

## Axe Nord-Sud: Victoire complète!

Très bientôt, grâce à l'axe cyclable Nord-Sud, les cyclistes pourront traverser l'île de Montréal comme en un rêve hollandais. Les travaux d'implantation vont bon train et l'aménagement est remarquable.

Claire Morissette

**A**u nord, des îlots de briquettes, d'un mètre de large, avec bacs de fleurs, isolent les cyclistes des autos stationnées le long de la piste, et les protègent des portières s'ouvrant par surprise. Plus loin, la piste se réfugie derrière des rangées d'arbustes, puis dans la ruelle Boyer derrière des jardins communautaires: ça sent la verdure, la terre fraîche et les fleurs sauvages. Sur Boyer et Brébeuf, des parapets grillagés séparent la piste des autos stationnées, de façon efficace et esthétique, à l'ombre de grands arbres. Angle St-Joseph, un îlot de ciment au centre du boulevard décourage même la circulation automobile de transit sur la rue Brébeuf, sans l'interdire aux riverains. Idéal.

En quittant la piste cyclable Gouin, l'axe emprunte les rues: Christophe-Colomb, jusqu'à Jarry, puis la ruelle Boyer et la rue Boyer jusqu'à Rosemont. De retour sur la rue Christophe-Colomb, elle traverse le parc Laurier et file sur la rue Brébeuf, se dédouble sur la rue Chambord, traverse le parc Lafontaine, tourne sur Roy, puis St-André jusqu'à Sherbrooke. La suite doit emprunter Berri jusqu'à la piste du Vieux-Port au sud. Douze kilomètres de piste longuement attendue, hautement utilitaire, en pleine rue. Une piste de transport, enfin.

### Huit ans d'efforts

Voilà une grande victoire pour le Monde à Bicyclette, nous qui avons travaillé pendant huit ans pour l'obtenir. C'est un moment historique.

Après deux ans de pressions indirectes, le monde à Bicyclette se dit qu'il fallait commencer quelque part. Une équipe de nuit peignait en juillet 78 une ligne jaune, rue St-Urbain et rue Marie-Anne, soulignant la facilité et le faible coût d'implantation d'une piste. Le lendemain, les pistes "Poumon Rose" et "Désirée" étaient inaugurées avec ruban et ciseaux. La presse en parla abondamment, et un comité d'étude fut créé à la Ville de Montréal. En juin 80, le comité recommandait un axe Nord-Sud sur la rue Drolet et le Ministre des Transports M. Guy Tardif offrait d'en subventionner 75%. L'administration Drapeau-Lamarre refusa.

L'équipe de nuit ressortit donc ses rouleaux et pinceaux en juin et septembre 80, puis en juin 81, et finalement, ce qui devait arriver arriva: les artistes nocturnes se firent prendre, les mains pleines de peinture. Certains furent graciés, lavés pour ainsi dire, vu la noblesse de leurs fins. Deux autres furent jugés criminels par le juge Léger, antérieurement du Parti Civique: \$30.00 d'amende ou 8 jours de prison.

En comité, le Monde à Bicyclette, suggéra aux artistes de protester de leur innocence, en refusant de payer l'amende. Il est fort intéressant de relire, 4 ans après, le journal de prisonnier politique de Robert Silverman.

"Ironiquement, de ma cellule AD123, je peux apercevoir la piste cyclable d'Ahuntsic, le long de la Rivière-des-Prairies. La piste longe cette rivière sur plusieurs milles, et les jours d'été, des milliers de cyclistes y roulent, roue à roue. Cette piste n'est toujours pas reliée au centre de la ville, au sud. Mais un jour, elle le sera. Et j'entretiens l'espoir que ce "bref séjour" à Bordeaux amènera ce lien encore plus tôt."

Robert Silverman, Prison de Bordeaux, Cellule AD123  
26 octobre 1981

Pendant tout ce temps, l'Hôtel-de-Ville fut régulièrement assailli de questions, de pétition, d'articles dans ce journal.

En septembre 1983, la décision de construire la piste était officiellement annoncée, et le premier tronçon était inauguré avec fanfare au mois de juillet 84.

### Un aménagement intelligent

Le coût total de la piste est de \$2 millions, comme prévu dès le début en 1980. 50% a été payé par la Ministre des Transports M. Guy Tardif, l'autre moitié par la Ville de Montréal. Les travaux ont été menés par le Département des Travaux Publics de la Ville, sous la direction exécutive de M. Pierre Bourque, également directeur du Jardin Botanique. On étudie même actuellement les spécifications d'une balayeuse spéciale pour la piste.

Une consultation des riverains de la piste a été faite à l'automne 84, ce qui constitue également une innovation importante dans les processus décisionnels de la Ville. 2800 cartes ont été distribuées, 200 sont revenues: 169 approuvaient le projet tel quel; le reste refusaient ou suggéraient des modifications. Une moyenne de 85% en faveur! Par la suite, une assemblée publique fut tenue pour discuter des éventuelles modifications aux plans.

Un superbe effort pour contenter tout le monde.

### ACCES VELO-METRO

## Une alliance à consolider

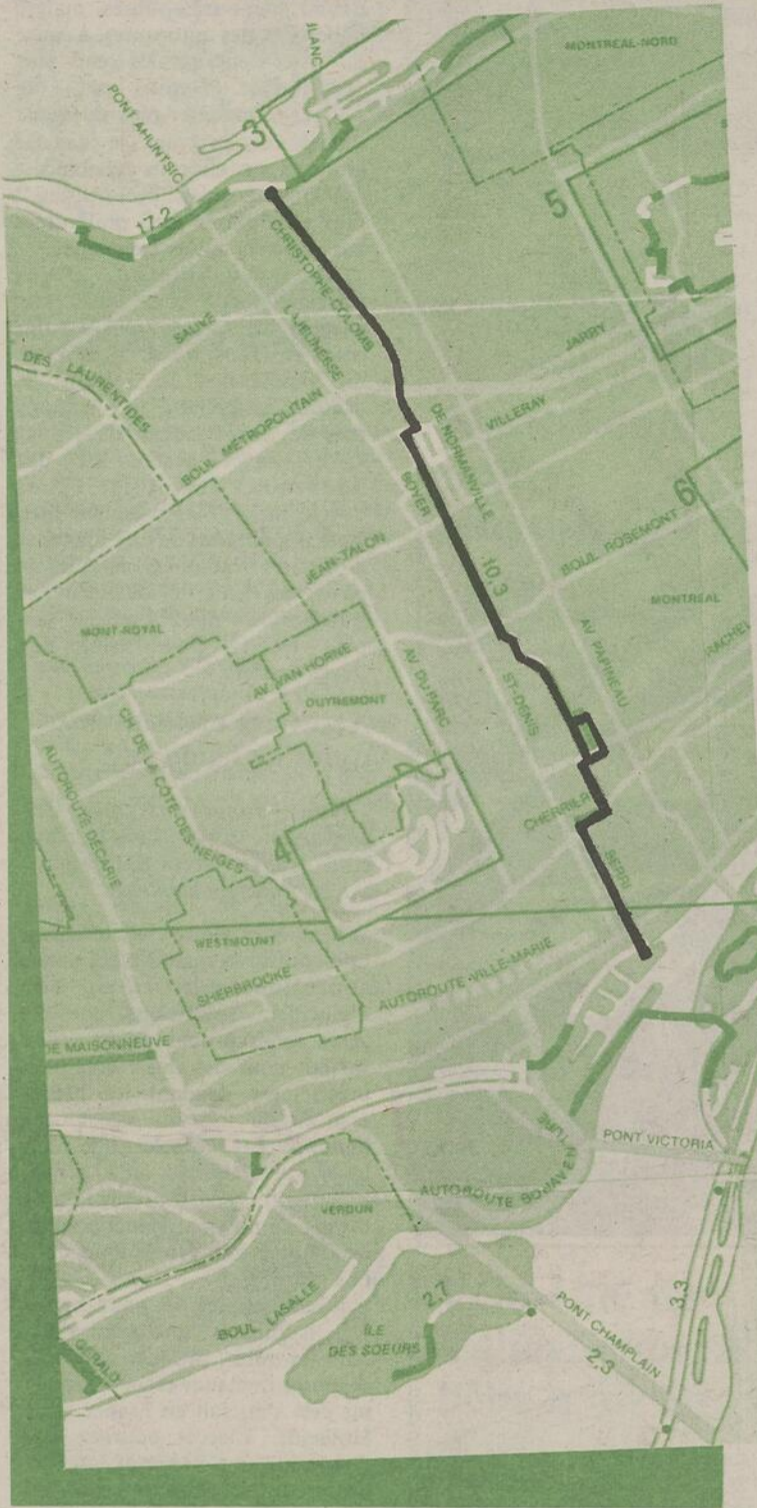
L'accès des vélos au métro de Montréal, et de façon plus générale, le mariage VELO-METRO-BUS, est une combinaison pleine d'avenir. La lettre qui suit, communiquée en juin dernier à Mme Louise Roy, nouvelle PDG de la CTCUM, offre une stratégie pour l'immédiat.

Madame Roy,

Forts du mot de Madame Maisonneuve, chef de l'information de votre Service de Relations Publiques, déclarant que toute proposition raisonnable sera accueillie favorablement à la C.T.C.U.M., nous prenons la liberté de vous exposer ci-après la nature de nos demandes.

### Accès des cyclistes au métro en semaine

Nous suggérons que l'accès des vélos dans le métro, actuellement



Tiré de la carte "Voies Cyclables" disponible à la CUM (Voir p.3)

Tout porte à croire que les travaux seront achevés en septembre 85. Ça avance rapidement et les responsables de l'aménagement nous ont assuré que l'échéancier est sous contrôle.

En date de cet article, certains tronçons n'étaient pas encore clôturés, certaines jonctions

restaient à terminer. Des feux de circulation sont indispensables aux intersections Jean-Talon, Rosemont, Mont-Royal et Rachel. Des feux cyclistes séparés paraissent souhaitables, et même indispensables, comme à l'intersection St-Grégoire, pour éliminer le conflit avec les autos

faisant un virage. Partout ailleurs, des stops à quatre faces, à hauteur d'yeux pour les cyclistes, bien évident pour les automobilistes et leur signalant en toutes lettres la priorité des cyclistes, devront être installés.

Par ailleurs, les stops cyclistes au bout des tronçons en verdure sont trop discrets pour réveiller les cyclistes de leur sentiment de sécurité au retour dans la rue. Le tronçon entre Louvain et Crémazie est dangereux à cause de l'escarpement caché entre le trottoir et la chaussée. Les sens uniques cyclables devraient être indiqués, et les virages à vue bouchée, comme la ruelle Généreux, être munis d'un stop. Certaines ruelles ont besoin d'asphalte, des branches d'arbres trop basses peuvent aveugler les grands cyclistes surtout le soir, et le drainage des pluies laisse beaucoup à désirer.

### Vers un réseau complet

Ces petits défauts corrigés, l'aménagement est cependant très satisfaisant, la sécurité réelle, le parcours agréable et assez direct pour une piste utilitaire. C'est un changement qualitatif dans le réseau cyclable de Montréal, fort capable de faire boule-de-neige: plus de pistes, plus de cyclistes, plus de transports, etc... M. Lamarre de la Ville de Montréal parle d'un axe Est-Ouest, rue Rachel entre les parcs Jeanne-Mance et Maisonneuve. Bravo. Le ministre des Transports Guy Tardif a promis un réseau de pistes complet, des pistes cyclables de transport. Cela veut dire plusieurs axes N-S et E-O, jusqu'au coeur du centre-ville. Un jour, nous aurons nos axes cyclables sur De Maisonneuve, sur l'Avenue du Parc, sur Atwater. Les employés des Travaux Publics n'ont pas à s'inquiéter: les cyclistes continueront à leur créer de l'emploi pour de nombreuses années à venir. Et alors, plus besoin d'aller à Amsterdam pour voir un peu de cyclo-civilisation...

Altering the street  
So bikes and cars don't meet,  
Democratizing the space  
For a more human face  
So simple  
Yet so great

Robert Silverman, 5 juillet 1985

ne nécessite aucun aménagement, aucun coût supplémentaire. Une simple directive suffirait. Les actuels détenteurs d'une carte vélo-métro pourront être avisés par courrier, de même que le Studio Allard qui émet ces cartes.

### Stationnements cyclistes aux stations de métro et de train

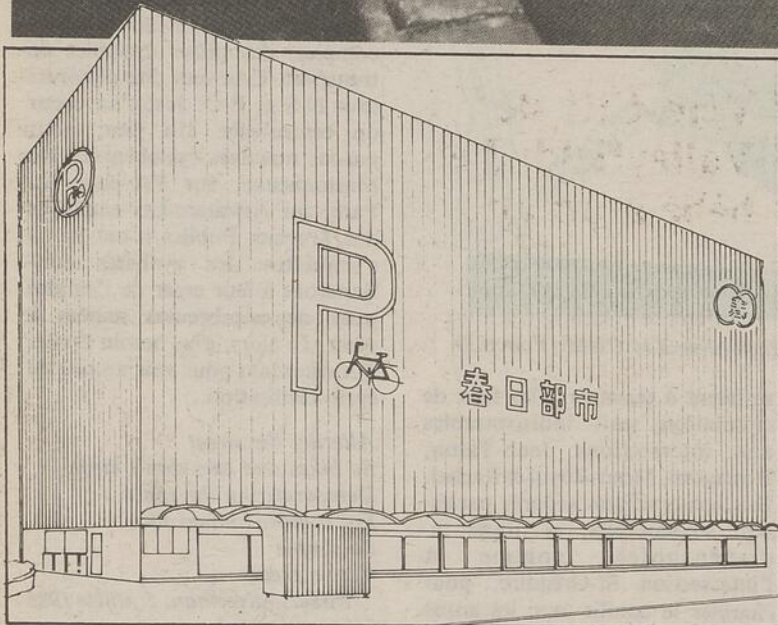
Nous suggérons que de nombreux stationnements pour cyclistes soient installés aux stations de métro et de train, en particulier aux extrémités des lignes, et que ces stationnements soient fortement publicisés.

La combinaison vélo-métro constitue un transport porte-à-porte pour l'utilisateur, et élimine presque complètement les périodes d'attente d'autobus. Elle

est idéale dans un rayon de 10 km de chaque station, bassin névralgique dans la recherche de clientèle, et ce de huit à neuf mois par année. Aux extrémités surtout, la combinaison vélo-métro s'adresse à une population capable d'acquiescer un vélo, difficile à desservir par bus à cause de sa faible densité, et dotée d'un réseau routier moins serré plus pratique à vélo. La combinaison vélo-métro a un POTENTIEL IMMENSE: en Hollande, elle constitue jusqu'à 30% de la clientèle; au Japon, les "cycle-towers" automatisés comptent jusqu'à 14 étages pour des milliers de cyclistes.

Les stationnements "RallyRacks" implantés près du métro jusqu'ici ont connu un

page 2 ►



Stationnement japonais de 14 étages entièrement automatisé

## Une alliance à consolider

► Suite de la page 1

succès mitigé, étant mal expliqués à l'usager et exigeant trop d'adresse, surtout les modèles "en parapluie". A Longueuil, ils sont quand même très utilisés, malgré la barrière des autoroutes, à cause du va-et-vient qui les rend plus sécuritaires. Depuis peu, de nouveaux modèles plus adéquats ont été mis au point: le Stacycle convient aux endroits achalandés, le Vélogarde et les "cyclo-casiers" plus sécuritaires sont préférables aux endroits moins fréquentés.

A Washington, les "cyclo-casiers" sont loués aux usagers, ce qui en récupère les coûts en 2 ans. Etant à l'épreuve du vandalisme, ils servent de dortoirs-à-bicyclette aux stations près des zones industrielles, dont la croissance génère 2/3 des nouveaux emplois. Les "cyclo-casiers" conviennent bien à ces populations de cols blancs et d'ouvriers syndiqués, capables de payer des frais de location. Les transporteurs publics ont été surpris de la popularité des "cyclo-casiers".

### Accès des cyclistes aux trains de banlieue

*Nous suggérons que des aménagements soient mis en place pour assurer l'accès des cyclistes sur les trains de banlieue.*

Il semble flotter actuellement une confusion quand à cet accès, confusion qu'il serait bon d'éclaircir. Soulignons que cet accès serait probablement utilisé surtout pour des fins récréatives, précisément pendant les heures creuses du réseau. C'est une bonne façon sinon la seule pour les montréalais sans auto, d'aller prendre une bouffée d'air loin de la ville, motif pour lequel nombre de citadins sont tentés d'acquiescer une auto.

Il serait approprié, pour ce projet, d'éliminer quelques bancs dans les trains, près des portes, et de poser quelques crochets, comme cela s'est fait en France et en Hollande. L'accès pourrait être disponible en tout temps, sauf les heures de pointe pour les trajets dans le même sens que la migration quotidienne. Le métro BART de San Francisco offre un tel horaire à ses usagers.

### Promotion dynamique de l'alliance vélo-métro-bus

*Nous suggérons qu'un battage publicitaire intense et soutenu soit*

*fait par la C.T.C.U.M. sur l'excellence de la combinaison vélo-métrobus.*

Vous, et votre équipe, avez exprimé dès les premiers jours de votre prise en charge à la C.T.C.U.M. une vision qui faisait enfin écho aux souhaits muets jusqu'ici de la clientèle de la C.T.C.U.M. Vous avez vu autour de vous renaître l'espoir de voir se produire une métamorphose. Une écoute intelligente et une mise en acte décidée peuvent en effet transformer ce système souvent inefficace en un organisme moderne, dynamique et gratifiant pour ses usagers.

