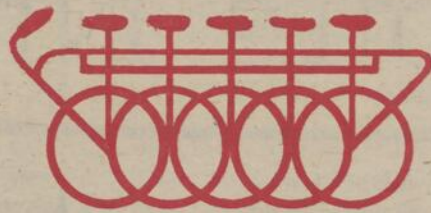


Vers une ville nouvelle



VOL.5 NO.5

JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE

PRINTEMPS 1980

biking on impossible bridges

Bridges are mirror of our society. The true power, the real decision makers the nature of the state and whose interests it serves can be determined by studying the bridges. Let's look at those crossing the St. Lawrence River at Montreal.

From East to West the bridges crossing the St. Lawrence are the Louis Hippolyte Lafontaine, the Jacques Cartier, the Victoria, the Champlain and the Mercier. The oldest of the bridges, the Victoria was built by the Grand Trunk Railway in 1850 and has been operated by the Canadian National Railway since 1923.

The Mercier Bridge, was built by the provincial government in the 1930's and the Jacques Cartier Bridge was built by the Federal Government in 1929. The Champlain Bridge was constructed by the Federal Government in the late 1950's while the Louis Hippolyte Lafontaine Tunnel/Bridge was built with Quebec Government funds for the World's Fair of 1967.

The three pre-Second-World bridges, built before the « auto-age » came to Quebec, all had sidewalks suitable for pedestrians and bicyclists. Our mothers and fathers could walk and bicycle across the Jacques Cartier, Victoria and Mercier Bridges. We can still do so over the Jacques Cartier. What happened and why? Who took away our access?

WHO REMOVED THE VICTORIA BRIDGE SIDEWALK? Prior to 1954 there was a wide sidewalk on the East side of the Victoria Bridge. The bridge needed to be modified so ships using the newly built St. Lawrence Seaway could pass under it on the South side. But the C.N.R. more than modified the South Side of the ancient but well built bridge. They eliminated the popular and efficient Montreal and Southern Counties street-car lines in the middle of the bridge and **PAVED OVER THE SIDEWALK TO MAKE TWO ADDITIONAL CAR LANES.** In one foul swoop streetcar and pedestrian bicycle access, was removed and car access doubled. Who decided this? The Canadian Transport Minister. The Prime Minister. The chief engineer? Creating two additional car lanes, empirical and senseless as it is, is at least understandable to those who place business interest above all others. The car

Continued on page 3

SUMMARY

- 1 BIKING ON IMPOSSIBLE BRIDGES
- 2 INTERNATIONAL NOTES
- 3 THE RECYCLING OF NEW-YORK
- 4 WHERE TO BICYCLE SAFELY

la lutte vélo-métro, ça avance!



PHOTO: BERNARD LEAY

LA BATAILLE LÉGALE

Le procès qu'on attendait, suite à l'arrestation de 6 cyclistes un mercredi d'août 1979, a donné des résultats concluants : acquittement complet. Comment ça? Parce que RIEN DANS LA LOI (règlement 18) N'INTERDIT LA PRÉSENCE DES VÉLOS DANS LE MÉTRO. Comment se fait-il qu'on se fasse bloquer? parce qu'il existe des DIRECTIVES verbales interdisant les vélos dans le métro. MAIS pour obéir à des directives, encore faut-il les recevoir, personnellement, et par le personnel qualifié, c.a.d. les policiers de la CTCUM. Si en cour, on ne réussit pas à prouver d'un cycliste qu'il a reçu et refusé des directives lui enjoignant de sortir son vélo du métro, aucune réprimande ne pourra être retenue contre lui. C'est comme ça qu'on a été acquitté/es le 20 décembre 1979. Le précédent est là.

Bon. Mais ces directives-là, on est bien tanné/es de se les faire donner de façon chronique, surtout qu'on entre dans le métro en dehors des heures de pointe, et qu'il est presque désert à ces heures-là, tout le monde sait ça.

C'est pour ça qu'un groupe de cyclistes est descendu pacifiquement dans le métro vendredi le 11 avril à 19:00 hres, et a refusé cette fois de se conformer aux directives. Accompagnés d'une vingtaine de sympathisants, 13 cyclistes ont consenti à subir une fois de plus tous les harassements de l'arrestation et d'un procès, pour montrer au grand jour tout le ridicule des dites directives, remonter à leur origine et en contester la validité. Un procès qui promet des rebondissements.

Les 13 cyclistes ont même vu leur bicyclette, « l'arme du crime », confisquée, par les soins d'un policier zélé — y en a comme ça... — qui se promenait avec les archives de la Cour municipale dans ses poches... Malgré les menaces que le policier laissait planer, les cyclistes ont pu récupérer leur « véhicule de l'avenir » dès le lendemain. Bref, les événements du 11 avril se sont déroulés dans le calme, sans violence... les cyclistes à part leur vice particulier, étant d'honnêtes citoyens... La date du procès est annoncé ailleurs dans ce journal. On vous y attend.

LA PETITE PASSE DE LA CTCUM

Beaucoup de gens savent déjà que le vélo est accepté dans les métros de plusieurs grosses villes dans le monde. La CTCUM a reconnu ce fait pour les villes de New York, Oslo, Manchester et Liverpool, Angleterre, et Sydney, Australie. Les exemples de San Francisco, Londres, et Berlin sont également connus. À ce jour, AUCUN INCIDENT de vélos dans les métros n'a été rapporté nulle part.

Le Monde à bicyclette — section Comité de transport des cyclistes urbains à Montréal (CTCUM) — a donc publié le Permis de bicyclette CTCUM. C'est la version montréalaise du « Bicycle Permit PATH, New York », un métro faisant le transport de passagers du coeur de Manhattan, à travers la rivière Hudson, jusqu'au New Jersey. L'inauguration du Permis de bicyclette, lancé le 1er avril, peu de temps après la passe-abonnement, a été fêtée vendredi le 11 avril dernier, devant les bureaux de la CTCUM, rue St-Antoine, suivi d'une descente dans le métro, pour l'essayer tout de suite! On s'attend à ce que la CTCUM copie la petite passe, tôt ou tard, pour donner comme New York, une carte de bienvenue aux cyclistes dans le métro.

ÉTUDE D'AFFLUENCE

Ce n'est pas tout! le 9 avril dernier, le Monde à Bicyclette rendait publics les résultats d'une étude d'affluence dans le dernier wagon du métro, sur la ligne 4 Berri-Longueuil, en dehors des heures de pointe.

Cette étude fort scientifique, de 259 trains répartis également sur les cinq jours de la semaine a démontré qu'une moyenne de 1,19 passagers se trouvaient dans le dernier wagon. Oui, 1,19 passagers occupaient un wagon d'une capacité de 39 places assises. Voilà pourquoi la CTCUM déploie tant d'efforts et de force policière pour interdire aux cyclistes un wagon... presque vide!

Qui plus est : c'est la première étude sérieuse et objective faite à Montréal sur la question. Le document rendu public au printemps 79 par la CTCUM sur la même question, commençait par la conclusion, qui bien sûr condamnait la bicyclette, tâchait de prouver cette conclusion au moyen de photos à interprétation très ambivalente, ce qui donnait à toute l'étude une connotation très peu scientifique, très subjective. Même l'étude auprès de 30 exploitants de métros dans le monde tentait d'oublier ceux qui acceptent les vélos à leur bord, et l'interprétation en était fortement biaisée.

Ça prenait le Monde à Bicyclette, avec ses moyens réduits, et ses capacités prodigieuses, pour faire à la place de la CTCUM, une étude enfin crédible.

UN JOUR NOUS L'AURONS

Ces événements pour la lutte vélo-métro en début de saison 80 ne sont que l'aurore des maux de tête de M. Hanigan. Nous allons battre le fer pendant qu'il est chaud. L'opinion publique est pour nous. Nous recueillons un éditorial, un article après l'autre en notre faveur. À gauche, à droite, plein de réactions sympathiques. Nous avons besoin de ce portage, tout le monde en convient.

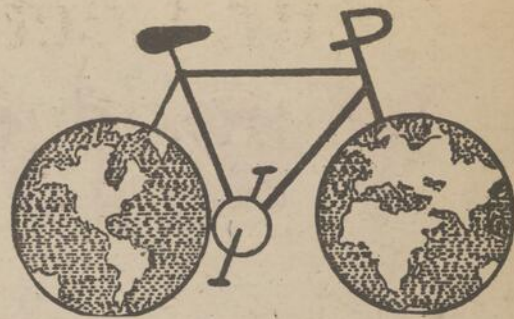
Suite à la page 3

SOMMAIRE

- 1 LA LUTTE VELO-METRO, CA AVANCE!
- 3 LECTEUR, LECTRICE, UNE DECISION A PRENDRE
- 6-7 QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT?
- 9 LES CYCLISTES CA EXISTE... OU SONT LES PISTES?
- 10 DETENUES A TANGUAY

INTERNATIONAL NOTES

NOTES INTERNATIONALES



Bicycle network publishes bi-monthly clipping service

Networks News, Réseau Cycliste, Red de Ciclistas, is a clipping service, dealing with all aspects of urban bicycling. It is put out by the World Bicycling Network and organized by editor John Dowlin secretary of the World Bicycle Network. Although most of the articles appearing in Network News are taken from newspapers published in English, many articles appear in french, spanish and german. Cyclist from all over the world mail news clipping, taken from their local press, which deal with urban bicycling. Network News is an indispensable tool for velorutionnaires throughout the world for it informs of the advances of the bicyclists movement everywhere. You can add your energy to the movement by mailing articles you run across to John Dowlin, The Bicycle Network, Post Office Box 8194, Philadelphia, PA. 19101, USA. Network News can be read at the offices of Le Monde à Bicyclette. For a yearly subscription, on which you get 3 copies of each issue, the price is \$ 30 US.

SCOTLAND : English velorutionnaires launch international bicycle publishing cooperative

In July 1979, 5 English journalists launched the bicycle magazine FREEWHEELING. It has appeared every month since. On the first page of each issue one reads: FREEWHEELING aims to encourage all forms of cycling, with particular emphasis on the bicycle as a means of transport. The contents of FREE WHEELING are directed to the mature and reflective cyclist. Articles include the standard ones on cyclo-touring and technique plus articles on bicycle facilities bicycle lobbying, bicycle militancy, analyses of the bicycle movement itself, is world wide in scope and is indispensable for any velorutionnaire. That experienced libertarian journalists have chosen a magazine about bicycling as a vehicle for their expression on a co-operative basis testifies, once more, to the liberating and co-operative direction of bicycling advocacy in the 1980's.

40p Feb. 1980

Freewheeling

A monthly magazine for cyclists

Cyclists and Public Transport
Heavy Lorries - Riding Fixed wheel
Components - Holdsworth Factory

FREEWHEELING is a superb and important advance of the world velorution. You can consult FREEWHEELING at the offices of Le Monde à Bicyclette or, better still, you can get a subscription yourself, by sending \$ 10 to FREEWHEELING, 14 Picardy Place, Edinburgh, 1, Scotland.

ENGLAND : English cyclists build their bicycle path

Author Kenneth Schneider in Auto-kind -vs- Mankind informs us that impatient auto drivers dug in whit pick ans s hovel and built their own roads before 1910. Well impatient cyclists, frustrated by a lack of bicycle routes, have begun to imitate their automobile predecessors of the beginning the century.

George Platts, Chairperson of the bicyclist's lobby in Bristol, wrote us : « ... We have achieved a number of « firsts » including the construction of a five mile stretch of inter-urban cycle/footpath (on a disused railway line between Bristol and Bath) in ten weeks, using voluntary labour and raising the \$ 13 000 materials costs ourselves. »

In the summer of 1977, Le Monde à Bicyclette and La Rive Sud à Bécane did their own repairs on the Eastern sidewalk of the Jacques Cartier bridge when the National Harbours Board proved slow in carrying out the necessary repairs. Shortly afterwards, the national Harbour Board repaved both sidewalks.

Cyclists in Montreal and in other cities could consider building bicycle paths like our friends from Bristol, faced as we all are, with a rapidly growing number of cyclists, and few and inadequate facilities accorded by the states to accommodate the bicyclists.

NEW ZELAND: Auckland cyclists assault car-only bridge

Quebec does not have a monopoly on car-only bridges. Similar perversions were constructed throughout the world since the Second World War as car and oil companies « bought » transport officials, bridge builders and top government figures to expand car sales and to construct « the auto necessity ». Car-only bridges are but the most extreme and visible form of « constructing the auto necessity ». Their message : Don't let them cross the river if they don't get a car.

