

Le «Plan de circulation» du Plateau Mont-Royal-Centre-Sud:

DES TRAVAUX DE PETITE ÉCOLE

Claire Morissette

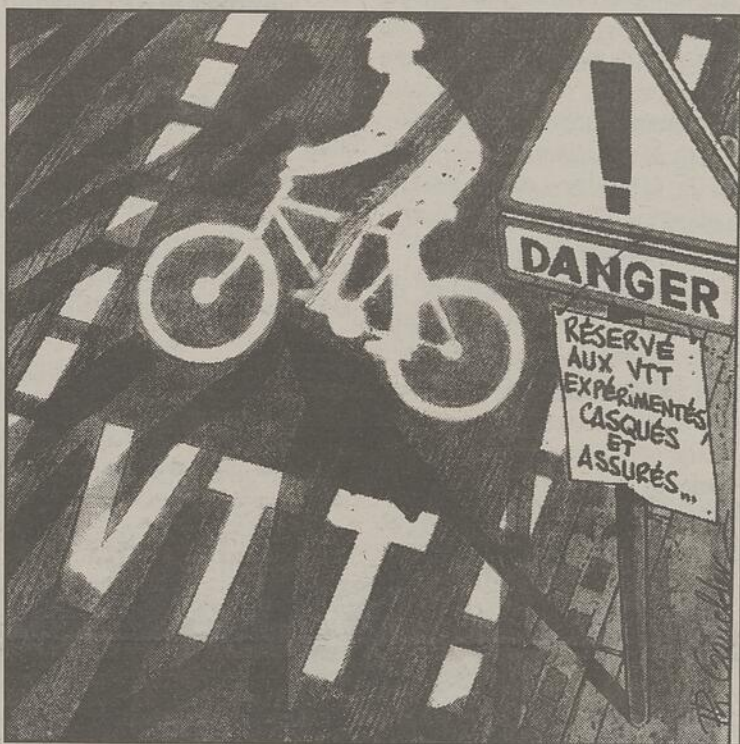
À la lecture du document «Votre arrondissement c'est aussi une circulation sécuritaire et conviviale» (7 juin 93), on remarque un fort contraste entre l'énoncé d'intentions, en introduction, et les mesures concrètes qui suivent. D'une part, on prétend viser une meilleure qualité de vie dans le quartier; d'autre part, on propose une série de mesures visant à «améliorer la fluidité, solutionner la congestion»...des automobiles, biensûr.

Il semble que les ingénieurs de la circulation de la ville de Montréal n'aient pas encore compris que le principe numéro un du Plan d'urbanisme, soit: «améliorer la qualité de vie des quartiers résidentiels, en termes de quiétude et d'accessibilité», exige tout d'abord qu'on diminue le nombre d'automobiles entrant quotidiennement dans le quartier, et qu'on en réduise draconiquement la vitesse, non pas en améliorant la fluidité, mais au contraire, en rendant leur circulation plus difficile. La congestion est une étape nécessaire, un message qu'il faut transmettre aux automobilistes, à l'effet qu'il

ya d'autres moyens de transport plus appropriés que leur automobile privée, pour venir en ville.

Il est décevant de constater que, dans ce document, on ait oublié les mesures d'humanisation de la rue mises de l'avant par les citoyens et résidents lors des consultations précédentes, telles:

- la création de nouvelles zones piétonnières,
- l'élargissement des trottoirs achalandés,
- le renforcement du respect des passages piédonniers,
- la réduction de la vitesse de tout déplacement véhiculaire à 30km/h,
- le «traffic calming» en zone résidentielle,
- la création de nouvelles pistes cyclables,
- l'implantation de stationnement cycliste sur les rues commerciales et en zones résidentielles,
- la restauration des ruelles en espaces verts,
- la création de nouvelles aires vertes ou de jardins dans les stationnements automobiles actuels,



- l'interdiction de circuler pour les automobilistes seuls dans leur auto.

Nous avons recommandé la création d'îlots résidentiels rendus imperméables à la circulation de transit en tournant vers l'extérieur tous les sens uniques sauf un —qui sert d'entrée à l'îlot pour les résidents—, une mesure simple, économique et efficace pour protéger nos rues. On n'en

trouve pas l'application dans le document, on se contente d'espérer que la fluidité seule fera que les autos n'iront pas sur les rues résidentielles.

Par ailleurs, le besoin pour un tracé cyclable dans l'axe de l'avenue du Parc se fait pressant, surtout depuis les difficultés imposées aux cyclistes par la voie R-bus. Le document ignore ce besoin des cyclistes.

Nous sommes également très déçus de constater qu'on envisage de déplacer la piste cyclable de la rue Rachel à la rue Marie-Anne, entre Hogan et Brébeuf. Pourquoi veut-on procéder à ce déplacement? ...uniquement pour accommoder la circulation automobile à l'angle Papineau-Rachel. Il s'agirait alors d'un

a connus sont sur le point d'être réglés. Nous préconisons plutôt de parachever la piste cyclable sur la rue Rachel entre Marquette et des Érables, de procéder au marquage plein de la piste cyclable aux intersections au moyen d'une peinture distinctive, et de procéder enfin à un phasage plus équitable des feux à pictogramme-vélo, comme le recommande depuis des années la Table-vélo de la Ville de Montréal.

Nous demandons aussi pourquoi l'implantation de nouvelles voies réservées aux autobus sur les rues St-Laurent et Papineau-de-Lorimier, notamment, ne figure pas au Plan de circulation du quartier.

Nous sommes par ailleurs étonnés de constater qu'on ne parle pas non plus dans ce document de la disparition de l'échangeur Des Pins-du Parc, cette aberration monumentale en milieu urbain, et de la reconstitution d'une intersection normale à cet endroit.

Nous croyons d'ailleurs qu'il est temps qu'on envisage enfin l'élimination de la circulation automobile dans les parcs: sur la rue Émile-Duployé dans le parc Lafontaine, et sur l'avenue du Parc dans le parc Jeanne-Mance-Mont-Royal.

...

En bref, nous constatons dans ce «Plan de circulation» un manque de vision atterrante, une mentalité conservatrice, toujours au service de l'automobile des banlieusards, et qui ne vise pas d'amélioration réelle et profonde du cadre de vie des Montréalais-es.

Nous demandons donc à nos élus d'exiger que ces plans soient revus en y incorporant les mesures mentionnées plus haut, s'ils sont sincères dans leur désir de rendre vivables les rues de Montréal et de mettre un frein à l'exode de sa population vers la banlieue, et s'ils souhaitent être fidèles aux énoncés qu'on retrouve dans la plate-forme électorale pour laquelle nous les avons portés au pouvoir.

Table-vélo de Montréal:

TANT QU'ILS NE TOUCHERONT PAS À LA RUE...

Michel Thibault

La réunion de juin de la Table-vélo de la Ville de Montréal a mal débuté: son président, Pierre Bourque avait à nous informer que le Comité exécutif de la Ville avait déjà terminé les études préalables et décidé de déplacer un tronçon de la piste cyclable de la rue Rachel sur la rue Marie-Anne, dans sa partie est, autour de Papineau; et qu'en plus, les représentants bien au fait du dossier n'étaient pas présents à la Table-vélo, alors que M. Lavallée avait annoncé sa

présence, et alors que les consultations autour de cette réfection ne se feraient qu'au Comité-conseil d'arrondissement du Plateau Mont-Royal prévu pour le lundi suivant! À quoi bon faire des tables de consultation sur les aménagements cyclables!

REFONTE ADMINISTRATIVE

Les sujets à l'ordre du jour étaient très peu liés à une réelle consultation d'expertise externe lors de cette première réunion de 1993, présidée par le nouveau «directeur associé» du Service des Loisirs, des parcs et du

développement communautaire, aussi responsable du Module des activités scientifiques, nommé: Pierre Bourque, qui nous a assuré de sa collaboration et de son intérêt en matière d'aménagements cyclables.

Tout ce qui tient à la promotion d'espaces verts et tout ce qui relève du cyclisme —et oui! du transport cycliste en la ville de Montréal— sont maintenant réunis administrativement, suite à un remaniement des cadres de direction. C'est ainsi que Lise Cormier se trouve expressément en charge du Module de la pla-

nification et de l'aménagement du réseau des parcs, et que, de ce fait, même si on ne le mentionne pas dans les divisions du développement de l'organisation «Service des affaires institutionnelles», elle touche à tout ce qui regarde le dossier vélo, sauf que —bien sûr, on ne peut pas rationaliser plus qu'il ne faut— le concept d'entretien et l'aménagement technique ainsi que la signalisation des voies cyclables demeurent entre les mains du Module des travaux publics, qui gère l'ensemble de la circulation et du trafic.

PLAN DE CIRCULATION

La Ville a rendu public le «Plan de circulation» d'un premier arrondissement, le Plateau Mont-Royal-Centre-Sud —l'exercice se répètera dans les sept autres quartiers de Montréal. Dans l'énoncé de principes de la brochure «Votre arrondissement, c'est aussi une circulation sécuritaire et conviviale», il y est question d'améliorer la quiétude des résidents, la sécurité des piétons et d'intégrer les cyclistes au réseau routier ainsi que d'assurer une desserte efficace aux camionneurs.

suite à la page 14

LE VÉLO ET LE FÉDÉRAL

Quel contraste! On ne saurait guère deviner qu'il s'agit du même gouvernement. D'une part il y a le canal Lachine, responsabilité de Parcs Canada, avec ses pistes cyclables d'une grande réussite. D'autre part, il y a les ponts Jacques-Cartier et Champlain, responsabilité d'une société créée par Transports Canada, avec son mépris intolérable des cyclistes. Songeons à l'état misérable et l'accès difficile des trottoirs du pont Jacques-Cartier et au dangereux «sentier des lapins» en bordure du pont Champlain près de l'île des Soeurs. Même gouvernement mais différentes agences –et esprits différents.

Cela montre clairement qu'il n'existe pas de politique cohérente envers le vélo au niveau fédéral. Évidemment cela ne le distingue pas des autres niveaux de gouvernement, mais voilà encore quelque chose qu'il faut corriger.

Les adeptes du cyclisme pratiquent cette activité pour des raisons diverses –athlétisme, récréation ou, de plus en plus, comme mode utilitaire de transport. La pensée des gouvernements semble ne pas avoir

évolué suffisamment pour prendre compte de cette dernière réalité. C'est pourquoi au niveau fédéral Parcs Canada (responsabilité: récréation) favorise le vélo tandis que Transports Canada (responsabilité: transports) semble ignorer l'existence même du vélo.

En effet, si on regarde l'allocation du personnel et du budget du ministère fédéral des transports, il faut reconnaître qu'il s'agit en réalité du ministère de l'aviation, car c'est l'aviation qui compte pour la plus grande partie de ses activités et de ses préoccupations. Le même phénomène s'applique au gouvernement québécois, où le ministère des transports est en réalité le ministère de la voirie, comme si c'était l'unique option pour le transport.

L'industrie canadienne de l'aviation civile se trouve maintenant dans une crise qui menace son existence même. Air Canada, le transporteur aérien numéro un, perd des centaines de millions de dollars par année et pourrait disparaître si on ouvrait les parcours domestiques à des compagnies étrangères. Canadien International, le transporteur numéro deux, se trouve

**Si on regarde l'allocation
du personnel et du
budget du ministère
fédéral des transports, il
faut reconnaître qu'il
s'agit en réalité du
ministère de l'aviation.**



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

au bord de la faillite, et National, l'ancien numéro trois, a déjà disparu. Étant donné la confusion et la paralysie qui règnent à Ottawa dans ce domaine d'une importance primordiale, il est difficile de croire que le ministre Jean Corbeil ou ses principaux collaborateurs trouveraient le temps nécessaire pour établir une politique autour de quelque chose d'aussi marginal, à leurs yeux, que le vélo. Cependant, si l'on compare le nombre de personnes qui utilisent le vélo n'importe quelle journée de la belle saison avec le nombre de personnes qui utilisent l'avion, tout d'un coup le vélo apparaît beaucoup moins marginal.

Le Monde à Bicyclette a parlé avec des députés et des candidats des trois principaux partis en lice ici dans l'élection fédérale, soit le Parti conservateur, le Parti libéral et le Bloc québécois, ces mêmes partis qui détiennent déjà des sièges dans la région montréalaise. (Philippe Edmunston, qui représente un comté de la rive sud, a été élu sous la bannière du Nouveau parti démocratique, mais il a maintenant démissionné de cette formation.)

L'une des principales questions qu'on leur a posées portait sur un programme fédéral aux États-Unis qui s'appelle le *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*, connu plus fréquemment par ses initiales ISTEA, parfois prononcées "ice tea". Ce programme, lancé en 1992, établit une réserve de fonds fédéraux disponibles sur la demande des États individuels pour des projets locaux dans le domaine du transport, y compris pour des pistes cyclables. Nous avons demandé aux députés s'ils sont en faveur d'un programme fédéral semblable ici.

Pour monsieur David Berger, député libéral et candidat dans le comté de Saint-Henri-Westmount, l'idée de consacrer une partie du budget fédéral des transports aux besoins des piétons et des cyclistes est intéressante, mais au lieu d'établir un programme et un budget sépa-

rés, il aimerait plutôt ajouter des exigences claires aux programmes existants et nouveaux pour prendre en compte les transports non motorisés. Il a indiqué que son parti préconise d'importants investissements fédéraux pour le renouvellement des infrastructures publiques, et lors des réfections routières il serait possible d'établir des normes relatives aux besoins des piétons et des cyclistes.

Monsieur Gilles Duceppe, député fédéral élu sous la bannière du Bloc québécois dans Laurier-Sainte-Marie, a dit qu'il est en faveur d'un programme semblable à l'ISTEA à condition que ce soit le gouvernement du Québec qui décide où l'argent sera investi. «C'est au Québec de diriger le programme. On dit oui aux subventions, mais on ne veut pas d'ingérence fédérale.»

Jean-Pierre Hogue, député conservateur du comté d'Outremont, a dit avec insistance que la politique du vélo se trouve sous juridictions provinciale et municipale et que cela ne fait pas partie des responsabilités fédérales. Peut-être par modestie, monsieur Hogue n'a pas mentionné le rôle important qu'il a joué dans l'aménagement de stationnements cyclistes dans le complexe fédéral Guy-Favreau dans le centre-ville de Montréal. Quant aux problèmes d'accès aux ponts sous juridiction fédérale, monsieur Hogue a suggéré que la façon la plus efficace de trouver une solution est de faire des demandes auprès des députés pour qu'ils les transmettent au ministre et à ses fonctionnaires. (Suivant cette approche, les groupe cyclistes ont reçu des promesses non officielles sur l'aménagement du «sentier de lapins», mais au moment de mettre sous presse il n'y avait rien de concret.)

Pour sa part, monsieur Duceppe a suggéré des «campagnes publiques et des événements» pour ajouter aux pressions sur les autorités responsables. Il a mentionné qu'il adore le vélo lui-même et qu'il avait fait 50km de cyclisme le dimanche

précédent. Pour favoriser le vélo comme mode utilitaire de transport, il a insisté sur la nécessité de stationnements et de douches pour les cyclistes à leurs lieux de travail, mais il n'a pas mentionné de quelle façon cela pourrait devenir réalité. Il a ajouté, sans qu'on lui pose la question, qu'il favorise un règlement rendant obligatoire le port du casque.

Monsieur Berger a exprimé un ferme désir de voir enlever les obstacles au cyclisme sur les ponts et aux autres lieux mais il a dit qu'il n'avait pas pensé en profondeur aux façons de faire avancer le dossier et qu'il attendait des propositions concrètes des groupes cyclistes.