*"Lorsqu'un ménage décide d'acheter une auto pour un premier motif, il utilise bientôt l'auto pour tous ses besoins... La CTCUM perd alors quatre clients pour plusieurs années..."*

Nous voulons maintenant vous convaincre que vos alliés les plus sûrs et les plus dynamiques dans la maximisation du potentiel de ce transporteur public, ce sont LES CYCLISTES. Plus, nous avons un ennemi en commun: l'automobile privée.

Vous savez comme nous, que lorsqu'un ménage décide d'acheter une auto pour un premier motif quel qu'il soit, il utilise bientôt l'auto pour tous ses besoins et délaisse complètement le transport public. Vous perdez alors quatre clients pour plusieurs années, peut-être même pour toujours. Pour éviter cette catastrophe — car c'en est une collectivement, nous cyclistes la cotoyons chaque jour — les transporteurs publics doivent être particulièrement attentifs aux besoins réguliers ET occasionnels de leurs usagers. Or les cyclistes sont des usagers du transport collectif.

Regardez dans les rues de Montréal; vous verrez une MASSE IMPOSANTE de cyclistes. Ce sont en grande partie de jeunes adultes, qui pédalent malgré les conditions encore difficiles des rues de Montréal. Beaucoup d'entre eux ont une certaine aisance économique, si on en juge par la qualité de leurs vélos, et ont ou auront bientôt les moyens d'acheter une auto. En approchant la quarantaine d'âge, ils pourraient être de plus en plus tentés de le faire, à moins qu'un changement tangible ne se fasse sentir à moyen terme, pour les encourager.

La bicyclette s'adresse également à court terme aux "captifs" des politiques pro-automobiles: pendant que ces messieurs ont la voiture, les femmes en banlieue, les personnes âgées, les jeunes sont paralysés chez eux. Ils seraient enfin libérés s'ils pouvaient enfourcher leur bicyclette en sachant qu'elle sera accueillie et bien gardée à leur métro le plus proche. La bicyclette est accessible à tout le monde et déjà fort populaire; il s'agit de l'allier étroitement avec le transport public pour constituer une ALTERNATIVE de transport et de mode de vie. Pour refouler le phénomène automobile, une reconnaissance mutuelle et une coopération étroite sont indispensables.

La renaissance de la bicyclette atteint actuellement un moment jamais égalé dans la Ville de Montréal. Vous arrivez à la C.T.C.U.M. en ce moment névralgique pour propulser l'alliance des bicyclettes et du transport collectif vers une dynamique invincible. Ce serait un grand dommage de passer à côté de ce mariage si souhaitable. Les bicyclettes permettront la multiplication des trajets bus-express, si appréciés à la C.T.C.U.M. Ensemble, nous reprendrons aux automobiles leur stationnement gratuit et grotesque le long des rues, pour installer nos voies réservées et pistes cyclables. Nous transformerons leur stationnement en terminus comme l'a fait la C.T.R.S.M., leurs autoroutes bientôt désuètes en jardins, leurs parcomètres en pommiers.

Nous souhaitons donc que la coopération vélo-métrobus devienne une priorité à la C.T.C.U.M. sans délai, et ce dans les principes ET dans les aménagements. Sachant que vous êtes une défenderesse du transport public, considérant que nos suggestions coûtent très peu, et que l'investissement peut même être récupéré, nous sommes convaincu-es que vous ferez l'impossible pour accélérer cette alliance.

### REPONSE DE MME ROY

## La CTCUM s'ouvre

Le 27 août dernier, nous rencontrons Mme Roy, présidente de la CTCUM, ainsi que MM. Robert Olivier, conseiller technique à la Commercialisation, et Jean-Paul Chartrand, directeur général du Service à la Clientèle. On a reconnu le principe que les adeptes du vélo sont aussi usagers du transport collectif et donc, que vélo et transport en commun ont des intérêts mutuels. On a également discuté des prérogatives citées dans notre correspondance.

**Accès Vélo-Métro:** On envisage d'expérimenter un accès des vélos en semaine après 19:00 hres, en juillet et août 1986, sous réserve d'achalandage trop important certains soirs ou à certains endroits.

**Stationnement aux stations:** En plus d'étudier la situation actuelle, Mme Roy désire qu'une politique

permanente soit instaurée quand aux stationnements cyclistes. L'expertise du Monde à Bicyclette sera mise à contribution.

**Trains de banlieue:** La CTCUM a déjà fait enquête pour l'accès des cyclistes aux trains et le CN objecte des contraintes de gabarit. On croit cependant à la validité de la formule vélo-train surtout en été pour les vacances-famille, on affirme que le Ministre des transports Guy Tardif y est très favorable et on nous réfère au CN et à M. Tardif pour cette question. La CTCUM poursuivra ses démarches avec le CP.

**Supports Vélo-Bus:** Quelques circuits longue distance auraient avantage à en être équipés. On craint les difficultés techniques vu l'affectation non-continue des véhicules. On contractera la

CTRSM pour leur évaluation de ces difficultés.

**Promotion de l'alliance Vélo-Bus:** Mme Roy est favorable à promouvoir le mode de vie à vélo et en métro, mais les budgets sont restreints et affectés prioritairement à combattre le vandalisme. On envisage cependant d'indiquer les axes cyclables sur la carte de la CTCUM.

**Voies réservées:** Un dossier est en préparation pour implanter des voies réservées pour autobus, à vitesse accélérée, aux heures de pointe. Le partage de cet espace avec les cyclistes est peu souhaitable. Les cyclistes jouiront des retombées indirectes, c.a.d. la diminution générale de l'usage de l'automobile dans les rues.

...Dire qu'en 1978, il avait fallu occuper ces mêmes bureaux à la CTCUM...

## Le Monde à Bicyclette

Le journal LE MONDE A BICYCLETTE paraît 4 fois par an. Tirage: 15,000 exemplaires.

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

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

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

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

**Le Monde à Bicyclette**  
3700 St-Dominique  
C.P. 1242, Succ La Cité  
Montréal, Qué H2W 2R3  
Tél: (514) 844-2713

REDACTION:  
Jean-Pierre Dagenais  
Yvon Diné  
Bernard Gla Chant  
Claire Morissette  
Robert Silverman

GRAPHISME:  
Norman Nawrocki

PUBLICITE:  
François Noël

PHOTO-COUVERTURE: BRIAN PURCELL

IMPRESSION: Payette & Simms

Dépôt légal à la Bibliothèque Nationale du Québec D765342



## NOUVELLES REGIONALES

### 50 Kilos sur un vélo, c'est fragile contre une auto

Chaque année, 4000 cyclistes sont impliqués dans des accidents de la route. Dans 60% des cas, la cause des accidents est attribuable à leur comportement.

De janvier à mai 1985, on observe une croissance de 38% des accidents impliquant un cycliste, par rapport à l'année dernière. 52% sont dus à la conduite folle, 30% aux infractions aux règlements, 8% seulement à la maladresse. Les 3/4 de ces victimes ont moins de 18 ans; 80% sont des garçons.

La RAAQ, qui compile ces données morbides, a donc décidé de lancer une campagne publicitaire pour inciter les cyclistes à améliorer leur conduite, sous deux aspects surtout: se faire voir, avec réflecteurs, vêtements clairs, signaux, etc. et respecter le code de la route, aux intersections, sens uniques, etc.

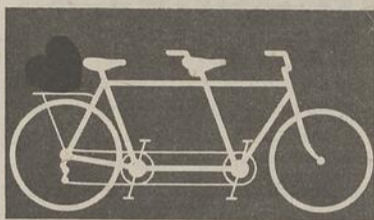
Ces recommandations pourraient même aller plus loin. En fait, il faut conduire comme si on était invisible, conduire "en cultivateur", c.a.d. en regardant la moitié du temps devant, la moitié derrière, avoir une conscience circulaire constante de tous les véhicules présents, annoncer tout changement même minime de trajectoire, être prévisible, s'assurer que les autres conducteurs ont compris vos signaux, prévoir leurs mouvements, leurs erreurs, être courtois, etc. C'est tout un exercice, mais c'est indispensable.

Mais entre vous et moi, combien de conseils, répétés combien de fois, réussissent à assagir l'intempestivité des adolescents qui comptent 3/4 des victimes? Les erreurs humaines, surtout les erreurs de jeunesse, devraient-elles être passibles de la peine de mort? Des cours de conduite à l'école,

des parents cyclistes conscients, une signalisation pour cyclistes "qui parle aux cyclistes" aideront sûrement, de même qu'une ségrégation des différents modes de transport, donc la création d'un réseau cyclable sécuritaire.

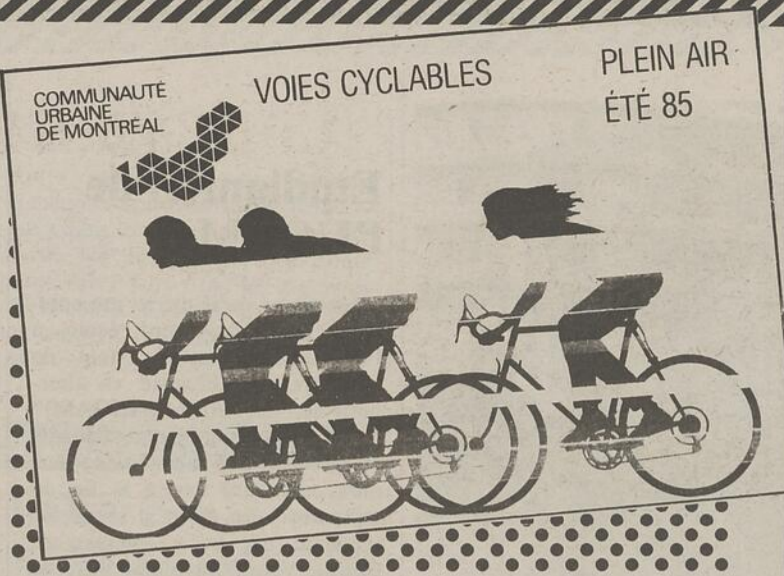
Le problème fondamental demeure la présence même de l'auto dans l'espace vital des gens, jeunes et vieux. La question posée en 1910: "Où joueront nos enfants?" est restée sans réponse. Ces voitures d'ailleurs, quand elles ne nous tuent pas d'un coup, nous intoxiquent à petit feu... Même le cycliste le plus irréprochable n'en est pas protégé...

En attendant, une collision avec 2 tonnes de métal, ça fait mal. Imprégnons notre conduite à vélo de ces notions: PREDICTIBILITE, PREVENTION, COURTOISIE. Information sur le code de la route: 873-7311.



### Cours de mécanique cycliste

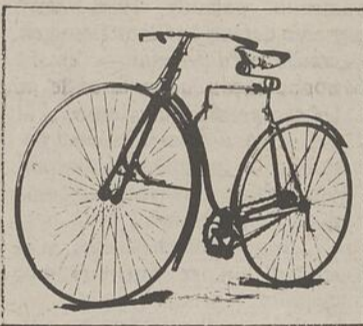
Vu leur grande popularité, les ateliers de mécanique du Monde à Bicyclette reprendront à l'automne 85. Pour un coût minime, vous pourrez suivre 12 heures de cours réparties commodément, pour débutant-es et intermédiaires, sur: choix du vélo, ajustements de base, mécanique mineure, mécanique majeure. On vous donnera en sus un document technique pour cultiver votre autonomie à pédale. Pourquoi attendre au printemps? Information-inscriptions: Yves du Sablon 727-8230.



### Carte des pistes cyclables 1985

C'est une partie essentielle de votre trousse cycliste. Elle reste d'ailleurs bien faite, avec des encadrés élargis précis pour les jonctions. Le tirage est de 20,000 copies en 85, CAD 5000 de plus que l'an passé. Vous la trouverez aux hôtels-de-ville de la C.U.M., aux bibliothèques, et certains postes de police. Pour la recevoir par la poste: 872-6980.

Si on vous dit que la quantité est épuisée, comme c'est déjà le cas hélas en plusieurs endroits, une courte lettre aidera à créer la pression nécessaire pour un tirage plus réaliste. Selon le gouvernement du Québec, il y a un million de cyclistes dans la région métropolitaine. Écrivez à M. Guy Gravel, Carte des Pistes Cyclables, Service de la Planification du Territoire, 2 Complexe Desjardins, C.P. 129, Montréal, H5B 1E6.



### Vélo-bus CTRSM: 3 circuits de plus

Vu la popularité des supports Vélo-Bus à l'avant des autobus de la CTRSM, 3 nouveaux trajets (No.5, 65, 80) ont été ajoutés aux 2 trajets initiaux (No.30, 61). Un nouveau pont, le pont Victoria, est donc équipé d'un portage pour les vélos. Grande victoire pour les cyclistes qui peuvent alors jouir de pistes autrefois inaccessibles de part et d'autre du fleuve. Voici les trajets et horaires des circuits Vélo-Bus:

- No. 5 de St. Lambert (First & Laurier) au Vieux-Montréal et au métro Bonaventure, par le pont Victoria.

Tous les jours, aux 20 min la semaine, aux 30 min en fin-de-semaine

- No.30 de Brossard (Lapinière & Provencher) au métro Bonaventure par le pont Champlain.

- No.61 de Boucherville (Industriel & de mortagne) à l'Île Charron et au métro Radisson, par le tunnel L.H. Lafontaine.

Aux heures la semaine et fin-de-semaine, aux 30 min à l'heure de pointe.

- No.65 de Brossard (Panama & Taschereau) au métro Lasalle, par le pont Champlain.

Aux 30 min à l'heure de pointe seulement

- No.80 du métro Longueuil à l'Île Charron

Aux heures, les fins-de-semaine, du 22 juin au 25 août  
Information 463-0131.

### North-south artery lengthened

In 1981, we were so desperate for a North-South artery that we painted a bit of it ourselves to show its necessity, its cheapness, and now, four years later, Québec and Montreal have invested 2 million dollars for a superb Dutch one. The second portion has just been completed. It started at Christophe-Colomb and Cremazie and runs to Roy and St. André. Boyer and Brébeuf are the streets used as well as Parks Laurier and Lafontaine. Iron railings interspersed a little more than a car's length apart keep the cars away from our territory. The cars thus park nearer the center, protecting us from those in motion. It's worth a visit. Of course more arteries, North-South and East-West, are needed. But this one shows it's possible and easy to do when the will is present.

### Vélo-Cité de Valleyfield: Le bébé a un an

Il y a un peu plus d'un an, au début d'avril 1984, à la suite d'une conférence présentée par le groupe écologique Crivert et donnée par Bob Silverman du Monde à Bicyclette, sept cyclistes fondaient Vélo-Cité, un groupe de pression ayant pour objectif de promouvoir un projet de bande cyclable à Valleyfield.

Pour un nombre sans cesse grandissant de citoyens de cette région, Vélo-Cité est synonyme de bande cyclable et pour cause; c'est leur principal cheval de bataille. Vélo-Cité ne comprend pas, pourquoi les dirigeants de la ville s'obstinent à vouloir sans cesse reléguer le projet, sur une tablette. Pourtant, le déboursé serait minime: si on considère l'apport financier de 75% du gouvernement du Québec, il ne resterait à la municipalité que les 25% restant à financer, soit 25 000 \$ ou environ .75¢ par habitant.

Déjà, à l'âge d'un an Vélo-Cité atteint la majorité de la population. Ses membres, dont l'âge varie entre 20 et 50 ans, revendiquent le droit de se véhiculer au moyen de son choix en toute sécurité dans les rues de sa ville, magnifique d'ailleurs, et qui entoure une baie exceptionnellement belle, reconnue à travers le Québec, l'Est du Canada et une partie des États-Unis pour les régates motorisées qui s'y tiennent une fin-de-semaine par année depuis plus de 45 ans. Si cet événement annuel éphémère fait désormais partie du "folklore", des traits et du budget de leur ville, Vélo-Cité désire qu'il en soit de même pour la bande cyclable qui,

tout compte fait, serait à peu de frais, utilisée 8 mois par année par les citoyens cyclistes de Valleyfield.  
Information: Luc Saucisse 1-371-4004

### St. Lawrence River opens up for bicyclists

Do you remember when it was so hard to cross the St. Lawrence? Sure, the Jacques Cartier and Mercier bridges tolerated us. But they were dangerous and required long detours. Le Monde à Bicyclette dressed up as Moses one year and asked the Lord to part the waters. Another time we canoed across, our bikes in the canoe. Finally, returning to earth, we donated a bike rack to the management of the South Shore Transit Commission. President Georges Molini accepted it. Last year these front end bike racks, accomodating two bikes, helped us cross the Champlain and Hippolyte Lafontaine Bridges. This year the Victoria Bridge has also been liberated as a bus goes from St. Lambert to old Montreal. Another bus runs from Brossard to Metro Lasalle. And on weekends, the bus awaits the cyclist at Metro Longueuil to transport her/him to Park Boucherville in the middle of the River. Information: 463-0131.

### Vélos volés et retrouvés

Le vol des vélos, c'est bien pénible. Prévenez-le en pyrogravant le cadre de votre bicyclette. Les voleurs ne seront plus intéressés. Des burins sont disponibles dans tous les postes de police et on peut les emprunter. Téléphonnez au poste de votre secteur.

