

Le Monde à Bicyclette

VOL XVII, N° 4 • HIVER 1992-93 • GRATUIT / FREE

Kingston enlève à l'automobile pour donner au vélo

John Calvert – Projet action-environnement de Kingston

La ville de Kingston, d'une population de 56 000 habitants, s'est engagée dernièrement à déboursier 15 000 \$ par année pour encourager l'utilisation de la bicyclette, et en particulier pour développer le stationnement à vélos. Cette opération se finance exclusivement par les sommes collectées des parcomètres, des stationnements municipaux et des contraventions de stationnement.

Auparavant, ces sommes étaient ré-injectées dans l'administration des stationnements municipaux, dans leur expansion ou dans le développement de nouvelles surfaces. Mais le conseil de ville a récemment conclu qu'on pouvait très bien s'efforcer de réduire le besoin en stationnement automobile au lieu de simplement répondre à la demande. Il y a une certaine jus-

tice à ce que les automobilistes contribuent à rendre la vie cycliste plus facile.

Un comité-conseil sur la bicyclette a été autorisé, quoique tard dans la saison cycliste, à dépenser 8 000 \$ pour l'achat et l'installation de supports à vélos. Le comité a également demandé des fonds pour l'embauche temporaire de personnel qui aurait pour tâche de coordonner l'installation du stationnement à vélo. On a également proposé d'imprimer des brochures informant les cyclistes des différents aspects de l'usage de la bicyclette, incluant les droits et responsabilités des cyclistes, ainsi que des conseils pour pédaler sous différentes conditions météorologiques. Une partie des fonds servira vraisemblablement à faire la promotion du comité et des enjeux cyclistes dans les médias de Kingston. Récemment, une demande visant l'élargissement d'une passerelle récréative afin d'y ajouter une piste cyclable, a été rejetée.



PHOTO: JEAN-CLAUDE BASIRE

STATIONNEMENT CYCLISTE RUE SAINT-DENIS

La rue Saint-Denis a changé de visage ! Depuis la fin du mois d'août, des stationnements pour bicyclettes y sont apparus, de René-Lévesque à Laurier : 130 unités fournissant du stationnement pour 260 vélos, pour un coût total de 36 000 \$. À quelques reprises, des cyclistes attendaient, pendant que les employés des Travaux publics procédaient à l'installation des supports, d'y attacher leur vélo ! Ça s'appelle : répondre vraiment à une demande ! Bravo à la Ville de Montréal, qui voit sa politique de stationnement en milieu commercial prendre enfin son essor !

The mandatory use of the bicycle helmet

THE ANATOMY OF A LAW AS SEEN BY THE SUBJECTED

To impose or not to impose, - that is the question

Michel Perrault

Next to the constitution, the issue most ardently debated these days seems to be the passing of legislation imposing the use of helmets on all cyclists. Never mind the national, provincial and municipal deficits, never mind the excesses of violence on television and in professional sports, never mind establishing intelligent and effective gun control laws, the important thing is to oblige anyone foolhardy enough to ride a bike, especially in a city crowded with overbearing automobiles, to wear a helmet to protect whatever may be of value within the head (in the general opinion of car drivers, that is estimated at very little otherwise the cyclist would be comfortably seated in a "safe" and comfortable automobile).

To clearly expose the issue involved, it must be separated from another pertinent, possibly related, but totally different factor. The concept involved here is one of legislation, of imposition : whether a law should be passed which would oblige cyclists to wear a helmet. This

must not be confused with another perfectly valid concept : whether it is advantageous for the cyclist to protect his (her) head by wearing a helmet.

Of the latter there is no doubt. Statistics have been piled one on top of the other exposing the number of lives saved and serious injuries avoided by having the brunt of a considerable shock to the head at least partially absorbed by the helmet when a cyclist is involved in a serious accident, especially when struck by an automobile.

However, the imposition of a law is another matter altogether. Granted, other provinces in Canada and elsewhere, notably in Australia, have passed legislation of a similar nature, but that is not sufficient reason for us in Québec to make the same mistake.

Examining other similar situations might throw a little light on the subject. Let us begin by examining the comparison to automobile seat belts used by *La Société de l'assurance automobile du Québec*. Two things are constantly stressed by this impulsive and dominating orga-

nization. Firstly, seat belts have been proven to prevent a great deal of bodily damage when a car is involved in an accident. Secondly, drivers were not willing to wear belts on a voluntary basis and had to be forced by law to do so. If this procedure was efficient for the automobile, the same can and should be applied to the bicycle.

However, seat belts are seat belts and helmets are helmets. Let us compare automobile seat belt legislation with bicycle seat belt legislation (which no sane person would dare to suggest) and bicycle helmet legislation to automobile helmet legislation. In the event of an accident head injuries are considerably more severe for automobile drivers than for cyclists. Are we also to impose the wearing of helmets to automobile drivers who need them far more than cyclists do ? Will drivers accept being equipped as if they were entering a race ?

There is another important fallacy in this comparison. Automobile accidents, in which occupants suffer bodily harm, are usually caused by other automobiles or, on occasion, by an immovable object like a telephone pole or a cement wall. Bicycle accidents in which

cyclists suffer bodily harm, (not always to the head, mind you, mostly to the limbs and to the back) are usually caused by collision with an automobile, not another bicycle or the corner of a building. Besides, the legislation concerning the compulsory use of seat belts was passed by automobile drivers who imposed that restriction on themselves. The wearing of helmets is not being imposed by cyclists but by automobile drivers, possibly because they want to feel less guilty when they strike a cyclist. At a discussion on compulsory wearing of the helmet at the recent *Conférence Vélo Mondiale* in Montréal, the two panelists proposing the restricting law were not regular cyclists but the four who opposed the law were.

How about looking at a few other comparisons which might be more valid ? The damage, including death, caused by smoking is certainly far greater, more widespread and insidious than that caused by cycling accidents. Would anyone dream of passing a law prohibiting smoking ? How many years has it taken to merely protect the non smoker from the danger of smokers' pollution ? Anyone who wants to smoke is clearly

committing suicide. No one thinks of passing a law to protect the smoker despite him(her)self. Public information campaigns, exposing the dangers of smoking and encouraging people to quit or preferably to not even start, are certainly laudable gestures that should be encouraged. But a law prohibiting all from smoking ? No one would think of even trying.

The ravages of AIDS are becoming more and more a national concern. Are we then to pass a law imposing the use of condoms ? Or, better still, a law imposing complete sexual abstinence unless special permission is granted by the state ?

Are we, by law, going to impose bullet-proof vests on every occupant of an engineering faculty (French or English) ?

The possibility of danger is everywhere. Complete protection is impossible. Risk is part of one's daily life and must be accepted as a normal adjunct to our happiness and well being. That this risk should be maintained at reasonable levels is evident, but the cost in money, inconvenience, and constant frustration should not become unbearable. Each individual

Continued on page 3

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 correction de textes, à la mise en page et à la distribution sont bienvenues.

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

COORDINATION

Louise Chartier

COMITÉ DE RÉDACTION

Sébastien Bouchard, Louise Chartier, Leslie Lutsy, Lorraine Mayrand, Michael Schikler

TEXTES

Sébastien Bouchard, John Calvert, Louise Chartier, Stéphane Gagné, Randy Lee, Jean-François Lefebvre, Leslie Lutsy, Lorraine Mayrand, Peter McQueen, Claire Morissette, Normand Parisien, Michel Perrault, Michel Thibault

PHOTOGRAPHIES/
ILLUSTRATIONS

Jean-Claude Basire, Sébastien Bouchard, Bernard Jeay, François Paquette, Jean Stratford, Michel Thibault

PHOTO PAGE COUVERTURE

Sébastien Bouchard

CORRECTION

Louise Chartier, Randy Lee, Leslie Lutsy, Lorraine Mayrand

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

INFOGRAPHIE PUBLICITAIRE

Lorraine Mayrand

IMPRESSION

Imprimerie Québecor Saint-Jean

PUBLICITÉ

Lorraine Mayrand
(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
(514) 844-2713

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

TÉLÉCOPIEUR (Fax)
(514) 844-6622

CONFÉRENCE VÉLO MONDIALE

Rendez-vous avec le monde

Une sympathique invasion d'un genre unique a eu lieu à Montréal, en septembre dernier : plus de 600 spécialistes des questions cyclistes convergeaient pour la Conférence Vélo Mondiale, la première à faire coïncider la conférence européenne Velo City et la conférence américaine Pro Bike.

Très informatifs et à propos, les ateliers de cette conférence, comme celui sur les R-bus faisant état d'une coexistence sans problème entre vélos et bus à Toronto, Grenoble, Annecy, Rennes, et où les conférenciers jugeaient que rien ne justifie l'exclusion des vélos de ces voies à Montréal ! Ou celui sur les casques où on apprenait que la Société de l'assurance automobile du Québec mijote une loi sur le casque obligatoire, alors qu'on peut craindre une diminution de la pratique du vélo pouvant atteindre 44 %, comme ce fut le cas en Australie, un bilan qui permet de dire que la santé publique a plus à perdre qu'à y gagner ! Ou encore ce surprenant état du cyclisme à Lima, au Pérou, où un maire résolument pro-vélo fait des pistes qui sont débordées dès leur inauguration ! Ou ces ateliers sur la signalisation efficace des intersections pistes-rues, sur les vélos à bord des trains, sur le *traffic calming*, sur les femmes, sur l'hiver, sur les développements rapides lorsque le gouvernement national s'implique, comme au Danemark, aux Pays-Bas, à Cuba...

Très stimulants les échanges informels entre militants d'Espagne, d'Italie, de France, d'Écosse, d'Angleterre, d'Irlande, d'Australie, du Mexique, des États-Unis, de Vancouver, de Toronto... David, de Glasgow, nous remerciant de notre lettre d'appui qui, ajoutée à beaucoup d'autres, a permis d'obtenir la réouverture des trains de ScotRail aux cyclistes... Armando, de Mexico, parlant de leur cyclo-rallye comme moyen de financement, luttant courageusement contre une automobilisation galopante, comme presque partout dans les pays «en voie de développement»... Gianni, de Torino, parlant des aspects spirituels de la lutte cycliste... les militants de Bristol aménageant de leurs mains une piste sur rail désaffecté jusqu'à Bath... les «tours cyclistes» d'un jour, ou de sept, en Australie, servant au financement d'activités revendicatives... le nom d'Ivan Illich revenant régulièrement sur les lèvres... Ça recharge les piles, cette exubérance, quand on se sent un peu seul dans sa lutte...

Fécond et prometteur, cet atelier appelé «planification en

direct», dévoilant les résultats du travail d'une équipe de planificateurs de Copenhagen, d'Utrecht, de Seattle, de Toronto et de Montréal, qui se sont penchés pendant deux jours sur le cas du centre-ville de Montréal, et qui ont enfin dessiné les premiers traits d'une piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine, ce que demande sans

congressistes et chaudement applaudis. De leurs capacités d'organiseurs, les artisans qui réussissent un tour de force comme le Tour de l'Île n'ont plus à faire la démonstration. Nous pouvons faire confiance en la détermination de leur comité... tout masculin, hélas - et de son «secrétariat mondial», d'acheminer aux Nations Unies une proposition appelant la

une manif demandant de l'espace cyclable sur le boulevard de Maisonneuve. Comme, à la demande générale, nous en avons organisée une à la conférence *Auto-Free Cities* à Toronto, en mai. Comme Greenpeace a senti le besoin d'en tenir une, distribuant des contraventions environnementales, le mardi de cette même semaine. Des belles paroles, des politesses, ça ne donne rien au cycliste de la rue demain matin. Nous avons «loué» neuf espaces de stationnement à parcomètres, et y avons installé une piste spontanée, avec stationnement cycliste. Une quarantaine de délégués, de 18 villes dans le monde, sont venus nous prêter main forte, en solidarité, scandant avec nous: «La rue, la ville, le monde, à bicyclette !» Un joyeux tourbillon, où les vélorutionnaires étaient contents d'exposer leur point de vue au grand jour, hors les murs !

Des 628 congressistes venus de 32 pays, un quart environ venait de groupes cyclistes, et parmi eux, une cinquantaine venaient de groupes militants radicaux comme le Monde à Bicyclette. Beaucoup nous ont fait remarquer qu'aucun congrès cycliste n'a jamais été si formaliste et protocolaire. Tenue au deuxième sous-sol, avec lumière et ventilation artificielle, à un coût d'inscription élevé, offrant aux végétariens - et ils étaient nombreux - les inévitables légumes bouillis des chefs cuisiniers viande & sauce qui ne connaissent rien d'autre, avec en plus un discours de politicien à chaque dessert, la Conférence était assez éloignée de ce qu'est fondamentalement le vélo : simplicité, accessibilité, soleil et ouverture... Certains congressistes ont voulu acheminer une proposition pour un communiqué émanant du Congrès ; leur tentative a été écartée sans consultation d'aucune sorte. Comme si tout devait venir du haut vers le bas, et pas l'inverse.

Vélo Québec mise sur le chemin officiel pour faire avancer le vélo. Sans doute cette démarche est-elle nécessaire, quoique les résultats de la Conférence n'aient pas démontré de façon convaincante l'efficacité d'une telle approche. Mais ce serait une erreur que de ne pas garder vif le discours vélorutionnaire, même s'il dérange un peu. S'adresser franchement et clairement à l'opinion demeure notre levier d'action le plus direct. N'oublions pas que ce sont les cyclistes dans les rues, bien plus que les paroles des officiels, qui ont fait et font de Montréal une ville cycliste.



PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

MANIF INTERNATIONALE POUR DE L'ESPACE CYCLABLE AU CENTRE-VILLE

Une quarantaine de cyclistes militants de 18 villes dans le monde, participant à la Conférence Vélo Mondiale en septembre dernier, sont venus appuyer la revendication du Monde à Bicyclette pour de l'espace cyclable sur le boulevard de Maisonneuve. Neuf espaces de stationnement à parcomètres ont été loués, et une piste spontanée avec stationnement cycliste a été installée. Depuis 1985, le M&B réclame au RCM une piste sur ce boulevard, piste qui figure d'ailleurs au Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie depuis 1990.

relâche le Monde à Bicyclette, depuis que l'opportunité d'un tel aménagement a été reconnue dans le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie, en 1990. L'administration Doré donnera-t-elle suite à ces travaux ?...

Un beau succès, l'Opération Dring Dring, tenue le mercredi 17 septembre, où 6 000 «vélopositifs» faisaient compter leur kilométrage, pour arriver au résultat impressionnant d'une «économie de pollution» de 12 000 livres d'hydrocarbures et de 1 000 livres de gaz carbonique cette journée-là. Parmi eux, environ 20 % pédalaient au travail pour la première fois. Espérons que les conditions climatiques - probablement les plus humides et collantes qu'on ait vues depuis des mois - ne les auront pas découragés de recommencer.

Impeccable, le déroulement de la Conférence, et le livre *Perspectives mondiales sur le vélo*, une brique de 575 pages colligeant les 161 exposés de la Conférence, sera pour longtemps une source précieuse d'information. De façon fort sympathique, les nombreux bénévoles furent présentés aux

reconnaissance du vélo comme moyen de transport durable. Aura-t-elle plus d'effet que la «reconnaissance du cycliste comme usager à part entière des rues» par la Ville de Montréal en 1989, ce qui n'a pas bouleversé le paysage jusqu'ici ? Faudra voir.

La déception - et elle est cuisante - est venue des discours du ministre des Transports du Québec, Sam Elkas, et du maire Jean Doré. De ces deux, nous n'avons pas eu de nouvelles excitantes depuis des lunes ; nous nous imaginions qu'ils gardaient un gros paquet pour nous le déballer lors de la Conférence. Eh bien non. Ils sont venus les mains vides. Pas de réactivation du programme de financement des aménagements cyclables, créé par les péquistes et dormant depuis le retour des libéraux au pouvoir ; un simple comité «ad hoc», sans portefeuille. Du maire Doré, pas de nouveau tracé cyclable, le maire Doré parlant de plus en plus exclusivement de pistes sur rail désaffecté ou sous les lignes à haute tension, comme s'il n'y avait pas de rues dans «sa» ville.

Et c'est pour ça que nous avons tenu, après la Conférence,

Bicycles, Roads and Greenways

Leslie Lutsky

The workshop promised to be highly entertaining. The two speakers both cycling activists in the United States were John Forester, a cycling transportation engineer who is a leading advocate of the anti-bikepath movement, and Anne Lusk, President of Greenways International, an organization actively promoting and designing bike paths and greenways.

