

LE RÉSEAU VERT DE MONTRÉAL

ACCOUCHE D'UN PREMIER TRONÇON

Le premier tronçon du réseau vert d'une longueur de 2,8 km est prêt, il est déjà ouvert au public et l'inauguration officielle a eu lieu le samedi 20 août. Le réseau vert doit à terme relier la piste cyclable de la rue Notre-Dame à la rivière des Prairies le long de la voie ferrée du CP. En attendant ce jour lointain, le premier tronçon relie la rue Masson à la rue Clark du côté nord de la voie ferrée.

François Vermette

L'espace utilisé par le réseau a ceci de particulier qu'il n'appartient pas à la Ville de Montréal mais reste la propriété du CP. La Ville jouit d'un droit d'usage limité pour la somme de 20 000 \$ par année, soit beaucoup moins que la valeur commerciale du terrain. Le CP conserve le droit de ne pas reconduire ce bail. L'aménagement, aux frais de la Ville, a coûté 2,8 millions \$. Tout ce bel aménagement pourrait pourtant disparaître si le CP désirait récupérer l'espace pour faire passer, par exemple, un éventuel TGV. Malgré tout la Ville de Montréal croit avoir fait une bonne affaire en ayant la possibilité d'utiliser un terrain en plein coeur de la ville sans avoir à délier les cordons de sa bourse pour l'acquérir. De plus, si les réseaux verts sur d'anciennes voies ferrées sont maintenant monnaie courante, celui de Montréal a la particularité de longer une voie toujours active. L'entente a un caractère expérimental, et le CP comme la Ville restent prudents, attendant de voir comment les choses se passeront.

UN LIEN QUI COUPE LA VILLE EN DEUX

Le réseau vert se voudrait un lieu de communication et de sociabilité, un joint qui établit des liens entre les fragments de la ville. L'ouverture de nouveaux espaces, la création de nouveaux passages doit engendrer de nouveaux liens entre les quartiers auparavant séparés. Mais trois fois hélas, le premier tronçon ne répond pas à la commande. La contrainte de la voie ferrée encore utilisée a amené le CP à exiger une clôture neuve (payée par la Ville), ce qui coupe encore plus la ville en deux. L'ancienne clôture n'était pas aussi haute, elle était en très mauvais état, parsemée de passages permettant de traverser la voie. Le nouveau «lien» ferme les nombreuses traverses sauvages bien établies et ne résistera pas longtemps aux pinces des «passeurs». Déjà la

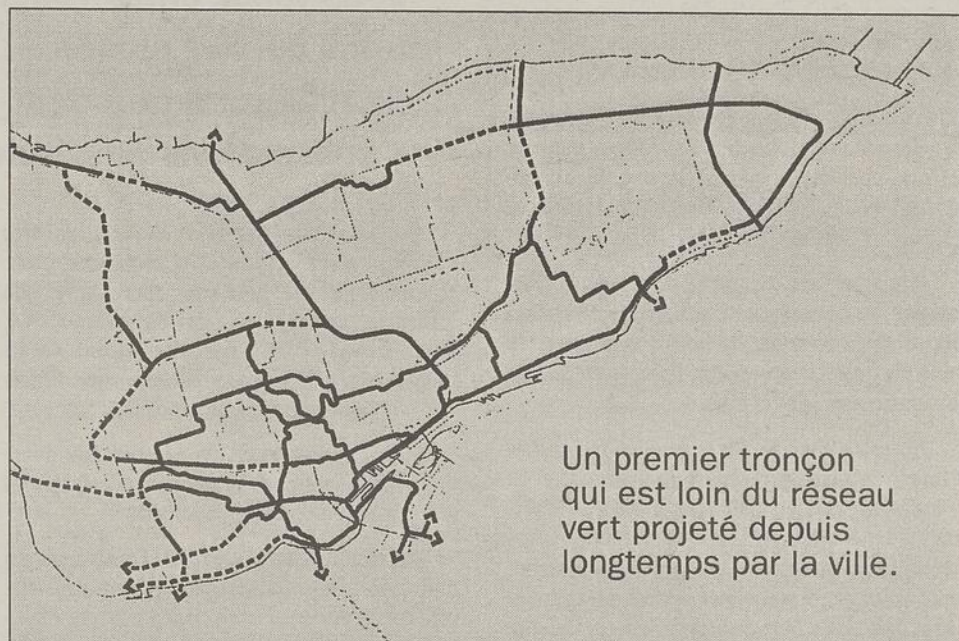
clôture a été découpée vis-à-vis la rue Saint-Denis. Les passages fermés vont réapparaître mais l'entretien laxiste du CP qui permettait de les maintenir ouverts est maintenant remplacé par celui de la Ville qui s'est engagée à les refermer. Cette histoire de clôture qui empêche de traverser la voie ferrée fait du réseau vert un demi-échec, la coupure entre les deux parties de la ville est renforcée, alors qu'il aurait été souhaitable qu'elle soit atténuée. Des négociations sur les passages ont toujours cours mais en attendant qu'elles aboutissent, si elles aboutissent, la clôture reste fermement en place.

UNE PISTE CYCLABLE QUI N'EN EST PAS UNE

Le réseau vert n'est pas une piste cyclable, nous a-t-on dit, il s'agit d'un corridor polyvalent où cyclistes et piétons doivent partager l'espace. Cette cohabitation pourrait mal tourner; selon nous, elle n'est pas souhaitable. Pour l'instant le réseau ne devrait pas drainer beaucoup de cyclistes et encore moins de piétons parce qu'il ne relie encore aucun pôle important et n'est pas encore assez long pour devenir un nouveau canal Lachine. Le problème de la cohabitation cyclistes / piétons ne se posera pas dans un premier temps. Par contre, quand le réseau sera complet, des problèmes risquent de se présenter.

UN PARCOURS DANS LE MONTRÉAL INDUSTRIEL

Le trajet suivi par ce premier tronçon lui fait traverser les fonds de cours d'usines qui, contrairement à celles du canal Lachine, sont toujours en opération. Loin d'être rébarbatif, le paysage est plutôt inusité et particulièrement intéressant. Même pour ceux qui croyaient bien connaître le quartier, les découvertes sont garanties. À l'ouest de la rue Papineau, une ancienne cour de triage ouvre une perspective inhabituelle sur le centre-ville et sur la



Un premier tronçon qui est loin du réseau vert projeté depuis longtemps par la ville.

montagne. Le réseau nous permet d'intégrer à la ville un côté caché qu'on ne peut voir de la rue. Il nous fait apercevoir ce qu'on n'ose montrer ou ce qu'on ne saurait voir. À l'est de la rue Delorimier, du côté nord, l'affreux terrain vague recouvert de gravier, le bout le plus laid du réseau, n'appartient pas à un spéculateur étranger qui se foutrait bien de l'utilisation actuelle, mais bien à Hydro-Québec. Notre société nationale d'électricité qui replante des arbres autour de ses barrages pour tenter de reconstituer le paysage, devrait arriver en ville. Le réseau passe derrière l'incinérateur municipal aujourd'hui éteint, et tout à côté d'un dépôt de débris de construction. La Ville pour nous cacher ses cochonneries a installé une pudique clôture opaque à cet endroit. Dommage, l'intérêt de passer dans cette ruelle industrielle est de fouiner chez les voisins.

UN RÉSEAU BIEN DISCRET

Le sentier, d'une largeur de 6 m en moyenne, est en poussière de roches, très supportable en vélo, impraticable en patins à roulettes. Le sentier ne sera pas asphalté pour plusieurs raisons: d'abord la ville n'est pas chez elle, elle peut perdre le terrain et elle veut éviter les installations trop permanentes (à ce titre, elle en a déjà fait beaucoup); ensuite la poussière de roches ralentit les vélos, les incite à la balade.

Les accès actuels aux deux extrémités sont assez difficiles à trouver. À partir de la rue Masson, aucune indication n'est encore installée, ça viendra nous a-t-on dit, souhaitons-le. On accède à cette entrée par le côté est du viaduc de la rue Masson près de la rue Iberville. À l'autre extrémité le réseau se jette sur la rue Henri IV (une rue au sud de Beaubien), au coin de la rue Clark. Pour continuer vers le sud, il faut faire une manoeuvre légèrement illégale (un sens unique à contre-courant) pour enfilier la rue Clark par un viaduc dangereux. Encore ici, un passage à niveau réglerait le problème. Les autres accès possibles sont: la rue Casgrain, la rue des Carrières entre Drolet et de La Roche, et la rue Dandurand au coin de Papineau.

