

# Le Monde à Bicyclette

## INSTRUMENTS OF THE DEVIL

*The birth of the bicycle drew more than religious condemnation. As shameless women leaped into the saddle, doctors warned against «bicycle walk» and kyphosis bicyclistarum. On the bicycle's 100th birthday, Bob SILVERMAN looks back.*

The safety bicycle made its first public appearance in 1885, at the Stanley Bicycle Show in London.

Its distinctive features were two equal-sized wheels, a rear-driven chain and a diamond-shaped frame. It was the work of J.K. Starley.

Three years later, in Belfast, Ireland, John Dunlop completed the "modern" bicycle by inventing the pneumatic tire. The air-filled tire was Dunlop's solution to the uncomfortable, bumpy rides his son was getting on the solid rubber tires of his tricycle.

The new tire was a sensation. Irish cycling journalist, R.J. McCreedy noticed the reaction it stirred when he rode the first pneumatic tired bicycle to Coventry.

"When the bicycle was left outside a hotel (not in the centre of the city) for ten minutes, a crowd of four or five hundred people were found pushing each other to obtain a sight of it."

The pneumatic tired safety bicycle which emerged from these experiments in the 1880's brought about a social revolution. Its impact was much bigger and affected many more people than previous developments in bicycle technology.

It made possible a huge increase in the number of people who were initially willing to ride bicycles and later to enthusiastically propagate them. Now, for the first time, excuses about danger and discomfort were no longer valid. Before 1890 cycling had been the pastime of a small minority; after 1895 it was open to almost everyone.

The English novelist Flora Thompson writes: "Soon every man, youth and boy whose family was above the poverty line was riding a bicycle".

The women looked on enviously. At first only the most audacious women would risk social disapproval by riding. Then, a few weeks later, the ice broken, other women followed. Gwen Raverat, in *Period Piece*, describes her introduction to cycling: "Then one day at lunch, my father said he had just seen a new kind of tire filled up with air, and he thought it might be a success. And after that, everyone had bicycles, ladies and all."



The problems of whether women should ride, what they should ride, how, in what clothes and with whom they should ride, occupied many a column of newsprint. Should they accept help from unknown gentlemen (or even ordinary men) when broken down? Should ladies ride in front, and thus steer, on a tandem? Who went first down a hill? Of course bicycling had its detractors. Up till 1893 doctors had maintained that bicycling was a notorious cause of illness. The

medical profession worried deeply about "bicycle walk", "bicycle heart", or, most dreaded of all, "kyphosis bicyclistarum" or cyclist's hump, caused by strenuous pulling on the handlebars. Dr. G. Herschell's book, "The Bicycle Cause of Heart Disease" was published in London in 1895.

Sabbath breaking and nonattendance in church increased markedly. At first ministers and priests called bicycles instruments of the devil, until suc-

cumbing to the joys of it themselves.

With the mass production of cars at the beginning of the 20th century, the bicycle lost much of its social importance in N. America where it was considered appropriate for children and adolescents only. In the rest of the world, bicycles became the transport of the working classes.

Since 1973 the bicycle has returned in force in North America and the rest of the industrialized world.

The bicycle is the most convivial of tools. It doesn't encroach on the time and space of others. Its manufacture and use don't take up much of the earth's dwindling resources. It's a peaceful nonviolent vehicle.

The bicycle is an indispensable component of a revolutionary vision of society. For social equality to really exist, and for production controlled by the producers with hierarchy virtually eliminated, the bicycle would, of necessity, be the cornerstone of the urban transport system. It is not for nothing that Daniel Berhman calls the bicycle a vehicle for revolution and that at the beginning of his book-sized bicycle manifesto, *Energy and Equity* Ivan Illich cites José Viera-Gallo: "Socialism can only arrive by Bicycle".

In the long run the bicycle will win over the car in the cities. The car won't be able to adapt to the dwindling of natural resources it has itself caused. The bicycle fits perfectly into the earth's ecology.

More and more people will perceive the bicycle's natural advantages in high-density cities. Many will demand provisions to make bicycle commuting easy and pleasant. The bicycle's historic triumph is inevitable. Le vélo vaincra.

HAPPY BIRTHDAY,  
BICYCLE!

Robert SILVERMAN

ANNIVERSAIRE

## La puissance de la candeur

*Les anniversaires — surtout la décade — ont toujours une certaine magie. La mémoire se plaît à comparer les époques, trouvant aberrant le caractère non-évolué des choses du passé, et constatant que souvent, les concepts farfelus de l'époque sont devenus monnaie courante. Atteignant ses 10 ans cette année, le Monde à Bicyclette a une histoire truffée des paradoxes les plus ahurissants. En voici les meilleurs moments.*

Essayez de vous rappeler l'ambiance de l'année 1975. C'était l'époque pré-olympique: des scandales éclataient à droite et à gauche, et la dette olympique semblait vouloir battre tous les records. C'était l'apogée nationaliste et ceux qui s'en gargarisaient cotoyaient en plein jour ceux qui craignaient encore que le ciel leur tombe sur la tête. La crise du pétrole faisait tousser un peu les automobiles, mais

n'avait pas encore secoué la prospérité, le sentiment d'abondance illimitée qui régnait. La génération granola fleurissait avec un optimisme échevelé. Il y avait peu de cyclistes, et ils n'étaient pas spécialement fiers de l'être. Mais il y en avait de plus en plus.

Il y en avait de plus en plus, et leur frustration était totale. Il n'y avait strictement RIEN pour les cyclistes: pas de pistes, pas

de stationnements, pas d'accès au métro, ni aux ponts. Pas de reconnaissance. Pas même de vocabulaire. Ils étaient tout simplement inexistantes dans les hôtels-de-ville, les bureaux d'urbanistes, d'ingénieurs du transport. Un seul véhicule était roi et maître des rues: l'automobile. Les droits des cyclistes, des piétons, des usagers du transport collectif: ni vu ni connu.

C'est au contact avec d'autres

groupes cyclistes militants à Washington et à Philadelphie, et leur précieuse littérature, que l'étincelle se produisit à Montréal. Sans guide ni bible, sans même connaître exactement leurs besoins, leur potentiel, et l'échiquier où ils se trouvaient, une poignée de cyclistes, bâtards de la rue, orphelins de la circulation, devinrent l'embryon d'un mouvement

Suite à la page 2

# Dix ans de vélorution

Suite de la page 1

d'envergure internationale.

Notre cher Robert "Bicycle Bob" Silverman, on s'en doute, était déjà de ce groupe. Et nombre d'autres, on s'en doute aussi, dont je serai malheureusement obligée de taire tous les noms au long de cet article. On comprendra mes contingences, et, je l'espère, on me pardonnera.

Ces cyclistes exerçaient une fascination certaine: offrant une vision nouvelle de la ville et de la vie, à la place de la domination des puissances en place, du pouvoir écrasant la nature et les gens, de l'autorité des hiérarchies institutionnelles privées et gouvernementales. Valorisant la qualité plutôt que la quantité, la vie simple plutôt que la complexité, les bons rapports humains et le voisinage plutôt que l'arrivisme, ces Don Quichotte à pédales avaient l'avantage qu'on pouvait difficilement leur opposer des arguments. Ils s'attaquaient courageusement aux plus grosses puissances — l'automobile, le pétrole — de cette civilisation et se proposaient rien moins que de renverser la "normalité" solidement ancrée et pourtant horrible qui prédominait.

## La bicyclette du maire

Le Manifeste des Cyclistes fut rédigé en 1975, et publié. Le mot commençait à circuler. En mai, on organisa la première Semaine de la Bicyclette à Montréal. Le tout premier geste fut de faire le don d'une bicyclette au maire Drapeau.

Peut-être les cyclistes eurent-ils la naïveté de croire que le maire en pédalant dans les rues de sa ville, partagerait leur point de vue. Ils eurent sûrement la naïveté de croire que la bicyclette, clairement identifiée au burin de la police comme "Propriété du Comité Exécutif de Montréal", deviendrait la première bicyclette communautaire à Montréal. Eh bien non! le bien public fut reçu par le conseiller Laroche du Parti Civique, en l'absence du maire parti vendre ses Jeux en Europe, et volé! par ce même conseiller qui avait huit enfants, qui espérons-le, pédalent encore sur

ce vélo aujourd'hui. Le maire fut toujours très froid face aux projets, modestes, des cyclistes. Quant à la courtoisie d'un remerciement, on a cessé de l'attendre depuis longtemps.

C'est sur le même ton de naïveté que Le Monde (à Bicyclette) présenta très sérieusement un mémoire aux Audiences Publiques — souvent inutiles et oubliées — du CRTC, pour que la publicité automobile soit interdite sur les ondes, l'auto étant plus nocive que la cigarette, et pour que soit lancée une campagne d'éducation publique sur les méfaits incalculables de cet objet de consommation le plus coûteux pour les Canadiens. Il n'y eut jamais de suite à cette requête... Trop pertinente et trop radicalement juste.