Velorutionnaires from New Zealand wrote in their publication « The Southern Cyclists » of July 1979 about their battle to gain access to the Auckland Harbour Bridge which is the only road access from the populous North Shore to the central city. On Thursday, may 3rd, 37 students decided to bicycle over the banned, for bicycles, bridge. Two bicyclists were temporarily detained in the action which took the cyclists over the bridge and back. The Port Authority Police sideswiped several of the cyclists with their landrover injuring 2 of them and damaging their bicycles. The article concludes : « The Harbour Bridge Authority has since been considering submissions that the bridge be opened to cyclists in the light of the fuel crisis and carless days ». It's the same story. Militant, public actions pay.

USA : Bicycling movie wins Hollywood best original screenplay play award

We're everywhere : In plays like Spokesong, from Ireland and in Movies like Breaking Away from the United States. BREAKING AWAY, nominated for the Academy Award didn't make that but won the best original screenplay award. The movie deals, among other things, with the joys of bicycling and the benefits it can bring to groups and families in contemporary America. It will be playing in Montreal for a long time to come. Don't miss it. (La version française s'intitule : LA BANDE DES QUATRE).

Une aventure palpitante

POUR 4 JEUNES QUI DECIDENT DE PARTICIPER A LA PLUS GRANDE COURSE SUR 2 ROUES JAMAIS VUE AU CINÉMA.

JENNIS CHRISTOPHER
DENNIS QUAD
DANIEL STERN

Un film de
PETER YATES

La Bande
Des Quatre

CANADA : Ottawa City Council votes for mid town bicycle parking

Ottawa has the best bicycle facilities in Canada. 50 miles of veloroutes run alongside the Rideau Canal, the Rideau and Ottawa River. The veloroutes lead very close to downtown. Rush hour only bike lanes now exist in downtown Ottawa. Safe bicycle parking is provided at most government buildings. Showers are provided at some government offices like at the Ministry of External Affairs and the National Capital Commission. Encouraged by these concrete facilities, thousands of Ottawa region people commute to work each day by bicycle. Rush hour bicycle traffic is very noticeable. In March Ottawa city council voted to further improve the bicycling climate in Ottawa by approving a resolution calling for the installation of municipal bicycle racks throughout downtown Ottawa. Unfortunately, no money was voted to implement this proposal.

FRANCE : Caen

Une trentaine de préposés à la distribution du courrier ont manifesté le 17 septembre, dans les rues de Caen, pour obtenir la prise en charge totale par les PTT des frais d'achat et d'entretien de leurs vélos. En effet, l'administration leur verse seulement 500F au moment de l'achat et 15F par mois, en moyenne, au titre de l'entretien. Vingt-huit mille préposés utilisent leur bicyclette comme outil de travail.

CYCLO 2000,
Novembre 1979,
Lyon, France

FRANCE :

About 30 postmen demonstrated in the streets of Caen on the 17th of September, in an attempt to persuade the French Post Office to pay the full cost of the purchase and maintenance of their bicycles. At present, the Post Office pays 500F toward the cost of a bicycle, and 15F par month, on average, towards maintenance. Bicycles are used by about 28 000 postmen in France.

Freewheeling,
January 1980

ESPAGNE : Ça bouge à Madrid

75 000 cyclistes dans les rues de Madrid...

Mais oui, ce sont bien soixante-quinze mille personnes qui ont défilé le 28 octobre, dans les rues de Madrid pour fêter la Journée de la bicyclette organisée par la municipalité.

Les cyclistes ont parcouru dans la bonne humeur 21 kilomètres à travers la capitale. Parmi les participants, on remarqua un Écossais en kilt venu lui aussi célébrer les économies d'énergie.

Tiré de CYCLO 200,
Lyon, France
Novembre 1979

SPAIN :

The 28th October was celebrated in the streets of Madrid as a National Bicycle Day by 75 000 cyclists.

This must surely rank as one of the biggest demos of all time, possibly due to the fact that the Madrid authorities organised the event. The cyclists followed a 21km route around the city centre.

It must have been quite a spectacle.
Freewheeling, Edinburgh,
Scotland,
January 1980



TEL.: 276-1305

CYCLE & SPORTS LIMITED

BICYCLETES

CYCLOTURISME ET COURSE

5584 PARK AVENUE,
(& ST-VIAEUR)

MONTREAL, QUE.

LIVRES
KEBUK

LIVRES et DISQUES D'OCCASION

24 PRINCE ARTHUR O.

842-6971

SECOND HAND BOOKS and RECORDS

Lecteur, Lectrice, tu as une décision à prendre

Notre époque est submergée par un sentiment d'impuissance : face aux grosses entreprises, aux multinationales, face à l'État omniprésent, face au système gigantesque dans lequel nous vivons, face à l'ampleur des dégâts écologiques déjà connus, et ceux à venir, face à l'accélération de la croissance des problèmes, etc.

Il est vrai que nous sommes minuscules dans cette mer aux innombrables courants. Pourtant, c'est chacun de nous qui fait vivre les géants de l'entreprise. NOUS SOMMES LE SYSTÈME, chacun de nos gestes a une conséquence écologique, chacun de nous EST CETTE HUMANITÉ à mener à bon port...

Les changements qui se produisent dans la masse se font sous l'impulsion d'individus. Quelques-uns, quelques dizaines d'individus — un groupe qui se supporte, se stimule — puis des centaines, des milliers — un mouvement qui acquiert la force d'imprégner la masse.

Le rôle de chaque individu, malgré le paradoxe, est déterminant. LA DÉCISION DE CHACUN DES INDIVIDUS QUI OPTE POUR L'ACTION EST IRREMPLACABLE.

Opter pour l'action, ça veut dire : d'abord se révolutionner soi-même. Aller aux frontières du questionnement. Déterrer les racines du bonheur. Se laisser transformer par les certitudes, les valeurs, les expériences. Faire de soi un bon outil de transformation. Ensuite : agir. Prendre un cheval de bataille et s'y agripper. Développer habileté, efficacité, tactiques, style, ténacité. Ça peut être frustrant ou très gratifiant. Ça donne en tout cas la satisfaction d'avoir essayé, d'être en train d'essayer. Une lettre, un tract, un geste peuvent déclencher chez d'autres un processus qui réponde à votre effort. C'est précisément ce que j'essaie de faire en ce moment. Ce geste précis maintenant d'écrire, m'excite parce que j'y mets le maximum de mes

capacités, beaucoup de mes espoirs, et un sourire désolé s'il n'a eu de résonnances que pour moi.

Je pourrais citer nombre d'exemples où le rôle d'un ou d'une poignée d'individus a été clairement la clé de victoires pour la communauté. C'est là la force — et la fragilité — des groupes militants.

L'avenir de l'humanité dépend de la prise de conscience de certains individus. Peut-être êtes-vous un de ces individus. Ça ne dépend que de votre décision d'aujourd'hui. Car quelles que soient vos bonnes intentions, vos bonnes lectures, vos bonnes paroles, ce n'est qu'en passant résolument du côté de l'action qu'une idée pourra être propulsée et progressivement illuminer la masse.

Le choix est clair : entrer dans la minorité agissante et faire partie de la solution, et rester inactif et malgré votre appui moral ou votre membership, faire partie du problème.

Lectrices, lecteurs, prenez une ferme décision. Et réalisez-la. Soyez 10, 100, 1000 à passer à l'action. Vous avez la responsabilité du futur de la planète.

Venez au Monde à Bicyclette. Fouinez, fouillez, furetez. Regardez, écoutez, lisez. Laissez-vous imprégner. Vous découvrirez bientôt un rôle à votre mesure, une tâche correspondant à vos aptitudes. Puis donnez. Donnez sans calcul. Mettez le paquet, allez-y à fond. Car la générosité est une pratique qui dilate l'âme. Par surcroît, vous recevrez. En masse. Vous apprendrez, vous pourrez jouer à être un « professionnel » dans certains rôles, certaines fonctions, certains styles d'intervention. C'est le fun. C'est stimulant, c'est gratifiant. Et le mouvement que vous chérissez, que vous bâtissez, que vous êtes, aura deux pédales de plus. Bienvenue, et au plaisir ! C'est tellement important !

Le Monde à Bicyclette

La lutte vélo-méto, ça avance !

Suite de la page 1

Un jour, nous l'aurons. La bicyclette a fait tellement de progrès en 5 ans, son accréditation comme véhicule à intégrer aux réseaux de transport public dans les villes ne saurait tarder. La raréfaction de l'essence, ses prix grimpants, le paradoxe de l'automobile en soi, et les bienfaits éminemment souhaitables de l'usage de la bicyclette, militent d'eux-mêmes pour l'avènement de notre gain de cause.

Il n'y a que cette lenteur, cette obscurité qu'ont les « autorités » dans la vision de leur mandat, qui nous retardent. Ils prétendent être les seules compétences en matière de transport public, pourtant les usagers cyclistes en savent plus qu'eux, et sont plus profondément motivés qu'eux pour la promotion du transport public. Quel étrange méandre de notre organisation sociale qui fait que l'administrateur n°1 de la CTCUM soit également l'ennemi n°1 de ses plus fidèles adeptes ! Bof ! Quand M. Hanigan sortira de sa limousine, et reviendra sur terre, sur le plancher des usagers du transport public, il faudra bien qu'il suive les conseils des experts/es du Monde à Bicyclette ! Lui, est éphémère... le Monde à Bicyclette est là pour le jour de la victoire...

Claire Morissette

Biking on impossible bridges

Continued from page 1

Some simple and inexpensive solutions to aggravate problem

oil businesses are the world's biggest. But why deprive us, the non-motorized of a key access? Is it because walking and bicycling hardly contribute to the gross national product. The removal of this access was a GRAVE CRIME.

Before 1953 the Mercier Bridge had a sidewalk on the West side. So as to permit ships using the St. Lawrence River to pass under the bridges, the Provincial Government had to raise the span at the Southern quarter of the bridge. However, while building these extensions, they OVERLOOKED building the sidewalk. So the sidewalk is only on the Northern three-quarters of the bridge. Cyclists can make the last quarter, but with difficulty and with danger. Only a white line separates cars from cyclists. Why did they not continue the sidewalk when they continued the roadway. Who made that crazy decision? Duplessis? The highway minister at the time?

MODERN TIMES : In the 1950's and 1960's when the Champlain and Louis Hippolyte Lafontaine Bridges were built by the Federal and Provincial Governments human beings seemed to have become extinct. Cars governed. For these two, very expensive (around \$ 300 million each) crossings only had room for CARS. No sidewalks were provided. Why? Who decided on this madness? Who gained? Quebec. Ottawa. You and me? General Motors and Exxon?

The Jacques Cartier Bridge, being just East of the St. Lawrence Seaway has been left untouched with its two sidewalks. However, when they were closed in 1976 after a part of the West Side sidewalk collapsed, and bicycle access over the St. Lawrence River was eliminated, pressure from Le Monde à Bicyclette and La Rive Sud à Becane succeeded in rapidly restoring this access.

1980. Only the sidewalks of the Jacques Cartier Bridge accept we cyclists. If you live East and West of the Bridge you must make a long detour. It's noisy and the two exits are dangerous.

Sanity and decency demand that there be access for bicycles and pedestrians on all crossings. After all, the Ministry of Education in 1978 discovered that there were 1 000 000 cyclists in the Montreal region at that time.

1 : Permit bicycles on the last car of the metro at non rush hours. That Metro line is hardly used. We recently did a survey. The non rush hour last car average occupancy was 1,2 passengers.

2. : Equip busses which cross the river with rear end or front end bicycle racks. Rear end bicycle racks have been in regular service in San Diego California for the last 4 years so as bicyclists can cross Coronado Bay connecting one part of San Diego to another. These racks cost \$ 1100. Cyclists require ten seconds to put their bicycles on the racks. Members of Le Monde à Bicyclette have written to the South Shore Transport Commission suggesting the installation of these racks on their busses which cross over to Montreal. They replied that such an addition to their busses would require the Ministry of Transport changing their norms concerning bus lengths.

3. : Organize a shuttle service. At 15 3. : Organize a shuttle service. At 15 minute intervals a truck with room for 10 bicycles could wait for cyclists wanting to cross over. Such a service exists for cyclists in San Francisco/Oakland on the Bay Bridge. The shuttle service operates during the morning and evening rush hours-at other times the BART Metro accepts bicycles — at 15 minute intervals. The cost to cyclist is 25 cents. The shuttle service is organized by Caltrans the California Ministry of Transport. A similar shuttle service exists on the Massey tunnel under the Fraser River in Vancouver.

Previous governments built bridges without access for cyclists and pedestrians. Previous governments, both provincial and federal, removed already existing human accesses. In the referendum year, when various kinds of independence and sovereignty are bandied around every day by both sides, we demand that both governments take immediate steps to provide these low cost and urgently needed bicycle access that the 1 000 000 Montreal cyclists need.

