

# Un tournevis et une clé anglaise

**L'**accès cycliste au train de banlieue Montréal-Dorion pose encore problème en 1991. Le vendredi 12 juillet, le *Monde à bicyclette* démontrait que tout ce qu'il faut pour résoudre le problème, c'est un tournevis et une clé anglaise, pour déboulonner deux banquettes et installer des courroies, et ainsi donner accès aux cyclistes à ce train.

## Le succès de 1988

En 1988, les cyclistes ont pu emprunter le train de banlieue de Dorion, de mai à octobre. L'accès leur était ouvert tous les jours, sur tous les trains, même pendant l'heure de pointe, mais dans le sens contraire de l'affluence. Tout s'est déroulé sans incident.

## Recul depuis 1989

En 1989, l'accès à ce train a été coupé lorsque des wagons tout neufs, fabriqués par Bombardier, ont remplacé les wagons à deux étages desservant cette ligne. Les wagons à deux étages avaient des portes à triple escalier; c'est là que les cyclistes étaient autorisés à laisser leur vélo. Les wagons Bombardier n'ont pas cet espace entre les portes.

En 1990, l'accès au train de Dorion a aussi été interrompu jusqu'au milieu de l'été, soit pour la période où les wagons à deux étages étaient en atelier de réparation.

## Situation en 1991

Les wagons à deux étages du train de Dorion sont à nouveau en réparation. Quand aux wagons Bombardier actuellement en service, il faudrait les modifier pour y faire de la place et y fixer des bicyclettes, conformément aux règlements fédéraux des chemins de fer qui exigent que les bicyclettes soient attachées dans les wagons.

## Solution immédiate, économique et simple

Il y a une façon de remédier à cette situation, à très peu de frais:

- **Enlever des bancs dans les wagons.** En enlevant deux rangées de banquettes, c'est-à-dire quatre places, près des portes des wagons, d'un ou des deux côtés de l'allée centrale, on dégage les 170 centimètres qu'il faut pour garer des vélos longitudinalement dans le wagon. De plus, cet espace dégagé facilite les mouvements de passagers pendant l'heure de pointe. On enlève des places assises, mais on ajoute des places debout, qui sont utiles comme espace d'appoint pour les surplus de clientèle, vers la fin des trajets. On peut même remplacer ces banquettes par des sièges pliables.

- **Fixer les vélos au mur au moyen de courroies élastiques.** Il suffit de fixer au mur des courroies comme celles qu'utilisent les cyclistes, pour stabiliser les vélos dans le wagon.

- **Fournir des wagons à bagages.** On peut aussi munir chaque train de wagons à bagages séparés, pour offrir l'accès-vélo au train en tout temps, même pendant l'heure de pointe.

## Portage indispensable pour les cyclistes

Pour les cyclistes qui n'ont pas d'auto pour des raisons économiques, ou qui refusent d'en avoir une pour des raisons écologiques, les trains de banlieue figurent parmi les très rares, sinon le seul moyen de sortir de la ville avec leur vélo.

À Via Rail, l'horaire des trains permettant le transport des vélos se plie mal à des sorties d'une journée. Voyageur offre des destinations intéressantes, mais plus éloignées que la périphérie immédiate de Montréal. La STRSM n'a pas non plus remis ses vélo-bus en service.

## Cruauté envers la population

En cette période de récession économique, environ trente pour cent de la population ne sort pas de l'île pour ses vacances. Les trains offrent des échappées d'une journée pour toute la famille, permettant d'éviter obstacles et trajets difficiles, dangereux ou ennuyeux, pour arriver rapidement en milieu vert et qualitativement différent de la ville.

Quand on songe aux canicules de plus en plus ininterrompues, si difficiles à supporter au milieu du ciment et de l'asphalte, il est littéralement cruel de priver la population, surtout la plus démunie, de moyens de s'échapper dans la nature.

## Destinations vélo-vacances de choix

Le train de banlieue de Dorion donne aux cyclistes accès à plusieurs sites offrant de vastes oasis vertes et bleues, dans un environnement de qualité:



Le *Monde à bicyclette* tient une manifestation à la gare Windsor démontrant la facilité d'installation des bicyclettes dans les wagons.

- le Cap Saint-Jacques,
- l'île Bizard,
- l'arboretum Morgan,
- les écluses de Sainte-Anne-de-Bellevue,
- l'île Perrot et la pointe du Moulin
- la région de Dorion-Vaudreuil et plus loin, par la traverse Como-Oka:
- les pistes cyclables d'Oka
- le parc provincial Paul-Sauvé

## Avantages mutuels de l'alliance vélo-train

Les transporteurs publics ont comme mandat de satisfaire aux besoins variés de leur clientèle. S'ils ne le font pas, ils risquent de voir leurs clients opter —probablement

pour toujours— pour l'automobile privée. Combien de gens, en effet, commencent par avoir une auto «pour pouvoir sortir de la ville»; ils l'utilisent ensuite de plus en plus, pour tous leurs besoins, et délaissent progressivement le transport collectif.

L'alliance vélo-train offre une solution de rechange attrayante et complète à l'automobile. On monte à bord, on est déjà à l'aventure; les enfants jubilent de voyager dans ces gros porteurs impressionnants. Par ailleurs, la clientèle-vélo est en pleine croissance et elle peut représenter un ajout non négligeable aux revenus du transport collectif, les-

quels stagnent depuis plusieurs années.

Vélo et train sont des transports complémentaires: le train est fort sur les longues distances, mais trop rigide pour compléter la petite distance du point d'origine à la gare et de la gare à la destination. Le vélo est parfaitement adapté à ces petites distances, et il est tout petit, facilement transportable pour les longues distances. Tous deux ont le même concurrent, la même nuisance: l'automobile privée.

L'alliance vélo-train, c'est le transport par excellence, c'est le transport du XXI<sup>e</sup> siècle!

## SAINT-ZOTIQUE CYCLABLE



### Claire Morissette

**L**e vendredi 28 juin 1991, la Ville de Montréal inaugurerait un nouveau tronçon de son réseau de pistes cyclables, la piste de la rue Saint-Zotique, qui emprunte aussi, à l'est, les 30 et 31<sup>èmes</sup> Avenues. D'une longueur de 8,6 kilomètres, ce tronçon relie l'axe cyclable nord-sud, rue Boyer, au parc Maisonneuve, et porte à 143 kilomètres le réseau cyclable de Montréal. La cérémonie d'inauguration réunissait madame Léa Cousineau, présidente du Comité exécutif de la Ville, André Lavallée, membre du Comité

exécutif et responsable du dossier vélo, et les conseillères et conseillers locaux Diane Martin, Réal Charest, Michel Lemay et André Cardinal, ainsi que des représentants des groupes cyclistes Vélo-Québec et le *Monde à bicyclette*.

Entre les rues Boyer et de Bordeaux, la piste Saint-Zotique est constituée d'une «chaussée partagée». Les groupes cyclistes n'ont jamais été très enthousiastes pour ce type d'aménagement sans séparateurs physiques pour protéger concrètement les cyclistes. Ici, cependant, les pictogrammes-vélo peints sur la chaussée sont si visi-

bles qu'on a l'impression que les automobilistes seront solidement avertis de la présence d'une clientèle-vélo importante. Comme cycliste, on se sent très légitimés de prendre toute la place nécessaire à notre sécurité. C'est à l'usage qu'on verra l'efficacité de cet aménagement.

À l'est de la rue de Bordeaux, la piste est constituée de deux bretelles unidirectionnelles, avec balises —des poteaux noir et jaune— de chaque côté de la rue. Monsieur Lavallée a précisé que la Ville est fière de cet aménagement inspiré du modèle européen, qui s'est avéré très sécuritaire; on y a observé une diminution d'accidents par rapport aux voies bidirectionnelles.

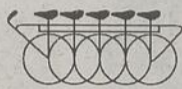
La piste demeure cependant toujours cachée derrière les automobiles en stationnement le long de son tracé; il faudra donc assurer une vigilance pour ce qui est des zones de stationnement interdit, près des intersections. Il faudra aussi surveiller l'obstruction causée par l'ouverture des portières d'automobiles. La largeur des bretelles est satisfaisante. On pouvait craindre que ça ressemble à ces «pistes de gouttières», qu'on a déjà vues par le passé. Pas du tout, c'est confortable, même pour doubler un autre vélo.

### Voisiner une piste

Des résistances fortes ont eu lieu, en particulier sur les 30 et 31<sup>èmes</sup> Avenues, lors de l'annonce de l'implantation de la piste. Mme Cousineau, en particulier, s'est portée à la défense de la piste cyclable. Cela prouve que les groupes cyclistes ont un rôle important à jouer, pour bien faire comprendre les raisons militantes pour l'implantation de transport écologique dans les villes. C'est pas du tout cuit.

Il est vrai que des riverains d'axes existants protestent ces jours-ci de certains problèmes liés à la présence des pistes. Huit pour cent des cyclistes environ présenteraient un comportement peu socialement. Les cyclistes, les piétons et les automobilistes doivent certainement tous apprendre à respecter le code de la route. Par ailleurs, l'axe nord-sud compte quelque 300 000 cyclistes annuellement. Cette forte affluence peut présenter un fardeau pour les riverains, et ce fait milite pour qu'on multiplie les pistes, de façon à ne pas surpeupler certains tronçons et générer ainsi du mécontentement.

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**  
Allan Borshy, Louise Chartier,  
Gilbert Higgins, Claire Morissette,  
Jacques-Serge Neveu,  
Robert Silverman

**TEXTES**  
Allan Borshy, Mirjam Castellijn,  
Louise Chartier, Luc Gagnon,  
Pierre Giasson, Greenpeace,  
Yves Guérard, Gilbert Higgins,  
Leslie Lutsky, Claire Morissette,  
Élaine Nadon, Jacques-Serge Neveu,  
Marc-Antoine Robillard,  
Robert Silverman, Transport 2000

**PHOTOGRAPHIES**  
**ILLUSTRATIONS**  
Tarek Allam, Sébastien Bouchard,  
Mirjam Castellijn, Louise Chartier,  
Jean-François Brooks,  
Claire Morissette, Michæl Thibault

**PHOTO PAGE COUVERTURE**  
Michel Thibault

**RÉVISION**  
**TRADUCTION**  
Jacques-Serge Neveu

**CORRECTION**  
Louise Chartier

**ÉDITIQUE**  
Sébastien Bouchard, Louise Chartier,  
Jacques-Serge Neveu

**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

## ÉDITORIAL

# LE SCANDALE DU STATIONNEMENT AU CENTRE-VILLE

**C**omme d'habitude, on retrouvait une fois de plus une autre proposition de stationnement automobile à l'ordre du jour, lors d'une réunion régulière du Comité-conseil d'arrondissement (CCA) Centre, tenue le 24 avril dernier à l'Hôtel de ville de Montréal...

Le Comité exécutif avait à soumettre une proposition de stationnement qui serait situé au coin des rues Ontario et Saint-Hubert. C'ÉTAIT LE DERNIER ARTICLE À L'ORDRE DU JOUR ET CERTAINEMENT LE PLUS GRAND SUJET DE CONTROVERSE. Le CCA Centre se compose de 7 conseillers qui discutent d'articles provenant du Comité exécutif en présence de citoyens. Ceux-ci sont invités à soumettre leurs questions et leurs commentaires.

Une résidente de la rue Saint-Hubert s'est opposée à cette résolution en disant qu'il y a « déjà assez de circulation dans la rue, ce qui nuit à notre qualité de vie ». Robert Perreault, conseiller élu du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM) et président du conseil d'administration de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) a soutenu avec véhémence que la construction de ce stationnement était diamétralement opposée au Plan directeur de la ville, lequel préconise la réduction du nombre de terrains de stationnement au centre-ville.

Deux des représentants de Transport 2000, le groupe de soutien des usagers du transport en commun, Guy Chartrand et Normand Parisien ont à juste titre fait remarquer que la rue Ontario est complètement obstruée chaque jour de semaine; ils ont de plus souligné que le terrain proposé est adjacent à trois lignes de métro.

Au nom du Monde à bicyclette, j'ai fait remarquer que l'axe nord-sud de la piste cyclable est à deux pas, de sorte que ce stationnement nuira considérablement aux usagers du vélo qui passent par là, lesquels ont déjà de la difficulté à circuler, à cause de la forte densité d'autos obstruant fréquemment la rue Ontario à la hauteur de la piste cyclable.

**Tous contre au CCA, sauf André Lavallée**

Les conseillers ont discuté pendant deux heures. Seul le membre du Comité exécutif André Lavallée a soutenu le projet sans broncher. Le conseiller local Raymond Blain s'est pour sa part montré préoccupé des besoins de stationnement des résidents du secteur.

Tous les autres conseillers présents se sont opposés à la proposition à des degrés variables, y compris les conseillers du Rassemblement des citoyens de Montréal. Le projet a donc été battu et refusé tel que présenté puis renvoyé au Comité exécutif pour étude ultérieure. Les

citoyens et les conseillers se sont donc prononcés puis ont rejeté la proposition de stationnement automobile. Ils sont restés jusqu'à minuit pour discuter.

**Le Comité exécutif impose sa loi**

Et ensuite, que s'est-il passé dans notre belle ville démocratique de Montréal?...

Le 19 juin, au cours de sa session régulière, le Comité exécutif votait l'octroi d'un permis à Metropolitan Parking pour un stationnement de 188 voitures. Sur la résolution, il était fait mention que le tout devait être fait d'une manière à ne pas nuire à l'environnement. C'est ça la démocratie?...

Le 28 août, dans une salle presque vide, lors de la réunion suivante du Comité-conseil d'arrondissement Centre, les représentants de Transport 2000 et ceux du Monde à bicyclette ont souligné l'absurdité de ce revirement de situation. M. Hubert Simard, du RCM, le président du Comité, a soutenu qu'il ne s'agissait pas d'une contradiction.

Seul membre du Comité exécutif à siéger au CCA Centre, André Lavallée ne pouvait être présent à la réunion. C'était d'ailleurs la première fois qu'il était absent.

Tous les espoirs que plusieurs d'entre nous avaient mis dans le parti du Rassemblement des citoyens de Montréal semblaient s'enlever en fumée. Le principe démocratique des consultations régulières d'arrondissements ne sert à rien, si les décisions qui y sont prises sont si facilement renversées du revers de la main.

**Le RCM et la démocratie**

Ce revirement de politique est hypocrite, criminel et sans pitié. Une dame de la rue Saint-Hubert s'était opposée au stationnement en faisant valoir la perte de qualité de vie dans son quartier. Robert Perreault, ancien vice-président du Comité exécutif, avait fait remarquer que l'aménagement de ce stationnement allait décourager l'utilisation des transports en commun étant donné qu'il sera situé à la jonction de trois lignes de métro.

Il est plus qu'étonnant de constater que ce projet de terrain de stationnement va carrément à l'encontre du Plan directeur de la Ville, auquel des millions de dollars — sans compter le temps pris à l'élaborer — ont été consacrés. Le Monde à bicyclette, de même que de nombreux autres groupes populaires et

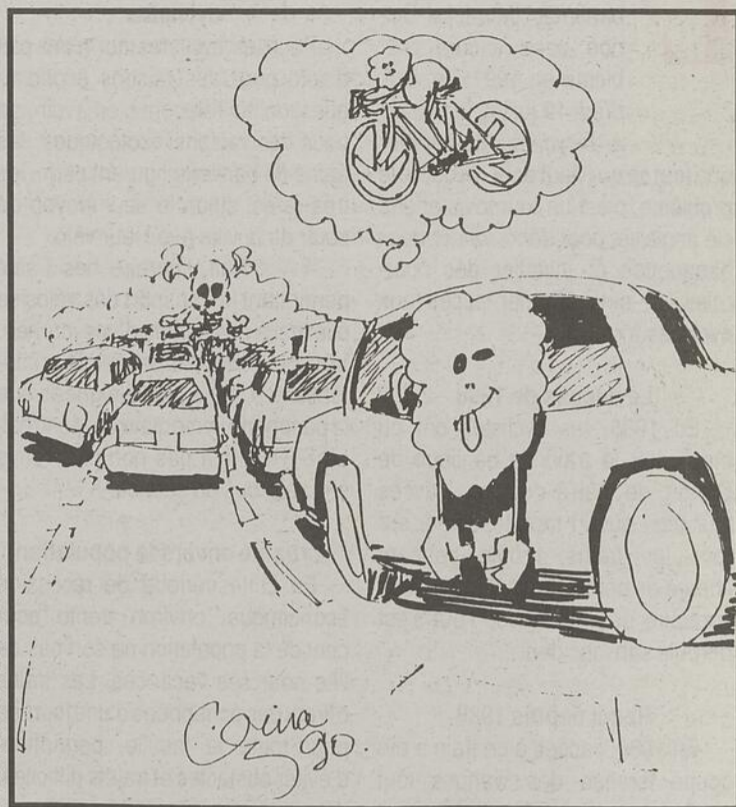


ILLUSTRATION: PIERRE VEZINA

commerciaux, ont voué des sommes d'argent et un temps considérable à la préparation de dossiers devant aboutir à la mise sur pied de ce Plan, dans lequel il est clairement fait mention que le nombre de terrains de stationnement au centre-ville serait graduellement réduit et que l'autorisation d'en construire d'autres ne serait pas accordée. C'est écrit en toutes lettres à la page 68 du Plan directeur. Et malgré l'opposition de citoyens, de la présidence de la STCUM, de Transport 2000, du Monde à bicyclette, et de conseillers du RCM siégeant au Comité-conseil d'arrondissement Centre, le Comité exécutif accordait 188 nouveaux espaces de stationnement au centre-ville.

**Maisons sacrifiées pour le stationnement**

Les terrains de stationnement sont les signes les plus évidents de la détérioration de la qualité de vie dans la ville. Comme étalage de laid, on ne fait pas mieux. Ils pourraient être souterrains, comme c'est de plus en plus le cas dans les édifices de construction récente, ou en hauteur, ce qui aurait le mérite de restreindre leur nombre.

Chaque espace de stationnement prend énormément de place, tout ça pour satisfaire aux déplacements d'une seule personne, la plupart du temps. Chacun de ces espaces occupe la place d'au moins dix personnes debout, ou de presque autant de vélos.

