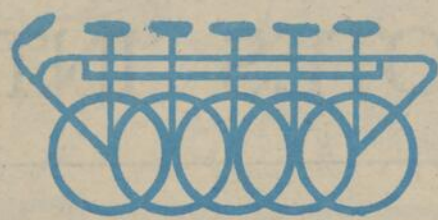


Vers une ville nouvelle



VOL.5 NO.6

JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE

ETE 1980

WESTMOUNT S-C-R-A-P-S Bike Path !!

In the development of Montreal the poorer formerly autonomous cities were annexed to Montreal while the wealthier ones remained independent. Thus Maisonneuve, St. Henri and St. Louis were incorporated into an expanding Montreal, whereas, Hampstead, Outremont and Westmount remained autonomous communities with their own mayors, city councillors, and services. Wealth, not geography, was the decisive variable. Two of the wealthiest independent cities, Outremont and Westmount, particularly the latter, lie in the heart of Montreal.

Westmount is a rich community: the richest in Quebec. It extends from the summit of the West side of Mount Royal to the C.P.R. tracks and from Atwater to Victoria. It straddles Sherbrooke Street which divides lower Westmount from Upper Westmount.

The people who live North of Sherbrooke are wealthy for their single family houses, separated from their neighbours by spacious lawns, are valued at more than \$100,000 each. South of Sherbrooke, in lower Westmount, one finds houses considerably more modest, luxury apartment buildings and moderately priced apartment houses.

Superficially, Westmount's city government is democratic. City Council meetings are held the first Monday of every month. Residents can and do ask questions at the end of every council meeting and Mayor McCallum answers all questions. The agenda is easily available to everyone. Council decisions, citizens questions and the Mayor's answers are systematically reported in the weekly Westmount Examiner.

This « open city hall » is in marked contrast to council meetings in Montreal. Montreal city council meetings resemble more the court of Louis XIV than the city council of a modern western city. Agendas cost \$6 and you have to know at which corner of City Hall where they can be bought. Mayor Drapeau sits on a « throne » high above the city councillors. The visitors gallery which seats no more than 40 people is so far away from the « deliberations » that you have to strain to follow what is happening. Citizens have no opportunity to ask questions. The mayor, at his discretion, answers one or two questions from

Continued on page 11

SUMMARY

- 1 Westmount scraps bike path !!
- 2 International Notes
- 10 Velorution - Vancouver Version
- 11 Transportation - the urban bicyclist and the environment

L'AXE NORD-SUD,

Drapeau dit NON aux subventions de Tardif

À la fin du mois de juin, le ministre des affaires municipales, M. Guy Tardif, a dévoilé son projet d'aménagement de pistes cyclables à Montréal, lors d'une conférence de presse à laquelle assistaient le M&B, Vélo-Québec et les maires des différentes municipalités qui entourent l'île de Montréal. Subventionné à 66 % par un programme provincial d'amélioration des équipements communautaires urbains, le reste devant être déboursé par les municipalités, ce projet vise à ceinturer l'île de Montréal et l'île Bizard d'une piste réservée aux cyclistes. Tardif a de plus annoncé qu'il était prêt à fournir \$ 300 000 pour la réalisation de deux axes Nord-Sud. Le 1er longerait la ligne de métro no 2 et rejoindrait au Nord la piste du boul. Gouin et au Sud la piste du port de Montréal. Le 2ème suivrait la montée St-Jean. Au total ce projet d'aménagement de 140 km de pistes coûtera autour de \$2.3 millions desquels \$1.5 million proviendra du ministère des affaires municipales. Tardif a enfin souligné qu'il voulait intégrer trois pistes déjà existantes au projet (celle du boul. Gouin, de Bellerive et du canal Lachine) et qu'au Nord la piste devrait lier quatre parcs provinciaux: le boisé de la Réparation, l'île de la Visitation, le boisé de Liesse, la forêt Saraguay.

Cette subvention est d'autant plus la bienvenue que le nouveau ministre des Transports, Denis De Belleval, a par après annoncé qu'il coupait de moitié la subvention annuelle que son prédécesseur, Lucien Lessard, accordait à la réalisation des aménagements cyclables. De Belleval ne consacre qu'un demi million cette année alors que son prédécesseur avait accordé plus d'un million pour chacune des années précédentes. Il est clair que l'importance des subventions est inversement proportionnelle à celle de la bicyclette dans le transport. En effet, cette année, il y a plus d'un million et demi de cyclistes dans la seule région montréalaise et plus de trois millions au Québec où la moitié des ménages ont au moins une bicyclette.

Notre nouveau ministre des Transports recule. Etrange coïncidence, c'est le même ministre qui reste immobile devant les camionneurs et les chauffeurs de taxis.

Pour revenir au projet de Tardif, on devra noter deux caractéristiques importantes. D'une part le soin de la planification et de la construction de la piste a été confié à chacune des municipalités qui sont par ailleurs libres d'accepter ou de refuser le projet puisqu'elles ont juridiction sur l'espace urbain. A ce propos, il faut souligner que lors de la conférence de presse la plupart des maires semblaient d'ores et déjà prêts à embarquer dans le projet; les maires Ryan de Montréal Nord et Vanier de Pointe-aux-Trembles ont déjà annoncé publiquement qu'ils avaient accepté mais dans quelques municipalités, les citoyens devront se rendre aux assemblées municipales pour brasser ceux qui y ont le cul trop bien assis. La ville de Montréal en est un parfait exemple. D'autre part cette dernière ayant déjà à quelques reprises refusé d'aménager l'axe Nord-



Photo: Bernard Jeay

Sud même avec la subvention du ministère, le projet est réduit en aménagement de pistes pour le loisir. Soulignons-le tout de suite, le problème c'est pas Tardif mais bien le duo Drapeau-Lamarre.

Le vélo n'est pas un instrument de loisir, c'est un moyen de transport. A ce titre il est primordial, c'est du moins le strict minimum, que les cyclistes puissent se rendre et revenir du centre ville en dehors du champ de bataille des automobiles -plus de 20 % du volume de la circulation urbaine se fait en direction ou en provenance du centre ville. Le minimum est une rue qui traverse la ville du Nord au Sud et une autre de l'Est à l'Ouest en longeant les lignes de métro. Tardif l'a compris. Il annonçait même au début de juillet qu'il subventionnerait un tronçon de bande cyclable sur le boul. De Maisonneuve à l'ouest de Décarie.

Il n'est pas impossible que des cyclistes organisent plus systématiquement la prise de la rue Drolet en y effectuant eux-mêmes les travaux d'aménagement. C'est d'ailleurs ce qu'une trentaine d'entre eux ont commencé à faire au début du mois de juin sur la rue Drolet entre les rues Roy et Rachel, et qui pourrait bien se poursuivre au mois d'août.

La décision de Tardif d'accorder \$300,000 pour l'axe Nord-Sud n'est sûrement pas sans rapport avec l'action de ces cyclistes. C'est une victoire mais il en reste une autre à gagner contre Drapeau. A Ottawa, où soixante milles de pistes servent justement d'axes Nord-Sud et Est-Ouest, le Gouvernement Régional d'Ottawa-Carleton invite depuis longtemps les cyclistes à siéger au comité des pistes cyclables et organise en plus des réunions publiques de cyclistes. A Montréal la consultation, la participation ça n'existe pas. Il reste une solution: si on le veut l'axe Nord-Sud, faudra le prendre.

Dans la nuit du 23 au 24 juillet, un autre groupe de cyclistes a peinturé la rue St-Denis et les abords de l'Hotel de Ville. A une trentaine d'endroits différents ils ont écrit « ON VEUT DES PISTES CYCLABLES ». A minuit et demi, deux d'entre eux se-faisaient arrêter et accuser de méfait à la voie publique. Au moment de l'arrestation, les gens qui se trouvaient sur la rue St-Denis ont tenté de défendre les cyclistes face aux policiers. Cette manifestation de solidarité a clairement démontré que les citoyens préfèrent de beaucoup l'aménagement d'une piste cyclable ou d'un mail piétonnier sur la

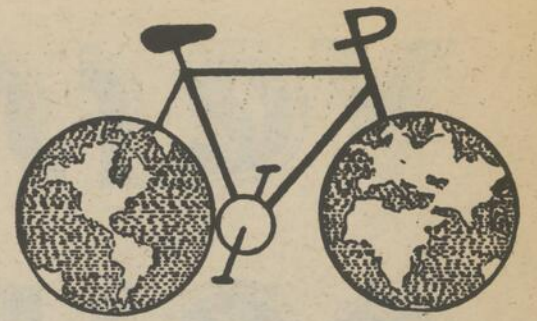
Suite à la page 3

SOMMAIRE

- 1 Drapeau dit non aux subventions de Tardif
- 3 Vol à p'édalage
- 6 A l'assaut des ponts interdits
- 7 Calendrier des événements
- 8-9 Cyclo-féminisme
- 14 Les autochtones et nous vivre ensemble

INTERNATIONAL NOTES

NOTES INTERNATIONALES



Seattle installs front end bicycle racks on buses

Since September 1979 buses heading into Seattle have been equipped with front end bicycle racks. Each rack accepts 2 bicycles. They replaced rear end racks which were removed because children sometimes used them to hitch a free ride. The front end ones overcome this limitation.

A brochure distributed throughout Seattle by Seattle Transit says: « Bicycling and bus riding are two energy-efficient ways to get around. Now you can ride your bike to any one of 23 loading (and unloading) points and give it a ride on the bus ».

Fifteen buses entering Seattle from the suburbs carry bicycles. Selected bike stops, spaced a mile apart, or, one in five stops, load and unload the bicyclists.

The bicycle racks were designed and constructed by Seattle Metro, the C.T.C.U.M. of Seattle. Each cost \$200.00

These racks permit cyclists to combine using the public transport with bicycling on any given journey. The rack is an example of soft, convivial and ecological technology and permits daily door to door bicycle transport for long distances. The racks help overcome the limitations of both buses and bicycles: the buses inflexible routes and the bicycles limitation for covering long distances in little time. They are truly an « ideal marriage ».

It is imperative that all urban transit systems be equipped with these racks. Demand that the CTCUM and the transport commissions of Laval and Longueuil install them immediately on their longer runs.

As the Quebec Ministry of Transport purchases the buses for public transport commissions in the province, we have written to him about the need for installing these racks. He has not yet replied.

Bob Silverman

Bicyclists continue to advance in New York

MAYOR DUE TO CURTAIL DRIVER-ONLY CARS READS THE HEADLINE of the July 3rd edition of the New York Times. Yes, henceforth to cross the East River into Manhattan 2 people will have to be in the car. Parking below 61st street in Manhattan is to be restricted to those with special plates. Further measures planned include the «... expansion of bus and bicycle lanes and widening of sidewalks to reduce street areas available to private cars, and more action by city-franchised towing companies that remove illegally parked cars».

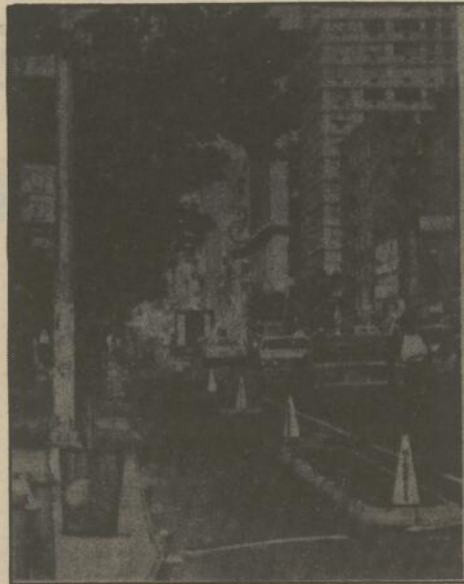
«The program represents a substantial shift to a new philosophy of traffic engineering in New York—that the function of streets and highways should be to move people, not automobiles.»

«We are making a serious effort to manage street space in Manhattan in a different way», said David Gurin, deputy commissioner for planning of the New York City Department of Transportation. «But there is an accumulated inheritance over decades of traffic engineers trying to make more room for more cars.»

«...The ultimate solution is to reduce the number of cars. Anything intensifying the perception that taking cars into Manhattan is more difficult is good.»

Vers une ville nouvelle correspondent John Benfatti reports a major improvement in the Manhattan bicycle paths. New York already has bicycle paths in Central Manhattan running along 6th and 5th avenues and along Broadway, from 8th to 59th Street (Central Park). However, significant as these bicycle paths were, they were not totally satisfactory as cars and taxis would sometimes double park in them and taxis would occasionally enter them to pick up a fare. There were accidents.

Shortly after New York's transit strike in which the bicycle saved the city from



chaos and in which 250,000 people commuted to work per day, a tiny part of the Broadway Bicycle path was improved. For three blocks the path area was widened to 12 feet and a two feet permanent cement protector was installed to physically shield the bicyclists.

These protected 12 foot paths are now being built on 6th and 7th avenues from 59th Street to 8th Street.

Improvements are reported on the bridge and parking fronts also. In the last few years there has been many muggings on the sidewalks of the Brooklyn Bridge. Naturally, this threat has prevented many potential bicycle crossings. As a result of pressure from Transportation Alternative, a New York bicycling advocacy organization, sister group in New York to Le Monde à Bicyclette, 2 policeman are now stationed on the bridge. The unpleasant series of steps are being rounded over to facilitate bicycle crossings.

Rockefeller Center in central Manhattan, one of the world's biggest and the most « prestigious » office building complexes is installing 200 bicycle parking places: 100 in a big guarded room and 100 outside where the bicycles will be protected by coin operated Rack 111's (American version of the Velogarde) plus a guard to prevent theft of bicycle components and vandalism. The parking fee in the « inner room » will be 50 cents a day or \$10.00 a month less than half the public transit fares for daily commuting. The Rockefeller Center action will certainly lead to other major Manhattan buildings imitating this excellent initiative.

When will Montreal cyclists read an announcement that Mayor Drapeau had planned 10 feet cement protected bicycle paths along Sherbrooke and St-Catherine streets and that Place Ville Marie was about to provide a room for bicycle parking for employees of its tenants?

Bob Silverman

Cyclo-Thérapie

Birmingham, Alabama

« Certains des patients qui viennent me consulter n'ont aucun problème physique, mais ils souffrent d'un malaise général ou de dépression et d'un manque de vitalité. Si la situation le justifie, j'indique la bicyclette comme traitement. Et je leur dis d'en faire chaque jour.

Invariablement, ils reviennent me voir au bout de plusieurs semaines ou plusieurs mois-souvent à bicyclette- et les bonnes nouvelles se lisent sur leur visage.

Quelle surprise! Ils ne souffrent plus d'une peur bleue et ils se sentent mieux dans leur peau de nouveau. Si vous le désirez, la bicyclette jouera exactement le rôle que le docteur lui a attribué.

Et bien sûr, je suis ma propre ordonnance au rythme d'au moins 10 milles par jour. J'ai plus de 65 ans maintenant, et je suis près de la retraite, mais je viens juste de commencer à faire de la bicyclette. »

Miami, Floride

Faire de la bicyclette correspond à plusieurs motivations profondément ancrées. La plus importante est le désir de retourner à nos émotions primaires. Les gens aujourd'hui deviennent de plus en plus désenchantés et frustrés par la vie du XXe siècle qui n'est que bousculade et activité incessante. Ils ont envie de revenir aux temps où la vie était plus simple ou du moins à un mode de vie plus simple- où la vie était moins trépidante, moins compliquée. La bicyclette joue un rôle très important dans la satisfaction de nos désirs. « La bicyclette nous ramène au temps de nos enfances respectives. L'enfance était pour la plupart d'entre nous une période où nous étions plus ou moins libres de vivre nos fantasmes d'une façon que l'on disait enfantine.

Au fur et à mesure que nous devenons des adultes nos parents et même hélas ceux de notre génération découragent et répriment des agissements fantaisistes.

L'acte relativement simple de faire de la bicyclette (et sa grande simplicité est la clef) nous aide à retrouver le contact avec les pulsions et les sentiments de notre enfance qui, bien qu'ils soient étouffés par notre mode de vie d'adultes, n'en fait pas moins partie de nous-mêmes et serait toujours une réalité de notre vie intérieure.

Bicycler nous sert alors à rétablir un contact vital avec nos propres émotions les plus profondes. Par ce fait, c'est une des thérapies à long terme les plus efficaces de l'existence. Et comme les thérapies qui sont vraiment les plus efficaces, la bicyclette a toujours été là. En fait, elle devance Freud lui-même qui, en passant était un cycliste.

Les deux opinions citées viennent d'un psychiatre et d'un médecin et sont tirées de la revue « Bicycling » de juin, 1980.



Photo: Pia Luppino Doss

Une vie communautaire au coeur du quartier St-Louis?