For bicycling makes us independent of the huge car and oil monopolies, mostly all foreign, American, that dominate Quebec, Canada and the world. It's your move, gentlemen of power.

**jeudi 19 et mercredi 25 juin,
10⁰⁰ hres. à la Cour Municipale
775 Gosford (derrière l'Hôtel-de-Ville)
tout le monde au procès
des cyclistes vs la C.T.C.U.M.
13 cyclistes se sont portés volontaires
le 11 avril dernier, pour porter en cour
notre frustration de se faire interdire
le métro... presque vide... en dehors des
heures de pointe.
Faisons sentir au juge
et à la C.T.C.U.M. que
cette cause est celle de
tous les cyclistes.**



**mercredi 18 juin, 18³⁰ hres.
"il n'existe aucun moyen de
traverser légalement le
fleuve avec nos vélos !!!"**

**manif vélo-méto, pacifique et légale. Seuls
les volontaires passeront les tourniquets.
nous voulons le métro pour aller de l'autre
bord de l'eau... soyons en nombre pour faire
valoir notre revendication, notre droit
légitime.
départ: Berri-Ontario (stationnement cms)**

le Café Campus
C'est aussi le
Bar d'en Bas.
un bar géré par les Travailleuses-eurs
coin de celles et reine marie



4e Congrès Cycliste International

— New-York, février 1980

Pour la quatrième fois, une rencontre cycliste internationale a eu lieu à New York en février dernier. En 4 ans, la fréquentation de ce Congrès a augmenté prodigieusement : de 8 personnes en 1976, le nombre est passé à environ 70 en 1980, provenant de 14 groupes différents. Du monde solide, du monde décidé, avec des approches différentes, différents niveaux de radicalisme dans l'analyse, mais une même détermination à faire l'impossible pour donner à la bicyclette sa place au soleil.

Évidemment, les coûts de voyage étant ce qu'ils sont, les groupes américains étaient plus fortement représentés. Ce qui donnait peut-être l'avantage de partir d'un contexte plus semblable pour comparer nos tactiques et leur impact. Nous avons également eu la chance d'avoir parmi nous la présence de Michel Delore, de la Fédération des usagers de la bicyclette, qui nous a renseignés des luttes de nos amis français, des nouveaux aménagements cyclables en France, et des mouvements dans le marché de la bicyclette. Également, George et Cecilia Platte de Bristol, Angleterre, nous ont rapporté l'expérience de leur groupe — très nombreux et très actif dans le sud-est de l'Angleterre — et d'autres groupes avec lesquels ils entretiennent des contacts en Allemagne, en Hollande, et ailleurs. la construction d'une piste cyclable de 5 milles, entièrement assumée — matériaux et main d'oeuvre bénévole — par ce groupe, de Bristol à Bath, nous a particulièrement impressionnés. 4 autres personnes enfin, de Edinburg en Écosse, vétérans des mouvements anarchistes en Grande-Bretagne, sont venus représenter la Revue Coop Freewheeling, une revue d'un très haut intérêt pour le mouvement cycliste. Venez la consulter au local.

À part les soirées très agréables de rencontres informelles organisées par les

bons soins d'Esther et Charlie, des ateliers bien précis ont eu lieu à propos de : luttes vélo-métro, vélo-bus, vélo-train, accès aux ponts, cyclo-féminisme, Journée internationale des cyclistes, calendrier international, Service de coupures du Réseau Cycliste, lobbying et relations gouvernementales, membership et recrutement, etc., etc. Chaque groupe a présenté, souvent avec table de littérature à l'appui, son histoire, ses exploits, ses projets. Bref, un menu très intéressant, hautement stimulant pour propulser nos luttes à venir. Merci aux militants/es de Transportation Alternatives, New York pour l'organisation de ces rencontres.

À part le Congrès, nous avons profité de l'occasion pour aller visiter le Salon de la Bicyclette ; voir l'article de Martine à ce propos. Nous avons vu aussi les pistes cyclables sur Broadway et 6th Avenue, et ailleurs. Nous sommes allés recueillir des photos des vélos dans le métro PATH ; nous avons même obtenu la collaboration d'un policier de la PATH, qui s'est laissé photographier serrant la main de Martine au moment où elle pénètre dans le wagon de métro avec son vélo... Des fois, je m'ennuie de New York... Nous sommes allés aux bureaux de la PATH, chercher des formules d'application pour le permis de bicyclette, qui circuleront bientôt abondamment à Montréal, adressées cette fois à la CTCUM.

La bicyclette progresse sur de très nombreux fronts. De même que l'automobile périclité rapidement presque partout. Le processus est engagé, irréversiblement. La force croissante de notre réseau cycliste en fait foi. Le Congrès permet d'accélérer ce processus, et la reconnaissance historique du deux-roues, le véhicule de demain. Longue vie au Congrès, longue vie au vélo.

Claire Morissette



PHOTO : CLAIRE MORISSETTE

Le Salon de la Bicyclette

Nous ne voulons pas faire un rapport sur toutes les nouveautés présentes au Salon cette année. Nous désirons souligner le fait que le Salon de la Bicyclette à New York est le reflet du mépris que les grands distributeurs de bicyclettes ont en Amérique du Nord, à l'égard des usagers de la bicyclette.

En effet, que nous présentaient les Américains cette année dans le cadre de leur Salon annuel ? D'abord le fameux « side by side » de la compagnie Barrett qui permet aux couples de pédaler côte à côte sur la même bicyclette : très romantique mais peu pratique ! Ensuite une bicyclette inclinable, véritable machine de course contre la montre, qui oblige le cycliste à rouler en position couché sur le dos. Du côté des antiquités, de magnifiques unicycles décoraient un coin du Salon. Enfin, plusieurs tandems étaient présentés ; leurs fabricants avaient utilisé les dernières découvertes de l'industrie cycliste. Le tandem est une bicyclette très utile pour les familles et il est intéressant de voir qu'en Amérique du Nord il existe plusieurs fabricants de tandems. Mais ce n'est pas la bicyclette d'un usager ordinaire, pas plus que le « side by side », la bicyclette inclinable, ou l'unicycle.

Là où les Américains brillaient par leur absence, c'est dans le secteur de la bicyclette adaptée à la ville. Par contre les Européens présentaient quelques nouveautés. Ainsi Raleigh, la fameuse compagnie anglaise, présentait son « Raleigh grand sport » idéal pour la ville. Les Autrichiens avaient amené leur super-citadine, la « Putsch », bicyclette

robuste et confortable à 3 vitesses, ayant de gros pneus, un garde-chaîne, un garde-boue et un cadenas incorporé, aussi adaptée à la ville que la bicyclette hollandaise qui permet aux cadres de se rendre au travail en costume de ville. Nous savons que les Français et les Italiens fabriquent des modèles semblables. Ils n'en ont pas exposés à New York. Le marché de la bicyclette en Amérique du Nord en est un orienté vers le cyclotourisme, c'est bien connu ! Le 3-vitesses est démodé !

Non seulement les cyclistes disposent de très peu de pistes cyclables, mais on essaie de les persuader d'aller travailler en 10-vitesses dans la congestion des villes d'Amérique du Nord ! Nous avons emprunté la piste cyclable sur Broadway à New York, par exemple, et il est recommandable d'utiliser un 3-vitesses plutôt qu'une bicyclette de cyclotourisme, pour affronter les taxis new-yorkais ! Nous n'avons pas trouvé de stationnement pour vélos pour les visiteurs du Salon. D'autre part, le public n'était pas invité cette année.

Ce que nous avons vu à New York nous a confirmé dans notre sentiment qu'il y a beaucoup à faire pour apprendre aux usagers de la bicyclette à échapper à l'influence des gros distributeurs et importateurs qui dominent le marché.

Au mois de mai, nous donnons des cliniques de mécanique cycliste. L'achat d'une bicyclette adaptée à la ville ainsi que la façon de rouler en ville seront des sujets abordés lors de ces cliniques. Nous vous invitons à y venir !

Martine Thomas

services-campus

POUR L'ÉTÉ !

Heures d'ouverture :

Lundi - mardi - mercredi -
vendredi - 9h30 à 17h30
jeudi - 9h30 à 20h45

TEL. 739-3405
-2049

"Prix imbattables
à Montréal"
Alain Renaud
PhotoReportage

Un magasin qui vous donne un service après
vente. — Des produits de qualité. Une équipe
compétente. — Des prix avantageux.

ASAHI
PENTAX K1000

Une caméra sans artifice. L'expression la plus simple qui
vous donne tout ce que vous avez besoin pour faire de
bonne photo.



Premiers arrivés — premiers servis.

\$214⁹⁵

Magasin Service — Campus

2332 Boul. Edouard MontPetit 3e étage



Garantie Bicycle Enr.

SPECIALITÉ: BICYCLETTES

VENTE ET RÉPARATION

VENDEUR DE PRODUITS
C.C.M., RALEIGH,
LEADER et RAPIDO

484 est. RACHEL (coin Berri)
BIENVENUE À TOUS

845-5384

L'AMOUR ET L'Â
FRAÎCHE

ILL RESTAURANT-TERRASSE
4599 AVENUE DU PARC
PRÈS AVE. MT-ROYAL

849-7953

3 Juin

Vers un monde à bicyclette
un film collectif
"LE MONDE À BICYCLETTE"
16 mm, couleur, 28 min., 1978

Atelier Continu, 1200 Laurier est
272-2655

Les mardis à 20:00 hre
en collaboration avec les Films
Crépuscule inc. — 849-2477
Admission: \$2.00

fete populaire benefice

Le vendredi 16 mai à 16 heures, le Monde à Bicyclette et la SEAC (Société Ecologique Agro-Culturelle) font une grande parade costumée en bicyclette, en musique pour ouvrir les 4 jours fête de la rue Drolet et pour annoncer notre fête bénéfice. Nous invitons plus particulièrement ceux qui ont de vieilles bicyclettes (début du siècle), des tandems, des unicycles, des triporteurs à venir. Venez habillés pour la fête, costumés vos enfants. Il y aura du maquillage, des clowns, de la musique. La parade passe sur la rue Drolet, puis s'en va faire un grand tour dans le quartier. Le départ est à 16 heures au local du Monde à Bicyclette, 4224 Clark (près de Rachel).

Un peu plus tard, nous nous retrouvons tous à l'église St-Denis (454 Laurier est), en face du métro Laurier pour le début de la fête. Cyclistes et artistes se mettent ensemble pour faire de leur quartier un endroit où il fait bon vivre. Pendant 4 jours, les rues Drolet et Duluth seront fermées à la circulation automobile: quel paradis pour les cyclistes, les enfants, les clowns, les musiciens et les groupes populaires qui pourront communiquer avec les gens de leur quartier.

Nous, les gens du Monde à Bicyclette, appuyons ces quatre journées. Mais parlons un peu de notre fête. D'abord, on y va en bicyclette, en tandem ou en unicycle. Les enfants fêtent autant que les adultes: tout est prévu, y compris une garderie. A 20 h, nous présentons notre film dont nous sommes très fiers et puis place à la danse avec entre autres le Pouet Pouet Band. Nous avons choisi de faire la fête assez près de la rue Drolet dans une grande salle.

Nous travaillons fort pour que ce soit une belle fête où vous avez envie de danser et de vous amuser. Bien sûr, il y aura du vin, de la bière, du jus et de la bouffe.

VENDREDI, 16 MAI

* * *

PARADE À 16⁰⁰ H.

DÉPART DU LOCAL DU
MONDE À BICYCLETTE,
AU 4224 CLARK (RACHEL)
ARRIVÉE AU PARC LAURIER

FÊTE À 20⁰⁰ H.

A L'ÉGLISE ST-DENIS,
454 EST, LAURIER.

ADMISSION: \$3.00

OU \$5.00 (ET VOUS DEVEZ ÊTRE
MEMBRE DU M.A.B.)

FILM À 20⁰⁰ H.

VERS UN MONDE À 00
(28 MIN.)

BOUFFE, BIÈRE, VIN, JUS
GARDERIE
MUSIQUE, DANSE, FUN

JAZZ
MUSIQUE
AFRICAINNE
FANFARE
ETC

* * *

RENSEIGNEMENTS:

844-2713



la bicyclette, symbole d'autonomie

La bicyclette apparaît fréquemment dans les rêves de l'homme moderne. Elle évoque trois caractéristiques:

- a) ce moyen de transport est mû par la personne qui le monte, à la différence des autres véhicules, qui sont mûs par une force étrangère. L'effort personnel et individuel s'affirme à l'exclusion de toute autre énergie pour déterminer le mouvement en avant;
- b) l'équilibre n'est assuré que par le mouvement en avant, exactement comme dans l'évolution de la vie extérieure ou intérieure;
- c) une seule personne à la fois peut l'enfourcher. Cette personne fait donc cavalier seul. (Le tandem est un autre sujet.)