Pour le cycliste, le réseau permet de traverser une portion de Montréal sans croiser de voitures, sans même croiser de rues! Le temps gagné en utilisant ce trajet qui forme une diagonale dans la trame urbaine est appréciable... quand la diagonale est dans la direction que l'on souhaite prendre! De plus, pour l'instant, le réseau va de nulle part à nulle part et même s'il est raccordé à l'axe nord-sud, le manque de signalisation, qui est un problème présent sur l'ensemble du réseau cyclable, rend la connexion difficile. C'est un début, une première expérience, espérons qu'elle sera concluante, que le réseau se développera, s'améliorera et aura une longue vie.

LA MORT DE CHANTAL MALARD : LES CYCLISTES ACCUSENT

Mercredi le 8 juin dernier, vers 9h45, Chantal Malard, une cycliste de 27 ans qui circulait sur l'avenue du Parc, était frappée par la portière d'une automobile stationnée devant le 3440 avenue du Parc, et projetée devant un camion lourd qui roulait trop vite pour s'arrêter. Chantal est morte sur le coup. Elle conduisait comme le prescrit le Code de la sécurité routière.



PHOTO : PLACE PUBLIQUE

Claire Morissette

C'est pour protester contre le sort fait aux cyclistes comme Chantal, et pour dénoncer l'inaction des gouvernements que les cyclistes se sont réunis sur le site même de cet accident le 30 juin dernier.

LA SAAQ NE FAIT RIEN POUR PROTÉGER LES CYCLISTES

Malgré le nombre important de cyclistes sur les rues et routes du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec ne fait rien pour inciter les automobilistes à porter attention à ces usagers légitimes de la rue. Au lieu de chercher à réduire le nombre des accidents et ainsi faire de la véritable prévention, la SAAQ se limite à essayer de réduire les dommages découlant des accidents. Sa campagne obsessionnelle sur le port du casque paraît ici bien dérisoire; selon l'Association médicale britannique, les deux tiers des accidents mortels que subissent actuellement les cyclistes le demeu-

raient si tous les cyclistes portaient le casque, car ils succomberaient à leurs autres blessures.

Dans le cas de l'accident de Chantal Malard, l'automobiliste stationné a enfreint l'article 430 du Code de la sécurité routière qui est pourtant clair: «Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule routier à moins que ce véhicule ne soit immobilisé et sans s'être assuré qu'il peut effectuer cette manoeuvre sans danger.» Le classique «coup de la portière» est une hantise chez les cyclistes, et ceux qui pédalent régulièrement en ville sont souvent confrontés à cette manoeuvre dangereuse. Pourtant la SAAQ ne fait rien pour éduquer les automobilistes à plus de prudence lorsqu'ils ouvrent leur portière.

Malgré une infraction à la loi qui a entraîné la mort d'une citoyenne, aucune accusation n'a été portée contre Malcolm Sebal, l'automobiliste qui a ouvert sa portière et tué Chantal Malard, pas même des points de démerite!

S O S
V É L O

Durant les dix-huit dernières années, la parution de notre journal a été facilitée par des subventions intermittentes. Cela nous a permis d'amortir les coûts de l'imprimerie et de quelques salaires. Mais les subventions ont été coupées de beaucoup pour tous les organismes à but non lucratif. Les revenus de publicité ne suffisent pas à couvrir tous les coûts de publication du *Monde à Bicyclette*. Chaque numéro est déficitaire d'environ 1500 \$.

Ce numéro comprend seulement huit pages et non pas 16 comme à l'habitude; de plus, la page couverture n'est pas en couleurs mais en noir et blanc. Notre n'avions d'autre choix que de réduire les coûts au maximum.

Mais qu'est-ce que le Monde à Bicyclette? Quelle est notre raison d'être? Comment nos efforts constants pendant 19 ans ont-ils bénéficié aux cyclistes de la région montréalaise et à ceux qui le deviendront?

Rassemblant des gens dotés d'un haut niveau de conscience cycliste, le Monde à Bicyclette a pour but de rendre la pratique du vélo plus sécuritaire et plus aisée — en un mot d'«amsterdamiser» la ville.

Au tout début de nos luttes, les bicyclettes étaient beaucoup moins nombreuses, et le vocabulaire des équipements cyclistes inexistant. Pistes cyclables, stationnements-vélos sécuritaires ne faisaient pas partie du vocabulaire politique. Au commencement, nous avons donc ajouté ces nouveaux mots au vocabulaire usuel; plus tard, nos efforts ont transformé la réalité cycliste.

FAIRE FACE À L'ARROGANCE ADMINISTRATIVE

Lorsqu'une demande cycliste raisonnable, comme un droit aussi légitime que de traverser le fleuve Saint-Laurent, est continuellement bafouée, nous sommes en face d'une véritable provocation. Afin de sensibiliser le public à ce fait absurde et injuste, nous avons loué un canot, embarqué nos bicyclettes et pagayé jusqu'à la Rive-Sud en longeant le pont Victoria, qui est voué à l'usage exclusif des voitures.

L'île Notre-Dame touche à la Rive-Sud par la Voie maritime. Mais les autorités craignent qu'un cycliste ne tombe dans le canal et, en conséquence, interdisaient le passage aux cyclistes.

Vous tenez entre vos mains ce qui est peut-être notre dernier numéro. Le Monde à Bicyclette est financièrement à bout de souffle depuis que les subventions gouvernementales se tarissent.

Alors, le Monde à Bicyclette a lancé la campagne du «chaînon manquant», avec comme objectif de faire construire une bretelle à l'extrémité nord-ouest de l'île Notre-Dame. Nous avons obtenu des résolutions de 12 municipalités de la Rive-Sud ainsi que 19 lettres d'appui de députés provinciaux.

Sans relâche, nous avons posé des questions sur ce sujet à la période de questions des assemblées du conseil municipal.

Les résultats de nos efforts? Finalement, en mai 1990, le «chaînon manquant» est officiellement ouvert. Les cyclistes peuvent maintenant traverser le fleuve en toute légalité. Le coût total des travaux a atteint 600 000 \$, dont 350 000 \$ provenaient de la Ville de Montréal et 250 000 \$ du ministère de la Chasse, de la Pêche et des Loisirs.

Des centaines de milliers de cyclistes passent par ce lien chaque année, pour aller vers la Rive-Sud ou vers la Voie maritime du Saint-Laurent. Peut-être devriez-vous avoir une pensée pour le Monde à Bicyclette la prochaine fois que vous pédalerez par là. Une de nos belles victoires!

Vous êtes-vous rendus à bicyclette à l'Île des Soeurs récemment? Si oui, vous avez sûrement remarqué le muret de béton, surmonté d'une clôture, isolant le trottoir élargi de la chaussée. L'année dernière encore, il était dangereux de s'aventurer sur ce trottoir, les automobiles circulant trop près. Par deux fois, nous nous sommes déguisés en lapins pour alerter l'opinion publique quant à cet autre «chaînon

manquant» vital. De plus, nous avons obtenu des lettres d'appui de 20 membres du Parlement et de plusieurs municipalités avoisinantes.

Les efforts soutenus et multiples du Monde à Bicyclette nous ont permis d'obtenir l'axe cyclable nord-sud, un accès (quoique encore limité) aux deux lignes de trains de banlieue, du stationnement cycliste municipal sur plusieurs artères commerciales comme la rue Saint-Laurent, ainsi qu'un règlement municipal obligeant les nouveaux édifices à installer un minimum de stationnements vélos.

Il ne faudrait pas oublier le cyclo-rallye, que nous organisons depuis trois ans, qui met en relief l'utilisation pédagogique que l'on peut faire du vélo pour approfondir nos connaissances de la géographie, de l'histoire et de l'architecture de la ville.

Depuis un an, nous soutenons les populaires *randonnées masse critique* qui débent au square Cabot à l'intersection de la rue Sainte-Catherine et de la rue Atwater, chaque dernier jeudi du mois à 17 heures.

LE JOURNAL

Le journal du Monde à Bicyclette vous tient informés de nos luttes. Nous pouvons relancer publiquement les politiciens élus et les agents officiels qui ignorent ou méprisent nos demandes populaires, justes et humaines. L'action et les pressions exercées sans relâche par notre groupe deviennent publiques grâce au journal.

Le mouvement cycliste s'est répandu dans les pays développés et nous avons établi des contacts soutenus avec des groupes des États-Unis, de la France, de la Grande-Bretagne, de la Belgique et de l'Italie, pour n'en nommer que quelques-uns; nous soulignons dans nos notes internationales leurs luttes et leurs victoires.