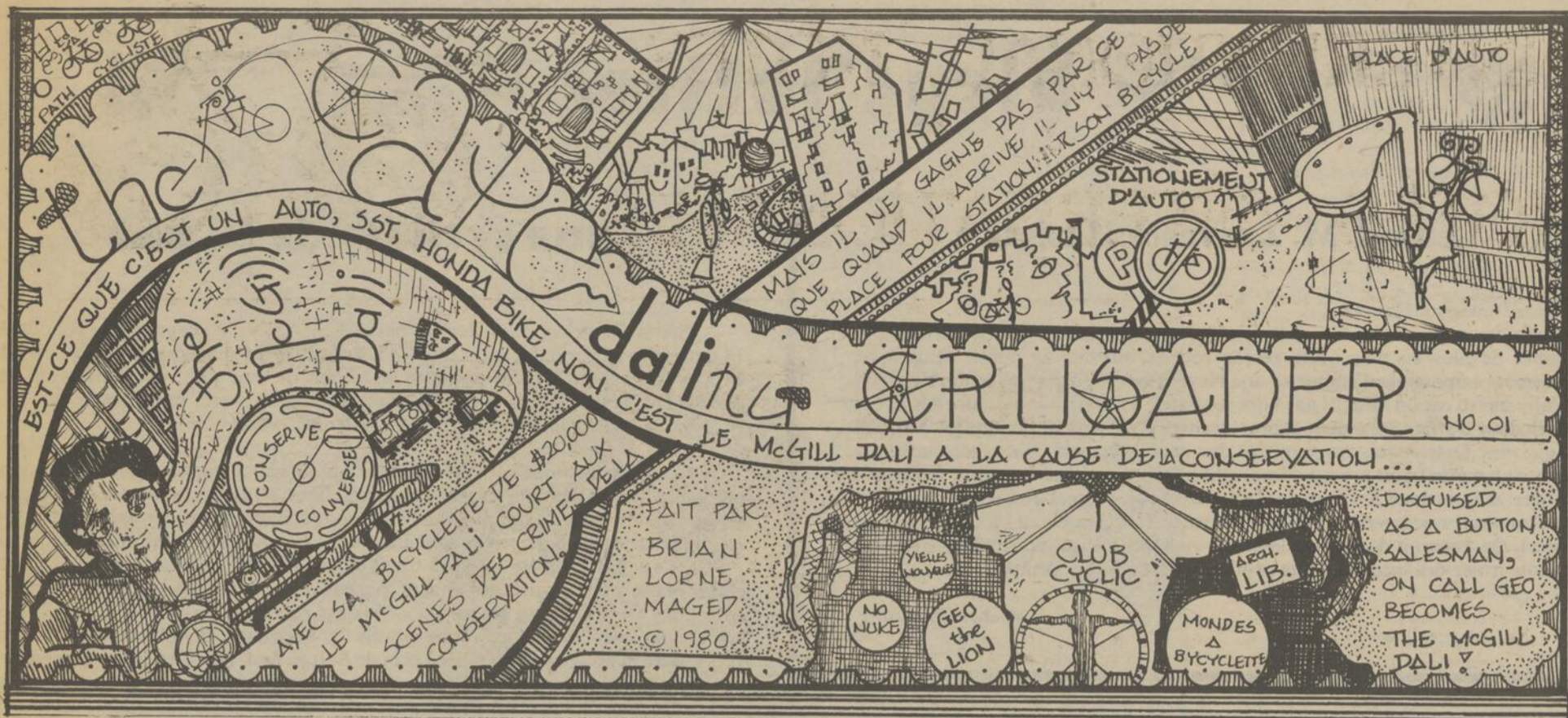
Une nourriture naturelle vitale?

Une maison de plantes et de fleurs. Votre autonomie

sera préservée dans un climat favorable à l'épanouissement ...

Moins de 100 dollars par mois. Tél.: 844-9645

3705 Drolet. Métro Sherbrooke près du Carré St-Louis.



Drapeau dit non

(SUITE DE LA PAGE 1)

rue St-Denis au projet d'installation de parcomètres suggéré par l'association des marchands de cette rue. Le comble de l'histoire : à 9 heures AM le 24 juillet, les inscriptions des cyclistes avaient disparu. Jamais la ville de Montréal a procédé aussi rapidement pour effacer les oeuvres des cyclistes. Prendre la rue St-Denis, faut bien le croire, c'est s'attaquer à un point sensible de la ville, un point trop près du pouvoir.

Au moment où j'écris ces lignes un informateur m'apprend qu'un autre groupe de cyclistes se prépare à poursuivre vers le Nord et le Sud la piste entreprise au mois de juin sur la rue Drolet. C'est donc dire qu'au moment où vous lisez ces lignes, le tronçon entre la rue Laurier et le carré St-Louis est probablement terminé. Reste à chasser les automobilistes qui n'habitent pas sur cette rue en occupant le maximum d'espace sur la chaussée.

Le cas de Montréal n'est pas unique. Les aménagements cyclables qui existent ici et dans d'autres pays sont souvent l'oeuvre des cyclistes eux-mêmes. A Trois-Rivières, New-York, Bristol et Bath en Angleterre et de nombreuses autres villes dans le monde, les cyclistes ont dû utiliser les moyens du bord pour construire leurs pistes. Pourquoi? Parce que le vélo n'est pas reconnu comme moyen de transport, parce qu'on refuse de lui construire quelq'infrastructure que ce soit à titre de moyen de transport. A Montréal c'est pire, on poursuit en cour ceux qui les construisent.

Se déplacer est un droit fondamental. C'est le droit de participer à la vie sociale,

de se rendre à son travail, à l'école. Le transport est une fonction sociale mais il s'est développé de façon à forcer les individus à acheter des voitures et à accroître les inégalités entre les classes sociales face à l'espace. La destruction des transports en commun et l'organisation de l'espace en fonction de l'automobile ont longtemps servi la cause des classes dominantes. Encourager la bicyclette signifie le renversement de cette inégalité face à l'espace. A Montréal la moitié des déplacements en automobile peuvent être effectués plus rapidement en bicyclette. Plus rapidement mais combien plus dangereusement.

Le facteur danger est la principale cause de l'utilisation restreinte du vélo actuellement. En le maintenant ainsi la ville de Montréal continue à défendre les intérêts de l'entreprise automobile. La ville de Montréal n'aime pas les enfants, les écoliers, les femmes, les travailleurs qui n'ont pas les moyens ou qui ne veulent pas de voitures. Elle joue la carte danger.

Une dernière remarque pour terminer : la solution de la question du transport c'est pas des pistes cyclables, la solution c'est pas d'autos. Les pistes ont l'inconvénient d'enfermer les cyclistes dans leurs couloirs comme les automobilistes sont enfermés dans leurs voitures. Le vélo c'est la seule façon de se déplacer librement tout en étant directement en contact avec l'environnement. Les pistes ne visent qu'à assurer une sécurité minimum à ceux qui le désirent et qui y ont droit.

Louis Piché

VOL À PÉDALAGE

En 1979, 8000 bicyclettes ont été déclarées volées à la police de la CUM. Si on rajoute à ce nombre les bicyclettes volées mais non déclarées on peut évaluer à plus de 25,000 le nombre total de bicyclettes volées dans la seule région de Montréal l'an passé. On estime de plus qu'à peine une bicyclette sur dix est retrouvée et que des bicyclettes retrouvées moins du tiers sont retournées à leurs propriétaires. Bref, dans le match de l'an passé le vol organisé a planté les cyclistes par un pointage de 25 à 2.

De l'ensemble des solutions généralement envisagées le stationnement sécuritaire est la seule qui soit intéressante. Evidemment les cyclistes peuvent s'acheter de bons cadenas pour une somme de \$23. à \$17. Citadel et Kryptonite sont, en passant, les meilleurs. Faute de mieux il faut admettre que c'est la meilleure solution actuellement. Le gros problème avec ces cadenas c'est que très peu d'endroits au centre ville sont appropriés pour les utiliser. S'ils ne veulent pas écorcher les arbres tout en les parasitant les cyclistes doivent accrocher leurs véhicules à des poubelles, des bouts de tuyau et des lampadaires où ils sont le plus souvent nuisibles aux piétons. D'autant plus nuisibles que la meilleure façon de ne pas se faire voler un vélo est de le mettre à la vue du plus grand nombre possible de piétons.

Les cyclistes peuvent aussi faire enregistrer leur vélo aux postes de police. Cette solution n'empêche pas le vol, elle permet d'avoir un peu plus de chances de retrouver le vélo une fois volé. On pourrait souligner à ce sujet que le service d'enregistrement remplirait mieux sa fonction s'il était centralisé pour l'ensemble de la province. Les systèmes d'enregistrement varient d'une ville à l'autre actuellement, et ne permettent qu'un contrôle sur le plan local. Peu importe : de toute façon l'enregistrement ça reste une pilule.

Il ne reste qu'une solution au problème de vol : les supports sécuritaires. Une solution peu coûteuse, qui prend peu d'espace, qui libère les arbres et qui ne nuit pas aux piétons. Il existe de plus des supports qui n'endommagent pas les vélos et tout particulièrement les roues. Ces supports sont munis en plus de différents dispositifs qui empêchent l'utilisation des « pinces monseigneurs » pour couper les cadenas. On peut en voir à l'Université de Montréal, à Vélo Québec, à Radio-Canada, à la Cordée, au Vélodrome et à trois stations de Métro (Pie IX, Cadillac et Beaugrand).

Tous ces endroits sont cependant loin du centre-ville où l'absence de supports

devient chronique. Ça ne peut plus durer. Vingt pour cent du total du volume de la circulation montréalaise se fait en direction ou en provenance du centre-ville. On peut y garer facilement une automobile et même si plus de dix vélos se garent dans l'espace d'une automobile on ne trouve aucune facilité. Les stationnements privés refusent même que les cyclistes y laissent leurs véhicules. La bicyclette n'offre aucun avantage lucratif à personne, c'est ça le gros problème. Les capitalistes ont avantage à la chasser du centre-ville. La seule façon de changer cette situation consiste à organiser une riposte. Si on veut des stationnements il faut lutter pour les obtenir.

C'est ce qu'ont fait les étudiants de l'Université de Montréal pendant près de deux ans pour enfin gagner. Deux assemblées, quelques centaines de tracts, quelques articles dans les journaux de l'Université, voilà les moyens très simples qu'ils ont utilisés pour montrer les contradictions les plus marquantes de l'Université face aux cyclistes : un garage étagé pour les autos et rien pour les cyclistes, un centre de recherche sur le transport et aucune planification pour les vélos sur le campus, des stationnements réservés aux administrateurs et aucun aménagement pour quelque cycliste que ce soit.

Les étudiants ont gagné : il y a maintenant près de deux cents supports sécuritaires sur le campus. Le service de l'équipement de l'Université a aussi annoncé que ce nombre serait augmenté annuellement pour répondre aux besoins des cyclistes dont le nombre peut facilement dépasser les cinq cents dans une même journée.

Il faut maintenant étendre l'expérience : les écoles, les Cegeps, les autres universités, les édifices publics et tout le centre-ville : magasins, lieux de travail et de loisir. Les cyclistes qui se rendent souvent à ces endroits peuvent exercer facilement des pressions pour exiger des supports : monter leurs vélos dans leurs bureaux, occuper les espaces de stationnement réservés aux administrateurs de ces édifices, bloquer des couloirs, etc...

Le début de la lutte au centre-ville, pourquoi ce ne serait pas vous qui y travaillez et qui vous faites voler vos béciks parce qu'il n'y a rien pour les protéger? Il vous manque d'idées pour faire avancer la lutte? Le Monde à Bicyclette se fera un honneur d'apporter ses suggestions, ses informations et ses quelques expériences de luttes. Le centre-ville nous appartient, il faut le transformer comme on le veut.

Louis Piché.



Photo: Bernard Jeay

bicyc'lettres

Lettre à M. Lawrence Hanigan

Monsieur Lawrence Hanigan,

J'écris au sujet de la bicyclette dans le métro. La bicyclette, avouons-le encombre de plus en plus notre réseau routier, surtout les ponts. Mais il est certainement impossible d'emporter une bicyclette à l'heure actuelle dans notre si populaire métro car on ne peut pas faire confiance à tous ces non-conformistes qui osent rivaliser d'efficacité avec tout notre transport déjà institutionnalisé. D'autant plus que des règlements, voire même des aménagements, pour accommoder la bicyclette au métro ferait preuve d'innovation trop gratuite. Un cycliste voyageant entre Berri et Longueuil pendant une heure creuse serait peut-être trop avantagé et révolutionnerait certainement notre conscience énergétique en ce qui a trait au transport. On pourrait démontrer le savoir-vivre des cyclistes trop responsables et sages pour créer des inconvénients profitables à de futurs dénigrateurs.

Michel Thibault



Anne Dandurand, 16 ans, Pâques 1979.

une cycliste de 16 ans

« (Selon des statistiques révélées par la R.A.A.Q.)... 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. »
Vers une ville nouvelle, vol. 5 n° 5 printemps 1980.

Voilà une statistique bien laconique et qui n'évoque pas toutes les dimensions humaines dont elle est porteuse. Pour nous, elle est largement évocatrice : elle nous dit que des dizaines de familles québécoises ont connu ce cauchemar, ce désarroi, cet immense chagrin de perdre un enfant dans les mêmes circonstances que nous.

Ca s'est passé à l'été 1979, le 6 juillet. Notre fille de 16 ans, Anne, cycliste enthousiaste depuis quelques années, partait d'Eastman, dès le matin avec deux amis pour une excursion autour du lac Memphrémagog. La journée était belle, les amis se plaisaient et le pique-nique près de l'abbaye Saint-Benoît était réussi. C'est vers quatre heures, sur la route 243 près de Bolton Sud, que la tragédie se produit : un « Econoline » dont le conducteur est dans un état d'ivresse avancé (220mg. d'alcool dans le sang aux tests d'ivressomètre passés 1.45 heure après l'accident), surgit à une vitesse excessive (le conducteur avoue 55 mi./heure) et frappe de plein front le dernier vélo de la file, celui d'Anne. Il n'a ni freiné, ni klaxonné, ni tenté d'éviter le cycliste qui, contrairement à ce qu'affirmera le conducteur pour sa défense, circule bel et bien à la droite de la route, derrière les autres bicyclettes (un témoin oculaire en a témoigné à l'enquête du coroner). La camionnette continue sa route après la collision et ne revient sur les lieux de l'accident que 15 à 20 minutes plus tard.

Tous les renseignements donnés ici sont consignés dans la transcription écrite de l'enquête du coroner tenue à Cowansville le 18 octobre 1979. Le conducteur y a été tenu responsable de la mort de notre fille par le coroner, Dr Noël Monast. À la suite de cette enquête le procureur de la Couronne Me Claude Noisieux a porté une accusation de négligence criminelle. Un procès devait se tenir le 10 juin 1980 au palais de justice de Cowansville; il a été remis au 9 septembre 1980, l'avocat de l'accusé étant, le même jour « retenu par une autre cause ».

Anne est décédée à l'Institut neurologique de Montréal le lendemain de l'accident, soit le 7 juillet 1979. À l'item « cause médicale du décès », le coroner a inscrit sur le formulaire officiel : polytraumatisme, accident cérébral. Elle n'avait pas repris conscience et nous était enlevée à jamais.

Renée et Pierre Dandurand.

La première vraie solution québécoise pour le vol des vélos:

Vélogarde*

MC-DEM 452,305 brevet d'instance

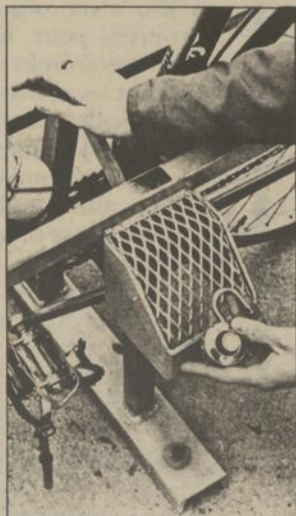
Le stationnement sécuritaire pour bicyclettes fabriqué au Québec destiné aux institutions scolaires, centres et terrains de loisir, centres d'achats et résidences privées.



Les supports sont rivés dans le béton: il est donc impossible de les retirer.

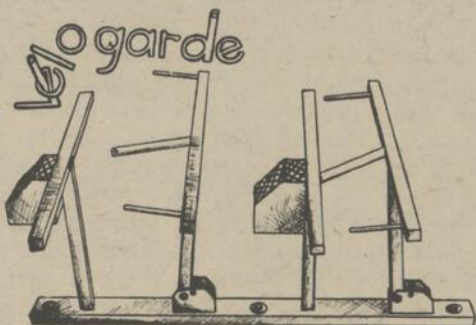


Les deux roues et le cadre du vélo sont protégés par une tige de métal qu'il est impossible de faire bouger lorsque verrouillées.



Un cadenas ordinaire suffit pour rendre sécuritaire le stationnement. À cause de la forme de la boîte qui le protège, il est impossible de l'atteindre pour l'endommager.

Avec Vélogarde, le vol de vélos devient impossible.



- Disponibles par paires
- Possibilité de faire différents agencements: courbe, ligne droite, etc.
- Longueur totale: 4 pieds
- Hauteur: 18 pouces
- Tiges en acier manganèse
- Résistant à la rouille
- Courts délais de fabrication
- Adaptés à un usage privé ou public.

Après de sérieuses recherches, le stationnement sécuritaire Vélogarde a été le choix de l'Université de Montréal et de la Régie des installations olympiques.
Radio-Canada

Fabriqués à Montréal par

Accessoires Techniques Canada Inc.
5595 rue Fullum, Montréal, (514) 524-3611



écrivez-nous

Le Monde à Bicyclette
4224 Clark
Montréal, Qué
H2W 1X3

Kryptonite K-4

Le cadenas pour bicyclette

Incluant cette année
une garantie
renouvelable
contre le vol



La garantie étonnante de douze mois incluse dans le prix d'achat d'un cadenas pour bicyclette Kryptonite K-4, peut être renouvelée pour une période additionnelle de douze mois.

La garantie prévoit un dédommagement pouvant aller jusqu'à \$200.00 pour le possesseur d'une bicyclette volée à cause d'une défaillance du cadenas.

De plus, Kryptonite offre gratuitement, avec chaque cadenas acheté, un bras d'acier enrobé de vinyle.

**Le cadenas pour bicyclette Kryptonite K-4
Garanti pour protéger votre bicyclette**

Disponible chez les vendeurs de bicyclettes partout

Distribué au Québec par

Outdoor Gear

3060 De Miniac
Ville St-Laurent, Québec
H4S 1N5
Tél.: (514) 332-1320



Photo: Luc Vallières

Cycliste montréalais, réveille-toi!