Le malheur c'est que graduellement, les terrains sont devenus plus rentables commercialement que comme petits édifices à logements et à bureaux, qui ont été détruits pour leur faire place. Les habitations ont été sacrifiées. Démolition après démolition, les maisons qui ont abrité des générations, depuis nos ancêtres jusqu'à nous, ont croulé sous le pic des

démolisseurs pour faire place à des terrains où des voitures sont garées quelques heures par jour.

Une proportion de 40 pour cent du Montréal d'avant-guerre s'est transformée en terrains de stationnement. Le Griffintown, qui se trouvait à l'ouest de la rue McGill, adjacent au vieux quartier des affaires, a été complètement rasé. Il en est de même de vastes espaces bordant le boulevard René-Lévesque. Du haut des airs, on peut fort bien voir le gâchis ainsi causé.

**Stationnement = dégradation**

Un terrain de stationnement, c'est le triomphe de la noirceur sur la lumière, de la stupidité sur l'intelligence, de l'uniformité sur l'imagination. En 1991, au moment où la planète entière s'inquiète de l'effet de serre et des trous dans la couche d'ozone, il est ahurissant de constater que le Comité exécutif de la ville de Montréal donne son aval à cette abomination et ce, contre la volonté d'un de ses propres corps consultatifs.

En 1986, nous recommandions à nos lecteurs de voter pour le Rassemblement des citoyens de Montréal. Nous avons cru les porte-parole de ce parti quand ils nous promettaient qu'ils allaient aider à la promotion de la bicyclette et du transport en commun, et qu'ils allaient voir à la réduction du nombre de véhicules automobiles en ville. Dans notre naïveté, nous avons cru à une véritable démocratisation de l'Hôtel de ville.

Et qu'avons-nous obtenu? On méprise les Comités-conseil d'arrondissement. On ignore le Plan directeur, on réduit l'efficacité des transports en commun tout en augmentant les tarifs, et on nous donne en prime **UN AUTRE FOUTU TERRAIN DE STATIONNEMENT!**

**Robert Silverman**

QUI EN SONT LES RESPONSABLES?

# Les accidents de vélo sont très fréquents

Gilbert Higgins

Voici un compte rendu d'une «Étude sur la clientèle vélo de Montréal». Celle-ci a été réalisée par la maison de recherche LOCUS Loisir et Culture inc. et commandée par la ville de Montréal. L'étude a été complétée en septembre 1990, et le *Monde à bicyclette* en a obtenu copie à la fin d'août 1991.

## Historique

À l'automne de 1988, la ville de Montréal adoptait sa politique vélo. L'administration municipale reconnaissait le cycliste comme un usager à part entière des voies publiques et s'engageait à encourager l'usage de la bicyclette, dans le respect des normes de sécurité et dans une cohabitation harmonieuse avec les autres occupants des espaces publics. L'étude s'inscrit dans ce contexte et vise à adapter les interventions de la ville en fonction des caractéristiques, des comportements, des attentes et des besoins de la clientèle vélo. L'enquête porte sur la sécurité, la promotion et le réseau des voies cyclables.

Dans le cadre de l'enquête, les chercheurs ont procédé à un bilan des connaissances quant aux données disponibles sur les cyclistes. Ces données sont regroupées en trois sections: la première porte sur les cyclistes enfants, la seconde sur les accidents cyclistes au Québec et à Montréal, et la troisième a trait à une étude réalisée à propos de la piste du canal Lachine.

## Les cyclistes enfants

Des chercheurs de l'Université de Montréal ont démontré que les relevés de la police comptabilisaient à peine 40 % des accidents cyclistes recensés dans les hôpitaux, sans compter la part inconnue des accidents qui ne sont rapportés ni à l'hôpital, ni à la police.

Les accidents obéissent à un certain modèle visible dans l'espace urbain. Au sein même de la ville de Montréal, les zones à risques élevés présentent une forte concentration de la population, une circulation automobile élevée et rapide (80 % des accidents se produisent dans des zones à 50 km/h contre 8 % dans celles à 30 km/h), et où il n'y a pas de parcs récréatifs.

Les accidents surviennent d'abord sur la rue, en ligne droite, loin des feux de circulation et l'enfant est responsable en grande partie de ces accidents, par non respect du Code de la route. Pourquoi demander aux enfants de respecter un Code duquel ils n'ont aucune connaissance?

Les accidents sont plus nombreux en semaine qu'en week-end, ils surviennent de façon massive au printemps et pendant l'été, et aux heures de pointe.

Les garçons sont quatre fois plus exposés au risque que les filles et les enfants de familles socio-économiquement défavorisées sont plus sujets à accidents que les autres. Les zones urbaines défavorisées présentent un taux d'accidents cyclistes plus élevé que la moyenne.

## Les accidents cyclistes au Québec et à Montréal en 1988

L'accident cycliste n'est rapporté, et ce en partie seulement, que dans la mesure où un véhicule routier est impliqué (automobile, camion, autobus). Les données colligées auprès de la Régie de l'assurance automobile du Québec (RAAQ), du service de sécurité (police) de la CUM et du service de la circulation et voirie de la ville (Travaux publics) présentent à juste titre la pointe de l'iceberg.

L'ampleur des accidents cyclistes est donc largement plus répandue que ce que laissent entrevoir les statistiques officielles. Les chercheurs de l'Université de Montréal, à l'aide d'autres études portant sur des échantillons, estiment que 35 % des accidents cyclistes impliquant une auto échappent aux bilans routiers annuels. Cette situation s'explique par la proportion de parents qui transporteraient directement à l'hôpital leurs enfants victimes d'accidents, sans prévenir la police.

## Les accidents cyclistes déclarés à la ville de Montréal

Dans les causes d'accidents cyclistes, on dépiste trois facteurs: le comportement, le véhicule et l'environnement. On dénombre des cyclistes blessés dans toutes les catégories d'âge mais ce sont les 20-35 ans qui sont les plus nombreux (44 % de tous les blessés) à Montréal, suivis de près par les 10-19 ans (30 %). Les blessures sont légères dans la grande majorité des cas, 1 % des cyclistes accidentés s'en sortent indemnes, et les décès sont rares (0,4 %). L'inattention et la distraction constituent le premier facteur d'accident. Le comportement de l'automobiliste ou du cycliste constitue la principale cause d'accident alors que le véhicule et l'environnement sont considérés comme des causes indirectes.

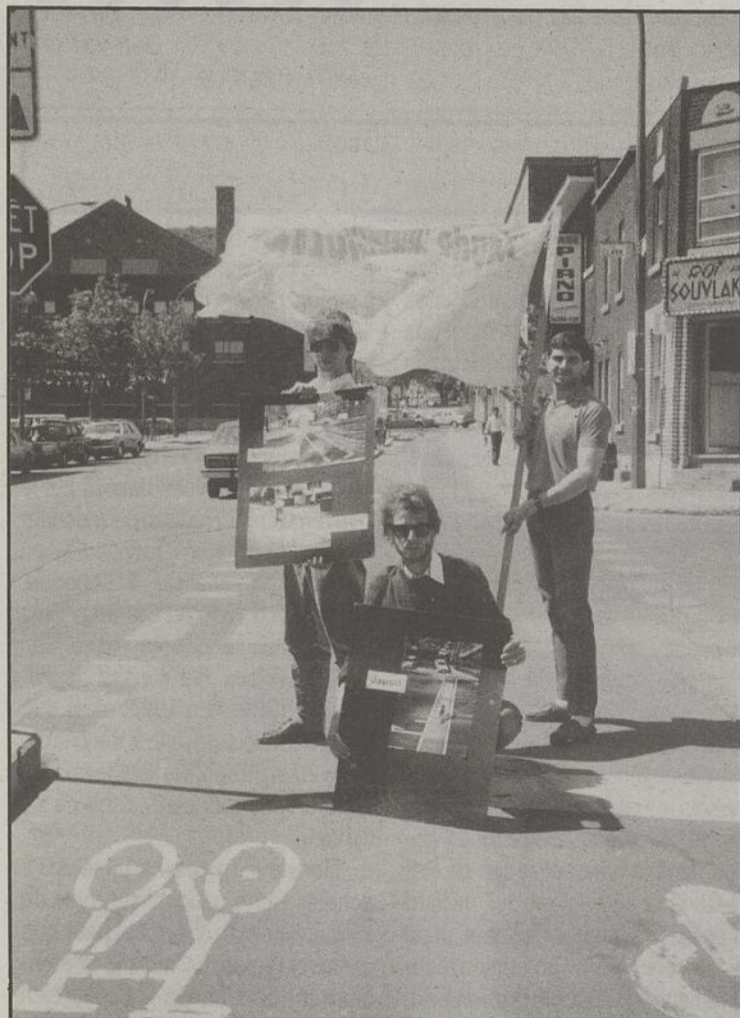
## La rencontre des cyclistes du canal Lachine

Le Service canadien des parcs a réalisé une étude de la clientèle de la piste cyclable du canal Lachine en 1982 auprès de 419 répondants adultes (15 ans et plus) dans le but de connaître le profil des usagers du site, leur comportement et leurs attentes. Les résultats départagent les utilisateurs selon trois contextes:

- 1) le canal Lachine est le but principal de la randonnée (utilisation récréative, 62 %)
- 2) une étape dans un circuit de randonnée (utilisation récréative, 13 %)
- 3) il constitue un passage pour se rendre au travail ou aux études (fonction utilitaire, 25 %)

## Présentation des résultats du sondage


Les chercheurs ont utilisé trois outils méthodologiques pour mener leur enquête. Un sondage téléphonique à partir d'un échantillon de 1361 Montréalais (638 cyclistes et 723 non-cyclistes), deux groupes de discussions auprès de cyclistes, et une observation naturaliste *in situ*



Le *Monde à Bicyclette* indique, en conférence de presse, comment améliorer la sécurité aux intersections de la piste cyclable Rachel. Aux intersections sans feux, la piste doit être couverte d'un revêtement antidérapant coloré, comme cela se fait au Danemark, en Allemagne et au Japon, par exemple. Aux intersections avec feux de circulation, la phase cycliste ridiculement courte (7 secondes de vert) doit être homologuée à celle des piétons (25 secondes). Ces solutions sont également préconisées par la «Table Vélo» de la ville de Montréal; c'est le Service des Travaux publics qui refuse d'aménager correctement la piste. Les élus semblent incapables d'y mettre de l'ordre.

PHOTO: CLAIRE MORISSETTE

SUITE A LA PAGE 15



**LE BELMONT  
SUR LE BOULEVARD**

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

**Ne laissez pas dépérir votre vélo!** *Le Monde à Bicyclette*

Le cours de mécanique du Monde à Bicyclette:

- Comprendre son vélo
- Être autonome
- Le préparer pour l'entreposage


durée: 15h  
prix: 50\$ (réduction de 15% aux membres)  
informations: 276-2728



**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



Tél.: 527-3021

**GARANTIE BICYCLE** enr.

VENTE ET RÉPARATION  
de BICYCLETTES

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

**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

**épicerie ALFALFA international**

Marché Jean-Talon 272-0683  
7061 Casgrain Montréal Québec H2S 3A3

**L'exotisme au naturel dans notre assiette**



# «Il faut être patient»

**André Lavallée est membre du comité exécutif à la ville de Montréal et est responsable du dossier vélo. M. Lavallée nous explique que Montréal aura une politique vélo «en bonne et due forme qui devrait être disponible pour étude publique dans quelques mois».**

**Louise Chartier**

**Le MAB:** Quelles sont les grandes lignes de cette politique vélo?

**A.L.:** On va y revenir. C'est un énoncé pour l'ensemble du réseau. Je pense qu'il s'agit d'aller un cran plus loin, de définir davantage le réseau, de définir qui sont les usagers, quelles sont les priorités, à quels usages on veut répondre, comment on approfondit les orientations qu'on s'est données. Il y a eu aussi d'autres travaux: par exemple la négociation d'une entente avec Canadien Pacifique, en vue de la réalisation du réseau vert. À toute fin pratique l'entente de principe est conclue maintenant avec le CP. Cela a demandé beaucoup d'efforts.

**Le MAB:** Pour l'année prochaine, quelles vont être les priorités en ce qui concerne les aménagements?

**A.L.:** Ces priorités vont être définies cet automne, mais évidemment elles se divisent en deux grands volets: consolidation du réseau existant et développement de nouveaux tronçons. La proportion exacte des deux volets va être définie cet automne.

**Le MAB:** Quels vont être les nouveaux tronçons?

**A.L.:** Dans le cadre du budget

municipal, on doit faire les travaux bientôt. On a à jongler avec tout ça. Il y a des demandes pressantes; il y a des correctifs à apporter à certaines pistes existantes, en même temps qu'on veut développer de nouveaux tronçons. C'est délicat l'équilibre entre les deux. C'est un travail assez complexe d'en arriver à des conclusions sur comment on respecte les priorités dans les différents domaines. On travaille à l'heure actuelle à l'élaboration du budget.

**Le MAB:** Est-ce que la piste sur le boulevard de Maisonneuve, qui a été recommandée dans le plan directeur de l'arrondissement centre, c'est pour bientôt?

**A.L.:** Il n'y a pas de date. C'est évident que le cadre du budget municipal, on ne peut pas faire toutes les pistes en même temps. En deux ans, on a inauguré deux nouvelles pistes, les pistes Rachel et Saint-Zotique. C'est sûr que la piste Maisonneuve, qui est identifiée dans le plan directeur de l'arrondissement centre, est regardée de très près à l'heure actuelle. Elle pose un certain nombre de problèmes conceptuels auxquels on doit apporter des réponses. Le boulevard de Maisonneuve, c'est un lieu très important du centre-ville en ce qui concerne le transport des marchandises. Dans

le débat sur le transport, souvent on confond le transport des personnes et le transport des marchandises. Au niveau de l'administration RCM, on est d'accord pour dire qu'on devrait favoriser au maximum le fait que le transport des personnes se fasse au moyen du transport collectif, et aussi par des modes non motorisés comme le vélo. Par contre le transport des marchandises qui est un élément essentiel de notre économie, c'est un mode de transport qui ne peut être substitué. Il faut donc faciliter le transport des marchandises. Le boulevard Maisonneuve, c'est un boulevard stratégique à cet égard. Le principe de la piste sur Maisonneuve est acquis; sa réalisation concrète pose un certain nombre de questions à résoudre.

**Le MAB:** Vous avez parlé d'améliorer les pistes existantes; comment se fait-il que le service des travaux publics ne suive pas les recommandations des experts de la table vélo pour certains points dont un passage plus long des feux verts pour cyclistes, la peinture antidérapante de couleur distinctive aux intersections pour ralentir les automobilistes effectuant des virages?

**A.L.:** Écoutez, les attentes sont très grandes. On a mis sur pied effectivement un lieu de concertation qui est le comité vélo qui n'est pas un lieu décisionnel, mais un lieu de concertation. Toutes les idées qui émanent de ce comité sont évaluées. Mais elles ne peuvent pas être automatiquement mises en application immédiatement. Il y a des délais qui sont nécessaires. Ça

peut être des délais très longs, ça peut être des délais très courts.

**Le MAB:** Est-ce que vous pensez que les normes du ministère des Transports sont adaptées au fait nouveau qu'il a de plus en plus de cyclistes à Montréal?

**A.L.:** Les normes ont été élaborées le plus souvent à l'époque où le cyclisme n'était pas considéré comme un fait majeur. En Amérique du Nord, les normes sont assez traditionnelles. Par contre, on est dans un processus progressif et je pense qu'il y a une ouverture très grande de l'ensemble des services. Il y a une ouverture: on a mis sur pied un comité vélo, un comité de concertation entre les services. S'il y a des normes nouvelles à définir, dans certains cas, ça va prendre des années à définir. Parfois, ça peut se faire plus rapidement.

**Le MAB:** Si on compare avec certaines villes d'Europe, certains pays comme la Hollande, on se dit qu'on pourrait faire encore plus.

**A.L.:** On compare avec des villes qui souvent n'ont pas la même histoire, pas le même design urbain, pas les mêmes conditions climatiques, pas les mêmes habitudes. Ici une minorité de gens se sert de la bicyclette comme moyen de transport. Les gens se servent d'abord et avant tout du vélo pour des fins de loisirs. Il n'y a pas dix entreprises à Montréal qui ont les installations nécessaires pour permettre aux gens de se rendre à vélo au travail, de prendre une douche, de se changer (...) Mais il faut se demander si on est dans une ville qui évolue du

point de vue du cyclisme. Les choses ont considérablement évolué. Et il y a bien des gens qui reconnaissent qu'à Montréal, ce qui se fait ici est assez exceptionnel.

**Le MAB:** Est-ce qu'on va voir bientôt à l'exemple de la ville de St-Hubert, une loi sur le stationnement cycliste privé qui encouragerait les gens à se rendre au travail à vélo?

**AL:** On a dit qu'on a déjà clairement énoncé au Conseil municipal qu'il y avait un mandat qui avait été donné en ce sens. Donc les services ont le mandat de préparer une politique de stationnement. Ça a été confirmé d'ailleurs au Plan directeur centre. Mais il faut évaluer également les conséquences en terme de coûts autant pour les entreprises que pour la ville elle-même. Tout ça doit se programmer dans le temps.

**Le MAB:** On a entendu dire que vous viendriez à la prochaine Table Vélo avec l'idée de mettre les cyclistes au pas?

**A.L.:** Non, je n'ai pas dit ça! À l'heure actuelle cependant, il y a des problèmes de sécurité, des problèmes de comportement autant du côté des cyclistes que de celui des automobilistes. Ce problème génère de plus en plus de tension. Alors d'ici deux ans, on va présenter une vaste campagne de sécurité qui concernera les cyclistes et les automobilistes.

**Le MAB:** Quelles sont vos priorités en ce qui concerne le transport à Montréal?

**A.L.:** J'ai quatre priorités pour les prochaines années. Augmenter les déplacements par mode collectif, augmenter les déplacements par mode alternatif (vélos, piétons), faciliter le transport des marchandises et favoriser la qualité de vie dans les milieux résidentiels.



## COURRIER

### Safety Instead of Helmets

Dear Comité de rédaction,

I object to a substantial force within the cycling community apparently bent on forcing all cyclists to wear helmets. Wearing a helmet indicates an acknowledgement of danger... a danger that should not exist. It is understandable to fear cars and traffic, yet if one has experience in playing with the traffic (as bicycle courriers do), the fear of cars vanishes. Respect for their killing potential, however, remains active, and a helmet becomes unnecessary to the aware cyclist who is careful never to attempt moves that are beyond the capacities of either the bicycle or the cyclist.