Il faut reconnaître que le système constitutionnel actuel réserve un rôle plutôt limité au gouvernement fédéral dans le domaine du transport local et régional. Les pistes cyclables du canal Lachine sont devenues réalité en partie à cause du fait qu'elles étaient redevables de la responsabilité fédérale à l'égard des eaux navigables, un domaine où le canal Lachine a joué un rôle important par le passé. C'est pour cette raison que le fédéral se trouve héritier de ce cours d'eau historique et de ses bords. Même chose pour la Voie maritime du Saint-Laurent. Et c'était une agence fédérale, la Commission de la capitale nationale, qui a joué un rôle de pionnier dans l'établissement de pistes cyclables à Ottawa et dans la Gatineau. Cette expérience s'est répandue à d'autres régions, notamment par l'entremise de Parcs Canada.

Les candidats aux élections fédérales, du moins les trois avec qui nous avons parlé, se sont abstenus de faire des promesses extravagantes. Moins de promesses, moins de déceptions. Mais la croissance dans l'usage du vélo rendra de plus en plus précaire la carrière des politiciens et des fonctionnaires qui ne prennent pas les cyclistes en compte.

Eric Hamovitch

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 18 000 exemplaires • Quatre numéros par année

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

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

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

Coordination: Sébastien Bouchard **Textes:** Christian Boulais, Eric Hamovitch, Claire Morissette, Steve Nicholas, Normand Parisien, Robert Silverman, Guy Théberge, Michel Thibault

Photographies: Michael Thibault

Corrections: Diane Choquette, Michael Thibault

Infographie: Sébastien Bouchard

Impression: Hebdo-Litho

Publicité: Daniel Lacoste (514) 844-2713

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



Le Monde à Bicyclette

3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341
Tél.: (514) 844-2713 / FAX: (514) 844-6622

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

RESPECTEZ-DONC LES PIÉTONS!

Permettez-moi de vous faire part de mes réactions face à certains articles, lettres ou éditoriaux publiés dans votre journal.

Premièrement, je me souviens avoir lu dans votre éditorial que la présence de quelques piétons sur les pistes cyclables vous incommodait. Si les piétons étaient aussi présents sur les pistes cyclables que les cyclistes le sont sur les trottoirs, on aurait vite à faire face à la plus grosse manif de cyclistes dans un centre-ville à l'heure de pointe. La vision du partage que les cyclistes ont est la suivante: les piétons doivent partager le trottoir avec les cyclistes mais les cyclistes n'ont pas à partager la piste cyclable avec les piétons.

Deuxièmement, une lettre dans votre courrier demandait que des ascenseurs soient installés dans le métro afin d'en faciliter l'accès aux personnes âgées et/ou handicapées. Votre réponse renchérissait en proposant que ces ascenseurs soient également utilisés par les cyclistes qui empruntent le métro. Je m'excuse, mais si une personne est assez en forme pour faire du vélo, elle est assez en forme pour transporter son vélo sur ses épaules jusqu'au quai. En plus, il m'est arrivé à plusieurs reprises

de voir des cyclistes dans le métro à l'heure de pointe, et souvent même ils se permettaient le luxe de monter dans les voitures auxquelles ils n'ont pas normalement accès.

Troisièmement, à la page 6 du numéro 3 de votre volume XVII, un article fait l'apologie du métier de messenger à vélo au centre-ville. La publication d'un tel article démontre un manque flagrant du sens des responsabilités. Vous encouragez les cyclistes à enfreindre tous les règlements de la circulation: feux rouges, arrêts obligatoires, sens uniques, rouler sur le trottoir, etc.

En terminant, comment votre journal réagirait-il si un cycliste était violemment heurté et gravement blessé par un piéton sur le trottoir et que le piéton quittait prestement les lieux de l'accident en déclarant qu'étant sur le trottoir, il était dans son droit? La même situation s'est pourtant produite devant la Maison de Radio-Canada mais il s'agit plutôt d'un piéton heurté par un cycliste sur la piste cyclable.

Vous aurez deviné, au ton de ma lettre, que je suis piéton et non pas cycliste. Tous les jours je suis témoin d'infractions com-

mises par les petits anges que sont les cyclistes. Ils poussent même l'insolence jusqu'à faire des combinaisons: plusieurs infractions en même temps: deux sur le même vélo, en brûlant le feu rouge, les écouteurs sur les oreilles, roulant sur le trottoir, sans emprunter la piste cyclable, à contre-sens, etc.

Il est dommage que toutes ces infractions restent impunies car si tous les cyclistes recevaient les contraventions qu'ils méritent, il est à parier que beaucoup devraient vendre leur vélo pour payer leurs amendes. Commencez par respecter les autres usagers de la voie publique, si vous voulez que ceux-ci vous respectent.

Simon Rancourt

«YOU, THE SMALL MINORITY»

I have perused the copy of your paper you sent me and find it as utterly devoid of any recognition of the fact that you—a small minority—have caused havoc for pedestrians in your city, just as our bicycle zealots here in Toronto express every month in their free taxpayer-funded *Cyclometer*.

You may have heard that a cyclist killed a pedestrian in a Toronto park in June. In your city, the *Gazette* had an article last year titled "The Bicycle Menace" relating devastating injuries caused to two women by a cyclist on one of your so-called "pistes cyclables".

Combing through your entire issue I find occasional patronizing references to "and pedestrians", as if pedestrians were sort of an unimportant appendix to cyclists. You can't bash them like cars, the poor dears don't pollute, but gee whiz why don't they all drive bicycles?

(...) Yet we "and pedestrians" are harassed by cyclists on our sidewalks—note they are called sidewalks not sidebicycle-lanes, on crosswalks, and in our parks we have at best so-called "pedestrian/bike paths", which are in effect bicycle highways. You can walk there (to one side of a supposedly dividing yellow lane) at your risk and constantly "looking out for them" as one pedestrian told me recently.

I have umpteen letters from pedestrians who complain bitterly that they dare not walk a few blocks in the streets, have virtu-

ally given up walking, have been bumped, hurt and always insulted by offending cyclists who drive their bicycles on our city sidewalks although that is theoretically prohibited. The police never prosecute and in fact are allowing themselves to be used by the very aggressive taxpayer-funded city cycling lobby in Toronto to support their propaganda.

So what about our rights to exercise, to health, to the environment? It is not cars which prevent us from walking, they are courteous, give right of way, stop at red lights, etc. It is you who impinge upon our rights with your arrogance, your self-righteousness, your total lack of consideration... your unlimited chutzpah!

(...) So climb down from your high horses, Messieurs les cyclistes, you have neither invented the environment, nor do you own it. We, "and pedestrians", the vast majority, want to walk in peace on our sidewalks and (at least) in some of our parks without any interference from your two-wheeled fetishes.

Miriam M. Abileah

les entretiens

café restaurant



Tous les jours de 10h à 24h
1577, Laurier est
près de Fabre
521-2934

bières, vins et spiritueux

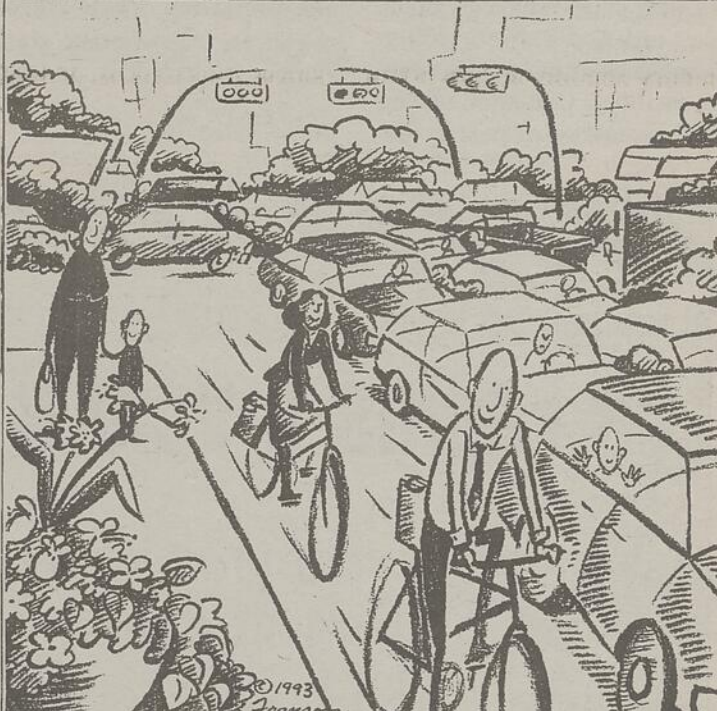
LE BEL MONT
SUR LE BOULEVARD

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

COPIESRESSOURCES
E.L. INC.

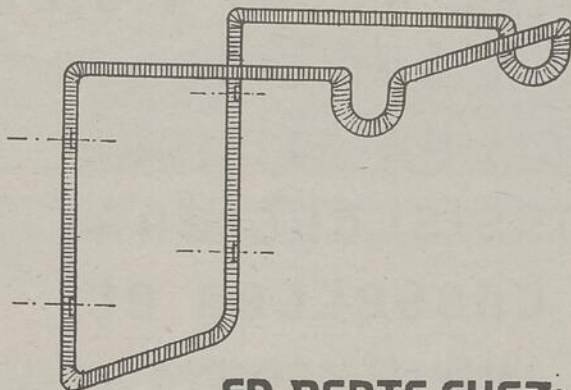
CENTRE DE REPROGRAPHIE COULEUR ET NOIR & BLANC
3822, BOUL. ST-LAURENT, MONTRÉAL, QUÉBEC H2W 1X6
☎ 982.9435 • TÉLÉCOPIEUR: 982.9228

L'élégance sans flatulence



Un message du **Monde à Bicyclette** (514) 844-2713

PORTE-VÉLO "ALMAS"®



EN VENTE CHEZ:

QUILICOT

1749, Saint-Denis, Montréal H2X 3K4 842-1121
472, Roland-Therrien, Longueuil J4H 3V9 442-1121

"EL PEDALO"

5801, Monkland, Montréal 485-7705
157, St. Jacques, Ville St-Pierre 363-6733

vélo
montréal

COPPI

673 est, Henri-Bourassa, Montréal
(514)-383-8356

5100 Ouest, Notre-Dame, Montréal H4C 1T3
(514) 931-7612

Holland & UK

AMSTERDAM AND LONDON TAKE STEPS TO REDUCE CARS

Amsterdam is aiming to be the first European capital city to virtually bannish the car from its heart. Already widely known for its progressive cycling and public transport policy (cycles comprise 33 per cent of town traffic compared to perhaps 3 per cent in a large UK town), the city plans to restrict motor traffic in a large area inside the ring of canals.

In a 1992 referendum, 53 per cent of voters backed the plan. Cars will be squeezed off the roads by wider pavements and new bicycles lanes: parking spaces will be cut back sharply; traffic fines increased and a speed limit of 18 miles per hour imposed. City strategist Rob Pistor says: "We are reconquering the lost public spaces. We need them for walking, cycling, shopping and sitting around, for markets, music and other street events."

While Amsterdam is considered to have one of the largest and most intensely used historic

city centers in Europe, its plans to curtail traffic are more radical than those of any other capital. There are already 65,000 "Amsterdammers" (bollards) in place around the inner city.

One area of London seems about to follow Amsterdam's model as the result of an urgent rethink prompted by security problems.

Private cars are likely to be banned from much of the City of London under a plan announced by the City Corporation. The proposal follows the Corporation's recently revealed plan to pedestrianise the heart of London's financial district, and institute a network of cycle routes. In an attempt to improve security measures, the scheme has been extended to allow only buses, cycles, taxis and a few specially licensed vehicles into the area.

The first phases of the scheme are expected to be carried out within a year.

-New cyclist, August 1993

HOLLAND

ACTION ON CYCLE PARKING

The ENWB, which is the national Dutch cycle campaign group, has launched a direct action campaign for better cycle parking facilities. One after another they are taking over sixty car

parking bays around the country and installing cycle racks instead, with appropriate signs telling cyclists all about it.

-New Cyclist, July 1993

ENGLAND

BIKE LOANS IN BIRMINGHAM

Fifty-four thousand Birmingham City Council employees are being offered £300 loans to buy bicycles to ride to work as part of a progressive green policy being pursued by the local authority. The council expects the plan to result in a fitter work force and less pollution in the city centre.

To encourage workers to use their cycles, they are being offered 15p a mile expenses for

cycling on official business. Strangely, this initiative has attracted negative reporting and comment, possibly because the 70p a mile car users' allowance is being cut back to 52p a mile. Inland Revenue Officials have estimated 5p a mile to be sufficient to cover a cyclist's costs, and are considering whether the suggested rate would represent a taxable profit.

-New Cyclist, June 1993

ÉTATS-UNIS

COUPER DANS LE GRAS

Berkeley, Californie- Le 18 avril dernier, un groupe d'activistes enthousiastes a pris la pelle et la pioche pour enlever un morceau d'asphalte d'un terrain de stationnement.

Des membres du *Ecocity Builders*, groupe membre du *Alliance for a Paving Moratorium*, et des membres de deux organismes locaux ont travaillé ensemble à la réalisation de ce projet. Ils ont reçu la permission de la ville de Berkeley d'enlever une section de terrain de stationnement automobile longue de 30 pieds (10m). Ce terrain dessert un immeuble à appartements dont les locataires sont peu automobilisés et dont le propriétaire voulait faire un jardin sur une partie du stationnement.

«Ce n'est en réalité qu'une parcelle de terrain, mais notre

action est très symbolique», de dire Richard Register, le fondateur des *Ecocity Builders* et *Urban Ecology*. «Nous avons besoin de cités de dimensions appropriées à la marche, desservies par le transport en commun, particulièrement sur rail; quelque chose de plus compact que nos villes actuelles, de beaucoup plus diversifié sur une plus petite échelle, et où la nature et l'agriculture reprend sa place, ci et là, là où nous voyons actuellement de l'asphalte ou du béton. D'où l'importance de notre petite parcelle de territoire, de notre petite parcelle de courage. Il est à peu près temps de prendre un virage historique.»

-Paving Moratorium Update, été 1993 et Auto-Free Times, été 1993

SWITZERLAND

BIKE-RICKSHAW TAXI

In Bern, Switzerland, a velorickshaw taxi service is celebrating its third birthday. According to the operators, quoted in *Schweizer Bike-Magazine*, potential customers still feel inhibited about using the service due to embarrassment about exploiting the rider. The drivers say they are not in it primarily for the money, but rather to help save the environment. At the same time, they need to earn their daily bread, and oversensitivity on the part of the passengers does nobody any good.

-New Cyclist, June 1993

USA

BIKE FRIENDLY CITY HAS LESS CRIME

It's natural; Davis, California has long been known as the most bicycle friendly city in America. This university of California city has bicycle paths on every second street and extensive bicycle parking. As a result the city of 40,000 has 40,000 bicycles and, amazingly, in car-crazed California, 10 cars. Davis also has the lowest crime rate in the United States.



Dimanche, le 12 septembre 1993 à 14h00

Les Lapins à vélo II

Les membres et sympathisants du Monde à Bicyclette trotteront à nouveau vers l'Île-des-Soeurs sur le sentier de lapins qui leur sert de piste cyclable.

Le ministère n'a plus de carottes À l'approche des élections fédérales, le Ministère des transports, Jean Corbeil, se fait toujours tirer l'oreille et tarde à allouer des fonds pour l'aménagement d'un lien cyclable sécuritaire, essentiel pour accéder à l'Île-des-Soeurs.

C'est un rendez-vous à 14hres à l'extrémité est de la piste cyclable du bord du fleuve en face de la polyvalente Mgr Richard, à Verdun. (Prenez la rue Wellington, puis Henri-Duhamel vers le sud.)

Les cours de mécanique du Monde à Bicyclette

C'est dix-huit heures de cours qui vous permettront de réparer vous-mêmes tous les problèmes mécaniques relatifs à la bicyclette.