## Le théâtre de l'Ambulance

La couleur politique "vélorutionnaire" se précisait, faisant fuir certains membres, surtout chez les anglophones, en attirant de nouveaux. L'argent de sympathisants affluait peu à peu: on loua un minuscule bureau au YMCA. Engagés sur une subvention pour enseigner la sécurité cycliste aux enfants, les militants allaient piquer le Salon de l'Auto. Une activité qui prit l'allure d'une tradition.

Il fallait que ce fût une puissante industrie pour que les ambassadeurs d'une quinzaine de riches pays se déplacent d'Ottawa pour venir vendre leurs autos. Le Monde à Bicyclette avec ses masques à gaz et ses civières représentait le peuple de la rue. La presse, contrairement à l'habitude, se fit discrète. Les annonces pleine-page du Salon de l'Auto valaient cher... Pas un mot lorsque l'année suivante, nous nous couchions sur les tapis de Salon (le seul Salon qui ait des tapis) pour devenir des morts avec bandages, béquilles, ketchup, pendant deux heures... le temps qu'ils se décident à prendre leur rôle de croque-morts et à cacher les cadavres. Encore moins de reportage lorsqu'un commando théâtral sabota ensuite la conférence de presse du Salon de l'Auto, baissant ses culottes pour faire l'amour à une auto, branchant le masque à gaz dans le tuyau d'échappement, vidant



En haut: Par une chaude nuit d'été '78

À côté: Notre premier «die-in» s'inspirait d'Australie



ses poches dans le réservoir d'essence...

Un seul journal parla de notre Théâtre de l'Ambulance, tenu aux portes du Salon mensonger, pour parler des expropriés de l'autoroute, du deuil des amis des victimes de la route, des cuisses chromées et tristes de Miss Carrosserie, et des accélérations libidinales de Kid Auto-Sport. Un théâtre de la réalité crue, non-professionnel, qui pourtant réussit à faire rire et pleurer, et surtout réfléchir.

## Avec le ciel comme limite

On avait tout d'une bande de farfelus, et pourtant, lorsque un jour d'octobre en 1976, nous nous couchions sur l'asphalte, angle Ste-Catherine et Université, pour exprimer qu'"on est tannés de mourir", la question "Qui est normal?" était posée plus clairement que jamais. Cette trouille au ventre au moment de s'étendre, cette crainte qu'un automobiliste s'affole et fonce, c'était surréel. L'effet fut saisissant, les passants écoutaient respectueusement, les policiers hochaient de la tête, eux qui voient les accidents de proche, et la presse fit son travail. On dénonçait la hausse des tarifs du métro, on réclamait des abribus, des passes mensuelles, des mails piétons... inexistant à l'époque. Nous étions juste un peu en avance sur notre temps.

Les ponts sont le reflet de la ville: oubliés dans les rues, les cyclistes et piétons ont été oubliés par les ingénieurs des ponts à partir des années 50. La difficulté de traverser le fleuve sans moteur devint critique lorsque le trottoir du pont Jacques-Cartier, interdit et risqué mais praticable, s'effondra tôt en 1977. Aussitôt le Monde, et la Rive-Sud-à-Bécane se mobilisèrent en une manif synchronisée comme par un état-major. Les policiers de part et d'autre du pont nous affirmaient que sur l'autre rive, rien n'allait plus. Heureusement, nous avions prévu un contact téléphonique qui confirma que de part et d'autre l'enthousiasme et la détermination y étaient. Les deux contingents partirent et se rencontrèrent en plein milieu de la gigantesque infrastructure: cyclistes, piétons, personnes

mélange d'internationalisme, d'imagination, d'intelligence et de coopération.

## À la conquête de l'espace cyclable

Autant il semble parfois facile de nos jours d'aller cueillir des pâquerettes sur la lune, autant il semble complexe, ardu, impossible nous disent certains, d'aménager un simple réseau de pistes cyclables — voire même quelques axes — au centre-ville, devant nos résidences, et jusqu'au travail. C'est que l'espace y est consacré, de droit divin croirait-on, au règne des autos qui circulent avec à bord une moyenne de 1,2 passagers pour 8 cylindres polluants, qui rouillent immobiles 22 heures sur 24 en encombrant le paysage. La facilité d'obtenir des espaces cyclables est inversement proportionnelle à l'accaparement de cet espace par l'automobile. Nous avons pu vérifier cette loi à Montréal: la ceinture de l'Île, les pistes du Canal Lachine, de l'Aqueduc sont en dehors des rues.

Il ne nous en a coûté que quelques gallons de peinture lorsque nous avons décidé de nous offrir un axe Nord-Sud «faites-le vous-même» par une nuit chaude d'été 1978. Une ligne verte oscillait joyeusement rue St-Urbain, rue Marie-Anne, le lendemain lors de l'inauguration ruban-ciseaux, du même vert étrangement que les taches sur les

Suite à la page 15

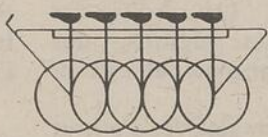
# Le Monde à Bicyclette

Le journal du Monde à Bicyclette paraît 4 fois par an.  
Tirage: 15,000.  
Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du Monde à Bicyclette, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc..., sont bienvenus.

Rédaction:  
Yvon Dinel,  
Bernard Glachant,  
Claire Morissette,  
Shelagh Nerney,  
Robert Silverman.  
Graphisme-assistance - Norman Nawrocki

Photocomposition: Atelier Centre Ville  
Impression, Payette & Simms.  
Dépôt légal à la Bibliothèque Nationale du Québec  
D765342

Le Monde à Bicyclette  
3700, St-Dominique,  
Montréal, Québec  
H2X 2X7  
Tél: 844-2713



HENRY FORD, en 1893, sur une bicyclette, sortie de ses ateliers.

# Le dernier métro

Depuis trois ans, les vélos circulent dans le métro à Montréal pendant le week-end. L'expérience est concluante.

Il est temps d'étendre les heures d'accès.

En juin 1982, la CTCUM émettait pour la première fois une carte donnant accès au métro pour les cyclistes, la fin de semaine, à des conditions bien précisées en un énoncé de règlements lu et signé par le titulaire de la carte lors de son acquisition. La carte coûtait \$5 en 1982, puis \$6 en 1983 et 1984.

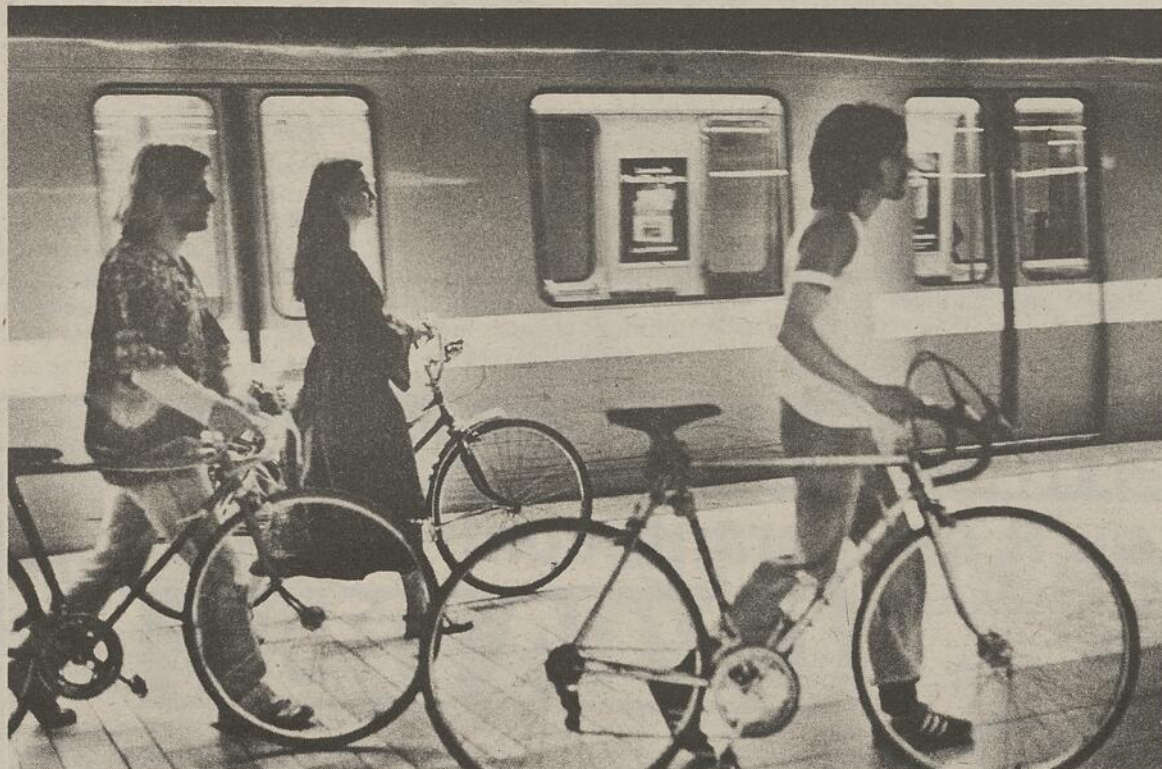
Chaque année, il y eut environ 700 cartes en circulation. Peu à peu, les voyageurs de la CTCUM, les employés et les cyclistes se familiarisaient avec la présence des vélos dans les escaliers, sur les quais et dans les wagons. Il n'y eut AUCUN ACCIDENT pendant ces 3 ans de vélo-métro.