La bicyclette apporte beaucoup de plaisir tout en étant peu dispendieuse. Avec peu, nous faisons beaucoup. D'une certaine façon, la bicyclette est une métaphore d'un monde plus simple, plus naturel, plus harmonieux.

Ainsi, plusieurs articles reflétant ce mode de vie alternatif ont paru dans nos pages. Nous avons rédigé des textes originaux sur l'éclairage fluorescent à spectre étendu, les effets dangereux pour la santé des lignes à haute tension, la nourriture irradiée, le volleyball communautaire, la nouvelle théorie du chaos, l'autoroute électronique, la microbiologie révolutionnaire...

Notre journal est posté ou livré à bicyclette à nos membres. Environ 17 000 exemplaires sont distribués gratuitement dans des endroits accueillants tels les magasins de bicyclettes, les librairies, les magasins d'aliments naturels, les petits restaurants et les cafés.

À titre de bénévoles, nous investissons de notre temps et de notre talent.

Nous sommes maintenant face à une grave crise financière. Bien que Montréal soit beaucoup plus hospitalière pour les cyclistes qu'elle ne l'était il y a 19 ans, les «cyclo-frustrations» demeurent aiguës. Les pistes cyclables ne sont pas assez développées, les stationnements trop rares. Aidez-nous à continuer à vous aider à obtenir des aménagements plus nombreux et de meilleure qualité pour la bicyclette. Aidez-nous à continuer à publier ce journal unique, outil privilégié de revendication qui nous permet de poursuivre nos objectifs.

Nous qui ne sommes qu'un petit groupe, nous travaillons ardemment pour voir la réalité cycliste s'améliorer radicalement. Évidemment, nous bénéficions nous-mêmes de ces nouvelles installations, tout comme vous, les centaines de milliers de cyclistes des quatre coins de la ville, de toutes les couches de la société et de toutes les cultures.

Devenez membre du Monde à Bicyclette et faites un don en argent ou en temps. Le Monde à Bicyclette a besoin de votre appui.

Le conseil d'administration du M&B

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 12 000 exemplaires • Quatre numéros par année

Le journal *LE MONDE À BICYCLETTE* se veut un espace pour l'expression d'informations et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constante dans les questions de transport écologique en milieu urbain, qu'il soit cycliste, piétonnier ou collectif.

Présentez-nous vos idées d'articles, de photos, de dessins, etc. Les contributions au financement, à la correction de textes, à la mise en page ou à la distribution sont bienvenues.

Les auteurs portent l'entière responsabilité de leurs écrits. La reproduction en tout ou en partie est permise, avec mention de la source.

COORDINATION

Louise Chartier

COMITÉ DE RÉDACTION

François Vermette, Francis Pouliot,
Christian Boulais, Louise Chartier,
Robert Silverman

TEXTES

Christian Boulais, Claire Morissette,
François Vermette, Jean-Pierre Bonenfant,
Robert Silverman, Louise Chartier

PHOTOGRAPHIES

Michel Thibault, François Vermette,
Place publique

PHOTO PAGE COUVERTURE

François Vermette

CORRECTIONS

Francis Pouliot, François Vermette,
Louise Chartier

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

IMPRESSION

Imprimerie Québécois Saint-Jean

PUBLICITÉ

Lili Haury
(514) 844-2713

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

Le Monde à Bicyclette
3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341

Tél.: (514) 844-2713

FAX: (514) 844-6622

E-mail: lemab@web.agc.org

ADRESSE POSTALE

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

CHANTAL MALARD
(SUITE DE LA PAGE 1)LA VILLE CONNAÎT LE
PROBLÈME DEPUIS LONGTEMPS

La Ville de Montréal a été informée à plusieurs reprises du besoin d'une piste cyclable dans la région de l'avenue du Parc.

Le 21 avril 1989, lors de la réunion du comité-conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal, une requête a été soumise par une citoyenne demandant l'implantation d'une piste cyclable sur l'avenue du Parc.

En juin 1989, lors de la grande consultation sur le plan directeur de l'arrondissement Centre, le Monde à Bicyclette soumettait un plan des axes cyclables nécessaires pour desservir adéquatement le centre-ville. Une piste cyclable sur l'avenue du Parc y figurait.

LA SUPRÉMATIE DE
L'AUTOMOBILE EN QUESTION

Cette mort inacceptable d'un cycliste, utilisant le véhicule le plus bénéfique pour la ville, pose à nouveau la question de la suprématie de l'automobile dans la ville. À Montréal, les autos roulent toujours plus nombreuses et trop vite. Les candidats qui briguent actuellement nos suffrages, tant au niveau municipal qu'au provincial, sont toujours des serveurs polis envers l'automobile.

On attend toujours de Normand Cherry, ministre des Transports du Québec, une «politique québécoise de transport cycliste», à la suite de la tournée de consultation réalisée l'an

dernier à pareille date dans tout le Québec, politique qui devrait définir les paramètres des réseaux cyclables urbains et fournir le financement nécessaire.

On attend de la SAAQ qu'elle rappelle aux automobilistes qu'ils ne sont pas seuls dans la rue, que leur auto a des «angles morts» qu'il faut quand même surveiller.

On attend toujours du maire Jean Doré qu'il se mérite enfin son titre de «maire cycliste», en redistribuant l'espace dans les rues de Montréal pour des pistes cyclables, des rues piétonnières, d'autres voies réservées aux autobus. Actuellement, c'est au compte-gouttes qu'on donne des bonbons électoraux aux cyclistes, alors que des 140 km de nouvelles pistes cyclables promises en 1989, seulement une douzaine de kilomètres ont été réalisés.

Les impératifs écologiques de notre époque commandent pourtant que la priorité — des budgets et de la distribution de l'espace — aille au transport collectif, aux piétons et aux cyclistes, au détriment de l'automobile privée. À la façon dont cette question est débattue par les politiciens, il semble bien que nous allons rater notre rendez-vous avec l'écologie, à cause de leur amour pour l'auto, et cela au mépris de la vie des citoyens, de la viabilité de nos villes et de l'avenir de nos enfants.

Le Monde à Bicyclette incite les cyclistes à prendre leur place dans la rue — à deux mètres des autos stationnées — quitte à laisser klaxonner ceux à qui cela déplaît.

POUR LA TROISIÈME FOIS, LE CYCLO-RALLYE FAIT DÉCOUVRIR CE QUE MONTRÉAL POURRAIT ÊTRE

Louise Chartier

Si l'on en juge par la mine réjouie des cyclistes qui arrivaient au point de ralliement du Carré Dominion après avoir complété leur parcours, la troisième édition du cyclo-rallye du Monde à Bicyclette qui s'est déroulée le 28 août, a été très appréciée, comme par les années précédentes.

Catherine, la première à arriver sur le site, participait à l'événement pour la troisième fois. Elle constate que cette journée la réconcilie avec Montréal, elle qui demeure en banlieue. Elle y voit une bonne occasion de découvrir les pistes cyclables et les aménagements. Joël, qui en est à sa

première expérience, se promet de récidiver: «J'ai découvert des lieux insoupçonnés. À bicyclette, on prend vraiment le temps de remarquer, d'observer.» Quant à Bernard, il a été charmé par les petites ruelles. Pour d'autres, c'est le plaisir de faire du vélo en groupe qui prédominait.

Plusieurs ont avoué n'avoir pas été assez braves pour s'aventurer dans la boucle de la montagne à cause des côtes. Par contre, les averses intermittentes ne semblaient pas avoir incommodé les cyclistes. «C'est étonnant comme les participants prennent l'événement au sérieux. Ils se dépêchent, sont bien organisés. Et ils tiennent à terminer le parcours!», relate le pointeur Jean Rioux.



Les heureux gagnants du Cyclo-rallye 94 après une journée de pédale et d'astuce.

Les cyclistes, qui ont consacré en moyenne cinq heures de leur journée à rechercher des sites aux quatre coins de la ville à l'aide d'indices et de clés, ont acquis une meilleure connaissance d'un Montréal méconnu et ils repartent avec de nombreux prix qui récompensent leur participation, et non leur vitesse.

Nous remercions les commanditaires qui nous ont donné ces 36 prix d'une valeur de plus de 1200 \$, ainsi que Info-Tourisme Québec pour son aimable collaboration, et Autocar Connaisseur qui a fourni un autobus pour protéger les bénévoles de la pluie au point de ralliement. Nous remercions également tous les bénévoles, pointeurs, concepteurs du tracé, messagers, mécaniciens, animateurs... sans qui cet événement n'aurait pas été possible.