Forester led off with an analysis of the history of transit systems in the USA and Europe, his main point being that Holland and Denmark were traditionally mass transit cities utilizing bicycles to the fullest whereas, the American cities, being larger and more spread out

were much more car dependant; all this to say that due to the different road systems, what might be feasible in Holland and Denmark would be impractical in the USA. He said that the European bike paths slowed cyclists down to an average of eight miles per hour because of all the added stops and detours, and this sort of system would never be viable in larger North American cities with greater distances to travel.

Throughout his talk he referred to bike path users as "a cycling population that believes itself to be inferior" and who inherently believe cycling to be dangerous. Forester insisted that in reality cycling presents very little danger if done properly.

He stated that bike paths cause more accidents as they

render cyclists invisible while putting them in very dangerous and unexpected situations. His belief is that bikepaths are used by governments as an excuse to push cyclists off the road.

Forester argued rather convincingly that bicycles are vehicles and that cyclists must take the space of a car on the road and mix with all traffic and obey all traffic laws in order to be visible and predictable. He says that this is the only way to promote safe cycling.

Anne Lusk began her presentation with a slideshow of a bikepath-greenway system that she helped build in Vermont to show how harmoniously cycling can be when cyclists are encouraged to ride along nature trails or bicycle paths far away from gas belching cars and over-

crowded roads. She reminded the audience that there are 80 000 injury producing bike-car accidents in the USA every year and that 90 % of fatal accidents to cyclists involve collisions with motor vehicles.

During her talk she said that Forester's vision doesn't consider "the other segment of the population", seniors and children and others who don't have the courage to mix with traffic and that he speaks for only some of the men cyclists.

Lusk stated that there must be a series of well-connected, safe bike paths in order to encourage everybody to cycle. She would like to see a bike path 15 minutes from everybody's home which would connect to greenways whenever possible. "Children must be able to bike safely

to school", she said and she believes that a series of bike paths would make it possible.

There was no consensus in the audience. Some people thought that there was room for both mixing with traffic and safe bike paths, but the anti-bikepath people were unable to live with that idea. The debate certainly is far from over. Both the pro-bike path and anti-bike path people believe that their ideas, once put into practice, will help to insure the safety of cyclists, and both will continue to collect information and statistics to prove themselves correct.

It is important that the two sides continue to debate and discuss the issue and hopefully, they can eventually work together for the benefit of all cyclists.

GREENPEACE INTERVIENT DANS LA RUE

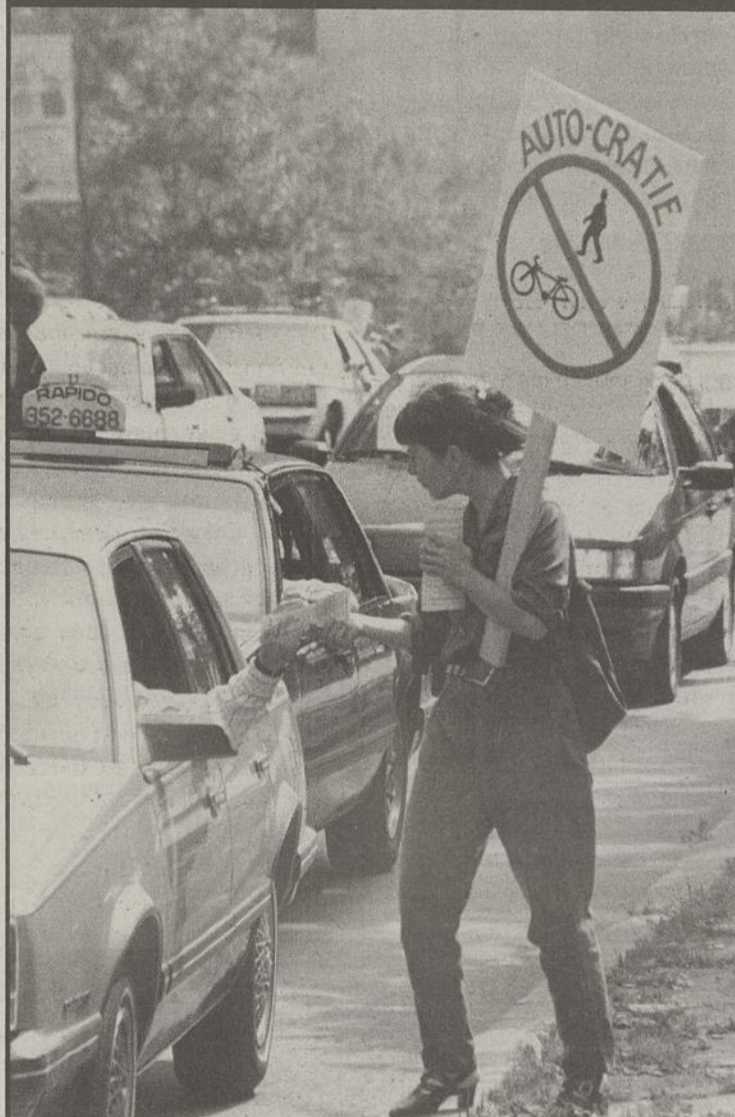


PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

Durant la conférence organisée par Vélo Québec, Greenpeace a symboliquement distribué des «contraventions environnementales» aux automobilistes pour leur faire prendre conscience de leur participation à un système écologiquement destructeur. Les contraventions énuméraient les différentes nuisances liées à l'automobile.

Les cours de mécanique vélo reprendront au printemps prochain!

N'attendez pas que le beau temps soit de retour avant de constater que votre monture préférée, à l'air railler et dégonflé, nécessite des soins que vous pouvez vous-même lui prodiguer. Les cours sont offerts en sessions intensives de 20 heures et coûtent 55\$. Réservez votre place dès maintenant!

276-2728

Continued from p.1

should have the right to determine the amount of precaution to be taken concerning his(her) personal safety. Cycling is not in itself a dangerous activity. Cycling where bicycles are not welcome becomes a dangerous activity.

Compulsory use of helmets has the disadvantage of giving us all a false sense of security. Cyclists wear helmets, therefore they won't get hurt. Good, we can leave them to their guardian angels weaving in and out of automobile traffic, surrounded by drivers who resent their presence and wish above all else to drive quickly to wherever they are going, even if they are in the very centre of the city.

Helmets are expensive. They are also a pain elsewhere than on the head where they are worn. They are a constant element of supplementary luggage to be carried around when one is shopping, visiting or working. They represent a far greater inconvenience than seat belts and legislators should think twice before imposing them on cyclists. In the Province of Victoria in Australia, a law imposing helmets was followed by 32 % reduction in child head injuries but also by a drop of 36 % in child bicycle use, hardly an improvement. For those who wish to see cycling disappear, this will seem encouraging. For those who see cycling as an intelligent alternative to the automobile, it will seem a disaster.

If cyclists are willing to take the risk, for God's sake let them do so. Let us rather concentrate on making cycling safe. We should not need helmets at all.

The author is the director of a music research institute who uses his bicycle(s) as a primary form of transportation fifty two weeks a year. He is a non smoker who always wears a helmet.



vél'aube
Vente et réparation de vélo
accessoires, entreposage,
cours de mécanique

Spécial -20%: vêtements d'été
entreposage d'hiver: 25\$

276-2728
5863, de Lorimier

Courtoisie cycliste

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

Respecter les piétons, c'est élémentaire!



Un message du Monde à Bicyclette 844-2713

AN INTRICATE ISSUE

A few notes perhaps missed by Peter McQueen in his update article in n° 3 Vol. XVII. Specifically about the Park Avenue bus lane – more than just merchants have reservations.

I am a year round cyclist who uses Park Avenue to get south daily. I also live on Park. My worries are as follows :

1. Cyclists will be excluded from the bus lane and must ride *BETWEEN* the buses and the car traffic.
2. I believe that the car traffic will *INCREASE* with the bus lane as there will be less obstructions. More cars travelling faster is the last thing Montrealers need.
3. Residents are worried about extra car traffic being attracted to the area and flooding all the environs ; ie parking to take the

bus. A local increase in cars and pollution.

4. End of a neighbourhood by turning Park Ave into a highway for buses and cars to save a few minutes for a few people on the bus.

5. Finally I object to the City imposing this without consultations. *NO ONE* here on Park Avenue can find anyone who was consulted.

As you see the issue is not quite so clear cut. I would like to see cars banned from the city core and eventually from all of Montreal but I'm not sure that this is the way to go about it. Keep up the good work.

Chris Latchem

P.S.: The time saved is calculated by someone doing the whole route, i.e. sitting on the bus for the complete loop. In practical terms hardly any time will be saved at all.

NON À UN PONT MONTRÉAL-LAVAL

On annonce depuis quelque temps une intention de construire un nouveau pont entre Montréal et Laval, dans l'est de la ville. Je ne sais pas si ce projet est très sérieux, mais on connaît tous les conséquences

néfastes de l'étalement urbain. Il faut qu'on abandonne ce projet à jamais.

Cela ne touche pas directement le monde de la bicyclette, mais indirectement, car cela diminue la place et l'importance des vélos.

Martin Vaillancourt

CASQUE : FAUT JOUER SERRÉ !

L'autre jour, j'écoutais un communiqué de l'association des médecins préconisant l'usage obligatoire du casque protecteur pour cyclistes.

Je suis fâché de voir autant d'avertissements en ce sens. On peut se demander si ces intervenants sont tous à la solde des compagnies d'assurance qui voudraient éliminer le risque à tout prix au détriment de la liberté.

En passant, il y aurait moins de traumatismes crâniens lors d'un accident de vélo, toute proportion gardée, que chez les automobilistes. Va falloir jouer serré, car il n'est pas loin le jour où l'on sera obligé d'avoir un cours, un permis et des assurances pour conduire un vélo.

François Demers

2001, L'ODYSSÉE DE LA BICYCLETTE

Depuis quelques années, je lis votre journal régulièrement et j'adhère au regard que vos collaborateurs portent sur la société industrielle et nord-américaine. (...)

Ici à Genève (≈350 000 habitants), l'Association de défense des intérêts des cyclistes a réuni 11 000 noms et a déposé en octobre 1985 une requête demandant «au conseil municipal de la Ville de Genève de réaliser un réseau de 10 itinéraires cyclables (...)». Une votation communale a eu lieu le 4 juin 1989, et la proposition a été acceptée à plus de 80 % par la population du Canton de Genève.

Parallèlement, le Département de justice et police créait un Office des transports et de la circulation qui a élaboré un plan de mesures en vue d'abaisser le niveau de pollution de l'air en ville d'ici l'an 2001. Ce projet prévoit un transfert modal des moyens de transport. Actuellement, les déplacements à vélo représentent 2 % de l'ensemble des déplacements; on voudrait porter ce chiffre à 6 % d'ici 2001.

Benoît Lambert, Genève

À vélo, le matin



PHOTO: BERNARD JEAN

Une brochure gratuite décrivant les nombreux avantages à rouler à vélo chaque matin pour se rendre à l'école et au travail. On y décrit aussi comment les institutions et les entreprises peuvent accommoder les cyclistes sur les lieux. Demandez-en une aussi pour votre famille, vos collègues et amis!

Le Monde à Bicyclette
844-2713
(also available in English)

Il fait beau,
il fait chaud,
en maillot
ou en vélo,
mon choix c'est...

Cuba

Idi-Voyages

La oficina de turismo cubano

Suisse

LES BARRICADES DE ZURICH

Non, ne vous y trompez pas. Zurich, capitale de la finance suisse et mondiale, n'est pas en guerre; elle ne fait que ramasser les profits des guerres qui se déroulent ailleurs. Mais cette ville est le théâtre d'une petite guérilla contre l'automobile dirigée par M. Aeschbacher, président de l'Office de la planification de la ville de Zurich.

Après avoir reçu une tonne de lettres de doléances réclamant des restrictions à la circulation automobile, parce que les enfants ne pouvaient jouer dans la rue ou parce que les résidents ne pouvaient dormir la nuit à cause du bruit, M. Aeschbacher a répondu en fermant plusieurs

rues secondaires à l'automobile et en restreignant la circulation sur des artères importantes. M. Aeschbacher est aussi conseiller municipal - élu sous la bannière du Parti populaire évangélique, parti minoritaire et plutôt conservateur - et à ce titre, il détient un réel pouvoir dans sa circonscription, selon les règles de la démocratie suisse.

70 % des habitants de la ville de Zurich utilisent le réseau de transport en commun, qui est d'ailleurs excellent. Mais ce sont les banlieusards qui hésitent à quitter leur cocon métallique pour se rendre en ville.

Auto-free Press - Der Stern Magazine, 19 mars 1992

New York City

PARKING GARAGES OPEN DOORS TO BIKES

New York Commissioner for Consumer Affairs Mark Green announced August 9th that two N.Y. City parking garage companies will install bicycle parking facilities in Manhattan garages. Some garages will charge cycle commuters 2,50 \$, others are offering bike parking as a free public service.

Commissioner Green also issued a warning to bicycle commuters to use it or lose it, but if the project is successful, it could spark widespread installation of bike-parking facilities across New York City.

The New York City Cyclist, Sept/Oct 1992

Madagascar

A VÉLO, LES GARDIENS

Le Fonds international pour la sauvegarde de la vie sauvage (*World Wildlife Fund*) a récemment fait l'acquisition de 300 vélos de montagne pour les gardiens de parcs à Madagascar. L'organisation locale pour la promotion de la bicyclette, *Madagascar Wheels*, travaille présentement à un projet qui vise à commencer l'assemblage de bicyclettes. L'organisation possède déjà 200 vélos de location.

International Bicycle Fund 1992 #2

Chicago

AND MORE PARKING NEWS

The City of Chicago Department of Transportation has received 750 000 \$ in federal funding to install bicycle parking racks throughout the city. Louann Hamilton, a transportation planner for the city said that 1500 racks may be installed by next spring. The city is asking cyclists to identify the best parking places, in order to place the racks throughout the entire city.

Chicagoland Bicycle Federation N.E.W.S., August 1992

Recherche : Leslie Lutsky, Robert Silverman et Sébastien Bouchard

CONFÉRENCE VÉLO MONDIALE

Lima, en route vers une douce «vélorution»

Louise Chartier

Depuis août 1990, la ville de Lima, capitale du Pérou, s'est dotée d'un programme fort ambitieux nommé Programme populaire de transport non motorisé, visant à introduire la bicyclette dans cette ville et à la présenter comme une solution valable de transport. Le but recherché est que 10 % de la population de Lima - évaluée à 8 millions d'habitants - voyage à bicyclette d'ici trois ans.

Sept projets-pilote ont été identifiés comme prioritaires pour 1992 et 1993 ; ils aboutiront en l'aménagement de 100 km de pistes cyclables. La première piste a d'ailleurs été inaugurée il y a quelques mois sur une des principales avenues de la capitale. À moyen terme, c'est-à-dire pour 1996, un total de 210 kilomètres de pistes cyclables sera construit à un coût évalué à 8,4 millions de dollars US.

Le Programme a aussi comme objectif d'augmenter de 500 000 le nombre de places de stationnement à vélos d'ici 1993, et de 1 000 000 entre 1993 et 1996, cela pour suffire à la demande potentielle de 1,6 millions utilisateurs et utilisatrices dans les prochaines années.

Une campagne massive de promotion et d'éducation a été lancée : des dépliants et des posters ont été distribués dans les écoles et les universités, et des messages publicitaires ont été diffusés à la radio pour inciter la population à utiliser la bicyclette.

C'est la municipalité de Lima qui assume la plus grande part des coûts de ce programme important. Elle compte aussi sur le support des gouvernements étrangers, sur la coopération internationale, sur les dons, et plus particulièrement sur l'aide de la Banque mondiale et de l'UNESCO.

Le Programme vise le «développement harmonieux, rationnel et organisé de la capitale», en tenant compte, entre autres, de l'augmentation de la population. Ce plan veut atteindre plus

particulièrement la population âgée entre 10 et 35 ans, car 78 % s'y trouve comprise.

Lima présente toutes les conditions pour favoriser l'implantation de la bicyclette : topographie plate, variations modérées de température (entre 12 et 30°C pendant toute l'année), absence d'averses, système de transport motorisé déficient et inadéquat, coût élevé du pétrole, revenus bas pour la majorité de la population.