Tant et si bien que dès le mois d'avril 1985, la CTCUM annonçait que la carte pour cyclistes est déjà disponible, au Studio Allard, métro Berri, au coût de \$6, de 9 à 18 hres en semaine, et de 9 à 17 hres le samedi, aux mêmes conditions que les années précédentes.

On se souviendra des innombrables démarches qui furent nécessaires pour en arriver à l'établissement de la passe vélo-métro. Commencées au printemps 77 alors que le trottoir du pont Jacques-Cartier s'effondrait, ne laissant aucune alternative pour traverser le fleuve avec un vélo, les tactiques furent multiples et colorées.

Invasion après invasion, en plusieurs stations simultanément pour déjouer les policiers, toujours pacifiquement, avec des vélos, avec des planches à repasser, des échelles, des hypopotames... Arrestations à 2, à 6, à 13, procès, acquittements, condamnations, prison!... et victoire finale en Cour Supérieure en août 81, ce qui devait précipiter la réglementation, du côté des bureaucrates.

Du sérieux: notre étude d'affluence fort scientifique concluant à une moyenne de 1.2 passagers dans le dernier wagon sur le tronçon tant convoité de Berri-Longueuil. Du rigolo: un éléphant enseignant son propre règlement à M. Hanigan, alors PDG de la CTCUM, qui prétendait qu'on n'avait à spécifier l'interdiction d'accès ni aux cyclistes, ni aux éléphants... et l'éléphant répondait: "Votre règlement interdit nommément la présence d'animaux, M. Hanigan, sauf les chien d'aveugles..."



La "victoire" savourée en juin 82 lors de la création officielle de la carte Vélo-métro, avait un arrière-goût. Elle reconnaissait officiellement la présence du vélo dans le métro, mais les FINS DE SEMAINE SEULEMENT. C'était le concept vélo-jouet.

Certains dirent même qu'il s'agissait d'un recul, puisqu'avant la carte le vélo n'était PAS interdit DU TOUT dans le métro, la Cour Supérieure venait de l'établir, en statuant que les harcèlements des policiers étaient non fondés, comme nous l'argumentions.

Mais les cyclistes du Monde à Bicyclette choisirent d'être raisonnables encore une fois, et de se plier à un essai limité pour une période à déterminer.

L'intégration vélo-métro est un processus en marche partout dans le monde. Lorsque les cyclistes s'aperçoivent que dans leur patelin, le métro leur est interdit sans raison, alors qu'il est ouvert dans nombre de villes depuis longtemps, sans accident, ils se mobilisent. Et gagnent.

SAN FRANCISCO: Les vélos circulent EN TOUT TEMPS, même pendant l'heure d'affluence! mais en ce cas,

seulement dans le sens contraire à la migration quotidienne des travailleurs.

WASHINGTON: En 1981 et 82, les cyclistes avaient accès au métro en weekend seulement. Depuis 1983, ils y ont accès tous les jours après 19 hres.

NEW YORK: Les cyclistes doivent obtenir une carte sur la ligne PATH, mais sont tolérés sans carte sur les autres lignes.

TORONTO: Les vélos sont transportés en tout temps, sauf les heures d'affluence régulières, ou extraordinaires comme la sortie d'un match sportif.

MIAMI, ATLANTA: Depuis peu, les vélos sont permis en fin de semaine, à l'exemple de Montréal.

Rappelons qu'à Oslo, Londres, Liverpool, Manchester Angl., Sydney Austr., et Berlin, il y a des vélos dans le métro depuis belle lurette. Toujours aucun accident n'a été signalé.

Après 3 ans d'expérience concluante à Montréal, il est temps d'élargir l'accès des vélos au métro.

On pourrait donner l'accès aux cyclistes en tout temps, sauf aux heures de pointe, en exceptant peut-être le tronçon Atwater-St. Laurent.

On pourrait, comme Washington, donner l'accès tous les jours après 19 hres, pour une année de transition.

Mais il faut arriver à une intégration la plus complète possible des deux moyens de

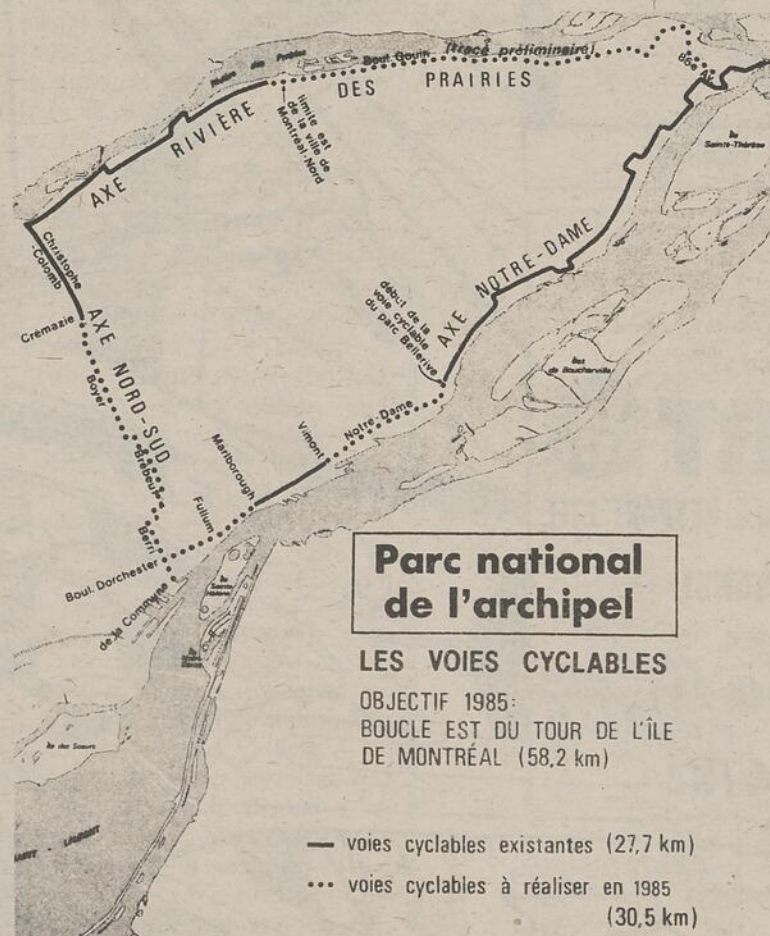
transport. C'est à l'avantage des cyclistes, bien sûr, mais aussi de la CTCUM qui cherche toujours plus de passagers, et qui se doit comme transporteur public, de satisfaire les besoins spécifiques d'usagers qui dépendent d'elle. C'est à l'avantage des handicapés pour qui les cyclistes ouvrent souvent le chemin. C'est enfin à l'avantage de toute la population parce que l'intégration vélo-transport collectif est la seule alternative au transport privé automobile dont les inconvénients à tous les niveaux sont incalculables.

Avec un immense plaisir, le MAB a appris récemment la nomination d'une jeune femme dynamique et novatrice, Mme Louise Roy, au poste de PDG de la CTCUM. Un changement d'interlocuteur peut être décisif dans une requête comme la nôtre. Nous l'avons vu lorsque M. Molini est entré en fonction à la CTRSM et que les améliorations, y compris nos supports Vélo-Bus, se sont succédées dans cette compagnie de transport.

Mme Roy nous a été précieuse dans le dossier CTRSM-Vélo-Bus alors qu'elle était collaboratrice du Ministre Clair de Transport-Québec. Ses options sont franchement pour l'écoute des besoins des usagers et la consultation. Depuis sa nomination, nous entretenons de notre côté les espoirs les plus fous, sachant que nos demandes, raisonnables, ont maintenant toutes les chances d'être raisonnablement agréées.

Claire MORISSETTE

## Montreal's East-end recycled



Local cyclists, particularly those of the Eastern regions got some good news on April 1. Montreal's city council passed an agreement with Quebec to spend 4.7 million dollars for 28.9 kilometers of bicycle paths. The money will pay for the third portion of the North-South artery, from Sherbrooke to the St. Lawrence, a new bicycle path on a widened Notre Dame Street East from Berri to the Western limit of the Bellerive bicycle path and an extension of the Rivière des Prairies bicycle path, joining the Eastern limit of Montreal North to the Eastern edge of Notre Dame Street. Montreal is contributing \$2,378,000, Québec's Ministry of Transport \$1,378,000 and the Ministry of Recreation 1 million dollars.



