

ON VEUT DES PISTES ?

Les pistes cyclables réussissent le tour de force d'être sujet de controverse jusque chez les cyclistes mêmes. Le débat entre les promoteurs des pistes et les fervents du partage de la chaussée fait rage un peu partout dans le monde, dans les revues, les magazines et jusque sur le Net.

François Vermette

La guerre idéologique fait rage et les cyclistes se retrouvent séparés en deux camps: les cyclistes d'expérience qui préféreraient partager la route et prendre leur place dans le trafic, et les débutants qui rechercheraient la sécurité des pistes. Cette séparation elle-même fait partie du débat puisqu'elle est arbitraire et complètement fautive. La seule séparation qui existe est entre les pro-pistes et les anti-pistes, puisque les seuls à participer au débat sont les cyclistes d'expérience.

POURQUOI UN DÉBAT ?

Le constat est parfois difficile à faire pour le cycliste militant qui a crié dans de nombreuses manifestations «on veut des pistes» pour constater, quand il en a obtenu, qu'il préfère la rue d'à côté. La piste cyclable n'est pas la panacée à la difficulté de faire du vélo en ville. En séparant le vélo des autres utilisateurs de la rue, on a finalement réduit son espace vital à la portion congrue. La piste croise et recroise des rues et, à chaque intersection, le vélo revient dans ce qui est devenu le domaine exclusif de l'automobile. La piste cyclable devient un moyen de faire disparaître le vélo de la rue. La sécurité qui devrait être accrue par la création de pistes l'est-elle vraiment? Les portières de voitures s'ouvrent tout aussi bien sur la piste que sur la rue, les piétons ont tendance à voir cet espace ouvert comme une extension du trottoir et, comme le vélo est silencieux, s'y lancent sans entendre venir l'accident. Les automobilistes tournent à droite sans s'attendre à être doublés de ce côté par des cyclistes sortis de nulle part. Quelqu'un qui voudrait me convaincre qu'une piste comme celle de la rue St-Zotique est plus sécuritaire qu'un trajet dans la rue, devrait se lever tôt!

L'ORIGINE DE LA PISTE CYCLABLE

Il est clair que le concept de piste cyclable n'a pas été inventé à Montréal. Dans un article paru dans le magazine allemand *Radfahren* de

janvier 1994, Volker Briese, professeur à la Haute école de Patenborn rendait compte de ses recherches sur la fonction idéologique des pistes pendant la naissance de la société de l'automobile en Allemagne entre 1897 et 1940. Suivre les débuts des pistes cyclables, c'est refaire le débat.

La première piste cyclable d'Allemagne est mise en place à Bremen, en 1897. Elle était au centre de la rue, d'une largeur de 2,5m, et était constituée de scories de charbon. Comme les vélos étaient les véhicules les plus rapides, c'était un peu la voie rapide de l'époque. Cette piste, comme d'autres mises en place dans les années qui suivent, sont une revendication cycliste car, déjà, à partir du début du siècle, des groupes cyclistes demandent des pistes. La revendication pour des pistes n'est pas basée sur des critères de sécurité: les cyclistes veulent un meilleur revêtement de la chaussée, les pavés, les pierres, la terre rendant les rues et les routes souvent quasiment impraticables pour les adeptes du vélo.

Les premières pistes de villes comme Hambourg, Bremen et Lünebourg, étaient faites à même les rues; elles n'étaient pas séparées de la chaussée, mais en son centre ou sur le côté: rien ne les séparait du reste de la rue. Ce n'était, en fait, que des bandes où le revêtement était plus confortable pour les vélos.

Jusqu'à la fin de la première guerre mondiale, les revendications cyclistes vont toutes dans le sens d'un meilleur revêtement. Des pistes sont construites un peu partout, souvent financées par les cyclistes eux-mêmes, par l'entremise d'une immatriculation. Mais avec les années 20, l'automobile prend de l'importance, et l'idéologie des pistes va se transformer.

En 1927, une association de recherche pour la construction de routes pour l'automobile préconisait la construction des pistes cyclables entre le trottoir et la chaussée, seulement quand ce n'était pas possible d'avoir une piste séparée. Tout cela, parce que la cohabitation cyclistes/autos serait trop dangereuse. En fait, il s'agit de laisser plus de place à l'automobile.

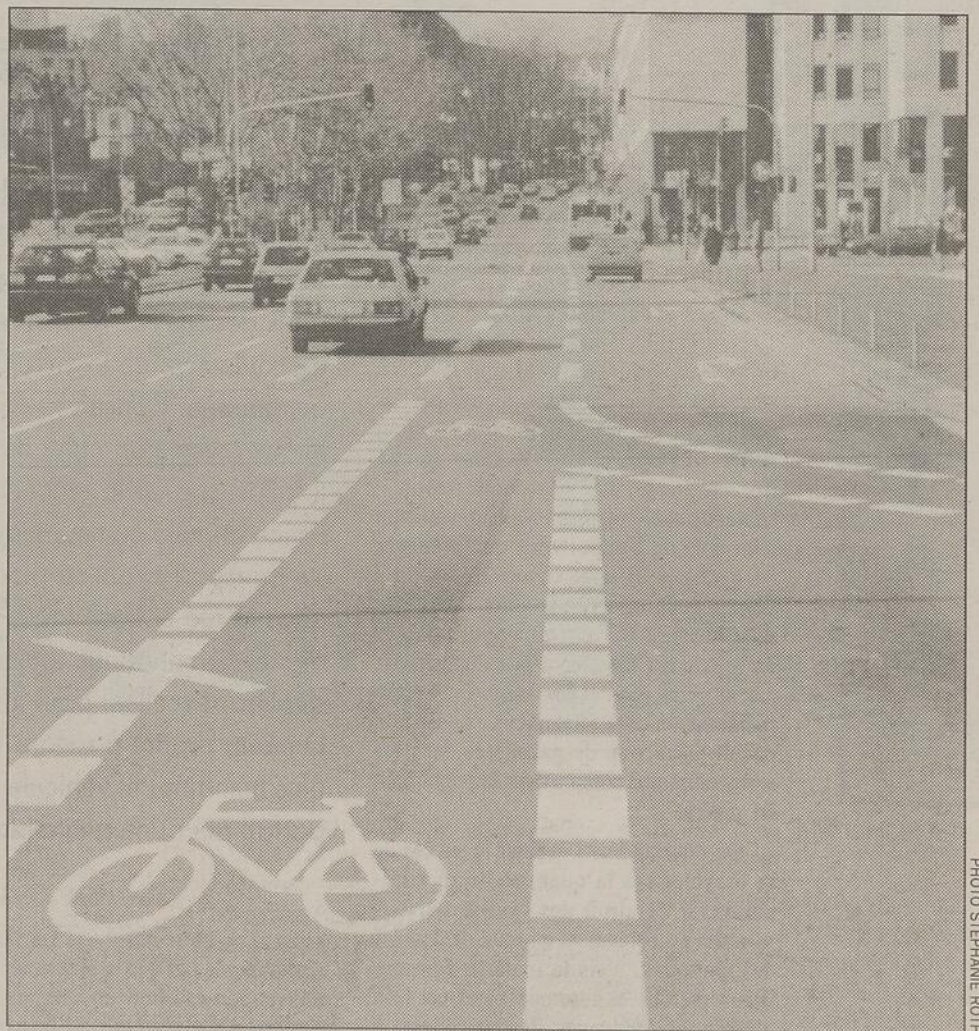


PHOTO STÉPHANIE ROTH

L'aménagement cyclable se justifie réellement dans une artère, du fait qu'il s'agit d'un espace voué à la circulation automobile et utilisé intensivement à cette fin. La photo montre un aménagement intelligent sur une artère de Wiesbaden en Allemagne: les cyclistes ont un espace dédié qui les intègre dans la circulation, leur permettant de franchir les intersections sans risquer de collision avec les véhicules faisant un virage à droite et les mettant en meilleur position pour virer à gauche. Très inspirant.

Les pistes deviennent un facteur de sécurité, mais ce ne sont pas les cyclistes qui le disent. D'année en année, la circulation automobile augmente, et celle des piétons et des cyclistes devient plus difficile. La solution mise de l'avant est, de plus en plus, la piste cyclable séparée de la chaussée, pour laisser la place libre aux voitures.

En 1928, un article de journal demandait: «Quand les cyclistes sortiront-ils de la route?». Version allemande et polie du classique «Ote-toi donc du chemin!». Dans cet article, pour la première fois, on discute de sortir les cyclistes de la route pour leur propre sécurité, parce que l'augmentation des autos crée des conditions qui les mettent en danger. Pourtant, à cette époque, il y avait 12 millions de cyclistes contre pas même un million d'automobilistes. C'est aussi en 1928 que le code de la route rend obligatoire l'utilisation par les cyclistes des pistes cyclables, quand elles existent.

La notion de sécurité prime maintenant, et ce sont les automobilistes qui la mettent de l'avant. Les cyclistes sont devenus un obstacle dans la rue. L'argument de la qualité de la chaussée disparaît.

Ce sont les Nazis, à partir de 1933, qui subordonnent la circulation cycliste à la circulation automobile, entre autres en subventionnant cette industrie; la Volkswagen – la voiture du peuple – doit remplacer le vélo comme mode de transport individuel.

À partir de 1934, la réglementation obligeant les cyclistes à quitter la rue pour la piste commence à être utilisée pour les repousser des routes et des rues. Cela devient une infraction de ne pas les employer quand elles existent. Mais, dans les faits, ce n'est pas très respecté ni mis en vigueur jusqu'en 1937, où il y a un premier jugement de cour. Le juge n'a pas retenu la défense du cycliste qui disait avoir utilisé la route parce qu'il ne se sentait pas en sécurité sur la piste. Le juge va jusqu'à dire que si le cycliste ne se sent pas en sécurité, il n'a qu'à ne pas utiliser cette rue et prendre un autre itinéraire. L'automobile a maintenant toute la place.

ET À MONTRÉAL ?

Ici aussi, au début du siècle, la bicyclette était très importante et a laissé sa place à l'automobile. La petite histoire de cette guerre perdue reste encore à faire.

Depuis 20 ans maintenant, le Monde à Bicyclette revendique des pistes cyclables. Dans un document appelé *Principes de base du Monde à Bicyclette*, adopté au congrès de 1977 on peut lire comme première revendication: un réseau de pistes cyclables nord-sud, est-ouest, à même les rues existantes à travers la ville. La piste cyclable était un instrument de réappropriation de la ville par les cyclistes.

Les plus belles pistes, les plus fréquentées que nous ayons à Montréal, ne correspondent pas à cette revendication. La piste du canal Lachine, du boulevard Gouin, de la Voie maritime sont des pistes de loisir, des parcs linéaires. Elles permettent de développer le cyclisme en offrant un environnement sécuritaire pour les enfants et les cyclistes débutants, elles offrent une sortie un peu hors de la ville ou dans des endroits calmes.

L'axe nord-sud, les pistes de la rue Rachel et de la rue St-Zotique répondent-ils à ces critères? Sont-ils vraiment des instruments de développement du cyclisme? Sont-ils nécessaires à la sécurité des cyclistes? Sur certains tronçons, particulièrement près du centre-ville où les rues sont achalandées, la piste peut se concevoir comme un équipement sécuritaire. Est-ce le cas sur une rue résidentielle où la circulation est réduite? De plus, le problème des intersections demeure entier.

POUR UNE VILLE CYCLABLE

Il nous faut revoir notre conception du cyclisme urbain autrement que par la piste cyclable dont l'idéal serait la piste du canal Lachine. Les cyclistes doivent revendiquer une place à part entière dans la ville. Dans les rues qui ne sont pas des artères importantes de circulation, des approches comme celle de l'apaisement de la circulation me semblent bien plus appropriées pour faire avancer la cause d'une ville cyclable, qu'une piste masquant d'autres dangers. Ce n'est pas en laissant toute la rue aux automobilistes et en nous reléguant nous-mêmes dans un coin que nous ferons changer les attitudes, que nous pourrons un jour nous balader à l'aise partout dans Montréal. Il nous faut participer à une remise en question du tout automobile dans la rue, il nous faut revoir l'aménagement de nos villes pour que le piéton soit roi, la bicyclette reine, et le transport en commun omniprésent. ♦

Courtoisie cycliste

Faites de l'air!

LAVOIE 85

Un message du Monde à Bicyclette 844-2713

VINGT ANS D'ÉVOLUTION: DES PISTES CYCLABLES AU PARTAGE DE LA RUE

AUX ZONES DE 30 KM/H, CITOYENS!

Aujourd'hui, les étrangers visitant Montréal sont surpris d'y constater à quel point est grande la popularité du vélo. Certainement aidé par les crises économique-pétrolières (1973, 1979, 1982) et la montée des préoccupations écologiques et pour une meilleur santé, le message du M&B, appuyé par des actions originales, fut manifestement pertinent. Pistes cyclables, accès au métro, aux trains, à la Rive-Sud, multiplication du stationnement cycliste, voilà qui témoigne de l'importance que prennent les cyclistes. Il reste encore beaucoup à faire pour favoriser et faciliter l'usage du vélo, mais le fait est qu'aujourd'hui, la bicyclette est largement prise au sérieux par la population et les autorités. Largement, pas encore totalement, car il reste encore beaucoup de passésistes dans les administrations comme dans la population en général.

On pourrait aussi évaluer le succès de la bicyclette à la quantité de récriminations à l'endroit des cyclistes. Nous sommes probablement en train de devenir des exutoires, mais le malaise de nombreux piétons et automobilistes est loin d'être sans fondement. Il nous pousse à faire évoluer notre pensée et notre approche, maintenant que nous faisons partie du décor pour y rester.

La critique de ce fléau socio-écologique qu'est l'automobile en tant que base du système de transport, a toujours motivé l'action du M&B. Défendant le vélo, nous avons toujours eu tendance à opposer automobile et vélo, ce qui au fond n'a pas beaucoup de sens. Le vélo ne peut pas remplacer l'auto. Nombre de déplacements qui peuvent se faire à vélo se font inutilement en auto et c'est cette évolution dans le choix du mode de transport que nous devons encourager. Le Monde à Bicyclette a toujours favorisé l'ensemble des alternatives à l'automobile, soutenant par exemple, le développement des voies

Quand le Monde à Bicyclette est né en 1975, les cyclistes devaient prendre leur place dans des rues devenues tuyaux d'écoulement de la circulation automobile. Considéré au mieux comme un objet de loisir, il fallait gagner la reconnaissance du vélo comme moyen de transport ayant sa place dans la rue et dans la vie quotidienne, étant donné toutes ses qualités: excellent pour le corps humain, propre à rendre la ville plus humaine, et véhicule parfait pour une petite planète.

réservées pour autobus. Le M&B doit réaffirmer le fait que la bicyclette doit être envisagée comme un élément à part entière d'un système de transport qui favorisera la mobilité des personnes et des biens à moindre coût écologique et social. Dans un tel système, il est évident que l'automobile n'aurait qu'un rôle d'appoint; alors, on ne parlerait probablement plus de l'auto comme d'une catastrophe socio-écologique, même si elle carburait toujours au pétrole.