En 1988, lors de l'étude préliminaire, 5,3 millions de la population de Lima, soit 50,6 %, utilisaient le transport en commun, 3,9 millions (37,7 %), leurs pieds, et 1,2 million (11,7 %), le transport privé.

Compte rendu d'un exposé donné par Jenny Samanez de Testino, directrice du Programme populaire de transport non motorisé, à la conférence Vélo Mondiale, Montréal, sept. 1992

RECYCLAGE ESTHETIQUE

Vous avez différents objets hétéroclites dont vous ne savez trop que faire? Alors, appelez-nous! Nous faisons la cueillette de toutes sortes de matériaux (morceaux de bois, de verre, de métal, de plastique ou autres) en vue de les transformer en objets d'art uniques!

Contactez France au 356-2071
Ouverture de notre atelier très bientôt

Procurez-vous notre nouveau calendrier international 1993-1999-2010



et faites un cadeau à un cycliste recycleur engagé!

coût: 10\$, membre: 8\$, 10 et plus: 7\$
frais postal 1,25\$

Le Monde à Bicyclette

C.P. 1242, Succ. La Cité Mtl, Qué. H2W 2R3

JOE LECHAY in



written and directed by EUGENE LEON.
November 4 to 22, at Théâtre La Chapelle,
3700 St-Dominique. 843-7738.

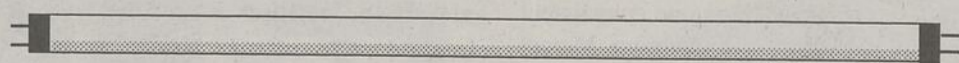
A soft-core sci-fi country-western ecological dance theatre rock burlesque show. Don't miss it!

ABSOLUTE ZERO

Les néons ordinaires vous irritent?

Procurez-vous les tubes fluorescents "naturels"

SPECTRALITE



et vous verrez la vie sous une autre lumière!

SPECTRALITE reproduit le spectre complet de la lumière naturelle extérieure

Robert Silverman
tél.: 849- 5596

THE CITY CYCLIST

by Peter McQueen

Another season draws to a close and not much progress has been made on the Montreal cycling front, September 13th to 17th saw Vélo Québec's huge *Vélo Mondiale* Conference. Six hundred and thirty participants from around the world and their bikes converged at the Radisson Hotel on University and Saint-Jacques. The majority were bureaucrats, planners or facilities salesmen enrolled on business expense accounts, with only about 100 activists present because of the prohibitive registration fee of 450 \$. Veteran activists had never seen so many suits at a cycling conference.

Unfortunately the Conference has come and gone with no visible improvements to Montreal's cycling network. The bike path on McGill Street from Saint-Jacques to the canal was a gift that was only temporary. Sam Elkas, Quebec's Transport Minister, and Jean Doré both addressed the plenary without announcing any new goodies for cyclists. So much for Vélo Québec's policy of legitimizing cycling through conciliation with the powers that be.

Concerning the Nun's Island-Verdun link on the Champlain Bridge, *Le Monde à Bicyclette* has gathered 20 letters of support from federal Members of Parliament of the Conservative, Liberal and Bloc Québécois parties, as well as from community groups in the area. We are actively involved in negotiations with Jean Corbeil, Federal Minister of Transport, and with other government representatives. Spearheaded by Nun's Island City Counselor Marvin Reisler, a petition with already 1000 signatures has been circulated on both sides of the link. We are optimistic that we will get this issue to come through sometime this winter. Hear the news about this in our springtime issue!

That's all for this year folks. Happy winter cycling!

LES OPPOSITIONS À LA VOIE RÉSERVÉE SUR DU PARC :

Contre le R-Bus ou contre l'automobile ?

Sébastien Bouchard
et Leslie Lutsky

Le 17 septembre dernier, l'avenue du Parc était le théâtre d'un événement assez inhabituel ; environ 300 personnes défiaient les lois de la

dans la cohue, certains s'opposent à la voie réservée pour autobus. À un moment, un manifestant s'est carrément appuyé sur la calandre d'un R-Bus pour opposer sa vie au passage de l'autobus. Mais le chauffeur a jugé que le respect de son

maintenant que de 20 secondes pour traverser l'avenue du Parc, alors que les automobiles circulant sur cette artère ont droit à un laps de temps trois fois plus long, soit 60 secondes. Les résidents du quartier craignent que les personnes âgées et les

leur opposition à la voie réservée pour autobus font dans le typiquement mercantile ; les marchands observent que la circulation automobile passe de deux voies à une seule dans le sens *inverse* de la circulation de pointe, et que le stationnement automobile perd un côté de rue lorsque la voie R-bus est active. Les commerçants craignent que les automobilistes soient découragés de fréquenter leurs établissements.

Pourtant, l'administration municipale a tout fait pour ne pas diminuer le privilège accordé à l'automobile et a autorisé le stationnement de biais sur les rues avoisinantes. De toute manière, tous les centres-villes du monde où l'automobile règne sont appelés à être congestionnés et hyper pollués à plus ou moins long terme, et le transport en commun constitue une des solutions économiquement et écologiquement les plus viables ; mais les commerçants n'ont pas l'habitude de regarder aussi loin...

Si les commerçants se prononcent carrément contre toute voie réservée pour autobus, les résidents ne font que contester la baisse de leur droit de passage en tant que piétons, au profit des usagers du transport en commun. Enfin, soulignons que les cyclistes ne sont pas choqués non plus ; lorsqu'un R-Bus arrive derrière eux, ceux-ci n'ont d'autre choix que de se faufiler dangereusement entre la voie réservée et la circulation automobile, la voie réservée étant trop étroite pour permettre un partage entre ces deux modes de transport pourtant complémentaires. Pourquoi ne pas enlever une voie automobile de plus pour en faire une piste cyclable ? L'avenue du Parc deviendrait ainsi plus attrayante à la circulation locale - piétonne et cycliste - ce qui ne nuirait pas au commerce...



PHOTO : SÉBASTIEN BOUCHARD

Un manifestant en guerre contre l'administration municipale manifeste au péril de sa vie.

circulation en traversant et re-traversant sans arrêt l'avenue Du Parc, coin Saint-Viateur, sans se soucier de la couleur des feux de circulation, ce qui a provoqué un embouteillage monstre, déchaînant la colère des automobilistes et des chauffeurs d'autobus. Mais les policiers, qui ont rapidement accouru, ont eu tôt fait de rappeler les manifestants à l'ordre et de transformer leur manifestation en un joli exercice de civisme : traverser la rue quand la « lumière » est verte, pis attendre quand elle est rouge.

On pouvait aisément lire une certaine fureur sur les visages ; pourquoi tant d'excitation ? Une chose est sûre : à lire les pancartes brandies par des manifestants, à écouter les paroles criées

horaire pesait plus lourd dans la balance et a commencé à avancer. Les policiers sont rapidement intervenus pour signifier au chauffeur qu'il devait s'arrêter et ont procédé à l'arrestation du manifestant un peu zélé.

Plus tard, une jeune femme grimpa sur le capot d'une automobile circulant avenue du Parc et momentanément arrêtée au feu rouge. Quel est le rapport entre la circulation automobile et une manifestation au sujet de la voie réservée pour autobus ? Un tract distribué aux journalistes nous a donné la réponse : l'aménagement de la voie R-Bus a occasionné un changement dans la synchronisation des feux de circulation ; coin Saint-Viateur, les piétons ne disposent

enfants ne puissent traverser l'intersection de façon sécuritaire, les automobilistes étant pressés de tourner sur l'avenue du Parc pendant que le feu est vert. Le tract est signé *Le Comité des parents pour la sécurité de l'avenue du Parc*. Plusieurs paroles de résidents ayant filtré dans le brouhaha du 17 septembre nous font croire que les préoccupations exposées ci-haut sont celles d'une bonne partie des manifestants.

Mais les parents et résidents ne sont pas les seuls acteurs de cet enjeu ; ce sont les commerçants avoisinants qui portent le mégaphone et qui organisent les conférences de presse. Pour avoir discuté avec eux, il nous semble que les arguments de

«Notre rue, c'est chez nous»

Louise Chartier

Un brunch dans la rue par un beau dimanche après-midi ? Pourquoi pas ! C'est ce qu'a organisé joyeusement un groupe de résidents de la rue Christophe-Colomb, le 4 octobre dernier. «On a ainsi transformé cet endroit, condamné à être un *non-lieu* à cause des automobiles, en une place publique où les citoyens ont pu profiter du soleil en faisant connaissance avec leurs voisins», explique un représentant du groupe, François Paquette. Il semble que l'événement s'est avéré un grand succès.

Depuis 1990, le Regroupement des citoyennes et des

citoyens de la rue Christophe-Colomb, composé d'un noyau de six-sept personnes, dénonce activement «l'assaut d'une circulation de transit de plus en plus importante et rapide» dont est victime leur rue, et qui nuit à leur qualité de vie. «Bruit, pollution, stress causé par la vitesse des automobiles, menaces à la sécurité, détérioration du tissu social, voilà ce que connaissent les citoyens», témoigne Marcel Dubé, un des piliers du groupe. Ce dernier se décrit comme un écologiste sans attache politique, mais très persévérant ; il croit en cette maxime qu'il met en pratique avec ferveur : «il appartient à chacun et chacune de se prendre en charge».

Le Regroupement tient,

depuis qu'il est actif, de fréquentes réunions et a organisé plusieurs manifestations sur la rue Christophe-Colomb pour protester contre la circulation automobile. De plus, des pressions ont été exercées assidûment auprès de la conseillère municipale, et une pétition a circulé dans le quartier qui a recueilli 430 signatures.

Il semble que les doléances des résidents sont en bonne voie d'être écoutées, car dans le projet de Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal

présenté cet été, la rue Christophe-Colomb ne figure pas parmi les rues sur lesquelles passera la circulation de transit.

Espérons que ce groupe dynamique inspirera les nombreux

citoyens mécontents de l'augmentation de la circulation automobile à Montréal. Entre 1982 et 1987, la hausse du trafic routier aurait atteint 30 %, rapporte le Plan d'urbanisme.



PHOTO : FRANÇOIS PAQUETTE

Le Regroupement des citoyennes et des citoyens de la rue Christophe-Colomb organise un brunch sur leur rue pour faire valoir leur droit à la tranquillité.

LE CYCLO-RALLYE '92 :

Tous les cyclistes sortent gagnants

Le 27 octobre dernier, le Monde à Bicyclette organisait le premier cyclo-rallye de son histoire, une activité aussi bien éducative, récréative que sportive, au grand plaisir de tous les adeptes du transport à vélo !

Lorraine Mayrand

L'événement a été un succès à plusieurs égards puisque les cyclistes se sont montrés largement satisfaits et ce, malgré la pluie diluvienne survenue en après-midi ; cela augure bien pour les années à venir, en espérant cette fois que le beau temps soit de la partie. Ce jeu de société a permis aux participants de découvrir leur ville, en leur faisant visiter toutes sortes d'endroits inusités, tels de petits espaces verts, des ruelles charmantes, des bâtiments historiques et aussi quelques stationnements vélo.

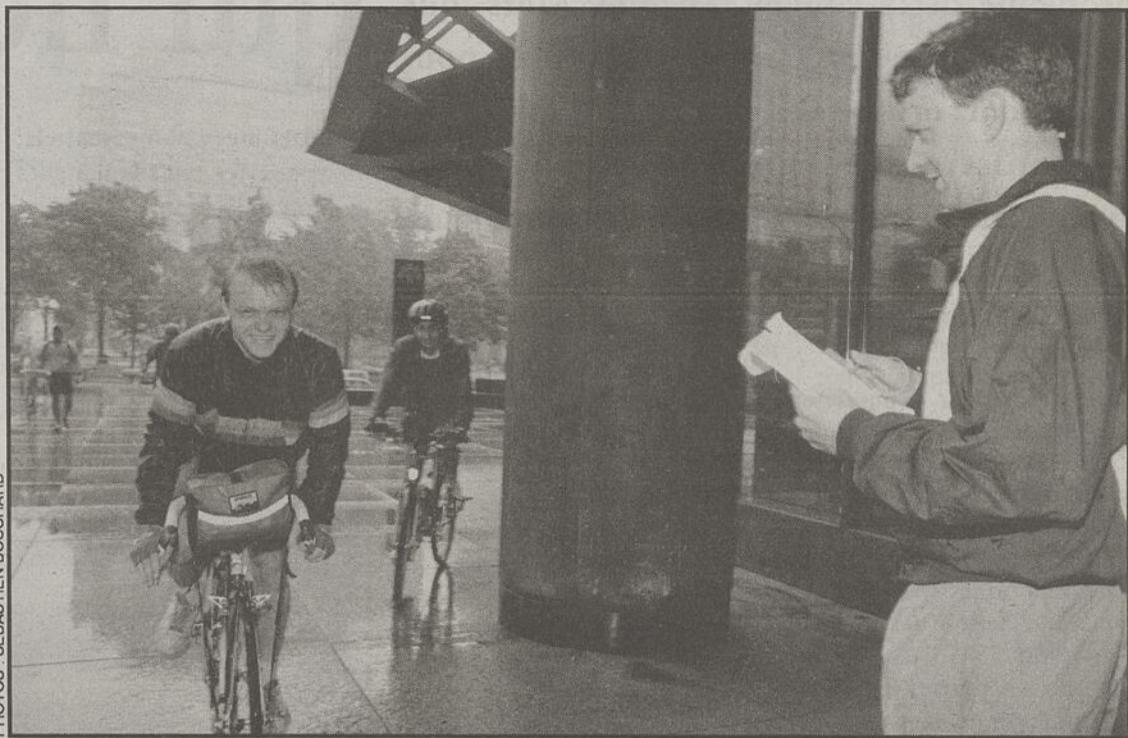
Suivant notre sondage maison, auquel plus des deux tiers des participants ont répondu, 42 % se disent très satisfaits et 58 %, assez satisfaits, de cette première édition qui se voulait, à toute fin pratique, expérimentale. Ces résultats nous encouragent fortement à récidiver et,

grâce aux commentaires que nous avons recueillis, nous serons en mesure de vous offrir une version améliorée pour la prochaine édition.

Rappelons que les fonds amassés serviront à financer les démarches revendicatives du M&B, de même que son journal. Donc tous les cyclistes de Montréal sortent gagnants du Cyclo-rallye '92.

LES ASTRES CONVERGENT VERS LE NUMÉRO 19

À notre grande stupéfaction, le hasard a voulu que le candidat portant le dossard numéro 19, ayant été pigé au dix-neuvième tour et choisissant l'enveloppe numéro 19, soit le gagnant de notre grand prix qui était un voyage d'une semaine pour deux à Cuba ! Le suspense a pu être maintenu jusqu'à la fin puisqu'il y avait 20 prix à gagner. Nous souhaitons qu'il en soit de même au prochain rendez-vous et, qui sait, l'année



Des participants au cyclo-rallye bravent la pluie avec enthousiasme et se présentent à la tour Lavalin pour leur dernier pointage avant le retour au kiosque de départ.

prochaine, peut-être que les astres joueront en votre faveur.

Tout en faisant connaître au grand public le nom des gagnants du tirage qui clôturait notre cyclo-rallye, nous voudrions remercier chaleureusement les stations radiophoniques CKUT, CIBL et CINQ, le magasin Quilicot (don de 50 bouteilles d'eau), ainsi que tous les commanditaires qui ont contribué au succès de cet événement en nous faisant don de magnifiques prix.

Les gagnants sont : **Claude Belliveau** : voyage d'une semaine pour deux à Cuba, gracieuseté de l'Office du tourisme cubain et de l'agence Idi

Voyage ; Jasmine Thibault : sac à vélo et T-shirt (Cycle Pop) ; **Réal Robin** : phare à vélo (Cycle Pop) ; **Simon Desjardins** : odomètre (Cycle Pop) ; **Francine Dupont** : casque protecteur et gants (Bicycletterie JR) ; **Carol Villeneuve** : support à vélo (Cycle Pop) ; **Manon St-Onge** : cadenas Kryptonite (Outdoor Gear) ; **Carol Gagnon** : 10 films gratuits (cinéma de Paris) ; **Denis Caron** : 10 films gratuits (cinéma de Paris) ; **Rémi Poulin** : cinq films gratuits (cinéma Rialto) ; **Benoît Boucher** : livres de cyclo-tourisme (librairie Ulysse) ; **Stéphane Flamand** : bon d'achat de 15 \$ (Librairie alternative) ; **Isabelle**

Juteau : coton ouaté, T-shirt, casquette et visite guidée pour six (STCUM) ; **Patrick Brathwaite** : coton ouaté, T-shirt, casquette, livre et visite guidée pour six (STCUM) ; **Francine Robidoux** : repas pour deux avec breuvage (café Phoenix) ; **Marie Brassard** : repas pour deux avec breuvage (café Phoenix) ; **Denis Gallant** : cinq cornets de crème glacée (Ripples) ; **Lucie Leduc** : cinq cornets de crème glacée (Ripples) ; **François Aubré** : cinq cornets de crème glacée (Ripples) ; **Hazen Sise** : quatre cornets de crème glacée (Ripples).