Les cadenas en forme de U sont également très efficaces contre le vol.

Par ailleurs, la Police de Montréal organise chaque année un encan des vélos retrouvés et non réclamés. La date est à déterminer.

Information: 387-2282



### Assurances pour cyclistes: un cadeau du coeur

Une très heureuse initiative de Vélo-Québec. En effet, la RAAQ ne couvre pas la responsabilité des conducteurs sans permis, donc des cyclistes, qui infligeraient des dommages matériels ou corporels à autrui. L'assurance de Vélo-Québec garantit jusqu'à une limite de \$1 million, la responsabilité envers autrui. Elle offre également une indemnité de \$500 à \$5000 pour les blessures ou mutilations subies par le cycliste.

Le tout pour un montant très raisonnable: \$15 par année, plus \$3 par personne supplémentaire. vous aurez par-dessus le marché le magazine Vélo-Québec livré chez vous et 20% de réduction sur toutes leurs publications. Information: 252-3000. Mille fois bravo.



## RECYCLONS LA VILLE

Le Monde à Bicyclette est une association sans but lucratif de cyclistes qui travaillent à promouvoir la bicyclette comme moyen de transport principalement en milieu urbain.

Pour les cyclistes qui trouvent une alliance naturelle avec les piétons, joggers, usagers de l'autobus, du métro, du train, l'usage abusif de l'automobile privée est le principal empêchement à leur liberté de se déplacer en sécurité.

Les objectifs du Monde à Bicyclette sont donc:

- regrouper les cyclistes;
- changer les consciences face au vélo et à l'auto;
- changer les politiques des gouvernements en matière de transport;
- redonner la rue aux humains plutôt qu'aux autos.

### CRÉEZ LE MONDE À BICYCLETTE

Pour transformer votre conscience et votre vie, vous aurez droit à:

- un journal périodique,
- des publications sur le transport,
- un centre de documentation et une bibliothèque bien fournis, avec service de prêts
- une aide légale en cas de vol ou d'accident,
- un soutien dans vos revendications cyclistes au travail, à l'école,
- des ateliers de mécanique cycliste,
- des randonnées amicales...

### OUI Je veux recycler ma ville!

Je désire travailler au secteur d'activités suivant:

- événements publics: mobilisation de masse, commando théâtral, audiences publiques, lettres ouvertes,
- caucus féministe: situation de la femme dans le transport, auto-défense, vigilance du rôle de la femme dans le transport, auto-défense, vigilance du rôle de la femme dans la M.A.B., contact avec les groupes de féministes.
- information: conférences, kiosques, classification de documents, bibliothèque et service de prêts, courrier.
- relations extérieures: contact avec les groupes du réseau cycliste, et les autres groupes militants.
- journal: rédaction, graphisme, publicité, édition, distribution.
- technique: étude du réseau de vélo-routes, ateliers de mécanique, anti-vol, technologie douce.
- finances: membership, matériel pour revente, recherche de fonds.

Je suis intéressé(e) à promouvoir le cyclisme dans le milieu ou l'institution suivante:

\_\_\_\_\_

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

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

CODE POSTAL: \_\_\_\_\_

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

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

Coupez et envoyez aujourd'hui à:

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



## Etudiant(e) de l'UQAM

Savais-tu qu'il existe présentement un mouvement écolo à l'UQAM, portant le nom de Mouvement écologiste et alternatif de l'UQAM (MEAUQAM)? Non? Alors, maintenant, tu le sais et on t'attend à la prochaine réunion, qui aura lieu à la fin de septembre. En effet, il serait intéressant d'y avoir émerger un Comité-Vélo. Surveille bien le Bulletin de l'UQAM pour savoir

exactement où et quand aura lieu la rencontre.  
Information: Pierre-Yves L'Heureux 381-3118

## Recycling — appropriate conversion

We at Le Monde à Bicyclette would like to see our resources used for human ends. So much urban space is devoted to the car and most parking lots are on land that housed our neighbors not long ago.

Occasionally, however, the reverse happens. Parking lots are converted to human spots. The former parking lot of the International Y.M.C.A. at the corner of Park and St. Viateur has been converted into a children's park. The former Midtown Motors General Motors dealer on Dorchester and Bishop has been recycled into the fine arts faculty of Concordia University. And, one of Montreal's biggest parking lots, that huge space just east of Place Bonaventure, is now being recycled into its opposite: the Montreal terminal for the buses of the South Shore Transit Commission. Hurray.

## Métro tentaculaire, Tarifs spectaculaires

Au Bureau du transport métropolitain, on voit grand, imensément grand en matière de métro. A la CTCUM, on s'interroge. Dans la tuyau de l'oreille, des ingénieurs avouent que le métro est peut-être allé trop loin. En Banlieue, la faible clientèle aggrave le déficit du transporteur montréalais. L'engrenage lancé, les tarifs explosent... Association d'usagers, Transport 2000 présente ici son analyse.

Dans son document intitulé "Profil financier du transport en commun période 1986-1990" présenté devant la Commission de l'évaluation des finances et du développement économique de la C.U.M. le 18 juin dernier, la C.T.C.U.M. a relancé le débat entourant la problématique du financement du transport en commun et l'établissement d'un partage des contributions qui assurerait un certain équilibre budgétaire.

En fait deux événements majeurs placent la C.T.C.U.M. devant l'incertitude. D'une part, l'offre accrue de services résultant de l'ouverture prochaine de la ligne de métro no 5 (Jean-Talon) et de l'éventuelle construction de la ligne no 7 (Pie IX) et l'augmentation moins prononcée de la demande au cours des cinq prochaines années et, d'autre part, la diminution de la contribution financière du gouvernement québécois et des municipalités au chapitre des coûts d'exploitation d'ici 1990, obligent la C.T.C.U.M. à accroître ses recettes via la contribution de ses

usagers, captifs dans 85% des cas.

L'ouverture de nouvelles lignes de métro entraîneront des déboursés au niveau de l'exploitation du réseau de l'ordre



La CTCUM envisage entre autres scénarios, d'élever la participation financière des usagers à 50% d'ici 1990, une augmentation de 60% à 95% en cinq ans

de 640 millions \$ (dollars de 1990), comparativement à 568 millions \$, si l'on s'en tient au statu quo. Par rapport à la situation actuelle, ces estimés représentent respectivement des hausses de 38% et de 23%.

Ce constat établi la C.T.C.U.M. envisage, entre autre scénarios, d'élever la participation financière des usagers à 50% d'ici 1990, ce qui obligerait un usager à déboursier 41.75\$ pour sa carte

mensuelle, soit une augmentation de 60%, en cinq ans. Le tarif réduit passerait à 19.50\$, soit une augmentation de 95% pour la même période.

En tant qu'association de défense des intérêts des usagers du transport en commun, nous nous questionnons sur le degré d'équité d'un tel partage des contributions. À l'heure des coupures budgétaires, ce seront encore les plus démunis qui subiront la mauvaise part de ce réarrangement. En augmentant la part des usagers à 50%, il s'ensuit que les résidents de la C.U.M., en tant qu'usagers et payeurs de taxes auront à payer 77% de la note (72% actuellement), contre 23% pour le reste de la population québécoise.

Évidemment, ceci n'inclut pas les frais d'immobilisation du métro assumés à 100% par le gouvernement du Québec. En tenant compte de cette donnée, les résidents de la C.U.M. défraieront en 1990, 580 millions\$ pour leur service de transport en commun, ce qui équivaut à un déboursé supplémentaire d'environ 80 millions \$ par rapport au statu quo.

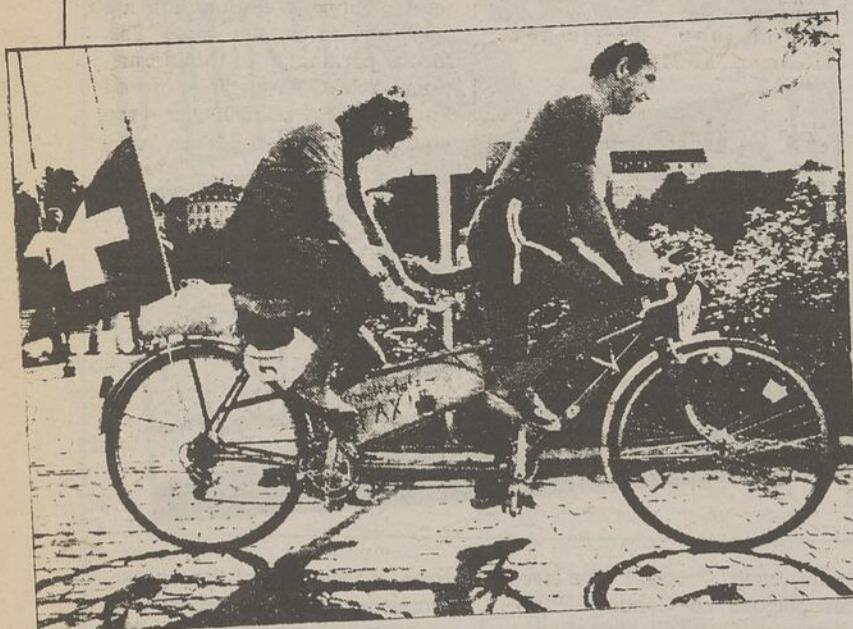
Si malgré tout on s'entête à vouloir prolonger le métro, alors nous maintenons que les usagers de la C.T.C.U.M. ne doivent pas être les seuls à faire les frais (via l'augmentation des tarifs et des taxes) d'un tel projet de création d'emploi.

Fondamentalement, nous nous demandons quels sont les motifs

page 10 ►



## NOUVELLES INTERNATIONALES



### SWITZERLAND

#### TANDEM A TAXI

Martin Teuscher of Basel has developed the "Environmental protection taxi", as he calls his two-wheeled cab. The passenger pays a Franc and is transported, but has to help by pedaling. This new type of taxi guarantees fresh air, good physical condition, no exhaust fumes, and good spirits at a speed of 30 kilometres per hour.

### ITALIE

#### STRESS DE LA MAISON AU TRAVAIL

Des chercheurs de la Fondation Européenne pour l'Amélioration des Conditions de Vie et de Travail, on étudié l'effet du voyage quotidien de la maison au travail, en Italie et aux Pays-Bas. Ils ont constaté que les gens voyageant une longue distance — une heure ou plus pour chaque trajet — étaient plus sujets aux maux de tête, indigestions, et palpitations cardiaques, que ceux voyageant 15 minutes ou moins.

En Italie, les travailleurs voyageant une longue distance montraient un taux d'absentéisme pour maladie de 28 jours sur 5 ans, contre 22 chez les voyageurs courte distance. Une explication plausible apparaît à l'analyse des tests du rythme cardiaque. Ce rythme dépassait 95 chez les usagers du train debout dans des allées bondées, et 120 chez les automobilistes après un freinage d'urgence.

C'est chez les néerlandais voyageant une courte distance que les plaintes étaient les moins nombreuses. La plupart d'entre eux vont au travail à bicyclette.

### BOSTON

#### BIKE A FERRY

A few months ago it was virtually impossible to bicycle from Boston to East Boston and Logan Airport situated there. Cyclists had to take a long detour around Boston Bay as Summer Tunnel under the bay only accommodated cars. This situation has just changed.

since July first a CROSS-HARBOR FERRY SERVICE has been in operation run by MASSPORT. Cyclists are welcome aboard.

The trains have opened their doors to cyclists there as well. For

the first time the Cape Cod and Hyannis Railroad, which operates trains from Boston to Cape Cod, accepts bicycles. The railroad acquired the necessary bicycle-handling facilities to facilitate this new bike train marriage. All aboard.

### TIERS-MONDE

#### HECATOMBE AU TIERS-MONDE

Dans les pays du Tiers-Monde, plus d'un quart de million de personnes sont tuées chaque année sur la route. Et pourtant ce n'est qu'une faible proportion de la population, qui conduit un véhicule motorisé, comparativement aux pays industrialisés.

Au Mexique, on enregistre un taux de mortalité de 56 morts par 10,000 véhicules. Aux Etats-Unis et en Angleterre, il se situe à 3 morts pour 10,000 véhicules.

L'Amérique Latine détenait le plus haut taux de mortalité causée par les accidents de la route. Maintenant, dans des villes comme Mexico ou Rio de Janeiro, il n'est plus possible de rouler à haute vitesse, tellement la circulation est dense. Les latino-américains ont été surpassés par le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et surtout l'Afrique.

Selon une étude récente de la World Health Organization, ce sont des pays d'Afrique qui détiennent les onze premières places du classement mondial de la mortalité sur les routes. Le Niger est au sommet avec 234 morts par tranche de 10,000 véhicules. L'Oman, pays de la péninsule arabique voyait au début, un conducteur sur dix rejoindre les rangs des victimes fatales chaque année.

Cette tragédie de la route, s'explique par le manque d'expérience des conducteurs de véhicules motorisés au Tiers-monde. Ce sont les conducteurs de la première génération, encore éblouis par l'évasion ou l'expression de sentiments agressifs ou de puissance, que peut leur procurer la conduite automobile. Mais avec le temps, la situation s'améliore.

Dans les pays développés, les conducteurs de la deuxième et troisième génération acceptent mieux les règles de la prudence. En fonction de la distance parcourue par les véhicules, le nombre de morts diminue. En Angleterre, en 1931, 6,700 personnes sont mortes sur la route, avec 2 millions de véhicules au pays. L'année dernière avec 10 fois plus de véhicules, il y a eu 5,800 personnes tuées.

La mortalité causée par les accidents de la route ne fait pas la manchette des journaux comme la guerre ou la famine, car le nombre de victimes est dispersé dans le temps et l'espace. Néanmoins les

coûts monétaires et sociaux demeurent accablants, particulièrement dans le Tiers-monde. Sur cette partie de la planète, les coûts monétaires causés par les accidents de la route dépassent les montants de l'argent reçu comme aide aux pays sous-développés.

### TIANJIN

#### BIKE A KINGDOM

In spite of painstaking efforts to improve public transport in China's major cities, bicycles remain rulers of the roads, elbowing buses, trams and taxis aside.

Transportation authorities and city planners are increasingly concerned about the high incidence of bicycle accidents. In 32 major cities, 85 per cent of the traffic accidents involve cyclists, the latest issue of weekly Outlook reported.

A recent survey in the city of Tianjin reveals that 44.5 per cent of its residents rely on bicycles for transportation. Only 10.3 per cent depend on public transport an 42.6 per cent travel of foot because they find it "hard going" to shove on to crowded buses.

Traffic jams are common. The average speed a bus can manage in this northern port city is less than 10 kilometers per hour and sometimes as low as six kilometers per hour. In the 1950s, the figure was 14.6 kilometers per hour.

The city has put more buses on the roads in recent years but swarms of competing cyclists hamper their effectiveness.

Since the 1950s, traffic accidents involving cyclists have increased 20 per cent in Tianjin although the number of bicycles has gone up only 24 per cent.

Traffic experts warned that Tianjin has become a "bicycle kingdom" where "bikes are faster than buses". They also said that the capacity of public transport will be further reduced if the city fails to adopt immediate measures to cope with the problems.

Experts pointed out that traffic problems due to high number of bicycles affect almost all cities. The difficulties are a result of the country's transportation policy in urban areas.

In the past few years, Tianjin has invested only 10 million yuan annually to improve public transportation. At the same time, the city has given workers in State-owned enterprises and governmental organizations more than 200 million yuan each year as "bicycle subsidies".

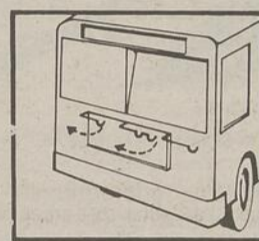
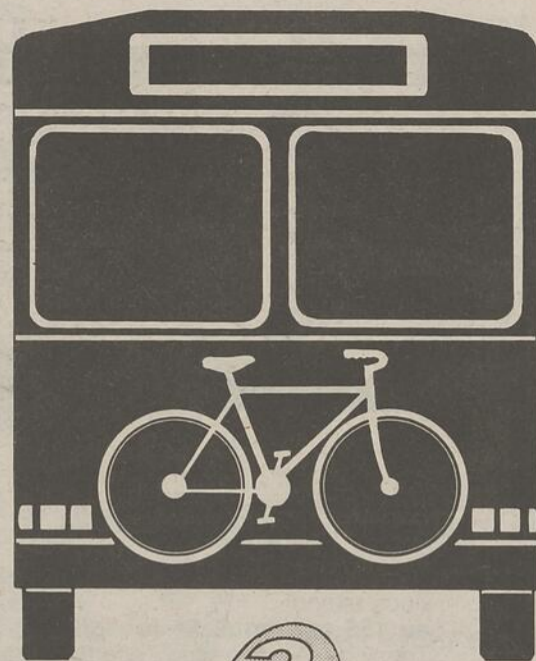
According to available data, there are some 70 million bicycles in urban China, and more than 1 billion yuan is estimated to be invested each year by the government in the so-called "bicycle subsidy".

This amount of money is six times as much as the State government had devoted in 1982 to projects to improve public transportation in the urban areas.