Les cyclistes ont obtenu des pistes cyclables en banlieue, quelques stationnements et déjà certains arrêtent de se battre!

Manifester, c'est montrer notre force, notre nombre!

C'est en ville, sur notre trajet pour aller au travail que nous voulons des pistes cyclables, pas seulement pour aller nous promener! Alors, il faut continuer la lutte. Même si on t'accorde quelques aménagements, continue à manifester! C'est le moyen de pression le plus fort pour obtenir une ville où tu puisses rouler à bicyclette sans risque de te faire tuer, où l'on arrête d'oublier la bicyclette dans le développement urbain, dans le budget des transports en commun. Une ville humaine quoi! La bicyclette c'est le seul moyen de transport qui ne pollue pas! Sais-tu qu'à Paris des rats meurent à cause de la pollution? qu'au Japon, on prévoit que dans 10 ans à Osaka, il faudra se promener avec un masque à gaz? Pour dire non à l'industrialisation insensée qui ne tient pas compte de notre environnement, et qui nous amène à la mort de la planète, en commençant par l'asphyxie des villes, pour dire non à la mort de Montréal, à la mort de tes enfants par l'auto qui pollue, viens manifester! Peut-être que dans quelques années, il te faudra porter un masque à gaz pour manifester. Aujourd'hui, c'est encore une action agréable!

Avant le prochain mois de juin, nous avons d'autres manifestations.

Consulte notre calendrier des manifestations qui auront lieu cet automne.

Martine Thomas

VELO ET QUALITE DE VIE

Le printemps est revenu, les vélos aussi. À Montréal, ce n'est plus les hirondelles mais bien plutôt les bicyclettes qui maintenant nous annoncent l'arrivée du beau temps! Il est vrai cependant que la réalité montréalaise ne se fait pas des plus accueillantes pour les premières, et que pour les secondes elle prend parfois l'allure d'un véritable cauchemar. Ce cauchemar quotidien, où l'abandon de notre ville aux automobiles y est pour beaucoup, est symptomatique d'une façon de voir la réalité — ou plutôt d'une manière de tout faire pour ne pas la voir! On a fait de notre ville un monde invivable et morbide où le masochisme et l'irresponsabilité se promènent à tous les coins de rues.

Chaque jour des personnes sont tuées ou blessées par l'automobile et on ne fait rien ou très peu pour l'empêcher. Chaque jour dans les journaux l'on peut y lire que « M. X a été tué sur le coup lorsque son véhicule entra de plein fouet dans un mur » ou que « Mme K fut happée mortellement par un chauffard alors qu'elle marchait paisiblement sur le trottoir. » Chaque jour, bref, le carnage continue!

Car il s'agit bel et bien d'un massacre. D'un sacrifice humain annuel. Depuis son invention l'auto a fait, de par le monde, plus de 25 millions de victimes! De quoi faire mourir d'envie n'importe quelle bombe H! On pourrait aussi parler de la destruction de quartiers entiers qu'elle occasionne afin d'y construire des autoroutes, des terrains de stationnement, etc. Du besoin énorme d'énergie et de ressources naturelles qu'elle demande pour sa production et son fonctionnement. De la détérioration constante de la qualité de notre environnement, dont elle est une des causes principales. Enfin, qu'elle est pour les travailleurs-euses une cause majeure d'endettement. Le bon sens, ici, nous indique bien que cette situation est devenue intolérable. Que devant ces faits, l'urgence d'un changement dans la conception et l'organisation du transport dans notre ville est plus que nécessaire. Qu'il est temps que tous-tes prennent conscience que tant et aussi longtemps que nous laisserons entre les mains de quelques individus — les gouvernements et leurs technocrates — la possibilité de décider pour nous ce qui est bon pour nous, eh bien alors, nous demeurerons toujours dans une situation d'impuissance à régler nos problèmes quotidiens.

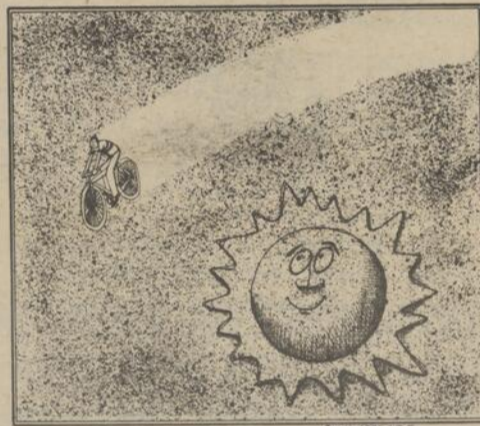
Ce qui est bon pour un gouvernement n'est pas forcément une bonne chose pour les gouvernés-es! De toute façon, soyons réalistes et admettons une fois pour toutes que la solution de nos problèmes et l'amélioration

de la qualité de nos vies ne peuvent venir que de nous. Ce que les gouvernements ne veulent pas ou ne peuvent pas nous donner, eh bien prenons-le! Il est temps de mettre un terme à l'époque des réformes à rabais! « Soyons réalistes, demandons l'impossible! » Pour ce, cependant, il faut reconnaître que c'est par les moyens que nous nous donnerons que nous montrerons ce que nous voulons; et que l'on doit considérer que nous ne voudrions rien d'autre que ce que nous ferons, sinon cela reviendrait qu'à n'être victimes de notre propre duperie. Le savoir-faire sera notre seule arme! Donnons-nous les moyens d'agir et ensuite agissons!

Crions-le que nous n'acceptons plus la détérioration de nos vies uniquement afin de satisfaire l'avidité du Grand Capital. Acceptons de voir que l'organisation actuelle du transport dans notre ville ne sert que les intérêts des grosses compagnies de pétrole et d'automobiles. L'auto tel un cancer détruit notre ville; cela n'est plus excusable! Qu'on cesse de nous prendre pour des imbéciles en nous disant que cela est le progrès et qu'il faut vivre avec son temps!! Si le progrès c'est de faire en sorte que chaque jour nouveau devienne un jour où vivre devient de plus en plus agréable, alors, force nous est d'admettre que ce n'est pas exactement ce qui se passe dans la société dans laquelle nous vivons.

Donc, il nous faut dès aujourd'hui repenser notre ville, et ce à tous les niveaux. En faire un lieu où il fasse bon y vivre, voilà quel devra être notre objectif! Pour cela, il faut mettre de l'avant des solutions et les confronter avec la réalité. Pour ce qui concerne l'aspect transport dans notre ville la bicyclette représente assurément une solution — du moins une partie de la solution! Certes, il est irréaliste d'imaginer une ville où l'unique moyen de transport serait la bicyclette (car tous-tes ne peuvent en faire) mais elle demeure néanmoins l'un des meilleurs moyens de se déplacer d'un endroit à l'autre. Elle est beaucoup plus économique et écologique que l'automobile. Elle est d'une technologie simple. Etc. On pourrait ainsi continuer longtemps la liste de ses qualités et avantages. Aujourd'hui encore, elle demeure, ici, sous-utilisée, méprisée, mais il n'en tient qu'à nous pour que demain elle s'approprie la rue et qu'elle prenne la place qui lui revient de plein droit: i.e. d'être reconnue comme un moyen de transport et non plus comme un simple jouet.

Jean-Claude Boivin



RANDONNÉE
POUR L'AXE ^{NORD}
-SUD
DIMANCHE
14 SEPT. à 10:00h.

Rendez-vous au coin
Lajeunesse &
Henri-Bourassa
Info: 844-2713

Depuis 1930

Baggio Cycle

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

BICYCLETTES
VENTES ET REPARATIONS



Nlle administration
Henri-Louis Desnoyers
Jean-Pierre Desnoyers

Cyclerie JENBERLOU INC.

Vers une Ville Nouvelle

A l'assaut des ponts interdits

Les ponts sont les miroirs de notre société. On peut, en examinant la situation des ponts, reconnaître où siègent le pouvoir réel, les véritables instances qui prennent les décisions, la vraie nature de l'état et les intérêts qu'il sert. Regardons de près les ponts qui franchissent le fleuve St-Laurent au sud de Montréal.

D'est en ouest, on trouve : le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, les ponts Jacques-Cartier, Victoria, Champlain et Mercier. Le plus vieux pont, le pont Victoria a été construit par le « Grand Trunk Railways » en 1850, et administré par le « Canadian National Railways » depuis 1923. Le pont Jacques-Cartier a été construit par le gouvernement fédéral en 1929, et le pont Mercier par le gouvernement provincial dans les années 1930. Plus tard viennent le pont Champlain construit par le gouvernement fédéral sur la fin des années 50 et le pont-tunnel Hippolyte Lafontaine par le gouvernement du Québec en 1967, année de l'Exposition Universelle à Montréal.

Les bons vieux ponts sabotés

Les trois ponts d'avant la deuxième guerre, construits avant que l'ère automobile n'arrive au Québec, étaient tous dotés de trottoirs pour les piétons et cyclistes. Nos pères et mères pouvaient marcher ou pédaler sur les ponts Jacques-Cartier, Victoria et Mercier, comme ça se fait encore -dangereusement- sur le pont Jacques-Cartier. Plus maintenant. Que s'est-il passé? Qui nous a dépossédé du droit fondamental de l'accès? Pourquoi?

Qui a enlevé le trottoir sur le pont Victoria

Avant 1954, il y avait un large trottoir sur le côté est du pont Victoria. Le pont a dû être modifié pour que les bateaux utilisant la toute nouvelle Voie Maritime puissent passer en-dessous du pont, côté sud. Mais le C.N.R. a fait plus qu'une simple modification à ce pont ancien, mais de construction solide. On a éliminé les lignes de TRAMWAY « Montréal et Southern Counties » pourtant populaires

et efficaces, qui passaient au centre du pont et on a pavé à l'endroit du TROTTOIR, pour créer DEUX TRAVÉES ADDITIONNELLES POUR LES AUTOMOBILISTES. D'un seul coup, l'accès par tramway, vélo ou marche à pied était coupé, et l'accès par automobile doublé. Qui a pris cette décision? Créer deux travées supplémentaires pour autos, aussi empirique et insensé que ce soit, se comprend bien pourtant en langage d'intérêts financiers pour certaines entreprises. Or, l'entreprise auto-pétrolière est la plus grosse dans le monde. Pourquoi nous priver, nous humains non motorisés, d'un accès important? Parce que marcher ou pédaler ne contribuent pas au produit national brut? La dépossession de cet accès est un crime grave, une atteinte aux libertés.

Avant 1953, le pont Mercier était doté d'un trottoir sur le côté ouest. Pour permettre aux bateaux empruntant la Voie Maritime de passer sous le pont, le gouvernement provincial dut hausser la chaussée pour le quart sud du pont. Cependant, en faisant ces modifications, il négligea de construire un trottoir. Ainsi, il n'y a de trottoir que pour les trois quarts du pont, côté nord. Pour le dernier quart, une simple ligne blanche sépare l'espace piéton des autos, d'où des difficultés et un danger réel. Pourquoi a-t-on négligé de terminer le trottoir? Qui a adopté une politique aussi absurde? Duplessis? Le ministre de la voirie de l'époque? Qui tirait les ficelles?

Les temps et les ponts modernes

Dans les années 50 et 60, quand les ponts Champlain et Hippolyte Lafontaine ont été construits, par les gouvernements fédéral et provincial, les êtres humains semblaient être disparus de la planète. Les autos régnaient. Car ces deux ponts, très coûteux (environ \$300 Millions chacun) ne furent prévus que pour les automobiles. La notion de trottoir avait disparu. Pourquoi? Qui a entériné cette insanité?

ET QUI EN A TIRE PROFIT, ET EN PROFITE ENCORE? Québec, Ottawa? Vous et moi? General Motors et Exxon?

1980

Des études officielles (« Les besoins des cyclistes dans la région métropolitaine de Montréal », Ministère des Transports du Québec, Montréal 1977) reconnaissent le fait que TOUS CES PONTS SONT ACTUELLEMENT INACCESSIBLES AUX PIETONS ET CYCLISTES. Même ceux qui sont dotés de trottoirs sont inaccessibles aux abords, puisqu'ils atterrissent dans des réseaux auto-routiers d'où des affiches bannissent clairement humains et vélos. En fin de vingtième siècle, la loi du progrès interdit aux humains l'accès aux rives du fleuve par des moyens autres que motorisés.

Cet état de chose a été signalé maintes fois depuis 1976, par le Monde à Bicyclette, aux autorités concernées et à l'opinion publique. On se souviendra qu'en avril 1976, le trottoir du pont Jacques-Cartier -le seul où les cyclistes se risquent encore- s'était effondré, les budgets de son entretien ayant été détournés pendant plusieurs années à celui de la chaussée. L'indignation des cyclistes avait réussi à gagner la réparation accélérée de cet important point d'accès.

Pourtant, le Ministre de l'Education découvrait en 1978 de son côté, qu'il y a un million (1,000,000) de cyclistes dans la région montréalaise et que la bicyclette est le (trans)port le plus populaire au Québec. Le bon sens et la décence exigent que l'accès à tous les ponts soit pourvu pour les cyclistes et piétons.

Des solutions simples et peu coûteuses à une injustice criante

A. L'accès au dernier wagon du métro en dehors des heures de pointe sur la ligne Berri-Longueuil, est une solution simple et peu coûteuse. De nombreuses villes dont New York (PATH), Londres, San Francisco (BART), etc, pratiquent cette formule depuis des années SANS PROBLEME. Au printemps dernier, le Monde à Bicyclette découvrait, lors d'une étude d'affluence, que le taux d'occupation du dernier wagon du métro Berri-Longueuil, hors les heures de pointe, est de 1.2 passagers.

B. Équiper les autobus qui traversent le fleuve, de supports à bicyclettes adaptés à l'arrière ou l'avant de l'autobus. Cette solution fait ses preuves à San Diego, Ca, depuis 4 ans, pour le support arrière, et à Seattle pour le support avant. Le chargement des bicyclettes prend 10 secondes, et le coût des supports est minimal. Un petit amendement à la loi concernant la longueur des véhicules autobus, et le tour serait joué.

C. Organiser un service de « na-vettes » sur les ponts. A toutes les 15 minutes, un mini-bus équipé d'une remorque pour vélos, d'une capacité de 10 bicyclettes, pourrait faire traverser les cyclistes. Un tel service existe sur le pont Bay de San Francisco, le tunnel Massey de Vancouver, et deux ponts de Philadelphie. A San Francisco, le cycliste doit déboursier 25 cent et le service opère pendant les heures de pointe seulement; en dehors de ces heures, les cyclistes ont accès au métro BART, comme chacun sait...

De la primitivité à l'âge du vélo

À l'ère où les humains vont se promener sur la lune, où on fait du spaghetti avec les autoroutes, où on peut tenir une conversation téléphonique avec un Chinois en sirotant le même Pepsi que lui, la problématique de franchir un fleuve ou une rivière peut paraître primitive. Ce qui est bel et bien primitif -quoique efficace- c'est la méthode qu'utilisent les empires auto-pétrole pour planifier l'esclavage de tout un continent envers l'automobile. Primitive également la vision des « autorités » en matière de transport, qui tardent tant à passer à l'ère post-pétrolière -à l'heure où les dinosaures de l'automobile croulent sous leur propre poids- et à opter franchement pour un transport public intégrant le vélo. C'est pourtant la seule solution d'avenir, simple, peu coûteuse, éprouvée. L'auto a fait son temps. Le vélo entreprend son deuxième centenaire avec devant lui un chemin plus vaste et plus lumineux que jamais.

Robert Silverman
Claire Morissette

Des ponts à libérer!

Les embouteillages quotidiens sur les ponts reliant les banlieues à l'île de Montréal montrent bien l'absurdité de l'automobile en milieu urbain. Jour après jour, sur les ponts Jacques-Cartier, Champlain, Mercier... on assiste à l'empilage des milliers d'automobiles, jour après jour, on observe le gaspillage d'énergie, de l'air, de notre santé... une heure d'attente, deux heures... le rêve absurde de l'automobile s'écroule à travers l'expérience quotidienne des embouteillages.

Le paradoxe est trop évident : le travailleur pense gagner du temps en utilisant son automobile mais il en perd car, matin et soir, le pont le garde captif. La publicité-automobile lui promettait un confort individualisé mais « pogné » sur le pont, il n'a que l'oxyde de carbone à respirer. Finalement, il ne lui reste que l'agressivité, l'usure morale, le stress des attentes interminables. Voilà ce que G.M., Ford, Chrysler et compagnie ne nous montrent pas dans leur publicité d'évasion vers la liberté!

La réalité, c'est que comparativement à la bicyclette, à l'autobus ou au train, l'automobile a le débit de circulation le plus lent en milieu urbain. Ivan Illitch, dans son essai « Energy and Equity » illustre bien cette infériorité. Il explique que « ça prend deux voies, d'une largeur donnée, pour permettre à 40,000 personnes de traverser un pont en une heure en utilisant un train moderne, 4 voies pour les traverser en autobus, 12 voies en automobile et seulement une voie au moyen de la bicyclette ». C'est

que l'automobile a un ridicule taux d'occupants par rapport à l'espace pris par le véhicule. De ce fait, il empêche même l'autobus contenant 40 à 50 personnes d'être efficace. Par exemple, du temps que j'utilisais le pont Mercier pour aller au collège à Ville La Salle (en partant de Châteauguay), il me prenait parfois moins de temps pour franchir la distance (environ 12 km) en bicyclette qu'en utilisant l'autobus, car celui-ci était prisonnier de la congestion automobile sur le pont.

Pour décongestionner les ponts, les alternatives sont là :

- permettre l'accès des ponts aux cyclistes de façon sécuritaire;
- favoriser un système de transport en commun, bon marché et efficace, c'est-à-dire le train de banlieue et une voie réservée pour les autobus.