Le véhicule symbolisant l'évolution en marche, le rêveur enfourche

son inconscient et se porte en avant par ses propres moyens, au lieu de perdre les pédales par stagnation, névrose ou infantilisme. Il peut compter sur lui-même et prendre son indépendance. Il prend la personnalité qui lui est propre, n'étant subordonné à personne pour aller où il veut.

Rarement dans les rêves, la bicyclette indique une solitude psychologique ou réelle, par excès d'introversion, d'égoïsme, d'individualisme, empêchant l'intégration sociale: elle correspond à un besoin normal d'autonomie.

J.R.

tiré du dictionnaire des symboles
de Jean Chevalier et Alain
Gheerbrant
éd. Seghers



...petit cycliste
deviendra grand...

le Café des Entretiens

1577 Laurier Est
521-2934

ouvert sept jours
de 9 AM à 1 AM

HEALTH MISSION SANTÉ

Un choix diversifié
d'aliments contenant
seulement des
produits naturels.

A diversified choice
of natural foods
containing only the
purest of ingredients.

1138 Ave. Bernard O.
Outremont - 272-9386

"La révolution passera par le
vélo camarade
ah la bicyclette elle te permet
d'aller cinq fois plus vite que
le piéton

tu dépenses cinq fois moins d'énergie
et tu vas cinq fois moins loin
en vérité je te le dis camarade
la révolution passera par le vélo"

Julos Beaucarne

CYCLISTES, QUE FAIRE EN CAS

DOMMAGES CORPORELS

1- Ambulance

Quelques grandes villes au Québec offrent un service d'ambulance aux victimes d'accidents se produisant sur la voie publique. Vous pouvez insister pour être transportés par l'ambulance de la police, si ce service existe. Voici les numéros d'urgence des trois grands corps policiers de la région métropolitaine :
Montréal : 934-2121
Longueuil : 651-3730
Laval : 667-7111

En dehors des grandes villes, la Sûreté du Québec qui se rend sur les lieux des accidents fait appel aux ambulanciers privés. Toutefois ces frais d'ambulance sont remboursables par la Régie de l'assurance-automobile du Québec (RAAQ) ultérieurement. Sans sortir un sou de votre poche, vous pouvez vous contenter d'informer votre ambulancier à la réception de sa facture que vous avez adressé une demande de remboursement à la RAAQ.

2- Hospitalisation et frais médicaux

Au Québec : pas de problème puisque la Régie de l'assurance maladie et l'assurance-hospitalisation défraient les coûts. Votre régime d'assurance collective au travail ou un régime d'assurance privé peut vous donner accès à une chambre semi-privée.

Ailleurs : vous conservez les reçus et pièces justificatives et à votre retour au Québec, vous serez remboursés selon les tarifs appliqués ici pour des services similaires. Au Canada, les tarifs sont à peu près les mêmes un peu partout alors qu'il est recommandé de contribuer à un régime d'assurance-privé si l'on projette un voyage aux États-Unis ou outre-mer.

Régie de l'assurance-maladie du Québec : Montréal : 878-9261
Québec : 643-8850

3- Indemnisation des dommages corporels (sans égard à la faute)

Régie de l'assurance-automobile du Québec :
Montréal : 873-7620
Québec : 643-7620
Ailleurs : 1-800-361-7620 (sans frais)

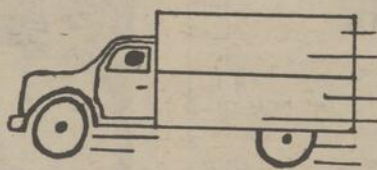
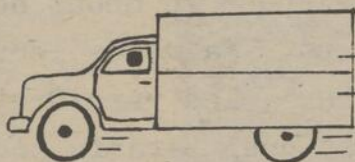
La plupart des indemnités accordées par la RAAQ sont périodiquement indexées selon le coût de la vie.

A. Indemnité de remplacement de revenu

condition : être incapable d'exercer l'occupation ou l'activité que vous exercez habituellement jusqu'à l'accident

limite : vous ne recevrez rien pour les 7 premiers jours d'incapacité

combien : 90 % du revenu net de la victime, le maximum des gains considérés est de \$ 21 500. (indexé).



B. Indemnité de décès

condition : que le décès survienne suite à l'accident

pour qui : le conjoint et les personnes à charge (le conjoint de droit commun est reconnu après trois ans de cohabitation ou, après un an s'il y a une descendance)

combien : cette rente sera équivalente à un pourcentage de l'indemnité de remplacement du revenu. Prenons comme exemple une unité familiale qui, outre le père et la mère, compte trois enfants. Advenant le décès d'un des conjoints, le conjoint survivant et les trois enfants seront compensés selon le barème suivant par la RAAQ : : le conjoint survivant recevra 55 % de l'indemnité de remplacement de revenu auquel aurait eu droit le conjoint décédé pour le premier enfant, on ajoutera 10 % pour le second enfant, on ajoute 5 % pour le troisième enfant, on ajoute 5 % (de même que pour toute personne à charge supplémentaire)

Donc, cette unité familiale atrophie d'un des deux conjoints à la suite d'un accident de la circulation recevra 75 % de l'indemnité de remplacement de revenu qu'aurait reçu le conjoint décédé s'il avait survécu. Dans ce cas, la rente de décès est versée sa vie durant au conjoint alors que le versement cesse pour les enfants quand ils arrivent à 18 ans ou plus tard, s'ils poursuivent leurs études.

C. Autres indemnités

a) indemnité forfaitaire

condition : subir un préjudice esthétique, une mutilation, des douleurs persistantes après traitement ou une perte de jouissance de la vie.

combien : \$ 23 762 maximum (indexé) établi selon les règlements de la RAAQ

b) frais

la RAAQ rembourse notamment certains frais occasionnés par :

- les soins médicaux et para-médicaux non couverts sous recommandation du médecin traitant
- les frais d'ambulance
- l'achat des prothèses
- le coût des vêtements
- le coût des frais funéraires jusqu'à concurrence de \$ 1180
- frais de tutelle
- frais de déplacement

En plus des personnes occupant un emploi à temps plein, la RAAQ a établi des critères particuliers destinés à compenser notamment :

- les chômeurs
- travailleurs à temps partiel
- travailleurs sans rémunération dans une entreprise familiale
- personnes au foyer
- étudiants
- mineurs
- travailleurs autonomes

À la suite d'un accident

Un cycliste gagne \$ 187.91 aux petites créances

Suite à un accident survenu au cours de l'été 1979, un cycliste, Mike Mc Alear de Montréal-Nord a poursuivi l'automobiliste Raymond M.¹ et la compagnie d'assurances Bélair devant la Cour des petites créances et a reçu \$ 187.91 pour compenser les dommages matériels subis par sa bicyclette. Mike qui a subi de légères contusions dans cet accident a été victime, en fait, du retard des autorités en place à offrir un réseau complet de pistes cyclables pour répondre aux besoins essentiels d'un nombre sans cesse croissant d'usagers de la bicyclette.

Comme bien d'autres, l'accident de Mike est dû à l'ouverture subite d'une portière de voiture. Presque tous les cyclistes font face un jour ou l'autre à une telle situation. Parfois on peut éviter l'impact mais quelquefois la collision se produit. Mike a écrit au Monde à Bicyclette avant son procès pour nous raconter son expérience et demander notre assistance. Vous vous souviendrez probablement d'avoir vécu une expérience similaire en lisant la description qu'il nous fait de son accident :
Revenant de mon travail, je circulais

sur la rue St-Hubert en direction nord, vers 17h00. J'étais du côté droit de la chaussée près du trottoir et il n'y avait pas d'autos stationnées. Près de Beaubien, toutes les voitures étaient arrêtées à la lumière rouge. Je m'approchais de ce coin, roulant à environ 10 à 15 milles à l'heure, quand la portière d'une auto s'est soudainement ouverte. Je n'ai pas eu le temps de freiner et la passagère n'était pas sortie quand j'ai heurté la porte. Projeté par-dessus mes guidons, je suis tombé sur le cadre du pare-brise, m'infligeant une contusion légère à l'épaule. La roue avant de mon vélo était complètement démolie et la fourche ainsi que le cadre de ma bicyclette étaient passablement crochis. Les dommages totalisaient environ \$ 200.00. Ayant obtenu un estimé de mes dommages, j'ai expédié une lettre recommandée au propriétaire de l'automobile ainsi qu'à sa compagnie d'assurance. Cette dernière a refusé de payer et j'ai dû aller à la Cour des petites créances. Malheureusement le policier qui était venu sur les lieux de l'accident n'a pas fait de rapport officiel. Mais le point important dans mon cas est que l'automobiliste était en plein milieu de la rue et qu'il y avait environ 5 ou 6 automobiles en face qui attendaient la lumière verte quand la portière s'est tout à coup ouverte. »

Finalement, le 24 janvier 1980, après avoir rempli les formalités requises

quelques semaines auparavant, Mike se présentait devant la Cour des petites créances de Montréal-Nord et quelques jours plus tard il recevait la décision du juge. En voici le texte intégral : « L'enquête révèle que la passagère de l'intimé Raymond M. ouvre la portière droite inopinément provoquant ainsi l'impact dont il s'agit. Vu la densité de la circulation à l'heure de l'accident, le Tribunal en vient à la conclusion que le requérant, Mike Mc Alear, a été pris par surprise. Vu la négligence de la passagère pour laquelle l'intimé est responsable, par ces motifs, l'intimé Raymond M. est condamné à payer au requérant \$ 187.91 plus \$ 10.00 de frais ».

Mike Mc Alear donne un exemple à tous les cyclistes. Puisqu'un automobiliste au volant de son bolide de quelques milliers de livres est présumé responsable des dommages matériels qu'il cause, il est plus facile pour les cyclistes de faire valoir leurs droits. En attendant nos pistes cyclables et l'accès au dernier wagon du métro en dehors des heures de pointe...

¹ Nous omettons volontairement d'identifier l'automobiliste qui est domicilié à Fabreville. Le numéro de ce dossier à la Cour des petites créances est 510-32-001960-799.

VENEZ FAIRE LE PLEIN...
D'ÉNERGIES DOUCES

À LA COOP ST-LOUIS
515 EST MARIE-ANNE,
METRO MT-ROYAL. 523-9361
MARDI À VENDREDI : 12⁰⁰ À 20⁰⁰ H.
SAMEDI : 10⁰⁰ À 17⁰⁰ H.

INVITATION AU VERNISSAGE
DE NOTRE MURALE-VITRAIL
FÊTE DE RUE
ET BUFFET VÉGÉTARIEN
BIENVENUE TOUT L'MONDE !!
SAMEDI, 31 MAI, 14⁰⁰ HRES

S D'ACCIDENT ?

DOMMAGES MATÉRIELS

Les automobilistes doivent détenir une assurance-responsabilité de \$ 50 000 pour couvrir les dommages matériels qu'ils causent sinon leur véhicule ne peut être immatriculé.

Selon l'article 108 de la Loi sur l'assurance-automobile, le propriétaire d'une auto est en principe présumé responsable des dommages matériels causés par son véhicule. Le propriétaire ne peut se dégager de cette responsabilité qu'en prouvant à la satisfaction d'un juge qu'il tombe dans l'une des exceptions prévues à cet article 108 dont voici le texte :

Le propriétaire de l'automobile est responsable du dommage matériel causé par cette automobile.

Il ne peut repousser ou atténuer cette responsabilité qu'en faisant la preuve.

1. que le dommage a été causé par la faute de la victime, d'un tiers, ou par cas fortuit autre que celui résultant de l'état ou du fonctionnement de l'automobile, du fait ou de l'état de santé du conducteur ou du passager ;

2. que, lors de l'accident, il avait été dépossédé de son automobile par vol et qu'il n'avait pu encore la recouvrer, sauf toutefois les cas visés dans l'article 103 ;

3. que, lors de l'accident survenu en dehors d'un chemin public, l'automobile était en la possession d'un garagiste ou d'un tiers pour remisage, réparation ou transport.

La personne en possession de l'automobile est responsable comme si elle en était le propriétaire dans les cas visés dans les paragraphes 2 et 3 du deuxième alinéa.

La responsabilité du propriétaire s'applique même au-delà du montant d'assurance obligatoire minimum ; l'assureur est directement responsable envers la victime du paiement de l'indemnité qui pourrait lui être due, jusqu'à concurrence du montant de l'assurance souscrite.