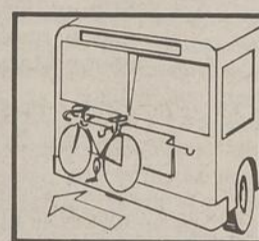
### BOSTON

#### BIKE A SUBWAY

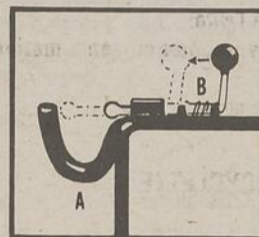
After a three year struggle, the Boston Area Bicyclists' Association has just secured access to the Boston region's subway system, popularly known as the T. For a trial period of six months 4 cyclists will be able to take the last car of each train. In November 1984, Association militants recycled one of our tactics by paddling across Boston Harbour with bicycles in their canoes to portray the access problems then encountered.



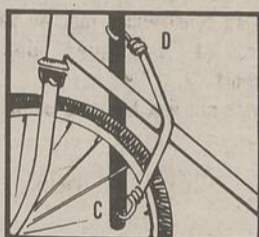
Be ready to load (first bike).



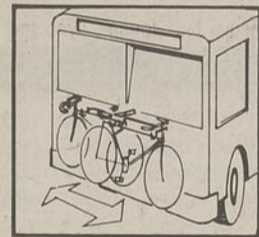
First bike uses left and middle hooks.



Slide latch (B) forward to lock.



Hook shock cord to vertical bar.



Use right hook for second bike.

#### Loading bicycle (see diagrammed steps)

1. As bus approaches, have bicycle ready. If cyclist already on-board wishes to remove a bike first, please cooperate.
2. While other bus riders are boarding, load bicycle. If only one bike is being loaded, **use the position closest to the curb** — deploying only the left and center carrier hooks. Leave the right-hand hook (in front of driver) retracted against front of bus.  
**Note: bicycles must be loaded with handlebars pointing away from center of bus (i.e., toward curb for bike #1, toward center of street for bike #2). Panniers and other carrying devices are not allowed on bike when on bus rack; child's seat is permitted only when it does not obstruct bus driver's view.**
3. After placing bike in hooks (A), slide latch (B) forward to secure bike.
4. Also use shock cord to secure bike, hooking cord into hole at bottom of vertical bar.
5. If a second bike is being loaded, pull right-hand hook out — to the left.

### SAN FRANCISCO

#### BIKE ON A BUS

For the last six years the East Bay Bicycle Coalition has lobbied to obtain access for bicycles on a regional bus line called the Alameda-Contra

District. Two small unbikable tunnels blocked cyclists from crossing the Oakland Estuary and thus cyclists had to make a long detour. This problem has just been resolved by the installation of front end bicycle racks accommodating two bicycles. To publicize this new marriage of bicycle and bus the transit commission has just published a brochure called: TAKE YOUR BIKE FOR A BUS RIDE.



Le C.L.S.C. ST-LOUIS DU PARC est à l'image des gens du quartier: migrant!

En effet, un nouveau toit (permanent) nous attend  
**au 155 est, boul. St-Joseph**  
 Tous nos services seront offerts à cette adresse à compter  
**du 26 août 1985**

Et pour l'occasion, le CLSC fait peau neuve; une école abandonnée est devenue Maison du Quartier

ΟΡΟΥ ΓΗΣ ΠΑΤΡΙΣ  
 "Et celui qui foule son sol, l'adopte"

Nous vous invitons donc à déménager aussi ou mieux à emménager avec nous  
 Tous et toutes ensemble, du nouveau-né au plus âgé;  
 Tous, latinos, grecs, chinois, portugais et québécois d'origine  
 Because, à notre manière, "we are the world"  
 Bienvenido! A casa é nossa

Renseignements: 286-9657



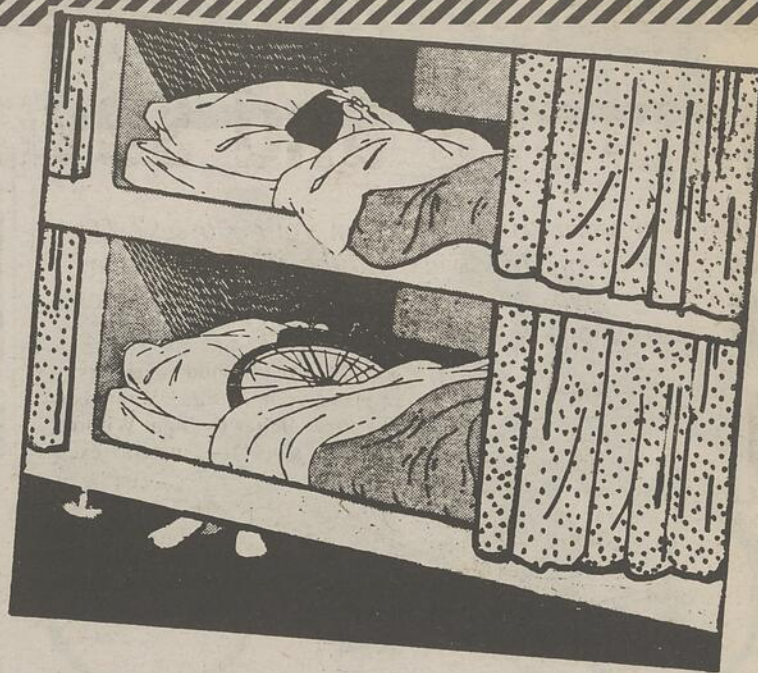
155 est  
 boul. st joseph  
 Montréal Québec  
 H2T 1H4

"Viens faire un tour chez... toi."

## BORDEAUX

### Bike a sleeping train

At the initiative of a French travel agency, a bike sleeptrain is to run once a week from the Netherlands to the Dordogne between 1 July and 21 August. The train leaves Amsterdam on Mondays and stops in Haarlem, Abcoude, Utrecht, Den Bosch and Roosendaal. There's room for 450 travelers and their bikes.



### No Candu

*Energy Probe is a popular organization in Toronto which struggles against excess and dangerous energy in Canada. It is particularly active and vigilant against nuclear energy. Energy Probe recently sent the following telegram to the Prime Minister of Turkey.*

Prime minister Turgut Ozal  
 Ankara, Turkey

"Regarding the advisability of purchasing Candu reactors. Be advised that the Candu station at Douglas Point has been permanently shut down after only 17 years. Gently I never performed properly and has been permanently shut down. Two of the four Pickering "A" reactors are shut down for three years for a billion-

dollar repair. Pressure tube creep has plagued all Candus. Public pressure in Canada is mounting to withdraw subsidies from AECL (Atomic Energy of Canada Ltd.). Candu reliability is a problem. We advise caution."

At a press conference announcing the telegram David Poch, spokesman for Energy Probe, stated "Canadian taxpayers can only lose if Turkey buys an AECL reactor. We will have to subsidize AECL, subsidize the sale with giveaway pricing, giveaway financing, or sweeteners like free jet fighter planes, and even guarantee the operation of the plant."

The Canadian Nuclear Association (the nuclear industry's lobby) became very upset and sent letters to Prime Minister Mulroney, six federal ministers, six provincial ministers and many private, corporate and public donors of Energy Probe in an effort to destroy the organization.

However, the head of the nuclear association later admitted to the press that "all the things they said in their telegram were true."

### In the toilet

Advertising messages in vandal-proof frames will be installed above men's urinals and on women's toilet closet doors in "major hotel chains, sports arenas and convention centres" to ensure undivided attention for periods ranging from 45 to 120 seconds per consumer."

Created by Eyelevel Advertising, a unit of Jimjack Enterprises of Mississauga, Ont., the new medium is designed to make use of existing print advertising overruns. However, the company added, "Studies have shown that advertising in rest rooms is examined more closely than conventional print advertising, thus resulting in significantly higher retention."

## Civilized streets spawn civilized cyclists

Thus "next big challenge" suggested by *The Gazette* for cyclists indicates that, ten years later, cyclists are still perceived as troublemakers in the streets. *Le Monde à Bicyclette* is fully aware of the carelessness of a few cyclists, but believes that, better than police retaliation, a city where cyclists have their space, where teachers are cyclists, parents are cyclists, and cars are controlled, will spawn better cycling by all. Why are the by-products of our car-dominated cities so rarely pointed out, such as poisoned air, stress and noise, injuries and deaths? To eradicate these hazards, cyclists think, remains their priority.

### The GAZETTE, Montréal, Tuesday, May 28, 1985 Cycling's next big challenge

This week marks the tenth anniversary of a group that may be the most consistently successful lobbying organization in this province. It is not one of the business or labor pressure groups, but the anti-establishment *Monde à Bicyclette*.

Maybe some other outfit has won almost every battle it has fought, but none comes as readily to mind.

By prodding governments into redressing the imbalance in services for bicycles and cars, the group has enhanced the quality of life for thousands of Montrealers. And it has also shown that to persuade hostile policy-makers you don't need to be slicksters. A more grassroots group would be hard to find.

Led by "Bicycle Bob" Silverman, *Monde à Bicyclette* has staged its share of demonstrations at which members were arrested, but its work has been leavened by incisive wit and a sense of courtesy.

When authorities refused to allow bicycles to be loaded aboard the Métro or buses, thereby in effect keeping cyclists from ever crossing the St. Lawrence, Mr. Silverman dramatized the absurdity of the options left to cyclists by dressing up as Moses and using the river to part like

the Red Sea. Another time two cyclists paddled across the river in a canoe with their bikes aboard — a poignant sight.

To show the illogicality of the ban of bikes on the subway (on grounds that they were too big), the group carried skis, step ladders and ironing boards onto the Métro — with impunity. Finally members toted a life-size stuffed hippopotamus through the turnstiles. Today the Métro carries bikes and local buses are the first in Canada to have bike racks.

To prod City Hall into making a bike-path along a north-south axis through the city, cyclists painted a line down one street in the middle of the night and started using the special lane the next day. The city huffily removed the line at once, but today it is building (with Quebec) a much safer bikepath — for \$4.7 million.

In its second decade, the group's most urgent challenge is to help reform the safety habits of the cycling hordes of it has helped spawn. Fortunately, Mr. Silverman is as appalled as any motorist at the cyclists' penchant for riding through red lights and the like.

It will take all his considerable inventiveness to get police to crack down.



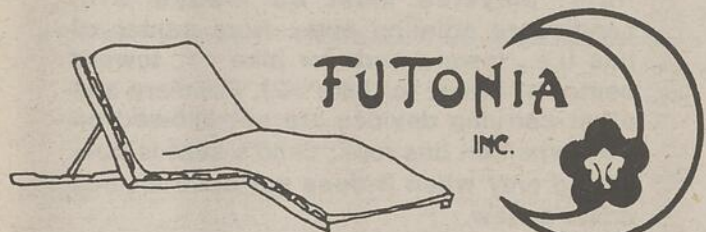
Mark Hayward

869 Westminster Winnipeg, Manitoba

783-4575

# FUTONS

Vente de septembre pour étudiants



220 Laurier Ouest, Montréal 270 8175  
 370 Duluth Est, Montréal 843 4739

La Futonnerie

Bienvenue à notre Atelier-boutique  
 5675 St-Laurent, 6<sup>e</sup> étage,  
 coin Prince-Arthur  
 844-6210

Exigez un confort durable : futons, bases, oreillers, douillettes...

- Spécial sur ensemble futon-base
- Prix spéciaux étudiants

# Improve and save your vision

Do you want to throw away your glasses? Do you want to progressively reduce the strength of your lenses? Do you want to wear your spectacles less often? Do you want to see better?

Robert Silverman

I have improved my vision substantially in the last two years. At that time I wore bifocals with the lens having a corrective strength of 8.5 diopeters. I was very short sighted. Since then I have reduced the strength of the lens four times. I now wear, sometimes, glasses with a lens' strength of 2.5 diopeters. However, for many activities such as reading, bicycle riding in the day, walking and playing volleyball, I no longer wear them.

## Pioneers in vision-therapy

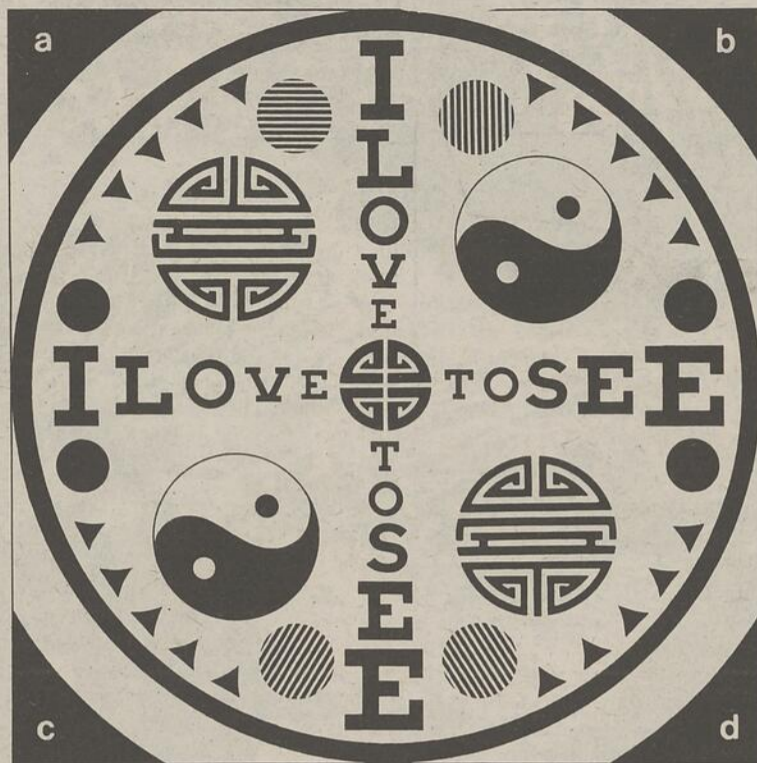
How did I improve my vision? I simply followed a series of physical, mental and emotional exercises. These exercises are not new. They are simply not part of the mainstream consciousness. The idea of better vision without glasses was first developed by the American doctor, Dr. William Bates, over sixty years ago. Bates, an ophthalmologist, observed that glasses simply worsened your vision as the eyes quickly adjusted to the artificial lens. Accordingly, instead of glasses, he developed a

series of eye and body exercises to improve your vision. His pioneering book, *Better Eyesight Without Glasses*, gives the specific exercises.

Aldous Huxley, the great English author, found out about the Bates method in 1939. With the help of Margaret D. Corbett, Bates disciple, Huxley began to do the exercises. "At sixteen I had to depend on Braille for my reading and a guide for my walking. Thanks to the Bates' method I am now wearing no glasses, reading and all without strain... My vision... is about twice as good as it used to be when I wore spectacles, before I had learned the art of seeing." After learning the art of seeing Huxley wrote a book with that name as an expression of gratitude to Dr. Bates and his followers. It was Huxley's book and Huxley's visual improvement that literally opened my eyes that I also could improve my vision.

## An unusual class

I had seen the beginning of the light. In late June 1983, a distant acquaintance from the holistic therapy movement phoned to tell me about a seminar on vision



which was to take place in Ottawa. The weekend seminar was called EYECLASSES. The poetry and dialectic irony of the name attracted me immediately.

For the whole weekend, beginning Friday evening at 6 and continuing to Sunday night at 10, I did assorted eye and body exercises, divided into three categories in ap-

preciation of three main factors in vision: physical, mental and emotional. The room was equipped with fusion strings, a six foot long string with ten equally spaced red and blue beads. In response to instructions on a cassette we ran our eyes up and down the string to improve our focusing and the coordination of our two eyes. Eyecharts taped to the walls

facilitated eye rotation exercises. We all got eye witness partners, who stayed together for several exercises, to assist, to share experiences with and inspire reciprocally. We did emotional exercises which took us back to the time around when we first noticed limitations in our vision. Often long burning painful feelings surfaced, feelings that had become encrusted in our visual system, and which continued to limit our vision. The releasing of these stored feelings help us to see more clearly.

A few days after the weekend I got weaker glasses. The great turning point had arrived and my vision had begun to improve. A limitation I had lived with for 40 years had begun to erode.

## Better eyesight literature

The most practical and up to date of the books on vision improvement is *VISIONETICS* by Lisette Scholl. Visionetics is the natural way to improve your eyesight. This system, in treating vision as an integral part of the body's total health, draws upon exercises to strengthen eye muscles, condition the whole body, and relax the mind. These exercises work for everyone, whether you are near-sighted like me, far-sighted, or suffer from astigmatism.

However, visionetics is not just a simple book of exercises specializing on eyes. Its optimistic and life supporting karma permeates the book. Many of the exercises transcend the body. The repeated visualization and memorization exercises are particularly beneficial. This is because people with poor eyesight are also poor visualizers and also poor visualizers of visual details. At the end of the book is Scholl's own eulogy and other varied aspects of her own journey to better vision. Her eulogy is also warm and amusing and engrossing.

Another important book on the road to better vision is *TOTAL VISION* by Richard S. Kavner, O.D. and Lorraine Dusky. This book has much information on vision in various other cultures. We learn, for example, that Eskimos used to have virtually no cases of myopia. Within one generation, half of those who went to school needed glasses. We also learn that poor vision correlates positively with higher education. The more years of schooling, the more likely you will have vision defects. Poor vision comes from stress. Studying, excessive reading, examinations, competition for grades are school-associated stresses which often lead to limitations on vision. So do more personal family stresses such as a death of a parent (in Huxley's case, his mother), a painful family situation, moving and the sense of being uprooted, and other pains which makes not seeing less painful than seeing a painful reality.