Félicitations à tous et merci de votre participation !



Claude Belliveau, l'heureux gagnant du voyage pour deux à Cuba.



Le Cyclo-rallye n'aurait jamais vu le jour sans la participation d'une solide équipe de bénévoles. Un gros merci à tout ce beau monde !

CKUT
90,3 FM

VELO D'OCCASION
REPARATION-PIECES
ACCESSOIRES-LOCATION
J.R. Bicycletterie
Cyclery
72 Rachel E.
(coin Coloniale)
843-6989

CINQ FM
1 0 2 , 3

CIBL
LA PASSION RADIO
101,5 FM

OZONE : Qui protège la couche qui nous protège?

Il y a longtemps qu'on entend parler du problème de la couche d'ozone. Alors, que s'est-il passé durant toutes ces années pour qu'un jour, on lise des manchettes qui citent le ministre de l'Environnement nous avertissant de ne pas laisser les enfants jouer dehors au soleil sans protection?¹

Randy Lee

Voici pour débiter, en perspective historique, quelques faits pour mieux comprendre la situation, tirés de l'État de l'environnement². Rappelons que l'ozone est un gaz que l'on retrouve principalement à une altitude d'environ 25-35 km et qui absorbe, en partie, les effets destructeurs du rayonnement ultraviolet du soleil, notamment les UV-B (voir figure 1).

HISTORIQUE SUR LA SITUATION DE LA COUCHE D'OZONE

1974 - Rowland et Molina affirment que les chlorofluorocarbones (CFC) persistent dans l'atmosphère où ils libèrent des atomes de chlore réactifs, lesquels entraînent la destruction de l'ozone. (Les CFC sont des produits chimiques synthétiques utilisés comme frigorigènes, propulseurs d'aérosol, solvants industriels, liquides de dégraissage et agents de gonflement pour mousse.)

1975 - Wofsy avance que le brome contenu dans les halons (produits chimiques employés comme agents extincteurs) constitue aussi une menace importante pour l'ozone.

1985 - Les représentants de vingt gouvernements ratifient la Convention de Vienne sur la protection de la couche d'ozone. Cette entente incite les pays à collaborer sur le plan de la recherche mais n'implique aucun engagement précis en matière de réduction des émissions. Peu après, des chercheurs annoncent que les quantités d'ozone mesurées au printemps au-dessus de l'Antarctique ont diminué de près de 50 % depuis

la fin des années 70. Cette nouvelle est d'abord accueillie avec scepticisme, mais d'autres mesures et réévaluations des données antérieures la confirment. (Voir figure 2)

1986 - Des chercheurs relèvent des indices d'appauvrissement printanier de l'ozone au-dessus de l'Arctique, les pertes variant de 4 à 10 %.

1987 - Vingt-quatre pays adoptent le Protocole de Montréal, une entente qui impose la réduction de l'utilisation du halon. Dans les années qui suivent, les mesures sont élargies de façon à inclure d'autres substances destructrices. Il est convenu d'éliminer la production des CFC et des halons d'ici l'an 2000.

En 1991, l'analyse des données obtenues par satellite démontrait une augmentation moyenne de 5 % par décennie du rayonnement des UV-B, à une latitude de 30° nord pendant toute l'année. Cela signifie que l'appauvrissement de la couche d'ozone n'est pas seulement un phénomène printanier au-dessus des pôles.³

11 ANS DE TERGIVERSATIONS AVANT VIENNE

L'État de l'environnement mentionne une période de « controverse » suite aux conclusions de Rowland et Molina en 1974. En 1975, le président de DuPont, principal producteur mondial des CFC, déclarait dans le *Chemical Week* que la théorie de la destruction de l'ozone était « un récit de science-fiction... un ramassis d'inepties »⁴.

Entre 1977 et 1978, les États-Unis et le Canada ont banni l'utilisation des CFC dans les

aérosols jugés non essentiels, alors que les consommateurs avaient déjà réduit de moitié l'utilisation domestique d'aérosols en achetant des produits alternatifs⁵. La Communauté européenne a attendu jusqu'en 1980 pour imposer une « réduction » de 30 % à partir des niveaux de 1976, dans l'utilisa-

trairement à ce qui devrait se produire lorsque la couche d'ozone s'amincit. Par contre, les données obtenues dans les Alpes suisses avec un instrument R-B ont démontré une augmentation annuelle de 0,7 % du rayonnement des UV-B, entre 1981 et 1989.

On croit que la pollution dans

taires. Des effets néfastes sur les écosystèmes et l'agriculture sont également à prévoir⁹.

Par exemple, les phytoplanctons, qui transforment par photosynthèse le dioxyde de carbone en hydrates de carbone et qui sont des producteurs primaires de la chaîne alimentaire, ont connu un ralentissement majeur



PHOTO: BERNARD JEAY

Ces ouvriers qui travaillent au grand soleil sans protection sont-ils conscients des dangers que présente l'amincissement de la couche d'ozone ?

tion des CFC dans les aérosols. En fait, les ventes de CFC pour cette application avaient déjà diminué de 28 % depuis 1976.

Cependant, la production de CFC pour d'autres applications continuait à augmenter en Amérique du Nord et en Europe⁶. Les prédictions du *National Academy of Sciences* des États-Unis au sujet de l'amincissement éventuel de la couche d'ozone passaient de 16,5 % en 1979, à 5-9 % en 1982⁷.

Une partie de la confusion provenait en partie des fluctuations normales dans la couche d'ozone, mais aussi du manque de fiabilité dans la manière d'évaluer les pertes d'ozone. Par exemple, les instruments de type R-B (Roberston-Berger) ont enregistré aux États-Unis, entre 1974 et 1985, une diminution du rayonnement des UV-B, con-

les zones basses urbaines où sont installés la plupart des instruments américains a annulé l'augmentation du rayonnement des UV-B⁸. (Ironiquement, un de ces polluants est l'ozone lui-même, qui est formé à bas niveau atmosphérique par des réactions photo-chimiques entre polluants, et qui nuit à nos poumons, aux forêts et aux récoltes.)

QUELS SONT LES EFFETS DE L'AMINCISSEMENT DE LA COUCHE D'OZONE ?

Selon l'*Environmental Protection Agency* (EPA) des États-Unis, une diminution de 1 % de l'ozone stratosphérique se traduirait par une augmentation de 2 % des rayons UV-B, de 3 à 6 % des cas de cancers de la peau, de 0,3 à 0,6 % du nombre de cataractes (anomalies des yeux) ; cela pourrait aussi affaiblir nos systèmes immuni-

de leur activité photosynthétique. Ce phénomène a pu être observé dans l'Antarctique où l'appauvrissement de l'ozone est le plus prononcé¹⁰. La sensibilité des autres plantes varie considérablement, et les conséquences à long terme sont difficiles à prédire à cause de la complexité des réactions.

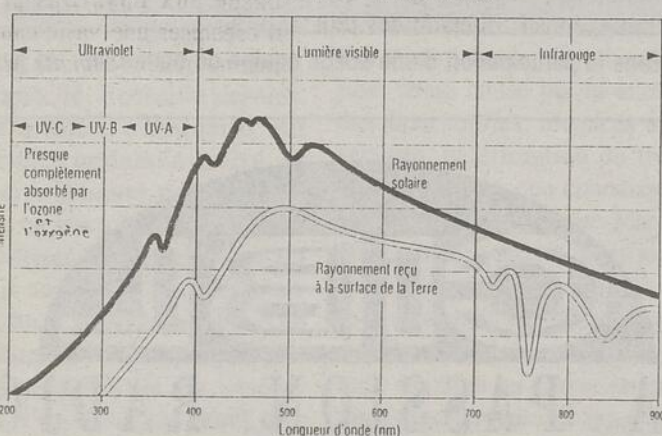
Il faut rappeler que, même si la production des CFC s'arrêtait aujourd'hui, le niveau de chlore dans la stratosphère continuerait à augmenter pour atteindre un maximum dans la première décennie du prochain siècle. Il faudra alors attendre un autre siècle avant que la situation ne revienne à la normale¹¹.

QUELLES SONT LES MESURES À PRENDRE ?

Si vous allez dehors pour de longues périodes quand le niveau des UV-B est élevé, vous pouvez utiliser les mesures de protection suivantes : porter un chapeau et des vêtements à manches longues (ou utiliser un écran solaire de facteur 15), et porter des verres fumés anti-UV (mais c'est pire de porter des verres qui ne sont pas efficaces contre les rayons de 300-400 nm, car les pupilles, agrandies par la réduction de la lumière visible, risquent être endommagées). Ces conseils sont encore plus appropriés pour les enfants, qui sont plus sensibles aux UV-B. Néanmoins, une exposition non excessive aux rayons UV-B est bénéfique, car

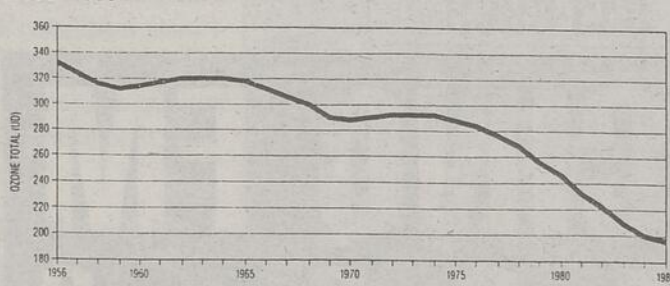
Rayonnement solaire reçu à la surface de la Terre, par longueur d'onde

La majeure partie du rayonnement solaire atteignant la surface de la Terre se trouve dans les portions de l'infrarouge, de la lumière visible et de l'ultraviolet du spectre électromagnétique. Pratiquement aucun des rayons UV-C hautement destructeurs ne parvient à la surface de la Terre, toutefois, nous recevons une fraction du rayonnement UV-B, moins dangereux mais encore puissant. Un nanomètre (nm) est égal à un millionième de millimètre.



Source : Programme des Nations Unies pour l'environnement, 1987

Valeurs printanières de l'ozone au-dessus de l'Antarctique, 1956-1985



Remarque : Les mesures des quantités d'ozone total effectuées au-dessus de Halley Bay, dans l'Antarctique, durant le printemps de l'hémisphère Sud, ont montré une diminution de 40 % entre 1956 et 1985. La courbe représente la moyenne pondérée des mesures annuelles.

Source : Programme des Nations Unies pour l'environnement, 1987.

cela stimule la synthèse de la vitamine D.

La quantité de rayons UV-B atteignant la surface de la Terre dépend de plusieurs facteurs¹²:

Le temps du jour – Rayons plus intenses entre 10 h et 15 h.

La saison – À 50-55° nord, presque 90 % du rayonnement total annuel est reçu durant les six mois les plus chauds¹³. Même avec l'amincissement printanier de la couche d'ozone constaté au cours des dernières années, l'intensité des UV-B n'atteint pas en mars et en avril le niveau habituel de ces rayons en été.

Le type de surface – Situation pire sur la neige, le sable ou l'eau à cause de la réflexion.

Les nuages – Des nuages épais peuvent atténuer les UV-B de l'ordre de 50 %.

L'élévation – Rayons plus denses en montagne où l'atmosphère est plus mince et moins polluée.

L'endroit – À l'équateur, où l'ozone est le moins abondant, environ 30 % des UV-B atteignent la surface, tandis que sous les latitudes élevées, où l'ozone est le plus abondant, la quantité varie entre 10 % et 30 %, selon la saison et les conditions locales¹⁴.

L'indice UV-B, fourni quotidiennement par Environnement Canada, est mesuré sur une échelle de 0 à 10, où 10 représente la quantité de rayons UV-B reçue qui cause un coup de soleil pour une personne à la peau claire après une exposition de moins de 15 minutes. Notez que la sensibilité au rayonnement UV peut dépendre de plusieurs facteurs incluant l'activité de la personne¹⁵.

QUE FAIT-ON ACTUELLEMENT POUR PROTÉGER L'OZONE ?

En novembre 1992 à Copenhague, des représentants des gouvernements de 79 pays se réuniront pour renégocier le Protocole de Montréal. Il y aura plusieurs sujets critiques à discuter, selon Friends of the Earth/Ami(e)s de la Terre, une organisation environnementale qui compte 11 000 membres au Canada.

Le Canada, entre autres, prévoit devancer de l'an 2000 à 1996 l'élimination des CFC et du méthylchloroforme (un agent de nettoyage des métaux). Cependant, une exemption sera permise pour les utilisations considérées «essentielles». Selon John Reid, un représentant d'Environnement Canada, cette clause est prévue, car il existe une possibilité qu'aucun produit substitut acceptable ne soit disponible avant la date d'échéance. Mais Robin Round et Einar Murchison, des Amis de la Terre, avancent qu'une date précise est nécessaire pour motiver les industries à chercher des solutions, notant que, souvent, les intérêts particuliers des industries entraînent des accords trop vagues (ils reconnaissent quand même les efforts «verts» faits par certaines industries et

S.O.S.

Si vous voulez exprimer votre opinion au sujet de la couche d'ozone, vous êtes invité-e-s à participer à la :

Campagne de téléphone des Amis de la Terre / Friends of the Earth (Ottawa).

Comment participer :

Du 2 au 6 novembre, ainsi que le 9 novembre, appelez un des numéros suivants, en ayant préparé à l'avance vos commentaires et questions :

• Hon. Jean Charest, ministre de l'Environnement : (613) 997-1441

• Ministère fédéral de l'Environnement (à Québec) : 1-800-463-4311

• Votre membre du Parlement : téléphonez au 1-800-267-8683 pour savoir les nom et numéro de téléphone de votre député fédéral.

par le gouvernement du Canada, mais maintiennent que nous pourrions faire davantage comparé à d'autres pays).

Comme autre sujet, le méthyl bromure (un agent de fumigation) qui libère le brome (30 à 120 fois plus destructeur que le chlore) dans la stratosphère, n'est pas encore contrôlé par le Protocole de Montréal. Le Canada ne propose qu'un gel à partir de 1995, ce qui n'est pas satisfaisant pour les Amis de la Terre. Les Pays-Bas, quant à eux, mettront fin à l'utilisation de méthyl bromure dès la fin de 1992. Mais Reid d'Environnement Canada avance qu'il n'y a aucun produit de remplacement au méthyl bromure pour les applications de fumigation dans les quarantaines et il soupçonne même que les Pays-Bas importent des substances fumigées au moyen du méthyl bromure.

Un autre sujet de discussion sera la proposition de quelques pays (incluant le Canada) de permettre jusqu'en l'an 2020 la production et l'utilisation des HCFC (produit promu entre autres par DuPont), qui ont été présentés comme étant de 10 à 50 fois moins nocifs que les CFC. Pourtant, il est maintenant reconnu que, si on considère les émissions de HCFC sur une période courte (5 à 20 ans), leurs effets sont de 5 à 25 fois pires que leur facteur d'appauvrissement de l'ozone, qui est basé sur une période de 500 ans, aurait fait croire. Il faut se souvenir, par contre, que dans plusieurs applications, les HCFC ne sont pas émis immédiatement (car ils sont contenus dans des systèmes clos), et pourraient dans plusieurs cas être recyclés.

Mais Murchison avance que certains fabricants de climatiseurs s'attendent à utiliser les HCFC comme substitut direct dans les équipements existants, qui ont en plus tendance à ne pas être étanches. Il ajoute que les procédés de fabrication qui utilisent les HCFC ne seront pas nécessairement aussi étanches qu'affirment les industries. De plus, plusieurs autres substances et technologies sont déjà disponibles et pourraient être développées à grande échelle¹⁶.

Par exemple, il existe de petits réfrigérateurs qui utilisent le propane en quantités si petites que le danger d'inflammabilité

est négligeable : de grands réfrigérateurs et des systèmes portatifs emploient aussi l'hélium, substance inerte. Le propane et l'hélium sont beaucoup moins chers que les HCFC, mais ils ont un défaut : ils ne peuvent pas être vendus comme produit breveté par les grandes compagnies chimiques...

