.

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE...

Depuis au moins trois ans, la Ville se traîne lourdement les pieds dans le dossier des voies réservées aux autobus à Montréal, au risque d'une détérioration accrue du réseau de surface de la S.T.C.U.M. Deux sources d'information distinctes et dignes de foi (S.T.C.U.M.) nous révèlent que Montréal s'opposait même au projet R-BUS 505 sur Pie-IX. On allègue que seule la présence du président, monsieur Robert Perreault, au comité exécutif de la Ville (éconduit par la suite, en novembre 1990) aurait permis la réalisation du projet.

Quand la S.T.C.U.M. a fait la demande de maintenir l'an dernier les

techniques encore plus poussées.» C'est pour le moins curieux lorsqu'on connaît l'extrême simplicité de ces trois couloirs, d'autant plus qu'ils étaient déjà en opération.

Il y a encore au moins quatre projets «sur la glace» à Montréal, qui font l'objet d'une résistance active de la part des fonctionnaires et de certains élus municipaux: Côtes-des-Neiges, Jeanne-Mance/avenue du Parc, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Papineau/de Lorimier et, depuis peu, René-Lévesque. Or, ces projets apparaissent menacés plus que jamais avec le chantage actuel. Nous n'irons pas jusqu'à supposer que cela est orchestré!...

#### ... ET DÉTÉRIORATION DU RÉSEAU DE SURFACE

Montréal profitera-t-elle, pour reléguer aux calendes grecques investissements nécessaires et plan



À quand d'autres voies réservées pour autobus comme celle sur Pie-IX?

voies réservées en bordure des axes Henri-Bourassa, Sauvé et Crémazie, le projet n'enchantait guère la Ville. Ces voies, initiées à l'instigation du ministre québécois des Transports, visaient d'abord à alléger le fardeau des travaux de réfection de la Métropolitaine au printemps 1990.

Suite à la requête de la S.T.C.U.M., tout ce que Montréal a trouvé à répondre aurait été quelque chose comme: «Nous attendons, car il faut faire des études

de relance, du budget 1992 de la S.T.C.U.M., «grâce» à l'adoption du projet de loi 145 en juin dernier? Des statistiques inquiétantes sur le matériel roulant de la société de transport vouent celui-ci à une dégradation accélérée par rapport aux autres agglomérations nord-américaines.

Avec un parc de véhicules qui dépassait 2000 autobus à la pointe des années quatre-vingt, la S.T.C.U.M. ne dispose plus que de 1656 autobus. Si Montréal devan-

çait toujours Toronto à ce chapitre en 1988, non seulement elle a reculé derrière la Ville-reine en 1990; elle est dorénavant dépassée par Washington, qui est en outre dotée de son métro, pour la première fois. Le plus gros problème est le vieillissement du matériel roulant. L'âge moyen du parc atteint 10,1 ans, le plus élevé des dix plus importantes sociétés de transport (contre un âge moyen de 7,9 ans). Montréal n'a enfin aucun véhicule articulé, ni tramway, ni «trolley»...

#### ENJEUX BUDGÉTAIRES 1992

Nous sommes actuellement dans une impasse budgétaire qui risque de compromettre sérieusement la mobilité de la communauté montréalaise dès l'année prochaine, sous plusieurs aspects. Dès novembre 1990, nous demandions déjà aux autorités montréalaises d'initier une réelle concertation afin d'éviter la crise dans laquelle nous sommes maintenant plongés, et dont on connaît les ingrédients: Loi 145, menaces de plusieurs centaines de mises à pied, réduction dramatique appréhendée du niveau des services de transport en commun pour 1992...

Nos appels répétés auprès de l'Administration sont restés lettre morte. On nous répondait qu'il fallait faire confiance à nos élus municipaux et que tout allait se régler. Nous n'avons plus du tout confiance et constatons l'échec cuisant de cette stratégie. Contrairement au maire Doré, nous ne sommes plus d'avis que le Gouvernement détient le monopole en matière d'irresponsabilité.