Diet is an important factor in vision. Total Vision contains a long chapter on this and on vitamins and vision.

A completely original and even mind-blowing book on health is John Ott's *HEALTH AND LIGHT*. This indispensable book educates us on the healing role of natural light and warns us of the negative effects of much artificial lighting. Fortunately, however, we learn that at last there is an artificial light which matches the spectrum of natural sunlight 91%.

It is Vita-Lite made by the Duro-Test Corp. I have equipped my home with these bulbs and they are much softer on the eyes than standard blubs. They also last much longer.

# Standard Oil avale pétro-soya

Jean-Pierre Dagenais, traducteur

En mai 1935, sur invitation de Henry Ford, une réunion bigarrée mettait en présence des barons de l'industrie américaine et des tribuns populistes des régions agraires. Leur mission consistait à sauvegarder la ferme familiale en lui ouvrant le marché des produits chimiques et celui des énergies renouvelables. Ils baptisèrent leur mouvement du nom de chimurgie (chemurgy), contraction de la racine égyptienne du mot chimie et "ergon" mot grec désignant le travail.

En appliquant leur plan à l'agriculture, ils espéraient créer une industrie alternative et décentralisée qui pourrait raffermir les marchés agricoles en perte de vitesse. L'entrée en scène massive de la Ford modèle T portait un dur coup à la gent chevaline, au marché de l'avoine et des fourrages. Aussi, l'objectif premier du projet chimurgiste consistait-il à convertir les surplus de grains et autres récoltes en alcool éthylique, c'est-à-dire en éthanol pour les moteurs à combustion.

D'autres idées semblaient prometteuses pour l'industrie agricole. On pourrait transformer la fève de soya en nourriture ou même la transformer en polystyrène comme l'avaient découvert les chimistes de Ford. L'huile provenant des graines de soya pouvait produire des peintures et des laques. Les pins du Sud entraient dans la fabrication du papier journal. La technique de la fermentation pouvait produire une gamme variée de dérivés chimiques et pharmaceutiques, allant de la vitamine jusqu'au caoutchouc synthétique.

De grands noms appuyèrent le mouvement chimurgiste de Ford: Irénée Du Pont, Harvey Firestone, Thomas Edison et George Washington Carver.

Les chimurgistes ont souhaité que les historiens se souviennent d'eux comme étant les précurseurs du mouvement prônant l'énergie renouvelable. Un des organisateurs du mouvement, Wheeler McMillan, affirmait que le mouvement chimurgique avait "le mérite de souligner que contrairement aux ressources matérielles non renouvelables, celles issues de la terre se reproduisent chaque année, et s'avèrent virtuellement inépuisables."

Un autre chimurgiste de la première heure, Francis Carvan, fut directeur de la Fondation chimique, une agence paragouvernementale qui, pendant la première guerre mondiale, prit en charge la tutelle des brevets allemands. Francis Carvan milita en faveur de l'autosuffisance de l'industrie américaine.

Invité à la rencontre convoquée par Ford, Carvan mit en garde son auditoire: "Le pétrole est au Venezuela... Dans l'est, en Perse et en Russie. Pensez-vous sérieusement que nos enfants soient en sécurité?"

La vigoureuse intervention de Carvan en faveur d'un carburant de fabrication domestique, à base d'alcool, se résumait à la question suivante: "Qui voulez-vous tromper en défendant les sources étrangères d'approvisionnement plutôt que le développement de carburants alternatifs: vous-même, vos enfants ou vos grands-enfants?"

Par le biais d'une campagne de propagande insidieuse, l'industrie pétrolière combattit l'éthanol, un carburant fait partiellement d'alcool, en clamant qu'il transformerait chaque station-service de la nation en débit clandestin. Les compagnies pétrolières affirmèrent qu'il ne saurait y avoir de réelle alternative au mélange plomb-octane que, par la suite, on allait connaître sous le nom d'essence régulière.

Afin de démontrer qu'existait une alternative possible, les chimurgistes construisirent dans la ville de Atchison, en 1937, la première entreprise fabricant aux États-Unis un mélange essence-alcool. Pendant deux ans, dans tout le Midwest américain, le plan AGROL approvisionna plus de 2 000 stations-services en gasohol,



L'huile de soya pouvait produire des peintures et des laques... une gamme variée de dérivés chimiques et pharmaceutiques, allant de la vitamine au caoutchouc synthétique..."

un carburant contenant 10% d'alcool. Mais l'entreprise ne put compétitionner le pétrole en provenance des nouveaux champs texans. AGROL ferma ses portes en 1939.

Entre temps, un autre projet chimurgique allait tranquillement de l'avant. A l'université du Nebraska, un grand programme de recherches s'amorçait tout juste quant commença la deuxième guerre mondiale.

Comme on s'en rend compte par la suite, l'élément majeur manquant à la structure in-

dustrielle américaine était la production de caoutchouc synthétique. Une enquête sénatoriale dévoila que la compagnie Standard Oil du New Jersey (maintenant Exxon) avait conclu un accord avec la firme allemande I.G. Farben "qui devait durer plus longtemps que la guerre".

Quelques semaines seulement avant le bombardement de Pearl Harbour, suite à un cablage à Berlin, Standard Oil avait même intenté des poursuites contre un fabricant américain de pneu afin de bloquer toute recherche portant sur un caoutchouc dérivé de l'alcool. Après Pearl Harbour, les approvisionnements en caoutchouc naturel furent coupés par l'invasion japonaise de la Malaisie et de l'Asie du sud-est.

Devant la même commission d'enquête sénatoriale, les chimurgistes de l'Université du Nebraska témoignèrent qu'ils avaient découvert un procédé de fabrication d'un caoutchouc synthétique, similaire à celui mis au point par les russes à partir de l'alcool de maïs. Mais des politiciens et des fonctionnaires du gouvernement américain — quelques uns d'entre eux avaient été d'anciens employés de la Standard Oil — bloquèrent le développement de ce nouveau procédé.

Au beau milieu du scandale, le dirigeant du Groupe de coordination de la Sécurité britannique cabla au président Roosevelt l'avertissant que la Standard Oil était "un élément ennemi, hostile et dangereux".

Les efforts de la Standard pour conserver son monopole furent réels. Le procédé de caoutchouc extrait de pétrole se maintint jusqu'en 1943, année où le congrès américain approuva des fonds pour le procédé à l'alcool. En

# Do yo

Robert Silverman

The Vietnam war ended on April 30, 1975. Thousands of Americans and their Vietnamese "friends" were hastily evacuated from the roof of the U.S. embassy the previous day.

The South Vietnamese army of over a million men had disintegrated. Cam Rahn Bay, a coastal city, 150 kilometers North East of Saigon, was abandoned a day before the National Liberation Front and the North Vietnamese even arrived. The soldiers were being paid by the U.S. and the last U.S. ambassador, Graham Martin, denied evacuation to IBM employees on the grounds they had to stay to process the Saigon government's payroll.

The South Vietnamese army was not the only one to disintegrate during the war. Seven years earlier American ground soldiers, those soldiers who are most subjected to being killed or wounded and who often also see who they kill and injure, began refusing to fight. The U.S. army in Vietnam disintegrated and was withdrawn.

Two former vets, staffers at the Vietnamese Veterans Against the War, Barry Romo and Pete Zastrow, in a letter to the National Guardian of June 5, 1985, a

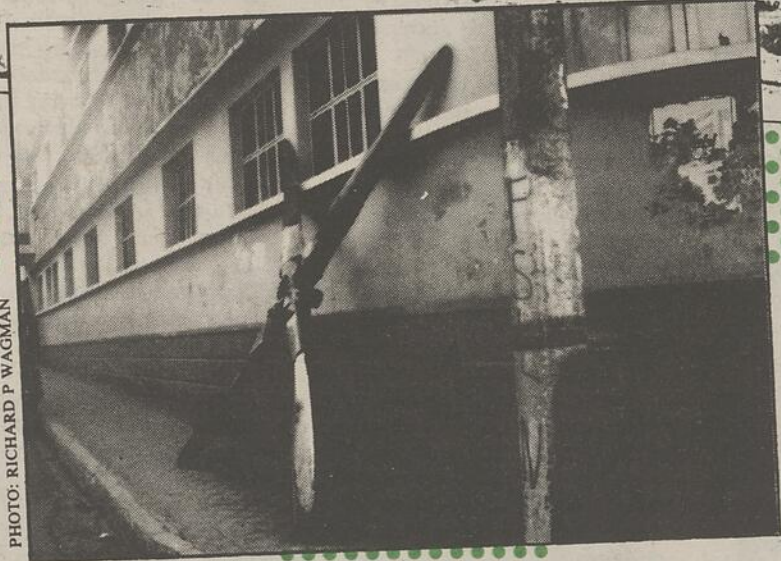


PHOTO: RICHARD P. WAGMAN

En haut: VIET-NAM: 7 millions de tonnes de bombes, 1,5 millions de viet-namiens tués, femmes, enfants, vieillards...

Centre: NICARAGUA: Rebâtir le pays malgré le harcèlement des Contras. Enfants d'un quartier de Managua.

En bas: NICARAGUA: Quartier général de l'armée populaire à Matagalpa. L'hélice d'une avion de reconnaissance américain abattu en territoire nicaraguayen en 1984, dans lequel 3 agents de la CIA ont trouvé la mort.

# Oubl

Richard P. Wagman

La population de la région semble avoir maintenu les traditions révolutionnaires d'antan. J'ai même eu l'honneur de dîner avec une dame âgée, vivant dans le village, qui a connu Sandino personnellement.

Le voyage en auto de Managua — un trajet qui a duré cinq heures — m'a donné un avant-goût de cette zone de combats située dans le département de Madriz. On n'a trouvé qu'un seul poste d'essence tout au long du trajet qui a pu nous vendre de l'essence — et là encore seulement cinq gallons, soit le maximum permis. Avec l'annonce du président Daniel Ortega à l'effet que 40% du budget national irait à la défense du pays en 1985, la situation de pénuries ne risque pas de s'améliorer à brève échéance.

Avec plus de 100 livres de médicaments, d'équipements scolaires, de linge et de jouets d'enfants provenant du Québec, ainsi que \$300 (canadiens), nous nous sommes dirigés vers l'église du village. Là, dans le presbytère, le père Henri Coursol, un prêtre québécois qui a passé 30 ans de sa vie en Amérique centrale, est venu nous accueillir. Il va sans dire que notre livraison fut bien appréciée par la population de cette localité éloignée et par les paysans de la région. Situé dans une zone de combat, Totogalpa est relativement difficile d'accès, et souvent mal desservi.

Notre hôte et des travailleuses de la santé du village nous ont expliqué que l'année 84 fut "relativement tranquille" à Totogalpa, avec une seule attaque

# Do you remember Viet-Nam?

*The American intervention in Vietnam generated a mass movement of protest in the U.S.A. Giant anti-war demonstrations were held regularly. Draft cards were burnt, decorated soldiers returned their medals and eventually the U.S. ground army in Vietnam disintegrated. Anti-war activist Bob Silverman looks back.*

U.S. progressive paper, describe some of the reasons for the disillusionment in Viet Nam... "Killing is, for most people, a hard thing to do. That's why there is the hoopla, the myths, the propaganda, the brainwashing surrounding most armies. It is necessary so that troops will not just take orders but will kill and take the chance of being killed. It was more than many vets could comprehend or handle to discover that your friends were killed, that you were wounded — either physically or mentally — for a bad cause, and that the people you have been killing or trying to kill were in fact the good guys. That contradiction lies at the base of psychological problems of vets... by 1979, 65,000 Vietnamese vets had committed suicide."

Do you remember the war? Did you know that the American armed forces dropped more bombs on Vietnam, both North and South, than in all fronts in World War II. Still visible from the air is the moonscape of craters left by U.S. B-52 bombers that dropped an estimated 7 million tons of bombs on Vietnam. Do you know that

1.5 million Vietnamese died in the war as well as 57,000 Americans? Do you remember that at the height of the American intervention in Vietnam, in 1966, 550,000 U.S. armed personnel were there? Do you remember My Lai, where Lt. William Calley and his platoon gunned down hundreds of old men, women and children 17 years ago?

Vietnam has still not recovered from the American ecocide in their country. The International Union for Conservation of Nature and Natural Resources, based in Gland, Switzerland, just did a study on Vietnam. In its report the I.C.C.N. observes:... "United States forces destroyed dikes and other agricultural productive systems, created landslides in steep areas by bombing and spraying an unidentified acid on limestone, attacked wildlife such as elephants and oxen with guns, bombs and napalm to prevent their use for transportation and devastated large areas of land with 'saturation bombing' " (New York Times, May 21 1985, T. Netter Op.Ed.)... United States

*"19 millions gallons of herbicides known as agent orange, white and blue, were dropped on croplands and forests"*

statistics indicated that more than 19 million gallons of herbicides, known as agent orange, white and blue, were dropped on croplands and forests. The herbicides contained dioxins that remain at toxic levels today.

... "The colossal damage from 25 million bomb craters, which caused displacement of a billion cubic meters of earth, results in health hazards and disrupts water flow and the particles of shrapnel embedded in living trees render their wood less valuable"... "Further damage was caused", the report says, "by the clearing of large tracts of forest, agricultural land and 'even villages and cemeteries' with giant bulldozers used by American

troops searching for Vietcong guerillas in the South..."

Do you remember the U.S.S. Maddox and the Tonkin Bay incident? U.S. president, at that time, Lyndon Johnson, claimed that North Vietnamese patrol boats had attacked that destroyer a few miles off the North Vietnamese coast on August 4, 1964. Using this incident as a pretext, Johnson ordered squadrons of U.S. planes to bomb oil depots in North Vietnam. Later, it was revealed, the so-called North Vietnamese attack, had never even happened. It was a fabrication. Admiral James Bond Stockdale, who was there, reveals this in the Vietnamese special issue of Newsweek, April 15, 1985.

I remember the hundreds of thousands of young Americans who came to Canada to avoid participating in a war they could not accept. I remember when, in April 1971, 2000 vets, many on crutches and wheel chairs, marched on Washington and dumped the medals some had won at the Pentagon. Huge coordinated international days of protest against the hideous war were regularly held. One in Washington attracted over a million people.

The bicycle played an important role in the defeat of both the American and, previously, French occupiers of Vietnam. The Vietnamese pushed up to 500 pounds of supplies on their bicycle, along

the Ho Chi Minh Trail through the mountains of Vietnam and Laos. Small and flexible, these 20 dollar bicycles were virtually immune from the attacks of U.S. planes costing 6 million dollars each.

The physical legacies of the American intervention are not limited to the environment. Bomb danger still abounds. The Vietnamese estimate that 7.5 million unexploded bombs, mines, shells and other explosives still lie buried. "In the newly formed province of Bin Tri Thien, which straddles the old Demilitarized Zone, some 4,000 people have been killed by discarded American ordinance since the end of the war."

The brutish forces of the American invaders collapsed on its own contradictions. In the end the Vietnamese David triumphed over the American Goliath. The will of a people to be independent and free after 100 years of foreign domination bore fruit. April 30, 1975, the winning of Saigon, is a day which will live forever, as a beacon, in the hearts of humanity.

# Voliera-t-on le Nicaragua?

*Totogalpa, village tranquille de 900 personnes situé dans les montagnes tout près de la frontière hondurienne, est l'un des plus vieux villages nordiques du Nicaragua. C'est dans ces mêmes montagnes que Sandino a combattu le régime de la famille Somoza et l'intervention américaine au Nicaragua il y a un demi-siècle.*

des "Contras" qui se cachent toujours dans les collines des alentours. Ils nous ont raconté comment le village fut attaqué par les Somozistes avec des obus et des mitrailleuses au moins à quatre reprises au cours de 1983. Ces mercenaires armés, entraînés et payés par la CIA, ont ouvert le feu à partie du carré public du village face à l'église. Le père Coursol (connu des villageois par le nom "Enrique"), a même trouvé des balles par terre à la porte du presbytère. Mais comme une infirmière au centre médical le remémorait, "les Contras étaient très maladroits et semblaient avoir peur." Heureusement, Totogalpa n'a déploré aucune perte de vies lors de ces fusillades gratuites. Suite aux attaques sanglantes perpétrées dans d'autres localités de la région, l'Armée populaire sandiniste a réussi à balayer la plupart des contre-révolutionnaires des collines autour de Totogalpa en utilisant de l'artillerie lourde.

Mais même avec la pauvreté et les combats, "les paysans vivent mieux ici qu'au Honduras" assure le père Coursol, qui y a passé 24 ans. L'explication: les réalisations de la révolution populaire sandiniste (réforme agraire, éducation, services de santé, etc.) Pour la première fois dans l'histoire de cette région, chaque village a sa propre clinique et un médecin s'y

rend au moins une fois par semaine. Les services de santé, tout comme l'éducation, sont entièrement gratuits.

La région montagneuse du nord du Nicaragua produit du café, du tabac et de la viande, mais surtout pour l'exportation (ce qui constitue une source précieuse de devises étrangères). Les paysans cultivent également du sorgho (un grain), du maïs, du riz, des fèves et des haricots qui nourrissent surtout la population locale. Bien que la famine n'existe pas en tant que telle, ce n'est pas chaque famille qui mange à sa faim trois fois par jour aujourd'hui. Les "Contras" se sont fait un devoir d'incendier des silos de grain. Dans ce contexte de harcèlement, les paysans sèment moins que dans les années précédentes.