The safest place to ride on any street is near the middle, tending towards the right. The object of this is to force the cars to notice your presence and react, either by slowing down or changing their course in an outward arc to avoid the cyclist. This is safer for the cyclist, and the good lessons to be learned here for the car driver are: the practice of slowing down, giving other people a respectful space, and alertness. The car driver should never be allowed to mentally calculate the possibility of racing by a cyclist riding flush with the parked cars on the right side. This situation is too dangerous for

the cyclist, since it allows for no physical input or opposition from the cyclist and has the cyclist at the mercy of the car driver's split-second calculation.

You might think it madness to suggest riding in front of cars is the safest place to ride, but one has to remember that there are human beings operating those deadly machines, human beings that care about other human beings and who will not want to cause anyone harm—and sometimes it's important to make yourself visible and actual to them in order to remind them of that.

Patrick R. Burger

### Dans la rue, les vélos!

Le Monde à bicyclette, bonjour!

Premièrement, je veux vous féliciter pour votre article paru dans le dernier numéro du MAB, Montréal ville cyclable. Je suis parfaitement d'accord avec vous. Montréal a beau se vanter de ses 140 km de pistes cyclables, lorsqu'on regarde la qualité de ces pistes, il n'y a rien là pour s'enorgueillir.

C'est vrai que la piste nord-sud est très achalandée et appréciée par un bon nombre de cyclistes. Mais lorsqu'il s'agit de traverser la rue Jean-Talon, mieux vaut faire sa prière. De même, la rue Rachel est

plus dangereuse aujourd'hui qu'avant. Les autos en stationnement nous cachent des automobilistes qui circulent, surtout au coin des rues. Pourtant la visibilité est une loi élémentaire pour la sécurité d'un cycliste.

Je préfère de beaucoup une petite rue à sens unique pour circuler à vélo que n'importe quelle piste cyclable. La rue Sainte-Zotique était parfaite pour les cyclistes. Pourquoi aménager une piste cyclable et se mettre à dos tous les automobilistes et les résidents de cette rue? Un corridor à gauche des autos en stationnement serait de beaucoup préférable. Pourquoi ne pas désigner un certain nombre de rues pour les cyclistes qui pourraient circuler en toute sécurité? Ceci serait beaucoup plus avantageux et pratique. De plus, ce serait économique et réalisable dans un temps très court.

Je sais très bien que ça prend des pistes cyclables surprotégées pour les promeneurs du dimanche et les jeunes enfants, comme la piste du canal Lachine. Cependant, ce n'est pas de pistes semblables qu'ont besoin les gens qui veulent utiliser leur vélo comme moyen de transport pour le travail ou l'école. Les cyclistes doivent être en mesure d'utiliser les rues de Montréal comme tous les automobilistes.

La sécurité des cyclistes passe par l'éducation des automobilistes et le partage de la rue. Ce n'est pas en insultant les automobilistes qu'on va gagner leur respect et leur appui. C'est en proposant des solutions pratiques, raisonnables, et réalisables.

J.-C. Beaudet, Montréal

### Déficit et pétrole

Au Comité de rédaction, le Monde à Bicyclette

Intéressant, l'article de M. Jacques-Serge Neveu sur le déficit canadien. Mais monsieur Neveu semble être passé à côté d'un des aspects les plus voraces de l'appétit des pétrolières pour les fonds publics. Que la nationalisation de Petro-Canada ait englouti 1,7 milliard de dollars est impressionnant, mais l'est encore plus la subvention fédérale à l'achat du pétrole brut importé.

Selon un article écrit par Transport 2000, et publié en novembre 1981 dans la revue *Ma Caisse des Caisses Populaires Desjardins*, «alors que le baril de pétrole brut importé coûtait 42 \$ en 1980, les compagnies pétrolières ne le payaient que 17,75 \$. La différence, soit environ 58 % du prix international, était comblée par le fédéral». Or, selon M. Olivier Soucy de Statistique Canada, 205 736 396 barils de

pétrole brut ont été importés par le Canada durant la seule année de 1980. Faites le calcul: c'est 5 milliards de dollars qui ont été engloutis en une seule année par le fédéral dans la subvention au pétrole.

On peut émettre l'hypothèse que ce fut un des moyens utilisés par le gouvernement Trudeau pour donner le sentiment aux Québécois, en ébullition nationaliste à l'époque, qu'il fait bon vivre au Canada, dans un pays où le pétrole est si peu coûteux. Dans *Ma Caisse* de novembre 1981: «En 1980, alors que les Québécois payaient de pétrole entre 20 et 30 cents le litre, le prix sur les marchés mondiaux était de 64 cents.»

Monsieur Trudeau a-t-il réussi à acheter l'âme nationaliste avec du vulgaire pétrole? On ne peut que spéculer là-dessus, mais le référendum tenu cette année-là a bel et bien été perdu...

Voici, chers cyclistes, ma petite contribution à votre valeureuse croisade contre ces odieuses pétrolières que je déteste profondément, pour les dégâts incommensurables dont elles sont coupables. Longue vie au *Monde à Bicyclette*!

Paul Lebeau

## CYCLISTS REGAIN ACCESS TO TRAINS

On May 18, 1991, the director of ScotRail, the train system in Scotland, announced a ban on bicycles on 158 express trains linking the populated centers of southern Scotland, Glasgow, Edinburgh, Aberdeen and Inverness.

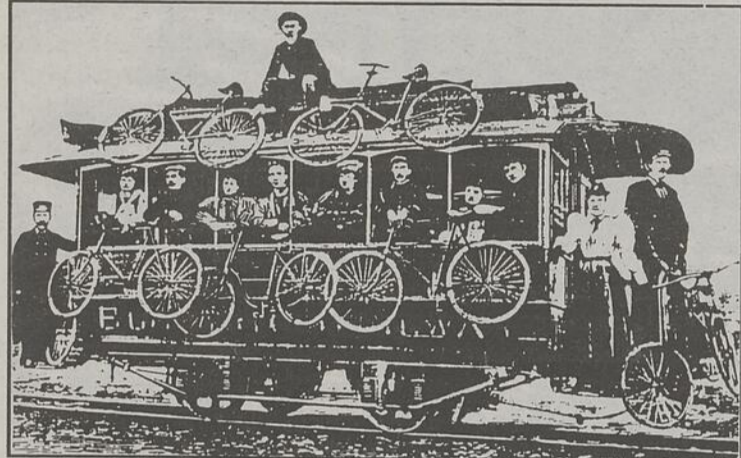
asking for a letter of support for Scottish cyclists which we immediately sent to ScotRail.

The Scottish Tourist Board noted that the bike ban would cost 16 million English pounds in lost tourist revenues. Bicycle-friendly members of parliament

up in the editorial of July 12, 1991: "It is not often that a specific group of customers persuades a major industry to change its policy. But the bicycle lobby has done just that. It has forced ScotRail to end its ban on cycles on its 158 expresses after only four weeks. The campaign has been brief, noisy and spectacularly successful, ending with the network's managers agreeing to schedule more spaces for bikes on their services. They would be surprised as how their business would improve if they were to make responding positively to their customers a more common feature of their management style.

Why don't local train managers here in Québec consider their bicycling customers? On weekends, Montréal's two commuter line trains should be equipped with baggage cars for bicycles. Bicyclists would gladly pay a 10% surcharge so as to be able to at last gain access to country cycling.

Source: The Scotsman



Outraged at this sudden, absurd, arbitrary and anti-ecological decision, Spokes, the Edinburgh bicyclists' lobby immediately began mobilizing its forces to overturn the policy. Among other activities, they phoned *Le Monde à bicyclette*,

protested. Letters poured in from cyclist groups throughout the world. Four weeks later, the ban was rescinded and management agreed to allocate more space for bicycles on their trains.

The Scotsman, Scotland's national newspaper, summed it

## SANTIAGO SUFFOQUE SOUS LA POLLUTION

Afin de réduire un tant soit peu la dangereuse brume épaisse de pollution qui reste en permanence sur Santiago, les autorités chiliennes ont pris la décision de réduire de quarante pour cent le nombre de véhicules circulant dans la capitale. Elles ont déclaré une alerte au brouillard dans cette ville de 4,5 millions d'habitants. Le gouvernement a également intimé l'ordre à plusieurs industries importantes de cesser complètement ou de réduire considérablement leur production. La ville de Santiago est une des plus grandes victimes de pollution atmosphérique au monde.

Source: WSJ, le 13 juin 1991

## NEW PRODUCTS FOR CITY BICYCLE PATHS

Robert Silverman

Since the death last year of Cicely Yalden on the Rachel bicycle path, at the corner of Rachel and Clark streets, it has become clear that this bicycle path should be made much safer.

A new product has just become available in North America which would greatly increase driver's consciousness of the existence of a city bicycle path. The product, Gumatec-Polygom is made of recycled tires and is bolted into the pavement. It is red and white and reflective and several inches high - a sort of

colored, soft, speed bump.

This colored traffic pacifier is widely used to illustrate and delineate bicycle paths in Europe.

IMPORTED FROM EUROPE

In Montréal, a good place to begin would be at the intersections on the Rachel Street bicycle path.

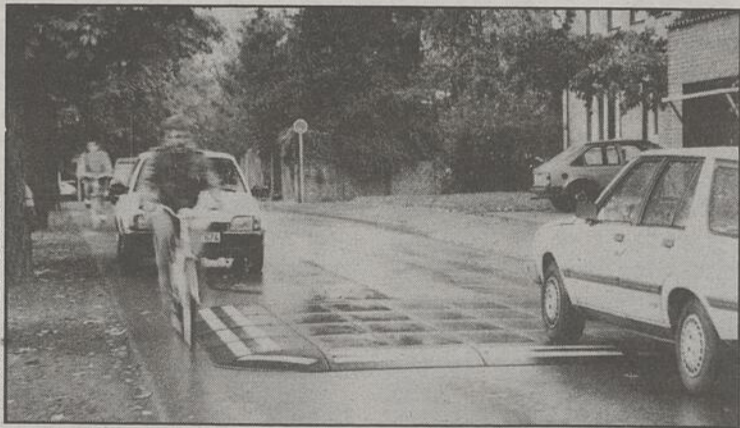


PHOTO: GUMATEC-POLYGOM

## 11 VILLES TENTENT DE RÉDUIRE LEURS ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

Dans un effort conjoint pour mettre un frein à l'effet de serre planétaire global, onze villes réparties sur trois continents entreprennent des projets pilotes qui auront pour conséquence de réduire leurs émissions de bioxyde de carbone ce gaz que la communauté scientifique tient responsable de l'effet de serre.

Toronto est une des villes concernées. Son projet ambitieux: se servir de l'eau du lac Ontario pour assurer la climatisation de l'air des tours à bureaux du centre-ville. De leur côté, les autorités de Sarrebruck, en Allemagne, offrent d'acheter de l'énergie solaire aux résidents qui placent des capteurs sur leurs toits. À Copenhague, les autobus seront munis de dispositifs hydrauliques à pression permettant de capter l'énergie qui est normalement perdue lors des ralentissements et des arrêts, et qui peut servir à l'accélération du véhicule.

Tous ces projets ont été annoncés à Toronto, lors d'une conférence sur le réchauffement global. Les autorités des villes seront bien avisées de réduire les émissions de bioxyde de carbone, affirme Jeb Bruggmann, du Conseil international des initiatives environnementales locales.

Source: The Globe and Mail, le 14 juin 1991

SCOTLAND

CUBA

## LES VÉLOS DE FIDEL

Les véhicules de la cuvée de 1991 ont débarqué dans les salles d'exposition cubaines: ils sont racés, ils sont sportifs — ce sont des BICYCLETTES.

Coïncé entre la hausse constante de la consommation d'essence et les réductions dans les livraisons de carburant en provenance de ce qui reste de l'Union soviétique, Fidel Castro encourage publiquement les Cubains à

recourir à l'énergie cycliste. Il est même allé jusqu'à suggérer que les charrettes à bœufs ne sont pas mal non plus. Le gouvernement cubain s'attend à des pénuries de pétrole de longue durée. Il a fait l'acquisition de vélos en provenance de Chine et, selon certaines dépêches, il importerait une usine d'assemblage de vélos en pièces détachées.

Source: Newsweek

## CITY COMPENSATES STAFF FOR BIKING

Another German city not far from Muenster has taken the unusual step of subsidizing the use of bikes by municipal employees for commuting to and from work. The administration of Bielefeld (pop. 320,000) has offered to pay a "bicycle depreciation allowance" equivalent to \$90 annually to those of its staff of 3,000 who agree to ride their bikes to work and to use them on the job. City officials hold the view that the action can help reduce congestion and increase productivity by eliminating the daily hunt for parking spaces for those who make the switch. Source: Network News number 49, Jan-March 1991

## WALL STREET BANK PAVES THE WAY

For the past 15 years, the Morgan Bank has provided guarded, secure, indoor, bicycle parking and showers for its bike commuter employees. Charles Curreri of Morgan's Facilities Manage-

ment department says Morgan has selfish reasons to do so: "Healthy employees are happy employees."

Source: City Cyclist, March-April 1991

## BICYCLE PATHS IN AMSTERDAM

The planning of bicycle paths is done by a group of traffic planners who work together, do research, and in the end come up with a plan of action submitted in writing to the municipality concerned.

One part of the proposal concerns the effects of the bike path on merchants. It was found that once the path had been installed, 60% of shoppers were walkers, 24% were bikers, and 11% drove a car.

As far as the construction of the bike path itself was concerned, there were three norms or criteria that were applied. The first criteria was comfort, or the assurance that the surface of the path would be smooth.

The second criteria was that of visibility, this means that the path itself would be highly visible.

The third criteria was the integrational aspect — how well the bike path was integrated with the surrounding environment, the bushes, trees, and sculptures. As far as the material used for the bike path itself, road tar was frequently used, as well as cement blocks, and tiles. Alongside areas where trees have been planted, ventilating cement was used. A removable ground was preferred when there were tree roots or water pipes.

Where people live, the tar was avoided, since it was not pleasing to the eyes. Instead, another material, called thermoplast, was used. This product can be heated and when soft, applied to the road. As well, this material is REFLECTIVE and lies on the surface. To improve visibility, there is a red colour added to the asphalt, as this improves integrational and aesthetic aspects. Ordinary paint for road marks is not as efficient because it sometimes has to be replaced.

Corrugated tiles announce an upcoming road mark for the cyclist. In short, a high quality road surface improves riding pleasure, safety, and comfort.

### Traffic lights

The flow of traffic is regulated with special lights, which separate the flow of auto traffic from cyclist traffic. The cyclist watches for a green or red light with a pictogram of a small bicycle, which indicates whether movement is allowed or prohibited.

### Bicycle Lobby Group

One group in particular lobbies for the cyclist in Holland, the E.N.F.B., which is located in Wærden. Their office occupies six large rooms and is equipped with a library, computers, and a shop.

They also publish a paper. Their mandate is to promote and protect the interests of every day cyclists.

Mirjam Casteljijn and Allan Borshy

S.T.C.U.M.:

# Un automne teinté d'incertitude

Guy Chartrand, de  
Transport 2000

**M**algré une forte opposition originant de nombreux intervenants socio-économiques, le gouvernement Bourassa a néanmoins adopté à la hâte (entendre bâillon parlementaire) le projet de loi 145 portant sur la réforme de la fiscalité municipale.

Ainsi, le financement du transport en commun demeure un problème entier, surtout dans la grande région de Montréal. Loin de nous l'idée de nous ériger en expert de fiscalité municipale, nous pouvons néanmoins être en mesure d'anticiper les difficultés d'application d'une telle politique. Car ce n'est qu'en janvier 1992 que nous devons vivre avec les effets de la loi 145.

## Un défi budgétaire sans précédent

Le Gouvernement a raté une belle occasion d'exercer le leadership auquel on devrait s'attendre de sa part. Le partenariat demeure la seule solution envisageable à long terme. Au Canada, le gouvernement fédéral demeure le seul des sept pays les plus industrialisés (exception faite du Japon) à ne pas participer au financement du transport en commun urbain des grandes agglomérations.

Même la très conservatrice Grande-Bretagne assure, grâce à British Rail, la desserte suburbaine de l'agglomération londonienne. Aux États-Unis, une loi fédérale engage Amtrak vis-à-vis des grands centres urbains. Il en va de même avec la S.N.C.F. en France, les DB allemands et les FS italiens. Pourquoi donc vouloir municipaliser à tout prix ce dossier? En tout état de cause, le gouvernement du Québec ne fait pas

preuve de transparence en cherchant à éviter les débats de fond.

Au lieu de se concerter avec les citoyens pour obtenir un engagement financier des autorités fédérales, le gouvernement du Québec (curieusement à l'instant même où il négocierait avec ces dernières) préfère écarter une telle alliance, voire réduire presque à néant sa participation à l'exploitation d'un service public essentiel. On semble comparer le transport public à n'importe quel service municipal, tel le golf ou le bowling: si on veut le service, on paie; si on le refuse, on le supprime. Désormais tributaire des édiles municipaux pour maintenir un bien public «national», on prend un risque énorme. Rappelons que le tiers des ménages du territoire de la C.U.M. ne disposent pas d'une automobile; ce pourcentage grimpe à 40 % à Montréal. Par exemple, 175 000 usagers sont entièrement dépendants du réseau de la S.T.C.U.M.

Avec la S.T.C.U.M., la réforme Ryan prend ainsi l'allure d'un règlement de comptes! À cause de son important budget (72 % des dépenses de toutes les sociétés de transport réunies au Québec en 1990), c'est la S.T.C.U.M. qui écoperait le plus. En dollars de 1992, les retraits et le plafonnement des subventions au transport adapté provoqueront une baisse des revenus de l'ordre de 175 millions de \$, compte tenu de l'inflation.

De plus, tout en reconnaissant les besoins des sociétés de transport en termes d'investissements dans le maintien de la durée de vie utile des équipements, Québec a également annoncé qu'il se retirera du financement de ce type de dépenses. C'est un manque à gagner de 35 millions de \$ supplémentaires que la S.T.C.U.M. devra assumer à partir de 1992. Ces «radiations d'écritu-

res» totaliseront 210 millions de \$ dès 1992.