Si cette approche permet de se faire une idée plus constructive de l'automobile et plus juste de la réalité du transport, dans la rue, le conflit cycliste/ automobiliste n'est pas réglé pour autant. L'approche initiale du M&B a été de chercher à isoler les cyclistes de la circulation automobile. Nous avons réclamé des pistes cyclables à des fins utilitaires et nous avons eu une partie de ce que nous réclamions (axe



nord-sud, rue Rachel). Mais d'après l'expérience d'ici et d'ailleurs, il faut remettre en question cette approche de la «ségrégation». Selon certaines sources, elle est plus dangereuse pour les cyclistes. Les automobilistes seraient moins tolérants vis-à-vis des cyclistes, étant moins habitués de les côtoyer et considérant que leur place est sur leur terrain à eux, non pas la rue mais la piste cyclable. On sait, de plus, les problèmes que posent les intersections piste/rue. D'autre part, une piste cyclable est trop souvent faite aux dépens de l'espace des piétons. Dans la zone des parcs ou sur les rues résidentielles que les pistes traversent, la piste cyclable reste une zone où piétons, adultes et enfants, doivent rester sur leurs gardes, un espace mort inutilisable, dédié au vélo, comme la rue l'est à la circulation automobile. Toutefois, disons que la piste cyclable peut se justifier sur une artère, espace voué à la circulation automobile.

Les pistes ne favorisent pas la réduction du conflit vélo/auto, et peuvent accentuer celui piéton/vélo. En fin de compte, on dirait que la culture de domination que l'auto impose à la rue a été adoptée par les cyclistes qui, en réaction, souhaitent leur espace exclusif.

Aujourd'hui, il faut adopter une approche qui permette de favoriser l'usage du vélo, de réduire les conflits entre divers utilisateurs de la rue, mais aussi, et surtout, rendre la ville beaucoup plus humaine. Voilà un idéal qu'a toujours porté le Monde à Bicyclette, pour lequel il doit prendre, enfin, les bons et grands moyens.

Le temps est venu du partage de la rue. Au moins le tiers de l'espace urbain est abandonné à l'usage de l'automobile, ce qui est un gaspillage honteux. Les rues résidentielles et les rues commerciales de desserte locale, qui forment peut-être 80% du réseau des rues, doivent cesser d'être des tuyaux d'écoulement de la circulation automobile, et redevenir des milieux de vie pour les résidents et piétons, que les automobilistes traversent avec respect. Une ville qui est plus amie du piéton est une ville plus humaine, disait avec raison un ingénieur et architecte allemand, Dietrich Garbrecht.

La première chose à faire pour partager la rue, est de faire en sorte qu'elle soit accueillante pour les piétons et les cyclistes, plus sécuritaire pour tous ses usagers (y compris les automobilistes). La limite de 30km/h serait le pilier de cette mutation. La seconde est la transformation plus ou moins poussée de l'esthétique et du design de la rue, pour qu'elle ressemble plus à un jardin qu'à une piste de décollage, pour qu'elle «parle» aux automobilistes, qu'elle leur fasse sentir qu'il est gênant et inconfortable de rouler vite, pour qu'elle les amène à être attentifs et respectueux des autres qui partagent leur espace. En bref, le partage de la rue

se passe par l'implantation des mesures d'apaisement de la circulation, dont nous parlons dans ces pages depuis un an et demi.

Le partage de la rue suivra la demande des citoyens qui seront conscients des potentialités de leur rue à améliorer leur qualité de vie. Il s'instaurera sous la gouverne des résidents et commerçants, avec la collaboration des autorités municipales. Le 30 km/h ne peut s'implanter sur une rue à la fois, risquant de détourner les problèmes sur les rues voisines. Cette limite ne peut apparaître, ici et là, dans un océan de limite à 50 km/h (la norme actuelle). Ce serait dangereux et il faut que les automobilistes se conditionnent à rouler lentement, partout, en tout temps. Voilà pourquoi c'est de la «zone de 30» dont il faut parler. C'est la zone de 30 que les citoyens doivent réclamer et c'est en fonction de la zone de 30 que les citoyens doivent s'organiser et planifier, dans leur quartier, les aménagements qui leur permettraient d'atteindre leur objectifs d'amélioration de la sécurité dans la rue et du rehaussement esthétique de leur milieu de vie.

Le partage de la rue est un projet collectif. Il devra donner lieu, avant tout, à une vaste campagne de sensibilisation des automobilistes pour concrétiser le but de la limite de 30 km/h, soit le respect des autres usagers de la rue et de la rue comme milieu de vie. Les cyclistes ne manqueront pas d'être ciblés, eux qui beaucoup trop souvent se conduisent comme de véritables automobilistes. Le partage de la rue passe par la collaboration entre usagers de la rue, sur la base du respect d'une hiérarchie des droits: le piéton doit être notre vache sacrée et les cyclistes doivent toujours céder devant lui en cas de conflit de passage. Les automobilistes doivent céder devant tout autre mode de transport.

La zone de 30, c'est ce qui fera vraiment de Montréal un jardin. Aux zones de 30 km/h, citoyens!

...

Voilà une superbe envolée oratoire, mais ceci dit, comment ça se présente sur le terrain concret de la réalité? (La réalité existe, nous la rencontrons souvent). La zone de 30 km/h promise au Comité de la rue Christophe-Colomb n'est toujours pas déclarée. Les résidents-e-s de la rue Parthenais, qui a été l'objet d'une timide expérience, ont retourné les formulaires d'évaluation, et n'ont pas encore reçu de nouvelles.

Actuellement, on ne sait trop ce qui se passe à l'Hôtel de Ville. Dans le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, adopté en 1992, il est bel et bien affirmée la volonté de remplacer la limite de 50 km/h, en rue résidentielle, par celle de 30 km/h. Un certain débat aurait lieu au Comité exécutif de la Ville sur la question, et celle-ci semblerait réduite à une dimension réductionniste de compromis arithmétique. Incroyable: on serait d'accord pour limiter la vitesse à 40 km/h au lieu de 30! Pourquoi pas à 20km/h tant qu'à y être, pour que les automobilistes roulent à 30? Le fait est que le respect des autres usagers de la rue, et de la rue comme milieu de vie, ne se comptabilise pas, il s'apprend. Très difficile à comprendre à notre époque, remercions-en l'économisme intégriste ambiant.

Christian Boulais

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 16 000 exemplaires • Quatre numéros par année

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

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

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

COORDINATION

Anna Fudakowska

COMITÉ DE RÉDACTION

Danielle Béchar, Francis Pouliot, Robert Silverman

TEXTES

Christian Boulais, Serge Côté, Caroline Hamel, Elizabeth Hunter, Saloua Laridhi, Claire Morissette, Robert Silverman et François Vermette

PHOTOGRAPHIES / ILLUSTRATIONS

Danielle Béchar, Alain Lavoie, Association régionale pour le loisir des personnes handicapées de l'île de Montréal

TRADUCTION

Christian Boulais, Francis Pouliot

CORRECTIONS

Danielle Béchar, Francis Pouliot

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

IMPRESSION

Imprimerie Québecor Saint-Jean

PUBLICITÉ

Lili Haury
(514) 844-2713

Dépôt légal:

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

Le Monde à Bicyclette

3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341

Tél.: (514) 844-2713

FAX: (514) 844-6622

E-mail: lemab@web.apc.org

ADRESSE POSTALE

C.P. 1242, succ. La Cité

Montréal (Québec)

H2W 2R3

APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Un spectre hante la ville: le spectre de la remise en question organisée de la domination de l'environnement urbain par la circulation automobile. La Déclaration des Comités de citoyens qui se «rue» pour la qualité de la vie, a été appuyée, l'automne 1994, par trois comités de citoyens: ceux de la rue Christophe-Colomb, de l'avenue du Parc, et de Radisson/Des Groseillers. D'autres comités s'apprêtent à emboîter le pas. Le Monde à Bicyclette s'apprête à l'endosser officiellement, lors de son prochain Congrès, le 30 avril prochain.

Christian Boulais

DÉCLARATION LES COMITÉS DE CITOYENS QUI SE «RUE» POUR LA QUALITÉ DE VIE

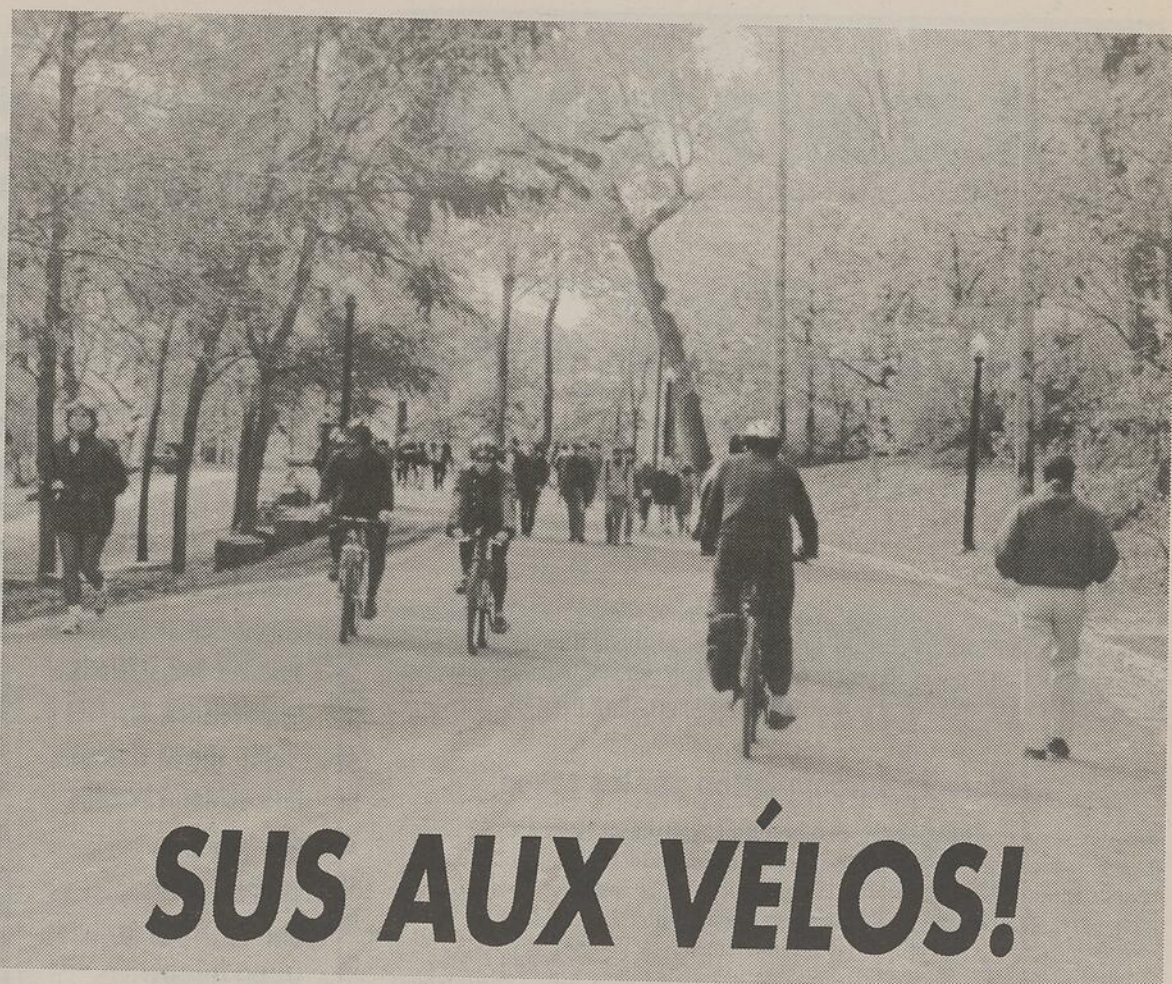
Nous aimons la vie que nous menons à Montréal, nous aimons la vie urbaine. Mais notre qualité de vie se trouve dégradée par les effets d'une circulation automobile déraisonnable, et nous sommes bien décidés à faire en sorte que cela change. Nous sommes persuadés qu'il faut cesser de croire que vivre en ville signifie endurer la circulation automobile, trop massive, trop rapide, trop envahissante. Il est faux de croire que les rues résidentielles doivent nécessairement servir de tuyaux d'écoulement à une circulation de transit.

Le bruit, l'insécurité routière, la pollution atmosphérique, tout l'espace sacrifié à la circulation dans nos milieux de vie sont la conséquence d'un choix, celui d'adapter la ville à la circulation automobile. Le pire dans tout ça est de se frapper à la courte vue des experts, au manque de réflexion des politiciens, lorsqu'il s'agit de renverser la situation: adapter la circulation automobile aux exigences d'une qualité de vie urbaine enviable.

Nos rues résidentielles, nos quartiers ne sont pas des tuyaux d'écoulement ou de percolation de volumes croissants d'automobiles, mais des milieux de vie dans lesquels nous voulons nous sentir chez nous. Pour revitaliser notre ville, cesser l'exode en banlieue et attirer de nouveaux citadins, les autorités doivent comprendre qu'il faut maîtriser fermement la circulation automobile.

Cela signifie prendre les mesures pertinentes, les mesures d'apaisement de la circulation, pour limiter effectivement les vitesses, à 30 km/h dans les zones résidentielles ou zones commerciales de desserte locale. Cela signifie aussi décourager la circulation de transit et admettre qu'il y a des limites à la quantité d'automobiles pouvant circuler en ville. S'impose donc une politique qui incite fortement à l'utilisation des modes de transport plus efficaces sur le plan écologique et social et qui défavorise celle de l'automobile. C'est ainsi que nous pourrions permettre le partage de la rue entre résidents, piétons, cyclistes et automobilistes et retrouver beaucoup plus de cet environnement que d'autres vont chercher en banlieue.

Déjà des groupes de citoyens se sont organisés face aux problèmes causés par la circulation. Nous appelons tous ceux qui partagent notre amour de la ville, à faire de même dans leur milieu pour l'améliorer. Nous comptons nous appuyer mutuellement pour que notre objectif commun se concrétise selon les particularités locales. En face d'une telle volonté des citoyens, les politiciens et experts n'auront alors pas d'autres choix que de faire passer la qualité de la vie des gens avant la vache sacrée qu'est devenue l'automobile.♦



SUS AUX VÉLOS!

par François Vermette

Les cyclistes sont-ils de trop dans le plus grand des parcs montréalais? C'est un peu le sentiment qui semble monter chez bon nombre d'utilisateurs du parc Mont-Royal, qui commencent à être exaspérés par les cyclistes trop agressifs.