Les travailleuses du centre médical de Totogalpa — symbole par excellence du progrès de la révolution — nous ont parlé de deux membres du personnel médical de la région qui furent séquestrés par les "Contras" et amenés de force au Honduras. Ces deux personnes ont pu fuir et regagner le Nicaragua. Durant la campagne de vaccination contre la polio et la rougeole, les infirmières de la clinique furent escortées, d'une maison paysanne à l'autre, par au moins 12 membres des

Milices populaires sandinistes! Sans escorte armée, les déplacements sur les routes secondaires sont trop risqués. Cela est également vrai sur les routes principales de la région lors des déplacements nocturnes. Une des infirmières — Mme Amparo Amaya — mère de deux enfants, nous a confié comment elle fut blessée à la jambe lors d'une embuscade perpétrée contre l'ambulance dans laquelle elle voyageait. Cette attaque a coûté la vie au chauffeur de l'ambulance. Amaya a été obligée de rester immobile pendant quatre heures en "faisant la morte", malgré ses blessures, et cela en-dessous du cadavre de l'ambulancier. Sinon, les "contras" l'auraient trouvée, et l'auraient abattue sur-le-champ. Amparo Amaya est revenue aujourd'hui au service actif. De plus, elle milite dans la FETSALUD (Fédération des travailleurs de la santé) et l'AMNLAE (l'Association des femmes nicaraguayennes Luisa Amanda Espinosa).

La pauvreté et les privations subies par la population de cette région contrastent de façon flagrante avec l'abondance de nourriture et de vêtements (sans parler des armes) dont bénéficient les "Contras", et cela grâce au budget généreux de la CIA. Devant cet écart certains paysans seraient allés du côté des Contras au cours des dernières années non pour raisons politiques, mais afin de pouvoir donner de quoi manger à leurs familles. Ajoutons que les départements du nord du

*"Une des infirmières nous a confié comment elle fut blessée à la jambe lors d'une embuscade perpétrée contre l'ambulance dans laquelle elle voyageait... obligée de rester immobile pendant quatre heures, malgré ses blessures, et cela, sous le cadavre de l'ambulancier..."*

Nicaragua — éloignés, largement habités par les autochtones et sous-développés — ont démontré un niveau de conscience politique et de mobilisation très bas au lendemain du triomphe qui a renversé le dictateur Somoza en 1979.

Pour ces raisons, plusieurs militants et militantes sandinistes avaient peur que le vote régional aux élections générales du 4 novembre 1984 reflète une grande base d'appui à l'opposition conservatrice, ce qui aurait pu être exploité par la suite par la contre-révolution. Mais cela ne fut pas le cas. Une localité de la région, par exemple, qui fut le théâtre de nombreux combats, est devenue presque complètement isolée du reste du pays. Malgré cela, la population de cet endroit a voté dans sa vaste majorité pour le FSLN. Et le vote sandiniste fut encore plus fort ailleurs dans la région.

La leçon est claire. Malgré les pressions et les souffrances infligées, le peuple rejette catégoriquement ceux qui sèment la terreur au nom de la "démocratie". Ils et elles tiennent à défendre les acquis de leur révolution. Comme on peut lire sur les murs de Totogalpa, "A 50 Anos, Sandino Vive", "No Passaran!"

**L'IRONIE DU CHAR...**  
Percutant!  
PAR Jean-Pierre Dagenais

Un livre sur l'auto et la crise des transports à Montréal... 6,00 \$

Disponible aux librairies Renaud-Bray, Zone Libre, Alternative et au Monde à Bicyclette. Rabais d'un dollar sur présentation de cette annonce. 844-2713

## LE COIN DE VELOMANE

En avez-vous marre de payer cher pour des réparations plutôt moches?



**Les Queestirs inc.**  
1270 Van Horne  
Outremont  
270-3663

(autrefois Le Marché des bicyclettes)

**Laporte A. Bicyclettes inc.**

MIKADO  
PEUGEOT-MIELE  
VÉLO SPORT - FIORI  
CYCLOTOURISME  
**849-7954**  
4308, HÔTEL-DE-VILLE  
S. ROY RÉS.: 678-4277

### COURS DE MECANIQUE CYCLISTE

Information-inscriptions:  
Yves du Sablon 727-8230



Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)

### LE VELOCISTE

- ELVISH
- LEADER
- PEUGEOT
- RALEIGH
- VELO SPORT

EQUIPEMENT DE CYCLOTOURISME  
REPARATIONS SUR TOUTES MARQUES...

6652 PAPERNA 1<sup>ST</sup> ZOTIQUE **727-7171**

### BICYCLES G. DUMOULIN INC.

Établi à la même adresse depuis 25 ans  
42 ans d'expérience dans la vente et la réparation de bicyclettes de toutes sortes

1111 Bellechasse  
coin de Christophe-Colomb  
**276-6913**

### ABC CYCLES & SPORTS

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

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

**5584, ave. du Parc Montréal 276-1305**

### ATELIERS (LES)

#### CYCLO - AVENTURE

RECONDITIONNEMENT      VENTE  
LOCATION      ACHAT  
ENTREPOT      VOYAGE

1647 ST HUBERT  
**TEL: 523-6740**

845-5384

### Garantie Bicycle Enr.

VENTE ET RÉPARATION DE BICYCLETTES TOUS GENRES

484 EST, RACHEL (coin Berri)

## Méto-tarifs

► Suite de la page 4

qui poussent les autorités provinciales et municipales à désirer une offre de service accrue en prolongeant le métro montréalais. Drôle de façon de procéder: on fixe d'abord un certain niveau d'offre et on se croise les doigts en espérant que les gens délaisseront autos, embouteillages et tutti quanti... C'est selon nous une aberration.

Pourquoi ne pas offrir d'abord un service de qualité notamment par l'augmentation de la vitesse commerciale des autobus, ce qui se réalise par la mise en place de voies réservées. Il a été établi que ces dernières coûtent 40 fois moins cher au km. que la construction du métro et comme le mentionne elle-même la C.T.C.U.M., une augmentation de la vitesse commerciale de 1km/h réduit les dépenses de 16 millions \$ annuellement. Ceci est un exemple de rationalisation des dépenses qui ne pénalise pas indûment les usagers.

Le transport en commun ne profite pas aux usagers seuls. Commerces, centres d'attractions et employeurs profitent amplement de l'existence de ce service. Alors qu'en France et en Autriche on va chercher parfois plus de 20% du financement du transport en commun de ces autres sources, cette perspective reste ici à l'état de vœux pieux. Comment arriverait-on à convaincre un propriétaire de centre commercial de payer une taxe supplémentaire pour la desserte de son établissement par le service de transport,

alors que depuis des années les usagers assument leurs frais de déplacement?

Il existe pourtant des solutions pour atténuer la crise financière de la C.T.C.U.M. L'efficacité accrue du service grâce à la révision de certaines lignes, l'implantation de voies réservées pour autobus, la mise en place de services semi-collectifs dans des endroits mal desservis, un nouveau système de tarification plus équitable et un marketing agressif, pensé et bien orienté en sont quelques exemples. Certaines villes américaines et canadiennes ont déjà expérimenté ces avenues depuis cinq ans (pour ne pas dire dix ans dans certains cas).

La C.T.C.U.M. manifeste le désir d'améliorer sa performance. Cependant, peut-on blâmer la lourdeur bureaucratique de la Commission pour la lenteur avec laquelle ces solutions ont émergé? Y aurait-il un frein à l'application de ces mesures à un autre palier de décisions (municipal ou provincial)?

La recherche du système qui répond le plus adéquatement aux attentes des usagers implique que l'amélioration du service n'est possible que par certains investissements. Il est grand temps de maximiser les efforts dans les domaines de la planification et de l'opération des services, de sorte que le transport collectif réponde aux exigences de la population quant à la mobilité de celle-ci et quant à l'administration des fonds publics. La dette olympique, la dette du métro: le Québec vit-il à l'ère des Pharaons?

## Improve your vision

► Suite de la page 7

All the books on vision improvement warn us of the harmful effects, on vision and on the whole body, of sun glasses. The tinted lens prevent a vital ray from the sun from entering the system through the eyes. These solar rays activate the glands which prevent and control diseases. Particularly powerful is Dr. Alberts Schweitzer's observations about the connection between cancer and sunglasses. When Schwitzer arrived at Lambarene, Congo, there was no cancer at all. Years later, "it became a problem"... "natives paddling their dugout canoes up and down the river in

front of the hospital often wore no more than a loin cloth and sunglasses, and indeed, some wore only the sunglasses. Sunglasses represented a status symbol of civilization and education." (John N. Ott; Health and Light, p.162).

My vision continues to improve. I do the necessary exercises daily. EYECLASSES was my first big step to better vision. The EYECLASSES fusion string, literature and cassettes have facilitated these exercises. In the Autumn we will be holding Montreal's first EYECLASSES' weekend. Twenty people are needed. To see better is worth the money and the time!

For more information: Robert Silverman 844-2713.

## Standard Oil avale pétro-soya

► Suite de la page 7

1944, les trois-quarts de la production de caoutchouc provenaient des récoltes de maïs du Midwest américain.

Plus tard, des fonctionnaires témoignèrent que sans l'aide des chimurgistes, le débarquement de Normandie eut été impossible.

Plusieurs fermiers fondèrent de grands espoirs autour de la création d'une industrie nouvelle pour la Ceinture verte, le Farm Belt américain. Avec la fin de la guerre, le prix du caoutchouc chuta à 17¢ la livre. Le Département américain de l'Agriculture ferma ses distilleries d'alcool en 1948, à la grande consternation des chimurgistes qui entrevoyaient leur rentabilité dans un avenir rapproché. En 1951, le prix du caoutchouc grimpa à 50¢ la livre.

Entre temps, on cessa de subventionner les recherches chimurgiques de l'Université de Nébraska, et son directeur démissionna. D'autres projets furent aussi sabordés. Par exemple, après la guerre, le département

américain de l'Agriculture fit labourer et enterrer 32 000 acres de gayule expérimental, un arbuste du désert qui produit du caoutchouc naturel.

En dépit de recherches sporadiques sur l'utilisation industrielle des cultures céréalières, le mouvement chimurgique se noya dans la rivière du pétrole bon marché des années 50. En 1970, trois ans avant que l'embargo pétrolier arabe n'ait ranimé l'intérêt pour l'énergie renouvelable et la biotechnologie, le Conseil agricole chimurgique fermait définitivement ses portes.

Le mouvement chimurgique a démontré la flexibilité de systèmes décentralisés et leur apport précieux en temps de crise. Son histoire témoigne de ce qui peut arriver quand le gouvernement se révèle captif des monopoles et qu'il place les économies immédiates au-dessus des intérêts nationaux à long terme.

L'état lamentable de l'agriculture américaine tend à prouver que nous sommes peut-être pauvres de décisions que nous n'avons pas su prendre 50 ans plus tôt.

"La 'corvée nationale' s'imposerait parce que le Québec risque de gaspiller le capital humain de milliers de jeunes."

(Le Devoir, 22 juin 1984)

Yvon Diné

C'est en ces termes que le premier ministre du Québec M. René Lévesque signifiait, il y a un peu plus d'un an, le besoin pour son gouvernement d'exercer une forte pression sur les jeunes assistés sociaux, pour qu'ils participent à des programmes dits de réinsertion sociale.

Mieux connu sous le nom d'"Options-Déclit", ces programmes gouvernementaux ont comme objectif, nous dit-on, de favoriser le retour sur le marché du travail des bénéficiaires de l'aide sociale âgés de moins de 30 ans.

Trois principales avenues s'offrent aux jeunes, à l'intérieur de ces programmes: le stage en milieu de travail, les travaux communautaires et le rattrapage scolaire.

En Mars 1984, lors du lancement officiel des "Options Déclit", la ministre de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu, Mme Pauline Marois, affirmait sa foi en ces mesures pour permettre aux jeunes de "s'impliquer davantage dans la vie active" et "d'augmenter leurs chances de trouver un emploi."

#### Travailler sans emploi

Ces programmes ne procurent pas un emploi aux jeunes bénéficiaires de l'aide sociale. Il s'agit plutôt d'une préparation à l'emploi sur les lieux de l'entreprise ou par une formation en milieu institutionnel. Cette préparation à l'emploi ou période de stage prend rapidement l'allure d'un emploi sous-rémunéré. C'est ce que nous ont révélé deux fonctionnaires provinciaux qui travaillent à l'application de ces programmes et qui tiennent à garder l'anonymat.

En principe, le programme "Stages en milieu de travail" requiert un minimum de 20 heures/semaine. Une partie, soit de 10 à 30% du temps, sera utilisée en institution pour acquérir une formation professionnelle. Dans les faits, l'employeur demande généralement au jeune de fournir une prestation de travail de 35 à 40 heures par semaine. De plus, les stagiaires ont à effectuer dans bien des cas, des tâches d'entretien ménager ou de travail général de bureau (ouvrir le courrier, réception, etc.). Ces tâches, simples à exécuter, demandent peu d'apprentissage et la formation en institution s'avère vite superflue.

Le stagiaire devient en quelque sorte une sous-catégorie de travailleur à l'intérieur de l'entreprise. Ayant toujours son statut de bénéficiaire d'aide sociale, la loi de l'aide sociale l'exclut de l'application de législations comme le code du travail et les conventions collectives. Le gouvernement le protège uniquement en cas d'accident de travail.

#### No future

D'après les fonctionnaires, le jeune, suite à son stage d'un maximum de 52 semaines, risque fort de se retrouver simple bénéficiaire de l'aide sociale à 160\$ par mois. D'abord il ne pourra pas se prévaloir deux fois du même programme. Aussi, pour toute la durée de son stage, son inscription aura été retirée du Centre d'emploi. Enfin, n'ayant à verser

# Un emploi sans emploi

que 25\$ par semaine pour un stagiaire, un employeur risque de se laisser séduire à l'idée d'engager un autre stagiaire, plutôt que de créer un poste permanent.

Ces programmes de réinsertion sur le marché du travail sont pour l'instant une "expérience-pilote", du moins jusqu'en mars 1986. A ce stade-ci, il est difficile d'évaluer de façon précise le degré d'implantation de ces programmes auprès des entreprises et de vérifier l'intégration au marché du travail, de la clientèle visée.

fonctionnaires anonymes.

Les fonctionnaires occasionnels, chargés de faire la promotion du programme "Stages en milieu de travail" auprès des employeurs, ainsi que d'élaborer et superviser les plans de stage, sont astreints à des normes de productivité. Le nombre de contrats de stage à signer entre l'employeur, le fonctionnaire et le bénéficiaire de l'aide sociale, devient une priorité au détriment de certaines obligations de formation du stagiaire.

#### Cheap labor

L'introduction d'une main d'oeuvre à bon marché commence à se faire sentir dans le secteur public. Un document de la Fédération des employés de services publics (CSN) fait une première évaluation de l'implantation des programmes "Travaux communautaires". Le secteur des affaires sociales, les commissions scolaires, les CEGEPs et certaines administrations municipales, engagent des stagiaires à des tâches de soutien ou de services sociaux. Par exemple, pour des services à domicile destinés aux personnes âgées ou handicapées, pour de la classification de documents, l'entretien d'édifices, la surveillance d'écoles, du travail en garderie, de l'animation en loisirs, etc. Ces

stagiaires viennent combler des postes qui auparavant étaient occupés par des travailleurs syndiqués, ceci avant l'application d'importantes coupures du gouvernement dans les secteurs de l'éducation et des affaires sociales.

Utilisant le prétexte de la formation et le besoin d'augmenter "l'employabilité" d'une jeunesse inexpérimentée, le gouvernement, par l'entremise des programmes de "réinsertion sociale", offre à l'entreprise privée et publique, un réservoir de main d'oeuvre à bon marché, en l'occurrence les jeunes assistés sociaux. Et ce n'est qu'une étape.

#### Déclit pour tous

De par ses propositions de réforme de la fiscalité des particuliers, le gouvernement du Québec entend inciter fortement tous les bénéficiaires de l'aide sociale à se prévaloir des programmes de réinsertion sociale.

Le gouvernement établira pour eux une échelle de besoins essentiels, lesquels augmenteront ou diminueront selon la disponibilité à participer aux programmes "Options-Déclit".

A titre d'exemple, un bénéficiaire de l'aide sociale qui se déclare non-disponible pour les programmes Déclit, se verra offrir

un niveau de prestation afin de couvrir uniquement ses besoins à court terme (nourriture, logement, communications, services ménagers et soins personnels). Concrètement, cela signifie une baisse d'environ 20 à 25% du montant actuel de la prestation d'aide sociale.

Le bénéficiaire se disant prêt à participer aux programmes gouvernementaux pourra se voir accorder une prestation accrue, lui permettant de combler une partie des besoins à long terme... c'est-à-dire l'habillement. Enfin, ceux qui participeront aux programmes de réinsertion, verront satisfaits leurs besoins à court et à long terme (habillement et ameublement). Leur montant de prestations de l'aide sociale correspondra au niveau actuel, et le surplus de revenu accordé pour



"La disponibilité de travailleurs à rabais, à 25\$ par semaine, affaiblit la position de l'ensemble des travailleurs."