Voici maintenant quelques trucs qui pourront peut-être vous aider à « faire payer les automobilistes ». Pour les dommages corporels, la RAAQ a établi un système d'indemnisation sans égard à la faute et le coût de vos vêtements peut vous être remboursé comme nous venons de le voir.

Mais pour les dommages matériels, la RAAQ ne peut rien pour vous sauf dans le cas d'un « hit and run » (lorsqu'un automobiliste prend la fuite après un accident). C'est donc à vous d'obtenir le remboursement des dommages que vous avez subi soit de l'automobiliste lui-même après négociations informelles, soit de sa compagnie d'assurance. Mais ne vous gênez pas pour « informer » l'automobiliste qu'il devra probablement payer des augmentations de prime durant quelques années si vous êtes dans « l'obligation » d'aviser sa compagnie d'assurance par suite de son refus de vous remettre la somme que vous considérez juste. Ainsi vous favoriserez des règlements à l'amiable. En plus de l'article 108 qui fait en sorte qu'à première vue un automobiliste est présumé responsable des dommages matériels, votre position pour négocier avec succès avec l'automobiliste sera d'autant meilleure que vous aurez sous la main un dossier complet pour convaincre un juge des petites créances de la validité de vos arguments.

Rapport de police

Le rapport de police sert à recueillir les nom et adresse de l'automobiliste et de sa compagnie d'assurance ainsi qu'à obtenir une version officielle de la police qui peut servir de preuve en cour. Notez le nom de l'agent de police et demandez-lui à quel moment son rapport sera complété. Comme généralement les policiers aiment aller témoigner en cour, n'hésitez pas à demander à l'agent qui s'occupera de votre cas s'il serait « disposé » à être convoqué comme témoin (peut-être sera-t-il un peu plus « disposé » à votre égard). Une foule d'informations peuvent se retrouver dans un rapport de police : croquis de la scène de l'accident, état de la chaussée, position du soleil, versions des témoins oculaires et des personnes impliquées, etc... Notez également sur les lieux de l'accident les noms et adresses des témoins oculaires, vous pourrez recueillir leurs versions écrites quelques jours après l'accident.

Vous pouvez obtenir une photocopie du rapport d'accident. À Montréal, la police de la CUM les vend \$ 5.00 au 7501 François Perreault, téléphone 872-4743. Le policier qui l'a rédigé peut parfois vous le remettre, mais ça c'est contre le règlement... Si c'est la Sûreté du Québec qui a couvert votre accident, il faut écrire au Bureau des véhicules automobiles au 880 chemin Ste-Foy à Québec et inclure \$ 3.00, téléphone (418) 643-5630. Mais bientôt, les rapports seront officiellement accessibles au poste de la Sûreté du Québec où le rapport a été rédigé. Tous ces frais peuvent bien entendu être réclamés de la part de l'automobiliste ou de sa compagnie d'assurance.

Pas de pistes cyclables : 55 morts en un an

Du premier mars 1978 au 28 février 1979, 55 cyclistes de tout âge sont décédés suite à des accidents de la circulation survenus au Québec. Voilà l'effarante statistique froidement révélée par les ordinateurs de la Régie de l'Assurance-Automobile du Québec (RAAQ). De plus, 471 cyclistes ont reçu une indemnité de remplacement de revenu de cette régie gouvernementale. Quand on sait que la RAAQ ne compense pas les sept premiers jours d'incapacité mais qu'elle paie par la suite une indemnité aux victimes incapables d'exercer leurs occupations

habituelles, on peut se faire une idée du fléau qui nous menace tous. D'autant plus que plusieurs cyclistes ne se croyant pas couverts par l'Assurance-Automobile ont omis de présenter leurs réclamations ; si vous êtes de ceux-là, il n'est pas trop tard puisque vous avez trois ans après un accident pour présenter votre demande d'indemnité à la RAAQ.

Bien sûr, ce sont les jeunes de moins de 18 ans qui sont les plus touchés par l'hécatombe routière. Au cours d'une période de 18 mois allant du premier mars 1978 au 31 août 1979, 66 jeunes

cyclistes de moins de 18 ans ont connu une fin tragique au volant de leur vélo, 263 autres ont été grièvement blessés tandis que 656 subissaient des blessures mineures. Comme disait le fabuliste La Fontaine, « ils ne mouraient pas tous mais tous étaient frappés » (Les animaux malades de la peste).

Aussi, peu de cyclistes savent qu'il est possible d'obtenir le remboursement des vêtements abîmés lors d'un accident. Par ailleurs, la RAAQ défraie également les frais de chiropraxie si le traitement est prescrit par un médecin mais pas encore

les coûts d'un traitement à l'acupuncture.

Le service de recherche de la RAAQ n'est pas en mesure de déterminer avec précision actuellement combien coûte chaque année la lenteur et, parfois, la négligence quasi-criminelle des différents palliers de gouvernements à répondre aux revendications des cyclistes québécois relativement à l'instauration d'un réseau complet de pistes cyclables, sans oublier, pour la région métropolitaine, l'accès au dernier wagon du métro en dehors des heures de pointe.

Photo

Ce n'est pas essentiel mais ça peut vous aider en cour pour bien démontrer les dommages subis par votre vélo. Un cycliste dont la bicyclette de grande valeur avait littéralement été enroulée autour du poteau auquel elle était stationnée a amené quelques débris de son ex-vélo en cour pour bien faire voir au juge l'étendue des dommages. Mais probablement qu'un juge n'aimerait pas que vous déposiez votre chaîne pleine d'huile sur son bureau...

Estimé

Les magasins de bicyclette peuvent vous donner un estimé du coût total des réparations nécessitées par votre bicyclette. Vous pourrez inclure cet estimé à votre mise en demeure. Si vous faites effectuer les réparations, obtenez une facture indiquant le coût des pièces et de la main d'oeuvre. Si vous n'avez pas conservé la facture d'achat de votre bicyclette, un magasin spécialisé peut vous remettre une évaluation de la valeur dépréciée de votre vélo.

Mise en demeure

Si les négociations sur les lieux de l'accident ou les téléphones par la suite ne donnent pas le résultat escompté, vous devrez écrire une mise en demeure à l'automobiliste et à sa compagnie d'assurance avant d'aller à la Cour des petites créances. Après avoir inscrit « sans préjudice » au début ou à la fin, faites une brève description de l'accident et des conséquences qu'il a eu pour vous et exigez le paiement à titre de dommage-intérêts d'une somme que vous jugez raisonnable en incluant un délai précis (10 jours 15 jours...) pour recevoir le paiement demandé et n'hésitez pas à mentionner qu'à l'expiration du délai vous irez présenter votre demande à la Cour des petites créances. Évitez les menaces de mort... Vous envoyez votre lettre par la poste certifiée (\$ 1.07) ou par courrier recommandé (aux prières, mais ça coûte \$ 1.67). Conservez le reçu postal ainsi que trois photocopies de la mise en demeure (pour vous, pour les petites créances et pour le Monde à bicyclette)

Cour des petites créances

Les petites croyances, ça coûte \$ 5.00 pour les réclamations en bas de \$ 100. et \$ 10.00 pour les réclamations de \$ 100 à \$ 500. Ces montants sont remboursables si vous gagnez votre cause. Vous ne pouvez pas réclamer plus de \$ 500. aux petites créances. Pour une réclamation excédant \$ 500. vous devrez aller en Cour Provinciale. N'oubliez pas d'amener avec vous quand vous irez inscrire votre cause auprès des fonctionnaires des petites créances toutes les paperasses nécessaires : photocopies de la mise en demeure, rapport de police, photos, reçu postal, carte de retour (si lettre certifiée), estimé de votre magasin, etc...

Pour connaître à quel endroit vous devez vous rendre, vous pouvez téléphoner à Montréal à 873-6873 et à Québec à 643-1307 (ailleurs regardez dans le bottin sous « gouvernement du Québec » au titre « Justice »). Vous pouvez également vous rendre au palais de justice et, si le cœur vous en dit, profiter de cette occasion pour vous payer une tournée des différentes salles d'audience.

Aide juridique

Même s'il n'y a pas d'avocats aux petites créances, vous pouvez avoir accès aux services d'un avocat de l'aide juridique ou à un avocat de pratique privée qui accepte les mandats d'aide juridique et ce, tout à fait gratuitement. Toutefois il faut répondre aux critères d'admissibilité de l'aide juridique ; présentement pour une personne seule il ne faut pas gagner plus de \$ 155. par semaine et \$ 170. par semaine si vous vivez maritalement plus \$ 15. par semaine et \$ 170. par semaine pour chacun des dépendants (les montants reçus comme allocations familiales ne comptent pas). Si vous gagnez plus, vous pouvez quand même être admissible si vous avez des dettes importantes. Dans la plupart des cas, c'est une secrétaire de l'aide juridique qui vous demandera combien vous gagnez chaque semaine. Pour connaître le bureau d'aide juridique le plus près de chez-vous, téléphonez à Montréal à 842-2233, sur la Rive-Sud à 674-4911 et dans la région Laurentide-Lanaudière à 581-8691. Le Monde à bicyclette peut également vous fournir certaines informations (844-2713).

Automobiliste-fuyard

Si votre bicyclette est détruite par un chauffard qui omet de s'arrêter et de s'identifier et que vous n'avez pu relever le numéro de la plaque d'immatriculation, vous devrez subir une perte sèche de \$ 250. mais pour l'excédant vous pourrez vous adresser au Fond d'indemnisation de la RAAQ pour vous faire rembourser. Pour plus d'informations, téléphonez à Montréal à 374-1550 et à Québec à 643-7620.

new-york recyclée the recycling of new-york



« Le matin, New York ressemble à Pékin, et c'est beau ! Un million de bicyclettes circulent dans les rues. »

M. le maire Koch, de New York, parlant des alternatives à l'automobile durant la grève du transport en commun.

New York, et plus particulièrement Manhattan, son centre-ville, est la seule ville aux USA qui n'ait pas été démolie par l'automobile. Aucune autoroute ne traverse Manhattan et les terrains de stationnement sur un seul niveau sont peu nombreux. Le système de métro reliant New York à ses 5 grandes banlieues compte 500 stations et a été complété en 1905, bien avant « l'ère de l'automobile ». Manhattan est une île baignée par les rivières de l'est, Hudson et Harlem. Il est difficile d'y entrer en auto. Environ 90 % des gens qui viennent y travailler, utilisent les transports en commun. Et c'est ainsi que près de 5 millions de personnes se retrouvent soir et matin dans le métro et les autobus.

Les 32 000 travailleurs des transports en commun de New York ont déclenché la grève le 1er avril. En prévision de la grève, les autorités municipales ont fait appel au vélo pour sauver New York du chaos. Ironiquement, ils ont adopté plusieurs mesures préconisées par le Monde à Bicyclette et le groupe cycliste new-yorkais « Transportation Alternatives ».

Bien sûr, ils n'avaient pas le choix. Dans Manhattan, où il suffit de 50 000 autos pour paralyser toutes les artères, la bicyclette, prenant très peu d'espace, était la meilleure solution. Les pistes de Broadway et de la 6ième avenue ont été largement publicisées. Beaucoup d'information a été publiée au sujet des pistes cyclables sur les ponts de Brooklyn et de Queensboro. Tous les édifices municipaux ont reçu la consigne de permettre le stationnement des vélos, et le maire Koch a lancé un appel à toutes les grandes entreprises de New York pour qu'elles installent des stationnements cyclistes pour leurs employés. Le dimanche précédant la grève, des randonnées pour les cyclistes débutants ont été organisées par la Ville. De plus, un service téléphonique regroupant en permanence 10 personnes a été mis sur pied pour répondre aux demandes d'information sur la bicyclette et son utilisation quotidienne, à l'« American Youth Hostels ».

Par ailleurs, l'entrée des autos dans Manhattan a été sérieusement réduite, suite à l'adoption de mesures d'urgence. Sur les trois grandes autoroutes convergeant vers Manhattan, seules les autos ayant à leur bord 3 personnes ou plus étaient permises. Sur les ponts et dans les tunnels, les autos devaient contenir au moins deux personnes. Un automobiliste seul ne pouvait franchir la 94ième rue. 1500 policiers étaient affectés aux différentes intersections et aux ponts d'entrée pour faire respecter ces mesures.