LES GAGNANTS :

Simon Desjardins, casque (Sur deux roues); Guy Rodrigue, cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); Robert Guérard, casque (Sur deux roues); Francine Gosselin, casque (La Porte à bicyclette); S. Raymond billet, (SOS Labyrinthe); Chantal de Montigny, repas (Les Entretiens); Mona Pertus, casque (Le Vélociste); Catherine Desjardins, casque (La Porte à bicyclette); Guy Rodrigue, croisière (Voyageur); Simon Desjardins, support à bicyclette (Copigraph-Almas Mathieu); Louise McDonald, cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); Lucille Favreau, cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); Robert Sanscartier, cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); Dan Tonet, cadenas (Garantie Bicycle); Benoît Boucher, porte-vélos (Copigraph-Almas Mathieu); Benoît Boucher, casque (Garantie Bicycle); Ghislain Dorval, casque (Garantie Bicycle); Jocelyne Poitras, casque (Garantie Bicycle); Lucie Guérard, passe d'une journée (Randonnées Plein Air); Alain Leclair, gants (Garantie Bicycle); Louise McDonald, gants (Garantie Bicycle); Denis Caron, cuissard long (Vél'Aube); Suzanne Héroux, livre Deux roue, un avenir (Écosociété); Guy Michaud, cuissard long (Vél'Aube); Julie Rodrigue, billet (SOS Labyrinthe); Robert Guérard, mise au point (Bicycletterie J.R.); Hubert Brochard, tee-shirt et casquette (STCUM); Julie Rodrigue, tee-shirt et casquette (STCUM); Guy Rodrigue, tee-shirt et casquette (STCUM); Line Migneault, tee-shirt et casquette (STCUM); Anne-Marie Desbiens, tee-shirt et casquette; (STCUM); Danielle Laliberté, tee-shirt et casquette (STCUM); C. Rodrigue, tee-shirt et casquette; (STCUM); Laurent Allen-Guérard, croisière (Voyageur); François Beaudoin, tee-shirt et casquette; (STCUM); Lucille Favreau; 3 balles de jongleur (Valet d'oeur).

De plus, un repas d'une valeur de 25 \$ (Les Entretiens) a été tiré parmi les bénévoles; le gagnant en est François Vermette.



Les «cyclo-rallyistes» à la recherche d'indices pour résoudre les énigmes...

LES BICYCLETTERIES

ATTENTION!!!

SI VOUS LAISSEZ VOTRE VÉLO DEHORS L'HIVER... L'ÉTÉ PROCHAIN, ÇA VOUS COÛTERA BEAUCOUP PLUS QU'ÇA

CHEZ J.R., ON ENTREPOSE OU ON HIVERNISE* VOTRE VÉLO.

*Voir détails aux magasins

10 % de rabais sur pièces et accessoires avec cette annonce. Valable pour septembre seulement.

2 MAGASINS POUR MIEUX VOUS SERVIR

72 RACHEL EST 907 BÉLANGER EST
 ☎ 843 6989 ☎ 278-4016
 FAX: 843-5027

École de mécanique cycliste
Denise Belzil

Formation en mécanique cycliste de débutant à spécialiste pour particuliers et entreprises.

Techno CYCLE
 2713 Notre-Dame Ouest
 Montréal, P.Q. H3J 1N9
 Tél.: (514) 937-3626
 Fax: (514) 937-0249
 Atelier et boutique

Le temps des Cervises
Bed & Breakfast

- Face au parc linéaire
- Au coeur du village
- Chambres coquettes
- Rangement vélo
- Déjeuner santé

1347, CHEMIN DE LA SAPINIÈRE
 VAL-DAVID (QUÉBEC)
 J0T 2N0
 (819) 322-1751

AU COIN BERBÈRE
RESTAURANT SPÉCIALITÉ

COUSCOUS

SERVICE DE TRAITEUR

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

73 rue Duluth Est, Montréal 844-7405

PORTE-VÉLO «ALMAS»

SIMPLE ET ESTHÉTIQUE, en une seule pièce. À la fois ROBUSTE et LÉGER, non encombrant, facile à manipuler.

- Pour REMISAGE de tout vélo (homme et femme): modèle ordinaire à luxueux. Dans garage, remise, escalier, etc... Sur tout mur: bois, gypse, brique, pierre, béton, etc... Intérieur et / ou extérieur.
- SUSPEND le vélo au mur à toute hauteur désirée.
- PROTÈGE le vélo contre les bris.
- SÉCURITAIRE: se cadenas de multiples façons.
- D'INSTALLATION aisée: 4 vis.
- Unique! ce porte-vélo mural.

EN VENTE CHEZ:

vélo montréal
 5100 ouest, Notre-Dame Montréal 931-7612

QUILICOT
 1749 Saint-Denis, Montréal 842-1121
 472 Roland-Therrien, Longueuil 442-1121

OPPI
 673 est, Henri-Bourassa Montréal 383-8356

L'ATELIER DU RACK
 11760, 4 ième Avenue Montréal 881-7225

Café - Couette

«À l'ombre de l'Orford»
 Une vieille maison vous offre une halte de repos et de cordialité

À prix réduit:
 Chambrée pour groupes

S. Bienvenue
 180, route 220, Bonsecours, Qué. JOE 1H0
 TÉL.: (514) 535-6589

Des pas se font

L'an dernier, la Ville de Montréal se faisait retourner à coups de pied dans le derrière à ses devoirs avec son plan de circulation pour l'arrondissement Plateau-Mont-Royal Centre-Sud, par les citoyens du Comité des résident-e-s de la rue Christophe-Colomb. Le 27 juin dernier (lors du CCA du Plateau), la Ville de Montréal a fini par présenter une modification de son plan de circulation pour le quadrilatère Saint-Grégoire / Rachel / Saint-Denis / Papineau, au centre duquel se trouve la rue Christophe-Colomb. Elle comporte deux volets: le plus important est la réduction de la vitesse de la circulation: elle sera limitée à 30 km/h dans tout le secteur. L'autre s'attaque au volume de la circulation dans le quadrilatère et consiste en changements de sens unique en double sens (rue Mentana notamment) et de réglages des feux de circulation sur Christophe-Colomb au nord de Saint-Grégoire. Ceci, selon la Ville, inciterait à détourner le flux de véhicules vers Papineau et Saint-Denis, espérant réduire par exemple le flux de 1200 véhicules à l'heure sur Christophe-Colomb à quelques 600 (ce qui est beaucoup plus que les 200 au plus qui caractérise une rue résidentielle).

Une fois autorisée par Québec, la limite de 30 km/h devrait être instaurée cet automne, par la pause de panneaux indicateurs... Nous savons déjà que les automobilistes respectent difficilement le 30 km/h là où il est en vigueur, dans les zones adjacentes aux écoles ou aux parcs, tout comme la limite générale de 50 km/h. Toutefois l'instauration du 30 km/h est un pas en avant. Ce gain sera certainement contagieux et d'autres citoyens le réclameront pour leur rue. Mais surtout il ouvre la voie aux mesures de réaménagement des rues qui permettront d'imposer le respect de cette limite, et de faire des rues davantage des milieux de vie que des pistes d'accélération.

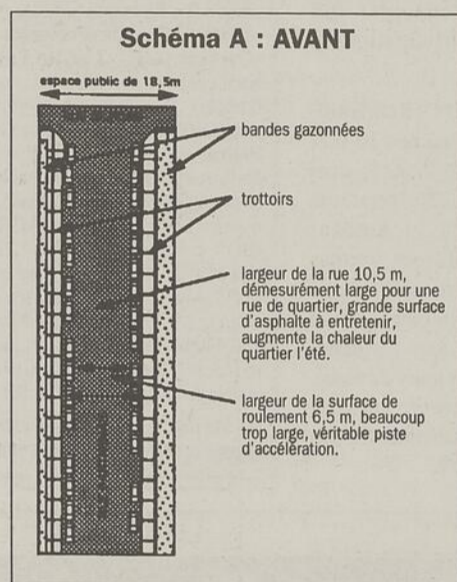
La Ville n'a donc pas retenu le «projet-pilote» proposé par le Comité des résident-e-s de la rue Christophe-Colomb pour sa rue spécifiquement. Tel que décrit dans le numéro d'hiver 1993 du *Monde à Bicyclette*, il consistait à instaurer le 30 km/h, et pour aider à le concrétiser, à limiter à une voie la largeur de la voie carrossable, et à orner les coins de rue par des bacs à fleurs définissant la rue. La Ville considère que cela réduirait le volume de circulation actuellement de l'ordre de 1200 véhicules à l'heure (heure de pointe, bien entendu) à 200. Si ce dernier volume est celui requis pour une rue résidentielle comme Christophe-Colomb, et réclamé par les résident-e-s, la Ville considère qu'il risque de causer des problèmes sur les rues voisines, en y détournant la circulation: voilà ce que signifie le problème de l'automobile en ville! Le fait est que l'approche de l'apaisement de la circulation ne peut s'appliquer qu'à un tronçon de rue, mais bien à un secteur entier, pour réduire partout la vitesse des véhicules, et de ce fait, maîtriser ce qui, avant même le volume de circulation, cause l'insécurité et la dégradation environnementale.