**LES ENTRETIENS**  
café restaurant

Tous les jours de 10h à 24h

1577, Laurier est  
près de Fabre  
521-2934

Vous pouvez apporter  
votre vin

NATURE • SOCIÉTÉ • ÉCOLOGIE

**Boule de Neige**

LA LIBRAIRIE DES RESSOURCES

324 est. rue Ontario  
Montréal H2X 1H6  
(514) 843-7997

POUR PLUS QUE LA LECTURE

CORPS • NUTRITION • SANTÉ • CROISSANCE PERSONNELLE • TECHNOLOGIES APPROPRIÉES • SPIRITUALITÉS • COINTES

FICTIONS • NEW GAMES • ETC.

# Le Monde

INTERNATIONAL NOTES

à Bicyclette

NOTES INTERNATIONALES

## Le vélo et le pain

En Amérique Latine, le tricycle gagne en popularité. Par exemple, à Bogota, une grosse boulangerie utilisait 90 camions pour livrer le pain à 20,000 détaillants. A cause des nombreux problèmes des camions, ils furent remplacés par une flotte de 1200 tricycles non-motorisés. Le coût de distribution a chuté de 27% à 8% du coût total. Il y eut également une forte augmentation des ventes, en partie parce que les tricycles étaient moins souvent immobilisés dans des embouteillages. Cette conversion a créé 1100 nouveaux emplois.

## Le grand bond en arrière

PEKING — (Reuter) Les riches paysans chinois conduisant maintenant leurs propres autos et camions sont responsables d'une hausse dramatique de la mortalité sur les routes, selon le *Workers Daily* de Péking.

Selon une lettre d'un groupe

d'officiels chargés de la circulation dans la province de Hebei, un court tronçon d'autoroute rurale dans leur comté a vu à lui seul des douzaines d'accidents mortels dans les derniers mois, depuis que les dirigeants communistes chinois ont voté que les particuliers devraient avoir le

droit d'acheter des automobiles privées.

La lettre disait que les entrepreneurs locaux transportant leurs marchandises sont tellement obsédés par l'appât du gain qu'ils sont une menace pour les autres usagers de la

route, surchargeant souvent leurs véhicules et conduisant trop rapidement, souvent en pleine nuit. La plupart des paysans qui ont commencé à conduire n'ont jamais eu de cours de conduite, et refusent d'observer les règlements de la route.

## Toronto Authorities put on the racks

The City of Toronto has just allocated \$20,000 for bicycle parking in 1985. The money will be used to pay for 100 racks as well as their installation.

Each rack parks two bicycles. They will be installed on the sidewalks close to cyclists' destinations. Places chosen for the racks' installation were determined by the Toronto Cycling Committee after assessing relative demand.

(See diagram P. 16)

Unlike Drapeau's Montreal, Toronto has committees in which citizens can participate. Toronto bicyclists have theirs, the Toronto Cycling Committee. Any Toronto cyclist can be a member. Alderman Jack Layton is the chairman of the committee while Toronto's bicycle coordinator, David McCluskey, is the secretary.

The committee meets once a month. The annual operating budget is \$100,000. The committee meets once a month. The annual operating budget is \$100,000. The committee publishes 3 editions of its newspaper, the *City Cyclist*. The circulation is 60,000 and it's free.

When will Montreal have a bicyclists' committee similar to the Toronto Cycling Committee? When will Montreal have a full-time bicycle coordinator?

Bicycle parking is urgently needed in Montreal. Often, the nearest parcomètres are already being used for bike parking when I arrive.

Several years ago the City of Montreal widened its sidewalks at many selected places on main arteries. These sidewalk peninsulas jutting into the road stream would be a good place to begin installing bicycle racks.

## Loto-Stop

Les automobilistes hongrois ont une forte raison de prendre les voyageurs "sur le pouce": cela pourrait leur faire gagner...une auto.

Depuis le début de l'année, le gouvernement a émis plus de 1000 cartes "sur le pouce", avec photo et identification complète du titulaire. Chaque carte comprend en plus 20 billets de loterie.

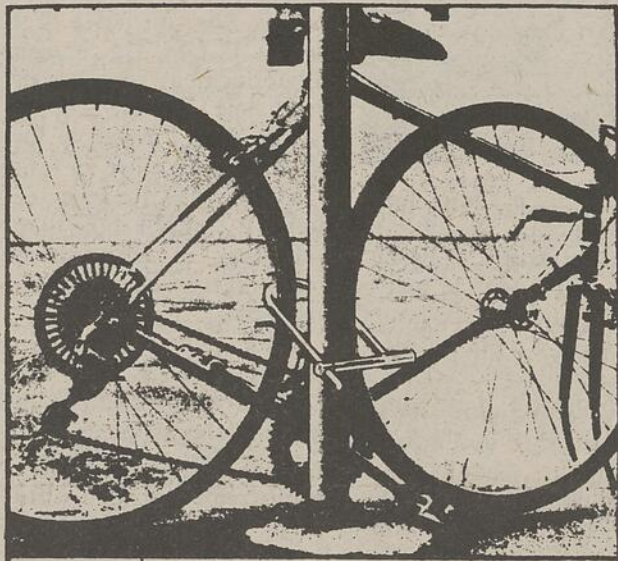
Les titulaires des cartes donnent les billets de loterie aux automobilistes qui leur offrent un passage. Le gagnant sera choisi par tirage plus tard cette année.

La carte coûte \$3. Elle n'est pas obligatoire.

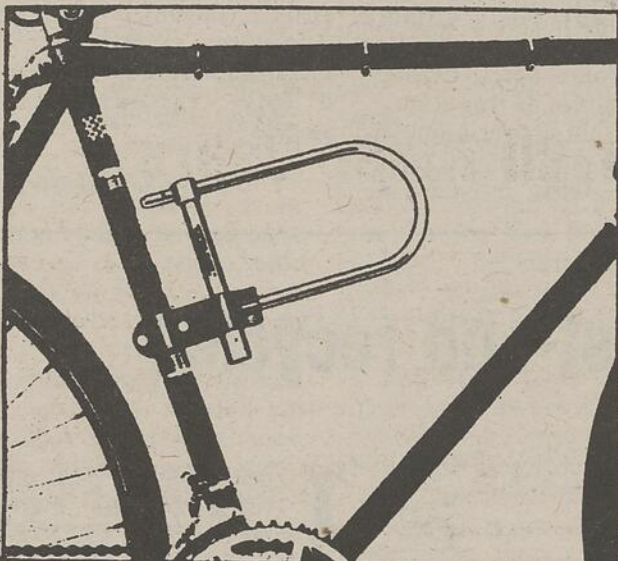
## Cadenas Ultra-Sécurité

Si sûr, qu'il est garanti contre le vol.

# CITADEL



Fixation des deux roues et du cadre



Rangé sur le support facultatif

Vous pouvez faire confiance à la sécurité du CITADEL puisqu'il porte une garantie unique contre le vol :

«Si une bicyclette est volée, suite à un défaut du CITADEL, son propriétaire recevra jusqu'à \$350».

Agent exclusif et distributeur des cadenas CITADEL au Québec et au Canada

## KEYPORT

LA CORPORATION DE SERRURES KEYPORT LTEE

1625 OUEST RUE CHABANEL  
SUITE 482

MONTREAL, QUEBEC H4N 2S7

TEL. : (514) 382-4792

GARANTIE  
DE 350\$  
CONTRE  
LE VOL

## Bicyclette de poche

La Compagnie de Transport BART (Bay Area Rapid Transit) de San Francisco annonce fièrement un "nouveau" mode de transport pour ses usagers — un génial petit bicycle pliant que les voyageurs pourront conduire jusqu'au métro, et ensuite transporter sous leur siège.

Le petit bicycle pourra être utilisé aussi bien de l'arrêt-destination jusqu'au travail, et, à la fin de la journée, du métro jusqu'à la maison.

Considéré comme le plus petit bicycle pliant au monde, le "Hon Folder", du nom de son inventeur, pèse seulement 28 livres (12 3/4 Kg). En 15 à 30 secondes, dépendant de l'habileté du

cycliste, il peut être rangé dans un sac de nylon et glissé sous le siège, ou bien être traîné comme une valise d'aéroport sur une roue. Lorsque déplié, le vélo s'ajuste à différentes hauteurs grâce à son guidon et poteau de selle télescopique.

Pendant 3 mois de promotion commanditée par le BART, on pourra louer les bicyclettes à \$25 pour 2 semaines. Ce déboursé pourra être déduit à l'achat du bicycle, qui coûte de \$300 à \$375 selon les accessoires.

"Nous considérons que ce bicycle pliant a un bon potentiel comme moyen alternatif de se rendre aux stations", dit Sy Monber, chargé des relations publiques de la BART.