La détérioration du transport collectif en 1992 risque certes d'affecter la compétitivité économique de Montréal. Mais plusieurs groupes seraient particulièrement touchés par les décisions appréhendées des prochains jours. Tout d'abord, les femmes seraient particulièrement pénalisées, et ce, de deux manières: d'une part, en tant qu'utilisatrices majoritaires du transport en commun, d'autre part au niveau des pertes d'emplois annoncées pour la S.T.C.U.M. (en raison de leur faible ancienneté syndicale). Par ailleurs, les jeunes et les personnes âgées seraient également très touchés, en tant que grands utilisateurs du transport en commun.

#### UNE MOBILISATION URGENTE

Peu importe les coupables, l'heure est à l'urgence. Les politiciens ont été élus pour trouver des solutions, pour prévoir les difficultés, non pour les aggraver. Or, la situation risque plutôt de tourner à la catastrophe. La partie de bras de fer entre les municipalités et les syndicats risque d'être préjudiciable à la population.

Les citoyens ne peuvent plus espérer une solution providentielle à la crise. Ils devront harceler les élus municipaux en particulier le maire et son comité exécutif qui ont promis mer et monde ces dernières années sans jamais livrer la marchandise.

Les autorités montréalaises ont véritablement fait preuve de laxisme et de procrastination. Elles ont l'obligation de réparer les pots cassés et d'effectuer le virage urgent.

## UNE OUVERTURE SUR L'ÉNERGIE COSMIQUE

Françoise Billette

Le tantra est d'abord une rencontre avec soi-même, dans la conscience que l'expérience est individuelle. Il s'agit d'une attitude d'ouverture à développer pour permettre à l'énergie sexuelle de circuler à travers les sept chakras. Il s'agit d'admettre que chaque personne est responsable de sa sexualité et donc, de se détacher du concept que le partenaire doit nous mener à l'orgasme. Le tantra implique l'abnégation de l'ego, un abandon à être, dans un état d'accueil et de confiance totale. Il n'y a pas de technique à utiliser et pas de but à atteindre, à l'intérieur de chaque rencontre.

Le tantra s'expérimente dans une relation individuelle avec un partenaire. Les énergies s'attirent et le rapprochement se vit à travers une ouverture au niveau du chakra du coeur. Cette ouverture se développe par la respiration à l'unisson à partir de l'énergie des chakras sexuels des deux partenaires avec ou sans pénétration. J'avais depuis dix ans le livre de Margo Anand, *Le Chemin de l'extase*, dans ma bibliothèque et je n'arrivais pas à le lire d'un couvert à l'autre. Je sentais la richesse de cette oeuvre avant-gardiste, mais j'avais besoin d'être initiée pour pouvoir l'intégrer et

mieux la comprendre.

Une synchronicité magique m'a permis de suivre le stage de tantra animé par Margo Anand, Carlo Kosha Pati, Liliane Cané et Robert Baillod dans les Laurentides en août.

Le stage m'a permis d'ouvrir mon coeur à la rencontre avec un Shiva qui venait vers moi; je lui écris quelques semaines plus tard :

Toi qui me fais l'amour à distance

Toi qui m'inities au sky dancing

J'aime sentir ta chaleur

J'aime goûter ton odeur

Tu ravives tous mes sens

Shiva tu es en moi.

C'est avec humilité que je me permets de transmettre ma compréhension du tantra, car je me considère comme une novice qui entre dans cet univers tantrique. Toutefois je poursuis mon témoignage, car je me suis transformée depuis cette expérience.

Je poursuis à la maison, chaque matin, la méditation brève (enregistrée sur cassette) qui favorise l'ouverture des chakras.

Une métamorphose

s'opère en moi

un changement de paradigme

s'impose en moi

une ouverture à la rose

qui tend les bras.

Ce stage m'a confirmé que le

tantra n'est pas une thérapie pour guérir les femmes frigides ou les hommes qui souffrent d'éjaculation précoce. Le cheminement tantrique s'adresse à la santé et à l'émergence du plaisir qui est latent à l'intérieur de chaque femme et de chaque homme. Le tantra s'écarte des relations de pouvoir de type sado-masochiste qui s'inscrivent encore trop souvent dans les rapports hommes-femmes.

Le tantra évoque la vie fantasmagique de chacun à travers des jeux de rôles: animaux, yin et yang (composante féminine réceptive et composante masculine active dans le service à l'autre).