Ces moyens de transport plus adaptés et écologiques nous permettront de cycliser et de sourire en commun sur les ponts de Montréal!

Gilles,
Châteauguay

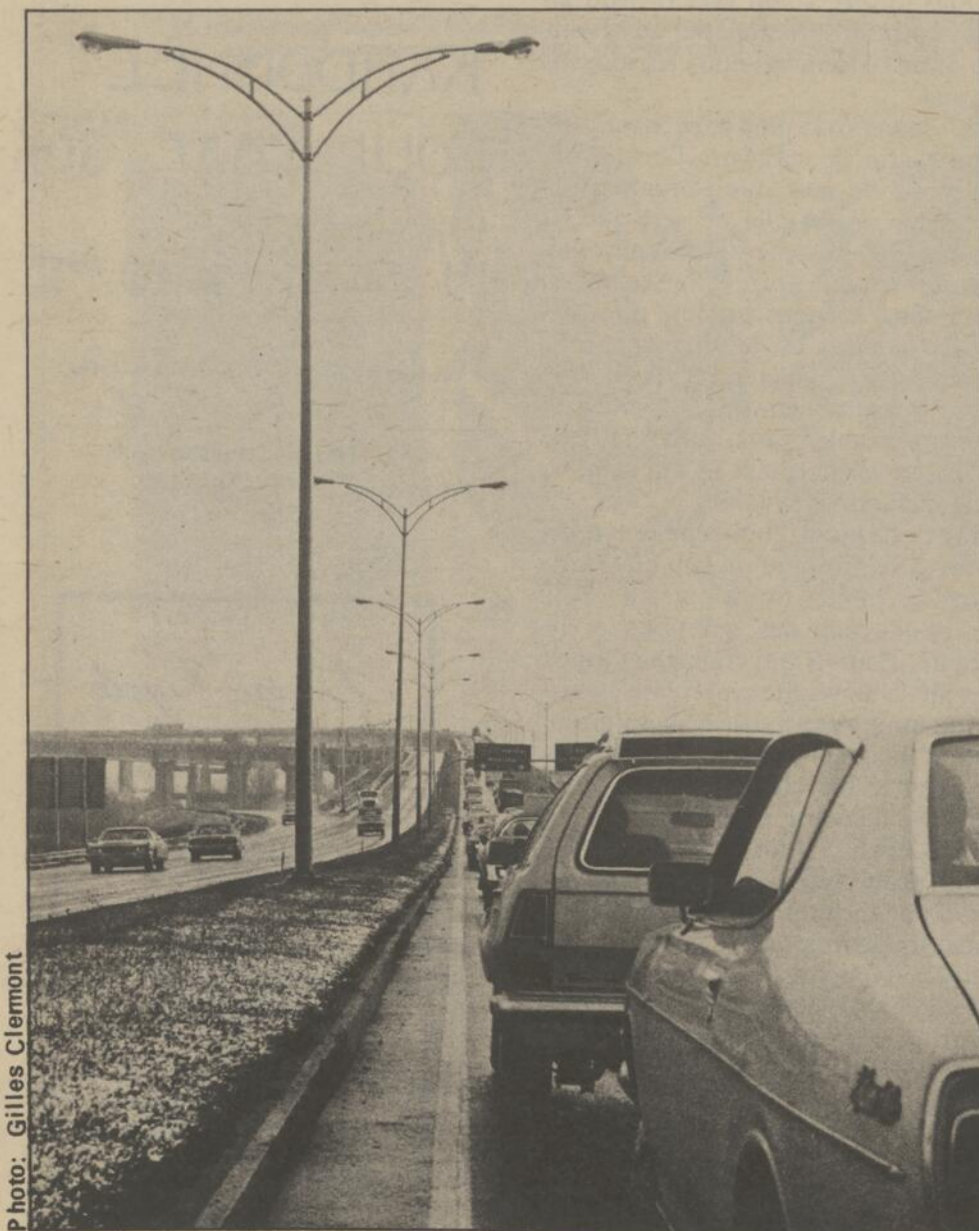
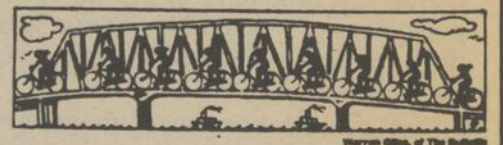


Photo: Gilles Clément

Vélo-Métro, quoi de neuf ?

Bataille légale

La bicyclette n'est toujours pas interdite dans le métro. On reçoit, des fois oui, des fois non, des directives à l'occasion, nous ordonnant sans raison de sortir du métro. Ca, c'est bien tannant.

Les 13 personnes qui ont été arrêtées, le 11 avril dernier, pour refus de se conformer aux directives, ont vu les procédures s'amorcer. Le procès de l'une d'entre elles, Claire Morissette, a été entendu le 19 juin, en long et en large. La sentence doit être rendue jeudi 23 octobre à 10:00 heures. Les autres procès ont été ajournés « pro forma » et les accusés devront décider s'ils se reconnaissent les mêmes arguments -et la même sentence- que ce premier procès.

Cyclistes, solidaires, soyons-y.

Battons le fer quand il est chaud!

Mais ça ne s'arrête pas là. Le jeudi 11 septembre à 18:30 heures (le rendez-vous est devant le Jardin des Merveilles du Parc Lafontaine), une troupe de cyclistes vont illustrer de façon théâtrale comment faire voyager un hippotame en métro, en le déguisant en bicyclette, et inversement. Manif rigolote pour un Hanigan pas drôle du tout. Un peu plus tard dans l'automne, dimanche le 5 octobre à 16 h 00, celles et ceux qui sont tannés de cette situation scandaleuse se rassembleront pour dénoncer l'inaccessibilité totale des rives du St-Laurent.

Tout ça parce qu'il n'existe aucun moyen de traverser légalement le fleuve avec nos vélos!

PS. Jetez un coup d'oeil sur l'article « Les Ponts du Québec » pour un compte-rendu complet de tous les ponts-problèmes, et des solutions en vigueur ailleurs: traversier, « seabus », « shuttle », à Vancouver, vélo-bus à Seattle et San Francisco, etc.

LE MONDE À BICYCLETTE

PERMIS DE BICYCLETTE C.T.C.U.M.



Cycliste Décidé

Signature du détenteur/trice

Ce permis autorise le détenteur/trice, dont le nom apparaît ci-dessus, à transporter une bicyclette dans les stations et sur le métro, de la C.T.C.U.M., en dehors des heures de pointe, le tout sujet aux règlements suivants:

1. Tarif: Payer le tarif régulier pour chaque passage.
2. Pas plus de deux bicyclettes par wagon de métro.
3. Restriction de voyages en groupes: Ne pas entrer dans une station de la C.T.C.U.M. avec plus de quatre autres cyclistes.
4. Restriction d'heures de pointe: Ne pas entrer dans les stations de la C.T.C.U.M. entre 7:00 et 9:00 heures ou entre 16:00 et 18:00 heures, pendant les jours de semaine (sauf les jours fériés).

Voir formulaire de demande du permis CTCUM. p.13



Photo: Le Monde à Bicyclette

Événements Vélorutionnaires

5 SEPT. 10⁰⁰h. PROCES DES CYCLISTES

ayant peinturluré si joliment l'axe cyclable nord-sud sur la rue Drolet. (Le 15 août 80, l'un d'eux, Claude Roussil a été gracié, son méfait étant tellement bénéfique...) Rendez-vous: 775 Gosford, Cour Municipale

12 SEPT. 18³⁰h. MANIF HIPPOPOTAME

dans le métro. "Comment aller sur la Rive-Sud avec son vélo en laisse" ou "Hanigan! C'est pas une bécane, c'est un hippopotame!" Rendez-vous: Jardin des merveilles, Pe Lafontaine.

14 SEPT. 13⁰⁰h. MANIF AUX PONTS et vélocanot.

Il n'existe aucun moyen de traverser légalement le fleuve St-Laurent avec son vélo. Rendez-vous: Carré Dominion

15 SEPT. 19⁰⁰h. MEETING CYCLO-FEMINISTE

Projets divers en marche, dont une bibliothèque féministe en germe. Apportez vos livres!... Femmes seulement. Rendez-vous: 5221 Jeanne Mance.

5 OCT. 16⁰⁰h. MANIF MASSUE VELO-METRO

Nous voulons l'accès au métro Berri-Longueuil, hors les heures de pointe, comme ça se fait SANS PROBLEME depuis des années à New York, San Francisco, Oslo, Londres, Sydney, Rotterdam, Liverpool, etc... Rendez-vous: Coin Berri-Ontario.

23 OCT. 10⁰⁰h. SENTENCE DES 13 CYCLISTES

arrêtés pacifiquement dans le métro VIDE, le 11 avril, vers 7⁰⁰h. le soir... Rendez-vous: 775 Gosford, Cour Municipale

DE L'ART CONCRET SUR LA RUE DROLET

Êtes-vous passé dernièrement sur la rue Drolet entre Rachel et Roy? Vous y avez sûrement vu de belles bicyclettes jaunes et une belle ligne (à peine oscillante) aussi colorée.

Le 5 juin dernier le Monde à Bicyclette et Vélo-Québec se sont unis pour se donner ce pour quoi ils travaillaient depuis deux ans et que le maire Drapeau (ce cher) a osé nous refuser lors de la semaine de la bicyclette qui se tenait du 1er au 7 juin. Ainsi, nous avons décidé de montrer notre détermination à obtenir des pistes cyclables utilitaires (et non seulement de loisir) à Montréal.

Cinq gallons de peinture jaune pour rue (à déconseiller, elle sèche trop rapidement donc énormément de perte car elle fige au fond des contenants), des rouleaux avec un long manche, des pinceaux et une dizaine de personnes qui avaient le goût de bicyclicler agréablement tout en faisant un pied-de-nez à l'administration municipale. Nous nous sommes bien amusé/es et c'était réconfortant de sentir que les résident/es nous

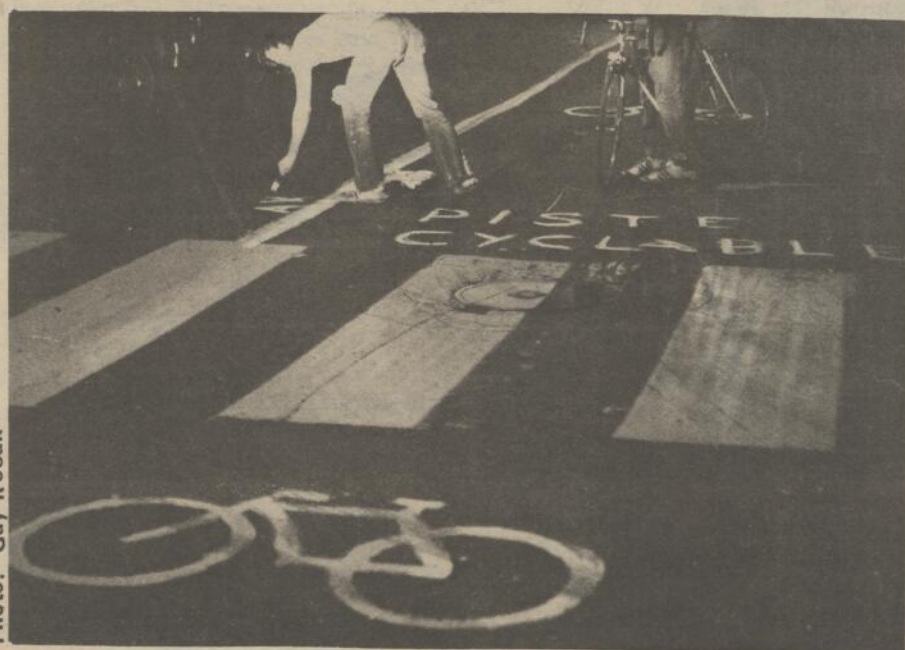


Photo: Guy Kosak

appuyaient. Malheureusement deux autos de police sont venues cueillir quatre d'entre nous. Nous avons formé trois

équipes et, alors qu'il ne nous restait presque plus de peinture, des policiers ont arrêté les cyclistes qui atteignaient la rue

Roy. L'infraction: méfait sur la voie publique. La comparution a eu lieu à 10h, à la cour municipale le 21 juillet. Ce sera un procès à ne pas manquer, le 5 septembre à 10h, à la cour municipale.

Comment faire pour avoir ce qu'on veut quand il faut dépendre de dirigeants plus soucieux de satisfaire des intérêts financiers que sociaux et écologiques? Comment faire pour se faire entendre alors que les autos crient plus fort que les bicyclettes? J'aurais le goût ici de faire une incursion dans le cyclo-féminisme pour dire que la raison la plus forte semble toujours la meilleure pour l'autorité avide de pouvoir.

Enfin la piste est initiée, il faut continuer à la « demander » avec une insistance déterminée à l'obtenir afin d'arriver au moins à se véhiculer agréablement dans une ville qui oublie de plus en plus que la terre est ronde.

Louise Campeau

1. L'article de Louis Piché sur le projet de l'axe Nord-Sud.

CYCLO-FÉMINISME

Les femmes dans le monde à bicyclette

En 1977, cinq femmes ont formé un comité de femmes du Monde à bicyclette. Elles ont écrit régulièrement des articles dans le journal, dénonçant le sexisme dans la publicité, dans la rue, chez les automobilistes et... chez les cyclistes. Beaucoup de leurs efforts servaient à se battre contre les attitudes chauvines de certains militants.

Aujourd'hui, en 1980, la situation a changé; nous n'avons pas de problèmes de ce genre avec les militants. Nous ne formons pas non plus un comité en tant que tel, mais aux réunions du conseil d'administration, nous sommes quatre femmes qui venons très régulièrement et huit hommes dont quatre seulement sont toujours présents! Pour un mouvement cycliste, les femmes sont bien représentées!

En plus de participer à la prise de décisions, d'être en charge de plusieurs dossiers, nous en sommes venues à réfléchir en tant que femmes sur la condition des femmes cyclistes. Sans former un comité, nous avons reparlé de cyclo-féminisme.

Nous avons voulu élargir la discussion, en en parlant à des femmes qui militent dans différents groupes alternatifs. Comme le Monde à bicyclette est un groupe écologique, le cyclo-féminisme s'inscrit pour nous dans quelque chose de plus global: l'éco-féminisme. Je vais, dans cette page, tenter de faire part de notre réflexion.

Avant, j'aimerais dire aux lecteurs et lectrices du journal que c'est une réflexion qui ne peut qu'aider à alimenter celle qui soutient la vélorution. Je le développe dans mon analyse du cyclo-féminisme.

Pour toi, lectrice, te joindre à nous c'est te joindre au Monde à bicyclette en étant assurée que ton cheminement de femme ne sera pas en contradiction avec celui du mouvement, au contraire!

Contacte-nous et viens nous voir.

Martine

« Transgressions »
Louky Bersian

« L'unique combat totalitaire, susceptible de renverser le système au lieu de l'échanger une fois de plus contre un autre, et de passer enfin de la « révolution » usée jusqu'à la trame à la mutation que notre monde appelle, ce combat-là ne peut être que celui des femmes, de toutes les femmes. »
Françoise D'Eaubonne,
Le Féminisme ou la Mort, p. 217

Cyclo-féminisme : réaction à la double frustration des femmes cyclistes en tant que cyclistes qui subissent l'agression des automobilistes et en tant que femmes qui subissent l'agression des hommes.

- On nous empêche :
- d'aller sur l'île Notre-Dame (lire l'article sur le fly-in p.13)
 - d'aller sur les ponts (lire l'article sur les ponts p.6)
 - d'aller dans le métro (lire l'article sur la lutte vélo-métro p.7)
 - de bicycletter de façon sécuritaire.

À qui, à nous, cyclistes qui désirons seulement voyager d'une façon simple et économique et surtout non polluante, qui nécessite peu d'espace.

Mais ne serait-ce justement pas ce qu'on nous reproche : **DE REFUSER UNE SOCIÉTÉ OÙ IL EST NORMAL DE POLLUER, NORMAL DE TUER QUOTIDIENNEMENT SUR LA ROUTE !**

- On nous empêche :
- de s'habiller à notre choix : soit qu'on séduit trop, soit qu'on ne s'arrange pas assez ;
 - d'avoir un langage qui transmet nos valeurs et nos pensées ;
 - d'avoir une place dans la société ;
 - de participer aux décisions essentielles ;
 - de circuler seule sur la rue.

Car à moins de faire le jeu des hommes, s'intégrer à la société, c'est adopter les valeurs dominantes.

Les cyclistes, comme les femmes, sont ignorées. Il ne leur reste plus qu'à s'intégrer, devenir automobilistes ou à contester. Comme il ne reste plus aux femmes qu'à vivre avec les valeurs fausses des hommes ou à essayer d'en créer d'autres en se battant contre le sexisme.