Combien: 55 \$

Quand: la fin de semaine commençant le 16 octobre, soit: le 16 de 19h à 22h et les 17 et 18 de 9h à 16h30.

Où: au 3680, rue Jeanne-Mance

Mais: inscrivez-vous à l'avance s.v.p.: 276-2728

Amélioration naturelle de la vision

Améliorez votre vision en 8 semaines avec une trousse consistant en six cassettes et un livre

Information:
Robert Silverman
tél: 849-5596

CYCLO-RALLYE: L'AUTRE MONTREAL

Dimanche 22 août, 9h. Le Carré Dorchester, qui est habituellement désert à cette heure matinale et qui reprend son souffle après avoir subi l'enfer de la Fièvre du samedi soir, reçoit un groupe de visiteurs inhabituel. Certains portent le casque, d'autres des verres fumés, d'autres encore le cuisard moult. Enthousiastes et rayonnants, tous ces cyclistes se sont donnés rendez-vous pour participer à la deuxième édition du Cyclo-Rallye 1993, organisé par le Monde à bicyclette, et qui, une fois de plus, s'est avéré un franc succès.

Contrairement à ceux qui ont pris part à l'événement l'année dernière, qui s'était déroulé sous une pluie battante et désolante, les participants au Cyclo-Rallye 1993 ont eu droit à une bénédiction divine: température fraîche en matinée, soleil rayonnant en après-midi, vents faibles, l'idéal quoi! Quelques 90 cyclistes ont pris le départ cette année coin René-Lévesque et Peel.

Comme c'est la coutume, on pouvait entamer le parcours, d'une distance totale de 40km, par l'une des six boucles de son choix. Que l'on fasse le tracé à fond de train, à un rythme normal ou en mode pépère pour le simple plaisir de faire une randonnée en vélo par un splendide dimanche d'août, il y avait un élément à ne pas négliger: s'assurer de respecter une certaine logique afin de ne pas parcourir la ville d'est en ouest et du nord au sud inutilement!

Tout au long du parcours, les fascinantes découvertes architecturales et historiques ne manquent pas. Ceux qui, par exemple, ont commencé par la boucle ouest ont pu renouer avec le flegmatique et cossu Westmount, toujours sur son 36 et où les passants ont tendance à se demander ce que peuvent bien faire tous ces cyclistes dans ce

chic ghetto. Mais ce sont deux sites bien particuliers qui ont obtenu les éloges des participants: la ruelle Demers, avec ses maisons en bois et son jardin fleuri et les pâtés de maison de la rue Sébastopol.

Mireille Dubé et Robert Guilbault, deux cyclo-rallyistes, qui ont effectué le parcours de la boucle sud-ouest en premier lieu, ont eu l'immense privilège de visiter les charmantes petites maisons de la rue Sébastopol. «Au moment où nous sommes arrivés, le propriétaire, qui habite à cet endroit depuis 58 ans, était à sa fenêtre et nous a simplement invités à visiter sa maison. Il nous a raconté que sa fille avait vu le jour à cet endroit. Il a aussi parlé du bruit assourdissant des locomotives qui s'attachaient les unes aux autres à une époque où l'activité économique avait encore un sens quelconque à Pointe Saint-Charles. C'était une invitation inattendue et très sympathique», racontent-ils.

Dimanche, 22 août, 16h. Les participants au Cyclo-Rallye reviennent au point de départ pour se détendre après une longue et agréable randonnée. La satisfaction du devoir accompli se lit sur les visages. Les gens sourient, heureux d'avoir bouclé la boucle et d'avoir tenu tête aux automobilistes qui, en de nombreux endroits, se sont montrés tout aussi intraitables qu'à l'habitude en leur présence. En circulant dans plusieurs quartiers de la ville, ils ont pu constater une fois de plus que la part harmonieuse de la rue ne fait pas partie des préoccupations des automobilistes. Qu'à cela ne tienne, ils se disent au revoir et se promettent d'être présents l'an prochain. Si le nombre de participants le permet, le Cyclo-Rallye 94 pourrait bien se dérouler sur un parcours protégé par des barrières et sur



PHOTOS: MICHAEL THIBAUT

Tout au long du parcours, les fascinantes découvertes architecturales et historiques ne manquent pas. Comme cette statue d'un lecteur très assidu, rue Sherbrooke, Centre-ville. Le monsieur a l'air tellement vrai que des participants au Cyclo-Rallye ont essayé d'engager la conversation.

lequel les autos ne pourraient pas circuler. C'est un rendez-vous!

Voici la liste des bienheureux gagnants qui se sont mérités les 27 prix, d'une valeur totale de 740 \$, que nous avons remis dans le cadre d'un tirage:

- Denis caron, casque protecteur (Sur deux roues)
- Lucille Faureau, casque protecteur (Sur deux roues)
- Jean-Maurice Gauthier, cadenas Kryptonite Evolution (Outdoor Gear)
- Lucie Bernier, cuisard long (Vel'Aube)
- Stéphane Sigouin, casque protecteur (Le Vélociste)
- François D'Avignon, pompe à vélo (Le Vélociste)

- Yves Bergeron, gants (Cycle Gervais Rioux)
- Robert Guilbault, tee-shirt (Cycle Gervais Rioux)
- Yves Bergeron, bracelet de montre (Cycle Gervais Rioux)
- Steve Gagnon, casque protecteur (Cycle Pop)
- Manon St-Onge, bon d'achat de 25 \$ (La Porte à bicyclette)
- Benoît Boucher, bon d'achat de 25 \$ (La Porte à bicyclette)
- Marie-Claude Choquette, alarme (Gene Vélo Sport)
- Laurent Lecompte, gants (Garantie Bicycle)
- Ginette Lepage-Carrara, poignées d'appui (Garantie Bicycle)
- Lise Amyot, pompe à vélo (Garantie Bicycle)

- Stéphane Sigouin, bouteille (Garantie Bicycle)
- Philippe Moul, bouteille (Garantie Bicycle)
- Benoît Boucher, mise au point (Bicycletterie J.R.)
- Suzanne Carrière, deux billets pour le spectacle «Molly Belle One Woman Show» (Caramba Art Productions)
- Maurice Blais, repas pour deux (Café Phoenix)
- David Alper, quatre entrées gratuites (Cinéma de Paris)
- Pierre Bérubé, quatre entrées gratuites (Cinéma de Paris)
- Normand Primeau, quatre entrées gratuites (Cinéma de Paris)
- Maurice Blais, quatre entrées gratuites (Cinéma de Paris)
- Richard Bourret, quatre entrées gratuites (Cinéma de Paris)



il y avait un élément à ne pas négliger: s'assurer de respecter une certaine logique afin de ne pas parcourir la ville d'est en ouest et du nord au sud inutilement!



Nous remercions tous les bénévoles qui ont fait de cet événement quelque chose de plus qu'une course, quelque chose qu'on voudrait garder en photo.

Avec la participation de nos commanditaires officiels:

La Porte à bicyclette, Cycles Gervais Rioux, Bicycletterie J.R., Gene vélo sport, Café Phoenix, Vel'Aube, Outdoor Gear, Garantie Bicycle, Cinéma de Paris, Le Vélociste, Cycle Pop, Sur deux roues, MollyBelle et:



At the barrier I was stopped and told I couldn't take the bike as I had not registered it as baggage. I had missed the 30 minute deadline (by less than five minutes), and the next train able to carry my bike was not for two days. I argued strongly with them that I was never told about this when I bought the tickets. They agreed reluctantly to let the bike go, and it went unboxed to Rimouski, where the train arrived late at night.

I went around town the following morning searching for better maps than the Vélo-Québec one, but without success. I set off at about 10:30. I turned off onto quieter roads by Luceville, and did the same occasionally where Route 132 bypassed villages. Lunch was taken at Les Boules, where at the restaurant I picked up a useful paper placemat with a map of the Gaspésie actually showing distances. It came in handy on several occasions. The wind was behind me, and on the flat I was doing 20 mph (32km/h). Views were beautiful out to sea and inland.

I arrived at Sainte-Anne-des-Monts about 6 p.m., noticing the sun was getting low. I passed several motels and rode into town. I asked at one and was quoted \$48. On starting to leave the price was reduced to \$45. I rode on expecting to find more motels on the east side, but there weren't any. I returned to take up the \$45 offer. "Adult" TV was at an extra cost of 10 minutes for 25 cents.

I had come 110 miles (176 km). I now had to decide whether to ride around the Gaspésie or cut across south. The weather forecast was not good, and I fancied seeing the hills in the centre of the area that might show more of the trees changing colour, so I headed south. My initial calculations gave me 645 miles (almost 1,040 km), which I thought too ambitious and could give me problems getting a train back. I realized later I could have done

THE MYSTERIOUS EAST

Steve Nicholas lives in Lancashire county in northern England. After participating last year in the Vélo Mondiale conference in Montreal, he went on a cycling trip in eastern Quebec and northern New Brunswick. Here are some excerpts from his journal, written upon his return to England.

it. Crossing south meant I missed the better part of the Gaspésie.

The road was quiet that Sunday, but there weren't many red-leaved trees, and there was no notice at the top of the ridge giving the altitude (like Britain but unlike France). The sparklingly clear Cascapédia River gave splendid views, and every so often I could see some rapids. After a good feed at Grand Cascapédia village, I pedalled off and hit traffic and a headwind to Carleton, where I called it a day. I did not make the Auberge de Jeunesse at Point de la Garde. The view from the motel window was splendid, and I did not haggle over the \$50 asked for the room. Poor me!

he could offer me was a map of the world!

I never though I'd cross into another time zone on a cycle tour, but I put my watch ahead an hour in New Brunswick. I cashed my remaining travellers' cheques and withdrew some more cash care of Visa. A friendly cop advised me to head east. I looked at my new map and saw a likely route to Bathurst, then due west along the quiet Route 180 to Kedgwick. I could then go directly back to Mont-Joli or across to Rivière-du-Loup via Maine.

The road was quiet and gave regular views of the Baie des Chaleurs. Dalhousie's port was busy with a ship in dock. Belldune have a surprise of a new bypass when one hardly

south on a quiet road via Balmoral. After a mile or so the pavement disappeared. This was not shown on my map. Luckily it was only a resurfacing job, one of several encountered during the day, leaving my bike a yellow muddy mess.

Careful on the wooden planks! Later I made good time to Amqui, though the heavy trucks were becoming a nuisance. Most have me adequate clearance when they passed, but I had to watch out for the slipstream effects and for other trucks coming in the other direction at the same time.

Eventually Steve arrived in Mont-Joli, where he took a train to Lévis (his bicycle in a box this time) and, from there, the ferry to Quebec City. After returning to Montreal by train, Steve began the most difficult leg of his trip - from downtown Montreal to Mirabel airport.

We join him somewhere in the north end of the city.

Eventually I was in the clouds, and I put my LED rear lamp on. I broke out of the clouds into warmer weather by Saint-Arthur and could look back to white fluff in the valleys behind and around me.

The road rolled a little but had hardly any traffic. There were many pretty white houses alongside the road as I climbed. The low cloud added to the mistiness of the journey. Eventually I was in the clouds, and I put my LED rear lamp on. I broke out of the clouds into warmer weather by Saint-Arthur and could look back to white fluff in the valleys behind and around me. Red-leaved trees showed up in reasonable abundance, and this seemed a good occasion for a photo session.

I took care speeding downhill as some big trucks had been there before, leaving a yellow mess on the road. Oh dear, the front tire is soft. I took my time changing the tube. There was a cut in the tread, but no glass or thorn still left in the canvas. It was now about 4 p.m., and plans to reach Kedgwick had to be abandoned as it started to rain again and I was feeling hungry. I stayed at the Forty Winks Motel in Atholville (\$40). The receptionists were very interested in my cycling and how I could afford to stay at motels every night (I wondered that myself). One of them did cycle, but only in summer.

There was a strong headwind the next day on the climb up the Matapédia valley, and I found my speed down to 10 mph (16 km/h). Views were good, with the railway line crossing the road and the river on occasion. I turned off to Routhierville through the covered bridge.

My maps became vague in the north end of Montreal, but luckily at a T junction I found a friendly old driver, wearing a cycling cap and needing a shave, who gave me instructions that saw me across the Lachapelle bridge into Laval. Next aim to get across this island. After several miles of good progress, Route 117 merged into the Laurentian Autoroute without indicating where the 117 had gone. I asked several people and they weren't really helpful. I tried going parallel to the autoroute and came to a T junction. Luckily there was someone there to ask. We found where I was on my Vélo-Québec map (Fabreville), and I headed east on a poorly surfaced road.

Suddenly I refound Route 117. However, both lanes of traffic going my way were stopped, and nothing was coming in the opposite direction. I crossed and made my way carefully between the standing traffic. On the bridge across the river there were several cars at funny angles and crumpled bits, and two police cars, ambulance, etc. I avoided the broken glass and left them to it.

Time was pressing and I still had about 10 miles to go, I reckoned. Route 117 had a useful cycle path and fewer traffic lights, so I made good progress. I turned my lights on, hoping they'd work after the bashing on the train in the box. They did. I saw airplanes, then airport signs. The approach westwards seemed long, but the sunset deserved a photo. What an appropriate picture to end a holiday. Thirty-nine miles and three hours, 18 minutes from downtown I arrived at Mirabel. Would I do it again? I guess so. Now I know the route!

Well, a TV report I had seen did criticize Canada for ruining the environment as much as, say, the Brazilians, with New Brunswick coming out among the worst. The lead smelter on the seashore was a shock to see.

Monday morning, and the banks are open. Hooray! Not until 10 a.m. in Carleton, though. I couldn't wait in the village, so I hit the road for Campbellton, needing also to buy some maps. I arrived at lunchtime, having called in at the youth hostel. It was run by an Australian! When I asked if he had any maps, the only one

seemed needed, as Route 11 was only a mile away. Well, a TV report I had seen did criticize Canada for ruining the environment as much as, say, the Brazilians, with New Brunswick coming out among the worst. The lead smelter on the seashore was a shock to see. I made good time, pressing on as far south as I dared, finishing only 9 km north of Bathurst, at Nigadoo. Motel at \$38 -getting better.

Looking at another map I realized Route 180 was dirt for 60 miles, something I couldn't contemplate given the tires I had and the load I was carrying. Drat! I had cycled so far, and now had to cycle back again northwards. It was raining in the morning, the only wet day in the fortnight. I wore my newly acquired Canadian cycling tights (Sugoi). They kept me warm in the rain and will get a proper test soon in Lancashire.

Rather than go through Campbellton again, I kept to the

The sparklingly clear Cascapédia River gave splendid views, and every so often I could see some rapids.

Les néons vous irritent?
Procurez-vous les tubes fluorescents "naturels"
SPECTRALITE et vous verrez la vie
sous un autre jour



SPECTRALITE
reproduit le
spectre complet
de la lumière
naturelle extérieure

Robert Silverman
tél.: 849-5596



Fruiterie Tutti-Frutti

• FRUITS • LÉGUMES FRAIS
• CHARCUTERIES • FROMAGES
• ÉPICERIES FINES • VINS
• BOULANGERIES

Une halte rafraîchissante

525-3036

1251 de Maisonneuve Est. (coin Beaudry)

POUR UNE LOI CANADIENNE SUR L'INTEGRATION ET L'EFFICACITE ÉNERGÉTIQUE DES SYSTÈMES DE TRANSPORT TERRESTRES

Norman Parisien
Transport 2000

Depuis quelques mois, on entend ponctuellement parler du renouvellement des infrastructures, qui ont atteint une maturité telle que des ressources financières sont requises de tous les paliers de gouvernement afin de tout remettre en état. D'aucuns conviendront que le milieu urbain, type d'établissement humain prédominant au Canada où les équipements sont en outre plus âgés, nécessite les interventions les plus urgentes.