Le tantra est une célébration de l'être à travers l'éclosion de l'énergie sexuelle.

«Le tantra véritable est amour, prière, relâchement du coeur. Transformez complètement votre approche. Jouez, dansez, chantez avec votre partenaire, sans penser au sexe. Abandonnez-vous. L'amour naîtra de cet abandon. Alors vous découvrirez que vous faites l'amour, sans agir, sans faire. Cela se passe spontanément, vous êtes possédés par quelque chose qui vous dépasse. Cela sera votre première expérience tantrique. En chantant, en priant ensemble, vous entrez dans un espace nouveau. Vous ne savez même pas quand, ni comment, vous avez commencé à faire l'amour. Alors laissez-vous aller dans le chaos, le non-contrôle. Cela vous fera peur. Ce lâcher-prise sera comme la mort. N'écoutez plus le mental qui contrôle. Perdez-vous hors de l'espace et du temps.»<sup>1</sup>

«Le tantra n'est pas un assemblage de techniques ou de croyances ésotériques compliquées. Le tantra commence avec nous tels que nous sommes, ici et maintenant, avec notre désir de mieux nous connaître, d'ouvrir notre coeur à la joie d'aimer et de mieux comprendre d'apprécier notre sexualité — source de vie et d'extase. Le tantra enseigne que tout dans la vie, même le plaisir des sens, peut être découvert d'une manière joyeuse et consciente.

«Le tantra est une science de l'amour basée sur l'unicité corps/conscience. Le tantra prépare l'homme et la femme à atteindre dans les moments de leur union une fusion des corps, du coeur et de l'esprit dans l'état de l'extase. C'est ce que nous appelons «sky dancing»: danser dans le ciel. Le tantra nous enseigne le respect de l'acte sexuel en tant que rencontre sacrée qui provoque l'expansion de la conscience-énergie. Le tantra enseigne que chaque être humain dispose d'un circuit qui fonctionne selon certaines lois. C'est la connaissance et la maîtrise de nos circuits énergétiques et leur connexion depuis la racine (centre sexuel) jusqu'à la couronne (cerveau/3<sup>e</sup>oeil) qui permet de vivre l'orgasme comme expérience vibratoire énergétique qui peut être canalisée et transformée en extase.»<sup>2</sup>

### Références:

<sup>1</sup> Margo Anand, *Le Chemin de l'extase*, Editions Albin Michel, 1981.

<sup>2</sup> Dépliant d'information du Centre Castelnau, 7399 Saint-Laurent. Tél: 273-2434.

## New Advanced Sex for the New Age

Bob Silverman

HARMONIZING YOUR INNER MAN AND WOMAN

Have you ever heard of Margo Anand. She seems to have the world's best and most unusual job. Margo is a tantric sex teacher. She conducts tantric seminars and I had the good fortune to have taken one in Quebec this summer. She is a passionate, totally committed pioneer and teacher. She recently stated in *Dimensions*, an alternative health magazine in Toronto: "I live in a world of tantra. That is all I live in. I'm criss-crossing the world and creating the tantric subculture, and it's growing into a bigger and bigger wave" Why don't you join us in the water?

For 15 years Margo explored the great traditions of ecstatic sexuality. She discovered and developed a unique path to sexual ecstasy she calls High Sex. It is this path that she teaches as a complete practice in her new book, *The Art of Sexual Ecstasy*. These ideas and practices emerged through her studies of various traditional and innovative sexual practices in the East and in the West, on three continents. Margo writes: "Far from being complex and esoteric, High Sex is a simple, step-by-step process that is accessible to anyone who wants to find a gentle and conscious way of bringing the spirit back into sex, of honoring sexual union as a bridge between body and soul."

### HIGH SEX

High Sex takes the experience of orgasm to a new dimension — a dimension in which genital orgasm is only the beginning. It inspires you to explore the full capacity of orgasm, culminating in ecstatic body-to-body and soul-to-soul communion. It is an experience of the whole body, the whole being. The path of High Sex helps your body to be free of tensions, your heart to be trusting and open, and your mind to develop such psychic skills as visualization, imagination and meditation. When the integration has taken place, you are ready for a new, qualitatively higher sexual experience in which physical pleasure becomes a delight of the heart and an ecstasy of the spirit.