Dès la première journée de grève, les bicyclettes étaient partout. Le matin, aux heures de pointe, on comptait 4000 vélos à l'heure du coin de la 6ième avenue et 34ième rue, soit plus d'une à la seconde. Le trottoir du pont de Brooklyn, reliant Brooklyn à Manhattan, sept fois plus large que celui du pont Jacques Cartier, était tellement encombré de piétons et de cyclistes qu'il fallait 45 minutes pour le traverser aux heures de pointe. Des stationnements cyclistes ont été mis à la disposition de tous les fonctionnaires municipaux. Et plusieurs entreprises, n'ayant pas le choix si elles voulaient leurs employés aillent travailler, ont

accepté que les travailleurs rangent leurs vélos dans leur bureau ou dans la salle de repos. Toutefois, certains locuteurs de grands édifices ont refusé l'accès à la bicyclette. Elles étaient garées alors un peu partout dans le centre de Manhattan, comme à Pékin. Trois jours après le début de la grève les magasins de vélos avaient complètement épuisé leurs stocks et faisaient frénétiquement appel à leurs fournisseurs pour en commander d'autres. À l'heure de pointe, des cyclistes expérimentés de l'« American Youth Hostels » dirigeaient la circulation cycliste aux intersections les plus achalandées. On comptait plusieurs accidents entre bicyclettes à cause du grand nombre de débutants. Les autorités ont évalué qu'environ 300 000 cyclistes circulaient dans les rues de New York le 9 avril.

La grève a été réglée le 10 avril. Mais le souvenir des deux semaines d'usage massif de la bicyclette à New York va durer. Les droits des cyclistes obtenus durant la grève, comme l'accès aux édifices municipaux, doivent être maintenus. Des facilités additionnelles, comme le stationnement dans les édifices principaux et l'agrandissement du réseau de pistes cyclables dans New York, doivent être fournies par les responsables des secteurs privé et public. Les groupes cyclistes militants à New York, « Transportation Alternatives » et « Bicycle commuters of New York », sont sur les lieux, pour réclamer que ces mesures hautement désirables soient instaurées en permanence.

La grève du transport public a été une étape importante dans la transformation de New York en une « mecque » de la bicyclette en Amérique. La très haute densité de population, le climat doux, et le terrain plat, rendent cette transformation inévitable.

Robert Silverman
traduit L.P. et C.M.

« We'd like to see New York City look like Peking in the mornings. There are over 1 million bicycles used there ». —Mayor Koch of New York, talking about the alternatives to cars at the beginning of the recent New York public transit strike.

New York, and particularly Manhattan, its core, is the only North American city not to have been decimated by cars. No autoroute has traversed Manhattan and horizontal parking has been confined to its limits. The subway system running to New York's 5 boroughs and containing 500 stations was complete in 1905 well before the rise of the « auto era ». Manhattan is an island, surrounded by the Hudson, East and Harlem Rivers. Motorized access is limited. 90 % of people entering Manhattan each work day come by public transport. Almost 5 million people use the public transit system each working day.

The 32 000 employees of the public transit system of New York struck on April 1st. Anticipating the strike, the political authorities called upon the bicycle to save New York from chaos. Ironically, they adopted many important measures of Le Monde à Bicyclette and our sister group in New York, Transportation Alternatives.

Of course they had no choice. For the bicycle's relative smallness became decisive in highly dense Manhattan in which only 250 000 cars would lead to total paralysis.

The bicycle paths on Broadway and 6th Avenue received extensive publicity. Information was published about the bicycle paths on the Brooklyn and Queensboro Bridges. All municipal buildings were ordered to accept bicycle parking. The Mayor called upon all major New York employers to provide bicycle parking for their employees. On the Sunday before the strike trial runs for

novice bicyclists were organized by the City. The City provided ten telephone lines at the American Youth Hostels for information on bicycles and bicycling commuting.

Limiting car access to Manhattan : At the same time special measures were adopted limiting automobile access into Manhattan. On 3 major autoroutes entering Manhattan only cars with more than 3 occupants were permitted in. On the Bridges and tunnels cars could enter Manhattan with 2 or more occupants. No car could get below 94th street if there were only one person in it. 1500 policeman were stationed at intersections and at entry points to enforce these unprecedented measures.

Strike Day : Bicycles were everywhere. At the morning rush hour, 4000 bicycles passed Herald Square-6th avenue at 34th street — in one hour; more than one per second. The sidewalk on the Brooklyn Bridge, connecting Brooklyn to Manhattan, which is about 7 times as wide as the sidewalks on the Jacques Cartier Bridge was so jammed with pedestrians and bicyclists that 45 minutes were needed to cross at rush hour. Municipal employees did obtain parking for their bicycles. Many companies, because they had no choice if they wanted their workers, provided bicycle parking in offices, coffee rooms, etc. Some buildings, not being responsible to employees, did not accept bicycles. They were parked in every spare spot in downtown and central Manhattan like in Peking. In three days, bicycle shops had sold all their bicycles and owners frantically ordered more. At rush hours, experienced bicyclists from the American Youth Hostels directed bicycle traffic at key intersections. Bicycle accidents were up as thousands of novice cyclists took to the streets. Officials estimated that 300 000 thousand cyclists were on bicycles in New York on April 9th.

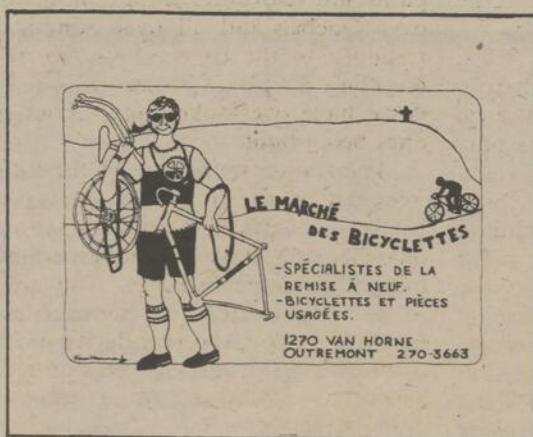
The strike was settled on April 10th. The memory of New York's two weeks of massive bicycle commuting will endure. Cyclist's rights obtained during the strike, such as access to municipal buildings must be maintained. Additional facilities such as parking in all major buildings, and the extension of the bicycle path network throughout New York must be provided by public and private authorities. New York's organized cyclist advocacy groups, Transportation Alternatives and the Bicycle Commuters of New York are on the scene to pressure that these urgently needed facilities are soon provided.

The transit strike was an important step in New York becoming a « Mecca » of bicycling in America. Her high density, warm climate and flat terrain make this inevitable.

Robert Silverman



(Photolaser AP)



LES CYCLISTES, CA EXISTE... OU SONT LES PISTES!

Le Devoir
2 avril 1980



Eternels blagueurs, les membres du Monde à Bicyclette avaient décidé, hier 1er avril, de commencer, à l'insu des autorités municipales, les travaux d'arpentage des pistes cyclables utilitaires dans la métropole. À l'heure de pointe, ils se sont donc installés, boulevard de Maisonneuve derrière le Forum, au grand amusement des automobilistes. (Photo Le Devoir)

Toute discipline a ses lois : il y a toujours des généralités découlant d'un nombre suffisant d'expériences. Malgré la jeunesse du mouvement véloroutinier à Montréal et dans d'autres villes, certaines lois définies commencent à pouvoir être observées.

La loi des pistes cyclables

Les pistes cyclables et véloroutes sont accordées en proportion inverse de l'espace de la rue utilisée par l'automobile. En d'autres mots, elles sont difficiles à obtenir dans les rues des villes et beaucoup plus faciles à obtenir où il n'y a pas de compétition auto/vélo pour le même espace. Les deniers publics ne sont pas un facteur majeur. Une piste cyclable pourrait être créée immédiatement simplement en bannissant les autos d'une rue ou d'une partie de la rue, presque sans frais supplémentaires. À la place, l'État, réagissant à nos pressions, pourvoit des pistes cyclables à un coût plus élevé, dans des endroits que l'automobile ne convoite pas : le long des rivières, canaux et voies ferrées. La région de Montréal n'est pas une exception à la règle.

Liste des pistes cyclables à Montréal et région

1. Piste du Canal Lachine

Le long du canal Lachine, de la rue Mill au Lac St-Louis dans Lachine. 11 milles de long, équipée de lampadaires, bancs publics et tables à pique-nique. Asphaltée. Construite par le gouvernement fédéral. \$ 4 millions.

2. Piste de l'Aqueduc

Rive-Sud de l'aqueduc, de son point de confluence avec le fleuve dans Ville Lasalle à la rue Church dans Verdun. 7 milles de long. Gouvernement provincial, pour 70 % des coûts.

3. Piste de la Rivière des Prairies

Le long de la rive de la Rivière des Prairies, du boulevard l'Acadie à la rue Papineau. Interrompue et déviée sur le boulevard Gouin très achalandé, dans les environs de l'Acadie. Très esthétique à l'est de St-Laurent. Projets de prolongement à l'étude. Construite par la Ville de Montréal, financée à 70 % par le gouvernement provincial.

4. Piste de la Voie maritime

Le long de la Voie maritime du St-Laurent, du Pont Victoria à Côte Ste-Catherine-d'Alexandre. 14 milles. Très esthétique. Bonne brise venant du fleuve. Facilement accessible de la Rive-Sud aux deux extrémités; au pont Victoria, grâce à un trottoir soudé au pont, au coût de \$ 200 000 par Parcs Canada. Aucun accès à cette piste de Montréal depuis 2 ans, à cause de la fermeture (scandaleuse!) de l'Île Notre-Dame aux montréalais (pour le projet Grand Prix en 1978, pour les Floralias en 1979!). Accessible de l'Île des Soeurs, puis l'Estacade du pont Champlain, à certaines heures, en empruntant illégalement une partie du pont Champlain...

5. Piste des Rapides Lachine

Le long du fleuve, du pont Mercier à l'entrée de l'Aqueduc, entre le boulevard LaSalle et le fleuve. Très esthétique.

6. Pistes de Longueuil

40 milles de pistes urbaines, reliant les écoles, centres d'achats et parcs industriels. Projets de développement à l'étude. Un exemple pour les autres villes.

7. Plus loin

Piste de Deux-Montagnes au parc provincial Paul-Sauvé à Oka, sur l'ancienne voie ferrée. Piste entre Chambly et St-Jean, le long du canal Chambly.

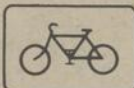
Bonne ballade en ces lieux de calme et de plaisir sain. SVP, soyez courtois et respectueux des autres cyclistes et piétons. Et consultez-nous pour savoir où et comment faire des pressions de façon à obtenir plus de pistes, et pouvoir un jour pédaler partout en toute sécurité. C'est le droit et le souhait de la moitié de la population!

Plus d'information sur les pistes : (514) 844-2713 Le Monde à Bicyclette.

Robert Silverman
Adaptation C.M.



WHERE TO BICYCLE SAFELY



Every science has its natural laws : They are always generalisations flowing from sufficient experiences. Most of us remember Boyle's and Charles's law from our high school physics.

In spite of the youth of our veloroutinier movement, in Montreal and in other cities, certain definite laws can now be observed.

The law concerning bicycle paths

Bicycle routes and bicycle paths are accorded in inverse proportion to the street space used for automobiles in any specific area. Or, in other words, there are hard to obtain on city streets, and they are much easier to obtain where there is no auto/bicycle contradiction for the same space. Public money is not a major factor. A bicycle path could be immediately created by barring cars from a street or a portion of a street at a very small cost. Instead, the state, reacting to our pressure, provides, at considerable expense, bicycle paths in spaces where there are no bicycle/car contradictions, in open spaces often beside rivers, canals, and railways. The Montreal region, as we will now see, is no exception to this rule.

Bicycle route no 1 : the Lachine Canal

The Lachine Canal veloroute runs alongside the Lachine Canal from Mill Street to Lake St-Louis in Lachine. Unfortunately, because of the CNR tracks, the path is interrupted for 1/2 a mile between Pitt and Atwater streets in Point St-Charles. The path is about 11 miles long and is equipped with lights and benches for having picnics. It is asphalted. An interesting feature of the canal is its bridges and tunnels which, in the Eastern part of the path, were built to avoid confronting cars at intersections. The path was built by the Federal Government at a cost of 4 million dollars.

Bicycle route no 2 : the Aqueduc Bicycle Path

This bicycle path runs along side the Southern bank of the Aqueduc from the point where it joins the Saint Lawrence River in Ville La Salle to Church street in Verdun. This path serves a wide population basin in the communities of Ville La Salle and Verdun both of which

are adjacent to the path. For that reason it is widely used. The path is 7 miles long and was financed by the Provincial Government which paid 70 % of the cost.

Bicycle path no 3 : the Rivière des Prairies Bicycle Path

This bicycle path runs along Rivière des Prairies between l'Acadie Boulevard just West of Papineau. Unfortunately, just East of l'Acadie the path is interrupted by a short stretch on the crowded Gouin Boulevard. From St-Lawrence Boulevard Eastward the path parallels the river and is quite esthetic. Plans to extend the path in both directions exist and further pavings are expected this year. This path was built by the City of Montreal and financed for 70 % of the costs by the Provincial Government.