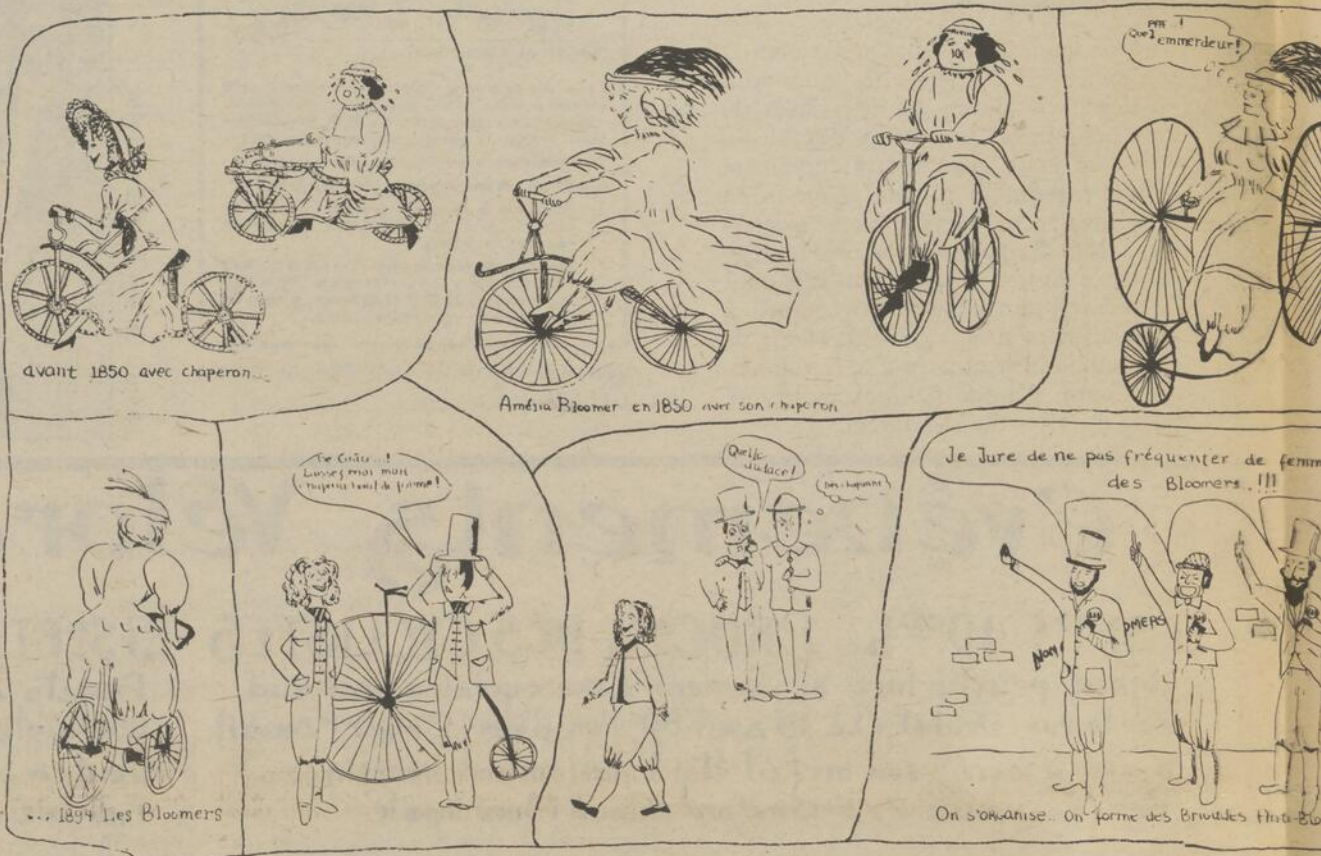
Dans tous les cas, il s'agit d'une bataille contre l'autorité.

Bien sûr, la bicyclette n'est qu'un outil, qu'un symbole d'un rapport de forces qui opprime les femmes plus que les hommes.

Nous venons de voir comment la bicyclette pouvait être un outil de libération pour la femme.

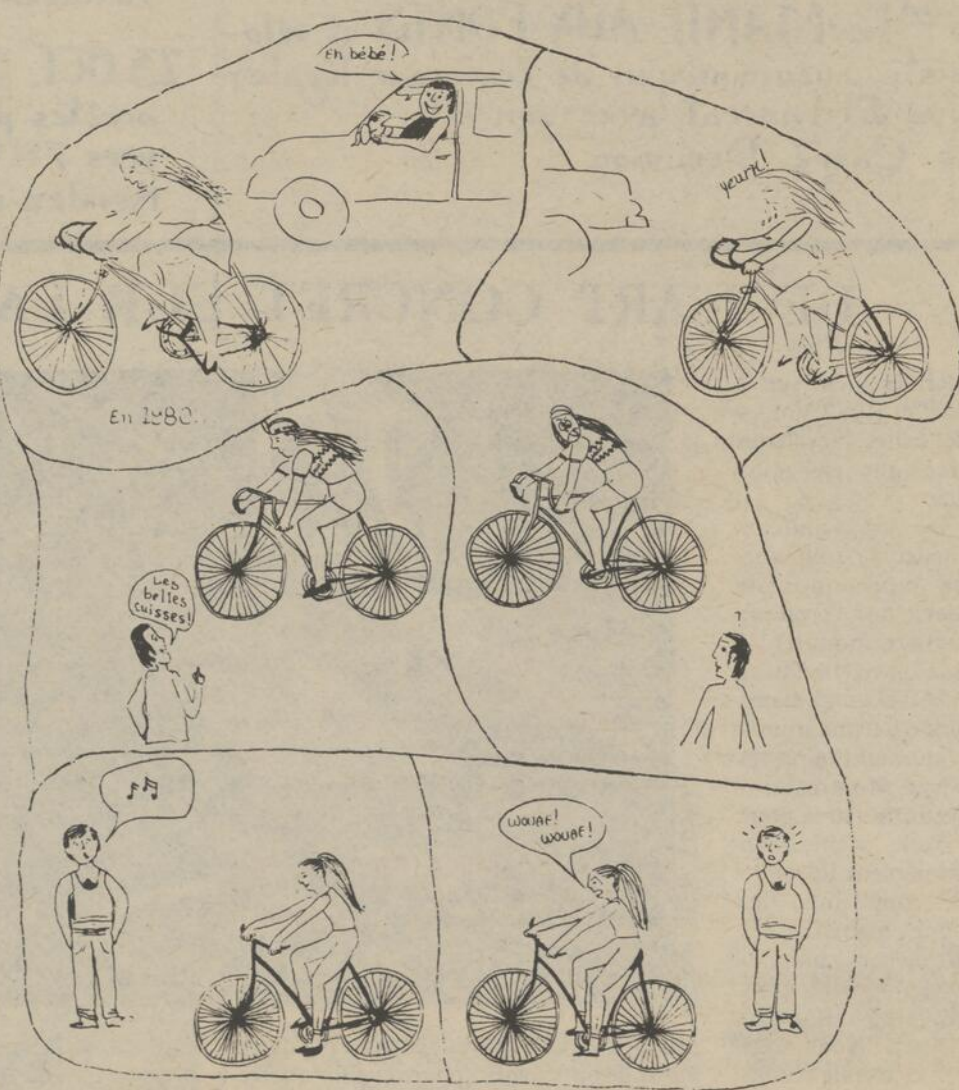
Voyons comment le cyclo-féminisme peut être plus qu'une réponse à la double frustration de femme cycliste si on l'inscrit dans quelque chose de plus vaste : l'éco-féminisme.

« Profitez de l'été pour faire de la bicyclette. Encouragez vos amies et vos enfants. Vous vous retrouverez à l'automne en pleine forme et plus féminine que jamais. »
Gérard Dumoulin,
Mon amie ma bicyclette



« (...) les hommes de mon entourage à toute heure du jour et de la nuit, en dehors comme en dedans, peuvent lorsqu'ils désirent être seuls, vivre en paix comme ils l'entendent. Moi, je constate de plus en plus que je ne le peux pas et ça fait toute la différence. »

Anne-Marie Provencher,
Trac Femmes 1978, p. 41



Dessins: Louise-Hélène Drska

Les moyens d'act

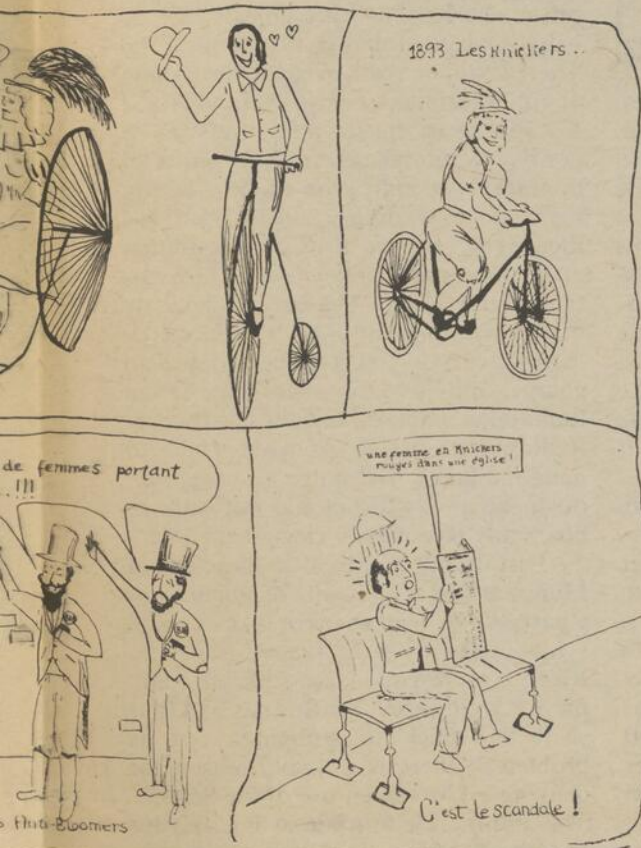
- Être membre du Monde à bicyclette les plus politisés au
- Se parler, réfléchir ensemble
- Chercher des solutions avec groupes alternatifs.
- Manifester à bicyclette ex. : Journée internationale des manifestations anti
- Monter une bibliothèque Femmes Monde à bicyclette, échangeons
- Se retrouver ensemble pour femmes ; le 22 août, nous organisons un clair de lune.
- Devenir autonomes avec n
- Monter des dossiers ; il en existe, je suis en train d'en monter et l'agression des hommes. FEMMES CYCLISTES ET L'ÉCO-FÉMINISME Nous étions 10 femmes, le 8 juillet écologiques qui nous sommes écologie.
- Au cours de cette première nous avons rendu compte qu'une bonne partie de nous se bat pour lutter contre les agressions des automobilistes à bicyclette ou à pied, mais d'autre part, nous sommes si effrayées par les sifflements, réflexions sexistes à pied qui essaient de nous séparer de notre bicyclette que nous nous rapprochons de toutes ces agressions que nous avons subies.
- Une fille à bicyclette, c'est un symbole qui nous libère et nous nous battons pas pour nous le faire savoir.
- Voici quelques exemples des moyens que nous avons trouvés — que d'imagination, que

...

« Transgresser c'est progresser. »
Bersianik, L'Eugélonne, p. 314

« La seule mutation qui puisse donc sauver le monde aujourd'hui est celle du « grand renversement » du pouvoir mâle que traduit, après la surexploitation agricole, la mortelle expansion industrielle. Non pas le « matriarcat », certes, ou le « pouvoir aux femmes » mais la destruction du pouvoir par les femmes. Et enfin l'issue du tunnel : la gestion égalitaire d'un monde à *renaître* (et non à « protéger » comme le croient encore les doux écologistes de la première vague).

Françoise D'Eaubonne,
Le Féminisme ou la Mort, p. 221



Dessins: Louise-Hélène Drska

Comment la bicyclette dans l'histoire a aidé la femme à devenir autonome

En 1850, Amélia Blooman est une des premières femmes à vouloir changer les habits des femmes cyclistes, obligées de porter de longues robes, avec des jupons inconfortables, par la morale qui guidait la mode. Elle leur fait porter des pantalons en forme de tuyau de poêle, les knickers en dessous de leur robe.

En 1893, les femmes se promènent en bicyclette en knickers, privilège jusqu'alors réservé aux hommes. Entre-temps, elles se sont débarrassées de leur chaperon. La bicyclette leur a permis de sortir seules de chez elles, ce qu'elles ne pouvaient pas faire avant.

En 1894, on retrouve la femme portant des bloomers, sorte de pantalons très bouffants et en 1895, elle se promène seule, sans bicyclette, en pantalons. Les hommes réagissent, s'organisent. Aux Etats-Unis, certaines villes ont leurs brigades anti-bloomer, d'autres imposent des amendes aux femmes qui osent ainsi défier la morale! Mais il est trop tard! Désormais, la femme va devenir de plus en plus libre. Droit de vote, participation au marché du travail, la femme du XXème siècle est bien différente de celle

de 1850.

Pourtant, si elle n'a pas de chapeau, la femme a souvent peur d'être seule dans la rue (sifflements, réflexions sexistes ou agression physique), peur d'être agressée. On lui impose encore une mode féminine dans laquelle il n'est pas toujours facile de se mouvoir. Les talons hauts, le maquillage, ça ne facilite pas la conduite de la bicyclette.

Pourtant, la bicyclette continue d'être un instrument dans la recherche d'autonomie de la femme.

Dépendante de l'auto de son mari car elle n'a pas les moyens de s'en acheter une, ou des transports en commun qui sont en nombre insuffisant, les femmes trouvent dans la bicyclette un moyen de transport qui les rend autonomes.

Cette liberté de mouvement peut leur permettre d'être indépendante dans d'autres secteurs de leur vie et d'avoir plus d'activités à l'extérieur!

Si elle aide les femmes à être autonomes, la bicyclette n'est pas utilisée par toutes les femmes car, comme les hommes, nous devons subir des frustrations.



« Il serait temps que la pleine lune grossisse et nous inonde. »
Denise Beaupré



Cette harmonie avec le milieu et cette réflexion sur l'avenir de la planète, c'est ce que vise l'écologie. Claire a très bien souligné le parallèle entre les valeurs écologiques et les valeurs féministes.

Il ne s'agit pas seulement de réagir contre un monde qui va à sa perte à cause de l'industrialisation, de la technologie à outrance. Il faut essayer de trouver une façon de vivre en harmonie avec son milieu. Ceci implique d'autres valeurs, et ces valeurs-là ce sont les femmes qui les possèdent.

Un nouveau monde avec d'autres valeurs, d'autres relations entre les hommes et les femmes, sans autorité. Dans ce nouveau monde, une ville nouvelle, celle que préconise le Monde à Bicyclette, dans cette ville nouvelle, les femmes cyclistes devant léguer leurs valeurs aux hommes.

Avant ça, les femmes du Monde à Bicyclette essaient entre elles de se donner des moyens d'actions pour vivre la vélorution d'une façon féministe.

cycles

Ce texte a été écrit en introduction au calendrier international cycliste de 1981 (qui sera bientôt disponible). Son intérêt cyclo-féministe nous incite à le reproduire ici.

Le Temps est divisé selon les cycles. Il y a celui des années, des saisons, des mois, des jours. Ces cycles résultent des révolutions de la terre sur elle-même et autour du soleil et celle de la lune autour de la terre imite le cycle biologique des femmes et nous apporte les marées. Cercle, rondeur sont à la base de la vie et les hommes l'oublie trop souvent, eux qui bâtissent des villes en quadrillant l'espace, qui mettent des obstacles entre nous et l'horizon, entre nous et la rondeur de la terre. Comment se rappeler que la terre est ronde quand le ciel qu'on peut observer est carré, quand un édifice ou une autoroute tentent de faire la quadrature de la sphère qu'est la terre.

Comment vivre en harmonie quand les angles sont trop abrupts? La bicyclette en ville est un premier geste vers cette harmonie. La bicyclette qui comme la terre fait une révolution sur elle-même tout en en faisant une autour d'elle. Une révolution en douceur pour que cesse la destruction vertigineuse de la planète, pour que les femmes et tout ce que la culture identifie comme « féminin » en chaque personne refasse l'équilibre dans un monde où ridiculiser la tendresse est preuve de force, donc valorisé parce que la loi du plus fort est encore la meilleure. Pour que les enfants puissent vivre en paix sans la somme d'interdits aberrants que nécessite la présence des automobiles dans les rues, les cours d'école, les parcs devenus stationnements. Pour que chacun et chacune de nous puisse enfin respirer librement et ainsi donner à tout notre être l'oxygène essentiel à une vie saine.

Ce calendrier, bicyclet et recycler est notre lien avec les cycles naturels; il établit aussi un lien entre nous, groupes cyclistes, tout autour de la terre. Vous y verrez des cyclistes un peu partout dans le monde, des hommes et des femmes qui utilisent la bicyclette pour leurs luttes et dans le quotidien de leurs déplacements.

Un calendrier pour un tour du monde tout en douceur, pour se connaître et s'harmoniser à la musique des sphères dont rêvaient Pythagore et Kepler.

Louise Campeau

L'action du cyclo-féminisme

de à bicyclette qui est parmi les groupes organisés au monde.

ensemble.

ons avec d'autres femmes d'autres

te
ationale des femmes,
ons anti-nucléaires.

que féministe : il en existe déjà une au
angeons nos livres et nos idées!

le pour faire de la bicyclette, entre
organisons une balade de femmes au

avec nos bicyclettes.

il en existe déjà un sur la publicité
en monter un sur « les femmes cyclistes
mes ». En voici un aperçu : LES
ET L'AGRESION DES HOMMES.
e 8 juillet, venues de différents groupes
s sommes réunies pour discuter de

première réunion, nous nous sommes
onne partie de notre énergie passait à
ons des hommes, que nous soyons à
is d'autant plus à bicyclette!

s sexistes telles « hé bébé! », hommes
nous suivre, autos qui essaient de se
cyclette en nous interpellant, ce sont
nous avons à subir quotidiennement!
c'est une attraction et les gars ne se
faire savoir!

oles des réactions que l'on nous oblige
ation, que d'efforts fournis!

Réaction de Marie-France :

« Je les regarde dans les yeux, en les fixant d'une façon très déterminée pour leur montrer que je n'ai pas peur. »

Isabelle :

« Je fais mes plus belles grimaces; je fais la débile. Un jour des gars m'ont suivie. Ils voulaient savoir si j'étais vraiment folle! » Visiblement, Isabelle se moque d'eux. « D'autres jours, je crache et je bave. »

Michèle :

« J'aboie wouf, wouf! On me siffle, on me prend pour un chien, alors j'aboie. »

D'autres insultent leur agresseur. Mais certains aiment ça : réagir, c'est jouer leur jeu! Par contre, d'autres deviennent violents si on les insulte! En fait, il faudrait réagir différemment selon les différents types d'agresseurs. Même si l'on fait semblant de ne pas la voir, l'agression est là!