The course on sexual ecstasy that Margo Anand has developed teaches us to contain the energy charge that erotic arousal generates, which is normally concentrated in the genitals, and to consciously redirect it, via the inner flute, through the body using subtle channels that are comparable to the meridians of acupuncture. When this energy reaches the heart and head, a whole range of peak experiences becomes available. Orgasm is experienced as ecstasy, pleasure floods through every pore of your body, your heart dances with delight, you feel contentment and peace, and your energy is expanded beyond the boundaries of your body and soul.

One of the most original and fascinating teachings of Margo Anand's approach is her concept that in each man there is an inner woman and in each woman there is an inner man. "From the perspective of High Sex, a balanced relationship between a man and a woman, based on love and intimacy, begins with the harmonization of these two polarities within oneself".

During the tantra weekend, for a period of two hours, the men wore a dress and carried a purse while the women all wore pants. I found it to be an overpowering experience. The whole of chapter eight is dedicated to this theme. I put on Françoise's dress and tried to enter into her thought processes. "I tried to juggle my time between the hospital, my home office, the daycare center and looking after my three year old daughter." We try to imagine the inner man and woman we all have. For as Nicholas Berdyaev said: "The union of the sexes is four-membered rather than two-membered; it always means the complex union of the male element of one with the female element of the other, and of the female element of the first with the male element of the second. The mystical life of the androgyne is realized not in one bisexual being but in the quaternary union of two beings." Or as Jesus said in the Second Epistle of Clement, when asked at what moment the Kingdom would come: "When the two shall be one, outside like the inside, the male with the female, neither male nor female".

We learn from Margo Anand that men have a sexual thought on an average of every three minutes and women every six minutes. She tells us that it is most natural for men, and above all women, like herself, to have several partners.

We learn about genital geography and genital massage techniques. We learn exercises for erotic control and stimulation like the PC pump, sexual breathing and pelvic rocking. I found out that, when parents practice tantric lovemaking, their children sense it and become happier and more creative. Tantric lovers are more likely to switch jobs to those they like more.

And, if you continue reading this beautifully illustrated book, *The Art of Sexual Ecstasy* and its 450 pages, and practice the lessons and exercises with your partner(s) regularly, you will reach the peak, which is "The Advanced Infinite Cycle", where the energy circulates in a circular fashion as illustrated here between the woman and the man and you become one. Then, "there is only the experience of ecstasy".

"May your life be the reflection of the Ecstatic one within."

May this Ecstatic One be the instrument of love without end."

Margo Anand, *The Art of Sexual Ecstasy*, Jeremy Archer Press, Los Angeles 1989  
Further Information: Centre Castelnau, 7399 St-Laurent, Montreal. Tel: 273-2434.

## Bénévolez l'hiver, au Monde à bicyclette

L'hiver, on pédale moins, mais on travaille toujours autant, au Monde à bicyclette. Documentation, levée de fonds, correspondance politique, campagne pour le transport en commun, etc.

FAITES VOTRE CHOIX, ET BIENVENUE!

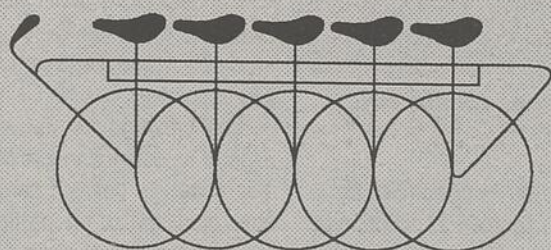
**"Monde à Bicyclette"** 844-2713

## Faites plaisir à un-e ami-e.

Offrez-lui des cartes postales du Monde à bicyclette pour les Fêtes!

1 \$ chacune ou une douzaine pour 10 \$

## Pédaler au travail



Une brochure gratuite, qui renseigne employés-es et employeurs-ses sur les avantages du cyclisme pour le trajet maison-travail, et les façons d'accomoder les cyclistes sur les lieux de travail. Demandez-en pour tous-tes vos collègues.