NOTES :

1. «Keep Children out of Sun, Charest warns», *The Globe and Mail*, Toronto, 8 fév. 1992, A1.

2. Gouvernement du Canada. *L'état de l'environnement au Canada*, Ottawa, 1991, chap. 23.

3. * Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE). *Environmental Effects of Ozone Depletion*, nov 1991.

4. *Chemical Week*, 16 juillet 1975, (cité dans un document de Greenpeace).

5. * «Ozone : Can we Repair the Sky?», *Consumer Reports*, mai 1989.

6. * *Ozone Diplomacy, Issues in Science and Technology*, automne 1989.

7. Doyle. «Hold the Applause ! A Case Study of Corporate Environmentalism as Practised at Du Pont», les Ami(e)s de la Terre, Washington D.C., août 1991, p.19 (cité par Greenpeace).

8. PNUE, p. 3.

9. *L'état de l'environnement au Canada*.

10. *Consumer Reports*.

11. * «The Ozone Vanishes», *Time*, 17 fév. 1992.

12. *UV advisory program launched*, document du Plan vert du Canada.

13. Elwood. «Melanoma and sun exposure», présentation au symposium des maladies liées aux rayonnements UV, Ottawa, 24-26 mars 1992.

14. *L'état de l'environnement au Canada*.

15. Elwood.

16. Greenpeace. *Politique de l'ozone : un véritable trou*, Bruxelles, juin 1990. Voir aussi «CFCs...», *R&D Magazine*, mai 1990, et «Cheaper Alternatives...», *New Scientist*, 30 juin 1990.

*Document obtenu de Friends of the Earth/Ami(e)s de la Terre (Ottawa). Remerciements aussi à Greenpeace (Montréal), Environnement Canada (Montréal et Ottawa), Nations Unies (Ottawa), Santé et Bien-être social Canada (Ottawa).

Comme introduction technique au problème de la couche d'ozone, un texte recommandé est *Protection against Depletion of Stratospheric Ozone by Chlorofluorocarbons*, publié en 1979 par le *National Academy of Sciences* à Washington D.C.

PROTECTION DE L'ATMOSPHERE :

Le difficile consensus

«Je te laisse tranquille avec ta forêt, ne m'ennuie pas avec mes tuyaux d'échappement»

Normand Parisien
Transport 2000

C'est en ces termes très colorés que l'ex-ministre français de l'Environnement, monsieur Brice Lalonde, décrivait le compromis (peu honorable) intervenu à Rio entre les pays du Nord et du Sud. En effet, si les États-Unis ont fait échouer la réalisation de mesures immédiates pour endiguer la progression de l'effet de serre et du réchauffement global, les pays du Sud ont en revanche opposé une fin de non-recevoir aux velleités du Nord visant un meilleur encadrement de l'exploitation forestière dans le monde.

Ainsi, la convention officielle sur les changements climatiques suggère tout simplement de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre, le tout assorti d'une seule année de référence – 1990. Aucun niveau n'est défini ni quelque échéance de réalisation. Bien qu'insuffisante, la position du Canada a tout au moins le mérite d'être plus précise. D'une part, le Canada s'est-il engagé à un «gel» de ses émissions et, d'autre part, a-t-il établi à l'an 2000 l'échéance de son calendrier. Chaque pays peut arrêter son propre programme...

Qu'est-ce que cela implique pour le Québec ? Eh bien ! Puisque celui-ci contribue relativement moins aux émissions de gaz à effet de serre (raison : énergie hydro-électrique dans le bilan collectif), les négociateurs canadiens ont accepté que le Québec augmente de quelque trois millions de tonnes ses émissions annuelles de bioxyde de carbone (CO₂), entre 1991 et 2001. Compromis qui nous laisse perplexes...!

Quoi qu'il en soit, plus encore qu'aux États-Unis, c'est au Québec que la consommation d'énergie due au secteur des transports contribue le plus aux émissions de CO₂ – soit 43 % pour le Québec et 28 % pour le Canada. Il en est ainsi parce que, entre autres facteurs, le Québec est largement tributaire des produits pétroliers pour ses activités de transport.

Pour revenir aux accords de Rio, il est important de mentionner l'existence du chapitre 9 (Agenda 21) qui préconise un train de mesures (dans les domaines du transport, de l'aménagement territorial et de l'agriculture) qui seront de nature à réduire (de quel ordre ?) notre dépendance à l'égard des énergies non renouvelables et à assurer un approvisionnement équitable et à long terme. La

vive opposition des pays comme l'Arabie saoudite, le Koweït et le Yémen n'aura pu se maintenir au-delà du samedi 13 juin (il était temps !).

Cela dit, rappelons que les ONG (organismes non gouvernementaux) demeurent extrêmement déçus des engagements officiels. Il aurait fallu des positions plus fortes. Le traité conclu par les ONG fait mention d'une réduction de 25 % des émissions de CO₂, à tout le moins, entre 1987 et 2002. Jusqu'ici, l'Allemagne est le seul des sept pays industrialisés à s'engager fermement à atteindre cet objectif.

Au Canada et aux États-Unis, les intérêts privés dans le secteur des combustibles fossiles (pétrole, charbon) semblent exercer une influence disproportionnée auprès des gouvernements. À titre d'exemple, le ministre fédéral de l'Énergie – l'Honorable Jake Epp – avait assuré le lobby du charbon dès avril 1990 que son gouvernement s'opposerait vigoureusement à toute réduction de l'ordre de 20 % des émissions de CO₂.

À l'aube de la première ronde de négociations (PrepComs), le signal était donc très clair pour les négociateurs canadiens, réduisant d'autant la marge de manœuvre de ces derniers. Après avoir paradé en 1988 à la Conférence de Toronto, le gouvernement Mulroney reculait ainsi sur un traité de première importance pour la communauté internationale.

Toutefois, si la convention officielle comporte des échappatoires pour plusieurs gouvernements, il n'en recèle pas moins des opportunités certaines pour les ONG. Ainsi, le document prévoit des étapes ponctuelles de réévaluation des objectifs et de l'efficacité des mesures. À Rio (10 juin 1992), le ministre Charest s'est formellement engagé à tenir des rencontres dès la première année avec les organismes préoccupés de la question.

Enfin, une alliance d'ONG basée aux Pays-Bas propose d'organiser une vaste campagne internationale (*Climate Alliance*) pour le 15 mai 1993. Intitulée «Driving in the North – Drowning in the South», cette opération de sensibilisation a pour but de rappeler les conséquences éventuelles très néfastes du phénomène des changements climatiques, auxquels les pays du Nord ont contribué dans une proportion de 82 % entre 1950 et 1985.

Normand Parisien était le représentant de Transport 2000 (Québec et Canada) à Rio, du 1^{er} au 12 juin 1992.

La révolution verte ? Une réforme fiscale !

Jean-François Lefebvre
GRAME

La Communauté européenne projette d'introduire une «écotaxe» sur l'énergie. Le gouvernement des Pays-Bas fait de sa réforme fiscale le pilier d'une politique environnementale ambitieuse et d'avant-garde. Au Québec, le Groupe de recherche appliquée en macro-écologie (GRAME) propose maintenant l'adoption de «taxes aux nuisances environnementales»².

Indéniablement, les «taxes vertes» feront de plus en plus partie de notre vie quotidienne. Mais le plus important, c'est que les «taxes aux nuisances», si on leur accorde l'importance qu'elles méritent, pourraient représenter non pas une charge fiscale supplémentaire, mais bien «l'outil primordial du développement soutenable», pour reprendre l'expression d'Yves Guérard, l'un des premiers à proposer au Québec une réforme écologique de la fiscalité.

En fait, on a déjà recours, dans les pays industrialisés, à plus d'une cinquantaine de taxes liées à l'environnement. Mais la plupart du temps, celles-ci sont trop faibles pour influencer réellement la consommation. Le plus souvent, leur rôle s'est limité à constituer de modestes fonds permettant de financer des programmes à caractère environnemental. Mais nombre d'expériences se révèlent toutefois très positives :

- En Italie, une taxe sur les sacs de plastique non biodégradables a été instaurée en 1989. Elle a

«Peut-être l'instrument le plus puissant pour réorienter les économies nationales dans le sens de la viabilité de l'environnement est-il la fiscalité. La taxation des produits et des activités qui polluent, épuisent ou dégradent d'une façon ou d'une autre les systèmes naturels, est un moyen de s'assurer que les coûts supportés par l'environnement sont pris en compte dans les décisions privées. En collectant une large fraction de leurs recettes par l'intermédiaire de ces «impôts verts» et en diminuant les impôts sur le revenu et autres en guise de compensation, les gouvernements pourraient rapidement contribuer à placer les économies sur un chemin viable.»

Sandra Postel et Christopher Flavin - Worldwatch Institute¹

fait tripler leur prix, ce qui a entraîné une baisse de la consommation de 40 %.

- Les pays où le prix de l'essence est le plus élevé (Europe, Japon) sont ceux où les citoyens utilisent le moins l'automobile pour leurs déplacements (comparativement aux Nord-Américains). Les développements urbains y sont plus compacts et très souvent situés le long des réseaux de trains. Le parc automobile est également constitué de véhicules plus efficaces. Les pays du Vieux Continent et le Japon ont adopté des taxes sur l'essence élevées il y a longtemps. Non pas par souci environnemental, mais pour réduire leur dépendance face aux importations de pétrole.

Il apparaît de plus en plus clair qu'une réelle transition vers le développement soutenable ne se fera que si des incitatifs économiques sérieux motivent les consommateurs comme les producteurs à adopter des comportements viables.

PROTÉGEZ L'ENVIRONNEMENT... ET PAYEZ MOINS D'IMPÔTS

«Les structures nationales de

taxation imposent des fardeaux fiscaux excessifs et inutiles. Ils pénalisent précisément les activités qui sont essentielles au progrès économique : le travail, l'épargne, l'investissement et l'entrepreneuriat. Comme résultat, les gens tendent à travailler, épargner et investir moins qu'ils ne l'auraient fait autrement.»

Robert Repetto et
Roger C. Dower
World Resources Institute³

Les réductions de taxes permises par l'introduction de nouvelles façons moins onéreuses de financer les gouvernements pourraient signifier des gains significatifs à la fois pour le développement économique et le respect des limites écologiques. Pour Repetto et Dower, les «frais écologiques» présentent une voie très attrayante pour réaliser de telles réductions des taxes traditionnelles :

«Ils accroissent les frais sur des activités qui imposent des coûts excédentaires à l'économie, comme la congestion, la pollution et le gaspillage de ressources. Avec comme résultat qu'ils peuvent hausser les revenus tout en augmentant la productivité économique et le bien-être.»

Les chercheurs du World Resources Institute ont estimé que chaque dollar de «frais écologique» collecté, en réduisant les coûts environnementaux et sociaux, entraîne un bénéfice additionnel qui varie de 10 à 30 cents. À ce bénéfice, il faut ajouter le gain qu'entraînera la réduction d'impôts et d'autres taxes traditionnelles qui sera permise par cette nouvelle source de revenu. En combinant ces deux effets, ils évaluent que substituer 100 milliards de dollars d'impôts par le même montant en taxes environnementales, ajouterait de 40 à 70 milliards de dollars dans l'économie sous la forme d'accroissement du travail et de l'épargne, ainsi que de réduction de la pollution et de la congestion.

Les taxes aux nuisances ne pourront toutefois remplacer totalement l'impôt sur le revenu :

- Elles n'offrent pas la même stabilité, leur objectif étant de modifier les habitudes de consommation.

- Même si, dans bien des cas, elles peuvent être socialement progressives, les taxes aux nuisances ne peuvent à elles seules

comblent les objectifs de redistribution sociale. Il faut d'ailleurs prévoir des mécanismes de compensation pour s'assurer que ces mesures n'affecteraient pas injustement les plus défavorisés. Mais il est certain que la fiscalité devra de plus en plus tenir compte de l'environnement.

Certains craignent que de fortes augmentations de taxes sur les combustibles fossiles aient des effets récessionnistes sur l'économie. Lorsque l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) fit augmenter fortement le prix du baril de brut en 1979, cela contribua à amplifier la récession économique qui s'amorçait dans les pays occidentaux. Il faut dire que, dans ce cas, l'augmentation des prix s'est traduite par une énorme fuite de devises vers les pays exportateurs.

Tout au contraire, l'argent récolté dans un pays grâce à des taxes vertes ne disparaît aucunement. Il est totalement réinvesti dans l'économie, soit directement par des investissements gouvernementaux, soit indirectement par des réductions d'impôts ou par la diminution de taxes sur des produits et services peu nuisibles à l'environnement, ce qui permet l'expansion de ces secteurs et favorise la création d'emplois.

De plus, les taxes sur l'éner-

gie sont de puissants incitatifs à utiliser plus efficacement l'énergie. Les pays comme le Japon, la Suède et l'Allemagne, qui ont tous de très fortes taxes sur l'énergie, ont des économies fortes qui utilisent beaucoup plus efficacement les ressources naturelles que les économies nord-américaines.

Au Québec, chaque tranche de 10 ¢ de taxe de nuisance sur le litre d'essence et de diesel rapporterait 1 milliard de dollars par année. Pour l'automobiliste moyen, cela correspond à seulement 250 \$ par année. Mieux, l'automobiliste ne subira aucune hausse de ses dépenses s'il acquiert une voiture 20 % plus efficace, ce qui est à la portée de tous, puisque les autos les plus économes en carburant sont aussi les moins dispendieuses à l'achat.

«Le Groupe de recherche appliquée en macro-écologie (GRAME) recommande l'adoption de taxes environnementales qui seraient en grande partie compensées par des réductions de d'autres taxes (impôt, TPS, TVQ) et dont une faible partie servirait à financer l'amélioration du transport en commun au Québec, l'amélioration de la qualité de vie en ville, ainsi que de multiples programmes de conservation énergétique.»

Jean-François Lefebvre est vice-président du GRAME. Il fait présentement une maîtrise en économie à l'UQAM et prépare une publication sur les enjeux économiques des transports et de l'aménagement urbain.

NOTES:

1. Postel, Sandra et Christopher Flavin, dans *L'État de la planète 1991*, Worldwatch Institute.

2. *Franc-Vert*, août 1992.

3. Repetto, Robert & Roger C. Dower. «Green charges», *Écodécision*, juin 1992.

4. Boissavy-Vinay, Martine. «L'inévitable écotaxe européenne», *La Recherche*, 243, mai 1992, vol. 23.

DES PÉAGES QUI DÉCONGESTIONNENT

Le problème de la congestion routière représente un bon exemple du potentiel des taxes aux nuisances. Le World Resources Institute a analysé avec attention les effets qu'aurait l'implantation massive à travers les États-Unis de postes de péages routiers utilisant les technologies modernes (avec des cartes magnétiques) :

- Si les frais de passage sont calculés uniquement pour refléter le coût externe que représentent les pertes de temps (mesurées en terme de perte de productivité des travailleurs), ils représenteront de 0,25 \$ à 1,25 \$ pour un voyage type de 10 miles (16 km). Ces péages rapporteraient annuellement 45 milliards de dollars en revenus. De plus, la réduction du trafic aux heures de pointe permettrait de sauver près de 2,2 milliards de dollars, soit un bénéfice de 5 ¢ par dollar collecté (\$ US).

- Si le montant des péages était suffisamment élevé pour couvrir également le coût des accidents et des délais causés par ces accidents, le voyage type impliquerait des péages oscillant entre 1 \$ et 4 \$. Le trafic sur les routes les plus congestionnées serait réduit de 25 %. Les revenus directs provenant de cette mesure approcheraient les 150 milliards par année. Les gains, si on inclut la baisse de la congestion et la diminution des frais d'hospitalisation, dépasseraient les 50 milliards de dollars, soit 30 ¢ par dollar recueilli.

- Finalement, s'il n'y a pas adoption de péages routiers d'ici l'an 2000 et si l'on veut augmenter la capacité des autoroutes pour contenir la congestion au niveau actuel, il faudra investir 50 milliards de dollars dans les infrastructures routières.

J.-F. L.