## Sunshine tandem

A four-seater tandem solar bicycle driven by a combination of pedalling and electrical energy from solar cells has been designed in Australia.

The four-seater tandem, with a team of 14 riders and two back-up crew, has just completed a 1850-km test run from Cairns, in northern Queensland, to Brisbane, the state capital.

It covered the distance at an average speed of about 30 km/h in eight days. Scientists in the team estimated that the solar cells produced a 25 per cent increase in speed, equal to 45 per cent more power.

The concept for the tandem was developed by Dr. Ugur Ortabasi, director of the Solar Research Centre at the University of Queensland, to show that a human/photovoltaic hybrid system can obviate the need for conventional batteries.

Dr. Ortabasi said it was well known that a bicycle rider represented the most energy-efficient form of locomotion on land, far ahead of the horse, dog and other animals and incomparably superior to other mechanical means at about 25 km/h. Coupling the human energy required to ride a bicycle with solar energy had produced a "highly efficient, peaceful, benign device."

### Mass appeal

"As the efficiency of solar cells increases this will become a very viable means of transport," he said. "In 10 years it could be the multi-passenger vehicle of the masses."

The tandem has a frame of high-tensile lightweight tubing built by Christie Cycles of Melbourne, 10 close-ratio gears for the riders and five separate gears operating in conjunction with a power optimiser and a half horsepower electric motor mounted at the rear.

The entire length of the tandem is covered by a 5.2m<sup>2</sup> canopy above the riders' heads holding 440 Kyocera photovoltaic cells.

## No room at the top

Relief is in sight for New York City apartment dwellers tired of lugging their bicycles up and down stairs and of bumping into them at home.

The Stryckers Bay Neighbourhood Council is sponsoring a competition to find the ideal, street-level bicycle shelter for their urban environment.

Safe, sturdy, attractive designs, adaptable to the many pockets of usable space found among city blocks are some of the hoped-for results of the competition which closes at the end of this month.

## Dallas backpedals

In Dallas, Texas, a short-sighted municipal by-law has brought the installation of bicycle racks to a halt. Since the introduction of Ordinance 18119 in 1984, not one bicycle rack has been placed on Dallas' sidewalks.

This is not surprising considering the cost to the racks' owners — an initial fee of \$350, followed by annual fees of the same amount.

Not that the Ordinance singled out bicycles for special treatment. No one gave any thought to bicycle racks when the law was drafted, so they automatically fell into the "other than listed" category.

Newspaper racks, owned by publishers who make huge profits, in part thanks to their street displays, were thought of. They cost just \$5 a year.



Sally Issenman and Tooker Gomberg with part of Edmonton's Bikes not Bombs shipment to Nicaragua.

## Bikes not bombs

Americans have found a novel and peaceful way to express their distaste for the U.S. government's subversive meddling in Nicaragua. They're sending bikes.

To meet the increasing threat posed by U.S. backed counter-revolutionaries, the Nicaraguan government has been obliged to divert resources from social programs to defense. The health care and education projects which have suffered as a result are the objective of the *Bikes Not Bombs* campaign.

There are already 20 U.S. branches of *Bikes Not Bombs* and 107 bicycles have already been shipped to Nicaragua, where the government has agreed to distribute the bikes to

health and education workers first.

*Bikes Not Bombs* is also working closely with a metallurgical co-op in Esteli, Northern Nicaragua, where they hope to produce 200 bicycle frames this year.

American bicycle mechanics sympathetic to Nicaragua are training Nicaraguan mechanics.

Here in Canada, the Edmonton *Bikes Not Bombs* committee has already collected 25 bikes. These will accompany medical supplies, books and other products being sent to Nicaragua by the *Tools For Peace* organisation.

And that old, rusting bike in your garage here in Montreal could soon find its way to Nicaragua too.

A local branch of *Bikes Not Bombs* has been formed. They'd like to hear from anyone with bicycle parts or a 1 or 3 speed bike to donate, and from anyone interested in helping with organising and publicizing *Bikes Not Bombs* in Montreal. They also need help with the collection and shipping of the bikes to Nicaragua.

For more information on *Bikes Not Bombs* in Montreal, contact Bob Silverman at 844-2713. For information on the international *Bikes Not Bombs* movement, write to Michel Replogle, *Bikes Not Bombs*, National Coordinating Committee, P.O. Box 5595, Friendship Station, Washington D.C. 20016, USA. (202) 965-2786.

## Still crazy after all these years

Did you know there was a "bicycle craze" in North America in the 1890's, shortly after the invention of the safety bicycle and the pneumatic tire?

Did you know that at the height of the craze, in 1896 and 1897, daily papers had entire sections on bicycling — bicycling fashion, bicycles and women, bicycle racing, shoes for bicycling, bikes in the country, etc?

Did you know that mass bicycling shook the social fabric of America?

Did you know that bicycling had enemies — Teamsters, stable owners, streetcar magnates, piano makers and ministers, to mention a few?

Church ministers, convinced bicycles were the reason church attendance was falling, had a splendid forum from which to air their views. From his pulpit, in 1896, a Baltimore preacher thundered:

*These bladder-wheeled bicycles are diabolical devices of the demon of darkness. They are contrivances to trap the feet of the unwary and skin the nose of the innocent. They are full of guile and deceit. When you think you have*

*broken one to ride and subdued its wild and Satanic nature, behold it bucketh you off in the road and teareth a great hole in your pants. Look not on the bike when it bloweth upon its wheels, for at last it bucketh like a bronco and hurleth like thunder. Who has skin-*

*ned legs, who has a bloody nose? Who has ripped breeches? They that dally along with the bicycle.*

The above information and many more interesting facts can be found in *A Social History of the Bicycle* by Robert A. Smith, American Heritage Press, 1972.

Quality has made us what we are today

- BICYCLES — featuring Miyata, Norco, Fiori
- Parts (largest selection in Montréal)
- Clothing — boutique cyclo-mode
- All-terrain bikes
- Cyclo-touring equipment
- Repairs
- Expertise

IT'S WHAT YOU'VE COME TO EXPECT FROM US!



6665 ST. JACQUES O. MONTRÉAL, QUÉBEC H4B 1V3 (514) 486-1148

See us downtown at our Summer mini branch at the old post-office, Greene and the Maisonneuve, Westmount

## Cours de mécanique du Monde à Bicyclette

Avoir la pédale sûre et les roues faciles à tout moment, voilà des objectifs nobles. Depuis cinq ans, Le monde à Bicyclette offre son cours de mécanique pour vélo, préconisant justement l'autonomie des cyclistes et le respect (la connaissance) des besoins de la petite reine. Un cours de mécanique complet: Choix du vélo, ajustements de base, mécanique mineure et mécanique majeure, s'adressant aux personnes débutantes et intermédiaires.

Le cours se donne en deux samedis consécutifs. Vous pouvez vous inscrire à l'une des deux sessions offertes ce printemps, soit les 4 et 11 mai ou les 18 et 25 mai. Le coût est de 25\$ pour les membres du Monde à Bicyclette (MaB), de 30\$ pour les autres. Ce prix comprend: 12 heures de cours (9h à 16h chaque samedi); un document technique; l'adhésion au MaB, si vous le voulez.

Le nombre de places étant limité (12), dépêchez-vous de vous inscrire.

INFORMATIONS ET INSCRIPTIONS: Yves Du Sablon, 727-8230.

Sebastien PROVENCHER



The bicycle was an important factor in the victory of the Vietnamese over both the French and the Americans. It was their mule. Virtually all supplies for the front arrived by bike: food, shells, bricks, etc. The bicycles could carry up to 500 pounds when pushed and with lesser weights could be pedaled. Six million dollar U.S. airplanes tried in vain to destroy these caravans of \$20 Peugeot bikes.

## Welcome aboard

Throughout North America, more and more public transit managers are taking measures to welcome bicyclists on their systems. Toronto's subway now accepts bicycles at all times other than rush hours. However, they sensibly suspend the right of access when there is an influx of passengers, at the beginning or end of a sports match or rock concert, for example.

Miami's new subway accepts bicycles on weekends.

A.C. Transit of the San Francisco/Oakland region in California has agreed to install

bicycle racks after 5 years of lobbying by the East Bay Bicycle Coalition. And the San Francisco area subway, BART, has just bought 50 Hon folding bicycles to rent to passengers. BART's purpose is to encourage their passengers to use the bicycles at either end of their subway ride. The subway also sells the Hons, with rental fees deducted from the \$300.00 cost price. The rent is \$25 for two weeks. California Transit's Peninsula commuter train has also bought fifty of the folders for the same purpose.

Often commuter trains are

the best way for city cyclists to get to the country, but most don't accept bicycles. However, since 1984, the ice has broken. In New York, both the Long Island Railroad to Long Island and the Metro North Line up the Hudson Valley accommodate bicycles outside rush hours. A \$5 annual permit is needed.