Le Monde à bicyclette

844-2713

(Also available in English)

# Is Ecofeminism Flaky?

Martha Brooks

Those of you who thought you could save the planet by holding hands and chanting, watch out. In *Finding Our Way* Janel Biehl warns us that equating ecology with religious ritual could lead the environmental movement astray.

She has taken upon herself the thankless task of sounding the voice of reason, a process, she says in the introduction, she often found painful.

Her charge is that ecofeminism has become irrational and incoherent. It "situates women outside Western culture" and identifies with a mystified notion of nature, says Biehl.

This could be dangerous, she says because equating women with nature could throw the women's movement right back to fertility cults where a woman's value was determined by the number of children she could produce.

The ideas of interconnectedness and immanence, she says, are also misleading since such ideas could get us stuck in the never-never land of inner transformation where we will forget our social responsibilities. She distrusts mysticism and mythopoesis as much as she distrusts beliefs in a deity. They are "major obstructions in trying to arrive at the truth and reality of the human condition". She believes that the "magico-spiritual" and the political cannot coexist, and that rational thought will be dislodged by beliefs.

The introduction of "magic, goddesses, witchcraft and privileged quasi-biological traits" into the feminism movement is regressive, says Biehl.

Harkening back to Neolithic times, goddess religions and gynocentric societies keeps women from action that could make a political difference. Besides, replacing a male deity with a female one, or a transcendental god with an immanent goddess, or priests with priestesses makes little difference. All are based on tenuous belief systems — often hierarchical — that leave them open to exploitation.

"The goddess's breast can be a

symbol of sustenance — or it can be a symbol of dependency on consumer culture. The goddess's natural cycles can be a symbol of continuity — or one of doomed fatalistic helplessness in a society pervaded by the market. Appeals to 'interconnectedness' and 'oneness' may be means to foster our interdependence — or become excuses to suppress dissent and mute genuine class, ethnic, and social differences", writes Biehl.

Heinrich Himmler, head of the Nazi SS, was a biocentrist with a love for nonhuman nature who detested the killing of animals, points out Biehl.

Biehl wants people to think for themselves. As an alternative to the rehashed canons of the past, she proposes the model of social ecology as developed by Murray Bookchin in *Ecology of Freedom*. Bookchin, an ecologist with roots in the Russian anarchist movement, posits an ethic based on dialectical naturalism which does not assume "the presence of a spiritual principle apart from nature's own self-evolving attributes to explain either inorganic or organic existence". It is a "dynamic process that impels self-development", and grounds first nature, or human consciousness, in second nature, or nonhuman nature. Free from hierarchy and exploitation, humanity would no longer be divided against the nonhuman world, but would cooperate with it to bring about free nature.

Like Bookchin, Biehl upholds the Greek model of the "polis", the public realm where disputes can be resolved through "rhetorical conflict of ideas rather than through violence".

She exhorts women to come out of the private realm or "oikos", (meaning household) and join the men in the construction of the polis.

The weakest part of Biehl's book is her total reliance on Bookchin for the resolution of social problems. It is difficult to apply his ideas holus bolus to the women's movement and its place in ecology. Special allowances must be made for gender differences; women cannot simply be treated as men in petticoats, as the Enlightenment forefathers attempted to do.

Neither is there evidence that men's thinking, as handed down to us from the Greeks, is more important or more insightful than women's. In fact, men have often claimed or promulgated ideas that were originally women's. John Stuart Mill, the champion of women's rights in the 19th century, openly attributed many of his ideas to his wife, Harriet Taylor, for example.

Women are still waiting for recognition from the "polis" for their contributions to the world of ideas. They are still waiting to have their work counted.

It is time for women and men to work together for the future community, to turn their attentions outward rather than to atavistic, shamanistic pursuits, a tendency, as rampant on the men's side of the ecology movement as the women's but to pretend that we are genderless will not solve the problems of childcare or the poverty of women.