LA PORTE À BICYCLETTES

VENTE - SERVICE RAPIDE

- FIORI
- HUTSEBAUT
- NORCO
- A V P
- KUWAHARA
- TREK
- POLIQUIN
- DE VINCI

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

849-7954

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

Métro Mont-Royal

VISA

Tél.: 527-3021

GARANTIE BICYCLE

VENTE ET RÉPARATION
de BICYCLETTES

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

FRÉSCO VRAC

produits alimentaires
herbes, épices et vitamines
produits de beauté naturels

Ouvert le dimanche 285-1319

3985 boul. St-Laurent, Montréal, Qué. H2W 1Y4

Environnement Jeunesse, une génération qui pousse

Stéphane Gagné

Il y a maintenant 13 ans qu'Environnement Jeunesse éduque et informe les jeunes Québécois sur les tenants et aboutissants de la crise écologique actuelle. Depuis sa création en 1979, à la suite d'une scission des Clubs 4-H, le mouvement n'a cessé de grandir et de rejoindre un nombre croissant d'étudiants à travers, entre autres, ses campagnes d'information et de sensibilisation «L'écologie en action!» débutées en 1988.

Pour l'année 1992-93, la campagne «L'Écologie en action!-V» prendra une ampleur

Au Québec, il y a des jeunes qui en ont assez du manque d'initiative et de la mollesse des gouvernements en matière d'environnement. Ils veulent s'engager pour accélérer l'émergence de changements dans nos modes de vie néfastes pour la survie de la planète. Pour ces jeunes, Environnement Jeunesse (Enjeu) existe pour canaliser leur énergie et mettre en oeuvre des moyens d'actions à partir de leurs idées.

sans précédent en atteignant des jeunes de 70 institutions d'enseignement. L'action nationale sur les déchets, entreprise en 1993, constituera la première phase d'un projet étalé sur trois ans. Des étudiants d'institutions secondaires, collégiales et universitaires feront des pressions pour que leur administration s'engage dans la gestion écologique des

déchets. La réalisation d'un bilan de la situation sur la gestion des déchets de chacune des institutions, sera l'un des premiers moyens de pression envisagés.

Par ces gestes, on espère que les institutions s'engageront à réduire la quantité de déchets à éliminer en adoptant la stratégie des 3R (réduction à la source,

réemploi, recyclage et valorisation par le compostage). Advenant le succès de l'opération, son impact sera indéniable sur l'éducation et la sensibilisation de la population au problème des déchets. Enjeu compte bien profiter de ce momentum en poussant plus loin son action. Des pressions seront donc exercées sur le gouvernement du Québec pour qu'il s'engage à son tour dans la gestion écologique des déchets. Un défi ambitieux quand on sait à quel point l'anarchie règne en ce domaine dans la province. Cette situation favorise, en effet, l'implantation d'incinérateurs et de méga-sites d'enfouissement sanitaire un peu partout au Québec, ce qui va à l'encontre d'une saine gestion des déchets.

La problématique des déchets n'est cependant pas la seule préoccupation d'Enjeu. Le mouvement a également adopté des positions dans les secteurs du

transport, de la politique énergétique, de l'alimentation et des émissions de CO₂. Pour les promouvoir, des comités ont été formés auxquels participent activement plus de 25 personnes, à titre bénévole.

Pour avoir une plus grande visibilité dans l'ensemble de la province, la décentralisation des activités du mouvement s'est amorcée au cours de l'année 1991. La tenue du colloque de la «Bise d'automne» 1992 à La Pocatière (les 30, 31 octobre et 1^{er} novembre prochains) est un premier pas vers l'accomplissement de cet objectif. Un mouvement comme Enjeu ne peut cependant être viable sans membres. Le mouvement amorce donc cet automne une campagne de membership ambitieuse qui vise à augmenter le nombre d'adhérents à 3000, trois fois plus que les effectifs actuels. Pour avoir de plus amples renseignements sur le mouvement ou pour devenir membre, contactez ou écrivez à :

Environnement Jeunesse
4545, av. Pierre-De-Coubertin
C.P. 1000, Succ. M
Montréal (Québec)
H1V 3R2
Tél: (514) 252-3016

BEN, QUOI ? C'EST MIEUX QUE RIEN !



Les cyclistes n'ont pas eu droit à de nouveaux axes cyclables en 1992, mais on leur a refait un beau pavage tout neuf à certains endroits, comme ici, sur l'axe Nord-Sud coin Ontario. Mais pourquoi ces améliorations sont-elles faites si tard en saison, et non pas au début du printemps ?

PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

VÉLO MONDIALE CONFERENCE Women, Transportation and Poverty

A summary of the talk given by Michael Replogle of the Institute for Transportation and Development Policy-USA.

Leslie Lutsky

In most developing African countries, significant divisions of labour between men and women exist within the households, with the transport role reserved primarily for women. Studies indicate that the majority of women's labour time is devoted to carrying and transporting water, firewood and agricultural products. For example, women and girls transport 90 % of all household goods in Makele District of Tanzania. The total annual time a woman spends on transport is 1648 hours in Tanzania compared to a man who spends 531 transport hours.

Since women are not paid for their work, they are not seen as contributing to the gross national product. This means women's transport needs are constantly overlooked. With so much of women's time spent on transportation, they are less able to contribute to the various development projects.

The transport of water and firewood is usually done without carrying aids and frequently involves walking in difficult positions. Often a head strap, used to carry loads, causes discomfort and numerous injuries. As a result of head-loading, many women suffer cervical spondylosis and have a higher incidence of spinal deformities, cranial depressions, slipped discs and paralysis.

Reducing the burden of carrying heavy loads, would allow women time to be involved in more productive activities. A very important means of easing the transportation burden of women and improving their health could be bicycles and other pedal-driven vehicles. The advantages over head-loading are clear. A person can travel about three times faster and move heavier loads, in addition pedal-driven vehicles use human energy about four times more efficiently than walking. Among the main obstacles to the introduction of bicycles are the

prevalent attitudes. In Beira it was found that cultural mores do not favour women using bicycles, as a woman on a bicycle was viewed as "unladylike".

According to the Institute for Transportation and Development Policy's Bikes for Africa project, when bicycles were used for transport, the time and energy saved were used in more productive ways resulting in a four percent monthly increase in income which could be used to purchase more nutritional food and to have more access to health services, improving the quality of life.

Without transportation, communities are often isolated from resources to combat poverty and disease. Equitable, affordable and efficient transportation systems must be designed to introduce economic development. It is evident that women's transport needs are very crucial, and a viable part of the solution is the bicycle.

«Quoi? Un problème de stationnement? Où ça?»



PHOTO: JEAN-CLAUDE BASIRE

**Demandez
à vos commerçants
de vous prendre
au sérieux**

COMITÉ DU STATIONNEMENT
LE MONDE À BICYCLETTE
844-2713

LE CONFORT AU FOYER

Travailler loin du patron

Claire Morissette

Avec l'allongement des distances entre le lieu de travail et la maison, les travailleurs-euses en sont venus à littéralement donner une à deux heures de leur temps chaque jour – on parle de 200 à 400 heures par année, l'équivalent de cinq à dix semaines de 40 heures de travail ! – en déplacements inutiles, uniquement pour se rendre au travail. Du temps non rémunéré, complètement perdu, surtout si les déplacements sont effectués en auto. Ces déplacements ont un impact terrifiant en termes d'énergie gaspillée, de pollution, d'accidents routiers, de coût d'entretien des réseaux routiers. Le meilleur déplacement vers le travail est donc encore et toujours : aucun déplacement.

Divers efforts ont été faits pour tenter de diminuer le temps perdu en déplacements. Par l'implantation d'horaires flexibles, on tente depuis une décennie de soulager la congestion, avec un succès mitigé. On tente même, en transportant son bureau avec soi grâce au téléphone cellulaire, de récupérer une partie du temps de déplacement, au coût d'environ 1 \$ la minute, la solution du désespoir, lorsqu'on a renoncé à vaincre la congestion.

Mais de nouvelles technologies, récemment devenues disponibles, sont en train de révolutionner le concept de distance et d'abolir la nécessité des déplacements : appels-conférence, on-line, télé-véo, E-mail (courrier électronique) par modem, ou par télécopieur, permettent enfin d'apporter l'information aux personnes, plutôt que d'avoir à amener les personnes à l'information. Avec cette révolution, vient une nouvelle possibilité : celle de pouvoir travailler chez soi. Après le «flexi-time», comme le dit si efficacement la formule anglaise, voici le «flexi-place» !

Lors de la deuxième conférence internationale *Auto-Free Cities*, tenue à Toronto en mai dernier, Linda Russell, de la *Telecommuting Consultants International Inc.*, une agence canadienne oeuvrant dans l'implantation du travail à la maison – le «télé-travail» – nous exposait des faits étonnants et très excitants au sujet de ce concept porteur de promesses pour le futur¹.

TENDANCE À LA HAUSSE

Le phénomène n'est pas vraiment nouveau. On connaît le cas des couturières dans le vêtement, qui depuis belle lurette font du travail à la maison, dans des conditions assez médiocres. On évalue à trois millions – presque le quart de la main-d'oeuvre active – le nombre de Canadiens-nes qui font du travail à la maison, à temps plein

ou partiel : travailleurs indépendants, professionnels, travailleurs qui ont un emploi supplémentaire en soirée, qui font de la sollicitation, qui travaillent pour des entreprises de distribution spécialisées, etc.

Mais les employés exécutant chez soi du travail pour leur employeur, à l'intérieur d'un horaire semblable au 9 à 5 habituel – les «télé-travailleurs» – constituent le groupe qui connaît la croissance la plus rapide. Le *National Home Business Institute*, révélait dans son *Canadian Work-at-home survey, 1992* – une enquête

à affronter la bise hivernale certains matins, peut représenter un «avantage marginal» sérieux. La satisfaction augmente aussi ; les employés sont plus heureux. En général, lorsqu'il leur est présenté, les employés-es se montrent très curieux et intéressés par ce nouveau programme.

Pour l'employeur, on anticipe des économies de loyer et de stationnement, à moyen et long termes, pour peu que le programme soit bien planifié. Mais les économies se comptent davantage en terme de résultats escomptés des employés : moins d'interférence dans le travail et

La *Southern California Association of Governments*, regroupant six comtés de la Californie, calcule que si 15 % de la main-d'oeuvre télé-travaillait deux jours par semaine, les déplacements seraient réduits de 6 %, économisant 14 millions de gallons d'essence et 7 000 tonnes de gaz carbonique. Une étude de Stephen Finlay de l'université Simon Fraser de Colombie-Britannique, révèle que si seulement 26 200 des employés travaillant dans le Vancouver métropolitain devenaient télé-travailleurs d'ici l'an 2001, on pourrait envisager une

DANGERS ET CRAINTES

Mais tout n'est pas rose, et le virage du télé-travail demande une certaine prudence.

Chez les travailleurs, et surtout chez les travailleuses, on peut craindre que de mener de front le travail et la gestion des travaux domestiques représente un excès de stress. Des femmes se retrouvent à télé-travailler jusque tard dans la nuit, après avoir pris soin des enfants toute la journée. Aussi, lorsque l'implantation de ce programme est bien faite, spécifie-t-on que le télé-travail ne devrait pas permettre d'éliminer les frais de gardiennage, mais d'en raccourcir la période.

Le télé-travail demande une adaptation : au début, les gens éprouvent de la difficulté à distinguer la semaine du dimanche, à comptabiliser leur temps, et hésitent à facturer du temps supplémentaire, pourtant justifié. Le télé-travail, s'il est intensif, peut mener à un certain isolement, dissociant les aspects économique et social du travail, pourtant fondamentalement liés. Il peut enlever au travailleur sa vue d'ensemble sur le microcosme dans lequel il s'insère, rendre moins visible la valeur du travail accompli. Pour y pallier, certains employeurs abonnent leurs télé-travailleurs à des clubs sociaux ou autres, où ils peuvent se rencontrer pour échanger sur leur nouvelle expérience.

Les syndicats sont inquiets de ce virage. On anticipe des difficultés dans l'organisation des travailleurs et dans le sentiment de solidarité, et on craint de nouvelles formes d'exploitation. Ainsi, dans l'industrie du vêtement, a-t-on assisté, depuis que le libre-échange a altéré les lois du marché, à une baisse des salaires de l'ordre de 3 \$ l'heure chez les employés-es à la maison – de 8 \$ à 5 \$ l'heure environ, donc au-dessous du salaire minimum. Au début d'octobre 1992, la *Ontario Federation of Labour*³ soulignait en conférence de presse ces abus et pressait le gouvernement néo-démocrate de légiférer pour permettre une meilleure protection des travailleurs au foyer ; la fédération demandait au gouvernement d'y inclure la nouvelle catégorie des «télé-travailleurs».

On craint l'embauche de nouveaux employés hors-union. On redoute que des employés subissent des pressions pour travailler chez eux même si les lieux ne s'y prêtent pas, ou soient trop intimidés pour réclamer du temps supplémentaire. L'épineuse question des accidents de travail reste dans une zone d'ombre.

Si on peut facilement s'imaginer dans la peau d'un télé-travailleur, on y pense à deux fois lorsqu'il s'agit d'envisager que ses employés-es le soient.

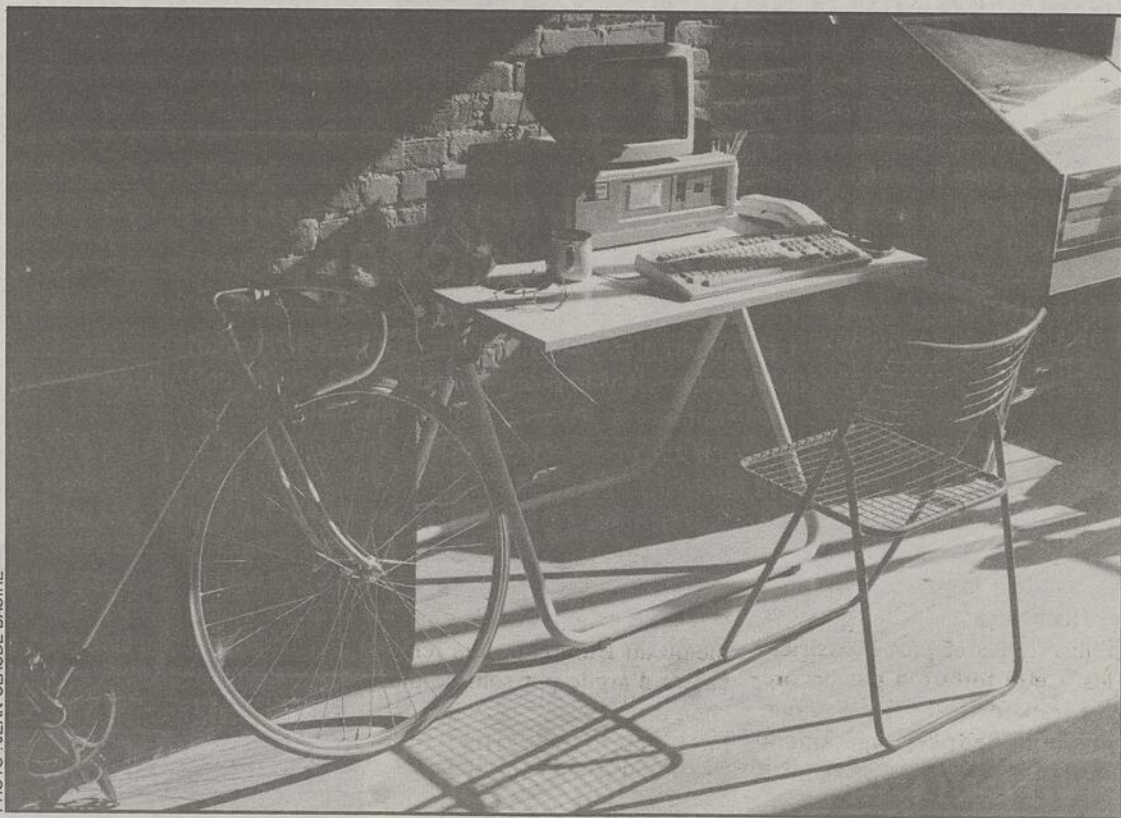


PHOTO : JEAN-CLAUDE BASIÈRE

te auprès de 2 500 personnes, choisies au hasard – une augmentation de 60 % de ce groupe en un an ! Il s'agit bien sûr des personnes travaillant sur ordinateur, mais la tendance s'étend à d'autres travaux cléricaux : traduction, travaux comptables, traitement des données, recherche, traitement de texte, etc. De grosses corporations – banques, télécommunications, informatique – prennent ce virage, et le gouvernement fédéral canadien envisage ce modèle pour 10 % de ses effectifs dans un avenir rapproché !