Toujours est-il que quelque chose inspiré de ce projet-pilote a été implanté sur une rue qui comme la plupart des rues en ville, est prise pour une piste de course, la rue Parthenais.

RUE PARTHENAIS: LES DEUX PIEDS DANS LA MÊME BOTTINE

Des mesures apparemment inspirées du projet-pilote que les résidents de Christophe-Colomb réclamaient sur leur rue ont été implantées en juillet sur la rue Parthenais, entre Gilford et Mont-Royal. Mais c'est à se demander ce que la Ville a compris de l'approche de la modération de la circulation.

Cette rue très large, entre Saint-Joseph et Mont-Royal (schéma A), à sens unique vers le sud, a été l'objet d'un aménagement temporaire, qui serait retiré à l'automne. La Ville a transmis son projet aux citoyens par voie de circulaire à domicile et le leur a présenté



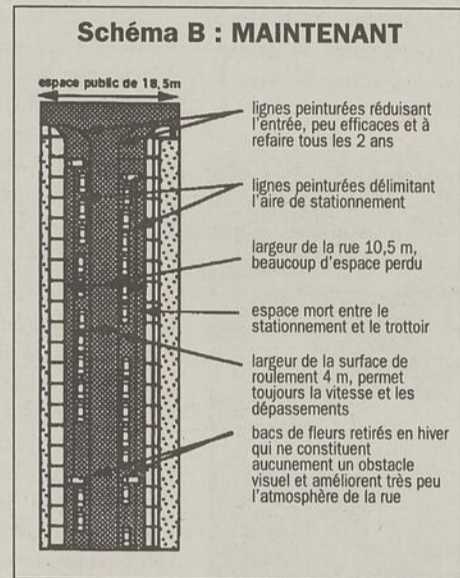
comme un «essai». Les résidents du tronçon n'ont pas été consultés pour définir les objectifs et les mesures à implanter, aussi modestes soient-ils: voilà qui contrevient joliment à la procédure de l'approche d'apaisement de la circulation.

La limite de vitesse n'a pas été réduite à 30 km/h ou moins (elle reste à 50 km/h). La largeur de la voie carrossable (partie de la rue excluant l'espace de stationnement le long des trottoirs) a été réduite de 2,5 m environ, mais elle reste encore trop large, faisant 4 m (schéma B). Sur une rue résidentielle dont on veut limiter la vitesse à 30 km/h, cette largeur devrait être d'au plus 3,25 m.

L'espace de stationnement a été éloigné du trottoir pour appuyer la réduction de la largeur, qui est délimitée par de la peinture. Il y a des bacs à fleurs, mais ils ne sont pas situés au coin de la rue, là où ils seraient utiles pour signaler

la nécessité de ralentir; les automobilistes qui entrent par la rue Gilford seraient alors forcés de ralentir pour prendre le virage serré. C'est une courbe peinte qui dirige les autos vers le centre de la rue. Elle a un rayon assez grand pour être prise à vitesse relativement élevée, et de plus rien n'empêche les automobilistes de ne pas la respecter...

Tout cela fait qu'il n'est pas étonnant d'entendre les résident-e-s dire que la vitesse des véhicules n'a en rien diminué. Pas étonnant non plus qu'on trouve laid l'aménagement général, notamment cet espace d'asphalte entre le trottoir et l'espace de stationnement, et ces bacs à fleurs plantés à tous les 90 m entre des



autos stationnées. Cet espace entre le trottoir et l'espace de stationnement serait apparemment pris pour une piste cyclable, ce qui n'est pas pratique: cet espace a la largeur d'une portière (avec la conséquence potentielle que l'on sait), et les bacs à fleurs bloquent le chemin. Le nouvel aménagement augmente probablement le danger pour les enfants par rapport à l'ancien: les autos roulent aussi vite qu'avant, mais comme la rue est moins large, le temps de réaction pour freiner face à un enfant qui surgit depuis l'espace de stationnement s'en trouve diminué.

Autre conséquence: il y a de la livraison sur la rue Parthenais, au supermarché qui fait le coin nord-ouest de Parthenais et Mont-Royal (rue commerciale), et la largeur réduite de la rue dans cette zone créerait un conflit à l'heure de pointe du matin. Les camions de livraison bloquent la rue aux automobilistes qui transitent par Parthenais et, les automobilistes étant ce qu'ils sont, les résidents auraient droit à des concerts de klaxon... alors que la réduction du bruit devrait être une conséquence de l'aménagement...

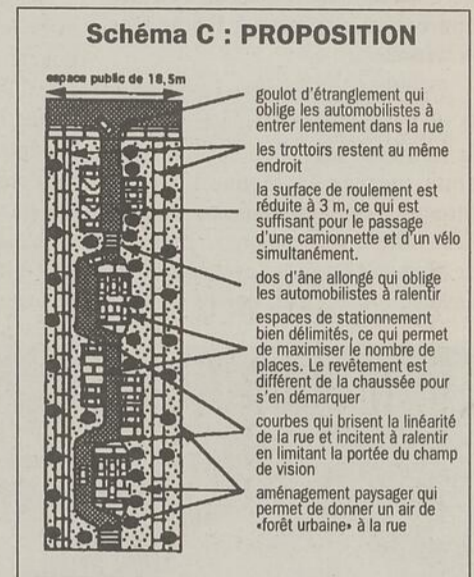
LA RUE PARTHENAIS POURRAIT ÊTRE SI JOLIE

L'implantation d'un aménagement efficace pour limiter la vitesse de la circulation et atteindre d'autres objectifs, tel l'embellissement, doit être discutée avec les citoyens concernés, pour composer avec les besoins particuliers qui apparaissent être comme hiver, tant pour les résidents que pour les commerçants. Idéalement, un aménagement, complexe ou non, doit être permanent pour plus d'efficacité esthétique et pour créer les nouvelles habitudes de circulation, et non pas temporaire comme c'est dans le cas de la rue Parthenais, où les bacs à fleurs seront retirés à l'automne.

Tel que nous le présentons au schéma C, un réaménagement qui rehausserait esthétiquement la rue et qui permettrait aux résidents de s'y sentir chez soi pourrait comporter, outre un rétrécissement adéquat de la largeur de la voie carrossable, l'implantation de dos d'âne allongés, de même qu'une rupture de la linéarité de la rue, deux mesures qui garantiraient des vitesses maximales de 30 km/h. L'espace soustrait à la voie carrossable ou au stationnement, qu'on cherche à conserver pour les résidents qui ont une auto, peut être affecté à du reboisement accompagné de bancs publics par exemple. Le coin de la rue pourrait être

défini par des bacs à arbres et un dos d'âne allongé, de même que par un trottoir de faible rayon, permettant aux piétons une traversée plus courte. Au beau milieu de l'intersection Gilford et Parthenais, un rond-point pourrait être implanté, éliminant une linéarité qui favorise la vitesse.

Un tel aménagement limité à la rue Parthenais entre, cette fois, Saint-Joseph et



Mont-Royal, apparaîtra contraignant et peu pratique pour les automobilistes qui se servent de cette rue comme voie de transit. Éventuellement, ils choisiront un autre trajet. Si ce nouveau trajet traverse une rue autre résidentielle, là aussi il faudra éventuellement agir avec des mesures d'apaisement. Si les automobilistes restent sur les artères, c'est tant mieux. Si celles-ci bouchonnent un peu plus, et si les résidents de l'artère cessent d'endurer la circulation, des mesures peuvent être appliquées sur ces grandes rues, notamment l'élimination d'une voie de circulation. Si les automobilistes s'en plaignent, bien voilà: il faudra bien revenir sur la planète Terre et voir que l'automobile en ville a des limites. Une politique d'implantation des mesures de modération de la circulation est de toute évidence indissociable d'une politique de soutien aux alternatives à l'auto, notamment le transport en commun. Indissociable, car il ne s'agit pas d'emmerder les automobilistes pour rien. Il faut conserver la mobilité en offrant des alternatives de transports.