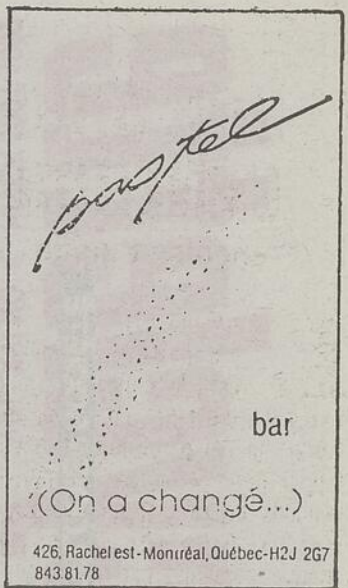
Although this book is troubling at times in its one-sided criticism of ecofeminism, those of you who like a little salt and vinegar with your ecology will find it bracing and stimulating in its pursuit of rationalism.

*Finding Our Way* is published in Montreal by Black Rose Books.

## From The African Farm

by Craig Laferrière  
CUSO Ghana newsletter

Bicycling down  
A snaky bush path  
With Kwame  
Taking the lead,  
Swishing through  
Guinea grass  
And corn stalks  
Packed among  
The trees,  
I'm feeling  
Exhilaration  
And poetry.  
Still we descend  
Passing a villa  
Concealed in banana  
Fronds and palms.  
Finally we arrive  
On the main path running along  
the mountain.  
A breeze is blowing the tall corn.  
We bite into the Obibini mangoes  
claimed from the farm.



**VELO D' OCCASION**  
REPARATION-PIECES  
ACCESSOIRES-LOCATION

**J.R. Bicycletterie**  
Cyclery

**72 RACHEL E**  
**843-6989**

**LE VELOCISTE**  
Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)

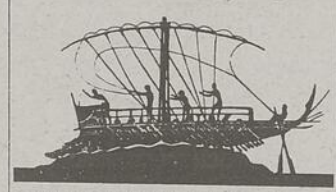
- LEADER
- MINELLI
- MIYATA
- NORCO
- RALEIGH
- SPECIALIZED

REPARATIONS  
RAPIDES  
DE TOUTES  
MARQUES...

AUSSI SERVICE D'AIGUISAGE

6662 PAPINEAU (ST-ZOTIQUE) **727-7171**

## ARGO BOOKSHOP



PAPERBACKS &  
CANADIAN BOOKS

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

## ENTREPOSAGE DE VÉLOS

25,00 \$ saison d'hiver  
25,00 \$ mise au point



Entrepôt chauffé et assuré  
15 minutes du centre-ville de Montréal,  
sur la Rive Sud. Info: René Bellefeuille 671-6055

## Des tubes fluorescents de la couleur du soleil

Économies  
en électricité

Robert Silverman tél.: (514) 849-5596  
3689, rue Hutchison,  
Montréal (Québec) H2X 2H4

**Boule de Neige**

LIVRES EN FRANÇAIS & ENGLISH BOOKS

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

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

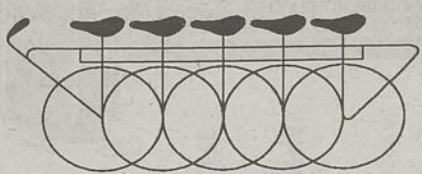
312 est, Ontario  
Montréal, Qc  
H2X 1H6  
843-7997  
☎ Berni  
ouvert 7 jours

librairie  
des ressources  
bookstore

**À vous de jouer.**

**PARTICIPATION**

## Devenez membre du Monde 'Bicyclette' ! Abonnez-vous !

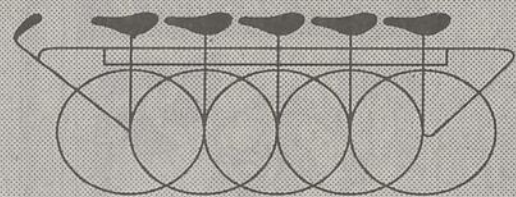


C.P. 1242, Succ. La Cité  
Montréal (Québec)  
H2W 2R3

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

nom: \_\_\_\_\_  
adresse: \_\_\_\_\_  
ville: \_\_\_\_\_  
code postal: \_\_\_\_\_  
tél.: \_\_\_\_\_