Bien qu'il existe d'autres besoins (traitement des eaux, systèmes sanitaires, etc.), les réseaux urbains de transport doivent faire l'objet d'une attention particulière si nous voulons entrer dans le 21^{ème} siècle au même niveau que les grands pays industrialisés. Or, quels défis devrons-nous relever? Sont-ils différents de ceux des dernières décennies?

En juin dernier, un accord important a été conclu à Rio de Janeiro au Sommet de juin 1992: Action 21 (*Agenda 21*). Au-delà de la convention-cadre sur les changements climatiques, ce document prévoit un train de mesures, adoptées sous forme de politiques et programmes par les gouvernements membres des Nations unies, qui conditionneront autant la protection de l'environnement que le développement national.

Au niveau des transports, c'est le chapitre 9 qui touche ce secteur spécifique, entre autres. Ainsi, les rédacteurs du rapport –sur consultation des délégations gouvernementales qui ont participé aux comités préparatoires de la Conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement (C.N.U.E.D.) de 1990 à 1992– ont conclu que les transports constituent un facteur essentiel de développement économique et social. De plus, étant donnée la hausse dramatique des émissions nocives dans l'atmosphère provenant de ce secteur, la hausse des besoins impliquera des actions gouvernementales appropriées.

Donc, les pays industrialisés conviennent –conformément à ce qui est stipulé dans la convention sur les changements climatiques– qu'ils devront être à l'avant-garde de la lutte aux polluants atmosphériques, le Canada est appelé à jouer un rôle capital à ce moment-ci de son histoire. Assez curieusement, ce sont les États-Unis qui ont pris les devants dans ce domaine précis.

RÉFORME LÉGISLATIVE AMÉRICAINE

Devant la baisse significative (en dollars constants) des crédits fédéraux sous les administrations Reagan et Bush, une campagne poursuivie par divers intervenants sociaux et institutionnels a conduit à la réalisation d'une étude effectuée en vue de

convaincre les membres du Congrès de redresser la situation des infrastructures urbaines de transport, plus particulièrement du transport collectif.

Réalisé par un économiste de Chicago, le rapport de recherche intitulé *Transportation Spending and Economic Growth: Transit Spending Versus Highway Spending*, suggère que les investissements consacrés aux infrastructures de transport collectif occasionnent une plus grande valeur ajoutée dans l'économie –en termes de productivité par emploi unitaire– que les infrastructures autoroutières. Fait intéressant à noter, le délai de récupération des dépenses d'investissement est plus court dans le premier cas que dans le deuxième et les retombées sont plus substantielles tout en s'étendant plus longtemps dans une période donnée.

Influencés par les interventions des grands centres urbains, dont Boston par exemple, les parlementaires américains ont adopté en décembre 1991 une loi, le *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act* (*I.S.T.E.A.*). Modifiant réellement la lettre et l'esprit de la loi précédente, le *Surface Transportation Act*, Washington prévoyait ainsi des dispositions législatives afin que les crédits fédéraux servent essentiellement à réaliser des projets d'infrastructures urbaines qui rencontrent deux critères précis: intégration des modes et réduction

de la pollution atmosphérique. Évidemment, les agglomérations urbaines se trouvent alors privilégiées...

Mais l'orthodoxie de la Maison blanche, alors dirigée par George Bush, allait entraîner la menace d'un veto présidentiel. Mais en raison de la détérioration de l'économie et d'un potentiel élevé d'injection de fonds dans celle-ci, le Président acceptait enfin de signer la Loi. Bien que discrétionnaires, ce qui respecte l'autonomie administrative des États, les fonds ne sont débloqués que s'ils rencontrent les critères ci-dessus. Graduellement, des travaux publics importants sont réalisés dans les grandes agglomérations urbaines. Au printemps 1993, l'administration Clinton annonçait une première tranche de 1,2 milliards \$ dans les infrastructures de transport collectif, sans compter le 1,3 milliard \$ de crédits supplémentaires en matière de recherche et développement pour des liaisons interurbaines à grande vitesse. Donc, on peut anticiper une revitalisation majeure des vieux centres urbains, à terme.

UNE RELANCE MONTRÉALAISE?

Non seulement la population des centres urbains est-elle de plus en plus préoccupée par la détérioration de la qualité de l'air, l'industrie ferroviaire décline inexorablement au point où la prospérité future apparaît toujours plus compromise. Il en

est ainsi en raison de l'effet multiplicateur très élevé de l'activité industrielle du secteur ferroviaire en général. Des firmes américaines saisissent actuellement tout le potentiel que recèle la législation fédérale des États-unis. Par exemple, Morrison Knudsen (qui n'exécutait que de menus travaux manufacturiers) connaît présentement une croissance accélérée et compte bien occuper le créneau du transport en commun et tirer profit du *Buy American Act*.

Pour toutes les raisons qui précèdent, ce sont surtout les régions qui ont traditionnellement eu le plus d'effectifs dans l'industrie du transport collectif qui ont le plus intérêt à promouvoir ce genre de politique, même si les effets se feront aussi sentir dans l'économie nationale. Encore faut-il éclairer et sensibiliser les forces vives du milieu qui bénéficiera à double titre d'un programme fédéral de financement des infrastructures qui respectent des objectifs sociaux et environnementaux reconnus.

Il est utile d'ajouter que des villes américaines profitent du programme pour rénover des secteurs centraux, notamment en intégrant des réseaux piétonniers et cyclables aux grands équipements de transport. En conséquence, la question n'est plus simplement de savoir si nous pouvons nous permettre un tel virage, mais si nous pouvons nous permettre de ne rien faire à cet égard...

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR. VENTE ET RÉPARATION DE BICYCLETTES

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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



4308 HÔTEL-DE-VILLE
(Sud de Mont-Royal)

VENTE - SERVICE RAPIDE
• FIORI • HUTSEBAUT • NORCO
• A.V.P. • KUWAHARA • TREK
• POLIQUIN • DE VINCI

NOUVEAU: 2X4 TOUTES SAISONS
CYCLOTOURISME
VÉLOS DE MONTAGNE
VÊTEMENTS & ACCESSOIRES



Métro
Mont-Royal

849-7954



BICYCLETTERIE

J.R.

- Vente
- Service
- Location

72 Rachel E.
Montréal, Qc H2W 1C6
(514) 843-6989

Jaime Rosenblüth

DU NOUVEAU CHEZ

QUILICOT

ÉTABLI DEPUIS 1915

Maintenant 2 adresses
pour vous servir:

1749, RUE ST-DENIS, MONTRÉAL, H2X 3K4

842-1121

et notre tout nouveau magasin/entrepôt de la Rive-sud:

472, ROLAND-THERRIEN, LONGUEUIL, J4H 3V9

442-1121

Volunteer Job:
Press clippings
in The Gazette

Do you read The Gazette regularly? Could you clip and mail to Le Monde à Bicyclette the articles that talk about bicycling and transport? Please contact us. A helping hand is always appreciated.
Le Monde à Bicyclette 844-2713

LA MARÉE ÉTAIT EN NOIR

Claire Morissette

Mars 1978, l'Amoco Cadiz répand 1,642 millions de barils de pétrole sur les champs de moules côtiers de la Bretagne; c'est le premier déversement à alerter l'opinion internationale, à une époque où l'on commence seulement à percevoir les enjeux environnementaux. Le 24 mars 1989, le tristement célèbre Exxon Valdez déverse 254 000 barils de pétrole en face de Prince William Sound, en Alaska; en raison de la fragilité de l'écosystème et la beauté extraordinaire du site touché, la catastrophe fait le tour du globe. Mais on voit qu'en une décennie, très peu a été accompli pour mettre un terme aux dégâts générés par l'industrie pétrolière.

AVANT LA POMPE

Toute une filière industrielle précède le moment où l'automobiliste saisit le bec verseur d'essence à la station-service pour faire le plein: la prospection, l'extraction, la distribution, le raffinage du pétrole sont autant d'étapes génératrices de conflits et de pollution.

Laissons pour le moment les complots, guerres et génocides suscités par l'attrait des terrains pétrolifères, et examinons les

dégâts entraînés par le forage et le transport du pétrole en mer.

Si l'Exxon Valdez a beaucoup fait parler de lui, ce n'est pourtant pas la plus grosse catastrophe maritime pétrolière. Le tableau ci-contre le place en vingtième position au palmarès des déversements de plus de 240 000 barils survenus entre 1978 et 1990.

Pour l'industrie pétrolière, les déversements sont un des aléas du métier, ils se produisent, se produiront, et il n'y a aucune raison pour que cela cesse. Aux Relations publiques de s'en occuper. «Selon l'Alaska Oil Spill Commission, des déversements comme celui de l'Exxon Valdez se produisent une fois par an, quelque part au monde; en moyenne, près de 4 millions de litres sont accidentellement déversés chaque mois.»¹ Les déversements se produisant dans un endroit isolé, en haute mer, ou à proximité de pays peu couverts par l'information, passent tout simplement inaperçus. Quant aux petits déversements accidentels, petits, mais innombrables, on n'y pense même pas.

LA ROUTINE, QUOI!

Les naufrages ne représentent qu'un faible pourcentage des dégâts faits en mer par les pétroliers. Toujours selon Greenpeace, des 1,84 millions de tonnes de pétrole aboutissant

en mer chaque année, 22% proviendraient des accidents de pétroliers, alors que 1,08 millions de tonnes par an -59%-seraient non-accidentels, les 19% restant provenant des plates-formes de forage et de l'érosion. À cela s'ajoutent 1,7 millions de tonnes de pétrole versé dans la mer à partir du continent.²

1,08 millions de tonnes par an, deux fois plus que les accidents, proviennent d'un petit rinçage en douce des cales des pétroliers, en haute mer, bien sûr, pour en chasser les débris, avant de prendre livraison d'une nouvelle cargaison, ou pour en permettre l'entretien.

Quant aux 1,7 millions de tonnes de pétrole d'origine continentale, ils proviennent de la pollution atmosphérique captée par les eaux, des fuites des usines de raffinage et de leurs citernes, ainsi que des égoûts et rivières charriant les écoulements des pots d'échappement des automobiles -les taches qu'on voit partout dans nos rues et qui ruissellent quand il pleut- et les vidanges d'huile sauvages. Au Québec seulement, les vidanges «artisanales» d'huile usée enverraient par les égoûts un volume de 30 millions de litres d'huile -un petit peu moins qu'un Exxon Valdez- par an.³

FORER EN MER

Les plates-formes de forage représentent un risque permanent pour la pêche, les estuaires, les récifs de corail, les réserves naturelles et souvent les droits des autochtones. «En 1989, la grande-Bretagne à elle seule enregistrait 301 déversements accidentels de pétrole, nés des installations offshore».⁴ Les boues retournées sur le plancher de la mer, les eaux pompées en même temps que le pétrole, puis rejetées de la plate-forme -1,5 millions de barils par jour dans le golfe du Mexique, à titre d'exemple-, ramènent en surface biocides, coagulants, cadmium, plomb, zinc, cuivre, arsenic, mercure et autres produits toxiques.⁵ Des centaines d'emplois sont perdus, l'économie est détruite dans les communautés locales, pour quelques dizaines d'emplois hautement spécialisés sur les plates-formes, pour des travailleurs étrangers qui n'aiment pas la région. Les investissements requis pour exploiter le pétrole de la plate-forme continentale sont 38 fois plus élevés que les sommes à investir pour économiser la

même quantité d'énergie par l'efficacité énergétique.⁶

Pourtant, Greenpeace rapporte que «le gouvernement américain projette d'offrir le plateau continental -allant de l'Atlantique à l'océan Arctique- à l'industrie, pour le développement offshore du pétrole et du gaz. Pourtant, ce même gouvernement estime qu'au taux de consommation actuel, le plateau continental américain et l'Arctic National Wildlife Refuge en Alaska ne fourniraient ensemble que l'équivalent de deux années de consommation».⁷

PÉTRO S'EN VA-T-EN GUERRE

Les guerres génèrent également une part des dégâts pétroliers aboutissant en mer. La guerre du Golfe persique de 1991 n'est que le dernier épisode d'une longue série de conflits résultant de l'importance névralgique de ce combustible, tant à des fins civiles que militaires. À la fin de ce conflit, on constatera un déversement stratégique de 4 à 7 millions de barils de brut sur la côte du Koweït; pour empêcher un débarquement, entre 500 et 800 puits de pétrole mis à feu avant le retrait des armées... et la mort de plusieurs centaines de milliers de personnes. Les compagnies pétrolières ont su profiter de l'augmentation de prix du pétrole qui s'en suivit pour réaliser quelque 4 milliards \$ de profits inattendus.⁸

Dès 1905, lors de la première révolution russe, les Tartars musulmans se révoltent contre l'industrie pétrolière à Baku. 1916: une troupe britannique met le feu au champ pétrolifère roumain avant l'invasion des Allemands. 1914-18: d'innombrables pétroliers sont coulés de part et d'autre par les bel-ligérants. 1939: un traité est signé pour l'approvisionnement en pétrole de l'Allemagne d'Hitler par l'Union soviétique. 1940: afin de protéger les champs pétroliers en Extrême-Orient contre les Japonais, les États-Unis envoient leurs navires de guerre de Pearl Harbour à Hawaï. 1941: les Japonais attaquent Pearl Harbour et se préparent à envahir les champs pétrolifères des Indes orientales; Hitler envahit l'Union soviétique pour avoir mainmise sur Baku et les puits roumains. 1942: les Japonais prennent contrôle de l'industrie pétrolière des Indes orientales. 1944: les Russes reprennent contrôle des puits roumains et coupent l'approvisionnement à Hitler; les États-Unis bombardent toutes les

usines pétrolières allemandes. 1956: les Égyptiens prennent contrôle du Canal de Suez, par où transitent les deux-tiers du pétrole européen, alors que l'essentiel des revenus aboutit en Europe. Devant les représailles, Nasser coule un grand nombre de pétroliers dans le Canal même, pour y empêcher la circulation; l'Arabie Saoudite instaure un embargo sur ses exportations; l'Égypte aura gain de cause.⁹

DOMMAGES ÉCOLOGIQUES

Les oiseaux mortellement englués de mazout ne sont pas les seules victimes de ces catastrophes écologiques. Les effets du pétrole sur le milieu marin ne sont pas visibles et n'agissent pas seulement à court terme. Après que les «dispersants» aient précipité le pétrole vers le fond marin, celui-ci est ingéré par les mollusques et crustacés, petits poissons et micro-organismes qui constituent la base de la chaîne alimentaire marine. Leur contamination pourra entraîner leur mort, mais pas nécessairement, et ils sont alors ingérés par leurs prédateurs, contaminant toute la chaîne alimentaire, à doses plus ou moins fortes. La contamination à un moindre degré affectera les capacités de reproduction des espèces, leurs capacités d'orientation et de recherche de proies. La léthargie et la famine affecteront les populations fauniques touchées. Ceci pour longtemps, et loin des regards et de l'examen public.