Bicycle path 4 : The Saint-Lawrence Seaway Bicycle Path

This bicycle path stretches from Victoria Bridge for 14 miles to Côte Ste-Catherine d'Alexandre. It is located on the ground, left by the St-Lawrence River Bank, when the St-Lawrence Seaway was dug. This is an exceptionally esthetic bicycle path of hard earth with the St-Lawrence River just at your side. In the summer it is cool as there is always a breeze off the river. This path was provided us at little cost as the ground was already there. The path is accessible easily from the South Shore. One entrance is at the locks at St-Alexandre and the other entrance is via the Victoria Bridge. Last year, a sidewalk costing \$ 200 000 was welded onto the Victoria Bridge between the South Shore and the path by Parcs Canada.

Incredibly, for the last two years, there has been no access to this path from Montreal other than via Nun's Island via the Ice Breaker Bridge which was only open in July and August on Saturdays and Sundays. Notre-Dame Island, built by the City of Montreal for 36 million dollars for Expo 67, and almost never opened since to the people, blocks the access between the two bicycle paths on opposite sides of the river. The island was opened for the Grand Prix (Labbat's) in the autumn of 1978 and 1979. In 1978 the Island was closed, they told us, because

there were building the auto race track, while in 1979, they barred the people from the Island that we payed for, so as to prepare Notre Dame Island for the Floralias, plans for an elevated sidewalk over the Island which would thus connect the two river banks. However, the time table is uncertain because of the Floralias. Demand of the City Administration that this sidewalk be completed before the Floralias begins so that this obsence situation can be remedied and so that Montreal cyclists can get to the St-Lawrence Seaway Bicycle.

Bicycle path no 5 : The Lachine Rapids

Beside the River, a bicycle path was built last year between the Mercier Bridge and the entrance of the Aqueduc. This path is located between La Salle Boulevard and the St-Lawrence River and is most esthetic.

Bicycle path no 6 : Longueuil

40 miles of bicycle paths wind along the back streets of Longueuil connecting schools, shopping centres and industrial parks. Further additions are expected this year. An example for other cities!

Further out

A veloroute connects 2 Montagnes to the Paul Sauve Provincial Park in Oka. This path was built on the old train tracks connecting the 2 cities.

There is a veloroute between Chambly and St-John's alongside the Chambly Canal.

This is not an exhaustive list. Bicycle paths and veloroutes are sprouting up all over Quebec and all over America in response to the tremendous growth in bicycling. So, please phone us at 844-2713 if we have overlooked any, about new ones being built.

Veloroutes are a taste of the future. You can bicycle in perfect safety while having conversations with companions on either side. Have fun and respect other bicyclists on the facilities. And always pressure and demand more bicycle facilities. They cost very little and provide us with much pleasure and they are accessible to almost all the people. It's our right.

Robert Silverman

DETENUES A TANGUAY

C'est lors d'une manif, le 9 mars dernier, que je fus sensibilisée aux conditions de détention des prisonnières de Tanguay. Peu de personnes, je crois, savent qu'elles doivent payer elles-mêmes leur dentifrice, que tout ce qu'on leur fournit, c'est un ou deux paquets de tabac par semaine, qu'elles sont sous-payées ou pas du tout, donc complètement dépendantes financièrement des gens de l'extérieur. Sans compter les interdits de « tendresse » et la bouffe qui n'est pas adaptée à un régime végétarien ou à celui d'une femme enceinte. Étant donné le manque total d'information sur ce sujet qui nous concerne toutes et tous, j'ai demandé à Viviane qui travaille au Comité-femmes de Tanguay d'écrire un article pour VERS UNE VILLE NOUVELLE.

Lou

Tanguay est une prison provinciale pour femmes dans le nord de la ville. La population se compose d'une cinquantaine de prévenues (en attente de procès), une cinquantaine de détenues provinciales (ayant une peine de moins de deux ans) et une cinquantaine de détenues fédérales (peine de plus de deux ans) selon une entente fédérale/provinciale (la prison fédérale pour femmes est à Kingston, en Ontario). Je trouve important de démystifier les conditions de détention des femmes à Tanguay à travers certaines phrases qu'on m'a dites lorsque je parlais de la prison, des changements que je trouvais importants d'apporter à court terme.

« Les filles sont bien en prison, elles ne sont pas à plaindre, elles ont une chambre avec une TV, c'est du luxe ». Ceci est une phrase que j'ai eu l'occasion d'entendre malheureusement à maintes reprises. Premièrement, ce ne sont pas toutes les femmes qui ont une TV, il y en a une par section. La prison est divisée en quatre sections. Quelques femmes en ont une de leur famille ou de leur ami/e. De toute façon, même si elles ont une TV, ce n'est surtout pas ça qui va leur donner un coup de main pour évoluer, mais au moins ça désennuie quand tu n'as rien d'autre à faire. Toute détenue n'a aucune liberté et est coupée de son milieu normal de vie (aucune affection, amitiés stables, amour). Toutes les tâches qu'elles ont à accomplir sont ennuyantes et non-valorisantes. À Tanguay, les femmes n'ont pas le droit de fermer leur porte de cellule quand elles sont deux à l'intérieur, si elles sont seules, elles ont ce droit. Elles sont surveil-

lées au moindre geste, ont une discipline stricte à suivre, toujours la même routine, n'ont pas droit à l'infirmerie le matin les fins de semaine, ont un médecin plus ou moins compétent.

« Si on donne le salaire minimum aux détenues, elles vont être mieux que nous, pis elles vont avoir des jobs que nous autres on est même pas capable de trouver. » En prison aussi les jobs sont rares. À Tanguay, cela se réduit à l'entretien de la prison : lavage, ménage, vaisselle. Les prisonnières ne sont pas rémunérées pour ces travaux. Dans une autre prison pour femmes, à Kingston, qui incarcère les détenues fédérales, elles sont payées, non pas au salaire

monnête, je ne vais pas en prison, elles n'avaient qu'à faire comme moi. » La majorité des femmes en prison rentrent pour des vols et sont issues de la classe défavorisée. Ce sont souvent des vols à l'étalage ou des fraudes. Elles volent soit par besoin, soit pour se valoriser consciemment ou inconsciemment selon les valeurs de la société, soit par révolte de leur condition malaisée, rarement pour le plaisir unique de la chose. La société, à travers la publicité et les valeurs que nous maintenons en place, nous pousse constamment à acheter. Si on a pris conscience du fait, nous pouvons contourner ou changer la situation, mais plusieurs personnes sont

avec un lit et une toilette dont la chaîne ne se tire que de l'extérieur par le/la surveillant/e quand ça lui tente).

À travers ces réponses qu'on m'a données et qu'on me donne encore, je retiens le fait que l'on tient absolument à punir les prisonnières de leur méfait. On veut qu'elles mangent de la merde le plus possible. Pourquoi? Selon la société, parce qu'elles n'ont pas respecté la propriété privée. Quand nous possédons des avoirs et des richesses, nous y tenons, plus nous en avons, plus nous avons peur de passer au feu, de nous faire voler. par contre ceux/celles qui n'ont pratiquement pas d'avoirs, qui sont toujours en train de chercher le moyen de payer la dernière facture qui vient d'arriver, de remettre des dettes, doivent trouver les moyens pour arriver à joindre les deux bouts, à satisfaire leurs besoins (essentiels ou créés), s'ils/elles ne veulent pas en être privés/es.

La prison a deux buts : celui d'isoler les personnes dangereuses pour la société et de les réhabiliter. En ce moment, la prison ne fait rien de ça, ce qu'elle fait, c'est de mettre un/e enfant à genoux parce qu'il/elle a désobéi et ce n'est pas toujours le/la plus tenant/e. Pour ce qui est du premier but, à Kingston (peines de plus de deux ans), le personnel de la prison comptait dernièrement 3 détenues sur 137 qui étaient dangereuses. Pour ce qui est de la réhabilitation, elle est nulle, la prison punit sans expliquer pourquoi, ne change pas les causes qui font qu'une personne entre en prison, ne la rend pas plus autonome. Au contraire, elle rend les gens dépendants et les marginalise plus encore. Toute prison n'a aucune raison d'être de par l'isolement du milieu et de la répression qu'elle abat sur un individu, répression déjà existante dans la société par l'exploitation des gens défavorisés économiquement. La prison n'est pas un milieu sain ; on ne peut donc exiger que des personnes ayant déjà des problèmes économiques ou autres, sortent de là avec toute l'énergie que demande le retour à une vie sociale dite « normale ». Donc à quoi et à qui servent les prisons ? C'est un pensez-y bien...

Viviane Nadeau
Comité-femmes de Tanguay

COMITÉ-FEMMES DE TANGUAY
C.P. 367, Succ. Delorimier,
Montréal, Qué. H2H 2N7

Tél.: (514) 376-3088
(514) 524-8967

Photographie de Pierre Gaudard (Magazine OVO)



minimum, mais \$ 4.00, \$ 5.00 par jour. Donc les détenues fédérales à Tanguay perdent ce droit (malgré certains avantages les détenues québécoises ayant une sentence fédérale préfèrent ne pas aller à Kingston afin d'être plus près de leurs parents et amis/es et de rester dans un milieu francophone). Une dizaine de femmes vont à un atelier de couture lorsqu'il y a des contrats et sont payées à la pièce comme « cheap labor ». Certaines font des émaux sur cuivre ou du macramé qui leur rapporte un peu. Donc la majorité des femmes qui sortent de Tanguay (comme dans les autres prisons) sortent sans le sou, recherchant un lien quelconque dans la ville si elles ont été délaissées par leur famille et amis/es.

« Avant de faire un coup, tu as le temps d'y penser. » « Elles l'ont mérité. » « Moi, je ne vole pas, je suis

esclaves de ces besoins qu'ils peuvent satisfaire ou non dépendant du milieu d'où elles sont issues. Il suffit d'avoir vécu une situation où tu n'as pas d'argent ou d'avoir des amis/es dans ces conditions, pour savoir que lorsque t'as pas un sou, que tu ne trouves pas de jobs, les tentations ne manquent pas et les besoins non plus. Les détenues qui sortent de prison se retrouvent souvent dans cette situation.

« À ce qu'il paraît, il y a beaucoup de lesbiennes en prison. » Certaines le sont, d'autres ne le sont pas. Pour plusieurs, cette orientation sexuelle est temporaire. Elles ne peuvent avoir de relations émotives et sexuelles avec leur/s amis/es et/ou leur mari. À Tanguay, la sexualité et la tendresse sous toutes ses formes sont réprimées. Les femmes soupçonnées d'homosexualité sont passibles d'un séjour au trou (cellule d'isolement

SUR DEUX ROUES

VENTE, RÉPARATION
ET ENTRETIEN
DE BICYCLETTES

GILLES ET CHRISTIAN
1565 EST, RUE LAURIER,
MONTRÉAL TEL. 524-5893

AUX PETITS OISEAUX
1596 boul. St-Laurent, Montréal, H2X 2T1

ECOLOGICAL RADIO

From 9 AM to 10 AM every week on Radio Centre-Ville, CINQ, 102.3, FM, there is an ecological hour. All aspects of ecology are dealt with, with each morning been given over to a different aspect of the ecological movement. Especially treated are anti-nuclear news, recycling and the struggle for an ecological transport. Par l'Autre Chemin, which is heard every 2nd Thuesday, is the program of Le Monde à Bicyclette and is animated by Pierre Chaussé and Robert Silverman. We deal with all aspects of the transport mix, cars, trains, busses and, of course, bicycles, and, above all, with the relationship between the various transport modes the government subsidies each receives and the current developments here and everywhere of each mode. This program is particularly attractive to people interested in the question of transport and features information not readily available in local media.

Also, every Saturday morning, in English, at 9 AM, the same station broadcasts « The Conserver Society » a 30 minute radio program dealing with all aspects of the ecology movement. « Conserver Society » is produced and carried out by Tooker Gomberg, an active member of Le Monde à Bicyclette

à Radio Centre Ville
RADIO ÉCOLOGIE
CINQ - 102.3 FM.
écoutez
"Par l'autre chemin"
de 9 à 10 AM
du lundi
au vendredi



Tous les deux mardi
le monde à bicyclette
est sur les ondes

and the principal personality in Vieilles Nouvelles, a recycling organisation located in Outremont.

We invite you to turn on Radio Centre-Ville and listen to these programs which concern cyclists and other ecologically conscious Montrealers. You won't regret it.

R.S.