Le problème en est d'abord un de vélos de montagne. On a un vélo tout terrain, on a une montagne à portée de la main, les deux sont faits l'un pour l'autre. Ça ne s'appelle pas un vélo de montagne pour rien! Mais le Mont-Royal n'est pas une montagne ordinaire puisqu'elle est au centre d'une agglomération de près de 3 millions d'habitants. Le Mont-Royal est pris d'assaut par les cyclistes à la recherche de sentiers abrupts, d'obstacles et de sensations fortes. Cependant, la montagne est aussi un écosystème fragile parce qu'il est soumis à bien des stress urbains. Les vélos tout terrain qui ont envahi les sentiers depuis quelques années sont, entre autres, responsables d'une accélération de l'érosion. Et l'érosion est une plaie sur le Mont-Royal, elle est devenue la cible première de la Ville de Montréal, à l'intérieur de son objectif de conservation. Les vélos ont ouvert de nouveaux sentiers, envahi les sous-bois, et l'environnement se dégrade rapidement par endroits.

Comme première mesure, la Ville de Montréal a sévi en imposant des amendes sévères aux cyclistes qui empruntent les sentiers. Les amendes sont maintenant de 110 \$! Cette réglementation est très souvent difficile à faire respecter sans avoir un

policier derrière chaque arbre. Cette année, deux policiers en vélo viendront s'ajouter à une cavalerie augmentée à vingt policiers. Ils pourront même donner des contraventions de vitesse!

Le problème s'est déplacé vers les chemins polyvalents, où cyclistes et piétons se partagent l'espace. En tout premier lieu, le chemin Olmsted qui serpente à partir du parc Jeanne-Mance jusqu'au sommet. Après le problème d'érosion, voici le problème de cohabitation. Le chemin est large, la pente est douce, et, du sommet, il devient pour certains une descente de slalom, et les piétons, des obstacles pour louvoyer. Cette bêtise de quelques-uns pourrait coûter cher à tous; l'enjeu est de taille, car l'interdiction complète des vélos sur le Mont-Royal est de plus en plus mise de l'avant comme solution finale. Les cyclistes ont beaucoup à perdre dans cette histoire. Un piéton frappé par un vélo fou descendant le chemin Olmsted, et la cause cycliste recule d'un pas. Il y a des démagogues qui n'attendent que la médiatisation de ce

genre d'incident pour tomber sur la tête des cyclistes.

La solution? Si nous voulons nous faire respecter, il nous faut respecter les autres, c'est simple, non? Dans une hiérarchie des transports, les piétons ont l'absolue priorité. Le côté anarchique et indiscipliné du vélo c'est bien, mais ne devrait pas empêcher le respect des autres usagers.

Pour ce qui est des autres sentiers, la solution passe peut-être par un circuit de vélos tout terrain aménagé et entretenu comme tel. C'est peut-être une façon de contrôler le problème. La répression atteint rapidement ses limites.

La Ville de Montréal fait un bout de chemin et nous promet pour le printemps une signalisation améliorée qui, espère-t-on, dirigera les cyclistes là où il faut.

Si vous descendez le chemin Olmsted en vélo cet été, allez-y mollo, la vitesse est limitée à 20 km/h. Si vous voyez des cyclistes dont la conduite est dangereuse, ne vous gênez pas pour les engueuler.♦

Rachel Réparations de Bicyclettes

PIÈCES, ACCESSOIRES, PARTS, ACCESSOIRES,
RÉPARATIONS REPAIRS

Si vous voulez votre bicyclette en bonne condition pour le printemps, Jimmy est revenu pour vous servir comme avant

8 EST, RUE RACHEL STREET EAST
COIN ST-LAURENT CORNER
MONTRÉAL, Qc TÉL.: 289-1079

Café-Couette



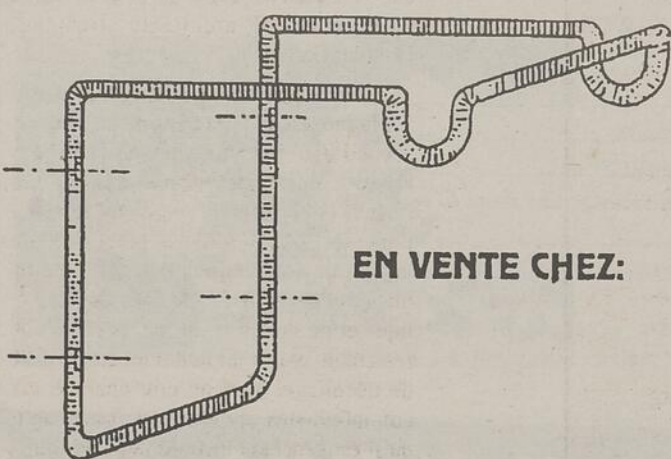
«À l'ombre de l'Orford»

Une vieille maison vous offre une halte de repos et de cordialité

À prix réduit:
Chambrée pour groupes

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

PORTE-VÉLO «ALMAS»



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

Pour REMISAGE de tout vélo (homme et femme): modèle ordinaire à luxueux. Dans garage, remise, escalier, etc... Sur tout mur: bois, gypse, brique, pierre, béton, etc... Intérieur et / ou extérieur.

SUSPEND le vélo au mur à toute hauteur désirée.

PROTÈGE le vélo contre les bris.

SÉCURITAIRE: se cadenas de multiples façons.

D'INSTALLATION aisée: 4 vis.

Unique! ce porte-vélo mural.

EN VENTE CHEZ:

vélo
montréal

5100 ouest, Notre-Dame
Montréal 931-7612

QUILICOT

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

POPPI

673 est, Henri-Bourassa
Montréal 383-8356

L'ATELIER
DU RACK

11760, 4^{ème} Avenue
Montréal 881-7225

COURRIER

Et la santé, ça va?

Bonjour, Je souhaite m'abonner à votre journal et organisme. En passant qu'en est-il de votre survie? Un cri d'alarme était lancé dans votre numéro d'automne et je fus surpris de n'en point trouver d'échos dans votre subséquente et bienvenue édition! Longue vie!

BZW.
(Montréal, 1/11/1994)

N.D.L.R.:

Cher BZW, merci, et la prochaine fois que vous nous écrivez, laissez votre nom et adresse sur la lettre, car certains au M&B semblent atteint d'enveloppophobie, l'enveloppe ayant tendance à prendre le bac vert un peu vite. Appelez-nous svp. On répond à votre question sur notre situation financière en page 10.

Régions la surpopulation par les taxes

Bonjour, deux excellents articles concernant la surpopulation et les instruments économiques m'amènent à la question suivante: au lieu de la lamentable «baby bonus» (prime de natalité) actuelle, pourquoi ne pas instaurer un système de taxes qui rendrait le coût d'un troisième enfant prohibitif?

Thomas DeMarco,
(Salluit, dans l'Ungava, sur la mer Arctique, 22/11/1994)

N.D.L.R.:

Merci, M. De Marco, et salutations aux gens de votre communauté. À mon très humble avis, nous avons la chance en pays industrialisé de compter sur un phénomène d'autorégulation: notre population tend à décroître sans qu'une autorité nous y oblige, au contraire, d'autres régions où il est trop tard On pourrait sûrement se contenter de laisser aller la tendance à la dénatalité et cesser les tentatives, aussi vaines que douteuses, de la renverser. Nous devons admettre les avantages à long terme de cette tendance, qui permet à ceux qui naîtront au cours des décennies, des siècles à venir d'avoir encore plus de chance de jouir des beautés d'un monde dont nous aurons pris soin, notamment en réalisant qu'il y a des limites à la taille de la population que notre planète peut accueillir. Toutefois, le taux de natalité en milieu autochtone, le vôtre actuellement, est élevé et peut-être que les incitatifs à la natalité ont quelque chose à y voir, engendrant des conséquences sociales désastreuses. Vous devriez nous en glisser un petit mot. La réponse à ce problème exige des améliorations de la condition de la femme?

C R

Cours de mécanique vélo session printemps

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

Sous forme de fin de semaine intensive aux coûts de 55 \$, les cours auront lieu les fins de semaine suivantes:

22-23 avril
13-14 mai
10-11 juin

Nombre de places limitées, on doit s'inscrire dès maintenant

Date limite d'inscription 5 jours avant la fin de semaine choisie)

Contactez Yves Du Sablon
au 276-2728

École de mécanique cycliste Denise Belzil

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



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



le RECYCLEUR

VÉLOS neufs et d'occasion



PROCYCLE

PEUGEOT expert



523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal



VENTE • ACHAT • LOCATION
ACCESSOIRES • RÉPARATION

MISE AU POINT:
ÉCONOMIQUE
RÉGULIER

SUPER

À PARTIR DE
\$29⁹⁰

LA SUCCURSALE RACHEL DÉMÉNAGE:
300% PLUS D'ESPACE POUR MIEUX VOUS SERVIR

151 RACHEL EST
(COIN DE BULLION)
☎ 843 6989

907 BÉLANGER EST
(COIN BOYER)
☎ 278-4016

La planète a besoin de cyclistes,

Le Monde à Bicyclette a

ÊTRE MEMBRE DU MONDE À BICYCLETTE, C'EST:

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



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

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

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

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



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

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



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

besoin de vous. Devenez membre

HAVANA, CUBA

CUBAN VELOCUTION ADVANCES

When the amount of oil available to Cuba was drastically reduced, Cuba embraced the bicycle as a transport mode. One million two hundred thousand stripped-down bicycles were ordered from China and distributed at moderate prices to Cuban workers and students living from two to twelve kilometers from work and study places. Without prior experience or tradition, six factories were built which now produce 240,000 bicycles each year.

Each of Havana's three commuter trains are equipped with a special bicycle-accommodating wagon. The bicycle car on the Tulepan Station train accommodates 48 bicycles. An old Romanian cattle car was recycled; a horizontal plank with meat hooks attached; and bicycles were hung from the hooks. On the bicycle car, one of the two train employees collected money for the supplement required for a bicycle while the other helped people hang them up.

Havana has guarded bicycle parking everywhere. A new feature, however, was that some bicycle parkings were open 24 hours a day permitting residents in highrises to avoid the unpleasant chore of carrying bicycles up long and dark staircases every day. Also, a new job has been created with the bicycle's entry into Cuban life: *bicycle security guard*.

Observations made while visiting Cuba in January of this year, **RS**

COPENHAGUE, DANEMARK

VÉLO COLLECTIF AU DANEMARK

Les Danois pourront bientôt se promener à Copenhague avec des bicyclettes distribuées par des robots gobe-sous et leur argent leur sera rendu à la fin. Copenhague espère avoir près de 5000 Bycykels, expression danoise pour *vélos de ville*, sur la route, en 1996. Les bicyclettes de la ville, gratuites pour les promeneurs, seront financées, en partie, par de la publicité sur le cadre des Bycykels.

Les autorités font la promotion des Bycykels dans le but de réduire la pollution et le vol, fréquent dans une ville où près de 30 pour cent des résidents font du vélo pour se rendre au travail durant les mois chauds. Les résidents, avec le dépôt d'une pièce de 20 couronnes, soit environ 3,30 \$, pourront pédaler aussi longtemps qu'ils le voudront. Au moment où ils rendront leur vélo, ils seront remboursés.

Dans le but de s'assurer que les cyclistes rendent leur emprunt, les Bycykels, aisément reconnaissables, auront seulement une vitesse, et des pièces conçues pour s'agencer uniquement à leur cadre aux formes lourdes. Ce projet est cautionné par des parrains privés, et appuyé par le Ministère de l'environnement danois.

San Jose Mercury News, le 3 décembre 1994

FRANCE

HOW TO CIVILIZE THE CAR

French law requires all motor vehicle to be insured. For car insurance, there is a legal system called "bonus/malus" for computing insurance premium. The bonus/malus is a coefficient applied to the base insurance premium which gives the actual premium paid by the consumer. It is revised each year:

- no accident : the coef goes down by 5 %
- each accident with shared tort: the coef goes up 12.5 %
- each accident with full tort: the coef goes up 25 %
- Insurance companies are required to use this system.

Whenever there is a collision between a car and a pedestrian or a cyclist, the car driver gets automatically "share torts," whatever the collision circumstances. Obviously, he/she can also get "full tort" if he/she was at fault.

This last law has been a welcome (and very effective) safety measure.

In general, drivers here are slightly more considerate (but there are lot of exceptions) to cyclists than in the US or Canada (from my limited experience). Several hypotheses can account for that: I guess nearly every French person has a bicycle in his/her home and uses it a few (during holidays mostly) times each year.

The density of cyclists is greater, so drivers are used to them. Cyclists' education exists and it is possible that drivers have a better understanding of cyclist behaviour and needs.

But the most important fact is: the legal age to drive is 18! This means that during their teens, nearly everybody has had to use a 2-wheeled vehicle for transportation (often a moped). This has two consequences: 2-wheelers are considered as legitimate vehicles - your own children will use 2-wheelers.

Internet, Jean-Pierre Jacquot (Nancy, France), December 1, 1994

ATHÈNES, GRÈCE

ATHÈNES ÉTOUFFE:

EXPULSION DES AUTOS DU CENTRE-VILLE

La capitale de la Grèce est aussi une des capitales mondiales du smog «photochimique» (du type Los Angeles, formé principalement d'ozone), causant des problèmes de santé et de mortalité prématurée dans la population. Recette du smog: des polluants, émis principalement par l'utilisation massive de l'automobile, et un contexte météorologique que favorise la situation géographique et climatique de cette ville - stagnation de la masse d'air, chaleur, soleil. Transport et aménagement y ont été développés de façon anarchique; manquant d'espaces verts, Athènes aura été prévenue par l'Organisation Mondiale de la Santé, dans les années 1970. Après l'échec de mesures visant à contrôler la circulation automobile dans les années 1980, on apprend récemment qu'Athènes prend de grands moyens et tente une expérience: d'avril à juin, le centre-ville sera piétonnier. Seuls le transport en commun et les automobilistes résidents seront autorisés à y circuler.

C.B. et, en partie, *The Gazette*, 9 mars 1995.

TORONTO, CANADA

LES FLICS APPRENNENT À PÉDALER

Le Comité sur le cyclisme de la ville de Toronto a créé un sous-comité d'éducation qui offre le cours CAN-BIKE aux cyclistes. En 1994, plus de 600 cyclistes se sont inscrits à ce cours. Ainsi, 130 officiers de la police de Toronto ont réussi ce cours. Par ailleurs, plus de 2 millions de dollars, provenant du fonds d'infrastructures fédéral-provincial-municipal, seront dépensés pour améliorer de grandes sections de la piste Martin Goodman.

Cyclometer, février-mars 1995

SAUDI ARABIA

BIKE BAN IN SAUDI ARABIA

The March issue of *Bicycling!* has an item on page 27 claiming that the government of Saudia Arabia has banned the use of bicycles in all public places. Any bicycles in use are immediately confiscated by the police "... because they are used for evil purposes ..." according to a quote from some local official. Of course all forms of enjoyment are anathema to religious zealots, whatever their nationality. This rule is quite a change from when I was in Saudia Arabia in 1984 and 1985. Many Europeans (Brits, Swedes and others) rode bikes to and from work each day. Third world workers mostly rode Blue Bird School buses. I was lucky, and first rode in a bus, and later had a car to drive. One Brit was killed while riding his bike from work one evening. I was probably the only person I knew of who rode a bike for recreation. I sure am glad to be back in Wild, Wonderful, West Virginia where I am free to ride up all the hills I can find.