Toutefois, nous savons que le gouvernement crée une pression chez ses fonctionnaires pour que ces programmes marchent. C'est ce que nous ont rapporté les deux



"Pour Pierre Beaulne, économiste à la CEQ, on assiste à l'introduction d'une politique de 'Cheap labor'."

leur participation à des stages devra tenir compte d'une rémunération inférieure ou égale à ce qui est offert aux plus faibles salariés du secteur privé.

#### Une armée de réserve

Pourquoi une telle incitation au travail alors que dans le contexte actuel, il y a très peu d'emplois disponibles? Pour Pierre Beaulne, économiste à la Centrale de l'Enseignement du Québec (CEQ), on assiste à l'introduction d'une politique de "Cheap labor". La mise en disponibilité sur le marché du travail d'une masse de travailleurs à rabais, affaiblit la position de l'ensemble des travailleurs actifs.

Les employeurs peuvent ainsi faire pression sur leurs employés pour augmenter la productivité même à un taux de rémunération s'apparentant au salaire minimum. Après tout, il y a une masse de travailleurs en disponibilité pour seulement 25\$ par semaine. L'employé revendique plus modestement une augmentation de sa rémunération ou une amélioration de ses conditions de travail.

D'autre part, les travailleurs mis à pied dans le secteur public ou privé se retrouvent au chômage et ensuite à l'aide sociale. Ils doivent donc réintégrer le marché du travail à des conditions largement dégradées.

Les "Options-Déclit" et la suite qu'on entend donner à ces programmes, s'inscrivent à l'intérieur d'un réaménagement des politiques sociales de nos gouvernements. Le système de "sécurité sociale" (allocations-familiales, assurance-chômage, aide sociale, etc.) auquel nous avons été habitués cédera sa place progressivement à un système de "revenu et emploi". Ce système a comme objectif de réduire les coûts de la main-d'oeuvre pour augmenter la productivité et la rentabilité des entreprises. Les conséquences sociales d'une telle politique risquent de créer une dégradation des conditions de vie des plus démunis et un appauvrissement de la majorité de la population.

OPTIONS-DECLIC (Projet pilote de Mars 1985 à Mars 1986)  
PROGRAMMES DE REINSERTION SOCIALE POUR LES BENEFICIAIRES  
DE L'AIDE SOCIALE AGES DE MOINS DE 30 ANS

PROGRAMMES	STAGES EN MILIEU DE TRAVAIL(1)	TRAVAUX COMMUNAUTAIRES(2)	RATTRAPAGE SCOLAIRE
<b>OBJECTIFS</b>	Acquérir une expérience et une formation pertinente	Participer à la vie de la collectivité	Compléter une scolarité inachevée (sec.V)(3)
<b>FONDS GOUVERNEMENTAUX ALOUÉS (50% QUÉBEC, 50% OTTAWA)</b>	\$110,9 millions	\$21,8 millions	\$15,8 millions
<b>NOMBRE DE PERSONNES VISEES(4)</b>	30,000	10,000	9,000
<b>CRITÈRES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Avoir quitté les études depuis un an</li> <li>Ne pas posséder de diplôme collégial ou universitaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorité à ceux qui reçoivent des prestations depuis au moins un an.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Priorité à ceux qui ont quitté l'école depuis plus de deux ans.</li> </ul>
<b>CONDITIONS</b>	52 semaines/max. 20 hrs/sem. minim. 70-90% pratique 10-30% théorique	12 mois/max. 80 hrs. mois/min.	12 mois/max. 60 hrs./mois
<b>ALLOCATIONS MENSUELLES</b>	B.S. \$160	B.S. \$160	B.S. \$160
<b>PRESTATIONS</b>	A.G. \$180(6)	A.G. \$180	A.G. \$180
<b>ALLOCATIONS DU GOUVERNEMENT</b>	A.E. \$100	A.E. \$100 max	
<b>ALLOCATIONS DE L'EMPLOYEUR (5)</b>			
<b>TOTAL:</b>	\$440	\$340 à \$440	\$340

(1) Le gouvernement entend rendre permanent ce programme.

(2) Le programme "travaux communautaires" se différencie du programme "Stages en milieu de travail" du fait qu'il d'adresse spécifiquement à des organismes à but non-lucratif, favorisant le mieux-être d'une collectivité.

(3) Ce cours exclut certaines matières de base et ne rend pas éligible au CEGEP ou à l'université.

(4) Vise 50,000 des 175,000 assistés sociaux de 18 à 30 ans.

(5) Des frais de garde de \$10. par jour, par enfant, peuvent s'ajouter.

(6) Depuis le 1er août 1985, le gouvernement verse une allocation de \$180 au lieu de \$150 auparavant.

# Circus

Have you ever realized that certain adults happen to go to the circus with a shotgun in their backs, so to speak? Their arms are being twisted, you know. They have to take the kids. But those who really go, willingly, are people who want to see unexpected things, unusual and fantastic performances, abnormal things.

Renato Truillo

Like for instance, the guy who swallows thirty-four ping-pong balls and then jumps up and and his ping-pong balls appear in the pocket of somebody in the gallery. Or the guy who jumps from a high platform with a tray full of eggs and none of them falls upon landing and then with a pass of his hand, all these little chicks come out, making a hell of a noise, probably because they are hungry and tired of doing the same thing for more than two weeks.

There are a lot of people who go to the circus, including people I know, for sensual excitement. When they see a beautiful lady with a marvelous body and a nice smile, doing things on the trapeze or the bars or on the floor, they get this fantastic intellectual arousal that they feel the journey was worth it and they can go home and forget about their absurd surroundings, their grey existence, even if they have two colour television sets in their house or, more probably, their apartment.

But the circus is a fantastic thing. Fantastic because it is not

fantastic. That's why a circus is the circus. Just compare — if you can see for one moment life as it really is, you'll agree with me. If people paid attention to their daily living, the circus could very well run out of business because you can see in your own house the great things that are being done and achieved by those who live in your own place and you don't see them — the cockroaches, the mice, the cat, the dog, the wife, the grandson and his motorbike, the uncle, the grandfather, your father, if you ever get to see him.

Wow! The amount of art being developed under your own nose! It's incredible! And you, yourself included. Let's not neglect you, my God! You are the most important person to watch.

Suppose you work. Suppose you get up at 7:30 in the morning. Suppose you don't live in a warm country. Suppose you live in a cold country. Suppose you have to wear a hat, a scarf, a pair of heavy boots, gloves, a sweater, a jacket, a coat just to get outside, and you have to walk two or three blocks in weather conditions below zero and wait for the bus. And worse, suppose you have to



do all that, coat, undercoat, overcoat, around your coat but instead of having to walk two or three blocks you have to take your own car to work. Suppose your car doesn't start. Suppose you have to go back home with all that baggage on you to phone, the nearest gas station and, once inside, you are perspiring because of the heavy heating and suppose you are getting through to the towing company and you implore them to come and take a look at your car while your eyes are panicking at the sight of your watch ticking away carelessly. Suppose the nearest towing company says to you "We are busy and we don't know when we can get to you." Suppose you are in a rage because you must get to your job by nine o'clock and you can't be late. And suppose your job really does not

matter because your job is just doing things that have nothing to do with your own life's desires, aspirations, pleasures. In other words, you hate it. Suppose you work in an insurance company.

What do you really care about insuring people for things that may happen to them? What do you really understand about those fictitious numbers you write down in your clean, neat, odorless forms everyday from nine to five? What do you care about the money the insurance company is getting because of you? You are not getting any more than usual and even if you were getting more, you are not getting a bit happier or younger or handsomer or more generous. Are you? And after a while you just take your hat off, sit down, instead of standing there

calling the towing company and say to yourself, "Yeah, I've been working at this job for this company for five years now" — and that's putting it mildly. but suppose you've worked fifteen years.

Suppose you've worked twenty. Suppose you've worked twenty-five. Suppose you've worked even more than that. My God! You are not only taking your hat off but your coat, your boots and your jacket and your shirt and your undershirt and your trousers and your under clothing and your socks, everything: and you'll be naked in no time and your daughter would come by to the kitchen table to have breakfast before going to school and she'll see you there, naked, sitting on a chair with a telephone receiver in your hand. Don't you think you'll look ridiculous?

Well, join the circus. This is all a circus. The circus is one of the most noble activities there is. The people who work in a circus are those who have learned something unusual and they are not afraid of showing it to you. Sure, it's not easy to learn how to walk on a high wire, but look at yourself and tell me if you are not as unusual as the circus performers. There are only a few who can bring up rabbits out of a hat, but there are even fewer who can sit all naked holding a phone in their hands and just laugh about it, as the whole world is falling to pieces, while you get back into bed without a timetable.

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

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

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

Nous promouvons cet article grâce à une garantie anti-vol, qui s'élève à 350\$. Car, bien que ce cadenas soit excessivement simple à employer, les voleurs de bicyclettes n'ont d'autre solution que de continuer leur chemin en maugréant.

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

S'obtient dans tous les magasins qui vendent des accessoires de bicyclettes de qualité. Distribué par Outdoor Gear, 2708 Diab, St-Laurent, Québec H4S 1E8, tél. (514) 332-1320, 332-1362

# KRYPTONITE K-4

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

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

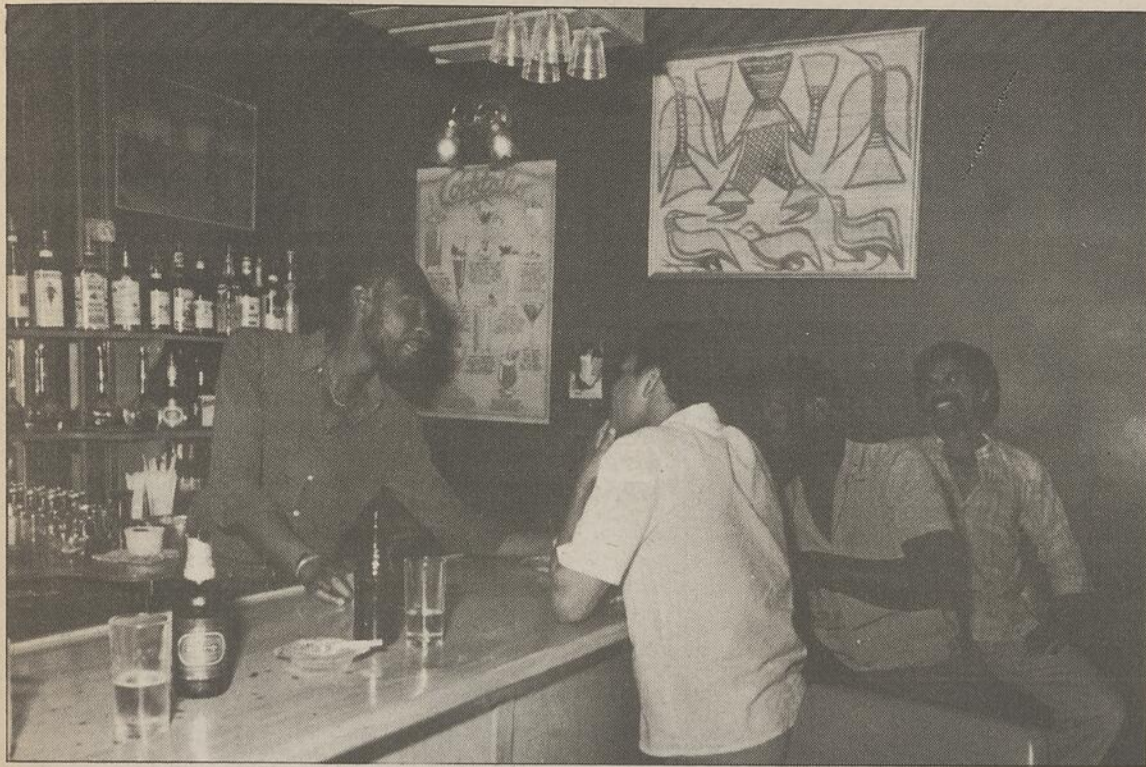


PHOTO: YVES HUNEALUT

## Into the realm of the senses

*For anyone with an inclination for music which is primal, there are places in this city where the music is African and Latin and Caribbean — and the beat is sufficient to unburden the soul and transcend the toil. Hence allow yourself to come with me for this night into the realm of the senses.*

Johanne Lafleur

Assuming your senses have been dulled, it's a natural desire to drive to re-awaken that which hears and sees and that which absorbs and eventually bypasses the accumulated toil of a hard day or a week of hard days. Tomorrow morning's alarm clock does not exist. In any case, you'll be back in time to shut it off. We just won't wrestle with time.

Ascend the No. 80 bus Avenue du Parc, descend between Laurier and St. Joseph and we're here. A short climb up this small flight of steps and you'll know we've entered an African club — known as Club Africain Keur Samba. We sit at the bar stools in this alcove of an unfurled, linear room. These seats have a proximity to the dance floor and the bar, yet, anywhere in here is close to the dance floor and the bar in this niche we've come into from the din of the city and of the intellect.

Stretching visually a little beyond Avenue du Parc, the shape of this room is not unlike the contour of the African conti-

nent that this spot so well exemplifies.

It's music from Mali that's playing now and our celebration soon will sweep us through a greater part of that African continent, as the evening crowds and the music pulses the particular sounds of Zaire, Senegal, Guinea, Ghana, Nigeria, Togo, Cameroon, Malawi, Burundi... The beat will move to the Western Hemisphere at time during our voyage and be interspersed with reggae, calypso or salsa. The subtle folkloric tapestries on the walls will remind us of our African base.

It's becoming dense, but penetrable. The bar continues to fill with bodies and the undulation of African dialects and French and English voices mingling. Certainly I'm swaying and grateful.

It's getting hot. No, not the air in here but the throb of the rhythm entering the anatomy. The shoulders begin to declench and the head moves forward and back in a sliding rhythmic beat to the voices and drums and paraphernalia of musical instruments. People are moving from the small

tables at the front, to the bar along the dance floor, to the dance floor along the bar, past our little alcove of bar stools.

With such a combination of tone and rhythm, one is inclined to dance. Speaking of which, I'm impelled to take time out and give to this number playing — as part of this exposé, you'll understand.

you've captured the essence; no longer at your seat but disporting yourself in an extraordinary solo session among the dancers and the music rising and the beat infiltrating and the voices; everything merges.

From our stools in the alcove, eyes have caught my eye. Inanimate though they may be, the eyes of those masks from Senegal and Upper Volta — living on the well above the dance floor looking at us simultaneously and seeing for miles — approve of this activity.

Temporarily fixed by the eyes and absorbed by the swaying movement of the sound and the hushing of the intellect, I'm moved and grateful that the night is still young. Leaving you now to make your way (because from here it's up to you), I'll make mine, once again, among the dancers, convinced those eyes living above the dance floor will see that you too are swayed and grateful...

Club Africain Keur Samba  
3011 Ave. du Parc, Montréal

## The sound that is thunder

The sound of a person that a car kills  
Is dull and flat and quiet and blunt  
It's like the sound of a drum alone  
With no music around  
It's like the beat of a heartbeat  
With no second beat to come  
It's like the flop of a fruit that falls  
Without being ripe yet.

The sound of a person that a car kills  
Is short and faint  
Bones crushed, flesh torn, blood spilled  
Soon put aside for the cars to run again  
No glory, no trumpet, so ordinary  
No history really is left to be told  
But a few comments about his age, or her dress...  
No reason really to question further.

It's only when that person is a beloved one  
A love, a son, or a mother  
That the sound of a person that a car kills  
Puts in a half second all the horror of a lifetime  
Then this sound is like thunder forever  
In one's ears  
And the comments, and the curious looks, and the words  
In the next morning's papers  
Lose all meaning like your own life...

Because your own life as well is at stake  
In front of cars  
Whether you question them or not.

Claire Morissette



PHOTO: BRIAN PURCELL

## "A" comme Alternative

Vous vous sentez frustré(e) et déprimé(e) parce que vous ne trouvez rien de bon à lire? Ne souffrez plus! Un soulagement est en vue: l'ouverture de la Librairie ALTERNATIVE, enfin toute rénovée.

Selon un membre bénévole du collectif l'événement est prévu pour le début octobre. "Une année entière sans pouvoir mettre la main sur de la littérature subversive c'est trop long pour les Montréalais(es). Ce qui fait qu'on a accéléré les rénovations avant que tout le monde s'endorme" nous rapporte Jean-Pierre Raymond dans une interview avec le Monde à Bicyclette.

La Librairie ALTERNATIVE, contrairement aux autres, est plus qu'une simple librairie: "C'est le lieu de rendez-vous des anars, des esprits curieux, des punks qui pensent, des féministes, des rebelles montréalais(es) qui veulent résister mais ne savent pas trop comment. C'est un endroit où recueillir de l'information, échanger des idées avec les bénévoles et, quand ça vous chante, joindre les activités en cours."



"Nous offrirons davantage de ces titres trop difficiles à trouver ailleurs: sur le féminisme, l'écologie, le pacifisme, les affaires internationales, la CIA, la psychologie critique, les arts, l'histoire anarchiste, l'insécurité nationale, l'anti-technologie, le refus du travail, les sciences critiques,

l'athéisme, etc." nous affirme Jean-Pierre.

Comme auparavant, la LIBRAIRIE sera à but non lucratif et autogérée par le collectif de femmes et d'hommes bénévoles qui se partagent les tâches et les prises de décision. "Nous n'avons pas de boss. Pour quoi faire d'ailleurs?"