AVANTAGES POUR TOUS-TES

Les avantages pour le travailleur-euse sont multiples. Le transport aboli, le temps de déplacement est récupéré et utilisé à meilleur escient : pour la famille, pour cuisiner, pour se détendre. L'économie est importante : les frais de transport et de stationnement coupés, les coûts de vêtement, de nourriture, de garderie ; seuls les frais d'électricité pourraient augmenter légèrement. Un employé fédéral de la région de Toronto, télé-travaillant depuis trois ans, évalue économiser de 3 600 à 4 200 \$ par année². La qualité de vie augmente, dans le confort du foyer, loin du «site de surveillance». Au Québec, ne pas avoir

moins de placotage, augmentent la capacité de concentration et la productivité. La qualité et la quantité de travail accompli augmentent. La *Telecommuting Consultants International Inc.* compile couramment des améliorations soutenues de la productivité, allant d'un minimum de 25 % à un maximum de 45 % !

L'absentéisme diminue : un employé qui en temps normal n'aurait pas été assez en forme pour se rendre au travail, fournira souvent quelques heures de travail s'il n'a pas à se déplacer. Le travail ne sera pas non plus empêché par les conditions climatiques. Enfin, l'offre de telles conditions de travail par une compagnie la rendra plus attrayante auprès de son personnel actuel et potentiel : moins d'abandons, moins de roulement de personnel se traduisent par des coûts d'initiation et d'apprentissage moins élevés. Dans quelques années, les travailleurs indépendants ne voudront plus travailler pour des compagnies n'offrant pas cette option.

Les aubaines pour la population se comptent aux chapitres de l'énergie, de la pollution, des accidents routiers, de la construction et de l'entretien des routes.

économie brute de l'ordre de 869 millions de dollars, dont 76 % dans le seul secteur de la construction et de l'entretien des routes. Dans l'État de la Californie, on calcule que 100 télé-travailleurs représentent une économie énergétique de l'ordre d'un demi-million de kilowatts, et qu'en télé-travaillant, six ou sept individus économisent assez d'énergie pour suffire aux besoins d'un ménage américain moyen pendant un an. En Arizona, on évalue que, si seulement 1 % des employés des entreprises de 100 employés ou plus télé-travaillaient une journée par semaine, la vallée serait soulagée en un an de 9,4 millions de milles de déplacements, ce qui éviterait la combustion de 463 000 gallons d'essence et l'émission de 185 tonnes de polluants ; et l'économie en temps de déplacements serait de 360 000 heures, représentant 41 années complètes.

On peut aussi escompter des avantages d'ordre social. Cette opportunité ouvre de nouveaux horizons aux personnes handicapées. Elle accroît l'harmonie entre les domaines du travail et du foyer. Elle permet une présence auprès des enfants et des vieillards. On s'attend même à ce qu'elle fasse chuter le taux de cambriolage !

Les employeurs pour leur part, craignent une perte de contrôle sur le travail, sur la qualité du travail, et l'influence des distractions, qui ne sont pas inexistantes à la maison. Ils appréhendent aussi l'effet de telles mesures sur la partie du personnel non touchée par le programme de télé-travail. Aussi l'implantation de ce programme devrait-elle se faire dans le souci de s'assurer d'une sélection soignée des candidats-es, d'être à l'écoute de leurs besoins, d'une adaptation progressive – un ou deux jours par semaine au début – et d'y associer tout de suite le syndicat, lorsqu'il y en a un.

Socialement, enfin, on peut anticiper une légère diminution de l'activité, dans les services de restauration par exemple, près des centres d'emploi, particulièrement là où les loyers sont très élevés. Également, toutes ces économies réalisées par les télé-travailleurs pourraient se traduire par une légère baisse dans les revenus d'État².

DÉJÀ INCONTOURNABLE

Les efforts faits jusqu'à ce jour pour combattre la congestion se sont attaqués aux symptômes de celle-ci, mais ont négligé de regarder la source même du problème : le transport inutile. Le télé-travail représente une réelle solution en matière de transport et d'énergie. La tendance est bien actuelle, et il est sûrement pertinent d'y réfléchir et de voir comment en profiter car, s'il y a des écueils à éviter, il y a énormément à gagner, pour tous les partenaires.

NOTES :

1. L'essentiel des informations contenues dans cet article est tiré d'un atelier donné par Mme Linda Russell, de la *Telecommuting Consultants International Inc.* à Toronto, à la seconde *International Conference Auto-Free Cities*, 23 mai 1992.
2. Galt, Virginia. «Oh, give me a home... where I work all alone, and the boss is a long way away», *The Globe & Mail*, 19 septembre 1992.
3. Galt, Virginia. «\$ 375 jacket stitched for \$ 4, conference told», *The Globe & Mail*, 2 octobre 1992.

Sur l'île des Soeurs existe encore une forêt sauvage qui a, jusqu'à maintenant, miraculeusement réussi à se faire «oublier».

Michel Thibault

Parmi les îles de l'archipel d'Hochelaga (ancien nom de Montréal), plusieurs, comme Saint-Pierre et Saint-Gabriel, occupées aujourd'hui par les municipalités de Verdun, LaSalle, et les quartiers de Saint-Henri et de Pointe Saint-Charles, disparaissaient régulièrement au printemps lors des crues, et isolaient Montréal et Lachine. L'île des Soeurs, qui s'appelait naguère l'île Saint-Paul, a rapidement acquis de l'importance parmi ces îles, en étant plus stable. Dès lors l'île a subi de nombreux remblayages par les militaires de Louis XIV et par les agriculteurs qui ont renfloué les berges. Le pourtour a été rapidement défriché et, petit à petit, les soeurs de la Congrégation ont exploité l'île pour l'agriculture céréalière jusqu'à ce que le pont Champlain enjambe l'île et ouvre grand la porte au développement domiciliaire.

L'île des Soeurs abrite encore aujourd'hui une vie sauvage en une forêt sise en son centre, bordée au nord d'un petit lac naturel. C'est un micro-système d'une inestimable valeur, encore très sain ; il témoigne de ce qu'était la vie dans l'archipel d'Hochelaga avant les époques industrielles et post-industrielles. Cette forêt n'a pas encore été transformée : il n'y a que quelques sentiers légèrement surélevés, en terre de calcaire provenant du creusement du métro.

Une caractéristique intéressante du sol de l'île des Soeurs est sa forte teneur en argile, et il faut remonter à la fin de la dernière glaciation pour en trouver l'explication. À cette époque, la vallée montréalaise du Saint-Laurent s'est formée grâce à l'action combinée du retrait de la mer Champlain et des glaciers. Le sol s'est relevé, et le

LA FORÊT DE L'ÎLE DES SOEURS

Un patrimoine à préserver



PHOTO : MICHEL THIBAUT

cirque péri-glaciaire du mont Royal s'est chargé d'intercepter et de charrier de l'argile sur le lit de sable sous-jacent, alors que le fleuve envahissait la région.

L'argile qui recouvre en profondeur le sable dans cette région permet un assèchement rapide et favorable des sols, propice à l'épanouissement d'une végétation hybride qui tolère les inondations, et qui ne se trouve nulle part ailleurs, pas même au Biodôme. Les terres basses d'argile pur sont de plus en plus rares, et on peut dire que la végétation originelle de l'archipel d'Hochelaga a presque partout disparu, sauf à l'île des Soeurs. Cette forêt contient une grande variété de fleurs sauvages, d'arbustes et d'arbres de valeur, dont des érables noirs, des ormes, des caryers et des chênes, tous demeurés miraculeusement intacts.

Mais, depuis quelques an-

nées, la forêt est de plus en plus menacée. De la terre calcaire provenant du creusement du métro ou de carrières situées dans les Montérégies est déversée sur l'île et en bordure du fleuve à Verdun et à LaSalle. Cette terre rehausse le niveau du sol de l'île et rétrécit la largeur du fleuve ; des amendes sont payées à Environnement Canada et à Québec pour cela d'ailleurs. Dernièrement, on a fait du terrain de golf de l'île, un site de développement urbain. On a également entrepris de remblayer la partie nord du lac, avec de la terre calcaire et des neiges usées, sur une épaisseur de 5 à 10 mètres. L'eau ne cessera de ruisseler de ce remblai, ce qui risque de stresser le micro-climat et de nuire au drainage normal des sols, d'autant plus le calcaire est beaucoup moins perméable que l'argile et que la butte ainsi créée empêche le vent et le soleil d'assécher les sols.

La pollution croissante occasionnée par le remblayage combinée à celle liée au trafic des bateaux de la Voie maritime et des véhicules automobiles du pont Champlain, peuvent causer des torts irréparables à ce micro-système. Lorsque la densité de population est élevée, le peu d'espaces verts disponibles deviennent des éléments vitaux, d'autant plus que la population défavorisée financièrement n'a pas facilement accès aux sites de villégiatures et aux boisés sauvages, reconnus pour leurs propriétés thérapeutiques.

Alors qu'on dépense des millions pour construire un Biodôme et qu'il faut payer pour le visiter, nous pouvons accéder gratuitement et facilement, sans avoir à utiliser une automobile, à une forêt d'une grande richesse que nous sommes en train de détruire. Nos gouvernements se doivent d'intervenir rapidement avant qu'il ne soit trop tard. Ils devraient en faire l'acquisition et la préserver afin de permettre aux Montréalais d'en jouir pleinement, en faisant de ce site sauvage, non pas un parc entièrement aménagé, un terrain de golf ou de camping, mais une aire de randonnée pédestre où il ferait bon se ressourcer.

Respecter la vie dans son état naturel, c'est préserver notre santé, et s'assurer la pérennité de notre environnement. C'est aussi apprendre à vivre de façon conviviale pour le mieux-être de tous. Pourquoi ne pas le faire simplement et gratuitement ?

SUR DEUX ROUES

vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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

ABC
cycle & sports ltée.

- raleigh
- off-road
- nishiki
- yokota
- daccordi
- leader
- bianchi
- kuwahara
- norco
- specialized
- rocky mountain
- ritchey
- diamond back
- campagnolo
- tandem

bmX freestyle competition - vélos de montagne
équipement et accessoires professionnels &
cyclotouriste - vêtements "garneau"

276-1305
5584 AVE DU PARC MONTRÉAL

COPIES RESSOURCES
E.L. INC.

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

LE BELMONT
SUR LE BOULEVARD

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

le RÉCYCLEUR vélos neufs et d'occasion

SPORT PLUS Boutique

PROCYCLE **PEUGEOT** expert

5415, rue Papineau, Montréal **523-6480**

LE VELOCISTE
Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)

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

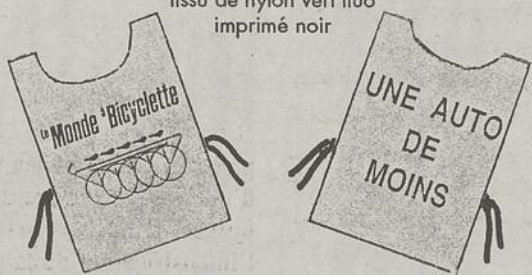
RÉPARATIONS RAPIDES DE TOUTES MARQUES...
AUSSI SERVICE D'AIGUISAGE

6662 PAPINEAU (ST-ZOTIQUE) **727-7171**

AFFICHEZ VOS COULEURS

Dossard éclatant!
pour être visible en tout temps

fissu de nylon vert fluo
imprimé noir



DEVANT

DOS

prix rég: 10\$
prix mem.: 8,50\$

"Monde à Bicyclette" 844-2713

Le Valet d'Coeur
4532 St-Denis,
Montréal

Le meilleur recyclage
est la réutilisation.
Nous rachetons ce sac
pour 5c

Plus qu'une boutique de jeux...

À vous de jouer.

PARTICIPATION

Fruiterie Tutti-Frutti

- FRUITS • LÉGUMES FRAIS
- CHARCUTERIES • FROMAGES
- EPICERIES FINES • VINS
- BOULANGERIES

Une halte rafraîchissante

525-3036 1251 de Maisonneuve Est. (coin Beaudry)

ACCIDENTS DE LA ROUTE :

Ça pourrait être quelqu'un que vous connaissez...

À chaque année, il y a environ 250 000 personnes à travers le monde qui meurent des suites d'un accident automobile. Pendant une hégémonie qui dure depuis 70 ans, les automobiles ont tué 17 millions de personnes. Voici une liste non exhaustive de personnes célèbres qui ont connu une fin prématurée due à des accidents automobiles.

Marc Bolan - vedette britannique du rock

Jerome Brown - joueur de football américain des Eagles de Philadelphie

Albert Camus - écrivain français

Harry Chapin - chanteur américain de ballade

Eddie Cochran - chanteur de rock américain

Victor Davis - médaillé d'or olympique canadien

James Dean - acteur américain

Brandon DeWilde - acteur américain

Charles Drew - médecin américain, inventeur des banques de sang

Yuri Gagarin - astronaute soviétique

Paul Hackman - guitariste de rock canadien

Randall Jarrel - poète américain

Jack A. Johnson - champion de boxe américain

Hal Kemp - leader d'un groupe de musique américain

Prince Aly Khan - ambassadeur pakistanais aux Nations Unies

Valerie Kharlamov - joueur de hockey soviétique de l'Armée rouge

Ernie Kovacs - comédien américain

Pelle Lindbergh - joueur de hockey suédois des Flyers de Philadelphie

Jayne Mansfield - actrice américaine

Billy Martin - joueur de baseball américain et gérant des Yankees de New York

Siobhan McKenna - chanteuse irlandaise

Shloima Mickoels - actrice et metteuse en scène yiddish

Margaret Mitchell - écrivaine américaine

Tom Mix - acteur américain de films muets

George Patton - général de l'armée américaine

Jackson Pollock - peintre américain

Peter Revson - coureur automobile américain

John D. Rockefeller III - industriel «philanthrope» américain

Bessie Smith - chanteuse de blues américaine

Billy Stewart - chanteur de blues américain

Tarzan Tyler - lutteur professionnel canadien

Gilles Villeneuve - coureur automobile canadien

Nathanael West - écrivaine américaine

AU COIN BERBÈRE

RESTAURANT SPECIALITY **COUSCOUS** CATERING AVAILABLE

Open every day from 5 pm to Midnight
Noon & after 12 pm with reservations
73 Duluth E., Mtl. 844-7405

ESPERANTO

la langue du monde!
it's a trip!

info: 495-8442

les entretiens

café restaurant

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

bières, vins et spiritueux

«UN PEU PLUS HAUT,
UN PEU PLUS LOIN...»

ENFIN DES OUVRAGES
VRAIMENT ADAPTÉS
AUX BESOINS DES
CYCLISTES. PROFITEZ-EN
POUR PRENDRE LA ROUTE
DES VACANCES ET POUR
ROULER EN TOUTE SÉCURITÉ...

COMPILATION COMPLÈTE DES
SENTIERS DE VÉLO DE MONTAGNE
AU QUÉBEC. UNE QUARANTAINE
DE CENTRES ET UNE FOULE DE
CONSEILS PRATIQUES.

PRIX MEMBRE 14,51\$
PRIX RÉGULIER 18,14\$

RÉPERTOIRE DE CIRCUITS D'UNE
JOURNÉE, DE 29 KM À 100 KM,
COUVRANT LES DIVERSES RÉGIONS
TOURISTIQUES DU QUÉBEC.

PRIX MEMBRE 14,51\$
PRIX RÉGULIER 18,14\$

LE GUIDE COMPLET DES PISTES
CYCLABLES DE LA GRANDE RÉGION
DE MONTRÉAL. POUR VOUS
PROMENER DANS LES ÎLES OU
POUR EN SORTIR.