Internet, George Farnsworth, (Virginia, USA) February 28, 1995.



ACTION VELO PLUS

VENTE
SERVICE
RÉPARATION

Le spécialiste en cyclotourisme

**LA PORTE
À BICYCLETTE**

Simon Roy Prop.

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

Tél.: 849-7954

Assemblée générale annuelle du M&B

Dimanche le 30 avril 1995 de 12h à 17:30h
au Centre Strathearn, 3680, rue Jeanne-Mance
(autobus 80 vers le nord de la Place-des-Arts;
stationnement-vélo à droite de la bâtisse)

**Venez définir les priorités d'action des
cyclistes pour l'année 1995**

VENEZ MARCHER AVEC NOUS!

VOYAGES

Grand Canyon, Corse, Autriche,
Rocheuses, Californie, Gaspésie,
Chili, Iles de Mingan, Parc Acadia

RANDONNÉES EN MONTAGNE D'une journée et de week-end:

Charlevoix, New Hampshire
Vermont, Boston, Adirondacks

MARCHES TOURISTIQUES D'une journée et de week-end

Beauce, Lac Saint-Jean, Estrie,
Kingston, Abitibi-Témiscamingue

Demandez
notre programme
514-278-3577

RANDONNÉES PLEIN AIR DU QUÉBEC

LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS

Venez faire votre tour

52 KM
67 KM

DIMANCHE LE 28 MAI 1995

AU PROFIT DE LA FONDATION DES SOURDS DU QUÉBEC INC.

FRAIS D'INSCRIPTION **25\$** OU **60\$** POUR UNE FAMILLE DE 4 PERSONNES

NOM : _____

ADRESSE : _____ VILLE : _____

CODE POSTAL : _____ TÉLÉPHONE : _____

PAYÉ PAR : VISA MASTERCARD AMEX CHÈQUE MANDAT

NOM DU DÉTENTEUR DE LA CARTE : _____

NO DE CARTE : _____ DATE D'EXP. : _____

JE DÉSIRE PARTICIPER DANS LE GROUPE SUIVANT :

1. LE GRAND EXPRESS - 67KM 30 km/hre 2. L'EXPRESS - 67KM 25 km/hre

3. L'ORLÉANS - 67KM 20 km/hre 4. LE POPULAIRE - 52KM 20 km/hre

5. LE FAMILIAL - 52KM 15 km/hre

Je dégage La Fondation des Sourds du Québec inc. ou tout autre intervenant de toute responsabilité en cas d'accident corporel ou matériel survenu durant l'événement et me concernant.

SIGNATURE : _____

Signature du parent ou du tuteur, pour les participant(e)s de moins de 18 ans.

ADRESSEZ VOTRE CHÈQUE À LA FONDATION DES SOURDS DU QUÉBEC INC. ET POSTEZ LE TOUT À :

LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS 3348, BOUL. MGR GAUTHIER, BEAUPORT (QUÉBEC) G1E 2W2

TÉL. : (418) 663-TOUR POUR LES GENS DE L'EXTÉRIEUR DE LA VILLE : TÉL. : 1-800-663-VÉLO



DU PAIN ET DES ROSES

LA MARCHÉ DES FEMMES VERS QUÉBEC

Elles partiront de Montréal, Longueuil et Rivière-du-Loup. Elles seront des centaines à faire 200 kilomètres à pied. Elles marcheront pendant dix jours et se rassembleront le 4 juin prochain devant l'Assemblée Nationale à Québec. Leur but est d'obtenir du gouvernement des engagements concrets pour mettre fin à la pauvreté des femmes.

Saloua Laridhi

Elles seront munies de neuf revendications (voir encadré) qui, comme on peut le constater, ne relèvent pas du domaine de l'impossible. Elles sont «réalistes et réalisables et elles pourraient diminuer considérablement la pauvreté chez les femmes», affirme Michelle Séguin, coordonnatrice de l'Office du statut de la femme de l'Université Concordia et membre du comité coordonnateur de la marche à Montréal.

Du pain et des roses est le slogan que des ouvrières américaines du début du siècle dernier ont choisi pour revendiquer une diminution des heures de travail, l'augmentation de leurs salaires et l'abolition du travail des enfants. Ce slogan est repris par les organisatrices de la marche des femmes contre la pauvreté du 26 mai au 4 juin prochain, car il illustre bien les besoins les plus fondamentaux des femmes: du pain pour le travail et des roses pour la qualité de vie.

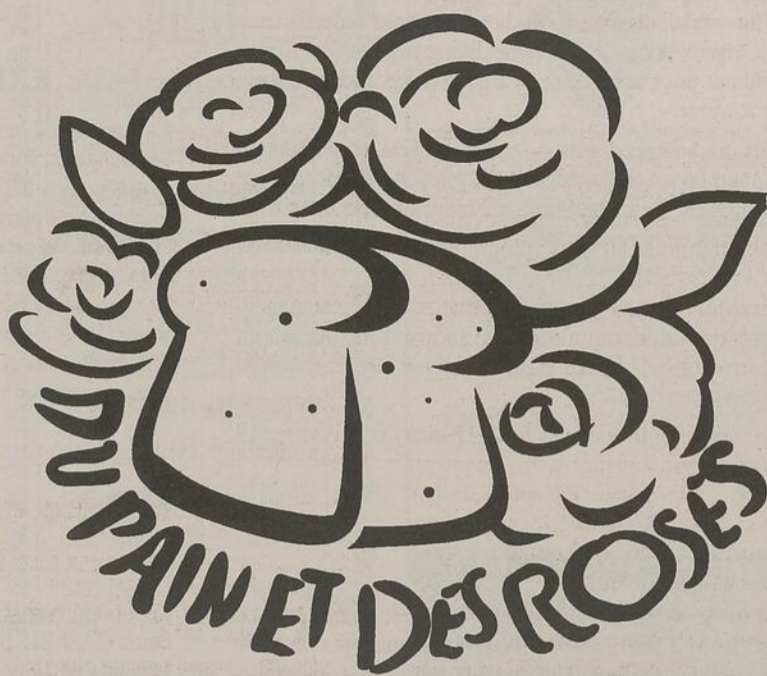
Cette marche, dont l'idée a été lancée par la Fédération des femmes du Québec, regroupe aujourd'hui plus de quarante organismes communautaires, syndicaux et féministes, autour d'une même table de concertation provinciale. Presque toutes les femmes qui y prennent part participent à titre de bénévoles. Cette initiative est très stimulante «du fait qu'elle rallie des femmes de tous les âges et de toutes les origines autour d'un projet commun: mettre fin à la pauvreté des femmes. On n'a pas eu

dans l'histoire un projet aussi globalisant et il est sûr qu'on n'arrivera pas à enrayer la pauvreté, mais cette marche vise surtout à convaincre le gouvernement du Québec de répondre à neuf demandes qui, selon nous, pourraient diminuer considérablement la pauvreté des femmes. Les groupes de femmes sont souvent obligés de répondre à l'agenda des gouvernements, mais cette fois-ci, ce projet, qui suscite un intérêt énorme, nous permet de soumettre notre agenda et ce sont eux qui doivent nous suivre», souligne Michelle Séguin.

Mais pourquoi cette pauvreté? Quelles en sont les causes? Pourquoi touche-t-elle les femmes en particulier?

Les raisons sont multiples. Elles s'inscrivent en premier lieu dans le cadre d'une économie de plus en plus orientée vers la compétitivité et le libre échange, et qui a conduit à l'élargissement de l'écart entre les riches et les pauvres, l'augmentation du taux de chômage, la création d'un secteur d'emplois précaires et mal rémunérés où la main-d'œuvre féminine est fortement concentrée. La réduction graduelle, mais considérable, des dépenses consacrées aux programmes sociaux a également affecté les plus démunis, plus particulièrement les femmes et les enfants.

Selon le Comité canadien d'action sur le statut de la femme (CCA), les initiatives budgétaires prises par le gouvernement canadien jusqu'à présent n'ont pas tenu compte de



l'impact qu'elles pourraient avoir sur les femmes spécifiquement. Le gouvernement précédent a également réduit, et de façon considérable, le financement des programmes destinés aux femmes et entravé ainsi leur lutte contre la détérioration de leurs conditions de vie.

Par ailleurs, les femmes continuent d'être tenues à l'écart des grandes décisions économiques et politiques. Le taux de représentation des femmes au sein du gouvernement canadien n'est toujours que de 18%. Et pourtant, ce sont les groupes de femmes qui se sont organisés en masse pour attirer l'attention nationale et internationale au problème de la violence envers les femmes et pour exiger l'équité salariale et le droit de vote.

Le CCA rapporte également «que les femmes forment le gros de la main-d'œuvre dans les secteurs d'emploi les moins rémunérés, puisqu'elles occupent 72% des emplois aux plus bas salaires et seulement 20% des emplois dans les professions les mieux rémunérées. Le travail en garderie, où 98% du personnel est féminin, est le métier le plus mal payé».

Selon le CCA, plus de trois femmes salariées sur cinq (60%) gagnent moins de 20 000 \$ par année, et moins d'une femme sur vingt-cinq gagne plus de 50 000 \$, comparativement à un homme sur six.

Par ailleurs, 61,9% des femmes qui subviennent seules aux besoins de leurs enfants vivent sous le seuil de pauvreté, et 82% des familles monoparentales au Canada sont dirigées par des femmes.

D'après le rapport du CCA sur la situation des femmes au Canada en 1993, «près de la moitié des femmes de plus de 65 ans ne disposent pas de revenus suffisants pour subvenir à leurs besoins. Alors que 85% des hommes âgés reçoivent des prestations de retraite, ce pourcentage n'atteint pas 50% chez les femmes du même groupe d'âge».

Selon la déclaration présentée le 16 novembre 1994 par le CCA devant le Comité permanent des finances, l'amputation de plusieurs milliards de dollars des programmes sociaux n'a pas résolu la psychose de la dette et du déficit au Canada.

L'Association Féminine d'Éducation et d'Action Sociale (AFEAS), affirme «qu'il est tout à fait faux de prétendre que les programmes sociaux sont responsables de l'augmentation de la dette canadienne. Ce sont plutôt les taux d'intérêts élevés et les abris fiscaux consentis aux plus riches et aux corporations qui représentent 94% de cette dette».

Statistique Canada démontre que les dépenses liées aux programmes sociaux ont contribué pour seulement 6% à l'augmentation de cette dette.

Le Réseau canadien d'action (association féminine pan-canadienne exerçant des pressions sur le gouvernement) rapporte que 93 000 entreprises rentables au Canada n'ont pas payé d'impôts en 1992, et que si la compagnie Esso payait l'impôt dû depuis 1992 (soit 1 577 milliards de dollars), il serait possible de créer 600 000 espaces de garderies, 54 000 unités de logements dans des coopératives d'habitation ou mettre sur pied un programme national de soins dentaires pour les enfants.

Par ailleurs, la décision récente du ministre des finances, Paul Martin, de réduire les paiements consacrés à l'éducation, la santé et l'aide sociale de 2,5 milliards en 1996/97 va mettre des centaines de femmes dans des situations économiques critiques, et limiter leurs chances d'accéder à l'éducation et à la formation.

À la lumière de cette situation critique vécue par un nombre de plus en plus grandissant de femmes au Canada, on pourrait se demander où se situe cette marche organisée par le mouvement des femmes du Québec. Où se situe-t-elle par rapport au référendum sur la souveraineté du Québec et au budget récent du ministre fédéral des finances Paul Martin?

D'après Michelle Séguin, coordonnatrice du Conseil du statut de la femme de l'Université Concordia et une des organisatrices de la marche à Montréal, «la priorité, il faut la donner à la pauvreté des femmes. Le projet politique, ça vient après. C'est le projet de société qui compte, et peu importe ce qui va se décider, on doit, comme société, travailler vers plus de justice sociale».

Chantal Maillé, professeure à l'Institut Simone de Beauvoir à Montréal, a cependant mis en question l'idée d'après laquelle seules les femmes seraient en mesure de représenter les intérêts d'autres femmes. Mais puisque les femmes, ajoute-t-elle, partagent quelques-uns des intérêts qui les concernent toutes, elles pourraient unir leurs efforts pour développer un plan politique commun. «La force réside dans le support symbolique des groupes de femmes par d'autres femmes», dit-elle lors d'une conférence sur la représentation des femmes au sein du système politique au Canada.

Quant à Johanne Bouchard, du Centre d'éducation et d'action des femmes à Montréal, elle compte parmi les nombreuses femmes qui se sont déjà inscrites à la marche. Elle fera les 200 kilomètres pour dénoncer «cette situation des femmes qui se détériore lamentablement». Elle embarque dans cette marche collective «parce qu'il faut dénoncer la pauvreté des femmes, la tendance à l'individualisme et les discours politiques qui tentent de désresponsabiliser les citoyens». Elle marche «parce que c'est un défi individuel relié à une démarche collective».

Pour vous joindre à la marche, veuillez signaler le 523-9876 et demander Léonie Couture.



MARTIN SWISS
CYCLE-SKI

313 VICTORIA AVE • WESTMOUNT
TEL (514) 481-3369 • FAX 488-9717



LE VALET D'COEUR

Plus qu'une
boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970

LE VÉLOCISTE

Bouchard Y services (depuis 1936)

LEADER • MINELLI • MIYATA • NORCO

RALEIGH • SPECIALIZED • ACTION VÉLO PLUS

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



6662 Papineau, St-Zotique

727-7171

LES NEUFS REVENDICATIONS

- l'instauration d'un programme d'infrastructures sociales qui permette aux femmes d'accéder immédiatement à l'emploi
- une loi proactive sur l'équité salariale
- l'augmentation du salaire minimum au-dessus du seuil de pauvreté (8,15 \$ de l'heure)
- l'application de la loi des normes minimales du travail à toutes les personnes qui participent à des mesures d'employabilité
- la perception automatique des pensions alimentaires avec retenue à la source
- la création d'au moins 1 500 nouvelles unités de logement social par année
- l'accès aux services et programmes de formation pour toutes les femmes (y compris les prestataires de l'assurance chômage et de la sécurité du revenu)
- l'application rétroactive de la réduction du parrainage de 10 à 3 ans pour les femmes immigrantes parrainées avant le 31 octobre 1994 (avec accès aux droits sociaux pour les femmes parrainées ou en attente de parrainage, et qui sont victimes de violence conjugale et familiale)
- le gel des frais de scolarité et l'augmentation des bourses aux étudiantes/ts

LA CONSPIRATION CYCLISTE MONDIALE A UNE BRANCHE À GENÈVE

Caroline Hamel

Depuis des années que je lis Le Monde à Bicyclette, il est une section de ce journal qui m'a toujours intéressée; il s'agit des «notes internationales». Je jette un œil sur un minuscule article, un encadré timide, et un monde, une portion de rue dans une ville inconnue s'ouvre à mon vélo, un autobus est prêt à le transporter, un élu municipal à le promouvoir. Eh! Ça existe ailleurs! Pourquoi pas ici?