\$\$\$ APAISEMENT DE LA CIRCULATION: TROP CHER ?

L'esquisse représentée au schéma C montre un décor apparemment bien chargé, qui laisse à croire à une véritable reconstruction de la rue à grand frais. Une bonne question: est-ce que les mesures d'apaisement de la circulation coûtent trop cher? Dans le quartier Moabit, à Berlin en Allemagne, dans le but d'améliorer la sécurité routière, de rendre la marche et l'utilisation du vélo plus facile, d'améliorer l'environnement et de permettre davantage l'utilisation de l'espace à des fins communautaires, on a procédé vers 1980 à la transformation des rues résidentielles d'une zone de 1 km² à un coût équivalent à environ 3,5 millions de superbes dollars canadiens. On n'a pas touché aux artères qui peuvent aussi être l'objet de telles mesures. Les techniques implantées ont été essentiellement du type dos d'âne allongés (plateaux, qui permettent de relier les trottoirs entre eux, et «coussins» en paires) et rétrécissement de la largeur des rues à de nombreux endroits. Une rue large, en particulier, a été essentiellement transformée en parc, comprenant du stationnement, ne laissant qu'une petite voie carrossable d'un côté. Les réaménagements ont permis de doubler la quantité d'arbres dans la zone. Maintenant, peu de véhicules vont plus vite que 30 km/h. La mortalité due à la circulation automobile a diminué de 57%, et le nombre d'enfants blessés a été réduit de 69%. On peut croire que nombre de Berlinoises trouvent que l'investissement en vaut la chandelle.



COIN STE-CATHERINE ET BERRI

Enfin, la Ville de Montréal passe à l'action en signalisant plus efficacement les intersections des pistes cyclables! Ce marquage «mur à mur» au moyen d'une peinture bleue anti-dérapante était préconisé par le *Monde à Bicyclette* et la Table vélo de Montréal depuis au moins trois ans, et suit l'exemple des pistes allemandes, japonaises et néerlandaises. Reste maintenant à obtenir un meilleur phasage des feux à pictogramme vélo qui nous donnent encore un feu vert trop court.

PHOTO: MICHEL THIBAUT

Or, dans le cadre du programme des infrastructures Chrétien, on a eu l'imagination débordante d'engloutir quelque 118 millions \$, l'équivalent par exemple, de 10 % du budget de la CUM, dans le prolongement de 8 km du boulevard Henri-Bourassa dans le nord-est de l'île. Travaux destinés à rendre des terrains plus accessibles au «développement». Un vieux rêve, dit-on. Les spéculateurs du coin doivent rêver, en effet. Or, en extrapolant à partir des sommes déboursées dans le quartier Moabit (3,6 millions pour 1 km²), on peut avoir une idée de ce qui aurait pu être fait, avec 118 millions \$, à Montréal: on aurait pu «apaiser» les rues résidentielles dans une zone d'environ 32 km², soit, par exemple, tout le territoire compris entre Jean-Talon, Notre-Dame, avenue du Parc et Pie-IX... Les mesures d'apaisement de la circulation, il ne manque vraiment que l'intelligence de les implanter.

PHOTO: MICHEL THIBAUT

LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA PISTE CYCLABLE ENTRE VERDUN ET L'ÎLE DES SOEURS VONT BON TRAIN



Le Monde à Bicyclette maintient la pression depuis plus de trois ans: appuis des propriétaires et locataires de l'île, lettres d'appui de 18 députés de la région, manif du «sentier de lapin»... et victoire cette année!... Il a encore fallu insister pour que le trottoir soit élargi, pour pouvoir accueillir une piste bi-directionnelle. Gagné, ça aussi! On espère inaugurer dans les prochains jours... et célébrer au jus de carotte!?!

Cours de mécanique vélo

session automnale

C'est en plein le temps de prendre un cours de mécanique vélo pour préparer adéquatement sa bicyclette pour l'entreposage hivernal. Avec une clinique majeure du Monde à Bicyclette pour débutants et intermédiaires, apprenez à réparer, nettoyer et réajuster vous-même votre bicyclette.

Sous forme de fin de semaine intensive au coût de \$55, les cours auront lieu les 14, 15 et 16 octobre.

Nombre de places limitées, on doit s'inscrire au plus tard 5 jours avant la fin de semaine; contactez Yves du Sablon au 276-2728.



rent
sell
trade
repair

313 Victoria Ave., Westmount 481-3369



café les entretiens

tous les jours
de 9h30 à 24h

1577, Laurier est
près de Fabre
521-2934

bières, vins et spiritueux

CINQ FM

1 0 2, 3

RADIO CENTRE VILLE

SAINT-LOUIS
INC.

5212 boul. St-Laurent, Montréal H2T 1S1
Tél.: (514) 495-2597 Téléc.: (514) 495-2429

LA RADIO
COMMUNAUTAIRE
ET
MULTILINGUE
DE MONTRÉAL

PROGRAMMATION

LUNDI AU VENDREDI DE 6H00 À 17H30
PROGRAMMATION FRANCOPHONE
LUNDI AU VENDREDI DE 17H30 À 19H30
PROGRAMMATION PORTUGAISE
LUNDI AU VENDREDI DE 19H30 À 21H00
PROGRAMMATION HELLENIQUE
MARDI AU VENDREDI DE 21H00 À 22H30
PROGRAMMATION HISPANOPHONE
LUNDI DE 21H00 À 23H30
PROGRAMMATION HISPANOPHONE
MARDI AU JEUDI DE 22H30 À 23H30
PROGRAMMATION CHINOISE
LUNDI AU JEUDI DE 23H30 À 2H00
PROGRAMMATION FRANCOPHONE
DU VENDREDI À 22H30 AU SAMEDI À 16H00
PROGRAMMATION ANGLOPHONE
SAMEDI DE 16H00 À 19H00
PROGRAMMATION CRÉOLE
SAMEDI DE 19H00 À 21H00
PROGRAMMATION HELLENIQUE
SAMEDI DE 21H00 À 23H00
PROGRAMMATION HISPANOPHONE
SAMEDI DE 23H00 À 6H00
PROGRAMMATION FRANCOPHONE
DIMANCHE DE 6H00 À 10H00
PROGRAMMATION CHINOISE
DIMANCHE DE 10H00 À 13H00
PROGRAMMATION HISPANOPHONE
DIMANCHE DE 13H00 À 16H00
PROGRAMMATION HELLENIQUE
DIMANCHE DE 16H00 À 19H00
PROGRAMMATION PORTUGAISE
DIMANCHE DE 19H00 À 22H00
PROGRAMMATION CRÉOLE
DIMANCHE DE 22H00 À 2H00
PROGRAMMATION FRANCOPHONE
DIMANCHE DE 2H00 À 6H00
PROGRAMMATION HELLENIQUE

Un événement à ne pas manquer!

Dimanche, le 25 septembre,
c'est le VELO AUDAX 100 et 200 km
Inscription finale: 16 septembre
Aventures douces Plein air (514) 336-9320



LE VALET D'COEUR

Plus qu'une
boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970

LE VÉLOCISTE

Bouchard Y services (depuis 1936)

LEADER • MINELLI • MIYATA • NORCO • RALEIGH • SPECIALIZED

Réparation rapide de toutes marques...
Aussi: service d'aiguillage



6662 Papineau, St-Zotique

727-7171



SPORT PLUS
Boutique

le
RÉCYCLEUR

VÉLOS
neufs et d'occasion

look

MINELLI

LEADER

PROCYCLE

PEUGEOT expert

DBS
Le cadre d'or

523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal

UNE BICYCLETTE DE RENOMMÉE MONDIALE



VISITEZ VOTRE
DÉTAILLANT POUR
VOIR NOTRE
SÉLECTION DE
BICYCLETES
JUVENILES, DE
RANDONNÉE,
HYBRIDES ET DE
MONTAGNE.

FABRIQUÉ AU
CANADA

Raleigh Industries of Canada Limited
Les Industries Raleigh du Canada Ltée
5480, Boul. Industriel (CP 640) Waterloo, P.Q. JOE 2N0
Tél: (514) 539-2455 Fax: 1-514-539-2598

SAC A VELO

NOUVEAU



PROTECTION
COMPLETE
POUR VELO

EN HIVER, que vous le déposiez dans le garage, sur le balcon, dans votre appartement ou simplement à l'extérieur, le SAC A VELO le couvre entièrement et le protège contre la rouille et la poussière. Au printemps, vous le retrouverez comme vous le laissez en automne.
Economisez effort et argent!