Bref, sur un budget global de 746 millions de \$ pour 1992, la S.T.C.U.M. suggère aux municipalités de la Communauté urbaine de Montréal des contributions qui s'élèvent à 357,7 millions de \$. Il s'agit

pour financer l'exploitation du transport en commun? Généralement régressive, elle est par nature refilée aux locataires, aux petits propriétaires et aux consommateurs. Faudra-t-il y recourir ultimement? Nous pensons que oui. Mais elle devra faire mention de son caractère

faitement atteints dans le cadre d'une gestion relativement autonome. Le contrat ne définit pas les termes de cette gestion, il en détermine plutôt les objectifs dont la responsabilité incombe à l'État en contrepartie d'une aide directe. L'autonomie dont parlait le ministre Ryan



d'une majoration de 200 millions de \$ par rapport à l'année précédente. D'ici la fin de l'année, les tarifs de la région auront subi une forte hausse, dans un contexte où les services sont toujours inférieurs aux attentes de la population. Que se passera-t-il?

## Les sources de revenus

Dans des circonstances mystérieuses, le projet de taxe sur le stationnement fut retiré en dernière heure (après le bâillon parlementaire). Proposé en octobre dernier par la S.T.C.U.M. en vue d'un «fonds de relance», le ministre Ryan a proposé ce champ de taxation pour combler plutôt le manque à gagner. Or, un «lobby de coulisse» a entraîné la suppression complète d'une source évaluée à 80 millions de \$ (dont 51,7 millions pour la S.T.C.U.M.)

En attendant des corrections, dans un proche avenir, à ce travail sans perspectives et marqué sous le sceau de l'improvisation, les municipalités devront se montrer soucieuses de «sauver les meubles» à tout le moins. Elles devraient donner l'exemple d'un engagement sérieux. D'une part, elle peuvent mettre à contribution les entreprises (secteur non résidentiel). L'Institut de développement urbain, qui regroupe les grands promoteurs immobiliers, se montrait au printemps ouvert à une telle éventualité.

D'autre part, les municipalités devront faire preuve de plus d'originalité en matière d'aménagement et de circulation. Une meilleure allocation des espaces au profit du transport public et un contrôle plus sévère des infractions, qui éviteront certes d'engloutir des sommes astronomiques dans ce service public essentiel. En dernier lieu, reste la taxe foncière résidentielle.

Comment aborder cette question délicate d'une taxe à la propriété

exceptionnel. Le dernier budget Lévesque (2 mai 1991, page 25) livre une déclaration étonnante: «Pas de hausse d'impôt sur le revenu des particuliers». Au contraire, cet énoncé budgétaire comporte un tissu de taxes déguisées encore plus injustes.

Les citoyens doivent connaître la durée temporaire de ladite taxe. En effet, si on veut maintenir un transport en commun efficace, il faut éviter aux dirigeants municipaux de faire le choix entre un délestage pur et simple (le mauvais exemple vient toujours d'en haut!) ou la défaite aux prochaines élections municipales alors que le Gouvernement cherche à sauver la face...

## Le contrat de gestion

À moyen terme, nous demeurons convaincus que la solution résidera dans des discussions sérieuses qui déboucheront sur un contrat de gestion entre Québec et les pouvoirs locaux. L'exemple nous vient entre autres de Belgique où les déficits sont par ailleurs assumés exclusivement par le gouvernement régional (la gestion étant confiée aux communes). Mais une réelle politique d'efficience a été édictée par le gouvernement régional.

Dans un contexte de «stabilité et de rigueur», le gouvernement régional a instauré il y a deux ans une politique d'austérité afin de parvenir à une meilleure productivité du réseau de la S.T.I.B. (Société de transports intercommunaux de Bruxelles). Axé sur le «droit à la mobilité» des Bruxellois, le contrat assigne les objectifs suivants:

- satisfaire la clientèle
- donner une image positive en tant qu'institution régionale
- accroître la fréquentation du réseau (10 % par an)
- participer à l'amélioration de la vie en ville

Ces objectifs peuvent être par-

diffère totalement de cette pratique.

En panne d'inspiration, le gouvernement du Québec a complètement évité d'étudier des scénarios de rechange. Le mot d'ordre a été: «Ça passe ou ça casse». Aucune suggestion des citoyens ou des groupes de citoyens n'a même été considérée, sauf un adoucissement insuffisant.

## Trains de banlieue

Le régime actuel de financement du réseau régional relève également d'une incohérence absolue. Il n'y a rien de moins local dans cette région que les trains de banlieue. On met dans le même panier le transport en commun «local» et les trains de banlieue. Mais le Gouvernement continue de construire et d'entretenir le réseau autoroutier urbain. Quelle justification peut-il y avoir dans ce partage des juridictions?

Le réseau routier est gratuit pour l'usager mais non les trains de banlieue, alors que celui-ci concurrence directement ceux-ci (sans compter les réseaux urbains). Des choix responsables exigeront que l'un et l'autre relèvent du même niveau de gouvernement et que les mêmes critères de financement soient appliqués. N'oublions pas que l'aménagement du réseau routier a provoqué l'explosion des déficits du transport en commun urbain ces quinze dernières années, suite aux projets de construction autoroutière des années cinquante et soixante.

Enfin, les sociétés de transport ne sont pas encore orphelines. Le «père» vit toujours mais, comme il est à la fois législateur et qu'il abdique ses responsabilités, il peut courir en paix sans se soucier qu'il fut à l'époque celui qui a engendré la situation. Que fera la «mère» (municipalités) pour que les enfants jouissent de bonnes conditions, avant de rattraper ce père insouciant?...

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

1 an = 21,50 \$ 20% D'ÉCONOMIE SUR LE PRIX EN NOUVEAU (TPS INCLUSE)  
2 ans = 40,50 \$ 25% D'ÉCONOMIE SUR LE PRIX EN NOUVEAU (ÉCONOMISER LA TVA)

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

IL S'AGIT D'UN RÉABONNEMENT  F  H

No d'abonné \_\_\_\_\_

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

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

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

CHÈQUE  MASTERCARD  VISA  MANDAT POSTAL  No de carte \_\_\_\_\_

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

UN EXEMPLE À SUIVRE

# À vélo à cinquante ans

Louise Chartier

Depuis 13 ans, André Quesnel, un typographe dans la cinquantaine, se rend à son travail à bicyclette. Il fait 32 kilomètres aller-retour de sa résidence d'Ahun-sic (près de Montréal-Nord) pour se rendre sur les lieux de son travail, boulevard René-Lévesque, et ce même s'il travaille de soir, et même s'il possède une automobile... La bicyclette est pour lui d'abord un moyen de transport.

Il évite de cette façon les problèmes de stationnement, et il se met en forme par la même occasion. Il trouve agréable d'utiliser son temps de déplacement au travail pour se mettre en condition physique. Se véhiculer à bicyclette lui apporte également une joie de vivre accrue, une grande satisfaction personnelle.

Il est perçu un peu marginal à son travail, et ses camarades le taquent gentiment. À la maison, son enthousiasme est communicatif: «Ma femme a commencé à faire du vélo lors d'un Tour de l'île et, depuis, nous faisons des randonnées avec des amis durant les fins de semaines. Ma fille suit maintenant mes traces et se rend sporadiquement à ses cours ou à son travail à vélo.»

Inutile de préciser qu'André Quesnel est fier de parler de ses expériences à vélo. Il apprécie en particulier le Tour de l'île, «cette fête nationale de la bicyclette». Il a participé à tous les Tours de l'île, sauf le premier. L'année dernière, il s'est rendu avec un groupe d'amis au Five Borough Bike Tour à New York. Et les randonnées à bicyclette Audax de 100 kilomètres lui fournissent un bon défi à relever. Il est également allé au festival de la bicyclette de Hull, qu'il a bien aimé.

Depuis 13 ans, il n'a connu qu'un seul accident grave, qui s'est produit

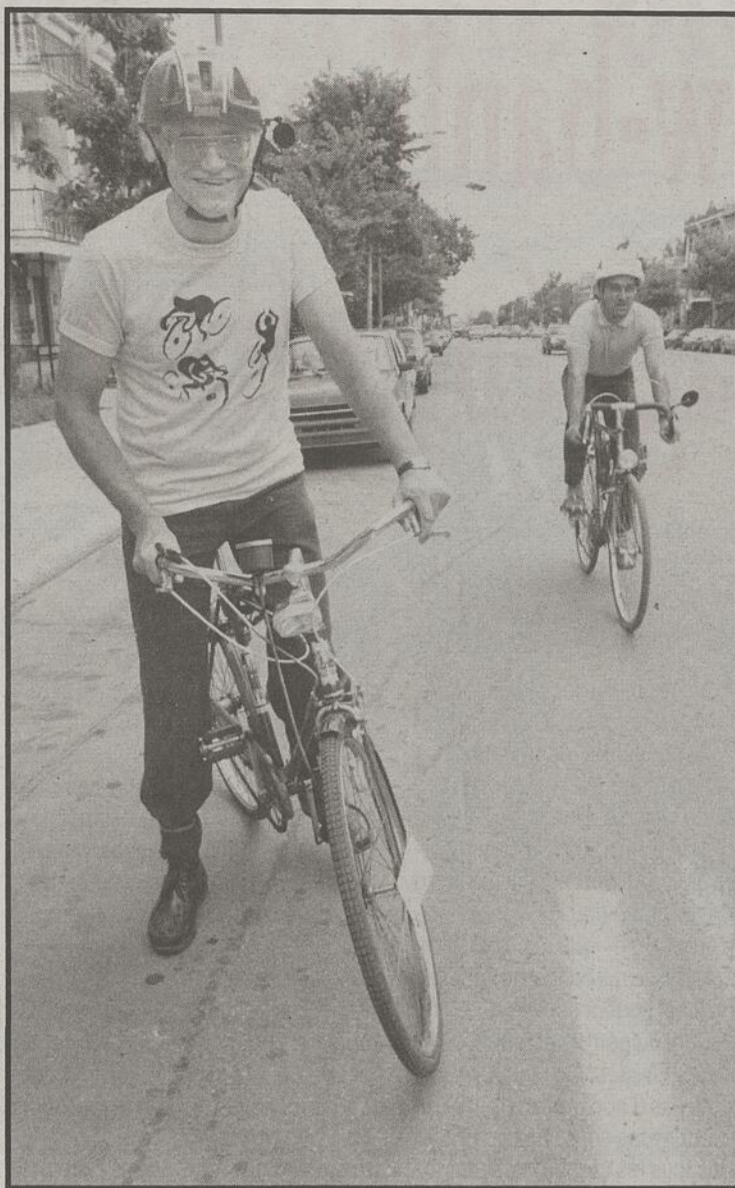


PHOTO: SEBASTIEN BOUCHARD

sur une piste cyclable. Il a fait une mauvaise chute en voulant éviter un autre cycliste. Depuis ce temps, il porte un casque (avec un petit miroir accroché dessus).

Au fil des années, il a développé une grande confiance à conduire parmi les automobilistes. Premièrement, il se conforme à la loi (côté équipement) et, deuxièmement, il ne circule pas trop vite (15-20 kilomètres/heure en ville). Les conseils qu'il donne aux cyclistes: prendre sa

place dans la circulation et ne pas hésiter. Par exemple, signaler, puis changer de voie rapidement, ou encore garder sa ligne à bonne distance des autos stationnées. Arrêter aux intersections encore une fois sur la même «ligne», c'est-à-dire ne pas se ranger sur la droite, ce qui est le meilleur moyen de se faire couper par les autos. Avec l'expérience, il estime qu'il prend maintenant des risques calculés.

Ce fervent cycliste se réjouit de

constater que depuis cinq ans, les automobilistes respectent un peu plus les cyclistes: «Ils n'ont pas le choix, ils sont obligés de changer, à cause du nombre de cyclistes qui augmente sans cesse. Par contre, il n'a pas de félicitations à adresser aux autorités de la ville de Montréal. La mentalité des élus n'est pas pro-vélo. À preuve, déplore-t-il, cette année ils ont repeint sur quelques rues les lignes de stationnement pour les autos plus près encore des autos stationnées, ce qui signifie concrètement que les cyclistes doivent circuler davantage dans la circulation automobile.

Son opinion des pistes cyclables n'est pas très élogieuse non plus: «Elles donnent un trop grand sentiment de sécurité aux cyclistes et, aux intersections, les automobilistes ne te voient tout simplement pas. Je me sens plus en sécurité dans les rues. Et pour me rendre à mon travail, je préfère utiliser le trajet le plus direct, le plus rapide.»

Malgré ce désaccord avec les revendications du *Monde à bicyclette*, André Quesnel est fier d'en être membre depuis quelques années. «Ce que j'aime du *Monde à bicyclette*, explique-t-il, c'est leur idée de base de considérer le vélo comme moyen de transport. C'est ce principe que le M&B se doit de continuer à défendre». Il a participé à quelques manifestations du mouvement «avec discernement» et a fait des corrections pour le journal.

Optimiste, André Quesnel? «Oui, car le cyclisme est un mouvement irréversible universel.» Ses plus grands rêves? «Qu'on ferme le centre-ville de Montréal aux automobilistes; et il pense aussi à organiser, pendant une semaine, un convoi cycliste sous escorte depuis le métro Henri-Bourassa jusqu'au centre-ville pour initier ceux qui ont peur...

SUR UNE ANCIENNE VOIE FERRÉE

## La piste cyclable de l'Estriade

Élaine Nadon

C'est à Granby, le 6 octobre prochain, que l'ouverture officielle de la piste cyclable multi-fonctionnelle nommée l'Estriade aura lieu. Même si certains travaux restent à compléter, la piste de 21,1 kilomètres est accessible aux cyclistes depuis le mois de juillet.

Construite sur l'ancienne emprise d'un chemin de fer désaffecté, la piste connaît un grand succès; elle est utilisée autant par les gens venant de la région que de l'extérieur. Elle est gérée par la CARTH Y (Corporation d'aménagements récréo-touristiques de la Haute-Yamaska), un organisme à but non lucratif, regroupant quatre municipalités, soit Granby, Bromont, le Canton de Shefford et Waterloo. Les contribuables paieront 800 000 \$ pour cette réalisation.

Quelques commentaires nous

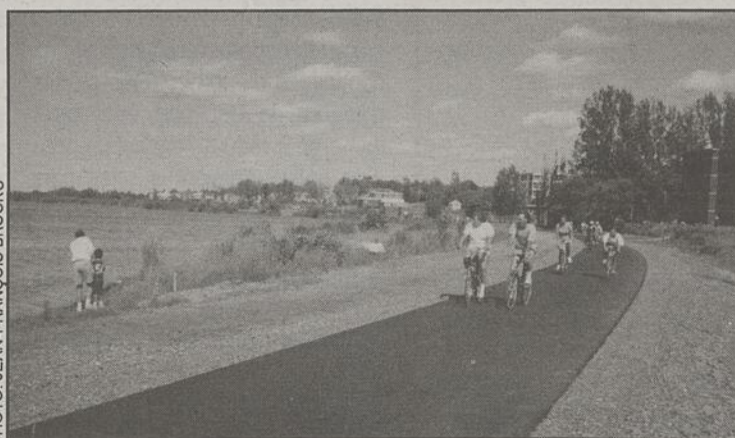


PHOTO: JEAN-FRANÇOIS BROOKS

sont donnés par deux jeunes cyclistes de compétition, Annie Gariépy et Thierry Gibson, qui ont parcouru la piste au cours de la première semaine de juillet. Annie constate que «c'est un parcours plat et accessible à tout le monde», la pente est de 2% tout le long du trajet. Parlant de compétition, Thierry remarque que c'est l'endroit idéal pour s'entraîner

tôt le matin.

Le parcours comporte des faiblesses; l'accès à la piste est difficile par endroits. Les membres de la CARTH Y ont de plus constaté un danger aux intersections. Les cyclistes ne font que ralentir là où ils devraient faire un arrêt complet; la CARTH Y placera donc des blocs de béton ou des poteaux afin de rem-

dier à la situation. Un groupe de sécurité composé de cinq jeunes sillonne le trajet tout en dépannant les cyclistes ou encore en leur donnant des contraventions. Les municipalités et la Sureté du Québec surveillent également.

Autre phénomène de la piste cyclable: certains commerces de la région ont augmenté leurs ventes de 50%. Le commerce Bicycle Saint-Onge a pris le risque de se lancer dans la location de bicyclettes dans l'ancienne gare à l'orée de la piste. Ça fonctionne très bien, beaucoup de gens les louent pour vingt dollars la demi-journée, y compris le casque protecteur. On y vient en groupes de partout. «Un dimanche, j'ai déjà compté jusqu'à 81 voitures stationnées au bord de la piste», raconte Marcel Grimard, le propriétaire.

Soyez prudents et bonne randonnée sur la piste de l'Estriade!

HARRY  
TOULCH  
OPTOMÉTRISTE

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

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

ARGO  
BOOKSHOP

PAPERBACKS &  
CANADIAN BOOKS

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

bar

(On a changé...)

426, Rachel est-Montréal, Québec-H2J 2G7  
843 8178

LE CAKE

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

Le Valet d'oeur  
4532 St-Denis,  
Montréal

Le meilleur recyclage  
est la réutilisation.  
Nous rachetons ce sac  
pour 5c

Plus qu'une boutique de jeux...

Luc Gagnon,  
M.Sc., Ph.D.  
et Yves Guérard, M.Sc

Trilogie: «ensemble de trois  
tragédies sur un même thème»  
— Petit Robert

N.D.L.R. Lors de notre dernière parution, dans notre numéro d'été, nous avons publié la première partie de cet article, dans lequel les auteurs nous faisaient part des incidences de la trilogie «auto-bungalow-banlieue» sur la consommation d'énergie. En voici la suite, qui met en relief ce qui nous attend dans l'avenir.

**Les vrais coûts économiques de l'automobile (suite)**

En ce qui concerne les impacts environnementaux de l'automobile, il faudrait inclure les impacts indirects provenant de la construction des automobiles, du réseau routier et des raffineries. Toutes les évaluations précédentes n'incluent pas les impacts environnementaux de l'étalement urbain qui multiplie la consommation d'énergie en multipliant les distances à parcourir.