C'est pourtant bien de Genève dont il est question dans ces lignes-ci, l'une des villes les plus motorisées d'Europe, d'un pays qui abrite un Parti des automobilistes (c'est quoi le slogan? «à bas les téléromans, vive les pubs de voitures?»), d'un État archibureaucraté, bref... du genre qui ne rendrait pas la vie facile aux cyclistes, si ce n'était de l'Association pour les intérêts des cyclistes (ASPIC). En '89, au terme d'une longue campagne ayant mené à un référendum, l'ASPIC a en effet obtenu du gouvernement qu'il s'engage dans l'aménagement d'un réseau de pistes cyclables. Un comité fut formé à cet effet; on a mis dans le coup un entrepreneur en aménagement urbain... et le tapis allait, mètre par mètre, se dérouler devant les cyclistes.

Un plan d'itinéraires cyclables exhibe les ensembles faites, depuis, dans le flot automobile et offre, à l'endos, de précieux conseils de circulation, de courtoisie et de sécurité. On peut rouler à contre-sens, sur deux roues seulement, dans environ 70 rues de Genève. En marge du plan, les tronches toutes fières de la Conseillère administrative et du Conseiller d'État qui ont tout compris: «Genève pourrait être un paradis du vélo, ce merveilleux moyen de déplacement souple et rapide», disent-ils, «encore faut-il pouvoir utiliser son vélo en toute sécurité». Dans le même esprit, tout vélo doit être immatriculé; gare au vélo non plaqué car alors... hop! à la fourrière!

C'est là que les gars du Péclot 13 récupèrent, en partie, la flotte des bicyclettes qu'ils remettent à neuf et vendent pas cher. Cet atelier coopératif au drôle de nom offre aussi des services de réparation en plus de participer à des projets fort intéressants. Au Bangladesh, des jeunes ont été formés en mécanique-vélo et ont

reçu, une fois l'apprentissage complété, une trousse d'outils leur permettant d'aller gagner leur vie en réparant les rikshas. Le Péclot 13 fonctionne en étroite collaboration avec l'ASPIC, si bien que cette dernière a pu obtenir du gouvernement qu'il rémunère, six mois durant, un chômeur engagé pour Péclot 13.

Tout comme au M&B, l'ASPIC produit un journal d'information quatre fois par année, procède par Assemblée Générale, organise des journées-vélo, rencontre les dirigeants, plaide en faveur des intérêts cyclistes sur diverses tribunes, etc. On a trouvé là une véritable cousine helvète. Et cette parente s'avère une banque... de notes internationales. ♦

L'Intruse (à Robert Silverman)

Qui est-elle?
Diraient ceux qu'elle désavoue.
Pourquoi elle?
Diraient les amateurs de gros sous.
Qu'advient-elle d'elle?
Se demanderaient les partisans des quatre roues.
À qui appartient-elle
Aux fous et aux sans le sous;
diraient ceux aux vulnérables goûts.
Que veut-elle?
Pourquoi nous poursuit-elle jusqu'au bout?
Cette étrange silhouette à deux roues?
Celle qu'on coince partout, qu'on chasse comme un loup;
par des vrombissements de moteurs
et des grincements de roues.

Pourquoi nous échappe-t-elle?
Cette étrangère, ce passe-partout.
Pourquoi prolifère-t-elle?
Du Nord vers le Sud, chez les Zoulous et les marabouts?
Les Dames, en s'en servant;
craignent de défaire leurs coiffures,
de faire tomber leurs bijoux.
Les Messieurs, en la manipulant,
opteraient pour le confort, pour leurs gros sièges mous.
Et pourtant, cette inspiratrice aux multiples atouts,
continue son chemin, gagnant les cœurs des plus doux,
des «fous» de l'avenir, des presque sans le sous.

Saloua Laridhi

Un vélo... une pomme 10 Sept. 95

En 94, à guidé fermé le 26 Juin:
près de 2000 amateurs refusés...

... en 95, rien de garanti après le 15 Juin

Rien de tel Guillaume, qu'une belle journée en plein air...

BIEN PLUS QU'UN TOUR À VELO!

- Déjeuner-brunch chaud!
- 70-115km. de vélo sur le plat!
- 10 kg de pommes par personne!

«DÉBROUILLARDS»
REGARDEZ BIEN LES TARIFS DE GROUPES!
Réservez dès maintenant 4, 10, 25 places et plus,
MÊME SI VOUS N'AVEZ PAS ENCORE TOUS VOS NOMS.
Ces places seront faciles à «refiler» à vos amis cet été, surtout avec les Tee-shirts en main!

DÉPART - ARRIVÉE
Amélioration en 95!
Un seul point de départ - arrivée!

FORFAITS
DELTA HOTEL VALLEYFIELD • JOYEUX LURONS • INTER-CLUB

FORFAITS GUILLAUME TELL
INFORMATIONS

La municipalité de HUNTINGDON et la Corporation de Développement Économique de la MRC du HAUT-SAINT-LAURENT vous souhaitent la bienvenue.

Elgin Dundee Havelock Ste-Barbe St-Anicet St-Malachie Godmanchester St-Chrysostôme Hinchinbrooke Ormstown St-Jean Chrysostôme Très-Saint-Sacrement Franklin Howick Sainte-Martine

INCLUS AVEC VOTRE INSCRIPTION

- Déjeuner-brunch (chaud) à Huntingdon
- 10 kg (22 lb) de pommes par personne
- Le Tee - shirt couleur Guillaume Tell

- Les pauses et la dégustation au retour
- Services de mécanique et premiers soins
- Autobus et camions de récupération
- Votre «Guide Cycliste» posté en Août
... et 500 bénévoles à votre service

EXPLO TOUR 1013, St-Joseph, Mercier, Qc. J6R 1V3
Tél.: 514-691-4731

Une grande classique de l'histoire des amateurs depuis 5 ans.
N'attendez donc pas trop tard car cet événement sera complet.

INSCRIPTION 95 MB P1 P2

Un vélo... une pomme 10 Sept. 95

ÉCRIRE LISIÈREMENT S.V.P. • PHOTOCOPIE OU FAC-SIMILÉ ACCEPTÉ

OBLIGATOIRE TÉL. (rés.): ()
(bur.): ()

NOM: _____
ADD: _____

_____ C.P. _____

_____ (1,2 ou 3) x 32\$/pers. _____
_____ 4 à 9 x 28\$/pers. _____
_____ 10 à 24 x 26\$/pers. _____
_____ 25 et + x 22\$/pers. _____

Ci-joint chèque (non post-daté) ou mandat à EXPLO TOUR
Je dégage Explo Tour de tout incident/accident suite à ma participation ou celle de mon groupe (si c'est le cas).

TOTAL \$ _____

Signature _____ date _____
non remboursable - PLUIE on roule NOTE: Après le 15 juin, 35\$/pers.

ENGLISH INFORMATION AVAILABLE UPON REQUEST.

**AU COIN
BERBÈRE**

RESTAURANT
SPÉCIALITÉ

COUSCOUS

SERVICE
DE TRAITEUR

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

73 rue Duluth Est,
Montréal 844-7405

L'HISTOIRE DU MONDE À BICYCLETTE



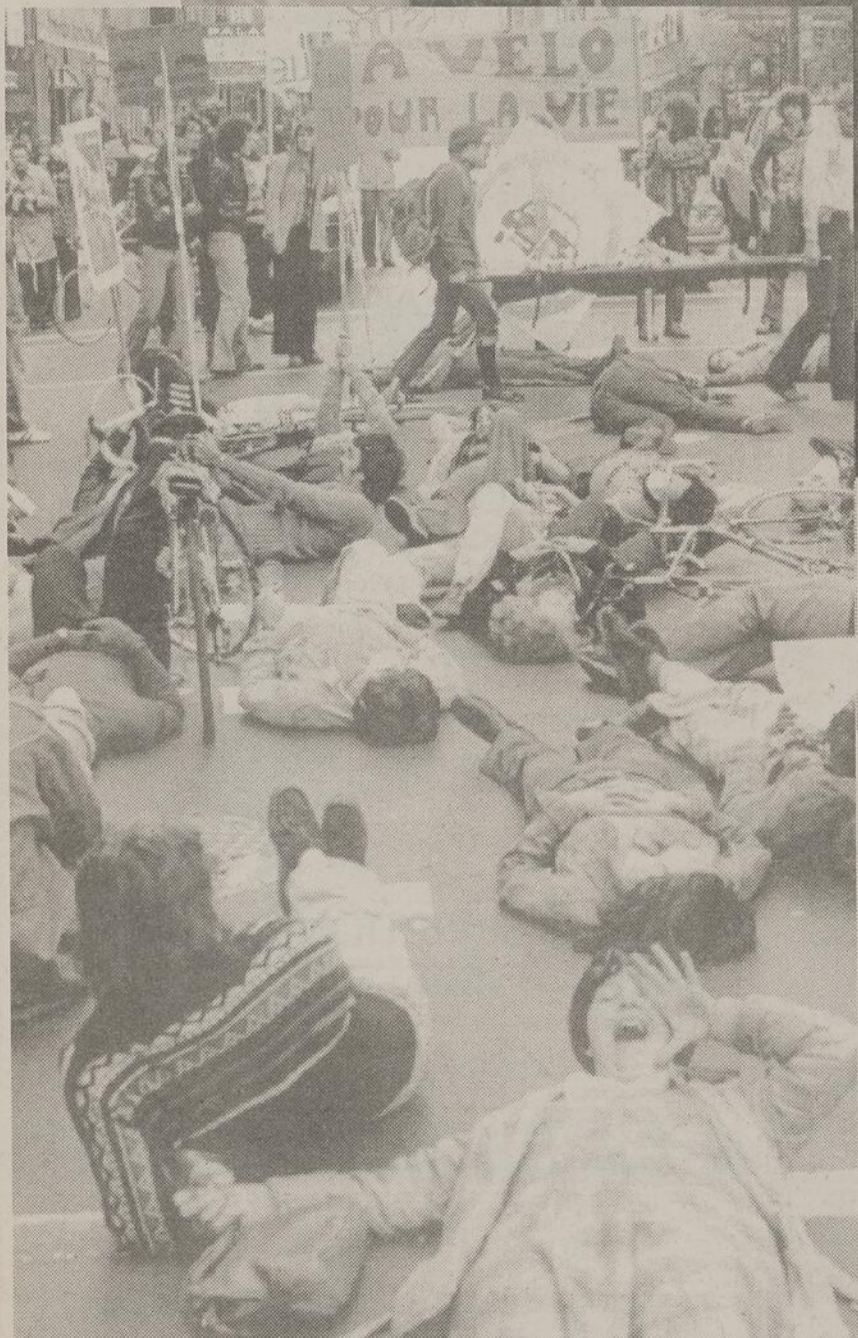
JUIN 1981: la «manif spatiale» qui démontre tout l'espace qu'accapare abusivement chaque automobiliste, sera ensuite reprise par les cyclistes de Londres et d'Edmonton.



1981: les cyclistes prient Yahweh de séparer les eaux traverser, promettant de respecter les Dix commandements: pollueras point, tu ne gaspilleras point...



1993: difficile, la traversée entre Montréal et l'Île des Soeurs, car la piste cyclable, pourtant très utilisée, ressemble à un sentier de lapins avec ses trous, ses bosses, son gravier. Certains lapins sont même très mécontents... Le passage sera aménagé correctement dès 1994 !



1976: premier «Die-in» à Montréal, pour dire qu'«on est tannés de mourir!» Cette manif sera reprise l'année suivante par plus de 10,000 néerlandais qui meurent pour l'amélioration de leur réseau cyclable. À Montréal, Jean Drapeau est bien occupé ailleurs...



1992: Victoire, les vélos sont admis sur le train de Dorion (pas assez, mais on verra). La manif «Clou d'or» consacre cette jonction vélo-train dans la tradition ferroviaire.

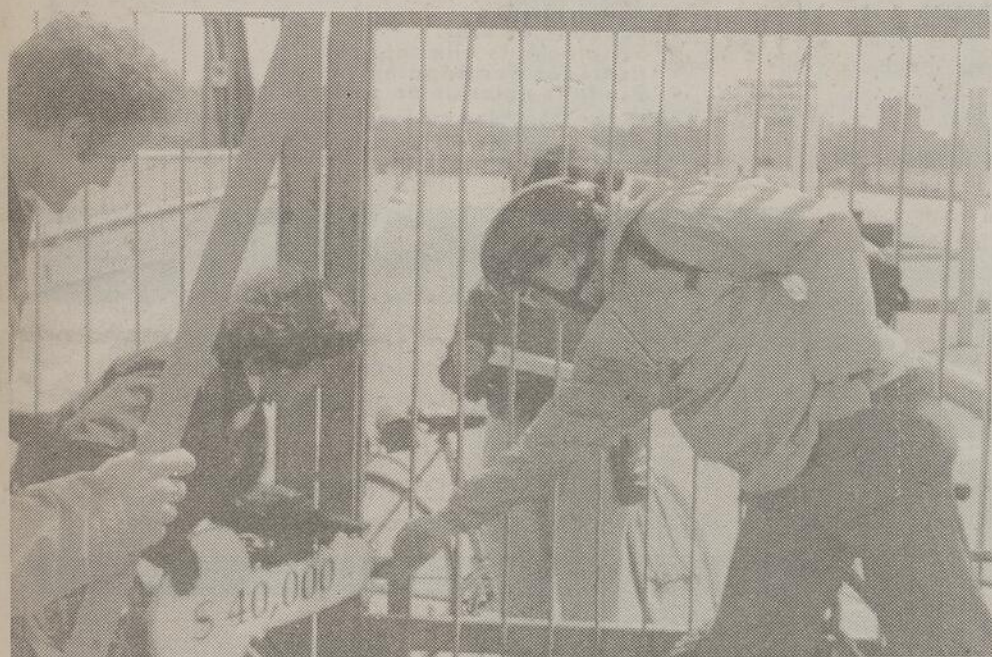
CYCLETTE EN NOIR ET BLANC



er les eaux du fleuve pour qu'ils puissent le
ommandements: «Tu ne tueras point, tu ne



1982: «Y a trop de vélos sur le même poteau», il faut du stationnement cycliste sur les rues commerciales... De tels stationnements commenceront à apparaître...dix ans plus tard !