934-2139

Prix en gros
disponible

\$12.99 + tps

QUELLE EST LA PLACE DES CYCLISTES DANS LA CAMPAGNE ÉLECTORALE?

Jean-Pierre Bonenfant

Beaucoup de questions seront posées à nos élus d'ici le 12 septembre. Habituellement la question vélo est la grande oubliée des débats. Nous voulons, par la présente, lui redonner son statut de véhicule écologique contemporain dans la présente campagne électorale. Pour cela, nous avons consulté les principaux programmes du PLQ, du PQ et du NPD.

LE PROGRAMME DES PARTIS EN MATIÈRE DE TRANSPORT...

PLQ • Ahurissant! Rien, absolument rien, le mot vélo ou bicyclette semble ne pas faire partie du vocabulaire du document d'orientation politique. On y parle beaucoup d'emploi, de gestion, mais pas un traître mot de pistes cyclables ou d'engagement envers ce mode de transport.

Le document fait piètre figure dans le domaine des idées et met tous ses oeufs dans le même panier, soit celui de l'emploi. A court terme, très peu de possibilité d'avancement pour la cause vélo.

PQ • Au chapitre des intentions contenues dans le programme du parti, on peut dire qu'en matière de transport à bicyclette, c'est bien étoffé. On parle de transport de façon à utiliser la ressource en intermodalité avec les autres moyens plus écologiques (transport en commun, métro, trains de banlieue, covoiturage et pistes cyclables). De plus on veut prendre des mesures pour limiter l'accès des automobilistes au centre-ville de Montréal. Ce qui n'est pas pour déplaire aux nombreux cyclistes en ville!

«La bicyclette est pour plusieurs une forme privilégiée de détente et de tourisme, et même, pour certains, un mode de vie», peut-on lire à la page 113, alinéa 2.3.

NPD-Québec • L'ensemble du programme est riche en idées novatrices et accorde une place de choix à une meilleure utilisation des transports. «L'étalement urbain continue d'être favorisé par les politiques d'aménagement du territoire élaborées en fonction de l'intérêt des promoteurs immobiliers et industriels. On limite aussi le développement du transport en commun par l'augmentation des tarifs, encourageant ainsi l'usage croissant de l'auto.

Aussi, nous proposons une politique intégrée du transport et des infrastructures publiques qui harmonise l'usage de l'auto, du vélo et des transports en commun et qui entend revitaliser les chemins de fer et les voies d'eau sur notre territoire.» (p.16, programme 1994. *Un Québec pour tout le monde*, NPDQ)

Avant d'aller sous presse, nous n'avons pu recevoir les programmes

du Parti de l'action démocratique et du Parti Vert. Nous nous en excusons.

CE QU'IL NE FAUDRAIT PAS OUBLIER!

Qui ne se souvient des remous que la réforme Ryan avait provoqués en 1991-1992. Cette saga politique visait le désengagement du gouvernement dans le transport en commun et refilait la facture aux municipalités, donc en bout de ligne aux citoyens par une hausse de leurs taxes foncières. Malgré le tollé de protestations venant des maires, des syndicats, des organismes communautaires tels Transport 2000 et le M&B, et du simple citoyen, rien n'y fit. Le ministre Ryan a fait son devoir dans ce dossier. Malgré quelques aspects positifs, comme des tentatives de contrôle de la dégradation des routes par certaines municipalités, cette réforme sert de référence quand on parle de détérioration du transport en commun. La pire décision en matière de transport selon moi.

LES REVENDICATIONS DU M&B DANS LA CAMPAGNE

Nous demandons aux instances politiques: des pistes cyclables le long des voies de chemin de fer, la création d'une enveloppe monétaire pour aider les municipalités à créer de nouvelles pistes cyclables intermodales (reliées au métro et aux trains de banlieue), ainsi qu'un meilleur accès des vélos aux trains de banlieue avec l'installation d'équipements requis pour la sécurité des passagers.

Une politique de stationnement dans tous les édifices provinciaux et l'utilisation de messagers à vélo pour

le transport du courrier externe. De nouveaux stationnements vélos pour les commerces qui ne sont pas situés sur des rues commerciales et dont les propriétaires en font la demande.

Une politique de prévention à l'égard des automobilistes, les prévenant du danger à ouvrir une portière sans prendre le temps de s'assurer qu'il n'y a aucun danger.

La mise sur pied de cours de conduite-vélo pour les enfants, comprenant tous les aspects de la sécurité et du civisme.

Qu'un volet sécurité à vélo soit inclus dans les cours de conduite au-

tomobile et que des questions soient posées à l'examen au moment d'obtenir le permis de conduire.

CONCLUSION

Il faudra être vigilant en ce qui concerne les acquis. Les infrastructures automobiles semblent nourrir le message politique présentement et, depuis belle lurette, les aménagements cyclistes avancent à pas de tortue. Espérons que le laxisme des gouvernements des dernières années fera place, dans les dossiers en attente, à un renouveau qui permettra au vélo d'être à sa place partout!



• BAR DANSANT, 4483 Saint-Laurent 845-8443 •



le touchésol

- Vitamines
- Mets cuisinés
- Produits en vrac
- Suppléments alimentaires
- Remèdes homéopathiques
- Produits naturels de soins du corps

1251, rue Beaubien est (angle de Normandville)
Montréal, H2S 1V1 • Téléphone : (514) 274-3629

La planète a besoin de cyclistes, Le Monde à Bicyclette a

ÊTRE MEMBRE DU MONDE À BICYCLETTE, C'EST:

- Un abonnement d'un an au journal (4 numéros)
- Des rabais sur des livres, cours de mécanique, calendriers, tee-shirts, cartes postales, etc.
- Participer aux assemblées générales ou aux différents comités.



nom: _____
 adresse: _____
 ville: _____
 code postal: _____ Tél.: _____

- 10 \$ revenus modestes
- 20 \$ cotisation de base
- 30 \$ soutien
- Je désire un reçu pour fins d'impôt. (30 \$ ou plus)
Faites votre chèque au nom de: «La Société d'éducation pour le cyclisme à Montréal».



Le Monde à Bicyclette
 C.P. 1242, Succ. La Cité
 Montréal (Québec)
 H2W 2R3



ÊTRE MEMBRE DU MONDE À BICYCLETTE, C'EST AUSSI:

Donner son appui à un organisme qui, depuis 1975, milite pour donner aux cyclistes leur juste place en ville par rapport à l'automobile privée.

Pensons, par exemple, au *Chaînon manquant*, le lien sécuritaire que les cyclistes ont acquis entre l'Île Notre-Dame et la Rive-Sud, ou au *Chaînon Champlain*, la piste cyclable entre l'Île des Soeurs et Montréal, ou au développement du stationnement sur les rues

commerciales et à la loi sur le stationnement dans les édifices publics, ou à l'accès aux trains de banlieue, ou... Mais il reste encore beaucoup à faire.



Le Monde à Bicyclette.

Le Monde à Bicyclette a

besoin de vous. Devenez membre

LA STCUM SE MONTRE PLUS TENDRE ENVERS LES CYCLISTES

Contrairement aux précédentes affiches de la STCUM qui semblaient interdire l'accès des vélos au métro, les nouvelles affiches sont beaucoup plus accueillantes pour les cyclistes. Attention: la STCUM souhaite maintenant qu'on utilise le wagon de tête du métro pour transporter nos vélos! Le Monde à Bicyclette est heureux que la STCUM ait adopté ses suggestions aussi promptement.

Vélo, métro, unis contre l'auto!

DES JOURNÉES DE GRAND AIR

Venez marcher avec nous

VOYAGES

Parc Acadia et Nouvelle-Écosse,
Terre-Neuve et Côte-Nord,
Californie, Grand Canyon,
Autriche, Tour du Mont-Blanc,
Népal, Rocheuses,
Terre de Baffin

RANDONNÉES EN MONTAGNE

Sorties d'une journée et de week-end

MARCHES TOURISTIQUES

Découvrez les plus belles
régions du Québec,
de l'Ontario et des États-Unis

MARCHES DE VILLE

Mont-Royal,
Île Sainte-Hélène,
Île de la Visitation

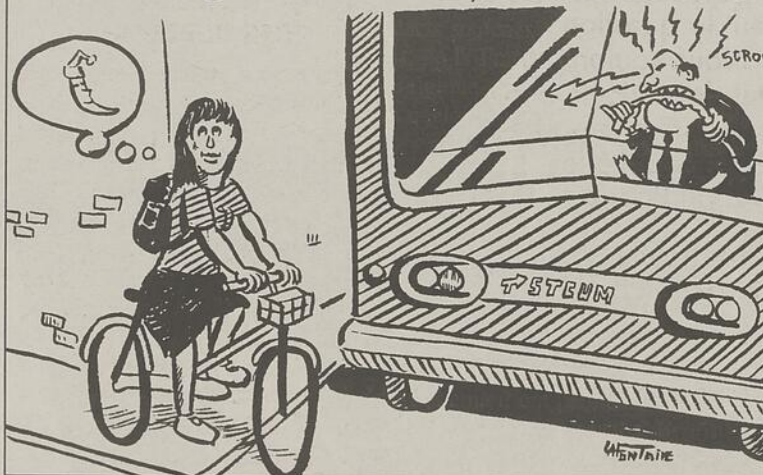
Demandez notre programme
(514) 278-3577

RANDONNÉES
PLEIN AIR

Courtoisie cycliste

De plus en plus, les cyclistes sont À LEUR PLACE dans la rue

La loi des grands nombres, cela va de soi!