La subvention annuelle à chaque automobiliste est donc certainement de l'ordre de 5 000 \$ à 8 000 \$ par année, alors qu'au Québec, l'automobiliste verse environ 1 000 \$ à l'État par le biais des diverses taxes.

**Le principe pollueur-payeur exige une hausse des taxes sur l'essence**

La solution aux problèmes écologiques passe obligatoirement par une augmentation dramatique des taxes sur l'essence. S'appuyant sur les évaluations précédentes, l'UQCN et le GRAME recomman-

dent que le prix du litre d'essence soit porté, progressivement d'ici 10 ans, à deux dollars le litre. Un tel chiffre représente simplement l'application graduelle du principe pollueur/payeur que tout le monde préconise. Il est étonnant qu'on discute uniquement des déficits du transport en commun qui s'élèvent, à Montréal, à environ 400 dollars par usager régulier.

**Le plan de transport, une catastrophe écologique planifiée**

À la lumière de ces faits économiques et écologiques, il est permis de conclure que le plan du ministère des Transports pour la région de Montréal qui prévoit la construction de plusieurs nouvelles autoroutes, va lui aussi à l'encontre du principe pollueur/payeur et contribuera à accélérer la destruction de l'environnement. Les nouvelles autoroutes sti-

muleront l'étalement urbain et tous les problèmes environnementaux et économiques associés. Il s'agit d'une catastrophe écologique planifiée.

Pour ce qui est des pluies acides, le transport automobile est le principal responsable des émissions d'oxyde d'azote (NOx), précurseurs à l'acide nitrique. Une multiplication des besoins en transport augmentera les pluies acides, et cela sur notre propre territoire (car les NOx «voyagent moins loin» que les oxydes de soufre). En ce qui concerne l'effet de serre, il est surtout causé par le CO<sub>2</sub> provenant du pétrole et autres combustibles fossiles. Considérant qu'il n'existe pas d'appareil anti-pollution pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et que les tous les carburants automobiles sont des combustibles fossiles, la trilogie est certainement la principale responsable de l'effet de serre.

**Une grave dépendance structurelle**

L'impact de la trilogie est d'abord structurel. Lorsque la crise de l'énergie a frappé l'Occident en 1973, nous avons réagi en améliorant notre technologie et en achetant des voitures plus petites. Tous ces efforts n'ont cependant pas empêché une augmentation de la consommation d'énergie; en fait, tous les bénéfices de la conservation de l'énergie se sont perdus dans un accroissement simultané des demandes générées par la trilogie. Dans un tel contexte, nous serons extrêmement vulnérables lorsque la prochaine crise de l'énergie frappera, car il est beaucoup plus difficile de modifier la structure d'une ville que d'acheter une voiture plus petite.

**Les enjeux de l'avenir**

Dans ce contexte, la conservation de l'énergie n'est pas uniquement un enjeu technologique; c'est aussi un critère dans les choix de développement. Cela signifie que plusieurs enjeux doivent devenir des priorités. Il est possible d'arrêter l'explosion de la ville par des mesures telles qu'une hausse dramatique de la taxe sur l'essence, l'établissement de postes de payage sur les routes desservant les banlieues, l'instauration de taxes sur le stationnement au centre-ville. La Commission Brundtland propose d'ailleurs d'augmenter les taxes sur l'énergie. Ces mesures ont également comme effet d'inciter les économies d'énergie, de réduire la pollution et d'établir une équité dans la consommation selon le principe pollueur/payeur. Le fruit de ces taxes devrait être consacré au transport en commun et aux économies d'énergie. (Des crédits d'impôts doivent être également inclus pour réduire l'impact du principe pollueur/payeur sur les plus démunis de la société).

Au niveau de la planification du territoire, il est urgent d'établir des normes minimales de densité résidentielle ou d'instaurer de primes d'impôt à la densité des logements. Le zonage agricole doit devenir intouchable, non seulement pour protéger l'agriculture, mais pour réduire la dispersion résidentielle vers la campagne.

Pour conclure, il est important de discuter des excuses que le Canada et le Québec se donnent souvent pour justifier une grande consommation d'énergie ou d'automobiles.

**Des excuses trop faciles**

Voici quelques excuses qui sont souvent invoquées par les Cana-

diens pour justifier la consommation énergétique per capita la plus élevée au monde:

— «Le Canada possède un climat rigoureux.» Cette excuse ne peut justifier notre niveau de consommation, car le chauffage ne représente qu'environ quinze pour cent de l'énergie utilisée au pays. À titre de comparaison, le climat de la Suède est aussi rigoureux que celui du Canada; pourtant, en Suède, la consommation est inférieure d'environ trente pour cent.

— «Le Canada est un grand pays.» Cette excuse ne résiste pas à l'analyse: quatre-vingt quinze pour cent des activités économiques ont lieu en milieu urbain, dans un corridor géographique étroit. Au Canada, la main-d'oeuvre agricole constitue environ trois pour cent des emplois, soit un pourcentage beaucoup moindre que dans certains pays européens qui consomment trois fois moins d'énergie.

— «Une grande consommation d'énergie est essentielle à la qualité de vie des Canadiens.» La qualité de vie des Suédois, des Suisses ou des Allemands est aussi élevée que la nôtre. Pourtant ces pays consomment beaucoup moins d'énergie que nous. En fait, il faut remarquer que la consommation énergétique moyenne de l'Européen de 1985 était beaucoup moins élevée que celle du Canadien de 1960.

— «Le Canada est un pays exportateur de ressources naturelles.» Voilà une justification partielle: lorsque le Canada dépense de l'énergie pour produire des matières premières exportées aux États-Unis, il exporte en fait de l'énergie. Par contre, lorsque le Canada importe une auto japonaise, il importe une grande quantité d'énergie. Il est donc nécessaire de réviser les bilans officiels en tenant compte des échanges de produits énergivores. Cela signifie que les États-Unis sont en fait les plus gros consommateurs d'énergie au monde, si l'on tient compte de leurs importations gargantuesques de ressources naturelles.

En fait, la trilogie «auto-bungalow-banlieue» demeure la meilleure explication des niveaux de consommation énergétique. C'est aux États-Unis que l'étalement urbain est le plus accentué, suivi du Canada et de l'Europe. Les taux de possession et d'utilisation d'automobiles, présentés précédemment, sont en parfaite concordance avec la consommation réelle d'énergie dans chacun des pays occidentaux.

En tenant compte de l'énergie accumulée dans les échanges internationaux, nous pouvons d'ailleurs mettre en relief les grandes injustices énergétiques qui existent actuellement. Selon la Commission Brundtland, le citoyen moyen du monde occidental industrialisé consomme quatre-vingts fois plus d'énergie qu'un citoyen de l'Afrique noire! Et comme les pays africains sont des exportateurs de ressources naturelles, leur consommation réelle est encore moindre que ne l'indique le bilan officiel. La consommation réelle de l'Amérique est quant à elle supérieure au bilan officiel. Ajoutons à cela le fait que le citoyen américain consomme trois fois plus d'énergie qu'un Européen et nous pouvons conclure que le citoyen nord-américain moyen consomme environ 200 fois l'énergie d'un citoyen de l'Afrique noire!...

**Bilan des impacts économiques de l'automobile**

**Dépenses assumées par l'automobiliste**

Estimé par automobile/an

**Dépenses "privées"**

Dépréciation annuelle	\$2000
Licenses, permis et assurance-collision	500
Assurance-automobile du Québec	100
Entretien	600
Carburant (excluant les taxes sur l'essence)	800

\$4000

**Contributions "publiques"**

Taxes provinciales et fédérales sur l'essence	\$500
Taxes provinciales et fédérales sur l'achat d'une automobile	400
Immatriculations et permis	80
Paiements d'infractions au niveau provincial	20
Paiements d'infractions au niveau municipal	?

\$1000

**Services et nuisances non assumés par les automobilistes**

**Services directs aux automobilistes**

Construction et entretien du réseau routier par Transport-Québec	\$300
Construction et entretien du réseau routier par Transport-Canada	?
Construction et entretien du réseau routier par les municipalités (réfection, éclairage des routes, déneigement, déglacage)	?
Contrôle routier par les services policiers provinciaux	?
Contrôle routier par les services policiers municipaux	?

**Nuisances non-assumées par l'automobiliste (O.C.D.E.)**

Pertes de temps dues à la congestion	1550
Soins de santé dus aux accidents: (assurance-maladie)	300
Pertes de productivité dues aux accidents	600
Bruit	200
Maladies pulmonaires dues à la pollution urbaine (ass-maladie)	400
Pertes de productivité dues aux maladies pulmonaires	800
Désagrégation des matériaux (\$1 milliard au Canada)	100
Autres nuisances urbaines	150

\$4100

**Autres impacts non-assumés par l'automobiliste**

Précipitations acides	?
Contribution à l'effet de serre	?
Incapacité de rentabiliser le transport public (déficit de \$500 millions)	?
achalandage réduit et pertes de temps dans la congestion	?
dispersion=distances plus longues	?
Coûts environnementaux de la construction des routes et ponts	?
Coûts environnementaux de la construction des automobiles	?
Dépenses de logement allant au stationnement résidentiel (garage)	?
Coûts d'opportunité des espaces perdus en routes et stationnements	?
Perte d'excellentes terres agricoles	?
Affaiblissement du dollar à cause des importations de pétrole et de voitures	?
Les nombreux effets de l'étalement urbain	?

# Cycling on the sidewalk



PHOTO: SEBASTIEN BOUHARD

## Leslie Lutsky

**I**t was a sweltering summer afternoon, the midst of an oppressively long Montréal heat wave. People shambling along Parc Avenue barely dragging their feet along the dogslime covered sidewalk. Everybody seemed to feel sluggish due to the torrid temperature, even exchanging a few pleasantries was a major effort.

A stink of lingering gas fumes hung heavily in the air. Cars were lined up on the street as far as the eye could see. Drivers kept on honking their horns near the intersection of Bernard St. even though there wasn't an inch of space for the automobiles to proceed. The drivers, caught in a Montréal traffic jam, slowly stewed and simmered in their steel boxes on wheels.

The only people able to move along the road were the bicycle riders who freely wove between the cars and the sidewalks. One cyclist had other ideas. He rode his bike on the sidewalk, swerving and twisting around the bewildered pedestrians. An overzealous employee hired to strike terror and terrify people in the haunted house at La Ronde could not startle and petrify as many people as did this cyclist.

He scored a hit! More precisely he brusquely brushed somebody along the side as he glided by. Needless to say, the victim of this hit and run accident became extremely agitated. He yelled at the cyclist to get off of the sidewalk and on to the street where he belonged. The cyclist, a regular rodeo riding cowboy, abruptly screeched to a grinding halt and bellowed back, «Fuck you, you shoulda watched where you were going!» The exchange of words continued in this manner for a few moments, with threats flying back

and forth faster than police bullets, until finally, the cowboy continued along on the sidewalk.

A few hours later, during the evening, I was strolling along Duluth Street, deep in thought and guess what. A speeding bicycle whizzed by me, coming so close that I felt the breeze caused by the motion. Even though it was still very muggy, I did not appreciate the sudden breeze. I was downright mad. I told the cyclist to ride on the road, but he continued to pedal away furiously, ignoring me as if I was just a fire hydrant or a tree, one of several objects on sidewalks that the practiced cyclist is able to avoid hitting the last second as they bolt by. Perhaps the cyclist forgot that unlike a fire hydrant, I was moving and by not taking my motion into consideration, he almost hit me.

### Points to Ponder

Bicycling on the sidewalk is a symptom of a society that does not accept the bicycle as a legitimate means of transport. When children receive their first bicycle, their parents' accompanying instructions are usually no more involved than, «Don't take it on the road». Not only does this encourage the attitude that it is OK to ride on the sidewalk, but it also perpetuates the «bicycle as toy» image. When these same children drive their toy cars on the sidewalk, they realize that it is only a toy and they already have an awareness of real cars belonging on the real road. Unfortunately, they are not encouraged to distinguish between their child's bicycle and an adult bicycle with the results being that they never do take bicycling seriously, hence, in later years it is OK to ride their expensive toys on sidewalks.

When the Montréal bikepaths are forced to detour, they someti-

mes end up along the sidewalk, Mill Street is an example. Why are these paths taking over the sidewalk and why do cyclists blindly accept it? This is an example of North America's love with the automobile and how the bicycles must not be allowed to interfere with the precious cars, and by extension not to interfere with the multi-million dollar car industry. Instead it is the pedestrian who must watch out as their sidewalk is taken over by the bike path. During the summer, many cyclists traverse along Mill St. to reach the Lachine Canal. When the bike path detour forces them to use the sidewalk, it will have the effect of encouraging them that it is acceptable to ride along the sidewalk. The road is a more conventional route, but the powers that be choose to inconvenience pedestrians rather than the much beloved automobiles.

At this time let us refer to the publication, «A Study of Bicycle/Motor Vehicle Accidents» by Dr. Kenneth Cross, one of the most comprehensive studies of bike-car accidents. According to Dr. Cross and most other studies, car-bike accidents account for no more than two percent of all bike related accidents; furthermore 65 % of the car-bike accidents happen at intersections. Cyclists who ride on the sidewalk cannot physically avoid the intersections. It is at these areas that they are most vulnerable, especially since sidewalks generally tend to hide their presence, thus rendering them less visible. The Canadian Cycling Association and The League of American Wheelmen, both active and respected bicycling organizations concerned with cycling as a mode of transport, oppose bike paths for many reasons, one of the reasons being that bike paths by the side of the road make bicyclists less

visible and thus unexpected at intersections. Imagine how much less visibility the bicycles on sidewalks must have when they cross the paths of cars at intersections.

Safety comes with following the bicycle rules; being visible, being predictable and riding on the road at least one car door length to the left of the parked cars, according to most trained effective cycling instructors. The proximity of sidewalks to the various city structures also tends to create many dangers for sidewalk cyclists: tall hedges at street corners obstructing the view of traffic, driveways jutting out onto the sidewalks, people exiting from buildings.

In other words, sidewalks may feel safer to unknowledgeable cyclists, but there is a world of difference between feeling safe and being safe.

### Sidewalk Survey

The time had come to conduct a survey of Montréal cyclists. During the morning of July 27th, I stood on Parc Avenue between Bernard and Saint-Viateur St. to count bicycle thru-traffic for the duration of one hour. A grand total of 66 bicycles passed in both directions. Thirty-six bicycles used the road, including three riding against the flow of traffic; twenty-seven rode along the sidewalk. Twenty of the cyclists pedaling along the sidewalk were adults. They were not going from store to store or stopping at various places. Remember, I was only counting the thru-traffic.

Needless to say, twenty-seven cyclists riding on the sidewalk during the duration of one hour are twenty-seven too many. It fortifies the image of the bicycle being an expensive toy and it angers and endangers the pedestrians who have to dart out of the way.

We must also recognize the political repercussions. Cyclists who ride on the sidewalk are helping to eliminate bicycles from the street, thus adding to the vicious dreams and desires of General Motors. They would like nothing more than streets free of bicycles and other hindrances. This would give them a vehicle to promote their sales by emphasizing the unclogged streets and consequently the increased speed potential of their gruesome gas guzzling monsters.

Why do bicyclists ride their bikes on the sidewalks? Perhaps they enjoy intimidating pedestrians; perhaps on the other hand, they feel such a close affinity and warmth with pedestrians that they want to be closer to them. Maybe these cyclists are trying to avoid grated manhole covers and the sidewalk provides a grated manhole cover free zone. Possibly they prefer to be nearer shopping and restaurant facilities in case they suddenly get an urge to immediately shop and eat. Could they ride along the sidewalk because it is four inches higher than the road, thus providing a better view of the surroundings? Honestly, I don't know.

What I do know is that even though the cyclist may think that they can see the pedestrian in advance and swing around to avoid them, the pedestrian will still be shocked as they are not expecting a bicycle to whiz by, even if it is at a so called safe distance. Unlike the streets, the sidewalks do not have any kind of directional flow, people move in all directions at once. They travel at all speeds: running, walking moderately, strolling, inching along; they stop momentarily, they quicken their pace, they suddenly change direction, they shift to the right or left to avoid other pedestrians. Given all of these factors, it is virtually impossible for a cyclist to calculate the move that a pedestrian might unexpectedly do.

### The Sidewalk as Safety Zone

Sidewalks are one of the few safe places in Montréal for those who enjoy walking and window shopping. Other than Lafontaine Park and Mt. Royal, Montréal has a dearth of green spaces. In the inner city, where poverty is very real, youngsters have no parks close by, neither, due to complex sociological realities, do they have immediate access to the parks just a few blocks distant. The sidewalk facing their house ends up being a concrete play area. The sidewalk is also one of the few places for the poor and elderly. It is their route to the world. All these people use the sidewalk on a daily basis and it must be maintained as a safe area.

Some of the needs of the differently abled have been acknowledged by the city. The sidewalks have sloped ramps to allow wheelchairs easier entry. Unfortunately some cyclists use these for easy access onto the sidewalk, thus rendering the daily activities of those who are less mobile, almost an adventure of survival. Ironically enough, the ramps which were constructed to help the differently abled, end up helping bicycles onto the sidewalk, thus making life more difficult for those who depend on wheelchairs. Imagine how terrifying it must be for a less abled person to see a bike speeding along the sidewalk.

CONTINUED ON PAGE 15



# Boycottage cycliste à Outremont

Claire Morissette

Lors de la session du Conseil de ville d'Outremont tenue le 15 août dernier, le règlement 117-116, restreignant le stationnement cycliste dans Outremont, a été adopté. Selon ce règlement, les vélos qui ne sont pas stationnés aux endroits désignés pourraient être enlevés par le service des Travaux publics de la municipalité. Ce règlement aurait pour but d'empêcher les cyclistes de stationner leurs vélos sur les parcomètres pour la durée de l'hiver, et de permettre aux employés d'enlever les vélos des parcomètres lorsque ceux-ci ont besoin de réparations.

On compte actuellement quelque vingt supports à vélos à Outremont, chacun ayant une capacité d'environ 8 vélos. En tout, moins de 200 vélos peuvent être stationnés au même moment en toute légalité à Outremont. On doit aussi prendre en considération le fait que ces supports ne sont pas toujours situés à des endroits commodes pour le

magasinage ou les visites. Résultat: les cyclistes se voient forcés de stationner illégalement leur vélo à Outremont, surtout si les supports désignés sont déjà occupés.