SAMEDI 7 JUIN 14 HRE

départ: parc lafontaine

Journée mondiale des cyclistes

Bientôt 100 ans

Le 7 juin aura lieu le Grand Défilé de la Journée mondiale des cyclistes. Organisée à la même date, un peu partout partout à travers le monde, cette journée sera précédée cette année de beaucoup d'événements cyclistes. Nous entrons avec les années 80 dans le 2ième centenaire de la bicyclette organisée. Il y a 100 ans, en effet, les cyclistes commencent à proliférer, à envahir les rues, à fabriquer leurs propres chemins, pour devenir la véritable « coqueluche » des années 1980, le « boom » de la vélomanie. 100 après, finies les tristes années du joug et de l'illusion de l'automobile, les cyclistes recommencent à proliférer, à envahir les rues, préparant le « boom » cycliste de l'ère post-pétrolière, où la bicyclette reconquerra sa place de reine dans nos rues.

Notre défilé s'annonce plus coloré que jamais, un événement toujours touchant, quand les artères principales de la ville, habituellement livrées à l'enfer automobile, prennent l'allure du futur, dans un air de fête, de paix, de joie par la seule présence des vélos.

Venez donc préparer votre Noël cycliste, votre Journée mondiale. On a besoin d'aide, d'idées, de bras, de matériel, de sous, de tout... pour faire du 7 juin une journée inoubliable. Aide disponible pour l'organisation de contingents.

CONTACT : 4224 Clark (514) 844-2713

Nées du désir des femmes de devenir autonomes avec leurs bicyclettes

LE MONDE À BICYCLETTE présente des CLINIQUES POPULAIRES DE MÉCANIQUE

Si tu veux APPRENDRE À DEVENIR
un ou une cycliste AUTONOME : amène ta bicyclette
et viens nous voir les Samedis 10-24 et 31 MAI
de 13 hrs à 16 hrs à l'école Our Lady of Mt Royal
60, Rachel (coin Clark)

FORMULE: Des ateliers théoriques et pratiques
de différents niveaux donnés par des mécaniciens
et des mécaniciennes chevronnées

CONTENU: Mécanique de base - entretien -
démystification de la bicyclette -
tout sur la conduite en ville

10 MAI: ajustements - entretien - sécurité

24 MAI: réparations mineures

31 MAI: Sécurité-accessoires-réparations majeures

COÛT: \$2. par atelier **GARDERIE** sur place

Inscris-toi
dès maintenant
au monde à bicyclette

844-2713

ou
273-0615

Il y avait aussi des femmes à New York. Des femmes qui ont tenté de se retrouver dans cet univers organisé par des hommes. C'est ainsi que dans le cadre du Congrès international des cyclistes, nous avons participé Claire et moi à un atelier sur le cyclo-féminisme, dans lequel nous avons échangé avec 3 femmes de Minneapolis et 2 femmes de Philadelphie. Les femmes de Minneapolis nous ont expliqué leur action en tant que femmes à l'intérieur de la coopérative de réparation et de vente de bicyclette dont elles font partie. Tous les soirs, leur atelier de mécanique est ouvert au public. N'importe qui peut venir réparer sa bicyclette moyennant \$2 de l'heure pour la location des outils de \$5 de l'heure pour les consultations données par les personnes-ressources présentes. Les mercredis soir, ce sont elles qui donnent les consultations et seules des femmes sont admises à venir réparer leurs bicyclettes. Selon elles, les femmes sont les seules qui peuvent avoir l'approche adéquate pour enseigner la mécanique à d'autres femmes.

Revenues à Montréal, Claire et moi avons eu le désir de mettre sur pied pour le printemps des cliniques populaires de mécanique auxquelles des femmes pourraient assister. Nous avons rencontré des femmes mécaniciennes ayant développé une approche particulière pour enseigner la mécanique aux femmes. Elles ont bien voulu se charger du contenu de 3 cliniques qui vont se donner au mois de mai et qui ont été mises sur pied en collaboration avec deux hommes. Ces cliniques s'adressent d'abord à toute personne (homme ou femme) ayant une bicyclette, mais étant débutante et ayant peu ou pas de notion de mécanique.

Nous nous proposons de démystifier la bicyclette, et d'apprendre aux personnes qui le désirent comment devenir autonomes avec sa bicyclette à Montréal. Au niveau de la mécanique, l'autonomie signifie : savoir avec le minimum d'outils comment réparer les composantes de la bicyclette qui cassent le plus souvent et qui sont les plus faciles à réparer. Au niveau de la conduite nous allons nous en tenir à la conduite en ville. Devenir autonome signifie : apprendre à vaincre son appréhension, à rouler en ville, savoir rouler de façon sécuritaire, adapter sa tenue vestimentaire.

Pour chaque clinique, plusieurs moniteurs et monitrices du Monde à Bicyclette, du Club des Railleurs, de Vélo-Ville vont venir donner chacun et chacune des ateliers ayant le même contenu mais avec des niveaux différents d'apprentissage. Dans chaque atelier, il y aura une partie théorique et une partie pratique pendant laquelle tout le monde pourra travailler sur sa bicyclette.

Nous n'excluons pas les cyclistes plus chevronnés; Réjean Jetté et d'autres experts se proposent de leur en apprendre. Par contre d'autres moniteurs seront là pour répondre aux besoins des débutants. Julie et Suzanne invitent les femmes de tous les niveaux à venir à leurs ateliers pour découvrir ensemble les secrets de la mécanique. Une garderie sera organisée pour celles qui ont des enfants.

Relisez notre annonce pour connaître les dates et lieu des cliniques ainsi que leur contenu détaillé. Inscrivez vous le plus tôt possible.

N'hésitez pas à nous appeler au Monde à Bicyclette, 844-2713.

Martine Thomas



Matériel d'art
371 Villeneuve ouest
277-0535

Diversité de matériaux
d'art: plastique
graphique
photographique

Diversité de services
développement photo
encadrement

Depuis 1930

Baggio Cycle

6975 boul. St-Laurent
Montréal, Que. H2S 3E1
279-5655

BICYCLETES
VENTES ET REPARATIONS



Nlle administration
Henri-Louis Desnoyers
Jean-Pierre Desnoyers

Cyclisme JENBERLOU INC.

VERS UNE VILLE NOUVELLE

VERS UNE VILLE NOUVELLE est publié tous les trois mois (ou presque)

Comité de rédaction: Claire Morissette, Louis Poisson, Robert Silverman, Martine Thomas.

Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du Monde à Bicyclette, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc., sont bienvenues.

Adressez vos correspondances à: Vers une Ville Nouvelle
a/s Le Monde à Bicyclette
4224 Clark, Montréal
Québec.

Composition typographique: Composition Solidaire enr.
Conception graphique, montage: Robert Ayotte, Louise Campeau, Claire Morissette, Le Temps Fou inc.

Impression: Payette & Simms, St-Lamort.

Dépôt légal à la Bibliothèque Nationale du Québec D-765342

Vers une ville nouvelle



GRATUIT VOL. 5 NO. 5 JOURNAL DU MONDE À BICYCLETTE PRINTEMPS 1980 GRATUIT



19-25 juin

**PROCÈS
CYCLISTES**

voir p 1 & 3

18 juin

**MANIF
VÉLO-MÉTRO**

voir p 1 & 3

7 juin

**GRAND DÉFILÉ
de la JOURNÉE
MONDIALE des
CYCLISTES**

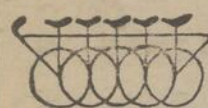
voir p 11

16 mai

**FÊTE-
BÉNÉFICE du
MONDE à
BICYCLETTE**

voir p 5

NOUVELLE ADRESSE



4224 CLARK
MONTREAL, QUÉ.
H2W 1X3
TÉL. (514) 844-2713

À VENDRE

T-SHIRTS
MACARONS
MASQUES A GAZ
LIVRES
BROCHURES
CALENDRIER INTER
NATIONAL 1980
CALENDRIER «WAKE
OF THE WHALE»
AFFICHES CYCLISTES
ETC

VENTE- ÉCHANGE

DE VÉLOS
SERVICE TELEPHONIQUE
Nous demandons une
contribution volontaire
de 10% de la transac-
tion.

CONFÉRENCES

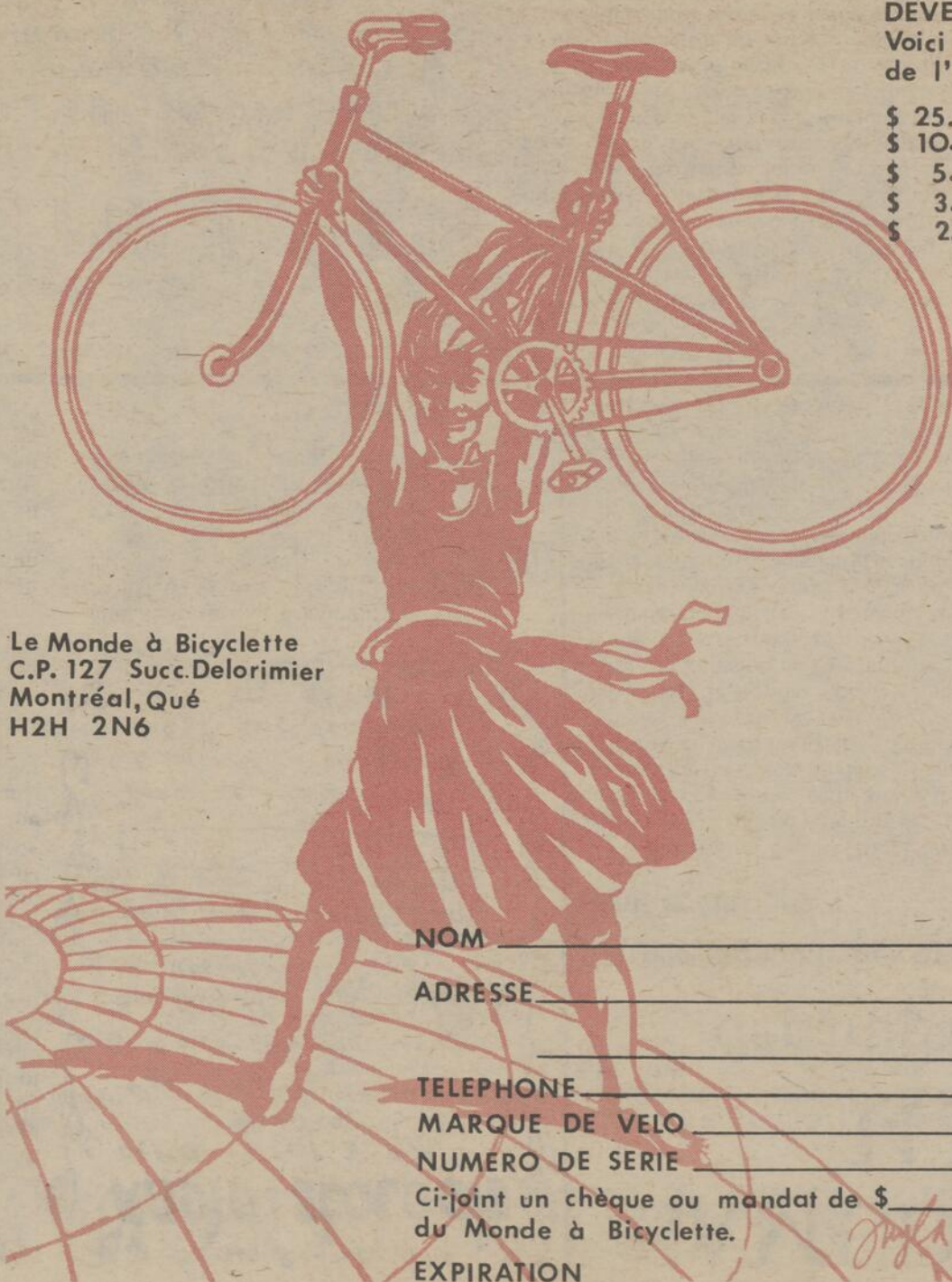
CAUSERIES, KIOSQUES,
PROJECTION DE
FILM (28 min)

Tarif à discuter

CLINIQUES de MÉCANIQUE

voir p 11

Le Monde à Bicyclette
C.P. 127 Succ. Delorimier
Montréal, Qué
H2H 2N6



DEVENEZ MEMBRE !

Voici votre chance de faire partie
de l'avant-garde cycliste !

- \$ 25. Membre donateur
- \$ 10. Membre de soutien
- \$ 5. Membre travailleur
- \$ 3. Membre étudiant-chômeur
- \$ 2. Abonnement au journal



NOM _____

ADRESSE _____

TELEPHONE _____

MARQUE DE VELO _____

NUMERO DE SERIE _____

Ci-joint un chèque ou mandat de \$ _____ au nom
du Monde à Bicyclette.

EXPIRATION _____