The bicycle-public transportation marriage has become so important that a book has recently been published about it. "Bicycles and Public Transportation" by Michael Replogle describes the steps being taken by public transit systems in North America, Western Europe and Japan to encourage bicycling. Those systems which accommodate bikes are mentioned, although much of the book deals with parking facilities offered cyclists at train, subway and bus stops. Replogle tells us that in many suburbs of Denmark, Holland, Germany and Japan one fourth to one half of all rail passengers and up to 20% of bus riders reach their transit stop by bicycle.

Copies of the book are available for \$15.95 (U.S.) from the Bicycle Federation, 1055 Thomas Jefferson Street N.W., Washington, D.C. 20007.

## L'auto et le vélo

L'auto, un jour, dit au vélo:

"Vous avez bien sujet d'accuser votre auteur:  
Tout bagage pour vous est un pesant fardeau;

Le moindre vent qui à toute heure  
Fait virevolter ma fumée plus haut

Vous oblige à forcer du mollet;

Cependant que mon pare-choc, à une charrue semblant,  
Non content d'écarter tout obstacle devant,

File à toute vitesse sans arrêt.

Tout vous est effort, tout me semble aisé.

Encore si vous grimpez à l'attelage

Qui orne mon porte-bagage,

Vous n'auriez pas à tant souffler,

Je n'en sentirais pas même la charge:

Mais vous préférez par-dessus tout

Les malpropres bords des routes et des rues.

Le destin envers vous me semble bien ardu."

"Votre compassion, lui répond le deux-roues

Part d'un bon naturel; mais quittez ce souci:

Les obstacles me sont moins qu'à vous si terribles;

Je file et ne bloque point. Vous avez jusqu'ici

Contre leurs venues imprévisibles

Roulé sans ralentir le trot

Mais voyons donc la fin." Comme il disait ces mots,

Au bout de leur trajet se forme peu à peu

Le plus gros embouteillage

Que la ville eût porté jusque-là dans ses rues.

L'auto ralentit; le vélo détale.

L'auto klaxonne à mort,

Et finalement s'incline

Elle dont le pare-choc, un autre pare-choc voisin

En une immobilité invincible à tout effort.



Photo Courtesy University of Alaska

Whitehorse to Dawson in 5 days. Overland bicycle record, winter of 1903.

## Snow trouble by bike

When gold was first discovered near Nome, Alaska in 1898, the rush to get there first was on.

Max Hirschberg, of Dayton Ohio, was in Dawson City, a thousand miles upstream from Nome on the Yukon River. Max had a safety bike with him. Max noted that bicycles, unlike the alternative transports to Nome

(dogs and horses), did not require any food, a considerable saving of expense.

The high winds of the Tundra had swept most of the snow off the ice of the river. In late March, 1898, his bike loaded down with his supplies, Max began pedaling on the ice to Nome. He arrived in Nome 50 days later. The slippery ice caused him to fall often. At times there was water on either side and Max had no choice but to keep pedaling. Max was then 20.

His ride down the frozen Yukon River, and that of others biking on Alaskan frozen rivers, is described in the winter 1984 issue of the *Alaskan Journal*. The journal carried excerpts from the chapter of Hirschberg's autobiography called "Wheels on Ice".

## Kimi

You have a flat. Your wheel needs truing. Your derailleur is hopelessly jammed. You don't know how, or you don't have the time to fix the bike yourself.

You don't have a car to help carry the bicycle to a bicycle shop. And you live far from the

closest one. If you get the bike there, it won't be fixed for a week.

You don't have to worry any more! Kimi Bassel will pedal to your home with his tool kit and repair your bike on the spot. And he will charge the same or less than at a bike shop. Kimmie is a trained bicycle mechanic. Call Kimi at 489-3611.

**IN YOUR HOME I'LL REPAIR YOUR BICYCLE IN DESPAIR!**

Remember all the trouble you had taking your bicycle to the repair shop? Well, stay put and have your bicycle repaired in the convenience of your home.

- flats
- greasing
- adjustments
- aligning wheel
- lubrication
- tune ups



Minor and major repairs done efficiently and promptly.

**KIMI 489-3611**

**BICYCLETTE EN PANNE? RÉPARATION SUR PLACE!**

Évitez de transporter votre bicyclette au magasin pour la faire réparer. Restez chez vous, je le ferai sur place.

- pneu plat
- graissage
- ajustements
- réglage des roues
- lubrification
- mise au point

Réparations mineures et majeures faites avec rapidité et efficacité.



Ils vont tu nous laisser tranquilles! On entend plus rien que ça à la TV, à la radio et dans les journaux: le chômage, toujours le chômage, rien que le chômage! On le sait qu'il y a du chômage, pas besoin de nous le répéter sans arrêt!

Ben croyez-le ou non, pas assez de se faire écoeurer avec ça dans les grands média, il fallait qu'il y en ait une petite gang (probablement des jeunes fainéants sur le BES ou le chômage) qui fasse une exposition de photos itinérante là-dessus en plus!

"Sans Honte et Sans Emploi" qu'ils ont appelé ça. On voit tout de suite où ils veulent en venir. Ils commencent par nous montrer des photos de la révolte des chômeurs des années 30, de la Grande Marche pour L'Emploi de 1983 puis des manifs du RAJ de l'année passée. Evidemment, ils approuvent ça eux autres!

Après ça ils nous montrent des témoignages de gens (leurs chums, j'te gage) qui veulent faire accroire que c'est pas de leur faute s'ils ont pas de job, s'ils ont pas assez d'argent pour vivre, puis qu'ils sont tannés de la pauvreté et de la honte. C'est rien qu'une bande de brailards qui cherchent même pas d'ouvrage pis qui sont jamais contents de ce qu'on a la bonté de leur donner.

C'est pas tout! Là ils envoient leur maudite exposition partout dans la province à d'autres gangs de chiâleux comme eux autres qui vont regarder ça en se pompant. Qu'est-ce que ça va donner ça, vous pensez? Ça va leur mettre des idées dans la tête et les encourager dans la paresse.

Les moyens de communications c'est des outils dangereux qui devraient pas être laissé dans les mains de n'importe qui pour dire n'importe quoi. C'est pas dur à comprendre! Leclerc est du *Devoir*, j'te dis qui se l'est fait dire, lui!

C'te petite gang là, ils comprennent pas ça. Ils viennent de former un groupe justement pour continuer à faire des niaiseries de ce genre là. Vox Populi, qu'ils s'appellent: le nom veut tout dire. Ça va être grave si, avec c'te p'tite gang de troublemakers, la population prend en main les moyens de communications! Y aura plus de contrôle!

Là, attention! C'est l'Année Internationale de la Jeunesse, ben j'gagerais n'importe quoi qu'ils vont s'attaquer aux jeunes, les plus faibles et les plus influençables, pour les embarquer. Ça j'trouve ça lâche! Mêlez-vous donc pas de ce qui vous regarde pas! Les grands médias font ça ben mieux que vous autres.

On devrait empêcher ça du monde comme ça! Même les communistes les laisserait pas faire. Non, j'exagère pas! Si vous me croyez pas, allez voir "Sans Honte et Sans Emploi." Vous allez comprendre la menace qui nous attend si on fait rien. J'sais pas où elle est rendue, ça se promène partout, mais si vous leur téléphonez au 271-9639 en faisant semblant de rien, ils vont se faire un plaisir de vous dire où aller la voir.

Le Gros DEGUEULASSE

# Mon bain avec Robert

**E**n fait, je pense bien que Bob m'avait déjà parlé une fois ou deux de rebirth. Mais j'avais déjà dû aussi entendre parler de cri primal et d'autres trucs du genre et au fond, je m'en foutais. Je n'ai jamais vraiment craqué sur toutes ces choses, la Psy et toutes ces conneries...

J'ai un oncle suédois, psychiatre assez célèbre dans son pays, qui un jour d'été nous arriva avec toute sa famille, une bouteille de vin dans chaque poche de son imperméable. Il n'avait pas vu ma mère depuis plusieurs années. Et plus tard, tandis qu'installés au jardin, dans cette grande maison que nous habitions alors au nord de Paris, nous prenions le thé, il se mit à m'observer, longuement, fixement, d'un étrange regard appuyé. Par dessus la table, un gâteau dans une main, une tasse de thé dans l'autre, il m'observait. Fasciné. Mais sans que je puisse réellement l'affirmer. Peut-être tout simplement, au fond, comme un laborantin qui aurait examiné toute la journée des crachats au microscope et qui, tard dans l'après-midi, en aurait découvert un particulièrement beau, gras et vert. Quoi qu'il en soit, j'avais entendu un jour ma mère dire qu'elle se

tuerait probablement si elle apprenait qu'un de ses fils était homosexuel et nom de Dieu, calé au fond de mon fauteuil de jardin, je me demandais ce que ce salaud pouvait bien avoir à me regarder ainsi...