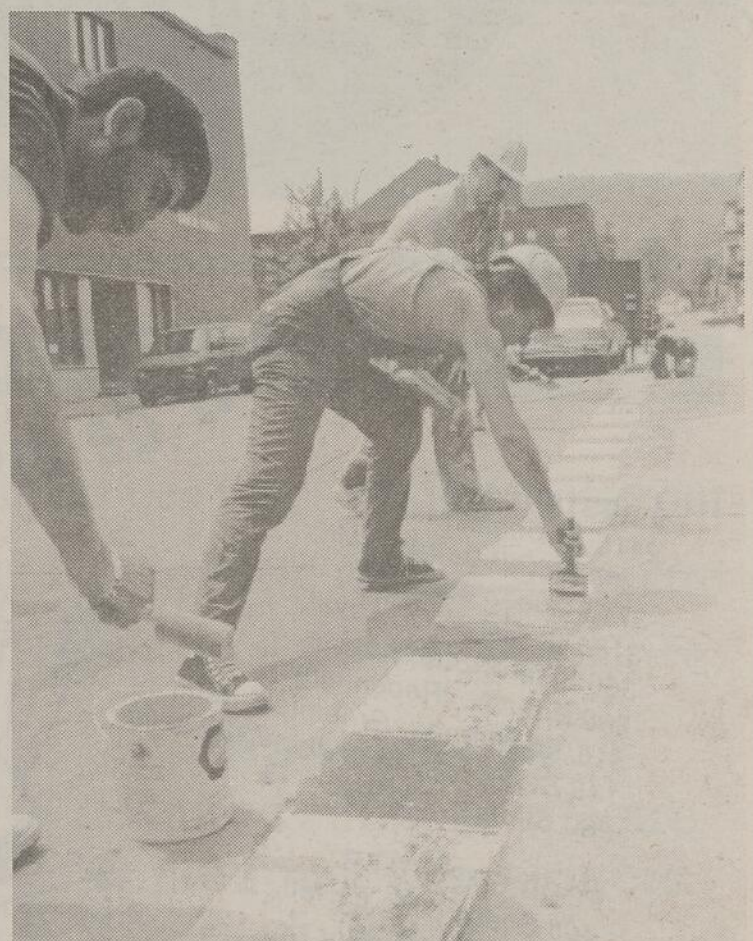
1991: aussitôt obtenu, le «Chaînon manquant», qui fait le lien entre Montréal et Saint-Lambert, nous est fermé au nez, pour une question de 40,000 \$... Il passe 50,000 cyclistes par mois, au bas mot, à cet endroit, quand c'est ouvert...



1978: les cyclistes, en refusant de sortir à l'ordre des policiers, engagent une bataille judiciaire pour l'admission des vélos dans le métro. La bataille sera gagnée en Cour Supérieure quatre ans plus tard.



1980: l'équipe de nuit du Monde à Bicyclette peinturlure une piste genre «faites-le vous-même» pour réclamer un axe cyclable nord-sud.



1990: après le décès de Cicely Yalden, à vélo, à l'angle Clark et Rachel, les cyclistes sortent les pinceaux pour expliquer comment on peut faire des pistes mieux balisées.

LE TIERS MONDE EST RICHE!



Vélo-train de banlieue. Un wagon pouvant recevoir 48 cyclistes est intégré au système de train de banlieue de La Havanne.

PHOTO BOB SILVERMAN

EN BREF

GÉRER LES FINANCES DU MÀB EN BON PÈRE DE FAMILLE? JAMAIS!

En éditorial dans notre numéro d'automne 1994 (page couverture Réseau Vert), nous lançons un appel à l'aide, notre situation financière étant «catastrophique», mais tout est dans la définition de cet alarquant qualificatif. Le fait est que nous refusons de gérer le MÀB en bon père de famille, en général, traîne un endettement mirobolant (gros merci à American Excess). D'ailleurs, n'est-il pas étrange, comme le mentionnent Martin et Savidan dans *La culture de la dette* (Boréal), que la dette des particuliers ne fasse pas scandale autant que la dette publique? Donc au MÀB, nous ne tolérons pas de traîner

une dette, surtout celle provenant de dépenses «d'épicerie».

Plusieurs dizaines de personnes ont généreusement répondu à notre appel en redevenant membre et en nous faisant parvenir du bidou, beaucoup de bidous. Nous leur en sommes très reconnaissant. Grâce à ces dons, et grâce aussi à un renforcement du contrôle des dépenses, nous avons pu éliminer nos dettes d'épicerie. Et nous nous relançons du côté des sources de financement, pour nous donner un bon petit bedon financier pour passer à travers l'ère du système de transport basé sur l'automobile. Si vous avez des suggestions à cet égard...

C.B.

DU BIDOU QUI TOMBE DU CIEL DE CALIFORNIE

Décidément, le Monde à Bicyclette rayonne dans le monde. Nous n'irons pas toutefois jusqu'à paraphraser John Lennon... À la mi-mars, l'organisme américain Bike Aid Project of the Overseas Development Network, basé en Californie, nous a fait parvenir un don de 750 \$ US en reconnaissance de nos efforts contribuant à faire de Montréal une ville où les cyclistes peuvent utiliser la rue de plein droit. L'organisme souligne qu'il nous attribue cette aide bien que nous ne lui en ayons jamais fait la demande... Bike Aid espère nous rencontrer pour connaître davantage le Monde à Bicyclette!

C.B.

CRITIQUE DE LIVRE

L'ENFER COMME MODE DE VIE

Rêvez-vous de vous payer la tête d'un ou deux banlieusards? de vous dilater la rate de leur quatre par quatre, de vous tordre les boyaux de leur patio, de vous bidonner de leur bedaine, de vous moquer de leur moquette, d'en pisser de leur piscine? Alors, courez vite vous délecter de *L'enfer comme mode de vie*, paru cet hiver aux Éditions des Intouchables. Des convulsions de la tentation carrossière, à la géhenne de la procession congestionnaire, aux affres de l'incubation monoculturelle, à l'apothéose de l'hypnose collectrice, François Patenaude râle, raille et déraile à pleins gaz, et grand bien nous fasse! Le style tient du coup de plume acéré d'un Foglia – mais débarrassé de sa phobie pudibonde des sentences militantes –, du surréalisme sériel d'une «Petite vie» – mais avec du standing, ne confondez pas –, où les métaphores, hyperboles et allitérations viennent piquer le texte de calembours impayables. À 9,90 \$, je vais tout de suite m'en procurer une demi-douzaine et me payer une exquise revanche auprès de quelques amis et beaux-frères têtards de ma connaissance. À glisser sournoisement dans le coffre à gants.

C.M.

DIAPORAMA SUR LES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le Monde à bicyclette présentera gratuitement aux groupes de citoyens qui en feront la demande un diaporama sur les mesures d'apaisement de la circulation. Découvrez comment votre quartier et votre ville pourraient être transformés... MÀB 844-2713.

le touchesol

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

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

L'AMIE COMPTABLE

des petites entreprises

TENUE DE LIVRES COMPLÈTE (sur Macintosh)
incluant, sur demande: États financiers intermédiaires,
vérification et rapport par un comptable agréé,

OU

DÉMARRAGE ET INITIATION

si vous préférez faire votre comptabilité vous-même

Tarifs selon votre santé financière: 843-6899 Claire



Pour le plaisir de bien manger!

9 RESTAURANTS

- 2115 St-Denis, Mtl.
- 1204 McGill College, Mtl.
- 3715 Queen-Mary, Mtl.
- 3180 St-Martin O., Laval.
- 360 Sicard, Ste-Thérèse.
- 200 Brien N., Repentigny.
- 816 Taschereau, Greenfield Park.
- 145 St-Joseph, St-Jean-sur-Richelieu.
- 860 St-Jean, Québec.

POUR EMPORTER
400 Sherbrooke E., Mtl.
5043 St-Denis, Mtl.
(Traiteur 843-6845)



UNE BICYCLETTE DE RENOMMÉE MONDIALE



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

FABRIQUÉ AU CANADA

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

LES CYCLISTES ONT BESOIN DES TRAINS DE BANLIEUE

Pour quelle raison les
autorités, dans le domaine
des transports, ont-elles
tant de difficulté à faire
quoi que ce soit de bien
pour les gens?

C'est par milliers que les cyclistes
montréalais apprécieraient pouvoir
faire du vélo à la campagne, la fin de
semaine. Et il y a deux lignes de trains
de banlieue, l'une vers Hudson, et
l'autre vers Deux-Montagnes. Ces
deux régions sont intéressantes, et
adaptées au désir des cyclistes urbains
de faire une bonne randonnée à la
campagne.

CE QUI DOIT ÊTRE FAIT

Le Ministère des transports du
Québec, pourvu d'un budget énorme
et avec des milliers de fonctionnaires.
Virtuellement, tout cet argent va à la
construction et au maintien des routes.
Une partie de cette énergie et de cet
argent pourrait être employée à
l'achat, et la transformation d'un
wagon de marchandises, pour le
transport des bicyclettes.

Le ministère des transports cubain
a, par bonheur, remanié quelques
wagons pour trois lignes de trains de
banlieue, à la Havane. Chaque wagon
a une capacité de 48 bicyclettes, et est
desservi par deux employés: l'un
recevant le paiement supplémentaire,
l'autre veillant à l'organisation du
dépôt temporaire et à ce que chacun
reparte avec sa propre bicyclette.

Pourquoi la STCUM, en accord
avec le Ministère des Transports du
Québec, n'est pas capable de mettre
de l'avant une mesure si juste, tenant
compte du milieu de vie, et qui
s'impose de façon impérieuse?

Robert Silverman



PHOTO L'ASSOCIATION RÉGIONALE POUR LE LOISIR DES
PERSONNES HANDICAPÉES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Le Défi sportif 95 des athlètes handicapés

Le Défi sportif 95 des athlètes handicapés présentera, cette année, une course de vélo tandem, en collaboration avec la Fédération québécoise des sports cyclistes et l'Association des sports pour aveugles du Québec. Cette activité aura lieu du 26 au 30 avril, au Complexe sportif Claude-Robillard, au Collège de Rosemont et au Centre Étienne-Desmarteau.

Pour renseignements, téléphonez au 933-2739.

RECYCLEZ VOS \$\$\$ en VÉLO-TABLE!

Un cadeau pour les 20 ans du M&B

Une table d'ordinateur, quel beau cadeau à offrir au M&B! Ce meuble facilitera grandement notre travail de bureau. Nous faisons appel à vous pour nous aider à financer cet achat, en nous faisant ce petit cadeau. Nous savons que vous appréciez notre travail, et nous assurons que nous continuerons à travailler fort, et plus efficacement, pour les cyclistes à Montréal.

Veillez poster votre chèque au nom du Monde à Bicyclette, en mentionnant «Cadeau du 20^e anniversaire», au casier postal 1242, Succ. La Cité, Mtl., QC H2W 2R3.

Si vous désirez un reçu pour fins d'impôts, libellez votre chèque au nom de la Société d'Éducation pour le Cyclisme, (25 \$ et plus), et postez à la même adresse. UN GROS MERCI pour votre soutien à l'avancement du vélo!



D'un sport à l'autre...

Boutique d'équipement sportif d'occasion
Vente • Achat • Échange

Vente de vélos d'occasion

278-1909

Réparation et

176, rue Bernard Ouest

mise au point de vélos

Use your head. Wear a helmet.


 SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC
 
 Excellence
sports
 
 L.G.®
LOUIS GARNEAU

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

cadre
et
Vélo
MARINONI

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER

**café
les entretiens**

tous les jours
de 9h30 à 24h

1577, Laurier est
près de Fabre
521-2934

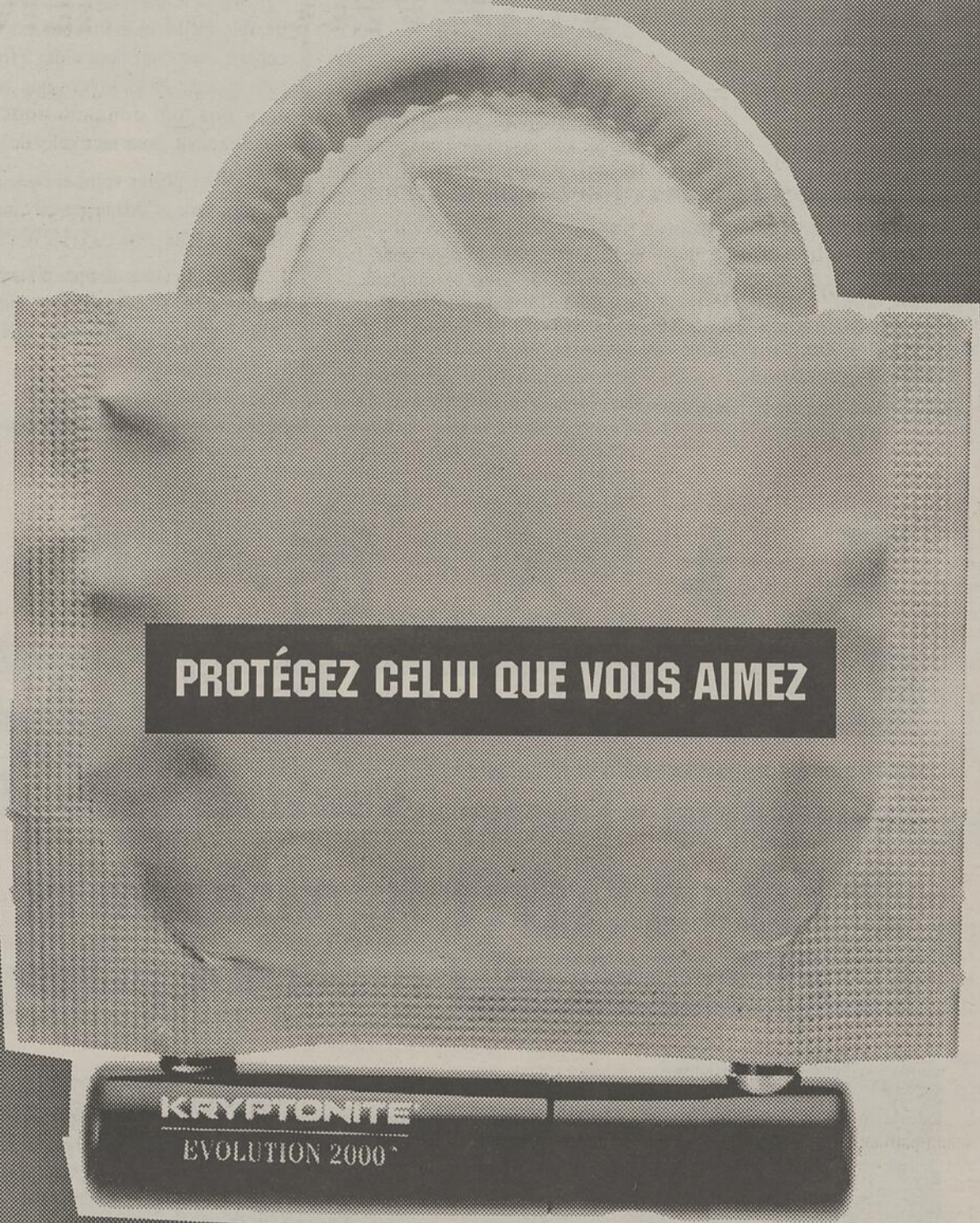
Bière, vins et spiritueux

On a un tube pour vous:

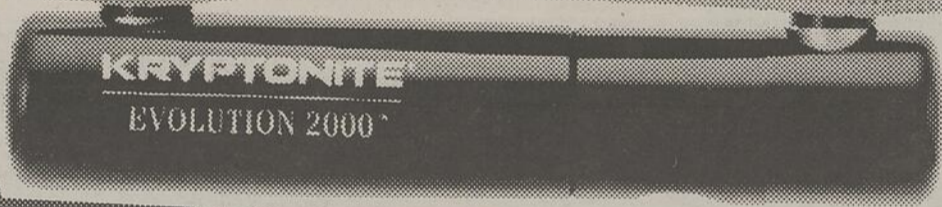
La plupart des tubes fluorescents sont stressants car leur lumière diffère du spectre naturel. Heureusement, il y a une alternative:

Spectralite
des tubes dont le spectre se compare à la lumière du soleil.