PRIX MEMBRE 5,09\$
PRIX RÉGULIER 6,37\$

DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE
(514) 847-VÉLO

- OUI ! Je désire devenir membre de Vélo Québec : assurances cyclistes, publications, etc. - 14,98 \$*
- OUI ! Je désire m'abonner au magazine pour un an et économiser jusqu'à 20 % sur le prix en kiosque :
- Canadian Cyclist : 4 numéros par année - 14,98 \$*
- Vélo Mag : 6 numéros par année - 22,47 \$*
- OUI ! Je désire recevoir le ou les livres suivants :
- Répertoire des sentiers de vélo de montagne au Québec : 144 p. - 18,14 \$*
- Invitation aux plaisirs : 144 p. - 18,14 \$*
- Pédaler Montréal : cartes du Grand Montréal ; 6,37 \$*

Nom _____ Prénom _____
 Adresse _____ App. _____ Ville _____
 Province _____ Pays _____ Code postal _____ Téléphone _____
 Mode de paiement (Payable à Vélo Québec) No Oui
 Chèque Mandat postal H I
 No de carte _____ Date d'expiration _____ Signature _____ No de carte _____
 Transport & manutention 3,47\$
TOTAL _____
 Retournez sous pli à : **VÉLO QUÉBEC**
 3575, boul. Saint-Laurent, bureau 310, Montréal (Québec) H2X 2T7



Taxes incluses

LE CAKE

4824 ST-LAURENT, MTL (OUVERT TOUS LES JOURS) TÉL.: 843-7561

DES MAGAZINES QUI VOUS AMÈNENT AILLEURS !

Chaque numéro vous propose des solutions simples et efficaces pour profiter du vélo et pour vous offrir du bon temps.

Trucs de dépanage, d'entraînement et de mécanique ; fiches cartographiques des meilleurs itinéraires cyclables au Québec ; voyages, alimentation, nouveautés, actualités, compétition, etc. ... Enfin ! Le vélo réinventé.

Manger «bio légalisé» !

Une foule de bonnes raisons nous incitent à manger «bio». Actuellement, plusieurs organismes certificateurs garantissent au consommateur que les aliments «bio» certifiés le sont vraiment. Mais il n'en reste pas moins que n'importe qui peut apposer le qualificatif «bio» – sans label de certification – sur ses produits même s'ils ne le sont pas, et cela en toute impunité. Les importations demeurent également exemptes de tout contrôle. Au bout du compte, pour le commun des mortels, il n'est pas facile de s'y retrouver. Que fait le législateur pour remettre de l'ordre dans tout ça ? Et qui assume un véritable leadership sur ces questions : Québec ou Ottawa ?



PHOTO : BERNARD JEAY

LE LABEL «QUÉBEC VRAI»

Jusqu'au milieu des années 80, les agronomes du ministère de l'Agriculture du Québec (MAPAQ) se moquaient ouvertement des producteurs «bio», et quiconque prenait le parti de ces derniers passait pour un granola attardé. On refusait de les considérer comme un interlocuteur sérieux tant qu'ils ne se seraient pas regroupés.

À force de démarches surtout faites par le Mouvement pour l'agriculture biologique (le MAB, maintenant disparu), le MAPAQ publiait, en octobre 1988, un premier document de consultation, le *Projet de développement en agriculture biologique au Québec*, traitant de recherche, assistance, commercialisation, et encadrement de la certification. Un répondant agronome «bio» était nommé pour chacune des douze régions agricoles du Québec.

En août 1989, en pleine campagne électorale, le ministre Michel Pagé se prononçait enfin : trois millions de dollars en trois ans seraient accordés pour le développement de l'agriculture biologique. On instaure un système unique de certification, puis l'accent serait mis sur la mise en marché et la commercialisation. Un secrétariat permanent serait mis en place à l'Union des producteurs agricoles (UPA), la formation se ferait à La Pocatière, et des fonds iraient à la recherche et à des projets de démonstration à la ferme. «La révolution biologique est inéluctable !» lançait le ministre, tout en précisant prudemment qu'on mesurerait dans 20 ou 30 ans l'impact de ce tournant historique.

L'Organisme pour le contrôle de l'intégrité des produits biologiques (OCIPB), un organisme sans but lucratif, a été fondé en 1990 par le MAPAQ, pour administrer et promouvoir le nouveau label «Québec Vrai». Le label appartient au MAPAQ, qui garde un veto sur les activités de l'OCIPB, par l'intermédiaire de son Comité de certification des appellations des produits alimentaires (CCAPA). Ce veto a été abondamment utilisé lors de l'élaboration du cahier des charges auquel doivent se conformer les producteurs membres de l'OCIPB, en un processus fécond et productif, selon Frédéric Paré, directeur général de l'OCIPB.

L'OCIPB comptait 111 producteurs certifiés en 1991, et 10 en transition. Sa certification coûte 270 \$, et l'inspection est faite par ses employés. L'OCIPB a même fait quelques inspections en magasin, suite à des plaintes reçues à ses bureaux.

L'OCIPB réserve un siège de son conseil à un représentant des agronomes, des diététiciens, des consommateurs, des distributeurs, des transformateurs, du MAB (désuet), de l'*Organic Crop Improvement Association* (OCIA, principal autre orga-

nisme certificateur au Québec, qui laisse ce siège inoccupé, et trois sièges pour l'Union des producteurs agricoles (UPA). L'OCIPB s'est vu octroyer en 1990 un rutilant 300 000 \$ de démarrage pour trois ans, montant qu'elle se voyait ensuite couper de moitié suite aux compressions budgétaires de 1991. Les deniers seront écoulés en mars 1993, et à l'OCIPB, on ne cache pas son inquiétude quant à l'avenir des services offerts. Le coût de certification pourrait grimper radicalement pour les producteurs...

Le label «Québec Vrai» présente un grave problème : ce label ne sert pas seulement à certifier les produits biologiques. Il certifie aussi le veau vraiment de grain, les crevettes vraiment de Matane, les fraises vraiment de l'Île d'Orléans, etc. Actuellement, dans la perception du consommateur, ce label signifierait tout qu'il s'agit d'un produit du Québec... Cette confusion s'ajoute aux labels de toutes sortes qui se sont mis à pulluler : le label Croque-Santé de Steinberg-Sélex, le label des produits «bons pour l'environnement»... Alors quand un consommateur arrive devant un étalage de fraises offrant des fraises du Québec, des fraises de l'Île d'Orléans «Québec Vrai» et des fraises biologiques «Québec Vrai», qui, soit dit en passant, pourraient provenir de l'Ontario, il y a de quoi en perdre son latin...

L'OCIPB a fait quelques percées dans les médias pour promouvoir le label «Québec Vrai». Quand à la promotion du produit, la formation des distributeurs et commerçants, et l'édu-

cation du consommateur, l'OCIPB ne s'en occupe pas, n'en a pas les ressources et continue de se demander : qui doit le faire ? Même pessimisme à l'OCIPB au sujet de la protection légale du qualificatif «bio» par le MAPAQ et des subventions à la conversion.

«CANADA BIOLOGIQUE», POURQUOI PAS ?

Dans les officines d'Agriculture Canada, à Ottawa, règne une fièvre de travail qui fait plaisir à voir. En effet, dans le contexte de la loi sur le libre-échange, et dans le contexte des échanges commerciaux avec la Communauté économique européenne (CEE), le Canada n'a d'autre choix que de se pencher sur la question de l'agriculture biologique.

Aux États-Unis, l'*Organic Foods Production Act of 1990* établit qu'à partir d'octobre 1993, il sera illégal de vendre ou d'identifier un produit agricole comme «bio», s'il n'est pas conforme à sa définition légale. D'où la nécessité d'une homologation des produits canadiens pour la poursuite des importations. À la CEE, le règlement No 2092/91 du 24 juin 1991 établit que les produits «bio» d'importation ne pourront être commercialisés comme tels, que s'ils originent de pays tiers ayant réglementé les normes de production ; l'échéance a été fixée au 24 juin 1992.

Le Département de salubrité des aliments s'emploie donc d'urgence à normaliser l'utilisation du qualificatif «bio». On ne créera pas nécessairement un label «Canada Biologique», mais les labels de certification

existants devront s'accompagner d'un sceau d'approbation canadien. De plus, on homologue non seulement les labels, mais aussi les termes; enfin ! L'usage du qualificatif «bio» et de 27 mots connexes deviendra illégal hors encadrement canadien. En juin, Agriculture Canada a réussi à fournir une structure d'homologation acceptable ainsi que ses listes de labels, mais il faudra encore au moins un an avant que l'approbation canadienne n'apparaisse sur les étalages. Cette loi prendra effet pour les exportations et importations, pour les échanges entre provinces et même au niveau local, pour peu que les consommateurs en soient

informés et assument une vigilance. La partie est donc sur le point d'être gagnée.

PERSPECTIVES

Le monde de l'agriculture biologique semble près d'avoir fait un grand pas en ce qui concerne son encadrement légal et commercial.

Mais sa survie, dans le contexte commercial mondialisé que ménagent le libre-échange et les négociations du GATT, est précaire. Opportunités nouvelles d'une part, mais pressions à la baisse d'autre part dues à l'intensification de la productivité à tout crin.

L'agriculture biologique demeure également tributaire de la capacité qu'on aura de revaloriser le travail à la ferme. En effet, ses méthodes exigent un supplément de main-d'œuvre au champ. Parviendra-t-on à donner à ces travaux le prestige et l'attraction des vendanges en France ? On peut difficilement imaginer une expansion rapide de l'agriculture écologiquement saine, sans avoir résolu cet épineux aspect du problème.

Selon Rod McRae, chercheur au collège McDonald, le Danemark a pour objectif de convertir 10 % de sa surface agricole au «bio» en 10 ans; et les producteurs danois sont subventionnés pour effectuer la conversion. L'agriculture biologique est probablement la seule qui soit, à proprement parler, réaliste à long terme. C'est une voie qui a de l'avenir, pour peu qu'une volonté politique se mette de la partie.

Note:

Nous remercions, pour les informations précieuses qu'ils nous ont fournies, les interlocuteurs suivants : Daniel Reid, directeur du MAB-Métro; Louis Cailloux, coordonnateur régional de l'OCIA; Serge Turcotte, président de la FAB; Aline Savary, secrétaire de la FAB; Richard Behm, chargé du projet COUP à la FAB; Pierre Gaudet, vice-président de l'UPA; Claude Williams, directeur du groupe ABC; Frédéric Paré, directeur général de l'OCIPB; Lynn Forbes, agente de projet, Agriculture Canada.

CHANGEMENT IMPORTANT

À LA LIBRAIRIE BOULE DE NEIGE

D.-Jacques Viau, co-directeur et co-propriétaire depuis 1979, a mis fin à sa participation dans cette entreprise pour fonder une nouvelle librairie :

BIOSFAIRE

LIBRAIRIE

plus particulièrement spécialisée en ressources alternatives :

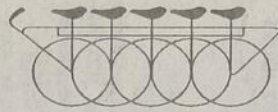
SANTÉ
NUTRITION
ÉCOLOGIE
JARDINAGE
AGRICULTURE
PSYCHO-CORPOREL
PNL
SCIENCES
TECHNOLOGIES APPROPRIÉES
ÉDUCATION
SOCIÉTÉ
ANTHROPOLOGIE
SPIRITUALITÉS

Service postal
Demandes spéciales
Diffusion
Livres français, anglais,
neufs, usagés
OUVERT 7 JOURS

Toujours à la même adresse :

312 Est, rue Ontario
Montréal H2X 1H6
Métro Berri-UGAM
(514) 985-2467
BIOS
Fax : (514) 843-8288

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



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

- 10 \$ sans emploi et étudiants-es
- 20 \$ cotisation de base
- 30 \$ soutien
- *** Faites votre chèque au nom de «La société d'éducation pour le cyclisme à Montréal»
- Je désire obtenir un reçu pour fins d'impôt. (30 \$ ou plus)

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

**LE VÉLO, C'EST PLUS QU'UN SPORT
C'EST UN TRANSPORT !**

KRYPTONITE K-4



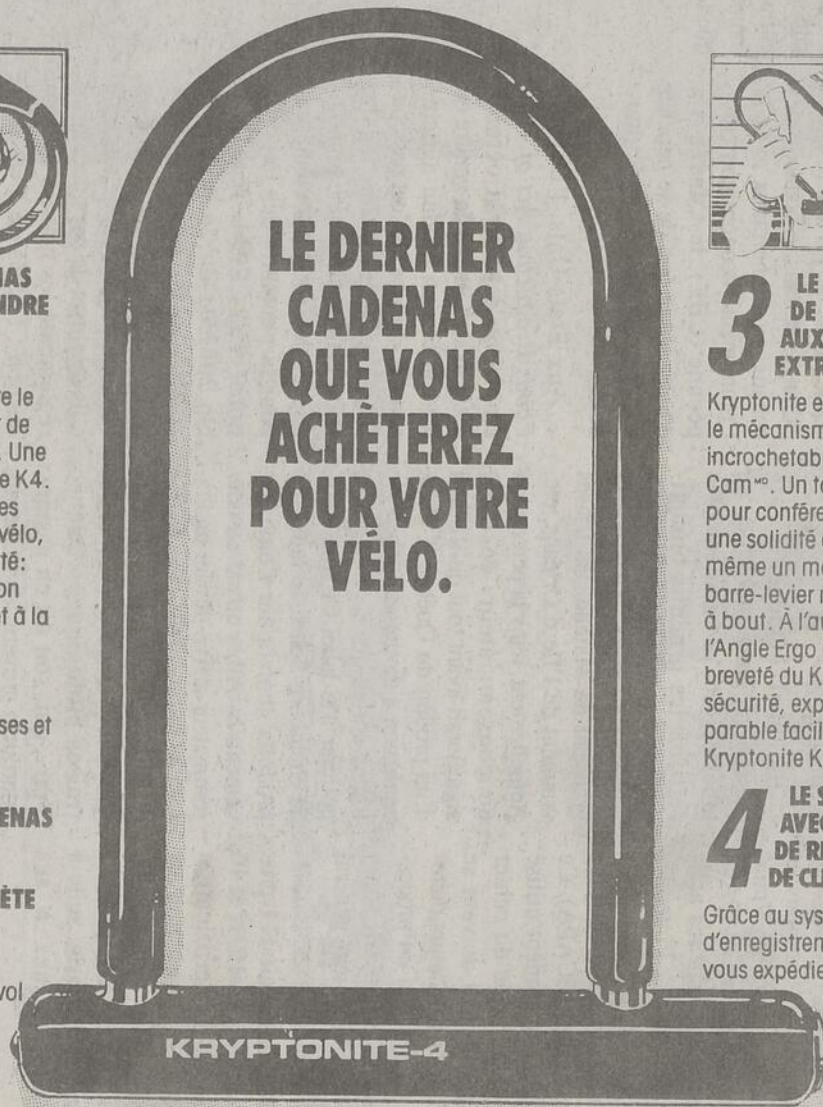
1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

Le mécanisme de serrure le plus solide et le plus sûr de tous les cadenas à vélo. Une exclusivité du Kryptonite K4. Contrairement aux autres cylindres de cadenas à vélo, l'ACE® II de haute sécurité:

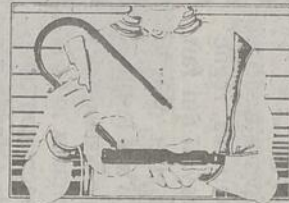
- résiste à une exposition prolongée à la pluie et à la saleté;
- est pratiquement incrochetable;
- se moque des perceuses et des scies sauteuses;
- ne peut pas coincer

2 LE SEUL CADENAS DOTÉ D'UNE GARANTIE AUSSI COMPLÈTE

Le K4 offre la garantie monétaire la plus avantageuse en cas de vol attribuable à un défaut du cadenas. Vous bénéficiez en outre d'une garantie à vie complémentaire contre tout défaut mécanique.



LE DERNIER CADENAS QUE VOUS ACHÈTEREZ POUR VOTRE VÉLO.



3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

Kryptonite est le seul à offrir le mécanisme de fermeture incrochetable Overhead Cam™. Un tour de clé suffit pour conférer au cadenas une solidité absolue; pas même un marteau ou une barre-levier ne peut en venir à bout. À l'autre extrémité, l'Angle Ergo Dynamic™ breveté du K4, autre gage de sécurité, explique l'incomparable facilité d'emploi du Kryptonite K4.

4 LE SEUL CADENAS AVEC UN SYSTÈME DE REMPLACEMENT DE CLÉ ULTRA-RAPIDE

Grâce au système Kryptonite d'enregistrement des clés, on vous expédiera une clé de remplacement ACE® dans les 24 heures.



Les cadenas Kryptonite sont distribués exclusivement au Canada par OutdoorGear, Montréal.

Le Monde à Bicyclette

VOL XVII, N° 4 • HIVER 1992-93 • GRATUIT / FREE

Cyclo-rallye : tout le monde y gagne, p.7

La forêt sauvage de l'Île des Sœurs, p.13

Cycling on or off the street, p.3