Irène illustre bien la double agression que subit la femme cycliste :

« Je deviens agressive; je fais de grands gestes, quand je me fais serrer par les autos. Quand je vois un homme macho dans son auto, je ris de lui. »

Eh oui, le rire, cette arme fantastique des femmes! Annie Leclerc, dans *Parole de femme* écrit :

« Alors je dis (rien ne saurait m'en empêcher) : la valeur de l'homme ne vaut rien. Ma meilleure preuve : ce rire qui me gagne quand je l'observe là où il veut être reconnu. Et c'est aussi ma meilleure arme. »

« Il ne faut pas faire la guerre à l'homme. C'est son moyen à lui de gagner sa valeur. Nier pour s'affirmer. Tuer pour vivre. Il faut simplement dégonfler ses valeurs sous la percée du ridicule. »

et elle termine son livre en disant :

« Un jour peut-être nous inventerons ce que nous avons mis tant d'acharnement à empêcher; le plus sage, le plus vrai, le meilleur, le plus fou et le plus sage : l'harmonie de nos rires. »

VELORUTION: VANCOUVER VERSION

Recently I rode my bicycle across Canada alone, from Vancouver to Québec City. I made a point of stopping in the major cities along my route to see what facilities they each had for bicycles, and how bikes were integrated with their respective public transportation systems.

Although it may be unfair to compare cities, Vancouver is nationally outstanding for its strange lack of bicycle facilities such as paths, parking, or integration with public transit.

The most blatant example of anti-bicycle sentiments from people with policy-making powers concerns the SeaBus. SeaBus is proclaimed a commuter ferry, and it crosses Burrard Inlet between downtown Vancouver and downtown North Vancouver.

Planning for this public facility began as early as 1974. At that time the NDP held provincial office, and letters from bicycle activists were directed to the minister in charge of municipal affairs, and to the project planners in B.C. Hydro, under whose jurisdiction the facility would be managed. These writers demanded that provision be made for bicycles on the ferries. Suggestions came for the design of the interior seating arrangement to accommodate bicycles, bicycle access to the dock loading ramps, and elevators to permit wheelchair people and bicyclists to reach the dock level of the ferry on the Vancouver (south) shore. The north terminal is close to dock level and has easy ramp access. The south terminal, however, is the old C.P. train station, and it requires taking stairs or escalators from street level to reach the loading dock. The escalators are wheelchair sized because it lacks an elevator.

The NDP minister holding office replied favourably to cyclists' concerns. In 1976 a provincial election occurred with the Socreds taking over, and supposedly continuing the NDP SeaBus bicycle policy. However, it soon became clear that priorities under the new government were changing. Opening day was approaching, and no definite allowances for bikes could be given to vigilant enquirers. Charles Spratt, director of SeaBus operations, steadfastly maintained that the vessels were not capable of carrying bicycles due to design limitations, and he continually passed the buck to the provincial government for final SeaBus policy.

June 16, 1977. The two SeaBuses were christened in opening day celebrations attended by hundreds of well-wishers, as well as a dozen Vancouver Bicycle Club



Photo: Vancouver Bicycle Club

demonstrators protesting the obvious 'no bikes' policy. Protestors wearing slogans on their T-shirts, such as « SeaBus Missed The Boat For Bikes », carried banners and placards, and chanted « Bikes On SeaBus » outside the dock station, while others mingled with the crowds inside. Speeches made by the minister of Municipal Affairs, Hugh Curtis, and Charles Spratt, didn't bother to mention anything regarding bikes. Afterwards the minister was questioned about the bicycle issue, and in front of TV cameras he capitulated by promising that bicycles might be allowed on the ferries in a few months, after kinks had been worked out with the new system. Remember, this was after years of incessant lobbying, demanding integration of bicycles with SeaBus. The summer passed and nothing changed. Bicycle commuters were denied the safe passage afforded by SeaBus. They, along with recreational riders, were forced to cross Burrard Inlet via either of two bridges, both of which have dangerous and illegal sidewalk access.

The following spring, under continued pressure from bike activists, B.C. Hydro announced the installation of 12 bike racks on the North Shore, while the Vancouver side got nothing. This ridiculously token political move set the tone for a future protest.

June 16, 1978. Anniversary celebrations were held, and again throngs of people came for subsidized birthday cake and free SeaBus rides all day. The

Vancouver Bicycle Club also celebrated with a first anniversary demonstration, and protestors descended this time on both terminals. Many on the north side carried their front wheels across the free ferry to meet on the other side, but this time security forces stopped the protestors from chanting or bringing placards inside the Vancouver station. The same Municipal Affairs Minister, Hugh Curtis, made a statement that bikes would be carried on the ferries before the end of the summer, and in a written response said it would be « within six to eight weeks ». The weeks passed, and as-usual nothing happened.

A popular excuse heard in Vancouver and other cities concerns problems with handling bikes on escalators and stairs. This reason was stated for the south terminal (where one must go from street level down to the dock) until it was discovered that dock level access existed by simply permitting cyclists to enter through a fire exit door. This solution produced yet another amazing excuse from the authorities to support a bicycle-public transit apartheid policy. The dock was the property of the National Harbours Board, meaning that there would be insurmountable problems with insurance if bicycles were permitted dock access. Virtually the same, excuse cropped up with the question of the south station itself which is leased from C.P. Rail-Marathon Realty Corporation. Letters requesting clarification of this imaginative development were directed

at each of these parties, and both passed the responsibility back to the lessee, B.C. Hydro.

Written demands and almost daily phone calls to Charlie Spratt's office then suddenly produced a begrudging announcement that cycles would be allowed on the ferries Sundays only. To further discourage cyclists' use of this public facility patrons had to pay a full adult fare of 50cent for their cycle. To date the only thing to have changed was the expansion of the schedule allowing bikes. Bikes are now allowed on Saturdays, Sundays, and holidays, and must still pay the extra fare.

These concessions are unsatisfactory for Vancouver's growing cycling population, estimated now at 150,000. SeaBus remains useless for commuter cyclists who work during Monday to Friday. The extra fare is an exclusive injustice with no such penalty for passengers transporting other wheeled or bulky objects such as baby carriages, tubas, or rattan furniture. There is still no really secure bike parking at either terminal. SeaBus is rarely filled to capacity except for a few runs (3-4) per day (a run takes something under 10 minutes). An indication of how poorly the service is doing comes from billboards advertising it as a mere tourist attraction- the « only 50cent Harbourfront Ferry Ride ». SeaBus could clearly benefit from additional revenue generated by carrying bicycles every day at no charge. And this despite deliberate design limitations imposed by the absence of folding seats, or straps from which to hang the bikes. The latter idea was shot down because officials did not want to block any passenger's view of the inlet!

Last month Le Monde à Bicyclette of Montreal had a « Fly-in » of which I was a part. We donned wings so that we could symbolically fly over the St.-Lawrence River to protest an inaccessible bike path on the south shore. SeaBus has had four years in which to straighten out its problems. There is no valid reason for denying cyclists open use of the SeaBus. The anti-bicycle attitude of B.C. Hydro and the Socred government constitutes an infringement on the civil liberties of a growing number of the population. Perhaps we couldn't expect more from a government full of former used car salesmen.

The Montreal scene inspired me as something we in Vancouver should organize-a fly-in over Burrard Inlet. The reality of SeaBus is giving us all the reasons for one.

Audrey Gilmour

LIVRES
KCBUK
LIVRES et DISQUES D'OCCASION
24 PRINCE ARTHUR O.
842-6971
SECOND HAND BOOKS and RECORDS

BUS: 849-4904
849-1433
H.M. Toulch
OPTOMETRISTE
Lunettes et verres de contact
4021 RUE ST-LAURENT MONTREAL H2W 1Y4

C.L.S.C. st-louis du parc
centre local de services communautaires
ACTION COMMUNAUTAIRE — INFORMATION ET RÉFÉRENCE — ANIMATION SOCIALE
CLINIQUE ET SERVICES DE SANTÉ — SERVICES SOCIAUX
30 EST, BOUL. ST-JOSEPH TEL.: 286-9657*
4652 RUE JEANNE MANCE TEL.: 849-3515*
SERVICES POUR PERSONNES AGEES
3553 RUE ST-URBAIN, SUITE 300. TEL.: 844-1139

transportation, the urban bicyclist and the environment

The costs of the auto :

The automobile is unquestionably the leading cause of air and noise pollution in Canadian cities. In most big Canadian cities one-third of the land or more is paved over with concrete to accommodate the automobile. The continuous presence of the automobile in the city intimidates old people, children, bicyclists, roller skaters and pedestrians. They kill 5,000 Canadians a year and injure 250,000 others, the population of Halifax.

Federal, Provincial and Municipal governments have assisted the car and oil companies via massive road building and other subsidies while neglecting and usurping the space and the needs of bicyclists and pedestrians. Sidewalks were narrowed and streets were widened in the cities, at the public's expense. Present gasoline price subsidization is costing the Canadian taxpayers more than 2 billion dollars every year. High depreciation allowances and auto business deductions encourage regular turnover sales. Chrysler just received another \$200 million.

Public transport

In major Canadian cities, excluding Toronto, efficient comfortable streetcars were eliminated and replaced by uncomfortable General Motors buses. The elimination of the streetcars, which had their own rights-of-way in the middle of city streets, removed a roadblock to cars. Commuter trains in Montreal were starved of funds, while 2 autoroutes were constructed adjacent to the rail lines to the West Island, forcing people out of trains into cars. The reliability and service standards of public transport have continuously been undermined both by private promotion of the car/oil industries and by lack of defense and support from governments which allowed and encouraged urban sprawl that made the car alternative so attractive as to even become « a necessity ».

The Federal Ministry of Transport allots 95 % of its transport budget to the auto and airplane modes while the efficient, ecological and safe train mode receives a pittance of \$250 million annually. Train lines have been cut continuously, in spite of massive public protest to maintain them, for the past 20 years. In the autumn of 1979 Via Rail's rates were raised in the « interests of the commercial viability of bus companies ». Even now, in spite of growing energy shortages, rail service, particularly in the West, is being cut. Major Canadian cities like Quebec, and even Ottawa, the national capital, lack train stations. Ottawa's downtown train station, opposite Parliament was removed and the railbed was used for a part of Ottawa's Queensway Autoroute. A national disgrace! The car, with its high inner city fuel consumption ratio per passenger mile compared to public transit and pedestrian alternatives and its disproportionate consumption of road and parking space, is a cumulative

example of our worst urban environmental mistakes in the last 50 years. The time has come to transfer the focus of government support to public transit alternatives.

For the last several years, in Canada and throughout the industrialized world, there has been a renaissance of bicycling. At the same time governments have been slow in satisfying the needs of this growing transport mode with concrete facilities. The most conscious of the urban bicyclists have organized themselves in cyclo-political groups in their respective cities. Our struggles to promote bicycle commuting has led us into conflict with another commuting mode : the automobile. This daily confrontation has induced us to better understand the place of the automobile in our society.

Millions of Canadians have rediscovered the bicycle in the last few years. We have done so for reasons of convenience and flexibility, for in the cities they are often preferable to the auto and public transit modes. Many have taken to the two-wheeler for health and fitness. Others for the random human contacts urban bicycling provides. Some now bicycle because it puts them in close contact with the geography of their city while seeing the buildings in a new light. Energy conservation motivates others. But all see it as a « framework for the future ».

In spite of the many personal and social benefits of urban bicycling, governments, notwithstanding their massive advertising campaigns for bicycling to save energy and preserve health, have provided few concrete facilities to encourage it. The Ottawa region is an honorable exception to this neglect and an example of what can be done.

We want recognition and encouragement of bicycling as a real alternative for city commuters as well as for recreation. We want complete networks of safe bicycle routes in our cities so that a well dressed business person or a ten year old child could reach all urban destinations unflustered and in perfect safety. We want the integration of the bicycle into the public transport networks.

What the federal government can do

The Minister of the Environment should recommend the following

- 1 : Provide secure bicycle parking and abolish free auto parking at all Federal Government operated buildings in Canada. The United States Federal Government recently issued a directive calling for bicycle parking for all its buildings.
- 2 : Ensure bicycle access to all federally regulated tunnels and bridges in Canada.
- 3 : Compensate federal government employees who use their bicycles as transport on government duties at a rate comparable to the car allowance given employees using car transport.
- 4 : Use bicycle couriers for government deliveries in dense urban areas.
- 5 : Ensure bicycle carriage on all trains, airplane and interprovincial buses.
- 6 : Construct a cross-Canada bicycle path network connecting and through the major cities : The Trans Canadian Veloroute.
- 7 : Construct bicycle paths at all canals, ports and linear rights-of-way under federal jurisdiction.
- 8 : Make concessions for bicycle rental services available at train stations and airports.
- 9 : Allocate a percentage of federal gas taxes for cost sharing programs to increase bicycle facilities.
- 10 : Establish research institutes to investigate the bicycle and other means of transport as an alternative to cars in cities.
- 11 : Create earth-surfaced bicycle paths in all national parks with car access.

Most of these measures would cost very little, compared with automobile support facilities, and would save energy, improve health and fitness, provide great social benefits and improve the quality of life in Canada.

Presented by Robert Silverman : ROULAVELO, Alma ; LES ROUES LIBRES, Québec ; VELO—QUEBEC ; BICYCLE RIGHTS ASSOCIATION OF TORONTO ; LE MONDE A BICYCLETTE, Montreal.

On behalf the Environmental Non-Governmental Organizations, May, 1980.



Tunnel passing under Des Seigneurs Street on Lachine Canal Bicycle Path, built by Parks Canada: Division of Federal Ministry of the Environment.

Photo: Ann Rajan

Continued from page 1

Bike path scrapped !

opposition councillors Feinstat and Auf de Meir if they are not too probing.

However, in Westmount, like in Montreal, the real decisions are made behind closed doors.

One such decision was the removal of the two way bicycle path on the South side of De Maisonneuve Boulevard between Green and Victoria which Westmount installed in September 1979. It was installed but never inaugurated. They were sort of embarrassed about it.

From the beginning the path was very popular with a continuous flow of bicycle traffic. During the public transit strike of last October this flow was intensified.

The path was opened after much public pressure from Westmount citizens. Over 2,000 signatures calling for the installation of a de Maisonneuve Boulevard bicycle path were presented to City Council. A demonstration was organized by the Westmount City Bicycle Path Committee in June 1979. The demonstration/parade, Westmount's biggest, attracted 300 people on a rainy night. At the same time a ceremony was held outside City Hall at which the committee presented a bicycle to the mayor and city councillors to share. After the council meeting the mayor persistently reiterated that there was no demand for the bicycle path to irate citizens demanding it.

However a municipal election was scheduled for November and the path was installed in September before the election and near the end of the bicycling season.

This Spring this 2 way inner city bicycle path on de Maisonneuve Blvd-part of an eventual East/West artery was removed. Mayor McCallum said in council meeting under questioning that the path was unsafe. However, he could not substantiate this statement with one single accident.

The Mayor and City Council persisted in this position in the face of massive demand from Westmount citizens to reopen the bicycle path. At several council meetings scores of citizens demanded that the path be reopened. Over 500 Westmounters sent a form letter to the Mayor calling for a quick reopening of the path. This form letter appeared on the back page of the Westmount Examiner. Furthermore, Westmount's only weekly paper, the Westmount Examiner in its editorial called for the path's reopening.

On one side citizens want the path ; on the other side a mayor and city councillors who don't. So now Westmount, Quebec's richest city, has the shame of having North America's first closed bicycle path. For this Spring there were signs on street posts on the South side of De Maisonneuve Blvd, saying : BICYCLE PATH CLOSED.

Mayor McCallum and Council say the path was unsafe! Since when were these people interested in Westmount peoples' safety, either cyclists or pedestrians? Why have they turned over all Westmount's public streets, at great public expense, to a deadly, intimidating object : the private car? Each morning thousands of cars storm down Sherbrooke and Ste Catherine Streets disturbing the peace of residents there. Why is this tolerated? Who gains? Safety can only come by reducing car access. Cars kill, wound and intimidate.

Last years bicycle path was a major step in the right direction. 8 feet of city street space was removed from car usage and given over to bicycle usage. This year the precious De Maisonneuve Blvd space has been returned to cars? Why?

We cyclists are over a million in the Montreal region. We are more than entitled to a fair share of the street space in Montreal, in Westmount and on the whole island.

Robert Silverman

café écologique

LA VIE DOUCE

4473 St-Denis (coin Mont-Royal)

Mardi à dimanche (à compter de 17h.)

842-5985

Stationnement pour bicyclettes

LE MARCHÉ DES BICYCLETTES

SPÉCIALISTES DE LA REMISE À NEUF. BICYCLETTES ET PIÈCES USAGÉES.

1270 VAN HORNE OUTREMONT 270-3443

Three Mile Island: ce n'est pas fini

L'accident nucléaire survenu à la centrale de Three Mile Island en mars 1979 a éveillé en chacun une vieille crainte que l'on préférerait à jamais oublier. On avait trop longtemps doré la pilule aux populations environnantes en leur vantant les mérites d'une énergie non polluante et essentielle à leurs besoins de consommateurs invétérés.

Mais ce spectre nucléaire remonte déjà à plus d'un an, pourquoi alors en reparler? La Commission sur les accidents de Three Mile Island a pourtant bien affirmé, et je cite :

« Les doses radioactives reçues par la population en général suite à l'accident de Three Mile Island, sont si petites qu'elles ne peuvent être décelées comme ayant causées des cancers ou développées des anomalies génétiques. »

Le New York Times lança à tous les vents que cet accident ne fut « qu'une histoire de peur et que les radiations n'ont jamais affecté personne ».