Le Monde à bicyclette a donc suggéré, par lettre au maire Choquette, que le règlement soit amendé comme suit:

- que le stationnement hivernal des vélos ne soit pas permis sur la voie publique, et que la Ville offre un entreposage des vélos de novembre à avril, à coût réduit;

- que le stationnement des vélos ne soit pas permis sur les parcomètres portant une affiche indiquant qu'ils ont besoin de réparation;

- que toute autre forme raisonnable de stationnement cycliste soit permise.

Par ailleurs, paraissait dans La Presse du 21 août une lettre signée Luc LeBlanc: «...ainsi donc, les cyclistes devront passer à Outremont sans s'arrêter. Message reçu: d'ici à ce que les stationnements à vélos y soient disponibles en quantité suffisante, j'éviterai de fréquenter tout cinéma, restaurant, bar ou

commerce d'Outremont. Si tous les cyclistes emboîtent le pas (la roue?) à ce boycottage, soyons assurés que les commerçants d'Outremont sauront promptement faire entendre la voix de la raison, sinon celle de l'argent, à leurs élus municipaux». À bon entendeur, salut!

À la réunion du Conseil du 3 septembre, le maire Choquette affirmait que sa loi ne serait appliquée que dans les cas extrêmes. Il aurait avisé les Travaux publics de tolérer tout stationnement cycliste «raisonnable» sur le mobilier urbain. M. Luts-ky, un cycliste, faisait valoir que cette loi est trop forte, c'est comme si on coupait du beurre avec une tronçonneuse. M. Choquette admettait que sa loi est trop forte, mais refusait de l'amender. Il faudra donc que les cyclistes continuent de soulever la question en Conseil de ville. La prochaine réunion aura lieu le lundi 7 octobre à 20 heures. Les citoyennes d'Outremont sont spécialement invitées-es, car ils-elles peuvent poser leur question avant les gens de l'extérieur.



PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

Cet été, le service des Travaux publics de la ville de Montréal a installé, à titre expérimental, des stationnements-vélos sur les rues Laurier et Saint-Denis. Sur la photo, on aperçoit un de ces stationnements sur la rue Saint-Denis, au coin de Rachel. Ça fonctionne tellement bien que l'installation de nombreux autres stationnements est prévue pour l'été prochain.

## Un nouveau «Chaînon manquant» !

C. M.

Un nouveau lien cyclable pourrait voir le jour incessamment au sud de Montréal. Il s'agit d'un passage devant relier Verdun et l'île des Soeurs.

Comme le savent les cyclistes, tout près du pont Champlain (en face de l'école Monseigneur Richard), se termine actuellement la piste cyclable du Boardwalk de Verdun. Un «sentier de lapin» poursuit vers le Sud, dans la «garnotte», empruntant le trottoir du pont Champlain, pour aboutir dans les voies d'accès de l'île des Soeurs. Des milliers de cyclistes empruntent ce sentier dangereux, car c'est le seul moyen d'avoir accès à l'île des Soeurs, d'où part la piste de la Voie maritime. C'est également le seul moyen pour les cyclistes de l'île des Soeurs d'entrer à Montréal.

Un groupe de citoyens-nes a entrepris de faire valoir l'idée du parachèvement de ce lien, auprès des autorités municipales, provinciales et même fédérales. Monsieur Laurent Dugas, conseiller municipal à

Verdun, a accepté de piloter le dossier. C'est un projet relativement modeste: il s'agit d'asphalter le sentier et d'élargir très légèrement le trottoir du pont, tout en le munissant d'une barrière séparatrice. Une étude de faisabilité est en cours, mais on peut déjà évaluer, à partir de l'expérience de l'autre «Chaînon» (à l'île Notre-Dame) que les coûts ne devraient guère dépasser 400 000\$ pour une clientèle qu'on peut estimer à environ 200 000 cyclistes par an.

Selon La Presse du 17 août, les autorités du pont Champlain ont fait obstruction à l'idée pendant plusieurs années, pour des raisons budgétaires (...) et par principe, «car l'organisme fédéral voulait réserver l'accès du pont aux automobiles et aux piétons». Elles auraient donné leur accord cet été, à la condition que la ville de Verdun défraie le coût de toutes les opérations. Mentionnons que la ville de Verdun est l'une des villes les plus accueillantes pour les cyclistes dans la région montréalaise.

L'autre «Chaînon»

On se souvient que l'ouverture du «Chaînon» de l'île Notre-Dame s'est faite cahin-caha au printemps 1991. La Société de l'île Notre-Dame avait négligé de prévoir un supplément de budget de 40 000 \$ pour le gardiennage et le patrouillage de la piste de la Voie maritime, selon un horaire élargi: à temps plein d'avril à novembre, plutôt que de juin à septembre comme auparavant. La Société de l'île Notre-Dame souhaitait que les municipalités de la Rive Sud engagent des fonds dans cette nouvelle enveloppe budgétaire. Or, au cours de l'été, les municipalités de la Rive-Sud se sont prononcées contre cette participation financière.

Après la Fête du Travail, l'ouverture à temps plein, plutôt qu'en fins de semaine seulement, pourrait être compromise. Selon nous, la Société de l'île Notre-Dame devrait cesser de couper les cheveux en quatre, et répondre aux besoins de sa clientèle de quelque 50 000 cyclistes qui passent par là chaque mois.

LA  
PORTE  
À BICYCLETTE INC.

CYCLOSPORTIF  
CYCLOTOURISME

VENTE & SERVICE

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

**Fruiterie Tutti-Frutti**

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

*Une halte rafraîchissante*

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

803 Ontario est  
H2L 1P1

Tél.: 598-8376

SUR DEUX ROUES

vente  
location  
entretien  
réparations  
vêtements et  
accessoires de  
bicyclettes

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

Des tubes fluorescents de  
la couleur du soleil

Économes  
en électricité

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

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»

SPORT PLUS  
Boutique

le RECYCLEUR

VÉLOS  
neufs et d'occasion

BOOK

MINELLI

LEADER

PROCYCLE

PEUGEOT expert

DBS  
Le cadre d'expert

5415, rue Papineau, Montréal

523 • 6480

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

**R**eculons plus de vingt ans en arrière. À cette époque, on savait que les champs générés par le transport d'électricité ne possédaient pas assez d'énergie pour briser les liens moléculaires ou atomiques dans le corps. Les études environnementales étaient rares, on ne se demandait guère s'il existait des effets biologiques plus subtils. On n'observait aucun impact adverse, tel un réchauffement des tissus humains, au voisinage des fils électriques. Sur ces simples prémisses, les producteurs d'électricité soutenaient qu'il n'y avait pas de danger pour les humains près des lignes à haute tension.

Pourtant, plusieurs dizaines d'études scientifiques avaient cours, ici et là, sur les effets biologiques des champs électromagnétiques (EM) à différentes fréquences. Certaines prouvaient que ces champs affectaient le comportement d'animaux, d'autres observaient des effets biochimiques *in vitro* et *in vivo*. Les producteurs laitiers étaient nombreux à clamer que leurs vaches donnaient moins de lait et devenaient plus nerveuses après l'installation d'une ligne à haute tension sur leur pâturage.

#### L'alerte russe

C'est en 1966 que cette apathie sur la question est troublée une première fois, par un rapport soviétique (Asanova & Rakov) colligeant l'étude clinique de 45 employés-es dans une sous-station de 500 kilovolts (kV). 37 employés s'y plaignent de maux de tête, fatigue, insomnie, lourdeur, problèmes digestifs et cardiovasculaires.

Parallèlement, en 1968, dans les États du Wisconsin et du Michigan, la Marine américaine envisage le «Projet Sanguine», une installation de télécommunications grandiose qui lui permettra de communiquer, via l'ionosphère, avec sa flotte de sous-marins quand ceux-ci sont en immersion. L'émetteur consisterait en 6 000 milles de câbles à haute tension enfouis sur 22 500 kilomètres carrés. Devant l'opposition locale, la Marine décide de rassurer la population en produisant une étude



Une équipe du Monde à Bicyclette a constaté qu'un fluorescent s'illumine légèrement sous les doubles lignes de 120 kilovolts de la piste cyclable de l'Aqueduc, et plus intensément lorsque la ligne de 315 kilovolts rejoint la piste cyclable à l'ouest de la rue Dollard, à LaSalle.

de l'effet des champs EM sur les humains, à la fréquence de 76 hertz (hz).

#### L'avertissement de Becker

Robert Becker est un éminent scientifique ayant découvert l'effet des champs EM sur la croissance des cellules des salamandres, ces animaux capables de régénérer un membre complet, et même des parties du cerveau, après amputation. Il découvre la capacité de l'électricité d'accélérer la guérison de fractures chez les humains. Il trouve un parallèle entre les admissions psychiatriques et les orages magnétiques solaires. Becker et son collègue Andrew Marino, compilent toutes les études sur l'électromagnétisme produites aux États-Unis. Becker était inquiet: si les champs EM accélèrent la croissance de cellules saines, ne pourraient-ils pas activer la croissance de cellules malignes ?

En 1973, Becker est invité au comité d'évaluation du projet Sanguine; tôt, il commence à émettre des doutes sur la sécurité du projet. La Marine avait mis en place depuis cinq ans une phase expérimentale — 28 kilomètres de câbles enfouis. On découvre que les volontaires exposés à ces ondes possèdent un compte élevé de serum-triglycérides, un indicateur de stress élevé. Des singes exposés aux ondes EM exécutent des tâches réflexes plus lentement. Les embryons de poulet, les jeunes rats croissent plus lentement. Les jeunes goélands sont désorientés, un résultat qui indique que le projet Sanguine pourrait affecter la migration d'oiseaux. Le comité conclut que les organismes biologiques, incluant les humains, sont affectés par les champs EM de basse fréquence; il veut en saisir les responsables d'État de la Santé publique. Mais la Marine américaine décide de classer le rapport du comité comme «secret d'État».

#### Avertissement répété

Lorsque la Power Authority of the State of New-York (PASNY) propose en 1973 l'installation d'une ligne de 765 kv de Massena à Marcy, pour acheminer l'électricité provenant de la Baie James, Becker vient de s'acheter une petite ferme près de son tracé. Celui-ci décide alors de faire l'inimaginable: en audiences publiques devant la Public Service Commission (PSC), il rend publics les résultats du rapport Sanguine et il rend compte de ses propres travaux, ainsi que d'une trentaine d'autres études semblables qu'il avait répertoriées. Prise de court, la PASNY trouve trois autres experts pour invalider à pied levé ces travaux. En 1976, la PSC, soumise à de fortes pressions politiques, autorise le passage de la ligne à haute tension.

Reste à discuter de la largeur de l'emprise, ce corridor de terrain tout le long des lignes de haute tension. Le docteur Marino soutient que la largeur de l'emprise des lignes de 765 kilovolts devrait être de 870 pieds (290 m), pour que la force du champ électrique au sol ne dépasse pas une limite de 0,15 kilovolt par mètre — seuil au-delà duquel des malfonctionnements apparaissent, dans les expériences de laboratoire. Selon lui, aucune habitation ne devrait être dans ce périmètre, ni aucune zone de travail ou de jeu. La

PSC se défile du vrai débat en décidant que les emprises des lignes de 765 kilovolts seront proportionnelles à celles «généralement acceptées» des lignes de 345 kilovolts; pourtant Marino signalait que, sur les lignes déjà existantes, jusqu'à 50 % des champs électriques débordent l'emprise. La ligne de 765 kilovolts aura donc 240 pieds (80 m) de largeur. Plus tard, cette décision, portée en appel, est corrigée à 350 pieds (120m) par des juges qui critiquent sévèrement la PASNY pour son comportement et son groupe d'«experts» peu crédibles.

Becker et Marino devaient par la suite connaître d'innombrables tracasseries: leurs subventions de recherche coupées, leurs laboratoires de plus de vingt ans de recherche fermés, leurs postes de travail abolis.

L'emprise des lignes de 765 kilovolts est de 200 mètres en Union soviétique; il est choquant d'apprendre qu'elle n'est que de 80 mètres au Québec. Hydro-Québec déclare des lectures de champs magnétiques d'une force de 300 milliGauss (mG) au centre de ses lignes de 735 kilovolts, et de 60 mG à 40 mètres de celle-ci, là où se termine le corridor de l'emprise. Or, le seuil de danger pour la santé serait de ... 2 mG ! selon des recherches faites au Colorado.

#### L'alerte du Colorado

En mars 1979, Nancy Wertheimer publie dans le prestigieux *American Journal of Epidemiology* un travail qui ébranlera l'Amérique. Depuis 1968, elle faisait de la recherche sur les facteurs susceptibles d'avoir causé la leucémie chez 344 enfants décédés à Denver (Colorado). Après une cinquantaine de visites aux maisons où avaient habité ces enfants, son regard est

## PÉRIL ÉLECTRIQUE

# TENSION,

La tension monte aux frontières des sphères scientifique et politique au sujet du

### Présence

Il est fascinant d'apprendre que l'énergie produite par nos centrales électriques et transportée sur des fils électriques jusqu'au consommateur est acheminée dans l'espace qui entoure les fils; cette énergie prend la forme d'un champ électrique et d'un champ magnétique, les fils électriques ne servant que de guide. La presque totalité du courant électrique transporté sur les lignes à haute tension est du courant alternatif, oscillant à la fréquence de 60 hertz (hz) en Amérique et de 50 hertz en Europe.

Pour transporter de grandes quantités d'énergie sur de longues distances, on en augmente le voltage, à 69, 120, 230, 315, ou 735 mille volts (kilovolts; kV). Les lignes à haute tension sont composées de trois fils; le voltage sur chaque fil est déphasé par rapport aux deux autres.

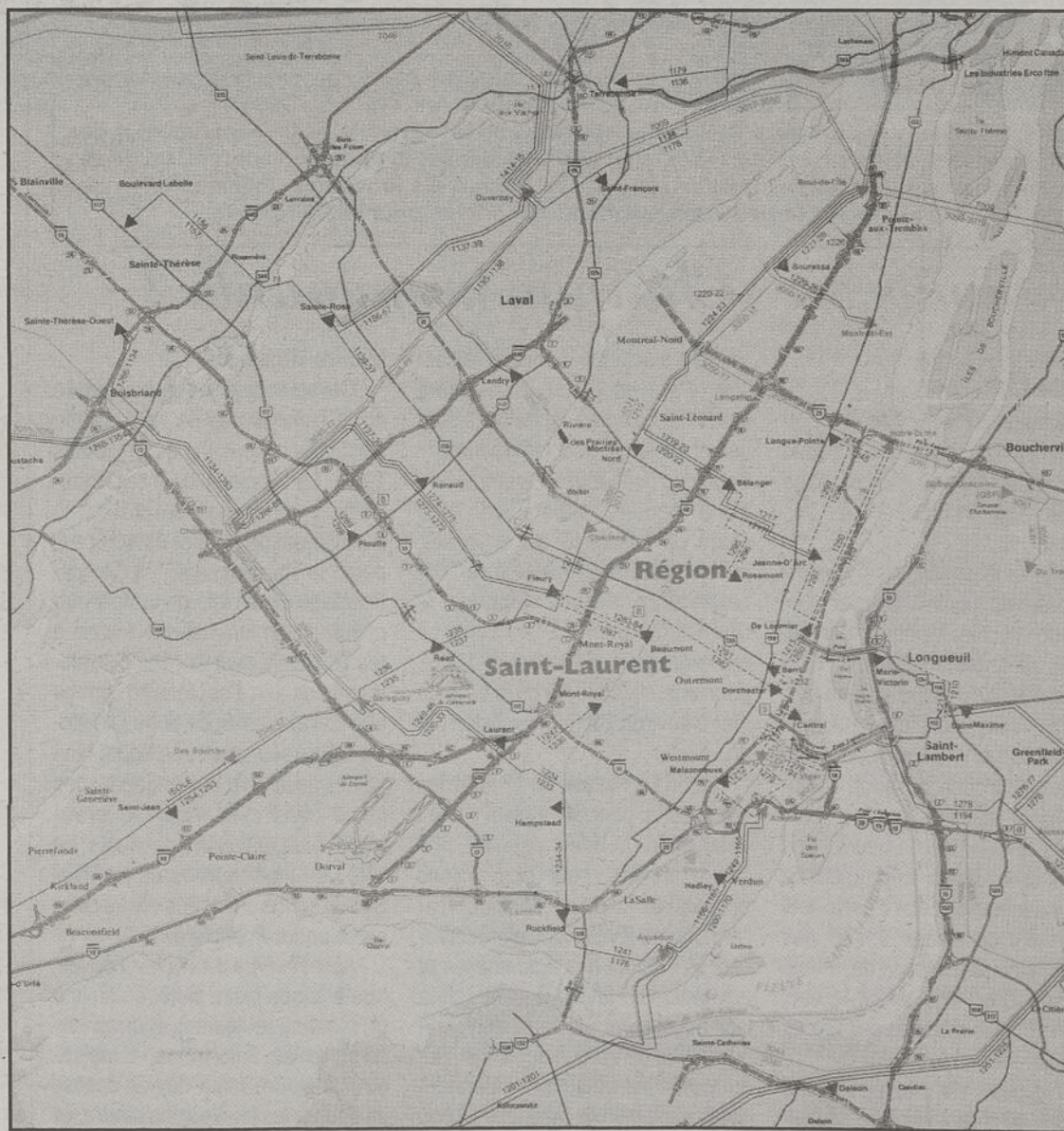
Les transformateurs que l'on retrouve près de nos maisons baissent le voltage de 25 kV à 240 et 120 volts. Inversement, le courant augmente, ainsi que le champ magnétique, qui est très puissant dans les premiers 40 mètres pour ensuite diminuer rapidement. Le courant sera distribué aux maisons — environ dix — desservies par le transformateur. À noter que les transformateurs sont de plus en plus souvent enfouis, donc plus difficiles à localiser. Les fils enfouis, souvent sous les trottoirs, se retrouvent à proximité des personnes, à un mètre de profondeur seulement.