Une étude réalisée par la réputée Woods Hole Oceanographic Institute du Massachusetts, rapporte des taux de contamination encore dangereusement hauts dans les chairs des organismes marins trois ans après un déversement pétrolier.¹⁰ Selon le chercheur Kenneth Lee, de l'Institut Maurice-Lamontagne de Monjoli, relevant de Pêches et Océans Canada, des résidus de pétrole seraient même encore perceptibles jusqu'à dix ans après l'occurrence d'un accident.¹¹

SOLUTIONS «POLITIQUES»

Outre la réduction des vitesses des navires, l'accompagnement par des escortes, et l'utilisation de capitaines-guides locaux, une des solutions les plus débattues, consiste à munir de doubles coques la partie avant des pétroliers, la partie la plus susceptible de subir un impact. C'est ce que recommandait en

Marées noires de plus de 240 000 barils entre 1978 et 1990

Source	Vol./barils	Date
Ixtoc 1, Mexico	3 333 333	Juin 79
Champ de pétrole Nowruz, Golfe	1 904 762	Fév 83
Castillo de Bellver, Afrique du sud	1 880 952	Août 83
Amoco Cadiz, Bretagne, France	1 642 857	Mars 78
Alt. Empress/A. Captain, Tobago	1 166 667	Juil 79
D-103 Lybia Well, Lybie	1 000 000	Août 80
Irenes Serenade, Grece	880 952	Fév 80
Koweït Nat. Petrol Tank, Koweït	738 095	Août 81
Independenta, Istanbul, Turquie	690 476	Nov 79
Well No 126, Ahnazin, Iran	666 667	Mai 78
BP Tank, Forcados, Nigéria	571 429	Juil 79
Nova, Kharg Island, Golfe	500 000	Août 85
Kharg 5, près du Maroc	476 190	Déc 89
BP/Shell Depot, Zimbabwe	476 190	Déc 78
Assimi, près d'Oman	380 952	Jan 83
Tohoku Oil Co, Sendai, Japon	357 143	Juin 78
A. Patria, Cape Villano, Esp.	357 143	Déc 78
Pericles GC, Quatar	333 333	Déc 83
Juan A Lavalaja, Algérie	261 905	Déc 80
Exxon Valdez, Alaska, USA	254 761	Mars 89
Burmah Agate, Texas, USA	254 761	Nov 79
T. Petroleum, Mandarin, Turquie	254 761	Oct 78
Athenian Venture, près du Canada	252 380	Avril 88
S. Tank, Benuean, Puerto Rico	250 000	Déc 78
PEMEX Well, Mexico	247 619	Oct 86
Texaco Tank, Panama	240 476	Avril 86

(«Oil spill Intelligence Report», Cutter Information Corp., 21 février 1991, tiré de «La Voiture: impacts sur l'environnement», Greenpeace, 1991)

novembre 1990 une commission canadienne établie suite au naufrage de l'Exxon Valdez et présidée par David Brander-Smith, à l'intention du gouvernement fédéral, mentionnant par ailleurs que des délais de sept ans pour les Canadiens et dix ans pour les pétroliers étrangers frayant en eaux canadiennes devraient être prévus, ainsi qu'une taxe sur le transport d'hydrocarbures en eaux canadiennes pour subventionner les conversions, et qui se refléterait par une hausse de 0,5 cents le litre à la pompe.

Le ministre des Transports du Canada à l'époque, Doug Lewis, a rejeté cette recommandation, alléguant que «quand les gens d'affaires savent qu'une mesure est raisonnable, si vous leur donnez suffisamment de temps, cela

fuites de pétrole. Pourtant, le Chêne 1, de Socanav déversait 87 tonnes de kérosène à Hall Beach, dans l'Arctique, en 1985, et le Eastern Shell perdait 162 000 litres d'essence en touchant le fond près de Parry Sound en Ontario.¹⁶

Des coopératives dans la prévention et l'intervention maritime (COPIM) sont en place dans les régions maritimes du Canada fréquentées par les pétroliers. Celle du fleuve St-Laurent, formée de Pétro-Canada, Esso, Shell et Ultramar offre de prêter main forte, moyennant une contribution financière, à la Garde côtière canadienne, aux autorités portuaires, à Environnement Québec et Environnement Canada, aux autorités municipales riveraines ou aux autres entreprises

dents pétroliers –et même pas tous, pas les explosions, par exemple–, pas même 12% du pétrole total présent en mer. Surtout, elles sont «politiques»: on entretient le débat sur les façons de mieux transporter le pétrole, plutôt que de débattre comment réduire les quantités de pétrole consommées.

LA LITANIE CONTINUE

Durant l'été 1989, Exxon engagera jusqu'à 12 000 personnes pour tenter de nettoyer les 1800 km de rivage souillés par l'Exxon Valdez, mais des milliers de mammifères marins et de 100 mille à 300 mille oiseaux marins périrent tout de même. Dès septembre, le retour de l'hiver stoppe les opérations et Exxon se retire sans avoir terminé le

ne plus tard, un japonais, le Tenyo Maru coule avec 273 000 barils de carburant, engluant les jeunes oiseaux du Olympic National Park dans l'état de Washington.

Avril 92, c'est au tour du Katina grec de répandre 90 millions de litres de brut sur la côte du Mozambique. Décembre 92, La Corogne, une ville de 300 000 habitants sur la côte nord-ouest de l'Espagne, craint les 80 000 tonnes de brut délestés par l'Egean Sea grec qui s'y est échoué.

Janvier 93, le Braer, affrété par la Canadian Ultramar Ltd est en route vers St-Romuald, près de Québec, lorsqu'il s'échoue par une violente tempête près des îles Shetland, avec 85 000 tonnes de brut léger dans ses soutes, menaçant les fermes à saumon et menaçant même d'empoisonner les troupeaux de moutons... Cette fois, les automobilistes québécois ne peuvent plus regarder ailleurs, et prétendre qu'ils n'ont rien à voir dans ce salissage planétaire...

Et la triste litane se continuera encore tant que nous ne réussirons pas comme société à réduire nos besoins énergétiques, actuellement gigantesques, car hérités d'une époque où la question ne se posait pas. Or, nous n'ignorons pas les solutions possibles, les écologistes les énumèrent depuis assez longtemps! Le transport notamment est responsable de 45% du pétrole présent dans les eaux marines¹⁹. L'automobile privée, occupée par 1,2 passagers en moyenne en engloutit la plus grande part. On peut facilement diminuer cette consommation, collectivement et individuellement, et les désastres écologiques –les déversements n'en sont qu'un aspect– qui en découlent.

Alors, tous ceux et celles qui souhaitent que ce massacre cesse, SVP levez... le pied droit!²⁰ et enfourchez votre vélo!

Notes:

1. La Voiture: impacts sur l'environnement, Greenpeace, 1991, citant: «Alaska's response to the Exxon Valdez Oil Spill», Kelso D.D. & Kendziorek M., Alaska Oil Spill Commission, Env. Sci. Technol., Vol 25 No 1
2. La Voiture: impacts sur l'environnement, Greenpeace, 1991, citant: «The State of the Environment», US National Academy of Sciences, OCDE, 1991
3. «Les huiles usées et l'environnement», Association pétrolière du Québec, CAA-Québec et Fondation québécoise en environnement, 26 sept 1989
4. La Voiture: impacts sur l'environnement, Greenpeace, 1991
5. «The dinosaur's path; the Exxon Valdez, Oil and National Security», Greenpeace, Septembre 1990
6. cf. note 5
7. cf. note 4
8. cf. note 4
9. La Voiture: impacts sur l'environnement, Greenpeace, 1991, citant: «The Prize», Yergin D, Simon & Schuster, NewYork 1991
10. «Death beneath the surface», Gallon G., Globe & Mail, est.1990
11. «La biorestauration: pour dépolluer plus rapidement les berges mazoutées», Thibaut C., La Presse, 16 janvier 93
12. «U.S. likely to set pace on oil tanker rules», French C., The Globe & Mail, 4 juin 1991
13. «Ottawa n'obligera pas les pétroliers à se munir d'une double coque», Presse Canadienne, La Presse, 15 déc 90
14. «Menace de déversements pétroliers maritimes», Tison M., La Presse, 3 novembre 1990
15. «Quatre pétrolières investissent 5,6 millions \$ pour contrer les déversements dans le fleuve», Parent R., Le Devoir, 31 octobre 1990
16. «Socanav tient à transporter du pétrole avec des navires sans double coque», Swift A., Le Devoir, 27 août 91
17. cf. note 13
18. cf. note 9
19. cf. note 5
20. Mot célèbre de Michael Renner du Worldwatch Institute, à la Conférence Car-Free Cities, New York, mai 1990



va se faire». Il s'aligne en cela sur l'échéancier américain fixé à 2015, tenant compte de la durée de vie moyenne des pétroliers: 17 ans.¹²

Selon Brander-Smith, il existe une probabilité d'un déversement de 1000 à 10 000 tonnes de pétrole en eaux canadiennes tous les deux ans, et d'un déversement catastrophique de plus de 10 000 tonnes tous les 15 ans.¹³ Dans le fleuve St-Laurent, 307 déversements ont eu lieu en dix ans, dont 15 à la suite d'accidents maritimes.¹⁴ Selon Environnement Canada, on parle de 641 déversements dans le fleuve depuis 1974, totalisant 4 000 tonnes.¹⁵

Chef de division du transport maritime –60 millions \$ de revenus annuels pour cette seule division– chez Socanav, la flotte de pétroliers la plus importante au Canada, Guy Bazinet déplore qu'un pétrolier à double coque coûte de 40 à 50 millions \$. Il propose plutôt des rajouts –environ 12 millions \$ par navire–, et cela sans échéance précise pour compléter le travail. Il rappelle que la coque de certains navires a déjà été enfoncée par les glaces, sans qu'il y ait eu de

pétrolières. Elles limitent leur action à la réparation des dégâts, plutôt qu'à la mise en place de mesures préventives.¹⁷ Actuellement, la Garde côtière canadienne n'inspecterait que 8% des navires, faute de ressources financières.

Des recherches sont aussi en cours pour développer la performance des bactéries oléophages, en leur fournissant de l'azote et du phosphore –de l'engrais, en quelque sorte–, pour accélérer la bio-dégradation du pétrole après un déversement. «On pourrait ainsi nettoyer les sites en trois étés, et même, avec le perfectionnement, en une saison» espère le chercheur K. Lee. Reste à savoir comment on maintiendrait ensemble les bactéries, les nutriments qui les activeraient, et le pétrole à dégrader, quand on sait le brassage important qu'occasionnent les marées, courants, tempêtes et autres humeurs de Neptune.¹⁸ La toxicité des engrais et leur tendance à faire proliférer excessivement les algues soulèvent aussi des problèmes.

Toutes ces solutions, on le voit, sont partielles, et ne s'attaquent qu'à la question des acci-

travail; elle paiera un milliard \$ en dommages sur douze ans, son capitaine, qui pourtant était ivre, sera innocenté et l'Exxon Valdez ira reprendre du service en Méditerranée dès avril 1990, sous le nom de l'Exxon Mediteranean.

Décembre 89, le Kharg 5 répand 476 000 barils au large du Maroc; à Madère, île portugaise au large du Maroc, c'est l'Aragon qui laisse couler 175 000 barils de pétrole.

Juin 90, le Mega Borg, un pétrolier norvégien, répand onze millions de litres de pétrole brut au large du Texas. Septembre 90, le britannique Rio Orinoco, d'Imperial Oil, s'échoue à cinq kilomètres d'Anticosti, laissant échapper cent tonnes de mazout.

Avril 91, le Haven, un chypriote, explose et libère vingt milles tonnes de pétrole iranien à huit kilomètres des stations balnéaires de la Ligurie, près de Gênes, sur la côte italienne; la veille, un pétrolier italien, le Agip Abruzzo entrant en collision avec un ferry dans la baie de Livourne. Juillet 91, le Kirki grec disperse vingt milles tonnes de brut, quarante kilomètres au large de l'Australie. Une semai-

VOUS NE SAVEZ QUEL STATIONNEMENT CHOISIR?

Appelez les courtiers en stationnement du M&B. 844-2713

REVITALISER LA VILLE AVEC LE «TRAFFIC CALMING»

«Désormais, d'autres fonctions [de la voie publique] devront avoir priorité sur la circulation motorisée... La dominance de l'automobile doit être diminuée en augmentant délibérément le temps des parcours, en créant un réseau d'artères moins dense, et en réduisant les limites de vitesse.»

Politique nationale des Pays-Bas, Newman & Kenworthy 1992: 15.

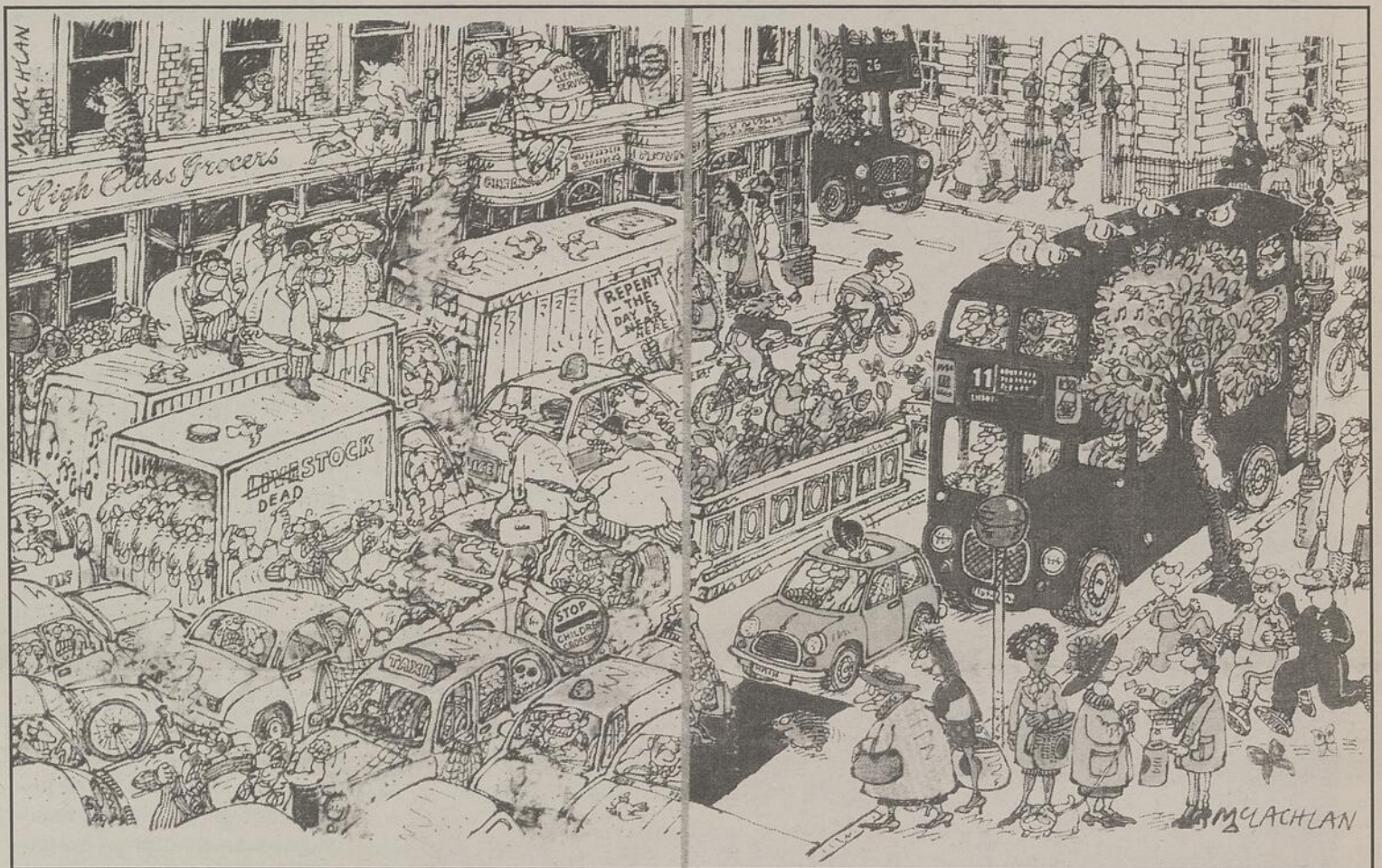
Christian Boulais

Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)

Au début des années 1960, des citoyens d'un quartier résidentiel de la ville de Delft aux Pays-Bas, excédés par l'insécurité causée par la vitesse de la circulation automobile et révoltés par l'inaction des autorités, sortirent leurs pics et leurs pelles pour transformer leur rue. Cette reconstruction ne visait pas à interdire la circulation automobile, mais à en réduire considérablement la vitesse, rendant la rue plus sûre, tout en lui redonnant sa vocation première de milieu de vie pour les résidents. Le premier «woonerf», mot néerlandais signifiant «espace de vie», se dressait contre la monopolisation de l'espace urbain par l'automobile. Ces sacrés hollandais allaient ainsi donner naissance à «l'apaisement de la circulation» (*Traffic Calming*), un concept qui permet d'améliorer l'environnement urbain en réduisant les effets de la circulation automobile (accidents, bruit, et pollution de l'air). Particulièrement développé depuis une vingtaine d'années en Europe, c'est à l'échelle du quartier ou de la ville que le *Traffic Calming* s'applique, et non pas sur une seule rue (ça ne fait que transférer les problèmes de circulation sur les rues voisines). Nous avons l'opportunité de donner à la ville une qualité de vie qui fera l'envie des banlieusards...