Aussi, lorsque l'année dernière, alors que nous le cherchions partout depuis deux jours en sachant, nous vîmes arriver Bob, pas rasé, des traces de nourriture sur le devant de sa chemise, les yeux hallucinés et le visage étrangement déformé, comme ovalisé sur un côté... et qu'il nous dit dans un souffle: «J'ai eu un rebirth avec Roch dans une baignoire», et que lui demandant qui était Roch, il me répondit: «Mon thérapeute», j'oubliais tout, gueulais un peu pour la forme, et le renvoyais chez lui pour qu'il aille s'y reposer. Les thérapeutes!...

Et pourtant, depuis, chaque fois que c'est possible, et furtivement, comme on croise devant le rayon de cul chez Vari-Mag, mais avec un air complice, pour l'effaroucher, j'essaye de savoir ce qui a bien pu se passer ce jour-là dans la salle de bain de Robert Silverman...

Il a fini par me le raconter lui-même.

B.G.



Yves Huneault/Vox Populi

cette princesse vietnamienne, c'était quelques temps après que les vietnamiens aient battu les chinois et que les chinois soient retournés en Chine, au milieu du 15ème siècle. J'étais donc le fils d'une princesse vietnamienne et poète...

Bon, mais tous mes voyages n'étaient pas agréables. En Algérie, c'était platte: j'étais avec des moutons. En Algérie, j'ai découvert l'origine de quelques-unes de mes qualités. Comme la peur de l'ennui. C'est ma plus grande crainte. J'ai même parlé arabe dans cette régression!

- Tu parlais arabe?...  
- Oui! Je n'avais jamais appris l'arabe et je parlais arabe dans ma régression! Je parlais arabe avec Roch!...  
- Avec Roch?...  
- Oui!!.. J'étais avec Roch dans toutes mes régressions. C'est là qu'on s'est connu. À un moment donné, en Algérie, je suis monté en haut d'une montagne, j'ai glissé et je suis tombé. Je suis mort dans les bras de Roch.

Bon, j'ai vécu deux autres vies mauvaises. D'abord l'une en Mongolie, avec des chevaux. J'étais très mal adapté à cette vie de guerrier, et en allant à la bataille, je suis tombé de cheval et je suis mort. Les autres chevaux me sont passés par-dessus. Et donc je hais les chevaux. J'ai peur des chevaux. Et c'est pour ça aussi que je déteste le vent, cela me rappelle la Mongolie. Mais au moins, on mangeait bien en Mongolie.

L'autre vie que j'ai pas aimé, c'était ma vie indienne, près de Winnipeg. C'était mauvais. J'ai été tué dans la bataille entre tribus, et je n'ai pas vraiment aimé ça. Mais dans toutes les vies, j'étais comme marginal, tu vois.

Tiens, par exemple, dans une autre vie, j'étais un Irlandais. À Galway Bay, une sorte de pêcheur, et je chantais aussi. Et j'avais une jumelle, comment dis-tu ça?... une soeur jumelle. Nos parents sont morts très jeunes, on est devenu très proche. Elle s'appelait Anne et on a eu une relation incestueuse.

- Ta soeur Anne?  
- Oui.  
- Ta soeur s'appelle Anne?  
- Non, ma vraie soeur s'appelle Rona.  
- Elle s'appelait Anne dans la régression?  
- Oui, et moi Brian, je pense. Et toute ma vie je ne m'intéresse pas à d'autres femmes et toute sa vie elle ne s'intéresse pas à d'autres hommes, parce qu'on s'est connu dans l'utérus.

## "My mother's against it and my father often asks me if I'm still doing 'birth control'..."

«J'ai été entre les mains des thérapeutes pour plus de 30 ans. Je hais les médecins. Aimes-tu les médecins? Moi, je hais les médecins. Et tu veux savoir, les pires, ce sont les premiers que j'ai eus: ils m'ont complètement fucké. Tu veux SAVOIR POURQUOI ILS M'ONT FUCKÉ, CHRISST?...»

- T'énerves-pas, Bob.  
- Okay, tu veux savoir pourquoi ils m'ont fucké, les maudits?...  
- Oui.  
- Okay, je vais te le dire. D'abord, il y a eu ceux que j'ai connus dans ma jeunesse. Ils ont fait une erreur: ma mère est retournée deux fois à l'hôpital en l'espace de 24 heures. La première fois pour une fausse alerte, la deuxième pour ma naissance. J'ai passé 23 heures dans le canal, imagine. Oui, oui, 23 heures!... Remarque, d'une certaine façon, c'était la liberté. Bon, après, il y a eu celui qui m'a tapé sur le cul pour que je respire et que je me tienne sur mes jambes. Le maudit. C'est pour ça qu'encore aujourd'hui, j'ai de la misère à me lever le matin. Mon père, lui, on ne l'a pas tapé sur le cul, le chanceux. Peut-être, cela t'est-il arrivé, toi aussi?... Mon père, lui, tu sais ce qu'il dit le matin, quand bien même il neige et il vente? «Oh, look, a lovely day, what a wonderful day», imagine... Tous les matins, il est le premier levé, il crie, il chante, il réveille tout le monde dans la maison, puis il monte dans sa Cadillac et il s'en va à son bureau surveiller ses affaires.

Bon okay... Après, il y a eu les pédiatres. Les pédiatres... Sais-tu, dans les années 30, tous les pédiatres étaient influencés par les pédiatres allemands. Les pédiatres allemands disaient: «Il faut tenir serré les enfants, il faut les fesser», et les pédiatres canadiens répétaient derrière eux: «il faut les fesser». Je hais les allemands. Les allemands disaient: «Il faut que les enfants aillent à la toilette à des heures régulières» et ma mère me faisait aller à la toilette à des heures régulières. C'est pour ça qu'aujourd'hui, j'ai un complexe de rétention et que j'ai du mal à livrer ce que je dois livrer et que peut-être est là l'origine de mon suicide manqué.

Les allemands disaient aussi que les enfants devaient manger une certaine quantité et jamais plus. Et aujourd'hui, j'oublie de manger quand j'ai faim, voilà...

La seule chose que j'aime manger aujourd'hui, c'est de l'oriental, du vietnamien. Probablement parce que ma vraie mère, elle, me nourrissait bien.

- Ta vraie mère...  
- Oui, au palais de Hué!  
- Ah oui, je me souviens, tu m'avais raconté cela une fois, tu étais une princesse vietnamienne dans une précédente vie.  
- Non, pas une princesse, le fils d'une princesse! LE FILS d'une princesse!...  
- Le fils d'une princesse. C'est dans une séance de rebirth que tu as connu cela?  
- Non, dans une régression.  
- Dans une régress...  
- Oui, dans une régression, ça été mon premier voyage. Le meilleur, d'ailleurs. Tu veux que je t'explique ce qu'est une régression? Bon, voilà: d'abord, tu dois fermer tes doigts. Puis tu fermes tes mains. Ensuite, tu fermes tes

poignets, tes coudes, tes épaules. Même chose avec le bas: tu fermes tes pieds, tes genoux, tes jambes, tout. Et puis ensuite, quand tu as tout fermé, quand tout est fermé partout, tu fermes ta tête. Ensuite, imagine que tu prends un ascenseur. Tu arrives à un nouvel étage, puis un autre, et il y a des images qui entrent en toi, dans ton corps, et la personne qui est avec toi dit: «okay, qu'est-ce que tu vois?...»

- Et tu as vu quoi?  
- Le palais du Vietnam... le palais de Hué. Le soleil, les arbres, ma mère... Mais là, je suis un peu mêlé, des fois j'ai l'impression que c'est Suzanne Paquette...

Okay, qu'est-ce que je disais? Oui, c'était mon premier voyage, le meilleur. Et tu sais, pendant toute la guerre du Vietnam, je sentais que c'était comme ma propre chair qui brûlait, j'étais très actif, je donnais des discours, j'écrivais des articles. J'ai même composé un poème: «Je veux aller à Hué, je veux aller à Hué, où je suis né, où je suis né, POUR BATTRE ENCORE UNE FOIS LES MAUDITS CHINOIS!» Oui, parce qu'à l'époque où j'étais le fils de

## Getting Hedwig off my back

It was a bright day in August. The cemetery seemed a natural place to rebirth.

Once again under the acid's influence, I had to and wanted to look at my poor grandmother Hedwig Goldman. She looked at me her tiny grandson. I could not look at her ugliness. No one could. She was ugly from elephantiasis. But how did she feel, turning uglier every day? Did she hate our aliveness, our very life?

I had to see her. That was why my own father turned away. He could not look at his own mother. My beautiful mother had turned away and, rather than look at poor Hedwig, she took the infant Bobby alone to the country.

My father suffered most from Hedwig's illness. Every day, he looked at her ugliness. Every day he must have been torn. He should look at Hedwig now.

But he won't. Maybe I can help him finally look at Hedwig.

I only looked at Hedwig a few times. My father had to thousands of times. Until today, her ugliness blinded me.