Le profil d'un champ magnétique ressemble à celui d'une cloche avec des bords très aplatis. Les valeurs sont au maximum tout près des fils, puis chutent dramatiquement, pour ensuite s'atténuer très lentement avec l'éloignement latéral. Mais le champ demeure perceptible à des centaines de mètres de la ligne.

attiré par un transformateur électrique. Elle vient d'ouvrir une porte qui ne se refermera plus.

Au moyen de ses notes, d'un plan du réseau électrique local, et d'un gaussmètre mesurant la force des champs EM, Wertheimer constate que les jeunes victimes de la leucémie sont deux fois plus nombreuses que la normale, dans les deux premières maisons près des

transformateurs ou près des sous-stations électriques. Son gaussmètre confirme la présence d'un champ magnétique ne chutant qu'à 40 mètres des transformateurs. Elle trouve que les zones de risque élevé correspondent aux lectures supérieures à 2 milliGauss — une force magnétique relativement faible. Cette découverte est lourde de conséquences car elle signifie qu'envi-



Réseau des lignes à haute tension — Région de Montréal  
Il existe des lignes de 69, 120, 230, 315, et 735 kilovolts. Le premier chiffre pour chaque tracé indique sa catégorie de voltage.

# ATTENTION!

**danger des champs magnétiques des réseaux électriques. Notre santé est en jeu.**

## invisible

Le champ magnétique est proportionnel au courant (en ampères) qui lui, varie suivant la demande. Le champ est aussi lié à l'intensité du courant dans la prise de terre (retour du courant au sol), dont l'activité est plus grande dans les maisons, à cause des déséquilibres entre les différents circuits. D'après une étude de la Corporation des ingénieurs IEEE, ce serait même le facteur le plus important. La largeur des champs magnétiques des lignes à haute tension et dans les maisons est donc en continuelle fluctuation.

Le champ électrique est spectaculaire et puissant, car sous les lignes de tension, un tube fluorescent tenu verticalement s'illumine sans autre source d'énergie; il brillera plus intensément sous haut voltage, plus le tube sera long. Le champ électrique peut être arrêté ou diminué par certains matériaux, mais le champ magnétique pénètre tout: bois, brique, sol, et, bien sûr, le corps humain.

Dans cet article, nous ne considérerons pas le bruit audible que ces lignes créent, surtout par temps humide, et qui peut être très agaçant. Nous ne parlerons pas non plus des chocs électriques induits qui sont produits quand un gros véhicule, tel un autobus scolaire, passe sous une ligne de haute tension; le véhicule peut se charger assez pour qu'un enfant, ou même un adulte, soit saisi par le courant trop élevé et incapable de lâcher prise. Nous ne parlons que des réseaux électriques à basse fréquence. Les appareils à plus haute fréquence: télécommunications, antennes, micro-ondes, radars, et écrans vidéo posent d'autres problèmes; nous nous réservons la possibilité d'aborder ces sujets ultérieurement.

ron 20 % des maisons desservies par les réseaux électriques urbains se trouveraient dans une zone à risque.

Wertheimer souhaite ardemment que des études similaires soient entreprises pour vérifier et confirmer ses travaux, et enfin permettre de prendre des mesures protectrices pour la population. Une apathie inexplicable et même une certaine persécution sont sa récompense pendant longtemps. Une étude sur les champs magnétiques des appareils électroménagers tente de prouver que nous sommes en fait submergés de radiations à basse fréquence; l'étude omet de dire que dans le cas d'appareils ménagers, les champs chutent à quelques centimètres à peine des appareils, ce qui n'est pas le cas des équipements de haute tension.

Enfin, de 1983 à 1987, paraissent des études trouvant des taux de leucémie anormalement élevés chez les travailleurs de l'électricité de Nouvelle-Zélande, d'Angleterre, de Suède, du Canada, puis chez ceux de la production de l'aluminium et des mines de charbon aux États-Unis, où les travailleurs voisinent les lignes électriques dans les tunnels. Le docteur Samuel Milham, à qui on doit la découverte rapide des effets de la thalidomide sur les fœtus, étudie 438 000 décès causés par le cancer, et constate que dix des onze métiers liés aux champs EM affichent un taux plus élevé que la normale. Au Texas, chez les personnes occupant des emplois liés à l'EM on compte 13 fois plus de cancers du cerveau que chez celles qui exercent d'autres métiers.

### Dans les cours d'écoles

En 1985, à Houston (Texas), la Houston Lighting & Power Co perd une cause devant les tribunaux pour avoir installé une ligne à haute tension près d'une école, et doit enlever celle-ci au coût de 8,5 millions de \$;

les jurés avaient conclu que les dangers pour la santé étaient sans équivoque.

La plupart du temps cependant, on camoufle les faits, des directeurs d'école refusent que des lectures de champs EM soient prises dans leurs

murs, malgré le fait que dans certains cas, près de lignes à haute tension, le taux de leucémie atteigne jusqu'à cent fois la moyenne, comme dans cette école de Montecito (Californie). En 1989, 4 de ses 400 élèves étaient atteints de leucémie, alors que la moyenne est de un malade pour 10 000 personnes. Une ligne de 66 kilovolts passe à 40 pieds (13 m) devant l'école.

### Responsabilité envers la population

Les producteurs d'électricité n'ont pas encore su s'adapter aux informations nouvelles qui arrivent de partout, et ont pris la position indéfendable de dénigrer ces études qui sont d'une très haute qualité scientifique. Ils ont cherché et trouvé des gens pour faire des études *bidon* concluant qu'il n'y a rien à craindre.

Il est facile de comprendre le mutisme d'Hydro-Québec sur la question des champs EM. En niant les faits, elle opte pour le *statu quo*. Car si ses emprises devaient être réévaluées, comme elles le seront dans un avenir plus ou moins lointain, cela lui coûtera de lourdes compensations en rachat de territoire ainsi qu'en déplacement ou abandon d'habitations qui s'y trouvent. Certains vivront peut-être une situation inconfortable, comme ce fut le cas célèbre des propriétaires de maisons isolées à la mousse isolante à l'urée-formaldéhyde (MIUF).

Mais Hydro-Québec, en acceptant récemment de participer à trois études sur les effets biologiques des champs EM, avec Hydro-Ontario et Santé et Bien-être Cana-

da, ne peut plus ignorer le consensus qui se forme sur la question.

Notons que l'Agence de protection de l'environnement (EPA) des États-Unis a soumis en décembre 1990 un rapport officiel sur les champs EM, qui devait être publié le même mois. Selon Allan Bromley, conseiller scientifique présidentiel, la Maison Blanche retarde la publication du rapport «pour ne pas alarmer l'opinion publique». Inquiétant, non ?

Quant à nous, nous pouvons nous protéger des champs EM, en évitant de demeurer, de travailler ou de jouer dans les périmètres dangereux voisinant les lignes à haute tension et les transformateurs. En localisant l'entrée électrique de l'immeuble où on habite et en évitant d'y mettre sa tête de lit. On peut aussi éviter couvertures électriques, lits d'eau chauffés, ouvre-boîtes électriques et autres articles électriques plus ou moins inutiles.

Le péril des lignes à haute tension milite aussi pour qu'on réévalue les méga projets hydro-électriques éloignés, dans le Grand Nord, qui multiplient les réseaux de transport d'énergie, et qu'on mise plutôt sur la conservation et les solutions locales, en matière énergétique.

Mais il serait impérieux qu'une société d'État comme Hydro-Québec ne joue pas à la roulette russe avec notre santé mais au contraire qu'elle informe la population et développe une stratégie pour faire face aux conséquences que cela entraînera. Le débat prend de l'ampleur et la conclusion est prévisible.

## Le cerveau électrique

Le docteur Ross Adey, membre de l'Académie nationale des sciences et chercheur à l'Institut de recherche sur le cerveau de l'Université de Californie à Los Angeles, étudie pour le gouvernement américain l'effet des champs EM sur l'activité cérébrale, à la suite de la découverte, par le Département d'État, en 1962, que l'ambassade américaine à Moscou est bombardée par des micro-ondes. On se rend compte rapidement qu'il ne s'agit pas d'ondes capables de déclencher des microphones, par exemple, et on veut savoir quels effets sur le cerveau et sur la conduite des employés américains sur leur territoire, les Russes comptent obtenir de ce traitement. Ces recherches restent secrètes, bien sûr, même auprès des employés de l'ambassade, premiers concernés par cette «expérience».

Adey, et son collègue Rafael Elul, distinguent deux niveaux de fonctionnement électrique dans le cerveau. Les cellules nerveuses transportent des messages électriques — sensations, commandes musculaires — au moyen d'impulsions altérant le «potentiel électrique» de 1/10 volt présent à la surface de leur membrane. La gaine de myéline, constituée de deux couches de gras, isolant les cellules nerveuses, n'a qu'un millionième de pouce d'épaisseur. Mais sa résistance aux courants électri-

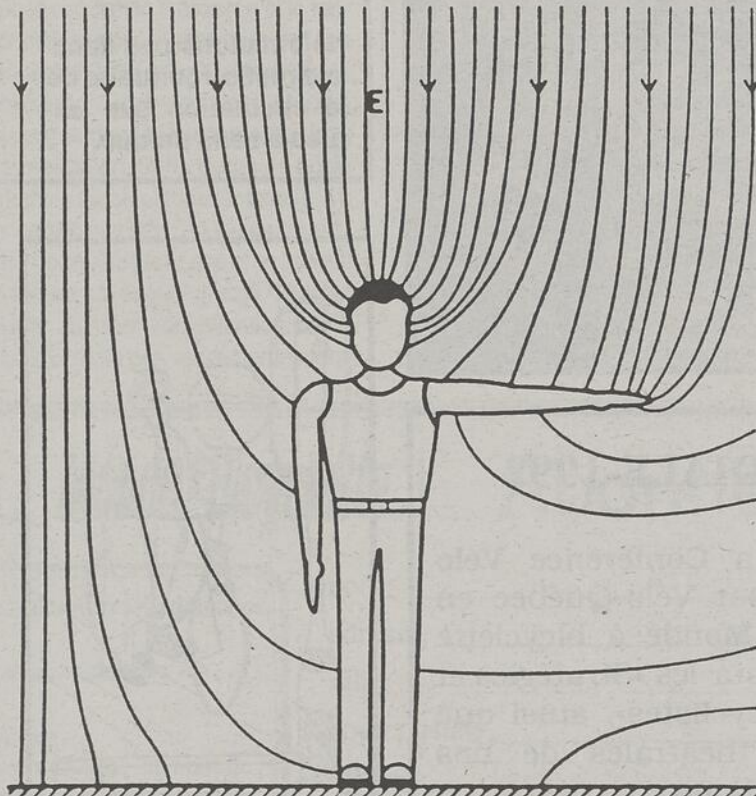
ques est phénoménale: si un matériau aussi performant était utilisé autour des lignes électriques, on pourrait transporter des courants de 200 kilovolts à un pouce du sol sans que le courant saute et brûle la ligne!

Mais il existe un autre type d'activité électrique, de très faible inten-

sité, dans le cerveau. Ce sont les ondes cérébrales, qu'on a longtemps prises pour un «bruit», sans être capable d'en expliquer la fonction, bien qu'on sache qu'elles sont profondément altérées lors du sommeil, par exemple. Elul a découvert qu'à la surface de la membrane des

cellules cérébrales se trouvent des alvéoles contenant des fils de protéines, permettant à des signaux électriques et chimiques extrêmement ténus de pénétrer à l'intérieur de la cellule. Ces ondes semblent être une sorte de murmure des cellules communiquant avec leurs voisines immédiates, dans un langage privé. L'examen des ondes cérébrales met en lumière l'incroyable sensibilité du plasma cellulaire aux courants électriques: une cellule cérébrale branchée à un pôle d'une pile de 1,5 volt, immergée dans l'océan, pourrait percevoir le courant électrique lorsque l'autre pôle serait aussi immergée dans l'océan, à 1 000 milles (1 600 km) de distance. Il s'agit d'une intensité d'un dix-millionième de volt/cm.

L'organisation interne de chaque cellule, son système de contrôle intrinsèque lui permet de résister aux différentes «agressions» électriques. Adey compare ce phénomène aux vaguelettes à la surface de l'océan qui sont relativement peu dérangées si une grosse vague les soulève. Mais Adey conclut avec certitude qu'à long terme, l'électricité à basse fréquence altère la chimie des ions-calcium qui jouent un rôle essentiel dans la transmission des impulsions électriques du cerveau.



**Distortion d'un champ électrique uniforme par une personne au sol. Les objets pointus créent une concentration du champ. Si une personne se tient debout dans un champ de 10 kV/m, le champ autour de sa tête peut être aussi élevé que 100 kV/m.**

### Pour en savoir plus long:

**Brodeur Paul**, «Currents of death; Power lines, computer terminals, and the attempt to cover up their threat to your health» Simon & Schuster, New York, 1989. Repris en résumé dans: «Annals of radiation; The hazards of electromagnetic fields, — Power lines», The New Yorker, 12 juin 1989

**Brodeur Paul**, «Danger in the schoolyard», Family Circle, 25 septembre 1990

**IEEE Magnetic Fields Task Force**, «Magnetic fields from electric power lines; theory and comparison to measurements», IEEE Transactions on Power Delivery, Oct 1988

**Sheppard Asher R, PhD & Eisenbud Merrill, ScD**, «Biological effects of electric and magnetic fields of extremely low frequency» Institute of Environmental Medicine, New York University Medical Center, New York University Press, 1977

**Yarrow David**, «Return of the dragon; the hazards of man-made magnetism» Solstice #42, 1990

**State of New York Public Service Commission**, «Opinion and order authorizing erection of support structures and conductors», Opinion 76-12, Case 26529, June 1976

## PETITES ANNONCES CYCLÉES

**Vous voulez vendre votre bicyclette, vous cherchez des compagnons et des compagnes pour organiser un voyage de cyclotourisme?..., alors placez une petite annonce dans notre prochain numéro du Monde à bicyclette.**

**TARIF: 10 \$ (taxes incluses) pour 120 frappes.  
TÉLÉPHONE: 844-2713**

**APARTMENT 4<sup>1/2</sup>**, corner St-André and Duluth, to share with 1 working male, immediate, \$ 250+1/2 expences. Call Peter at: (514) 522-1466.

**JEUNE HOMME** cherche âme soeur. J.H., 28 ans, étudiant UQAM, Bac chimie (écologiste), 6 pieds, cheveux bruns; recherche J.F. 24 à 28 ans, végétarienne, non fumeuse... et qui aime le cyclotourisme. loie de vivre intense, simplicité et avoir coeur d'enfant, important pour le J.H. Pour info., lire texte de «Je t'attends» à **LA BOÎTE À MOTS**: 3466 rue St-Denis, Mtl, suite 204, du mardi au samedi, de 13h 30 à 19h 30, 289-9157 (service de rencontre par le texte).

**PORTE-BAGAGE AVANT DE VÉLO** à vendre. Louise: 844-2713.

**STACYCLE** de quatre places à vendre. Prix à discuter. Tarek: 844-2713.

**VÉLOS USAGÉS ET EXCENTRIQUES** recherchés pour «l'orchestre vélo» qui se produira durant le 7e Printemps électroacoustique. Si vous pouvez donner ou prêter un vélo usagé (de toute taille) ou excentrique (un tandem, un vélo à grande roue), ou si vous voulez participer au projet en tant que créateur ou interprète, contactez Claude Schryer au 849-9534 ou au 528-1644 (message) ou encore par télécopieur: 514-289-9680.



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

### VÉLO MONDIALE 1992

Dans le cadre de la Conférence Vélo Mondiale organisée par Vélo-Québec en septembre 1992, Le Monde à bicyclette présentera un atelier sur les «Stratégies et tactiques des luttes cyclistes», ainsi que des reconstitutions théâtrales de nos meilleures manifestations.

Première rencontre de préparation: mercredi 18 septembre à 19 heures. S.V.P. confirmez votre présence: **844-2713.**

### NEW YORK

## VERDICT GIVES CYCLISTS RIGHT TO CIVIL DESOBEDIENCE

Criminal court judge Laura Safer-Espinoza found six members of the New York clean air group Transportation Alternatives not guilty of charges stemming from civil disobedience during a protest against giving bike lanes on the Queensboro Bridge to automobiles. Following are excerpts from her judgement.

#### Each of the defendants charged with disorderly conduct

1. Ross Sandler, former commissioner of EPA, the Environmental Protection Agency, testified that the Clean Air Act of 1970 required the EPA to promulgate clean air standards. New York has never been in compliance with these minimum standards. This noncompliance has been the cause of numerous citizen suits seeking enforcement of pollu-

tion level standards in New York City.

2. Defendants testified that if the regulations were obeyed to close the bike path, this would be a devastating disincentive to those people who use alternative means of transport.

3. Former commissioner Sandler said that N.Y.C. would have to reduce vehicular traffic to comply with the E.P.A. minimum standards.

4. Concrete harm caused by continued excessive air pollution was well documented and supported by witnesses, and their exhibits.

5. Dr. Steven Markowitz of the Mt. Sinai department of environmental and occupational diseases testified that air pollution in N.Y.C. and elsewhere is a major cause of lung, respiratory tract and heart disease. He particularly singled out carbon

monoxide and nitrogen oxide as disease-causing agents.

6. E.P.A.'s 1989 assessment concluded that motor vehicles were the single largest contributor to cancer risks from exposure to air toxics. Motor vehicles, said the agency, are responsible for 55 % of the total cancer incidence from contaminants, five times greater than from any other pollution source.

7. In the E.P.A. survey, motor vehicle particulates accounted for more than 77 % of the benzene, 63 % of the directly emitted formaldehyde, and 77 % of all polycyclic organic matter found in urban air.

8. A D.O.T. study revealed that Bicycle Riding has a significant and untapped potential to reduce traffic congestion and its accompanying air pollution. The study recognizes that many more people would be encouraged to adopt alternative means of transportation, if simple security measures were implemented, including bicycle lanes.

Source: Now, May 2, 1991, Toronto

### TORONTO

## NOTRE NOMBRE AUGMENTE !

C'est maintenant clair! Nous sommes de plus en plus nombreux! Le 2 juillet dernier, entre 7 heures 30 et 9 heures 30, 12 bénévoles du Toronto City Cycling Committee ont effectué le décompte de la circulation des véhicules au centre-ville de Toronto.