L'apaisement de la circulation vise avant toute chose à atténuer les effets de la circulation automobile en la forçant à ralentir. Une vitesse moins élevée entraîne plus de sécurité pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes eux-mêmes. Si un accident se produit à 30km/h plutôt qu'à 50, les risques de blessures graves sont diminués. Une circulation plus lente est plus sécuritaire, moins terrorisante, et il en résulte donc une meilleure coexistence entre les divers modes de transport, ce qui encourage l'utilisation des modes autres que l'automobile, notamment la marche et le vélo. Cela cause aussi moins de bruit et éventuellement moins de pollution de l'air.

Les limites de vitesse recherchées sont donc de l'ordre de 30



km/h et moins en zone résidentielle, et à moins de 50 ou 40 km/h sur les artères. L'installation de panneaux indiquant une limite de vitesse plus sévère ne suffit pas à la faire respecter. La construction d'obstacles physiques ralentit la circulation beaucoup plus efficacement. Il faut réaménager à plus ou moins grande échelle les rues, selon diverses combinaisons de mesures. Elles impliquent notamment que la voie carrossable, soit l'espace accordé à la circulation automobile, se trouve réduite en largeur et en nombre de voies. Son aspect linéaire peut être brisé, en créant des zig-zag, à l'aide d'obstacles tels des arbres et du mobilier urbain (espaces dotés de bancs publics, bacs à fleurs, lampadères etc). Des espaces de stationnement peuvent aussi servir d'obstacles.

Des altérations du niveau de la rue (type dos d'âne allongés), ou des surfaces rugueuses pour faire vibrer les véhicules, pour enlever l'idée que l'on peut accélérer en toute impunité, peuvent compléter les modifications et les rendre plus efficaces pour ralentir la circulation. Les entrées de rue peuvent être rendues plus étroites, pour rappeler aux automobilistes qu'ils entrent

dans une zone où des gens vivent. Le désir initial à la base du concept de l'apaisement de la circulation, tel qu'exprimé par les hollandais, est que chaque automobiliste en vienne à se comporter comme un convive dans la rue où vous vivez, dans votre quartier, qui est votre chez vous.

L'espace que l'on peut soustraire à la circulation, par exemple à la suite de la réduction en largeur de la voie carrossable, peut être affecté à la plantation d'arbres et de végétation, ce qui contribue à rafraîchir en été et à isoler du bruit, ou à utiliser d'autres modes de transport (voies réservées pour autobus, trottoirs, pistes cyclables). Ce dernier point rejoint un autre objectif de l'apaisement de la circulation, qui est de réduire la circulation automobile en défavorisant son utilisation et d'avantager les modes de transport alternatifs, afin d'assurer la mobilité tout en sacrifiant le moins possible l'environnement.

LA REVITALISATION DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Les commerçants, toujours récalcitrants étant donné la nature de leur gagne-pain, en auraient redemandé, d'après l'expérience européenne, quand ils ont constaté que l'environnement plus agréable que l'apaisement de la circulation procure augmentait la fréquentation de leurs commerces. Les commerçants ont tendance à surestimer le pouvoir d'achat de ceux qui se déplacent en auto-

mobile et exagèrent l'importance de la présence de stationnements. Ils semblent sous-estimer le potentiel d'un bon service de transport en commun et des espaces cyclables et piétonniers.

PARTOUT OÙ L'AUTO RÈGNE

Les Pays-Bas, l'Allemagne et le Danemark sont les trois pays où

Il ne faudrait pas croire qu'en raison de la culture ou de l'aménagement des villes, l'implantation en Europe de l'apaisement de la circulation ait pu toujours être facile. Là aussi les gens peuvent être sceptiques, l'automobile y est aussi populaire, et les commerçants aussi réticents. Ainsi les mesures ont du succès quand elles sont prises avec la

l'apaisement de la circulation a été le plus développé. Appréciés, les *woonerfs* se sont multipliés depuis plus de deux décennies aux Pays-Bas, et ce concept y jouit d'une reconnaissance légale depuis 1976; et en 1988, le code de la route fut modifié pour en tenir compte. En 1985, il y avait 4000 exemples de *woonerf* impliquant 7400 rues. Le gouvernement néerlandais a soutenu une large gamme d'initiatives d'apaisement de la circulation depuis 1977. En Allemagne, les zones de «Verkehrsberuhigung» (apaisement de la circulation) se sont là aussi multipliées par douzaines depuis leur introduction en 1970. Le gouvernement fédéral allemand, qui reconnaît que la rue doit être en premier lieu un espace de vie et ensuite une voie de circulation, a soutenu des aménagements d'apaisement de la circulation s'étendant sur de grandes zones dans six villes de tailles différentes, tel Berlin-ouest (1,9 millions hab.), Mainz (105 mille hab.) et le village de Borgenreich (2300 hab.). L'apaisement de la circulation gagne en popularité dans plusieurs pays, incluant la Suède, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Suisse, l'Australie et le Japon.

participation –et non pas seulement la consultation– de tous les intervenants concernés, et quand plusieurs buts sont visés, de la sécurité dans la rue à l'embellissement en passant par la revitalisation commerciale, ainsi on concilie divers intérêts du milieu. C'est d'ailleurs le but d'embellissement qui créerait le plus souvent le consensus.

Selon des résultats préliminaires, l'expérience européenne serait très encourageante. Que ce soit en zone résidentielle ou commerciale, on observe une réduction des excès de vitesse, des accidents impliquant automobilistes, piétons et cyclistes, de la gravité des blessures et de la mortalité, du bruit et de la pollution de l'air. On observerait même une baisse des déficits des systèmes de transports en commun. La popularité de ces mesures serait grande, et les gens qui vivent sur ces rues transformées à divers degrés les souhaiteraient aux autres. D'ailleurs, les entreprises immobilières souligneraient le fait que les propriétés à vendre sont situées sur de telles rues. Même des associations d'automobilistes feraient la promotion de cette approche, qui accroît aussi leur sécurité.

L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION À MONTRÉAL

La rue Duluth, entre St-Laurent et St-Denis, est un tout petit exemple de mesure d'apaisement de la circulation à Montréal. On peut constater que son étroitesse, la présence d'arbustes et de fleurs, une absence, pas assez prononcée toutefois, de distinction entre le trottoir et la chaussée, et sa belle apparence générale amènent les automobilistes à y rouler beaucoup moins vite. Il faudrait appliquer ces mesures et bien d'autres au reste de la ville!

Pour cela, la façon de voir des planificateurs devra changer. Suite au travail d'avant-garde du Comité des résident-e-s de la rue Christophe-Colomb, qui souhaite voir les effets de la circulation automobile s'estomper sur leur rue, la ville de Montréal a proposé en juin dernier un plan de circulation pour l'arrondissement-centre. On retrouve dans ce plan les «bibittes» traditionnelles des experts. Ils envisagent notamment de détourner la circulation qui entre par le nord dans l'arrondissement vers les zones résidentielles, vers les rues St-Denis et Papineau. Cela plutôt que de s'en prendre au problème premier soit chercher à réduire la vitesse des véhicules entrant dans le quartier, sur toutes les rues et particulièrement sur Christophe-Colomb, et deuxièmement de chercher à réduire la circulation automobile sur toutes les rues à l'aide des

mesures énumérées ci-haut, mais surtout par le soutien aux alternatives à l'automobile, par exemple l'implantation de voies réservées pour autobus sur St-Denis et Papineau. Les ponts, qui attirent l'importante circulation des banlieusards, doivent avoir des voies réservées, et le retour du payage s'y impose, surtout pour les véhicules avec moins de quatre passagers.

L'apaisement de la circulation nous offre une possibilité de rehausser la qualité de vie en ville, de faire revenir ces banlieusards qui avaient fui la ville à cause de son côté infernal dû en grande partie à la circulation

automobile, de renverser le déclin de notre ville et de remettre Montréal sur la «mappe», cette fois grâce à un concept porteur d'avenir. À l'heure où l'on parle de mesures de relance économique, les investissements nécessaires à la revitalisation urbaine par l'apaisement de la circulation seraient une occasion de faire d'une pierre deux coups.

Il est possible d'obtenir un document plus élaboré sur l'apaisement de la circulation, en écrivant à l'AQLPA, C.P. 338, Succ. Delorimier, Montréal, QC, H2H 2N7.

AT&FE1L1V1X4&C1&D2S0=0S7=60
OK

Le Monde à Bicyclette, que vous pouviez déjà joindre à pied, par téléphone, par Fax et par bicyclette, peut maintenant être rejoint par courrier électronique (modem). Le Monde à Bicyclette est membre du babillard WEB; un réseau d'information alternatif. Nous y avons une adresse: f.lemab@web.igc.org

Sébastien Bouchard

mise en page, infographie, etc.

Tél. : (514) 523-6623

CYCLOTOURISME

Sortie d'une journée ou de week-end

Demandez notre dépliant

(514) 336-9320



DES ÉVÉNEMENTS À NE PAS MANQUER

Dimanche 12 septembre 1993

UN VÉLO, UNE POMME

À Sainte-Martine et dans le Haut Saint-Laurent 65 km pour débutants ou 115 km pour terminer la saison en beauté. Déjeuner champêtre. 10 kg de pommes par personne!

Explo Tour, 691-4731

Dimanche 3 octobre 1993

VELO AUDAX 100 KM

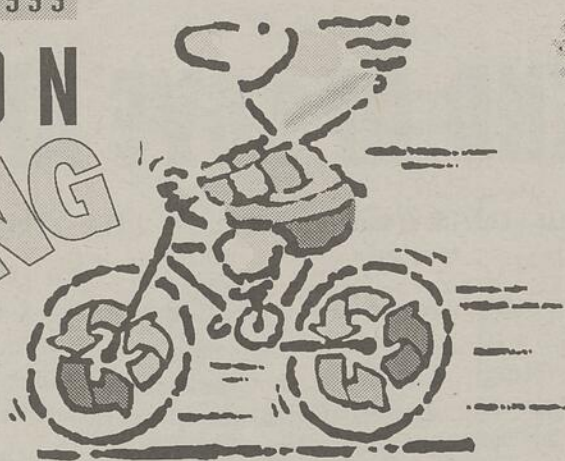
Épreuve de régularité et d'endurance, non compétitive, vitesse 22,5 km/h, autobus remorque-vélo, goûter à la fin du trajet.

Aventures douces Plein air, 336-9320

Le mercredi 15 septembre, on va au travail à vélo!

MERCREDI, 15 SEPTEMBRE 1993

OPÉRATION
DRING DRING



Une présentation Vélo Québec et



Enregistrez votre participation et faites vérifier votre vélo entre 7 h et 10 h à l'un des 15 postes d'accueil situés,

à l'angle des rues :

Gouin / Christophe-Colomb
Pie IX / Rachel
Berri / Ste-Catherine
Beaudry / René-Lévesque
St-Urbain / Sherbrooke
McGill / Sherbrooke
Peel / René-Lévesque

aux stations de métro :

Université de Montréal
Henri-Bourassa
Longueuil

aux parcs :

Beaubien
Laurier
Lafontaine
Carré St-Louis
Piste du canal Lachine
Sainte-Bernadette

ou téléphonez au 847-VÉLO jusqu'à 18 h.

Prix à gagner : voyage à Cuba, vélos, casques, cadenas!

Numéros gagnants publiés dans La Presse du 18 septembre 1993 et à Vélo Québec

Relevez le Défi Dring Dring Entreprises et devenez l'entreprise la plus Dring Dring en ville! Pour information : 847-VÉLO, poste 371.



Patrimoine canadien
Parcs Canada



Gouvernement du Québec
Ministère de l'Environnement



KRYPTONITE



NAYA



victoria precision
MINELLI



BICYCLING TAKES OFF IN TORONTO

Robert Silverman

The bicycling climate is rapidly improving in Toronto. Bay street, an important downtown artery, already has a popular and successful bicycle path. This Spring, Toronto City Council voted 13 kilometers of new bi-directional bicycle paths.

In spite of ever-spreading budget cuts, Toronto continues to install 500 ring-and-post bicycle racks—much like those found sparingly along St. Denis—per

year on commercial streets. So far, 2,500 have been installed.

Also this spring, Toronto's GO Trains, an extensive commuter railway system, were subject to a major breakthrough. All cars in every commuter train are now equipped with 2 vestibules, one at each entrance, carrying 2 bicycles each.

Toronto has an official bicycling organisation, the Toronto Cycling Committee, composed of civil servants assigned to cycling such as Don Egan and interested citizens. The commit-

tee publishes the Cyclometer each month.

Recently, the Toronto Urban Community, known as Metro, established Bike Metro to promote bicycling in their jurisdiction.

TORONTO BUGS

Toronto was the first Canadian city to have Bicycle Users Groups (BUGs). Many of these cyclist associations, organized by dint of sharing a common workplace, have obtained secure bicycle parking and showers from their employers or building owners. There are now more than 200 BUGs in Toronto, the bulk of which have federated into a BUG network. The network organises monthly BUG-nights and monthly meeting where members socialise and share bicycling information. The BUG network also publishes a quarterly newspaper, the BUGle, focussing on bicycle commuting.

The BUGs developed from the experience and success of Toronto's annual "Bike to Work Week", an annual event analogous to Montreal's Tour de L'Île

(mutatis mutandis), in which thousands of Toronto bicycle commuters take part.

THE VÉLORUTION IN TORONTO

Transportation Options, a group of Toronto-based transport ecologists, organisers of Auto-Free City conferences held in May develops innovative techniques to promote ecological transport.

Although many people want to get rid of their cars, in varying degrees, they are addicted to auto-motivation. Transportation Options has organised regular consciousness-raising sessions in people's homes where participants discuss the problematic of living car-free.

There's another group, a very radical one: Bikes Not Cars. Founded and animated by the energetic Ann Hansen, Bikes Not Cars publishes a news clipping service on the horrors of cars called, Cars Shmars.

Toronto women cyclists have organised, "Women on Wheels." This group tries to correct the gender imbalance in bicycling by offering women courses in



riding skills and bicycle mechanics.

THE POLICE DISCOVERS THE BICYCLE

The cash savings and the added crime-fighting capacities of police on bicycles, have not gone unnoticed by Toronto's cash-starved city government. There are now 200 police on bicycles.

Merchants in the seedy Cabbage Town section of Toronto are well aware of the increased efficiency of the police when they are on bicycles. Recently, 4 local merchants, one of whom has a bicycle store, purchased and donated 4 fully equipped mountain bicycles, costing \$1,500 each, to the Toronto Police Department for use in Cabbage Town.

THEY EVEN HAVE A CHOIR

All this bicycle advance in Toronto is a song. And the Toronto bicyclists have begun to sing many and in unison. For they have created a choir and they sing together, while bicycling through Toronto streets, the songs of bicycles and other passions.