**LE VÉLO, C'EST PLUS QU'UN SPORT  
C'EST UN TRANSPORT !**



# KRYPTONITE K-4

3383  
NON



## 1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

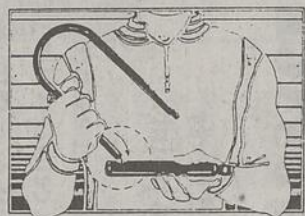
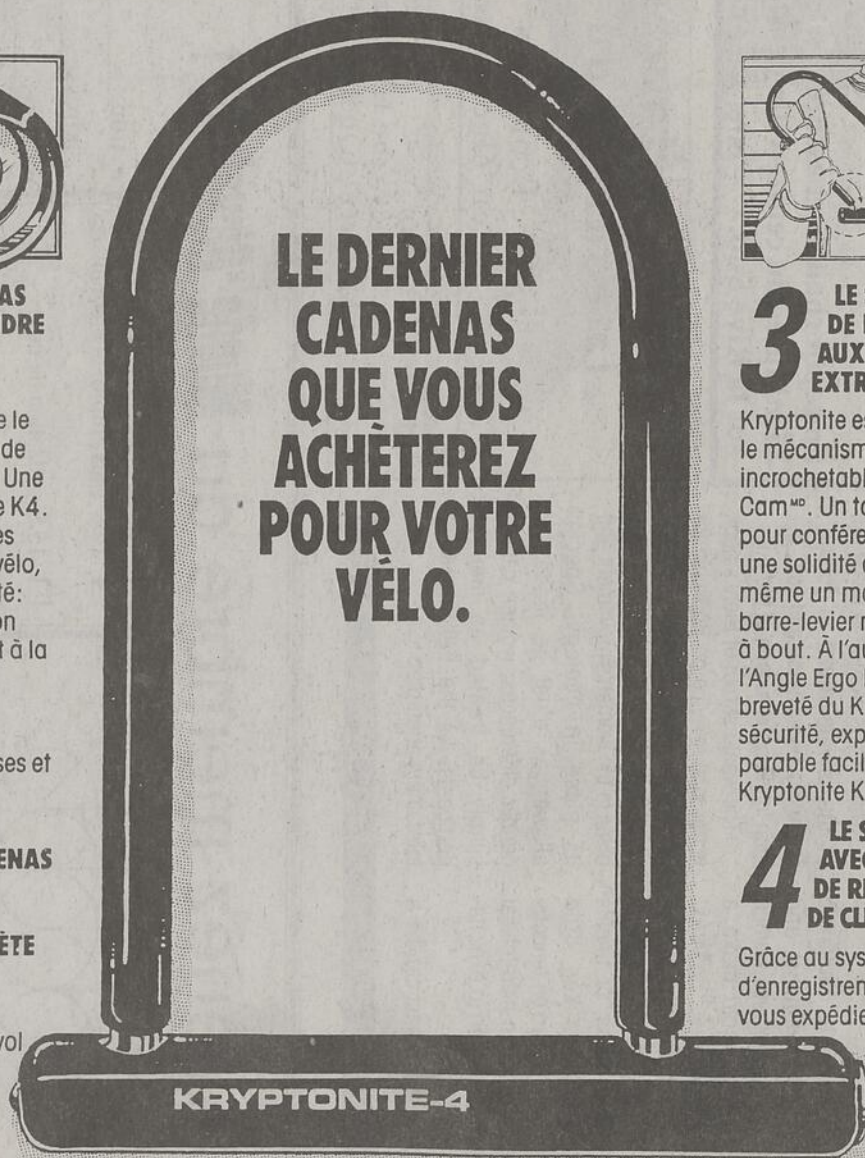
Le mécanisme de serrure le plus solide et le plus sûr de tous les cadenas à vélo. Une exclusivité du Kryptonite K4. Contrairement aux autres cylindres de cadenas à vélo, l'ACE® II de haute sécurité:

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

## 2 LE SEUL CADENAS DOTÉ D'UNE GARANTIE AUSSI COMPLÈTE

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

LE DERNIER CADENAS QUE VOUS ACHÈTEREZ POUR VOTRE VÉLO.



## 3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

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

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

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



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

L'ESSENCE PROPRE p.11

TORONTO ON 2 WHEELS p.7

LE NAUFRAGE DE LA STCUM p.13