Info: Robert Silverman, 849-5596



PROTÉGEZ CELUI QUE VOUS AIMEZ



PLUS DE 7000 VÉLOS SONT VOLÉS CHAQUE ANNÉE À MONTRÉAL...

**KRYPTONITE
PROTECTION GARANTIE**

COUREZ LA CHANCE DE GAGNER

un cadenas **EVOLUTION** de **KRYPTONITE**
et recevez **GRATUITEMENT** un catalogue
Roue Libre, illustrant différents produits de
qualité pour le vélo.

Remplissez le coupon et postez-le
avant le **19 mai 1995**

chez: **Outdoor Gear Canada**
2708 rue Diab, St-Laurent (QC) H4S 1E8

Règles du concours : Une participation par
personne. Les coupons doivent être recus
avant le 19 mai 1995 et le tirage aura lieu
le 24 mai 1995, chez

Outdoor Gear Canada.

Pour les règles complètes du concours
contactez OGC au:

(514) 332-1320

Nom: _____

Adresse: _____

Ville: _____ Prov.: _____ Code Postal: _____

Tél.: _____

Quel(s) genre(s) de vélo(s) possédez-vous ? _____

Désirez-vous faire partie de notre liste d'envoi ? oui non

À quelle fréquence roulez-vous ? Chaque jour 2-3 fois par semaine moins de 4 fois par mois

Pourquoi roulez-vous ? Plaisir Forme Transport Compétition

Combien dépensez-vous environ par année en cyclisme ? 100-250 \$ 250-500 \$ 500-1000 \$ Plus de 1000 \$

Portez-vous toujours un casque ? oui non

Quel(s) magazine(s) sur le vélo lisez-vous ? _____

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE: CROISSANCE ZÉRO ET DÉVELOPPEMENT INFINI

Le développement durable: voilà une expression qui sort de plus en plus régulièrement de la bouche des leaders économiques et politiques et qui en même temps perd de plus en plus de son sens. Rappelons qu'il est un programme double, indissociablement écologique et social. D'un côté, on doit renverser l'érosion de la capacité de support de notre planète, c'est à dire sa capacité à produire et régénérer les ressources, à absorber les déchets de l'activité humaine. De l'autre, il faut relever la condition du cinquième de l'humanité qui vit dans la misère et combattre la pauvreté qui s'étend dans les pays riches.

par Christian Boulais

La croissance économique reste l'obsession des élites économiques et politiques. Voilà selon elles le seul moyen d'extirper de notre monde la pauvreté. Or d'un côté, s'inscrivant dans l'univers limité qu'est la biosphère, l'économie ne peut pas voir sa taille croître indéfiniment. La limite que matérialise la capacité de support est déjà sérieusement enfoncée, tel que le montrent de nombreux indicateurs, depuis la modification de la composition de l'atmosphère à la diminution rapide de la biodiversité et la chute des pêcheries océaniques, en passant par la présence de substances toxiques (BPC et autres) dans les lieux les plus reculés de la planète et la perte du tiers du couvert forestier.

De l'autre, depuis le milieu du siècle, l'économie mondiale a vu sa taille multipliée par cinq, sans pour autant réduire les inégalités dans l'accès à la richesse. Alors que le 20% le plus riche de la population mondiale l'était 30 fois plus que le 20% le plus pauvre en 1960, l'écart est maintenant de 60 fois. Si bien que le premier s'approprie par exemple 75% de la consommation d'énergie, 81% du

une partie des misérables est refoulée dans des régions sensibles qu'ils dégradent en essayant de survivre, tels les forêts tropicales ou les zones montagneuses.

Entre ces deux extrêmes, il y a le mode de vie le plus répandu, celui des «pauvres», ainsi appelé simplement parce-qu'il est dévalorisé par la promotion flamboyante de la surconsommation. Il mériterait en fait d'être nommé «idéal». Entre autre plus végétarien et faisant peu de place à l'automobile, il a les caractéristiques techniques du mode de vie vers lesquels misérables et surconsommateurs doivent évoluer pour concrétiser le développement durable, qui améliorerait la condition des premiers et réduirait le poids écologique des seconds.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La voie réaliste pour en finir avec la misère et la destruction de l'environnement est celle du développement durable. Elle exigera des mutations économiques et sociales qui s'imposent principalement dans les pays riches, pour qu'elles entraînent le reste de la planète, à travers des relations internationales renouvelées. Le développement durable nécessite une distinction entre la croissance, qui est de nature quantitative, matérielle et à très long terme, limitée et le développement, relatif à la qualité de l'existence et ayant donc un potentiel d'évolution infini.

Étant donné la taille -inégale dans l'histoire- de l'économie occidentale, le problème de la lutte à la pauvreté ne relève plus de la croissance de la richesse. Alors que par exemple en Amérique du Nord le 1% le plus riche de la population touche un revenu

annuel équivalent à celui que perçoit le 40% de la population le plus pauvre, le problème est bien celui du partage.

PARTAGE DES RICHESSES ... ET DU TRAVAIL

Le partage de la richesse passe par le droit au travail et celui-ci, en quantité décroissante étant donné les progrès technologiques, doit être redistribué, permettant de faire en sorte que tous travaillent à plein temps, mais selon un plein temps très réduit. Après tout, comme le dit Guy Aznar, le plein temps d'aujourd'hui est le mi-temps d'il y a un siècle, tout en étant beaucoup plus rémunérateur qu'alors. La société de consommation est d'ailleurs issue du blocage, depuis le milieu du siècle, du processus de réduction du temps de travail. Les affairistes ont gagné la lutte pour que la croissance de la productivité serve à enrichir les travailleurs pour qu'ils surconsommant, plutôt qu'à réduire le temps passé au travail pour qu'ils s'épanouissent en profitant d'un niveau de vie adéquat. La reprise de la croissance du temps libéré ouvre la perspective de valoriser ce qui fait réellement la qualité de vie (culture, éducation, autoproduction, renforcement de la famille et de la communauté). La libération du temps est cette condition qui facilitera la réponse à cette question fondamentale pour le développement durable en pays riches: quand sommes-nous assez riches matériellement? Elle favoriserait l'émergence d'un mode de vie mettant l'Avoir au service de l'Être, d'une renaissance de la communauté, d'un développement infini. La richesse temps contribuerait à faire apparaître l'impérative évolution vers le mode de consommation «idéal» non pas comme une baisse du niveau de vie mais comme une mutation offrant une meilleure existence. Les changements culturels permettant de recon-

cilier les humains entre eux et la société avec la nature ne peuvent aller sans intégration de tous à l'activité sociale, sans réduction des inégalités, et sans libération du temps.

La nature de la richesse doit aussi être revue, pour qu'elle rende les mêmes services tout en réduisant sa pression sur biosphère. Par exemple l'énergie solaire/hydrogène doit prendre la place des combustibles fossiles, le bœuf doit diminuer dans la diète, moins de place doit être faite à l'auto dans le système de transport.

NOTRE DESTIN EST ENTRE NOS MAINS

Ainsi le choix de la croissance zéro (économie de taille stationnaire), et du développement infini est dès maintenant mûr pour les pays riches, d'autant plus qu'il faut laisser un espace de croissance au cinquième le plus pauvre dans le respect des limites de notre univers fini.

Le développement durable représente cette potentialité extraordinaire qui permettraient d'améliorer l'existence humaine tout en respectant les limites écologiques. Au quatre coins du monde, des millions de gens y travaillent, et des progrès fragiles apparaissent. Mais le règne persistant de l'économisme intégriste et son Nouvel Ordre Mondial, le pourrissement des fruits du Sommet de Rio, font en sorte que cette potentialité va largement rester de côté. La lutte pour l'existence et la dégradation de la capacité de support sont appelés à s'accroître, avec les déclinés économiques et sociaux qui les accompagneront impitoyablement. Le seul espoir est l'émergence en Occident d'une lutte politique pour un meilleur partage des richesses et une réduction massive du temps de travail, s'accompagnant d'une critique du mode de vie de la surconsommation. ♦

papier, 76% du bois de construction, 52% du ciment, 50% du poisson, 61% de la viande, 42% de l'eau douce, 48% des céréales. La planète est surpeuplée surtout de ses surconsommateurs, mais par la «globalisation» des marchés, on cherche à augmenter leur nombre. Vraiment l'utopie, c'est de croire que plus de croissance aboutira à vaincre inégalités et destruction de l'environnement.

TROIS SORTES DE MONDES...

On peut établir, tel que le fait A.T. Durning, qu'il y a trois grands modes de consommation découlant de l'ordre économique mondial, après quelques décennies de croissance: les surconsommateurs, les «pauvres» et les misérables. Leurs caractéristiques sont exposées au tableau ci-bas.

L'univers médiatique occidental dégoulinant au quatre coins du monde, le mode de vie des surconsommateurs séduit partout, mais avec la crise de la dette, la compétition mondiale et l'érosion de la capacité de support, les charmés du Tiers-Monde ont plus de chances de se retrouver dans la sous-consommation, dramatique tant sur le plan humain qu'écologique. D'ailleurs

	Surconsommateurs	«Pauvres»	Misérables
En milliards d'habitants (%)	1,1 (20%)	3,3 (60%)	1,1 (20%)
Localisation	Majorité en Occident et pays industrialisés d'Asie, une partie des pays de l'Est, élites du Tiers-Monde	Majorité dans le Tiers-Monde	Zones d'Afrique, d'Amérique latine et du sud de l'Asie
Part du revenu mondial	66%	34%	1%
Alimentation courante	Viande, repas surgelés, boissons emballées.	Céréales, eau potable	Alimentation insuffisante, eau de mauvaise qualité.
Moyen de transport	Automobile	Transport collectif, bicyclette	Marche
Biens divers	Jetables	Durables	Biomasse locale

Au Messob d'or



15% de rabais aux cyclistes

- Terrasse rafraîchissante après une randonnée dans l'ouest
- Une cuisine originale à découvrir

5690, ave Monkland
Montréal (Québec) H4A 1E4
Tél.: (514) 488-8620

Cuisine éthiopienne

pas tel

bar

426, Rachel est
843.81.78

**À vélo sans casque...
es-tu tombé sur la tête ???**



 SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

 Excellence
sports

 I.G.
LOUIS GARNEAU

Cars cars everywhere
 What a stink!
 Packed together
 street by street,
 eliminating our feet,
 We had nothing to like,
 then, we rediscovered the bike.

Le Monde à Bicyclette celebrates its 20th year in 1995. That we are still here and have survived 20 Montreal motivation-sapping winters is almost a miracle.

Robert Silverman

The Montreal bicycle advocacy movement all started in my wife and my apartment on Esplanade Street in front of the Park. Vicky Schmolka, of our inner city volleyball group, had suggested to Jimmy Stewart, columnist of the defunct Montreal Star, the inclusion of a mention of a meeting of bicyclists at our apartment. It was late April, 1975. On the first evening about 20 people showed up on bicycles to the great annoyance of our up-tight landlord, George.

Encouraged by my Danish wife, I had rediscovered the bicycle while studying in France in 1969. I started getting new pleasures and mobility at negligible cost. Back in Montreal in 1970, I bought a second-hand bicycle and began to enjoy bicycling even more.

Every year I noticed more and more bicycles on the streets. But there were no facilities for their use. - no bicycle parking, no bicycle paths, no bridge nor metro access, Nothing I was cylofrustrated.

A NEW CONSCIOUSNESS

In early April I visited a distant cousin in Washington. There I stopped in at the offices of the Washington Area Bicycle Coalition. In addition to giving me their newspaper they gave me the phone number of one John Dowlin, of the Philadelphia Bicycle Coalition.

Back home, I phoned Dowlin who immediately sent me a great deal of material. Essentially, the material convinced me that there were bicycling lobbies in many cities in the overdeveloped world even in 1975. This gave me great inspiration and the conviction that there was a "new and global bicycling consciousness" and that I had it.

I contacted the seemingly logical place for information and maybe support. The Federation de Cyclotourisme du Quebec. They were not too excited about the idea, but showed me an article by Jacques Desjardins in their paper. Young Desjardins in his article called for the Federation to be involved in more than leisure and asked that it become concerned with the bicycle as transport as well.

The meetings at our place continued each week and they were in English. But it was the young former rac, Jacques Desjardins, who discovered our magic name. Jacques wanted a name that would be popular in Quebec. "Le Monde à bicyclette", he suggested at the name-searching session. And I loved the name instantly, for it joined subject with object and was universal. It was adopted as our name. And so was our English name, "Citizens on Cycles".

Inexperienced, we did not have a clue. For there were no precedents in practice and theory for bicycle advocacy. But it was May and we were excited by the novelty and frustrated by our bicyclists' reality.

The weekly meetings at our apartment continued. Those who did not visualize bicycling as transport dropped out. After choosing our magic name we decided on some actions: to give Mayor Jean Drapeau

and the Executive Committee a yellow CCM Olympic bicycle to share for their official duties, our first collective yellow bicycle; to organize a late afternoon commuter race between 2 bicycles and 2 cars; to organize "the Great Cyclist's Parade" along St. Catherine Street for May 31.

Because Le Monde à Bicyclette was new and refreshing we received a lot of media attention that week. Mayor Drapeau was in Europe selling his Olympics. We had a donated bicycle, the CCM Olympic, to present to him. The new bicycle was publically received at City hall by Civic Party alderman Larochelle, president of the Montreal Athletic Committee who gave it to his son. In the commuter race bicyclists Jean Leblanc and Stan Illieff arrived at St. Denis and Laurier 8 minutes or 30 percent faster than the cars, thus making the point of the efficiency of the two modes. And, in spite of threatening weather, over 3,000 cylofrustrated bicyclists pedaled in unison along St. Catherine Street shouting out our demands for a bicycle-friendly city.

Stimulated by the energy and novelty of these historic events, I discovered talents which in me were buried. I wrote the first bicyclist's manifesto which was published in le jour and the paper of l'Alliance des Professeurs de Monreal.