Un message du **Monde à Bicyclette** 844-2713

Café MÉLIÈS

Le café du
CINÉMA
PARALLÈLE

3682, BOUL. ST-LAURENT,
MONTRÉAL

Amélioration naturelle de la vision

Améliorer votre vision
en 8 semaines
par une trousse
consistant de
six cassettes
et un livre



Information:
Robert Silverman
tél: 849-5596



VENTE ET
RÉPARATION DE VÉLO,
ACCESSOIRES,
ENTREPOSAGE,
COURS DE MÉCANIQUE

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER



5\$ de réduction sur l'entreposage avec
mise au point

SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR.

VENTE ET RÉPARATION
DE BICYCLETTES

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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



LA PORTE
À BICYCLETTE

Simon Roy Prop.

VENTE
SERVICE
RÉPARATION

Le spécialiste en cyclotourisme

4308, HÔTEL DE VILLE
MTL., Qc. H2W 2H4

Tél.: 849-7954

ACTION
VELO
PLUS

Le Commensal

GASTRONOMIE VÉGÉTARIENNE

Un choix qui change le monde!

- santé
- environnement
- respect des animaux

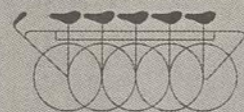
5 RESTAURANTS
2115 St-Denis, Mtl.
1204 McGill College, Mtl.
3715 Queen-Mary, Mtl.
360 Sicard, Ste-Thérèse.
860 St-Jean, Québec.

POUR EMPORTER
La Boulange
5043 St-Denis, Mtl.
(Traiteur 843-7741)
La Réserve
400 Sherbrooke E., Mtl.
845-0248



LE MONDE À BICYCLETTE
 C.P. 1242, SUCC. LA CITÉ
 MONTRÉAL (QUÉBEC)
 H2W 2R3

Le Monde à Bicyclette



Plus qu'un sport,
 un transport!

75\$.
 Un cadenas
 dur à battre.
 Surtout pour
 les voleurs.

Si vous tenez à faire la vie dure aux voleurs de vélo, vous n'avez qu'à acheter un cadenas en acier extrêmement dur: le nouveau EV2000. Il est fabriqué avec du Kryptonium^{MC}, un alliage d'acier breveté conçu et testé pour résister aux assauts des voleurs utilisant des cisailles de 42 po ou des scies à métaux. Il reste toutefois assez souple pour compromettre les tentatives d'effraction à l'aide de pinces-moineaux et de marteaux. Avec son cylindre d'acier renforcé, sa serrure personnalisée et sa courte barre transversale, il assure un maximum de protection. De plus, il est protégé par une garantie antivol de 1000\$. Alors, si vous trouvez que 75\$ c'est trop pour un cadenas de vélo, même le plus dur au monde, imaginez un instant tout ce qu'il vous fait épargner. **Le cadenas de vélo de 1/2 po le plus fort au monde!**

578%
 meilleur

48%
 meilleur

33%
 meilleur

Sciage

Traction

Torsion

Lors de tests effectués sur les cadenas de bicyclettes en U d'un diamètre de 1/2 po, les cadenas de la série Evolution 2000^{MC} se sont avérés beaucoup plus résistants aux techniques usuelles d'effraction. Les résultats de ces tests sont disponibles sur demande.

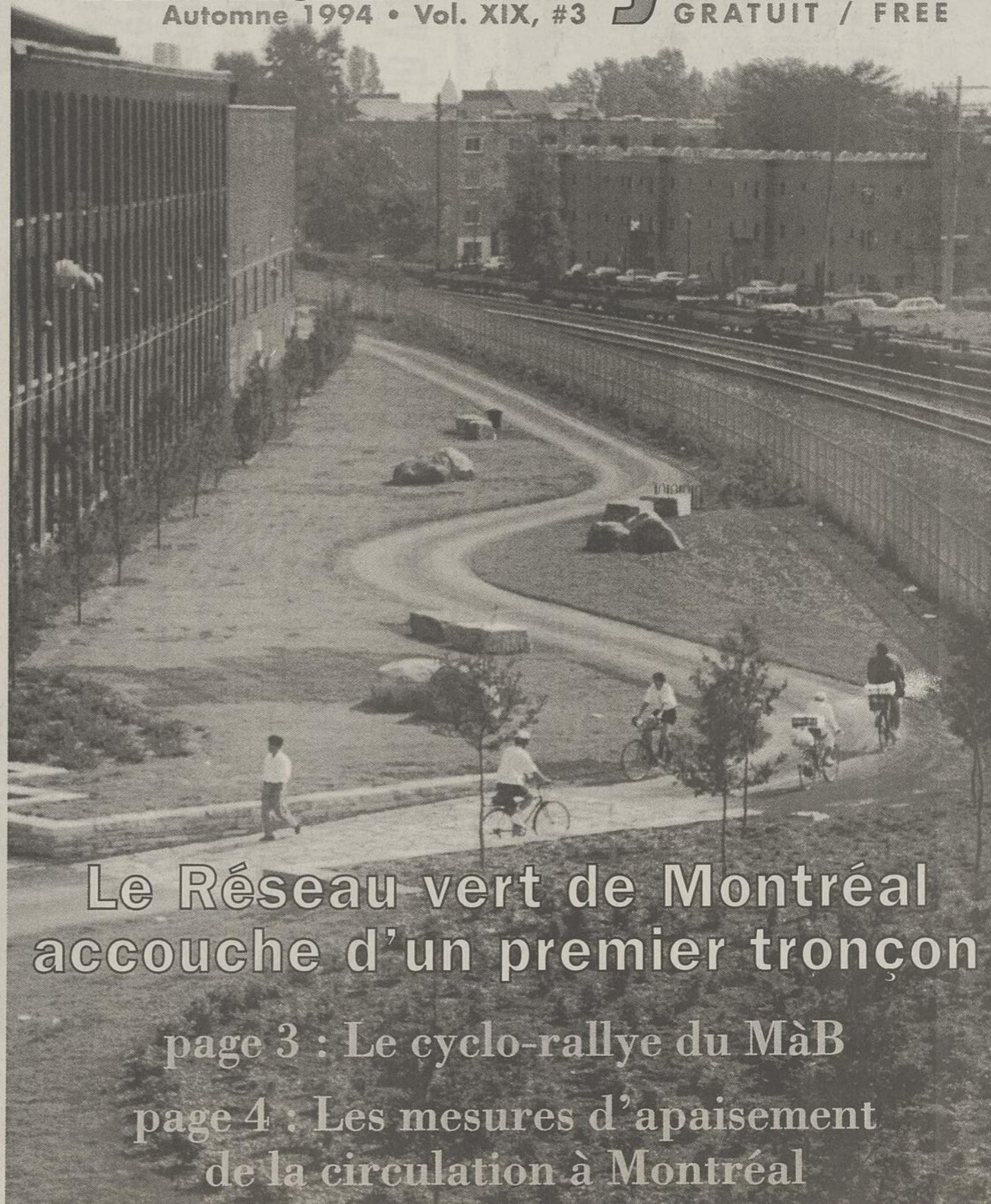
KRYPTONITE[®]
 EVOLUTION 2000[™]

Distribué exclusivement par Outdoor Gear Canada,
 2708, rue Diab, Saint-Laurent (Québec) H4S 1E8.

*Le prix du cadenas EV2000 peut varier selon le modèle.

Le Monde à Bicyclette

Automne 1994 • Vol. XIX, #3 GRATUIT / FREE



Le Réseau vert de Montréal
 accouche d'un premier tronçon

page 3 : Le cyclo-rallye du M à B

page 4 : Les mesures d'apaisement
 de la circulation à Montréal

3383 con