Pourtant, voilà quelques semaines, Radio-Canada annonça que 430 enfants sont morts suite à l'accident de TMI et que les nuages radioactifs émanant de la centrale ont même atteint la région de Montréal.

En effet le Dr Ernst Sternglass, éminent physicien de l'Université de Pittsburgh a constaté dans son étude sur « les effets de la radioactivité sur la santé » une épidémie d'avortements, d'enfants morts-nés, de nombreux cas de leucémie, de troubles respira-

toires et de malformations génétiques.

Le nombre d'enfants morts aux États-Unis est passé de 141 par mois en mars 1979, avant TMI à 271 en juillet 1979. Ce qui signifie une hausse de 92 % durant les mois d'été, alors que le taux de mortalité en cette saison est habituellement le plus bas. Dans un

rayon de 5 milles de la centrale, le taux de mortalité chez les enfants est passé de 2,3 % à 16,2 % en avril 1979 et dans un rayon de 10 milles de 7,2 % à 15,7 %.

Il est présentement impossible de savoir combien d'enfants sont morts au Québec et en Ontario, mais une chose est certaine c'est que le nuage

radioactif nous a bel et bien atteint et a sûrement laissé des séquelles chez les femmes enceintes.

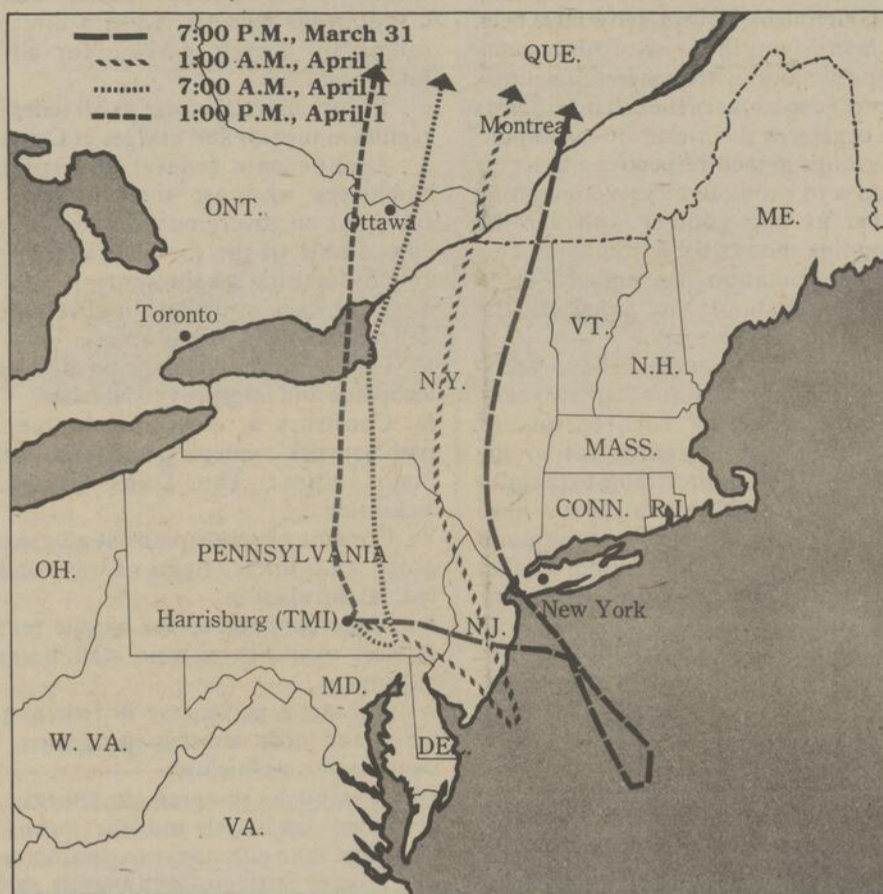
Car celles-ci accumulent plus facilement des particules radioactives dans leurs organismes, qui se concentrent soit dans le lait de la mère ou dans la glande thyroïde de l'enfant. Selon la dose reçue, elles peuvent le rendre difforme ou alors le tuer. La dose de radiation dans la glande thyroïde d'un fœtus est dix fois plus concentrée que dans celle d'un adulte.

Maintenant il est prouvé que le nucléaire est un danger qui nous guette tous, et plus spécialement les femmes. Il n'y a pas de frontières pour les nuages radioactifs et même si nous ne possédons que peu de centrales au Québec, nos voisins du Sud, eux, en font une collection, et nous aurons, nous aussi, à payer la facture.

Dans les années qui vont suivre, nous devons lutter plus durement contre cette énergie meurtrière et les gouvernements qui l'utilisent.

Nous devons aussi nous, en tant que femmes, être au premier rang de cette lutte. Ne sommes-nous pas les principales victimes? Et considérant que le nucléaire ne sert qu'à augmenter la puissance militaire des gouvernements et à élargir le fossé entre peuples dominants et dominés, nous devons nous élever contre cette arme de pouvoir et revendiquer une plus grande égalité sociale.

Irène Demczuk
pour le centre
d'animation en écologie



Petites et grandes Annonces

RADIO-ÉCOLOGIE à CINQ-FM 102.3
Chaque semaine "Par l'Autre Chemin" en français et "Conserver Society" en anglais, vous renseignent sur l'actualité du cyclisme et du transport. Information-horaires: 288-1731 ou 844-2713

RECYCLAGE PERMANENT
Dépôt permanent au 4224 Clark, dans les locaux du Monde à . Papier journal, papier blanc, verre, métal, etc. SVP, téléphonez avant.

MATÉRIEL DE BUREAU DEMANDÉ
au Monde à Bicyclette. Papier, carbone, brocheuses, chemises, dactylo usagée, etc, etc. Pour qu'on puisse consacrer nos sous à la cause cycliste!



A. LAPORTE BICYCLE Enr.

4308 HOTEL DE VILLE — MONTREAL

PEUGEOT

vente et réparation
Storage durant l'hiver

SIMON ROY, prop.

ATELIER: 849-7954
RES.: 678-4277

ENCAN DE BICYCLETTES par la Ville de Mtl, 13 sept. à 10⁰⁰h, angle Papineau & Fleury. Bicyclettes d'occasion. Arrivez-tôt et emmenez quelqu'un qui connaît ça. Psst: Babillard de vente-échange de vélos au Monde à . Service téléphonique 844-2713. On cherche des bicyclettes à vendre!

PYROGRAVURE DE BICYCLETTES contre le vol. GRATUITEMENT. Communiquez avec le poste de Police le plus près de chez vous. Ça vaut le coup! Psst: Les seuls cadenas vraiment anti-vol: Citadel et Kryptonite!

CALENDRIER CYCLISTE 1981-87-98
Calendrier international, tri-annuel, tri-lingue, avec pleines lunes, très élégant et fonctionnel. Faites plaisir à une cycliste!

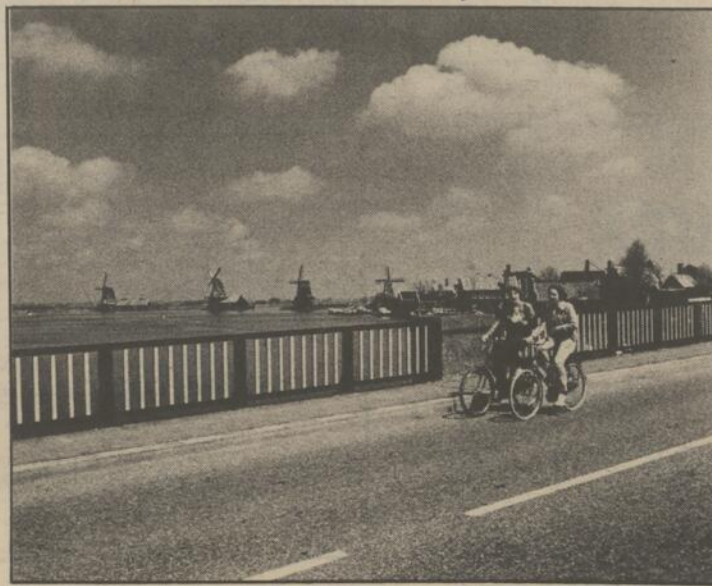


PHOTO: MICHEL BÉDARD

La Saint-Jean en bicyclette

Une parade toute en couleurs et en fête. Des rubans, des ballounes, des clochettes et des cris de joie, la plus belle des manifestations à laquelle j'ai participé.

A la St-Jean, par un beau début d'après-midi d'été (le soleil et sa chaleur nous enivraient), un groupe d'enfants, des jeunes et des plus vieux, est parti du Parc Laurier. Un policier en moto guidait le cortège, policier qui encourageait tout un chacun à manifester sa présence. Nous avons visité le quartier environnant où les gens sur les balcons, grâce aux festivités en cours, nous saluaient de la main ou d'un sourire. Les bicyclettes étaient décorées et l'esprit de fête régnait. Nous sommes descendus/es jusqu'à Sherbrooke puis nous avons fait le tour du Carré St-Louis où nous nous sommes arrêtés/es pour quelques minutes. Ensuite nous sommes passés/es sur Duluth où notre piste cyclable nous accueillait et, tout en longeant le Parc Lafontaine, nous sommes remontés/es au Parc Laurier où le café La Vie Douce nous a servi une belle salade de légumes frais.

Ce qui était particulièrement intéressant c'est que le service d'ordre s'est fait spontanément. Il est vrai que nous étions peu nombreux mais c'était un plaisir de voir les cyclistes faire une barrière devant les automobilistes pour que le cortège puisse rouler sans ennui. Autre fait à noter, le groupe grossissait tout au long du parcours: nous sommes partis/es 25, nous sommes revenus/es, nous étions 50 qui avons été accueillis/es en triomphe au Parc Laurier.

Au cours de l'après-midi nous avons eu la chance de jouer au ballon-volant puisque le Monde à Bicyclette qui avait installé son kiosque au Parc Laurier avait aussi accroché un filet entre deux beaux gros arbres.

Jouer est très agréable (surtout dans un si beau parc) et cet après-midi de Saint-Jean nous a permis de nous laisser aller au jeu et à la fête, de prendre le temps d'être présent/e à la douce folie que le soleil et le vent d'été nous insufflaient.

Louise Campeau

Le fly-in du 20 juillet

Les cyclistes veulent pouvoir traverser le fleuve St-Laurent, ce qui est très difficile.

Seulement les trottoirs du pont Jacques-Cartier et le pont de l'estacade, quelques pieds à l'ouest du Pont Champlain, acceptent les bicyclettes.

Un moyen simple et agréable de traverser le fleuve serait de passer par l'île Notre-Dame. Ce lien vital relie les deux pistes cyclables de Parcs Canada. Il a même été ouvert aux bicyclettes pendant 8 fins de semaine à l'automne 1976 et pendant 8 fins de semaine à l'été 1977. Comme la ville de Montréal avait peur qu'il y ait du vandalisme dans les pavillons qui restaient sur l'île, Parcs Canada a été obligé d'organiser un service de navette pour lequel des cyclistes étaient payés pour accompagner des groupes de cyclistes du pont de la Concorde au pont Victoria. Par la suite, la Ville a rasé les pavillons.

Au printemps 1978, l'administration de la Ville a cédé l'île pour laquelle les payeurs de taxe avaient dépensé \$36 millions à une organisation semi-privée, l'Association Montréalaise d'Action Récréative ou AMARC.

Depuis 3 ans, ce lien crucial a été coupé; en 1978, à cause des travaux de construction pour la course automobile du Grand Prix, en 1979 pour les préparations des Floralias et en 1980 à

cause des Floralias elles-mêmes.

Il existe une solution très simple et les plans ont déjà été tirés par les architectes de la Ville. Les plans font mention d'une rampe reliant la fin de l'ancien Métro Express près de l'entrée, à la piste du Grand Prix, plus quelques clôtures à l'extrémité ouest de l'île. Les modifications coûteraient moins de \$100,000 et le

gouvernement du Québec en payerait les 3/4. Un tel montant est minime lorsque vous considérez quel pourrait en être le bénéfice social, le nombre de personnes qui l'utiliseraient et comment on peut le comparer aux millions dépensés dans le sport pour quelques milliers d'élites sportives mondiales, pendant 2 semaines, au stade olympique et au Vélodrome.

Le 20 juillet, dans l'après-midi, les cyclistes du Monde à Bicyclette et ceux de Vélo Québec ont organisé un « fly-in » pour montrer que voler par dessus les Floralias est l'unique moyen qui leur reste pour avoir accès à leur piste cyclable.

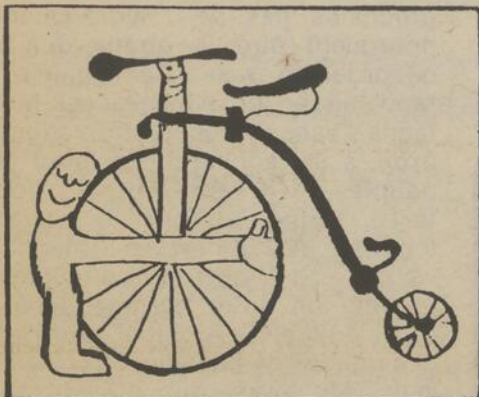
Nous étions une vingtaine à nous être rendus sur l'île Notre-Dame en bicyclette. Le vent était de la partie et prenait dans nos ailes. Jean-Denis était venu en homme-grenouille. La presse était au rendez-vous et... ironie du sort, le maire Drapeau aussi! Figurez-vous que ce jour-là, un couple du Vermont avait la chance unique de passer une journée avec notre maire bien-aimé! (Récompense d'un concours gagné). Quelle n'a pas été leur surprise de nous voir arriver au moment où ils sortaient des Floralias pour se diriger vers la voiture du maire. Drapeau lui-même s'est assis au volant de sa superbe Continental. Quel contraste avec notre homme-grenouille en maillot de bain par exemple! C'est la photo que le Journal de Montréal s'empressait de publier le lendemain, en oubliant les ailes!

La plupart des médias ont confondu notre manifestation avec notre rencontre avec le maire Drapeau! Nos photographes étaient là pour prendre des photos de la conférence de presse et de la rencontre avec Drapeau.

Le Monde à Bicyclette



Photo: Martine Thomas



L'herberie
magasin
d'aliments naturels
et café végétarien
207 ouest St-Viateur 279-3828

le Cafe des Entretiens
1577 Laurier Est
521-2934
ouvert sept jours
de 9 AM à 1 AM

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE MONTREAL

APPLICATION

PERMIS DE BICYCLETTE C.T.C.U.M.

NOM: _____
Famille Prénom

ADRESSE: _____
Numéro Rue App.

_____ Ville Prov. Code postal

DATE DE NAISSANCE: _____ SEXE: Féminin
Jour Mois Année Masculin

Je connais les Règlements attachés au Permis de Bicyclette C.T.C.U.M. et je consens à m'y conformer.

DATE D'APPLICATION: _____
Jour Mois Année Signature

Retourner cette application à: M. Laurence Hanigan,
Président, C.T.C.U.M.
159 ouest, St-Antoine,
Montréal, Qué. H2Z 1H3

* * * * *

COMITE DE TRANSPORT DES CYCLISTES URBAINS A MONTREAL

APPLICATION

PERMIS DE BICYCLETTE C.T.C.U.M.

NOM: _____
Famille Prénom

ADRESSE: _____
Numéro Rue App.

_____ Ville Code Postal Tél.

DATE DE NAISSANCE: _____ SEXE: Féminin
Jour Mois Année Masculin

Je connais les Règlements attachés au Permis de Bicyclette C.T.C.U.M. et je consens à m'y conformer.

DATE D'APPLICATION: _____
Jour Mois Année Signature

Retourner cette application à: Comité de Transport des Cyclistes Urbains à Montréal
Le Monde à Bicyclette
4224 Clark
Montréal, Qué H2W 1X3



les autochtones et nous; vivre ensemble

Les autochtones sont rarement présents dans l'actualité, si ce n'est lors de crises particulières : fusillades par des policiers, noyades suspectes, réactions à la loi 101, etc. Lorsque nos politiciens s'adressent à eux, c'est, la plupart du temps, pour leur apprendre qu'ils n'ont pas la « maturité suffisante » pour prendre leurs affaires en main (Rapport Drury, Gouvernement fédéral, hiver 1980), ou que les Français sont le premier peuple à avoir habité l'Amérique (Livre blanc sur la souveraineté-association, automne 1979). L'ignorance générale de la réalité autochtone, nous empêche d'en parler sans différents stéréotypes.

Il faut dire d'abord, que même si les autochtones ont connu une forte baisse de population au contact des Européens, ce déclin semble bel et bien terminé, puisque leur nombre augmente sans cesse. En 1975, le ministère des Affaires indiennes dénombrait 282 762 Indiens inscrits et 4252 Inuits au Canada. Leur taux d'accroissement naturel, (les natalités moins les mortalités) est de loin le plus élevé du Canada, et les projections indiquent qu'en 1981, les Indiens inscrits seront 32 802 au Québec seulement. Pour obtenir le nombre réel d'autochtones, il faut ajouter les Indiens « non-inscrits » et les Inuits, ce qui donne plus de 80 000 pour le Québec de 1981.

Ils forment dix nations distinctes :

NOM	NOMBRE*	LOCALISATION
SOMMAIRE		
Abénakis	667	Bécancour, Odanak
Algonquins	3 362	Abitibi-Témiscamingue
Atikaméks	2 535	Haut Saint-Maurice
Cris	6 625	Région de la Baie James
Hurons	1 169	Loretteville
Malécites	100	Près de Rivière-du-Loup
Micmacs	2 129	Gaspésie
Mohawks	5 872	Kahnawaké, Oka, Saint-Régis
Montagnais-Naskapis	7 111	Côte-Nord du Saint-Laurent et Lac Saint-Jean
Inuit	4 252	Nouveau-Québec

Historiquement, le système de réserves en vigueur aujourd'hui, se construisit au milieu du XIXe siècle, et en 1871, le Gouvernement fédéral se proclamait « officiellement » tuteur légal des Indiens. Cela signifie qu'il se donnait pour mission de gérer leurs terres et tous leurs biens, comme un tuteur gère les biens d'un mineur ou d'une personne déclarée inapte mentalement.