Parmi les activités de réouverture, Jean-Pierre Raymond suggère aux artistes locaux de surveiller le concours de murale que la LIBRAIRIE veut organiser pour décorer l'immense mur nord de l'édifice (2035 boul. St-Laurent). "Des affiches concernant les règles du concours sont en préparation. L'illustration doit refléter une thématique anarchiste universelle." "Maintenant que nous sommes déménagés au deuxième étage, on veut que le gens sachent qu'ils/elles viennent au bon endroit."

Les renseignements concernant le concours de murale seront disponibles à la LIBRAIRIE, 2035 St-Laurent, Montréal, Tél.: 844-3207.

Q UOI! Vous voici en fin de journal, et vous n'avez toujours pas adhéré à un mouvement aussi formidable et nécessaire que LE MONDE A BICYCLETTE!

Qu'attendez-vous?

Pour continuer son travail, LE MONDE A BICYCLETTE a besoin de gens qui contribuent, qui s'impliquent! et VOTRE contribution est IRREEMPLACABLE! N'attendez pas au printemps!

**Le Monde à Bicyclette**  
3700 St-Dominique  
C.P. 1242, Succ La Cité  
Montréal, Qué H2W 2R3  
Tél: (514) 844-2713

Produits naturels en vrac dans tous les rayons

*Rachelle - Berry*

*l'Escale de tous les cyclistes même le dimanche*

505 RACHEL EST, COIN BERRI 524-0725




**L'herberie**

magasin  
d'aliments naturels  
et café végétarien

207 ouest St-Viateur 279-3828

**ENCOURAGEZ  
NOS  
ANNONCEURS**



**L' ODD,  
UN TÉMOIN  
HORS  
LES MURS**

CAMPAGNE DE SOUSCRIPTION 1985

*Plus de  
130 000 personnes  
sont incarcérées  
chaque année  
au Canada*

Adressez vos dons à :

L'Office des Droits des Détenue-s  
1030 rue Cherrier, suite 300,  
Montréal, Québec, H2L 1H9



**271-7515**

**Les Bains Flottants**

À la découverte des  
espaces privilégiés de la  
relaxation intégrale


**7 jours 7 soirs**  
5370 du Parc



*Harry Foulch*  
OPTOMÉTRISTE

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

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



**COOP  
DU  
PLATEAU**

Pour le sain plaisir de s'alimenter

- aliments naturels
- Produits biologiques

**OUVERT À TOUS**

**Spéciaux chaque semaine  
10% d'escompte à l'âge d'or**

DISTRIBUTEUR DES PRODUITS  
DE LA COOP LA BALANCE

4487 De La Roche (coin Mont-Royal) 523-4272

**FRENCO**

3985 St-Laurent  
Montréal, P.Q.  
H2W 1Y4  
(514) 285-1319

*Mission Sante* Tél.: 272-9386

**ALIMENTATION NATURELLE - NATURAL FOOD**

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


1138 Avenue Bernard O. Outremont, Québec H2V 1V3

**CONFÉRENCE DE LA PENSÉE SAUVAGE:  
"L'ANARCHIE À VENISE"**

avec Stephen Schecter, sociologue, UQAM.

Septembre, 1984. Alors que l'ombre  
d'Orwell et l'héritage de Bakounine se  
dessinaient sur la lagune de Venise, les anar-  
chistes se sont rencontrés(es). Entrée gratuite.

**LUNDI LE 7 OCTOBRE, 21 H**  
**LA CHACONNE 342 Ontario E.**  
(Métro Berri)



**OUVERT LE  
DIMANCHE!**

*de Commensal*  
Restaurant de Gastronomie Végétarienne  
Buffet - Chaud + Froid  
2115 St-Denis.  
680 Ste-Catherine. e.  
845-2627

*Boulangerie  
Commensal*  
5043 St-Denis.  
843-7741

**IMPROVE  
YOUR VISION  
INFO:  
Bob 849-5596**

**ALIMENTS  
NATURELS  
EN  
VRAC**




*Pour vous gâter*

**les gâteries**  
café - épicerie fine

3443 St-Denis 843-6235

**ARGO  
BOOKSHOP**



**PAPERBACKS &  
CANADIAN BOOKS**

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

# Vacances à Bordeaux Beach

511, Place d'Armes. A l'extérieur les portes immenses impressionnent. Ouvragées, d'un cuivre luisant, elles affichent la prospérité arrogante. A l'intérieur, le huissier m'attend.

Jean-Pierre Dagenais

"Vous payez?" demande-t-il. La réponse est négative.

— "Bon, allez à côté, dans la salle d'attente. J'irai vous chercher plus tard."

Dans la pièce, le mobilier se fait modeste: une télé, quelques fauteuils, trois hommes — deux noirs, un blanc — et un téléphone.

Dans une langue qu'on devine créole, les deux noirs palabrent. Comme une mélodie, deux mots reviennent régulièrement, distinctement: travaux compensatoires.

Applicables aux délits mineurs, cette sentence remplace l'amende traditionnelle. Ou mieux, le séjour entre quatre murs. De toute évidence, les deux Haïtiens préfèrent le travail compensatoire.

Dans son coin, silencieux, la mine inquiète, un troisième larron attend. Un walkman lui enveloppe les oreilles. Il finit par ouvrir son bec d'homme blanc.

— "C'est pour des contraventions, vous autres aussi?" Trois oui répondent.

— "Vous en avez pour beaucoup, combien?"

Les deux Haïtiens ouvrent le jeu. 400\$ qu'ils disent. J'en avais moi-même pour 211\$. La moitié pour stationnement illicite et l'autre pour un klaxon qui, malgré des interventions pourtant nombreuses, souffrait d'une éternelle extinction de voix.

La conversation se prolonge un peu, mollement, pour s'arrêter quand la porte pivota.

Le huissier se pointa et prononça mon nom et celui de Michel, l'homme au walkman. "J'ai mon auto, on s'en va à Bordeaux," ajouta-t-il.

Le départ fut brusque. Le huissier plongea sa voiture dans le tunnel Ville-Marie. Il fonça plus rapidement sur l'autoroute Décarie. Coupant à gauche, dépassant à droite, la voiture filait maintenant à plus de 30km/h au-dessus de la vitesse permise. A 110 km/h, notre conducteur pestait contre les lenteurs de la circulation. A ma droite, Michel Walkman pâlisait étrangement.

## Derrière les portes

Les gigantesques portes de la prison franchies, une première fouille survint à l'intérieur de l'enceinte. Une seconde barrière se leva. Un bâtiment se dressa devant nous, loin d'environ cent cinquante pas. Au bout de cette marche, une petite porte latérale, des couloirs et à nouveau l'attente dans une salle.

Depuis un moment, un Michel Walkman ahuri me regardait du coin de l'oeil. Ses hésitations disparues, il finit pas lancer: "Penses-tu qu'on va rester longtemps?"

— "Longtemps dans la salle ou ici, en prison?"

— "En prison, je voulais dire."

Pour le savoir, je lui expliquais qu'il devait compter le tiers de sa peine. Pour le reste, on passait l'éponge.

Sans doute réconforté par ma réponse, Walkman devint bavard. Il était concierge de jour, étudiant le soir, en informatique tenait-il à préciser. Il avait de gros projets en



PHOTO: BRIAN PURCELL

tête, entre autres un atelier robotisé usinant des pièces métalliques. Pour débiter, il lui suffisait 200 000\$.

Walkman s'arrêta net de rêver, trois prisonniers venaient d'entrer dans la salle d'attente. Ils étaient libérés et l'un d'eux parlait fort. L'accent trahissait le Parisien. "Salope! Maudite Salope! Enfant de pute! Attends que je te voie." En long en large, le Français arpentait furieusement la pièce.

Walkman osa une question, celle que chacun pose tôt ou tard: "Pourquoi qu'ils t'ont enfermé, toi?"

Le Français débala son histoire. Il raconta qu'il était publiciste et associé dans une firme importante. Séparé, sa femme l'empêchait de voir ses deux enfants. Et qu'à trois heures du matin, ni elle ni personne n'avait le droit de freiner les élans affectifs d'un père envers ses deux filles. Surtout pas ces petits merdeux de juges et de policiers.

A travers la porte de la salle d'attente, une grosse voix criait mon nom.

— "Dagenais, déshabille-toi, puis met ça!"

Après une seconde fouille, j'enfilais un tee-shirt vert et le jean offert par la maison. Je sus pas la suite que la durée de séjour variait selon la couleur du tee-shirt: vert, rouge ou jaune.

Le propriétaire de la grosse voix m'indiqua un couloir: "Tout droit, l'aile A".

## Pour une poignée de dollars

J'avais, ouvrais et fermais des portes. Chaque fois on entendait un roulement de métal qui, immanquablement, se terminait par un "pa-clang" sonore. J'arrivais finalement à un espèce de carrefour où se rencontraient les cinq ailes de la prison. L'aile A était droit devant.

A l'entrée, dans le poste de surveillance, des gardiens parlaient et blaguaient. L'un d'eux m'interpella: "Montre-moi ton carton", c'est-à-dire la fiche bleue indiquant ma chambre, ou plus exactement ma cellule. Celle-ci était au troisième. Le gardien m'y emmena. A l'oeil, ma cellule avait deux mètres par trois. Un lit, une table, tous deux de métal, se tenaient au garde-à-vous, fixés au mur. Une veille case bosselée montait la garde. Dans un coin se trouvait la toilette.



"Jos-la-Lune riait, lui, à gorge déployée.

"Attends-tu que je sorte ma ceinture, dit Réjean à l'adresse de Julien, pis que je te fourre une volée avec?"

— "Niaseux, y a personne qui a de ceinture ici"...

"Voilà" finit par dire le gardien, l'oeil inquisiteur. "T'as pas une grosse amende, pourquoi t'as pas payé?" m'interrogea-t-il en me scrutant davantage. Une petite voix s'insurgea à l'intérieur de moi: "Pas une grosse amende! Tu parles! 211\$, c'est rien encore! Mais à quoi il pense ce gardien? 211 piastres, Jean-Pierre, c'est presque ton abonnement annuel à la carte-autobus-méto, ou soixante films à l'Outremont, ou encore 50 bouteilles de l'excellent vin Bébé Canard. Non, mais à la fin, c'est vrai que ces fonctionnaires perdent le sens des réalités."

"T'es nouveau, ici? T'as vu ta travailleuse sociale?" questionna le bagnard qui dans la salle commune était venu à ma rencontre. L'homme disait s'appeler Réjean et faire partie du comité des détenus. La cinquantaine, trapu, le cheveu grisonnant, le regard de Réjean fascinait et intriguait à la fois. Curieusement, il me rappelait celui de Johnny, ancien détenu rencontré en 78. L'oeil était couleur anthracite, très brillant et légèrement égaré.

Réjean m'invita à sa table, ses compagnons jouaient à la dame de pique. Assez curieusement, la plupart était très jeunes, près de la vingtaine. Réjean s'empressa de pousser l'amabilité jusqu'à

m'offrir le thé. Ce qui, pour une raison obscure, me le rendit suspect.

Quoi qu'il en soit, une nouvelle partie commençait. Jos-la-lune avait distribué les cartes. Premier à jouer, le jeune Julien hésitait. "Ça se peut-tu, voyons! Qu'est-ce que t'attends? La dame de pique tombera pas, on fait juste commencer" s'indignait un joueur. Jos-la-lune, lui, riait à gorge déployée. "Attends-tu que je sorte ma ceinture" dit Réjean à l'adresse de Julien, "pis que je te fourre une volée avec".

— "Niaseux, y a personne qui a de ceinture ici" rétorquait Julien.

— "De toute manière, Julien, tu t'en sortiras pas" continuait Réjean. "Après la partie, on va aller dans ta cellule, puis on va tous te mettre dans les fesses. Chose nous l'a dit que tu manquais d'affection, c'est pas vrai, Noël?" Me jetant un clin d'oeil, Réjean ajouta: "Jean-Pierre va venir avec nous, hein! Jean-Pierre?" question à laquelle je ne savais quoi répondre.

Le lendemain Réjean m'invita cette fois à visiter sa cellule. Question de m'offrir encore le thé. J'y allai mais avec une méfiance plus que certaine. Sur un mur de la cellule, un babillard regorgeait d'images. Des images pieuses: le Christ en croix, la Vierge écrasant de son pied le serpent, etc. Après un moment de silence, il confessa: "Oui, je sais, ça fait pas mal catholique, mais c'est bien pareil, c'est propre."

Le personnage était déroutant, presque fellinien dans son comportement. Tantôt provocateur, frisant la limite de la convenance sociale, tantôt bon père de famille, prenant sous aile la jeunesse en détention. Pudiquement, il avouait sa ferveur religieuse. La cellule elle-même était aux antipodes de son occupant. D'une propreté méticuleuse, elle contrastait avec l'allure négligée de Réjean. Vraiment, le personnage étonnait.

Malgré tout, une complicité finit par nous lier. Les repas terminés, Réjean et sa bande — j'en faisais maintenant partie — nous dépêchions pour jouer aux cartes. Et toujours à cette dame de pique. Au fil des parties, de nouveaux joueurs s'ajoutaient, attirés par les gaudrioles des uns, les fous rires des autres et les défis que chacun se lançait.

Entre les parties de cartes, le temps s'étoilait. Parmi les rites du jour, le déjeuner. A 8 heures le matin, les cellules se débarraient et d'un pas pressé, les prisonniers descendaient vers la cafétéria du sous-sol. La démarche de centaines d'hommes se précipitant vers la cafétéria, l'extrême rapidité du service et la non moins extrême diligence des prisonniers à avaler leur pitance, toute cette frénésie n'était pas sans rappeler le comportement d'animaux affamés.

Pendant ces heures, celles des repas, le touriste est confronté à l'univers carcéral, aux habitants qui le peuplent. Défileront à votre table: le comptable fraudeur, le fils-à-papa trafiquant de drogues ou le petit démarcheur de la rue Saint-Denis, le clochard écroué pour tapage nocturne, le voleur de char ou ceux qui aiment mieux "faire les maisons ou les dépanneurs", le danseur-prostitué qui s'exhibe dans sa cellule, le batteur de femmes, le suicidaire complètement givré, l'agressif des bars et brasseries, le joueur de couteau, bref, tous de joyeux drilles.

La prison est un univers clos. Pour les habitués, elle est à la fois ghetto et refuge. L'hiver, les clochards envahissent Bordeaux comme d'autres vont au Floride. Au printemps, les clochards quittent les lieux et sont remplacés par une jeunesse délinquante que le retour des beaux jours semblent ranimer. On s'étonne d'ailleurs devant tant de jeunesse. A Bordeaux, 80% des prisonniers ont certainement moins de 25 ans. Reflet d'un malaise social? Cela crève l'oeil!

## Bordeaux, centre d'hébergement?

Dans un certain sens, la prison tisse l'existence de ses occupants. Ainsi est-elle parmi autres choses un lieu de rencontre, un lieu culturel. C'est la rue Saint-Denis de ceux qui vivent en dehors des lois. A Bordeaux, un film mettant en vedette Charles Bronson fait salle comble. Un film au goût du jour: tapochage viril, saoulerie et minettes. Après tout, à Bordeaux, on est entre hommes, non? Quant aux tatouages, la prison en est une véritable galerie vivante. Souvent, on croirait les dessins sortis droit d'une nuit de cauchemar: crâne, couteau à tête de mort, serpent, scorpion, dragon et autres bestioles du genre. La mort serait-elle présente en filligrame?

Quoi qu'il en soit la santé est la dernière préoccupation des résidents de Bordeaux. Les rires sont édentés. Rejetés par les poumons de centaines de prisonniers, gaz carbonique et fumée de cigarette rendent l'air particulièrement lourd. Le soir, avant le coucher, presque la moitié des occupants obtiennent une prescription médicale quelconque, souvent des tranquillisants. D'ailleurs, un troc existe: cigarettes contre pillules, lesquelles sont mélangées et absorbées sans discernement. "Aie! as-tu essayé ensemble les rouges avec les bleus? Just fantastique, You know, man!"

Côté santé mentale, un jeune détenu surnommé Bouboule m'explique: "T'as pas remarqué, t'es dans l'aile des soucoupes." Autrement dit, dans la section qui abrite les dérangés. Bordeaux n'est donc pas seulement un lieu de détention. Pour une certaine population, l'endroit tient le rôle de centre d'hébergement, d'asile, de refuge. Pour ceux ayant des peines dépassant un mois, Bordeaux, est un atelier de travail protégé. Pour d'autres, c'est un lieu de villégiature. Bordeaux Beach, en face de la rivière Des Prairies.

Dimanche le 13 octobre, beau temps, mauvais temps, c'est un départ à 8h. du Vélodrome pour 60 km de ballade.

# LE TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL



PRIX DE PARTICIPATION À GAGNER!  
4 voyages pour 2 sur Québécoir  
35 vélos Vélo Sport  
25 paires de sacoches Vélo Sport  
75 abonnements d'un an à Vélo Québec

INFORMATION: 873-2605



Québec

PARC NATIONAL  
de l'Amérique

Fédération  
des producteurs  
de lait du Québec

la province

QVAC

L'avoie

3383

# Le Monde à Bicyclette

Septembre 1985 Vol. 10 No. 2 Gratuit / Free

AXE NORD-SUD TERMINE

VISION-THERAPY

DU VIET-NAM  
AU NICARAGUA

DECLIC