BIKES MEAN BUSINESS CONFERENCE

The health and ecological arguments for promoting bicycle-friendly cities are very strong. But, there also very strong economic arguments as well, arguments which have received less attention.

To highlight this reality, Transportation Options and their friends are organising probably the first Bikes Mean Business conference. The conference will be held in Toronto on October 15 and 16.

The bicycle industry is not small potatoes. Bikes Means Business Press informs us: "Cycling contributes at least \$50 million to the greater Toronto economy and at least \$130 million to Ontario's economy annually. 39% of cyclists surveyed in the Ryerson study have an annual household income over \$70,000 and 26% have an annual household income of between \$50,000 and \$69,000.

"Combine this with the spending power of someone who has an additional annual disposal income of \$3,000 to \$7,000 because she has found that in Toronto she can do without a car. That's a lot of money that can be spent on clothes, books, computers, dining, travel, home improvement and more."

For registration, contact Transportations Options, Bikes Mean Business, 427 Bloor St. W., Suite 205, Toronto, Ontario M5S 1X7 or phone / fax at (416) 960-0026. If you register before September 30, the cost is \$45.



Transportation Options

AD TRUMPETS END OF LOVE AFFAIR WITH CARS

Greenpeace TV spot suggests automobiles way of the dinosaurs.

Marina Jimenez
Journal Staff Writer
Edmonton

Sometimes a symbol of sex and power, the automobile will be associated with death and environmental destruction in Canada's first anti-car television commercial. A dinosaur made of cars will lumber across sets and collapse, while a voice-over says ominously: "It's coming... the end of the automotive age." The

final frame will picture a city street without cars, filled with people walking and cycling. "The ad is meant to break the never-ending line of car ads and be an antidote to the 'you've got to have a car syndrome'", says Kalle Lasn, co-founder of Adbusters, a Vancouver-based group which produced the ad with funds from Greenpeace. The 30 seconds advertisement, which started to hit television screens last March, cost just \$8,000 to make, with most of the film,

sound and animation work donated.

The U.S. automobile industry spends hundreds of millions of dollars every year to promote cars and trucks, with commercials that usually link wheels to sensuality and freedom.

The fact that Greenpeace is taking on car companies shows a change in public mood. An Anti-car ad would have been unthinkable a decade ago, but today even car companies are more environmentally con-

scious, producing engines with reduced exhaust emissions and tuning some of them to run on methanol fuels.

University of Alberta professor Ray Rasmussen calls the ad a watershed. "People understand that something has to change", says Rasmussen, who teaches business and is an environmental advocate. "We're 20 years behind Los Angeles and Toronto where air quality is bad and quality of life goes down because of the stress of a car soci-

ety: traffic jams, no place to park, no place to walk, no place to play."

Lasn hopes the ad will tweak the noses of big automobile makers who have been doing all the talking on television for the last few decades. He wants the dinosaur ad to run during a Saturday afternoon show on CBC called Driver's Seat, as well as during afternoon soap operas and on public access channels.

Car companies and others say people often talk out of both sides of their mouths when it comes to the evils of the automobile. In Alberta, the car love affair is hot. In 1991, 73 per cent of Albertans over the age of 15 owned cars (1,424,180 people), while in 1986, 71 per cent did. "I don't think anyone is ready to give up their car," says Stewart Low, spokesperson for General Motors. He notes a car's safety is usually a bigger concern to

Le Valet d'CoEUR

Plus qu'une boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970

le RECYCLEUR vélos neufs et d'occasion

SPORT PLUS Boutique

PROCYCLE

look

MINELLI

PEUGEOT expert

DBS 523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal

consumers than it's impact on the environment.

Low says Greenpeace consulted GM about the ads, but the firm isn't concerned they'll have an impact on sales. Rasmussen, who drives a car, agrees it is an extremely persistent habit. "You have to really push yourself to take alternatives. Plus, everything works against you. Bus schedules are bad, you can't shower at work after a bike ride."

Edmonton's public transit system—as do most in North America—continues to run in the red. While ridership on Edmonton's LRT now reaches 36,000 every weekday, fares on buses and trains cover just 42 per cent of operating costs. "It's the North American car culture," concludes John Sirovyak, Edmonton Transit director of bus operations. Even Greenpeace doesn't believe people

will abandon their cars for bicycles and public transport.

But John Bennett, transportation campaigner for Greenpeace, says the anti-car commercial may help people understand the impact of being dependent on cars for transportation. Cars emit 20 per cent of the carbon dioxide which is believed to affect global climate change. Cars also contribute to the problem of smog. "We can either be forced to abandon cars, or start to prepare—use our cars less and design cities differently. We have to encourage public officials to improve public transportation," says Bennett. He believes people don't realize the automobile's many hidden costs, including road maintenance, pollution control and treatment for the 300,000 Canadians injured every year in traffic accidents. Automobiles will one day become dinosaurs, forced off the



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

Plus modeste, Greenpeace Montréal a fait sa manif Dinosaur.

road as pollution becomes unbearable, lung disease increases, and land and oil run out, he suggests.

Car companies scoff at this suggestion, pointing out notable reductions in pollution and improvements in fuel efficiency. Exhaust emissions have gone down considerably since the late 1960s says Low, with General Motors. And both his company and Ford have signed agreements with the government to further reduce levels in 1994 models. Ford's biggest car, a Lincoln six-passenger, is as efficient in its use of gas as the smallest sub-compact car of 10 years ago," says Tony Fredo of

Ford. And Ford has developed cars that run on natural gas, liquid petroleum gas, methanol and ethanol.

In the meantime, city antique car lover Ray Gerdes will continue to cruise the city in his

Bronze 1978 Malibu. "I have a soft spot in my heart for cars. I don't think they'll ever disappear" says the retired Pacific Transportation worker, who has owned 17 cars, a dozen of them collector's items.

REVUE DE LIVRE

POUR UN PAYS SANS ARMÉE, par un collectif sous la direction de Serge Mongeau. Les Éditions Écosociété, Montréal, 1993, 192 pages. Prix: 14,95 \$.

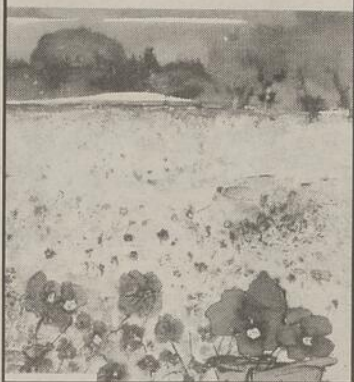
Pour un pays sans armée est la première publication des Éditions Écosociété. Le livre a fière allure tant par son contenu que dans sa présentation. C'est un ouvrage qui devrait faire choc. Tenant compte de la relance du débat sur l'indépendance du Québec, les auteurs posent un problème qui leur paraît crucial dans les circonstances: est-il opportun de doter le nouveau pays d'un appareil militaire?

À cette question, le collectif dirigé par Serge Mongeau répond NON. C'est un pavé dans la mare idéologique des politiciens qui se préparent à faire l'indépendance du Québec et qui s'entêtent à penser l'avenir avec des idées du passé. Les auteurs expliquent comment la sécurité nationale pourrait être fondée de façon plus économique, plus écologique et plus efficace sur une défense civile. Il s'agit d'un concept relativement nouveau dont les auteurs esquissent les grandes lignes: une défense fondée sur les communications, des infrastructures décentralisées et une organisation capable d'encadrer la population pour une résistance non violente. Les exemples que donnent les auteurs sont convainquants.

L'ouvrage s'adresse aussi aux tenants du fédéralisme, car

Collectif sous la direction de Serge Mongeau

Pour un pays sans armée



les idées qu'il met de l'avant s'appliquent pareillement, *mutatis mutandis*, à la situation canadienne. Les auteurs démontrent comment les Forces armées du Canada, en plus de constituer un appareil lourd, inutile, inefficace et dangereux pour l'environnement, sont devenues un fardeau insupportable pour les contribuables.

En publiant ce premier ouvrage, les Éditions Écosociété tiennent promesse. Elles lancent un débat de société à la fois urgent et nécessaire. Un débat qui s'inscrit dans la problématique d'une société à redéfinir sur des bases plus humaines, plus conviviales et plus écologiques. La plus grande et la plus déshumanisante de toutes les pollutions n'est-elle pas l'institution militaire et ses séquelles?

Avec ce livre, *Pour un pays sans armée*, un premier débat est lancé qui devrait se poursuivre...

À vendre :

Guitare classique
Yamaha G-235 II
Comme neuve • 100 \$
Michel 767-7206

LE VELOCISTE

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)
Membre Action Vélo-Plus



- LEADER
- MINELLI
- MIYATA
- NORCO
- RALEIGH
- SPECIALIZED

RÉPARATIONS
RAPIDES
DE TOUTES
MARQUES...

AUSSI SERVICE D'AIGUISAGE

6662 PAPINEAU (ST-ZOTIQUE) 727-7171

SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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



Tél.: 721-3404

Détaillant: MARINONI

3378 BEAUBIEN est, MONTRÉAL
(entre 12e et 13e Ave.)

H1X 1G6

MOLLYBELLE

"One Woman Show"

Spectacle de chanson multi média
Centre interculturel Strathearn
3680, rue Jeanne-Mance
info. 844-7832
10\$ à l'avance / 13\$ à la porte

Samedi
2 octobre
20h30

WHERE DO I PARK MY BICYCLE, PLEASE?

I am your customer and a bicyclist.

I feel you should know that it is difficult to find a place to park a bicycle near your business. Good, accessible bicycle parking would make your business more attractive to me and to many other customers.

More and more people in our community are using bicycles for shopping and for errands. This practice is good for our health and our environment. Bicycling also helps relieve traffic and parking congestion. By providing bicycle parking, your business and the community will benefit.

For information on bicycle parking - where to put it, what types work best, how to turn unused space into productive customer bicycle parking - contact:



Le Monde à Bicyclette
Bicycle Parking Information Service
Tel: 844-2713 Fax: 844-6622



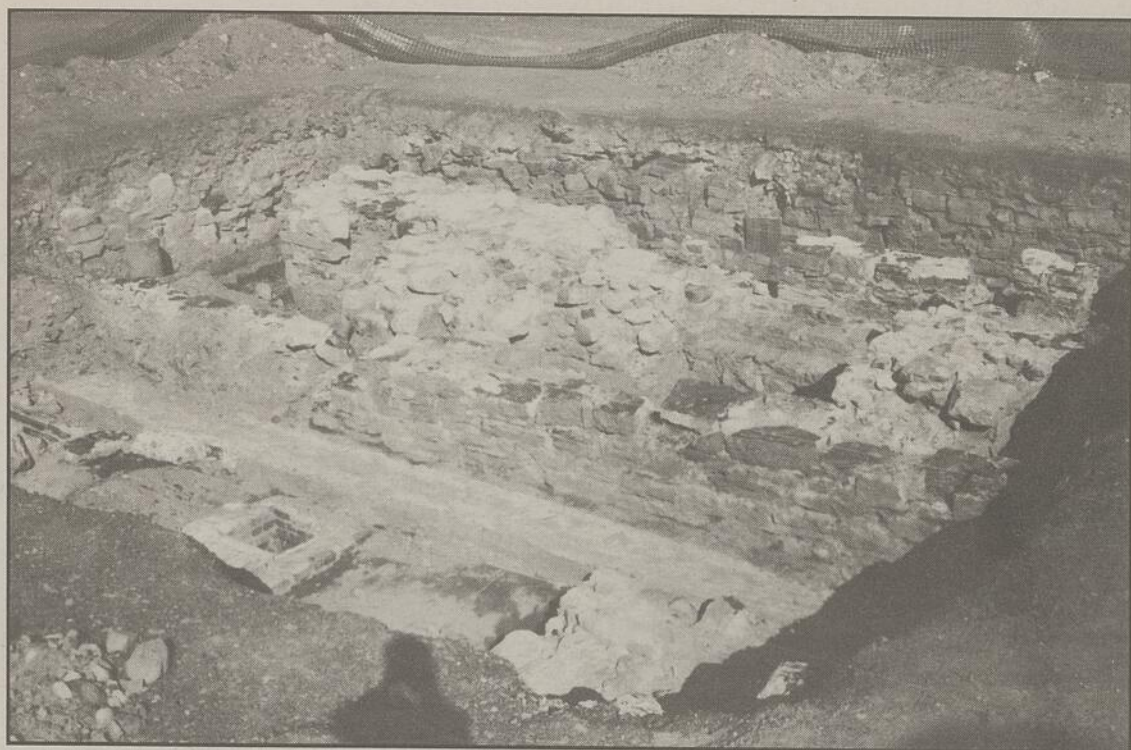
Thanks. Your customer.

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

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER

11\$ sur présentation de ce coupon
de rabais sur souliers SPECIALIZED



DES CONDOS QUI PASSERONT À L'HISTOIRE

Sébastien Bouchard

Faubourg Québec, vous connaissez? C'est un projet mixte habitat social-condos, géré par la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM) et Québec. Il y avait déjà une longue histoire derrière ce projet; à l'origine, des groupes populaires, dont la coalition Alerce-Centre-sud, ont réclamé que l'on fasse de ce site abandonné par les spéculateurs un projet d'habitation sociale (HLM, coop). La Ville y est allée de sa rengaine habituelle, soit de «déghettoiser» les pauvres en leur construisant de beaux condos en face de chez eux. Le président d'Alerce-Centre-sud d'alors, Claude Watters, soucieux de préserver ses relations avec la classe politique (il se présentera plus tard sous la bannière RCM aux élections partielles de 1992 dans Centre-Sud), a calmé les humeurs des groupes communautaires en leur vantant les mérites



PHOTO: JOSEPH BERGERON

du lobbying gentil (pas de vilaines manifs), résultat: la composante logement social n'est plus qu'un paravent dans ce projet à condominiums.

Mais ce projet, sans faire de jeux de mots, a non seulement connu une histoire récente tumultueuse, c'est aussi un site historique. Oh, pas grand chose, juste, possiblement, d'anciennes fondations militaires françaises dessinées par l'ingénieur Chaussegros-de-Léry, vers 1745, sur lesquelles ont été bâtis plus tard

une poudrière pour le régime anglais, et, plus près de nous, des hangars industriels. Enfin; on ne sait pas trop parce que les archéologues n'ont pas eu le temps de faire leur travail; mais ce n'est pas grave; la Ville a autorisé la construction d'un immeuble super moderne et super laid à la mémoire de Chaussegros-de-Léry, juste à côté de l'Hôtel-de-Ville, au prix d'une légère entorse au règlement du zonage.

Table-vélo Suite de la une

Les professionnels de la Section conseil technique et circulation, du Module de la gestion du développement, ont travaillé de concert avec le Service des travaux publics pour produire ce plan qui promeut la convivialité. Malheureusement, hors les grands énoncés en introduction, il est remarquable qu'on n'y parle que de circulation automobile, essentiellement: implanter une signalisation d'acheminement pour guider la circulation vers les artères Saint-Denis et Papineau, implanter une signalisation d'acheminement au carrefour Laurier et de Brébeuf pour guider la circulation vers l'avenue Papineau nord, par l'avenue Laurier, augmenter la durée du cycle des feux sur les artères Saint-Denis et Papineau, de façon à accroître la capacité de ces artères.

On vise une certaine optimisation des artères, en fait pour la circulation des automobilistes. Sur les voies du pont Jacques-Cartier, on préconise de supprimer les traverses piétonnières existantes pour les localiser plus loin, au coin de Papineau. Rue Rachel au coin de Papineau, on a trouvé que les automobilistes souffraient trop; dans un premier temps, on avait fait disparaître carrément la piste aux abords du coin et maintenant on décide, on propose, de relocaliser celle-ci sur Marie-Anne entre les rues Hogan et de Brébeuf, «dans un cadre attrayant et sécuritaire». Ce qui améliore de plus, précisément, le fonctionnement du carrefour Papineau-Rachel (il est sous-entendu ici que cette

amélioration s'applique aux automobilistes).