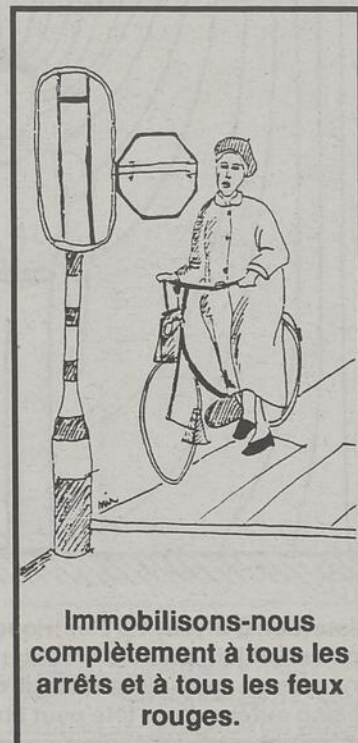
Pour toute la durée des deux

heures, à trois intersections, vingt pour cent des véhicules comptés étaient des vélos. De plus, entre 8 heures 30 et 9 heures, sur la rue Queen au coin de John, allant au centre-ville vers l'est, un véhicule sur trois s'est avéré une bicyclette.

Source: Cyclometer, août 1991

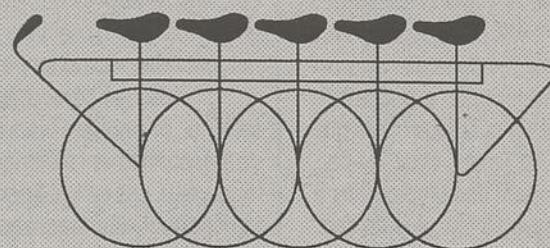


Ne circulons pas dans la direction contraire de la circulation sur les rues à sens unique.



Immobilisons-nous complètement à tous les arrêts et à tous les feux rouges.

### 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)

## PISTE CYCLABLE À COATICOOK

Pour répondre à de nombreuses demandes, la ville de Coaticook est heureuse d'annoncer qu'une piste cyclable de 10 kilomètres sera aménagée dans les limites de la municipalité.

La piste en question sera d'une largeur d'environ trois pieds et elle sera identifiée à intervalles réguliers, par un cycliste stylisé peint sur l'asphalte, de même que sur des panneaux indicateurs.

La piste cyclable sera prioritaire mais non exclusive sur ce parcours. Cela veut dire que les automobilistes devront faire attention aux cyclistes et leur laisser priorité de passage, sous peine d'infraction au code de sécurité routière. Donc, les automobilistes aussi bien que cyclistes sont invités par la Sûreté municipale à faire preuve de civisme pour que cette expérience ait toute sa chance de réussir.

Source: Le progrès de Coaticook, le 9 juillet, vol. 42 n° 27



## LES ACCIDENTS ... SUIVE DE LA PAGE 3

aux intersections Berri-de Maison-neuve et Christophe-Colomb-Saint-Grégoire, où 1349 cyclistes ont été observés sur une période de six jours.

Les résultats qui suivent combinent les trois outils.

Le chercheur définit le cycliste comme: toute personne de l'échantillonnage (Montréalais de quinze ans et plus) qui a utilisé sa bicyclette, à Montréal, au moins une fois au cours de l'année précédant le moment de l'enquête (avril 1989 à mai 1990).

Se dégage alors le profil suivant. Environ la moitié de la population montréalaise de plus de quinze ans est qualifiée de cycliste. Plus d'hommes (59 %) que de femmes (41 %) pratiquent le cyclisme et ils en font une utilisation plus intensive. L'observation sur le terrain note deux tiers d'hommes et un tiers de femmes. La fonction utilitaire caractérise les usagers réguliers (plus de 5 trajets/semaine), lesquels sont plutôt jeunes (surtout âgés de 35 ans et moins) et dont les trajets s'effectuent surtout en semaine; ce sont surtout des hommes. Les usagers récréatifs sont plus âgés (notamment les plus de 35 ans) et davantage des usagers occasionnels (moins de 5 trajets/semaine). La longueur des trajets est généralement plus élevée (plus de 5 kilomètres) chez ces derniers, et on retrouve davantage de femmes dans ce segment.

L'utilisation de la bicyclette à des fins récréatives domine, puisque la circulation cycliste est plus importante en proportion le dimanche (la moyenne horaire des bicyclettes double, pratiquement) pour les deux sites. Il ne faut cependant pas négliger la présence des cyclistes utilitaires sur le réseau puisque leur nombre sur semaine dépasse certainement en quantité le nombre de cyclistes de fin de semaine. Les cyclistes se retrouvent dans tous les groupes d'âges, mais plus on avance en âge, plus la proportion diminue et moins on effectue de trajets.

## Perception et place de la bicyclette

Bien que l'utilisation de la bicyclette en milieu urbain soit encore qualifiée de dangereuse, la très grande majorité des répondants (86 %) considère que son usage devrait être davantage encouragé. Ce sont surtout les usagers réguliers (qui utilisent davantage le vélo comme moyen de transport) qui jugent dangereuse l'utilisation du vélo en milieu urbain. Leurs habitudes cyclistes permettent de croire que leur jugement est fondé — et ils se déclarent fortement pro-vélo en appuyant plus que les autres l'idée de la bicyclette comme solution de rechange au transport urbain.

Lorsqu'on n'utilise pas le vélo, on se comporte sensiblement de la même façon que les non-cyclistes: le transport en commun et l'auto sont les deux premiers choix. Et lorsqu'on n'utilise ni l'un ni l'autre, on se tourne vers la marche. De plus, il est à noter que les cyclistes sont légèrement plus souvent propriétaires d'une auto que les non-cyclistes (57 % au regard de 50 %). Autant de similitudes entre cyclistes et non-cyclistes sont peut-être le fait de la définition très large que le chercheur donne du cycliste.

La population de Montréal reconnaît les avantages environnementaux de l'utilisation du vélo sur la qualité de vie en milieu urbain (diminution de la circulation automobile et de la pollution qui lui est associée). Au plan des mesures pour augmenter la place du vélo, la majorité se dit favorable à une circulation motorisée réduite au centre-ville en réservant la priorité au transport collectif (autobus, taxis) et aux véhicules commerciaux.

## Le réseau cyclable

On est partagé quant à l'évaluation du réseau cyclable actuel; plus de la moitié (59 %) des répondants jugent qu'il n'est pas suffisamment développé; et cette proportion augmente quand la question s'adresse spécifiquement aux cyclistes. Un Montréalais sur deux considère la signalisation routière et l'entretien du réseau adéquats, alors que sur

ce dernier point les cyclistes pensent qu'il y a place à l'amélioration. Les utilisateurs intensifs pensent que Montréal est bien pourvue en pistes cyclables.

Une immense majorité de Montréalais (90 %) se dit favorable au développement de pistes cyclables dans son quartier, et dans une proportion un peu moindre (72 %), sur sa rue. Par ailleurs, on apprécie d'être consulté par la ville et on souhaite qu'une telle pratique se poursuive dans la planification du réseau.

## Promotion de la bicyclette comme moyen de transport

On souhaite une promotion dynamique de l'usage du vélo comme moyen de transport urbain, dans les médias électroniques et sur les lieux de travail, afin d'ancrer cette pratique dans l'esprit. On pense qu'un stationnement pour vélo sur les lieux de travail serait un puissant stimulant pour l'utilisation de la bicyclette par les employés.

L'enquête fait ressortir que la moitié des non-cyclistes représente un potentiel d'utilisateurs pour autant que les conditions suivantes soient réunies: la sécurité (la crainte d'un accident), des stationnements sûrs (la crainte de se faire voler son vélo), et des pistes plus nombreuses; en effet ces possibilités s'avèrent les principaux freins à une utilisation accrue de la bicyclette.

L'immatriculation et l'enregistrement volontaire

Les cyclistes sont réticents à l'idée d'immatriculation ou d'enregistrement volontaire; la bicyclette procure une autonomie qu'on craint de perdre si elle est régie comme l'auto. Les conditions les plus incitatives demeurent liées à la sécurité de l'usage de la bicyclette, et au stationnement pour vélo plus accessible et plus sécuritaire.

## La signalisation et les comportements à risque

D'abord, on peut mentionner que le volume de la circulation cycliste aux sites d'observation atteint 15 % de l'achalandage total, ce qui est considérable, compte tenu du très grand achalandage automobile pour ces deux sites.

Il y a une relation entre la densité de la circulation motorisée et le respect de la signalisation de la part des cyclistes; ainsi, plus la densité de la circulation motorisée est grande, plus grande sera l'observance de la signalisation. Dans le cas de faible densité de circulation motorisée, s'il s'agit du respect d'un feu de circulation, on évalue le risque et on brûle le feu avec un risque calculé. Tourner sans signaler son intention de le faire et le ne pas respecter les feux

rouges sont les comportements délinquants les plus fréquents.

En tout, 16 % des répondants déclarent avoir eu un accident, lorsqu'ils étaient à vélo, au cours de l'année précédente. Les accidents en solo constituent la première cause. *Ceux impliquant un véhicule routier ne représentent environ qu'un cinquième de tous les accidents cyclistes.* Le nombre de ces accidents est trois fois plus élevé chez les usagers utilitaires que chez les récréatifs. Pour avoir une image plus complète de cette réalité, il faut lire ces données de concert avec celles se rapportant à la RAAQ à la rubrique: Les accidents cyclistes au Québec et à Montréal en 1988: la pointe de l'iceberg.

Par ordre d'importance, les répondants pensent que c'est l'imprudence des cyclistes qui est une des causes principales d'accidents (94

%); rappelons-nous que les cyclistes sont à 57 % automobilistes et les non-cyclistes le sont à 50 %, et souvenons-nous aussi que les non-cyclistes sont une fois sur deux non-automobilistes. Les usagers utilitaires sont moins enclins à confirmer cette perception. *Ex æquo*, apparaissent ensuite le manque de courtoisie de la part des automobilistes et le manque de respect des lois de la circulation de la part des cyclistes; les usagers réguliers et utilitaires sont très sévères à l'endroit de la conduite des automobilistes alors que la conduite des cyclistes est plus fortement critiquée par les non-cyclistes (non-automobiliste une fois sur deux). Qui dit vrai?... Et enfin, les chercheurs observent que 13 % des cyclistes observés portent le casque protecteur et les deux tiers ont des vélos équipés des réflecteurs réglementaires.

## CYCLING ON ...

CONTINUED FROM PAGE 9

### Conclusion

Bicycles are not toys, they are a serious means of transport. Cycling should be taken more seriously by the government. We can aid our own cause by riding in a safe and courteous manner.

According to many of the cyclists who oppose bike paths, the government doesn't want to promote cycling as a means of transport, consequently they create bikepaths to

push the cyclist out of the way. These cyclists claim that it is the government's intent to serve the nefarious car industry in whatever way they can. Every year the government spends millions of dollars towards the education of automobile drivers while virtually nothing is spent on educating bicycle riders.

As previously shown in this article, streets without bikes are beneficial for General Motors. As cyclists, we are helping their cause by riding on the sidewalk. In conclusion, let us remember that the sidewalks belong to the pedestrians and the roads belong to the bicyclists.

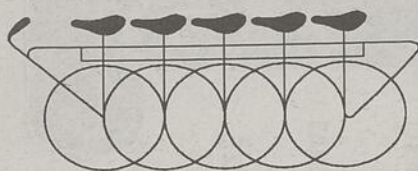
**VELO D' OCCASION**  
REPARATION-PIECES  
ACCESSOIRES-LOCATION  
**J.R. Bicycletterie**  
Cyclery  
**72 RACHEL E**  
**843-6989**

**Boule de Neige**  
LIVRES EN FRANÇAIS & ENGLISH BOOKS  
• Alimentation saine  
• Croissance personnelle  
• Écologie, sciences  
• Énergies subtiles  
• Jardinage et agriculture, écologie, biodynamique  
• Philosophies spirituelles  
• Psychologies  
• Santé holistique  
• Technologies appropriées  
Diffusion: Éditions Terre Vivante, Équilibres Aujourd'hui, etc.  
Service de commandes spéciales & postales  
312 est, Ontario Montréal, Qc H2X 1H6  
843-7997  
☎ Bert ouvert 7 jours  
**librairie des ressources bookstore**

FLEURISTE  
**LE PRÉTEXTE**  
256, MONT-ROYAL EST  
LIVRAISON VISA MASTERCARD 281-6411

**LE VELOCISTE**  
Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)  
  
• LEADER  
• MINELLI  
• MIYATA  
• NORCO  
• RALEIGH  
• SPECIALIZED  
RÉPARATIONS RAPIDES DE TOUTES MARQUES...  
AUSSI SERVICE D'AIGUISAGE  
6662 PAPINEAU (ST-ZOTIQUE) **727-7171**

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

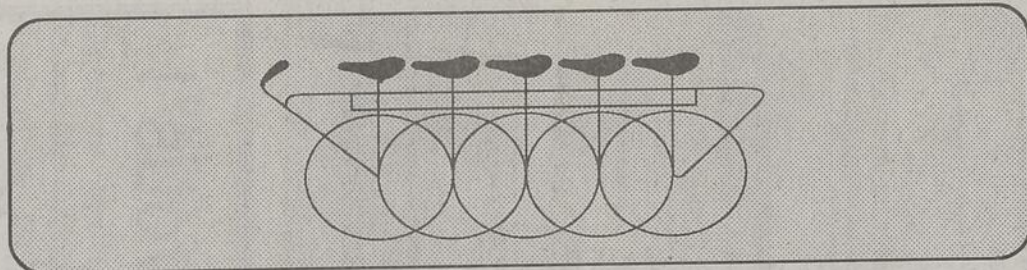


**C.P. 1242, Succ. La Cité  
Montréal (Québec)  
H2W 2R3**

- 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)

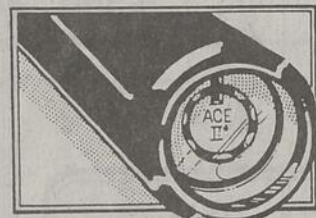
nom: \_\_\_\_\_  
adresse: \_\_\_\_\_  
ville: \_\_\_\_\_  
code postal: \_\_\_\_\_  
tél.: \_\_\_\_\_

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



# KRYPTONITE K-4

3383  
CON



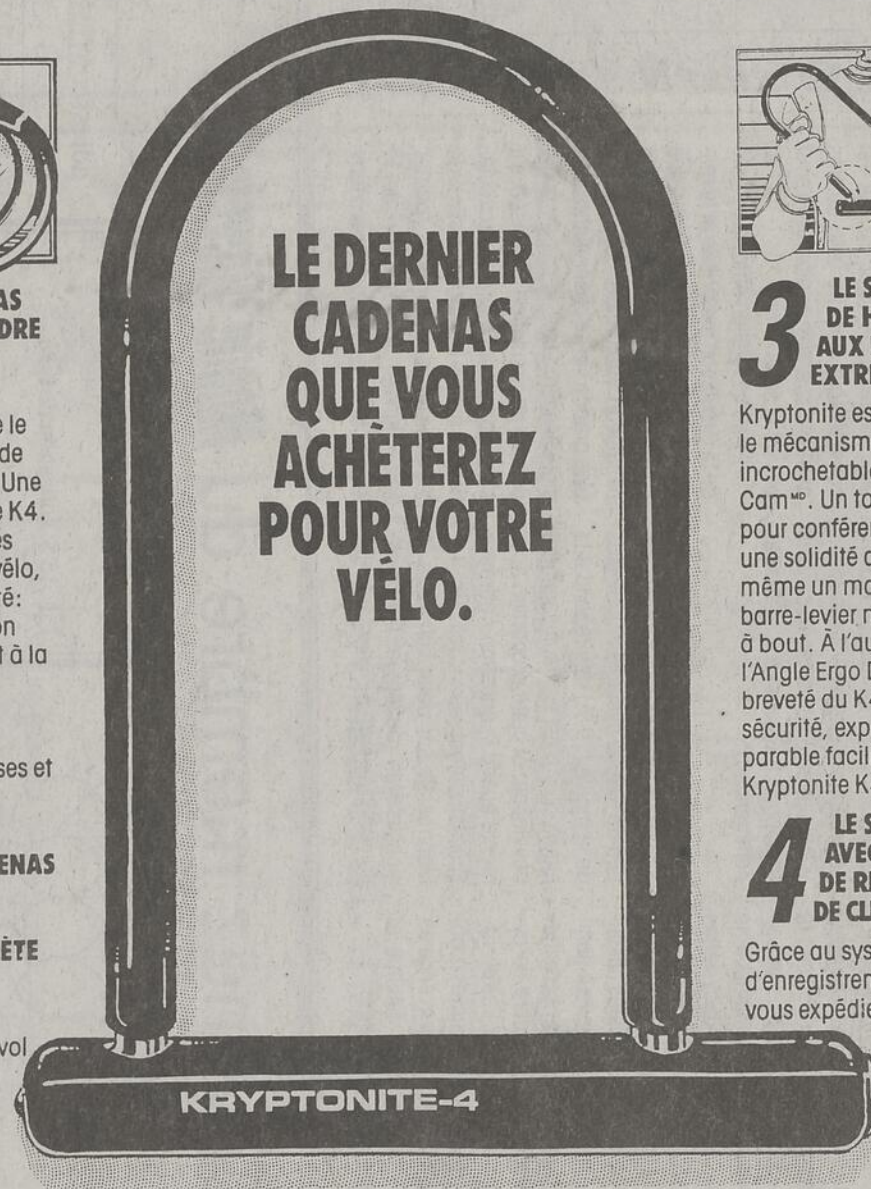
## 1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

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:

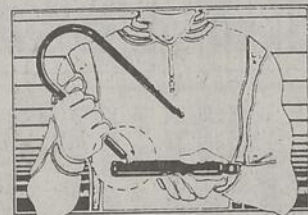
- résiste à une exposition prolongée à la pluie et à la saleté;
- est pratiquement incrochetable;
- se moque des perceuses et des scies sauteuses;
- ne peut pas coincer

## 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.**

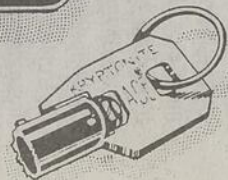


## 3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

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.

Étude clientèle vélo p.3  
Piste en Estrie p.7



Il y a de l'électricité dans l'air p.12