TWENTY YEARS WITH

The Milton Park Citizens Committee gave us some money they didn't need. The Chateau Clothing Store chain bought a large quantity of our t-shirts "Perd Pas les Pedales". We rented a small room at the International YMCA on Park Avenue and we were on our way.

Our empirical cofounder applied for and soon after we received our first of many federal job creation grants which, in a mixed way, helped us over the years. A new and virgin group, we survived our first winter with this program.

Le Monde à Bicyclette was new. Where do we go from here? Where should we put our energies?

OUR FOUNDING CONGRESS

Pushed by an inveterate bicyclist and Marxist Leninist, named Richard Wagman, with exceptional organizational skills, we held our founding congress in March, 1977. About 60 people showed up.

There were 4 tendencies at the congress: The technical tendency led by Rejean Jettee and Louis Dorion; the reformist tendency led by Jacques Desjardins and Jean Paul Laberge, the revolutionary tendency led by Richard Wagman and Michel Camus and the poetic-velorutionary tendency led by Claire Morissette and I.

The last three tendencies received the most votes. The reformists more or less wrote that because of the bicycle's social desirability governments would soon begin to provide tangible facilities. The revolutionary tendency wrote in their position paper that little could be done to advance the bicyclist's cause while the capitalist system still

existed as the power of the giant auto and oil monopolies would preclude any significant gains. So they concluded, the task was to overcome capitalism and the bicycle advocates should form an alliance with the working class. The poetic-velorutionary tendency claimed that the struggle for bicyclist's rights was a new historical movement, with a new consciousness, and necessitated a poetic-velorutionary approach.

The leaders of the 4 tendencies defended their positions. The technical and reformist tendencies were eliminated. The revolutionary and poetic-velorutionary remained.

Most of the members of the revolutionary tendency were members of a Trotskyist party called "Groupement Marxist Revolutionnaire". I studied their political program.

Their political program contained lengthy paragraphs on Quebec's independence, defending the French language, the rights of women, the rights of homosexuals. They even called for free public transportation.

But, there was not one single word about bicyclists in their elaborate and lengthy program. I pointed out this contradiction to the delegates. So, the poetic-velorutionary tendency finally received the most votes.

As could be expected, the members of the technical, reformist and revolutionary tendencies left Le Monde à Bicyclette. Those who believed in the specific struggles of Le Monde à Bicyclette, the poetic-velorutionaries remained.

The founding congress served to prioritize our political demands. We

voted to make the struggle for access to the Metro our first priority as this unjust, arbitrary and intolerable frustration was endured by all cyclists in the Montreal region.


ARRIVAL OF A SPECIAL PERSON

The arrival in 1976 of Claire Morissette gave Le Monde à Bicyclette a giant boost forward. Morissette quickly felt at home in our movement for bicyclists' rights. For many years she assured the coordination of our movement. Her loyalty, her competence, her high sense of responsibility, her accounting and organizational skills greatly contributed to our being an effective and visible lobby. And Claire's constantly growing literary skills were manifest in every issue of our quarterly newspaper.

RECYCLING THE REGION

In the first ten years of Le Monde à Bicyclette Mayor Jean Drapeau's autocratic city government was hostile to bicycling. Communication with the city government was virtually non-existent. Our letters were rarely answered and there was not yet a public question period at City Council meetings as there has been for the last several years.

So, to reach the public, we organized public cycling events; cyclo-dramas. Some of the dramas were general like the annual June bicycle parades on St. Catherine street that attracted thousands. Others were connected to a specific cylofrustrations like the impossibility to take the metro or cross the bridges. So we took ladders




MISE AU POINT 29.95\$

SUR DEUX ROUES

1269, RUE AMHERST
523-2887

CYCLOTHON PLUS 95

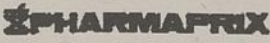
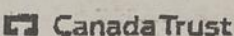





FONDATION DU DIABÈTE JUVÉNILE

Pour renseignements, composez le 744-5537

Pédalez ou marchez pour vaincre le diabète

Commanditaires officiels

PARC LAFONTAINE

DIMANCHE 28 MAI 1995

DÉPART: 9H30

La Fondation du diabète juvénile présente son 20^e CYCLOTHON 50 km à bicyclette / 5 km à pied

INSCRIPTION 9H30 À 10 H 30

Un minimum de 30 \$ en commandites payées à l'avance ou 30 \$ en argent comptant par personne est requis pour participer au Cyclothon.

CE QUE NOUS FERONS POUR RENDRE VOTRE JOURNÉE AGRÉABLE

- des aires de repos tout au long du parcours
- des points d'eau tout au long du parcours
- des stations de réparation pour vos bicyclettes
- des collations gratuites (apportez votre lunch)
- des spectacles
- mascottes et spectacles pour enfants
- de grandes chances de gagner de magnifiques prix
- des stations de premiers soins tout au long du parcours
- service de métro et d'autobus

LE MONDE À BICYCLETTE

and bicycles onto the metro. The ladders were allowed; the bicycle stopped, thus illustrating the absurd discrimination against our transport. We paddled a canoe with a bicycle inside it to show that was the only way to cross the St. Lawrence and we dressed up as Moses on Easter Monday and asked God to duplicate his feat of parting the Red Sea; this time for the local bicyclists. - Cyclodramas are illustrated in this paper.

CONVENTIONAL LOBBYING

Although these cyclodramas widely illustrated our intolerable cyclofrustrations, they did not bring about the necessary facility. So we turned to more conventional methods. For the Metro access-problem six militants of Le Monde à Bicyclette deliberately got arrested with our bicycles in a metro car. The judge found us guilty in municipal court. However, on appeal, Quebec Superior Court Judge, Claire Barrete Joncas ruled in our favour. After a long and hard struggle, we had won access to the Metro, first on weekends and later during the week.

Other than the Metro on weekends, there was no legal way for a bicyclist on wheels to cross the St. Lawrence River. However, with some good will from governments a solution was possible. The solution was a small land link between Notre Dame Island and the St. Lawrence Seaway Bike Path which was connected to the south shore.

Patiently, Le Monde à Bicyclette asked for and obtained letters of support from 18 provincial deputies in the region. At our request, resolutions of support for this solution were passed at the city councils of the south shore municipalities. Repeated written and oral questions were presented to Montreal's Executive Committee. Finally, just before the provincial election, the Government of Quebec and the City of Montreal announced that they would soon construct the necessary land connection from Notre Dame Island costing \$550.00 to be shared equally. In the spring we could finally pedal to the other side of the St. Lawrence River.

Further to the west, the northern section of the Champlain Bridge needed to be recycled. The portion between Nun's Island and Verdun was dangerous and unpleasant. We dressed up as rabbits on two occasions to illus-

trate this. At the same time, learning from our previous experience, we requested and received letters of support from 18 federal members of parliament and we obtained resolutions from 6 south shore municipalities for a bicyclists' link on the access bridge to Nun's Island. Finally, last summer the Champlain and Jacques Cartier Bridge Corporation installed the protective fence we had demanded and Verdun completed the work by constructing access bicycle paths to the beginning of the Champlain Bridge. - Another cyclofrustration eliminated. Bravo.

WHAT NEEDS TO BE DONE

Due to Le Mab's tireless efforts cyclists have won many victories and many cyclofrustrations, even provocations, have been eliminated. (River crossings, Metro access) However the streets are still unfriendly to cyclists, bicycle parking is still scarce and commuter train access is minimal.

In the coming period we will strive to obtain more bicycle parking on commercial streets either installed by the city or by bicycle rack manufacturers who would then sell advertising on a panel attached to their racks. These racks are found in substantial numbers in Ottawa-Hull and in Edmonton. In Montreal the 2 commuter train lines accept only 4 bicycles per train in specially built compartments and we are campaigning to vastly increase the accommodation, especially on weekends. We are now struggling for bicycle racks on express buses in the region similar to those installed in Edmonton and soon in London, Ontario. And we are continuously struggling for traffic calming in many districts in Montreal, the enforced reduction of the speed limit to 30 kilometers per hour and a network of safe bicycle paths. However, on the question of the bicycle paths, Le Monde à Bicyclette like the international bicyclists' movement is divided on their usefulness and safety.

GENERAL REFLECTIONS AFTER 20 YEARS

We have a great cause. Who could be against encouraging bicycling! In 20 years only 2 people have publicly attacked us: Jacques Duval, former automobile chronicler at La Presse called me a "freak" while Jacques Barrière long time head of the Montreal traffic department during Mayor Drapeau's long permanency stated in a public speech "If we

accommodate bicycles in our streets, will we put our cars in our pockets?"

Our arguments for a bicycle-friendly city are stronger than 20 years ago. To the local arguments in our favor like exercise, health, quietness, space-saving pollution reduction and random human contacts while bicycling, we now point out to life-threatening car related problems like the greenhouse effect and the thinning of the ozone layer which were unrecognized in our beginning years. In fact we have all the arguments but one in our comparisons with the car. For the private sector, "the automobile is more conducive to profit-making than its bicycle replacement. That explains are slow advances in spite of our obvious social desirability. And that also explains the multiply verified first theoretical law of the velorution. "cyclists gains are inversely proportional to the cars' need for the same facility. That's why we won bicycle paths along river banks, canals and rail lines, Metro access, St. Lawrence River crossings, commuter train access, parking on some downtown streets, -St. Dennis and St. Lawrence. on the other hand, on our car reducing demands, we won almost nothing. its like that almost everywhere.

For 19 years, a handful of volunteers and underpaid workers have maintained our bilingual quarterly newspaper, "Le Monde à Bicyclette". Powerful papers like the Montreal Star, Le Jour and Montreal Matin have long gone but we are still here. Our paper has chronicled our struggles throughout the years from the Metro access to the north-south bicycle axis, to the bridges provocations, etc. without interruption. Our colleagues of Transport 2000 have always had an article in our paper about the struggles of public transit users. as has Greenpeace in its efforts to save the planet. We wrote articles on the dangers of nuclear power plants, irradiated food, advances in microbiology, dangerous power lines, cooperative volleyball, natural vision improvement, ecological fluorescent lighting and medical mischief. Twenty years of passionate commitment in support a weltanschauung - world view - of limits to growth, simplicity, pleasure, harmony and peace.

THEORY

We pedal and we think. We have a documentary center and a library. Our main theoretical work is Ivan Illich's,

Energy and Equity. Every day new pro bicycle and anti-car books are published. It's nothing less than a new and growing consciousness. Books like Recapturing the Streets, Geography of Nowhere and The End of the Automobile Age are current.

And we have our own book. Claire Morissette last year published "DEUX ROUES, UN AVENIR", a dialectical masterpiece on the bicycle-car contradiction and our global struggles. Her superb book will be published in English next year and it is now being translated into German.

We are not alone. While the underdeveloped countries like India, China, Vietnam, Chile follow the road to ruin of motorcycle and then car, paradoxically, the overdeveloped ones advance towards a bicycle culture. Groups like Le Monde à Bicyclette exist in the main cities of the developed world.

We receive their bulletins and exchange information constantly by letter electronic mail, electronic conferences and newsgroups.

COME TO OUR ANNIVERSARY PARTY

We are going to have a blast. A bicycle blast. A night of music and poetry. Of drinking and dancing. Of video watching, beer-drinking and talking and reminiscing. The socially committed musical group, Rythm Activism will be there. There will be poetry readings in French and English. We have 2 rooms plus an auditorium. Bicyclists unite and celebrate the magnificence of the bicycle vision and our local representatives of that vision: Le Monde à Bicyclette

Friday, May 5 • 8 PM
3680 Jeanne-Mance
Tickets \$10.

Everytime i see an adult on a bicycle, i no longer despair for the future of the human race.

-H.G. Wells

A U C A L E N D R I E R

Un vélo, une pomme

10 septembre • Huntington et Haut-Saint Laurent
Longueur 70 et 115 km • tél.: 514-691-4731

Cyclo-rallye du Mâb

18 juin • Montréal
plus de détails dans le prochain numéro

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR.
VENTE ET RÉPARATION

Mise au point \$29⁹⁹

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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

Les Bicycles

QUILICOT inc.

80^e année de vélo



SPÉCIAL MISE AU POINT 29⁹⁹\$

EFFECTUÉE PAR NOS SPÉCIALISTES

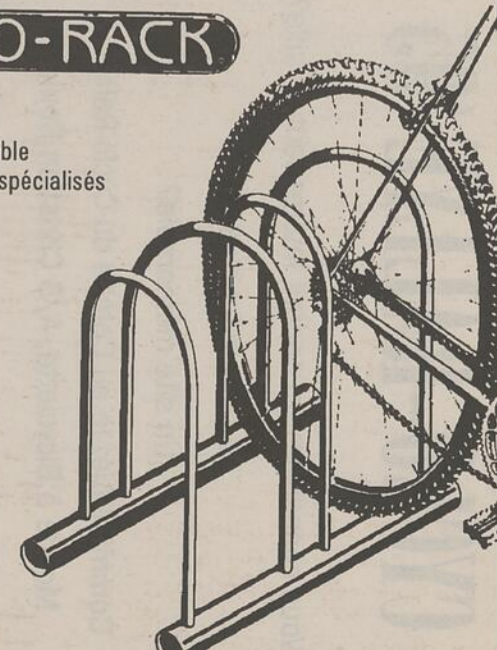
- ⇒ **Ajustement :**
 - dérailleurs
 - freins
 - roulements à billes
- ⇒ **Alignement des roues**
- ⇒ **Lubrification externe**
- ⇒ **Vérification des pneus**

2 magasins pour mieux vous servir :

1749, rue Saint-Denis, Montréal 472, boul. Roland Thérien, Longueuil
842-1121 **442-1121**

VELO-RACK

- Maintenant disponible dans les magasins spécialisés
- Renseignements: (514) 279-7003



CYCLO-RALLYE '95

Vous connaissez un endroit intéressant en ville?

Un petit coint inusité?

Un site mémorable?

Communiquez-le au Comité du Cyclo-Rallye du Monde à Bicyclette, A/S Christian Boulais.

Si votre idée est retenue, vous obtiendrez 2 inscriptions gratuites à notre Cyclo-Rallye 1995 qui aura lieu au mois de juin de cette année et dont la date sera précisée dans le prochain numéro du journal.

3383 con

DIAPORAMA SUR LES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le Monde à bicyclette présentera gratuitement aux groupes de citoyens qui en feront la demande un diaporama sur les mesures d'apaisement de la circulation. Découvrez comment votre quartier et votre ville pourraient être transformé...

MàB • 844-2713.



UN HISTORIQUE DU MÀB EN PHOTOS (8-9)

ET EN TEXTE (14-15)

Des pistes cyclables au partage de la rue:
AUX ZONES 30 Km/h, CITOYENS!

FÊTE DE L'AIR

Venez célébrer le 20^e anniversaire du MàB
 Le 5 mai '95 • à 20 heures
 Au Centre Strathearn
 3680, rue Jeanne-Mance
 (près de l'avenue des Pins)

Musique • Spectacles • Victuailles

844-2713 • Entrée: 10 \$



ILLUSTRATION DANIELLE BÉCARD