Il est pourtant clair que la rue Marie-Anne est très étroite, avec des trottoirs étroits et des bordures de maisons qui s'ouvrent directement sur le trottoir, tout du long de ce tronçon de la rue; de sorte que les autos qui doivent traverser la rue vont continuellement s'arrêter en travers de la piste cyclable pour préalablement vérifier le trafic en sens inverse. Il est clair qu'ici, on ne vise pas à encourager les cyclistes en leur proposant des pistes plus sécuritaires; on veut servir les automobilistes qui ont à transiter rapidement à Montréal; ce qu'affectionnent particulièrement les fonctionnaires qui font ces études, qui demeurent presque tous en banlieue.

NOUVELLES PISTES

À la Table-vélo, au Jardin botanique, on était fier de nous dire que la Ville travaille fort pour qu'une piste cyclable voie le jour sur le rail désaffecté, entre Jarry et Laurier dans un premier temps, et que les soumissions vont bon train pour l'acquisition d'une largeur de 12 à 15 pieds le long de la voie ferrée qui suit la rue Van Horne-des-Carrières. Trois millions \$ ont été dépensés en deux ans pour faire cette piste cyclable pour les loisirs. Bientôt, on devra trouver un moyen de desservir la population cycliste qui voudra quitter la voie cyclable sur ce rail désaffecté, en provenance du nord et qui débute à Cartierville, pour rejoindre le centre-ville directement sans avoir à faire le détour jusqu'à Bourbonnière avant de descendre ou de rejoindre l'axe

OÙ PUIS-JE STATIONNER MON VÉLO, S.V.P.?

Je suis un de vos clients et je suis cycliste.

Saviez-vous qu'il est difficile de trouver un endroit pour garer un vélo près de votre entreprise. Or, j'ai besoin de stationnement pour vélos accessible et sécuritaire.

De plus en plus de gens utilisent leur bicyclette pour magasiner et se déplacer. Cette pratique est bonne pour notre santé et pour notre environnement, tout en aidant à soulager les désagréments dus au trafic. Si vous offriez des supports sécuritaires pour vélos, toute la communauté en profiterait, et votre entreprise aussi.

Pour des renseignements précis et complets concernant: où placer les stationnements cyclistes, quels types sont les meilleurs, comment transformer l'espace désaffecté en espace rentable, veuillez contacter:



Le Monde à Bicyclette
Courtage en stationnement cycliste
Tel: 844-2713 Fax: 844-6622
Merci de votre compréhension.

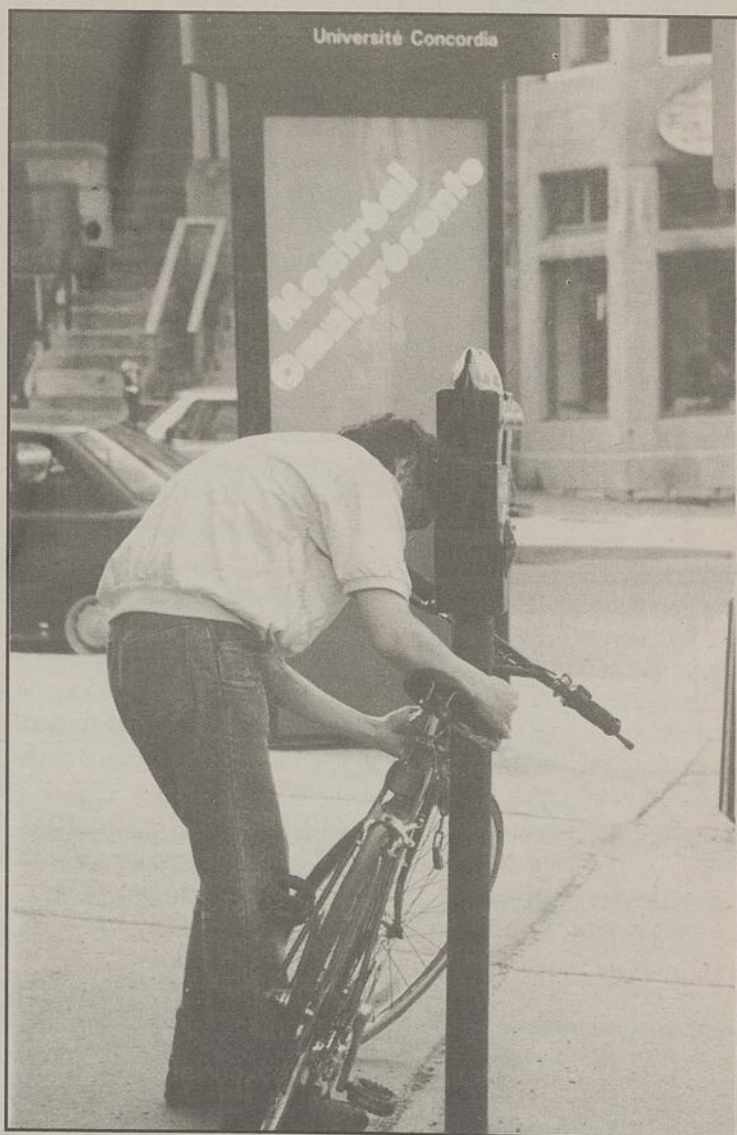


PHOTO: MICHAEL THIBAUT

On étudiera la possibilité d'enlever de l'espace à autos dorénavant, de même que la proposition de Rawdon Métal d'installer des tripodes publicitaires auxquels seraient attachés des anses de métal utilisables pour stationner deux vélos, comme à Ottawa et comme les stands «Montréal Omniprésente» apparus récemment dans les rues, et qui sont inutilisables pour les cyclistes.

nord-sud le long de Christophe-Colomb. Du moins c'est ce que l'on a répondu lors de l'intervention du M&B durant cette Table-velo; on semblait avoir été au fait du problème à venir.

On commencera les études bientôt pour la poursuite d'un projet, qui cyclabilisera 2,5 km de la rue Bourbonnière, au nord de la rue Ste-Catherine. À l'extrême-est de la piste Rachel, le long du Jardin botanique, la piste se glissera entre la clôture et le trottoir, sur le flanc nord de la rue Sherbrooke, pour relier les parcs de Maisonneuve et le Jardin botanique; on va tout simplement déplacer la clôture.

Un autre projet dans la région du boulevard Gouin va augmenter la valeur en site propre de la piste cyclable du long du boulevard Gouin, à l'est de la rue Langelier jusqu'à la 16e Avenue, à Montréal-Nord. Le long de la falaise Saint-Jacques, la Ville se lance dans un méga-projet en coopération avec d'autres villes comme La Salle, Montréal-Ouest, Verdun: quand on peut faire des pistes sans enlever de l'espace automobiliste dans l'immédiat, on bouge.

Pour ce qui est des voies réservées pour autobus, «trop étroites pour rendre possibles leur cohabitation avec les déplacements cyclistes, on est conscients du danger, on n'a pu faire autrement et on a dû faire un règlement pour interdire le roulement des vélos sur ces voies». On se demande pourquoi Toronto, elle, réussit à les inclure.

Mentionnons que la Ville vient d'instituer un règlement interdisant d'aller en vélo à plus de 20km/h dans les parcs; ce qui est certainement une bonne décision pour la sécurité des promeneurs et des enfants.

STATIONNEMENT CYCLISTE

Pour ce qui est du stationnement pour vélos, les nouveaux supports ne pourront pas être installés avant cet automne, sur Saint-Laurent, Mont-Royal, Jarry et Saint-Denis un peu au sud, car on a fait affaire avec un fabricant qui est entré en faillite, on a eu de la difficulté à récupérer les moules et on est encore à la recherche d'un ou deux autres fabricants. On étudiera la possibilité d'enlever de l'espace à autos dorénavant,

de même que la proposition de Rawdon Métal d'installer des tripodes publicitaires auxquels seraient attachés des anses de métal utilisables pour stationner deux vélos, comme à Ottawa et comme les stands «Montréal Omniprésente» apparus récemment dans les rues, et qui sont inutilisables pour les cyclistes.

TRAFFIC CALMING

Au point varia, j'ai pu demander au chef de section du sta-

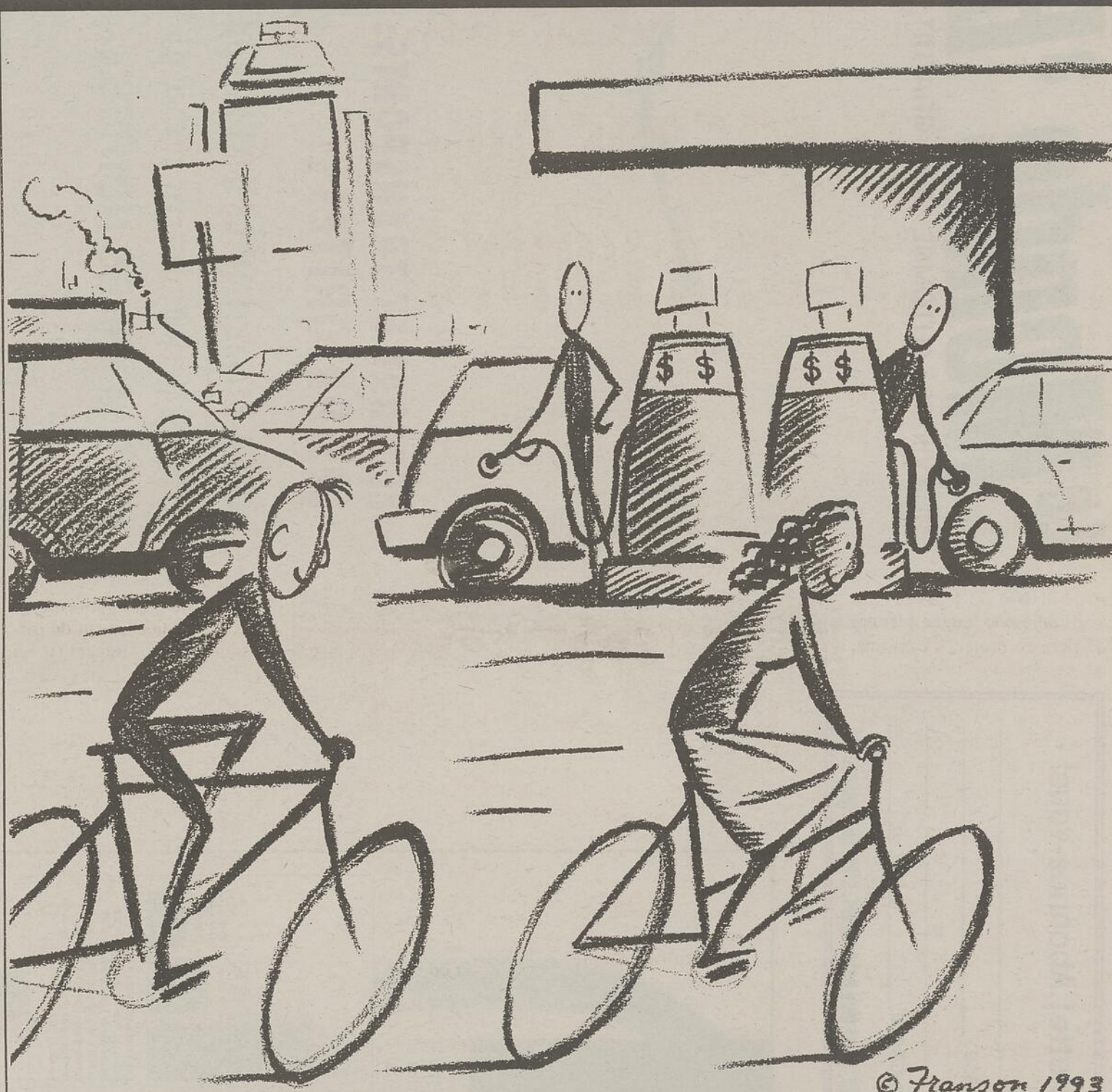
tionnement et de la signalisation écrite, Robert Kahle, ingénieur, et à un adjoint technique du Service des travaux publics, Module de la voirie et de la circulation, Sylvain Cardinal, d'effectuer des recherches à l'aide de simulations par ordinateur afin de resynchroniser les feux de circulation de manière à ce que, en dehors des heures de pointe (le soir), les automobilistes sur la rue Rachel ne soient pas

portés à rouler vite en tentant de passer un maximum de feux verts en série. On m'a répondu que c'était difficile de changer les vitesses via la synchronisation, mais que l'on vérifierait le cas.

Lors de la grande consultation sur le vélo dans les politiques de transport provinciales, commandée par le ministre des Transports du Québec, Sam Elkas, et tenue à Montréal en

mai dernier, le présentateur du mémoire de la Ville de Montréal s'était contenté de répondre que «changer la synchronisation des feux de circulation coûte cher», à une question soulevée par Philippe Coutu, ingénieur et membre du M&B, à propos de la synchronisation qui encourage bien souvent les automobilistes à dépasser la vitesse permise. Et les vies humaines?

Faire le plein ne coûte rien !



© Francon 1993

Un message du **Monde à Bicyclette** (514) 844-2713



le top cycle

Alpinestar Bontrager Univega G.T.
K.H.S. Brodie Proflex (hors route)
Miele Accessoires Syncros A. Tac
Kore Concept U.S.A.
Brodie Mavic
Onza et autres

Ouvert 7 jours
Vente et service
Location de vélos neufs
Stationnement pour
vélos intérieur
Re-Cycle Pop vend des
vélos usagés au
1216 Ontario Est
526-2525

Entreposage d'hiver à 20 \$
Incluant mise au point:

45\$

- nettoyage complet
- ajustement des
 - vitesses
 - freins
 - roulements
- alignement des roues
- lubrification extérieure complète

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



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

- ☐ 10 \$ sans-emplois et étudiants
☐ 20 \$ cotisation de base
☐ 30 \$ soutien
... Faites votre chèque au nom de:
«La Société d'éducation pour le cyclisme à Montréal»
☐ Je désire un reçu pour fins d'im-
pôt. (30 \$ ou plus)

nom: _____

adresse: _____

ville: _____

code postal: _____ tél.: _____

Le vélo, c'est plus qu'un sport, c'est un transport !

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

Si vous tenez à faire la vie dure aux voleurs de vélo, vous n'avez qu'à acheter un cadenas en acier extrêmement dur: le nouveau EV2000. Il est fabriqué avec du Kryptonium^{MC}, un alliage d'acier breveté conçu et testé pour résister aux assauts des voleurs utilisant des cisailles de 42 po ou des scies à métaux. Il reste toutefois assez souple pour compromettre les tentatives d'effraction à l'aide de pinces-monseigneur et de marteaux. Avec son cylindre d'acier renforcé, sa serrure personnalisée et sa courte barre transversale, il assure un maximum de protection. De plus, il est protégé par une garantie antivol de 1000 \$.

Alors, si vous trouvez que 75\$ c'est trop pour un cadenas de vélo, même le plus dur au monde, imaginez un instant tout ce qu'il vous fait épargner.

Le cadenas de vélo de 1/2 po le plus fort au monde!

578%
meilleur



48%
meilleur

33%
meilleur

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

KRYPTONITE
EVOLUTION 2000™

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

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

Le Monde à Bicyclette

VOL XVIII, #3 • AUTOMNE 1993 • GRATUIT / FREE

FÉDÉRAL ET TRANSPORTS:
LES PRIORITÉS p.2

CYCLO-RALLYE: L'AUTRE MONTRÉAL p.5

The mysterious eastern quebec p.6

LES MARÉES NOIRES p.8