À partir de 1876, ils sont visés par la *Loi concernant les Indiens* (« Loi des Indiens » est une traduction abusive de « Indian Act », puisqu'ils n'ont jamais pris part à sa rédaction). Loi raciste s'il en est, et qui stipule, par exemple, que les « bandes » doivent obtenir l'autorisation ministérielle avant de prendre quelque décision ou mesure concernant leurs membres ou leurs biens (y compris leurs terres). Même les testaments doivent être approuvés par le ministre! La loi se donne également pour tâche d'identifier les droits et privilèges exclusifs aux Indiens, et définit par le fait même qui est Indien et qui ne l'est pas (entendons par là, qui a le droit de figurer sur la liste des Indiens inscrits sur le registre fédéral et qui ne l'a pas). Ces dispositions, fondées tant sur la discrimination sexuelle que sur des principes d'exclusion, contredisent absolument la déclaration des droits et libertés de la personne (mais selon les tribunaux, la déclaration n'a pas préséance sur la loi...).

Les conséquences de la tutelle fédérale furent désastreuses pour les nations autochtones, en particulier au chapitre de l'école. Un système

d'éducation fondé sur nos valeurs et nos méthodes d'enseignement fut mis sur pied dans le but d'assimiler les enfants autochtones. Pour s'assurer des meilleures chances de réussite, le gouvernement a inclus dans la *Loi concernant les Indiens*, des articles obligeant, sous peine d'emprisonnement, les parents à envoyer leurs enfants à l'école. Mais les autochtones ont toujours tenu à leurs spécificités culturelles et à leurs valeurs. Ce système d'éducation n'a pas atteint son but malgré les nombreux moyens coercitifs employés. Depuis quelques années, les autochtones ont fait de sérieux efforts pour reprendre en main leurs écoles, mais le conflit scolaire qui opposait le ministère de l'Éducation aux Inuit dissidents** l'an dernier, a bien montré que le Gouvernement du Québec n'était pas prêt à permettre que ceux-ci sortent du cadre étroit établi par les fonctionnaires pour le fonctionnement de leurs écoles.

Les autochtones du Canada et du Québec font partie de ce qu'on appelle maintenant le « quart-monde », c'est-à-dire l'ensemble des peuples autochtones tour à tour colonisés puis

toucher les États-Unis, et les autorités projettent d'y construire un super-port!...

Dans le Nord québécois, les enjeux et les attitudes en présence sont sensiblement les mêmes. Tout comme Ottawa, Québec ne reconnaît aucun statut particulier aux autochtones et dès 1971, entreprend les travaux de la Baie James sans plus d'étude d'impact environnemental que de consultations avec les premiers intéressés : Cris et Inuit. Ce qui suit nous est connu; l'arrêt des travaux avec le jugement Malouf (suspendu une semaine plus tard en Cour d'Appel), les négociations avec les Cris et les Inuit aboutissant à la convention de la Baie James et du Nord québécois.

Si celle-ci a fait l'envie des gouvernements canadiens et provinciaux, elle a aussi fait l'objet de dénonciations sévères, tant par la Ligue des droits et libertés que par la Commission des Droits de la personne du Québec, qui dénoncent le préalable obligatoire de l'extinction des droits territoriaux des autochtones. À vrai dire, la convention est survenue après des manipulations



Photo: G. McKenzie

Quelques représentants des Inuit dissidents.

intégrés de force dans un État moderne.

Quoiqu'ils aient toujours, de façon générale, soutenu une position ferme quant à leur souveraineté, le début des années 1970 marque un tournant : un mouvement solidement orchestré de revendications s'organise à travers tout le Canada. Parmi les nations les plus déterminées, on retrouve les Dènès (Territoires du Nord-Ouest), qui ont à faire face à l'un des plus importants projets qu'aucun consortium de compagnies multinationales ait jamais imaginé : le pipeline de la vallée du McKenzie. Pendant ce temps, le sort réservé aux Indiens des États-Unis suit la même conjoncture puisqu'on les retrouve aux premiers rangs de la lutte anti-pollution et anti-nucléaire. Plus près de nous, à Saint-Régis, les Mohawks sont en ce moment victimes d'une invasion armée de la part de la police de l'État de New York, qui cherche à négocier en vitesse des ventes de terres avec un régime fantoche beaucoup plus conciliant que les autochtones dits « traditionnels ». C'est que leur territoire est le tout premier point de la voie maritime du Saint-Laurent à

douteuses des Gouvernements de Québec et d'Ottawa : l'Association des Indiens du Québec, qui refusait de monayer les droits aborigènes, a été écartée, et Québec a négocié directement avec les Cris et la Northern Quebec Inuit Association créée de toute pièce par Ottawa quelques mois plus tôt. Trois villages, regroupant plus de 30 % des Inuits du Québec n'ont jamais accepté d'adhérer à la Convention et la rejettent au niveau de son préalable : l'extinction des droits aborigènes. Ce sont ces Inuits qu'on dit « dissidents ». Dénonçant lui aussi la convention, le juge Thomas Berger s'exprime ainsi dans son Rapport sur l'enquête du pipeline du McKenzie : « Les négociateurs de la province de Québec ont affirmé que le refus de la Convention de la Baie James par les parties autochtones n'empêcherait pas la réalisation de la centrale hydro-électrique, et de surcroît, priverait ces derniers des avantages de la convention. » Peut-on vraiment parler de négociation lorsqu'une des deux parties a le canon sur la tempe ?

Bien qu'on en ait assez peu parlé, c'est cette même convention qui devint loi sous le gouvernement

Lévesque sans qu'aucun changement important n'y soit intervenu. Encore tout récemment, les Américains faisaient au premier ministre du Québec l'offre alléchante de financer de leurs milliards le développement des forces hydro-électriques du Québec. Mais des conflits latents existent partout où l'Hydro-Québec projette le harnachement de nouvelles rivières. C'est le cas notamment sur la Côte Nord, où les rivières La Romaine, Moisie et Petite Mécatina ont déjà fait l'objet d'études avancées.

Inutile de mentionner l'importance des conséquences pour les Montagnais dont le territoire ancestral s'étend le long de la rive nord du Saint-Laurent, du Lac Saint-Jean au Labrador. Après le mépris qu'on leur a toujours manifesté depuis plus d'un siècle lors des concessions forestières et minières et lors des développements agricoles et hydro-électriques (la Manic), après la dépossession scandaleuse de leurs rivières à saumon au profit des clubs privés, les prochains pas de l'Hydro-Québec pourraient être la goutte qui fait déborder le vase. Car comme le rappelait le Conseil Attikamèk-Montagnais dans sa récente affirmation du droit à la souveraineté pour les peuples qu'il représente : « Notre terre, nous l'aimons et nous y tenons. » À Kahnawaké (Caughnawaga), le gouvernement du Québec projette un autre barrage dans le cadre du projet « Archipel » au niveau des rapides de Lachine. Les Ganienkéhs (Mohawks) qui y vivent sont unanimes pour s'y objecter à cause des effets des différents aménagements sur leur territoire et sur l'écosystème du fleuve Saint-Laurent, déjà suffisamment dégradé.

Les autochtones occupent leurs terres depuis plus de 20 000 ans, mais les maigres « droits d'usufruit » qui leur avaient été concédés en 1763 par la Couronne britannique, gênent considérablement les gouvernements qui souhaiteraient maintenant éteindre ces droits sous prétexte qu'ils sont « trop vagues » et « compenser » la perte de leur mode de vie... Mais eux, qui trouvent leurs droits assez clairs, veulent au contraire les faire reconnaître et se donner les outils politiques nécessaires pour baliser toute intervention sur le milieu susceptible de modifier leur environnement.

« Les être humains qui vivent sur cette planète doivent rompre avec la conception étroite de leur propre libération et commencer à concevoir la libération comme un processus qui doit s'étendre à l'ensemble du monde naturel. » (Déclaration de la *Ligue des Six Nations* à Genève en 1977 : « Message au monde occidental »)

Les autochtones veulent se libérer de toute forme de tutelle, pour enfin disposer d'eux-mêmes sans entrave, et prendre la place qui leur revient parmi les nations.

Tiré de « Les autochtones et nous ; vivre ensemble » par Jean-Marie Desroches, membre du *Comité d'Appui aux Nations Autochtones* de la Ligue des droits et libertés (1825 rue de Champlain, Montréal, H2L 2S9, Tél. : 527-8551).

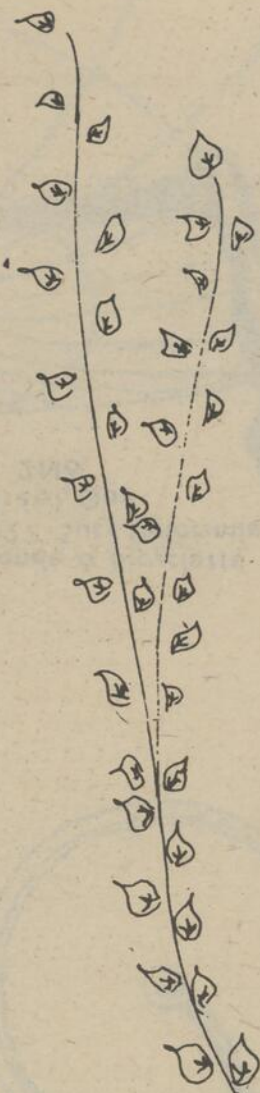
* Il s'agit ici du nombre d'autochtones inscrits, i.e. reconnus par la loi concernant les Indiens. Selon les données les plus conservatrices, pour obtenir le nombre réel d'autochtones, il faudrait entre doubler et tripler ce chiffre.

** Inuit dissidents de la Convention de la Baie James : voir plus loin.

(...) Dans le passage qui suit, une vieille sage Wintu parle avec tristesse de la destruction gratuite des terres sur lesquelles elle vivait, une région que l'exploitation des mines d'or — et plus particulièrement l'utilisation de moyens hydrauliques — a dévastée.

Les Blancs se moquent de la terre, du daim ou de l'ours. Lorsque nous, Indiens, chassons le gibier, nous mangeons toute la viande. Lorsque nous cherchons les racines, nous faisons de petits trous. Lorsque nous brûlons l'herbe à cause des sauteuses, nous ne ruinons pas tout. Nous secouons les glands et les pommes de pin des arbres. Nous n'utilisons que le bois mort. L'homme blanc, lui, retourne le sol, abat les arbres, détruit tout. L'arbre dit : « Arrête, je suis blessé, ne me fais pas mal. » Mais il l'abat et le débite. L'esprit de la terre le hait. Il arrache les arbres et ébranle jusqu'à leurs racines. Il scie les arbres. Cela leur fait mal. Les Indiens ne font jamais de mal, alors que l'homme blanc démolit tout. Il fait exploser les rochers et laisse épars sur le sol. La roche dit : « Arrête, tu me fais mal. » Mais l'homme blanc n'y fait pas attention. Quand les Indiens utilisent les pierres, ils les prennent petites et rondes pour y faire leur feu... Comment l'esprit de la terre pourrait-il aimer l'homme blanc?... Partout où il la touche, il laisse une plaie.

tiré de *Pieds nus sur la terre sacrée*, recueil de textes réunis par T.C. McLuhan



LXXX
 Dans un petit Etat
 faiblement peuplé,
 on ne permettrait pas l'usage
 d'instruments multipliant la force humaine.
 On tiendrait le peuple dans la crainte de la mort
 on ne le laisserait pas voyager au loin,
 Y aurait-il des navires et des voitures,
 qu'il ne se trouverait personne pour monter à bord.
 Y aurait-il des engins de guerre et des armes,
 que nul n'en ferait étalage.
 On en reviendrait à faire faire au peuple des noeuds
 dans des cordelettes,
 pour s'en servir en guise d'écriture.
 Ses mets lui paraîtraient savoureux,
 belle sa vêtue,
 paisible sa demeure
 et joyeuses ses coutumes.
 Les pays voisins seraient à portée de vue
 et de part et d'autre on pourrait entendre
 le chant des coqs et l'aboi des chiens :
 pourtant les gens mourraient à un âge fort avancé,
 sans jamais avoir voyagé d'un pays à l'autre.

Lao-Tseu
 Tao-te-king (approx. 700 avant J.C.)

PS: et je parie qu'on s'y déplacerait à bicyclette...
 Vienne l'anarchie!
 c.m.

La circulation cycliste

C'est une circulation qui grandit de jours en jours et on devra bientôt en tenir compte dans le code de la route. Code qui ne fait aujourd'hui qu'assimiler la bicyclette à l'automobile. Exemple : en France l'automobiliste qui veut dépasser un cycliste doit laisser un minimum d'un mètre entre les deux véhicules. Pourquoi continue-t-on à cultiver l'indifférence vis-à-vis d'une circulation à vélo mieux adaptée? Une civilisation autre qu'« au plus fort la poche » qui se respecte donc devrait tenir au moins compte de la faiblesse relative du cycliste en cas de choc accidentel et essayer de diminuer toutes les disparités entre ces différentes circulations par des réglementations autour de la bicyclette.

Partant du principe que le cycliste peut aller n'importe où en sécurité et qu'il n'est pas cuirassé comme l'automobiliste on l'apparenterait plutôt au piéton qu'à l'automobiliste. On développerait la pratique de l'usage du vélo si on lui accordait son importance relative en usagers dans le code de la route québécois. Malgré les innombrables avantages écologiques de la bicyclette on ne peut que la laisser de côté si on continue à avantager le trafic motorisé au détriment d'une meilleure sécurité des transports cycliste, piétonnier et en commun par de nouveaux règlements les favorisant.

Pour respecter à coup sûr le droit de voyager à vélo on établira les lois qui empêcheront un automobiliste d'assaillir le cycliste même inconsciemment. Un automobiliste qui suit le cycliste qu'il ne peut dépasser dans le confort douillet de son intérieur n'a pas à demander que celui-ci se tasse exagérément sur les automobiles stationnées ou qu'ils s'arrête pour le laisser passer. Ce ne sera qu'un

bien de ralentir en le suivant jusqu'au prochain arrêt, une minute ou deux. Aux arrêts, si un vélo et une auto arrivent en même temps à l'intersection le vélo ici défavorisé aura la priorité. Et tant qu'à y être le vélo laissera la priorité au piéton.



Photo: Ann Rajan

Dans les intersections au trafic plus affairé on installerait des feux de circulation spécialement destinés aux cyclistes pour qu'ils puissent démarrer et même traverser la rue avant que les automobilistes ne le fassent. Aux intersections de véloroutes et autoroutes on aura installé des signaux « Arrêt-Stop », merci. Et encore faudra-t-il les respecter et en inventer des centaines d'autres pour mêler tout le monde mais à l'avantage des cyclistes cette fois-ci.

Michel Thibault.

Complainte du laveur de vitres

« Ils disent qu'ils sont propres. Regarde leur ville : elle est sale. Les rues sont pleines de poussière toxique, leur air est pollué... Autrefois, le fleuve puis le rivières, c'était propre puis beau comme un bijoux. L'eau, tu pouvais la boire. L'herbe était appétissante. Maintenant, ils ont tout corrompu. Ils disent qu'ils sont propres, mais ça n'a jamais été aussi sale. »

Auteur anonyme
 51 ans
 poète et laveur de vitres
 et fidèle membre du Monde à bicyclette

Les cyclistes et les chiens

Les cyclistes et les chiens sont bannis du cimetière Côte-des-Neiges. Les cyclistes et les chiens cherchent des poteaux dans les rues des villes. Le cyclistes et les chiens ont tous deux le bon sens ou l'instinct de ne pas salir ni polluer leur niche ou leur habitat.

A bien y penser, le cycliste est encore le meilleur ami du chien...

Autre auteur anonyme



VERS UNE VILLE NOUVELLE

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

Comité de rédaction: Louise Campeau, Claire Morissette, Louis Piché, Robert Silverman, Michel Thibault, 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 bienvenus.

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, Manon Duquette, Claire Morissette, Louis Piché, Ann Rajan, Michel Thibault.

Impression : Payette & Simms, St-Lambert.

Dépôt légal à la bibliothèque nationale du Québec D-765342



845-5384

Garantie Bicycle Enr.

VENTE ET RÉPARATION
 DE BICYCLETTES TOUS GENRES

484 EST, RACHEL (coin Berri)

Vers une ville nouvelle



GRATUIT

JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE

VOL. 5 NO. 6



PHOTO: MICHEL GÉARD

23 OCT.
sentence
des 13
cyclistes

VOIR P.7

5 OCT.
manif
vélo-méto

VOIR P.7

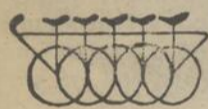
14 SEPT.
manif
aux ponts

VOIR P.7

12 SEPT.
manif
hippopota-
me

VOIR P.6&7

NOUVELLE ADRESSE



LE
MONDE
À
BICYCLETTE

4224 CLARK
MONTREAL, QUE
H2W 1X3
TEL. (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.

CONFERENCES
CAUSERIES, KIOSQUES,
PROJECTION DE
FILM (28 min)

Tarifs à discuter

PETITES ANNONCES

voir p.12



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
- \$ 10. Abonnement institution



NOM _____

ADRESSE _____

code
postal

TELEPHONE _____

MARQUE DE VELO _____

NUMERO DE SERIE _____

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

EXPIRATION _____