A new Bob is now born. Bob is now free from his own past and from the most tragic part, poor Hedwig. But to free me from Hedwig I had to look at Hedwig. And I finally looked her straight in the eye today and

gave her a proper burial.

Finally looking at and burying Hedwig is the only way the family can free itself of her horrible influence. As the most honest and conscious member of the family, I took the first step.

I, Bob, am strong. I am free.

B.S.

- Dans l'utérus?...

- Oui. Et j'étais un chanteur allant de cour en cour, et j'ai eu un peu de la misère avec l'église qui voulait bannir la joie, les chansons — c'était dans les années 1300-1400 —, mais j'étais reconnu auprès du duc et tout allait bien finalement. Le duc était Roch. J'étais une sorte de clown...

Je suis entré aussi dans ma vie précédente, juste avant celle-ci. Est-ce que je t'ai raconté?... Éric Anderson. Je m'appelais Éric Anderson. Suédois américain, fils d'immigrants. Conducteur de trains entre Chicago et Minneapolis! Champion d'échecs de l'équipe suédoise de Minneapolis! Et actif dans le syndicat et anarchiste! Ah! Ah! Ah!... et probablement tué par une auto! L'auto a tué les trains et Éric Anderson: donc, j'adore les trains, je hais les autos, tu comprends?... IL FAUT JETER LES AUTOS HORS DES VILLES, CHRISSST!!... Bon, de quoi on parlait?...

- Des médecins, des thérapeutes...

- Euh...okay. Okay, bon, ce qu'il faut savoir c'est qu'on a des patterns qui vous suivent toute la vie. Et qui sont déterminés par tes propres expériences. Tout ce qui est arrivé avant ma naissance et après ma naissance m'a beaucoup gêné, m'a terriblement affecté. Okay, mon père voulait couper mon pénis, et... (Le téléphone sonne. Bob répond. Suit une longue conversation avec une interlocutrice où il est question plusieurs fois de l'hôpital Louis-Hyppolite-Lafontaine. Finalement Bob raccroche et revient s'asseoir)

- Tu as entendu?... CHRISSST!... Moi aussi, ils voulaient me mettre avec les fous, à Verdun!... C'était la mère de... Elle me demandait conseil, sa fille doit être interné à Louis-Hyppolite-Lafontaine, en psychia-

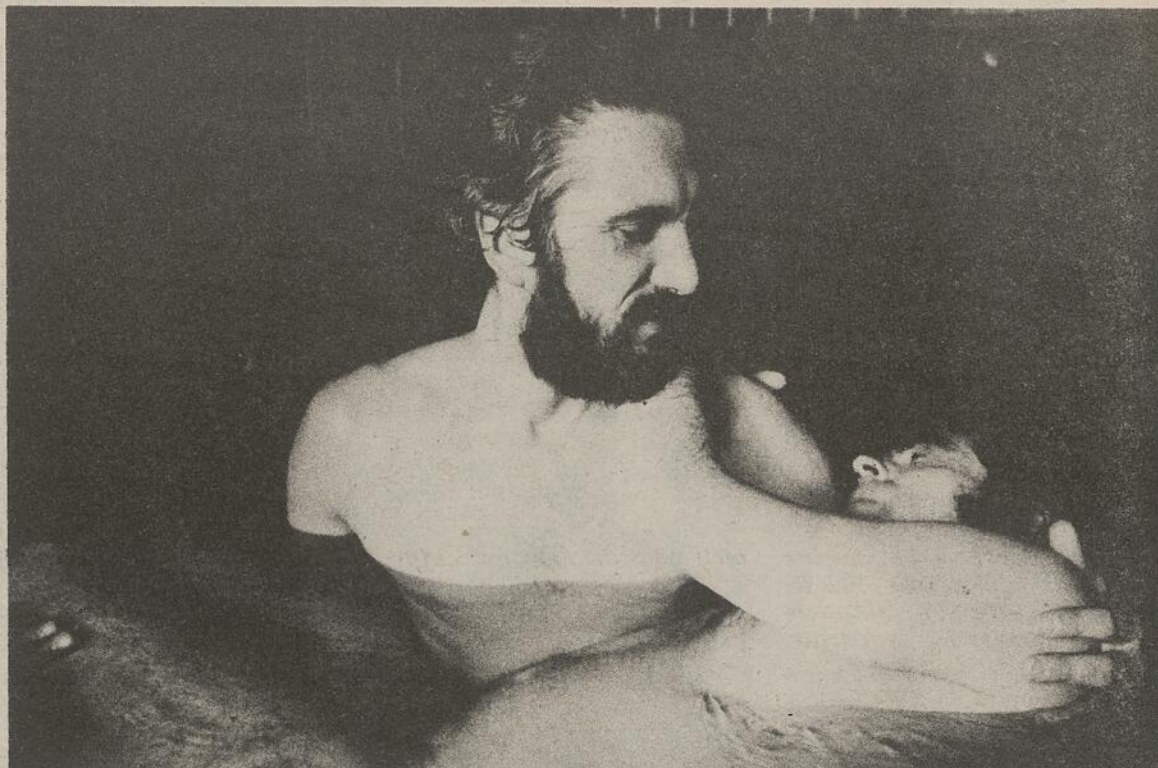
trie, je lui ai dit d'essayer le rebirth! Oui, du rebirth, du rebirth... Je t'ai expliqué ce qu'était la régression, tu fermes ton corps et... Hé! savais-tu qu'il y a une association de régression, ici, à Montréal, oui! oui! et qui t'aide à voyager, à aller dans d'autres vies?...

Bon, le rebirth... Le rebirth, c'est autre chose; je vais t'expliquer ce qu'est le rebirth. Tu veux que je te raconte une chose très drôle qui montre ma foi extrême dans le rebirth? Suzanne, quand je l'ai rencontrée, elle était très grosse, très laide. Elle fumait, elle buvait. Elle allait chaque semaine au Allan Memorial. Un jour, elle me demande de l'accompagner pour voir le docteur Gauthier pour que je lui parle des bienfaits du rebirth. J'y suis allé. Gauthier a refusé de me voir, je l'ai suivi dans un couloir jusqu'à son bureau, il refusait de s'arrêter, il refusait de me parler — tu vois comment ils sont! —, il ne voulait rien savoir du rebirth... Tu veux que je te dise pourquoi je hais les médecins? Parce qu'ils représentent l'autorité, parce qu'ils ne sont pas curieux, parce qu'ils rejettent les nouvelles idées... Parce qu'ils sont devenus médecins à cause de ces qualités-là.

Bon, finalement, ils ont expulsé Suzanne parce qu'elle avait tiré des oeufs pourris sur la tête du directeur du Allan Memorial. Eh bien, Suzanne, elle a rencontré Roch, ils ont fait du rebirth ensemble et elle va beaucoup mieux, beaucoup mieux, beaucoup mieux. Bon, je vais te montrer comment on fait du rebirth...

- Qui est Roch?

- C'est un type absolument extraordinaire! Marginal, comme moi. Et aussi le fils d'un vendeur d'assurances, comme moi! Très grand: 6'6". Beaucoup d'amour



à partager, très religieux dans le sens panthéiste, et qui a vécu en Inde. Et qui m'a plus ou moins adopté au sens psychiatrique, thérapeutique, pour des raisons d'amour, mais aussi de reconnaissance parce qu'on était ensemble dans des vies antérieures. Je l'ai reconnu dans les régressions. Lui aussi m'avait reconnu, et même dans des régressions qu'il avait faites avec d'autres gens. Et donc, nous avons fait du rebirth ensemble. Il m'a rebirthé. Je l'ai rebirthé aussi. Et des fois, j'ai un rebirth, ou lui a un rebirth, et je le rebirth, ou lui me rebirth, et il me montre à respirer et je respire, et lui aussi respire, et on finit pas avoir un rebirth ensemble, un rebirth mutuel. Tu comprends?...

Bon, je vais te montrer. (Bob s'étend sur le tapis et commence à respirer comme un soufflet de forge, d'une façon rythmique. Entre deux inspirations et ex-

pirations, il me parle de picotements qui sont sensés lui venir dans le bout des doigts et des pieds s'il continue comme ça pendant plusieurs minutes).

- Voilà, tu continues comme ça le plus longtemps que tu peux, d'abord quelques minutes, puis chaque jour un petit peu plus. Tu améliores ta technique. C'est comme des portes que tu défonces. Tu apprends à vaincre tes propres limites. Okay?... (Bob se relève du plancher). Tu passes une porte, puis chaque jour tu pousses un petit peu loin et tu passes une deuxième porte, et tu as vaincu une de tes limites. Tu comprends?... Le rebirth est une manière de se souvenir et de changer. On finit par s'aimer plus, supprimer son autodestructivité. Il semblait que c'était quelque chose de mauvais en moi qui avait causé tous ces troubles et que c'était pour ça que mes parents ne m'aimaient pas, alors que c'était cette double naissance, le fait que ma mère ait été obligé de retourner deux fois à l'hôpital. Il semble maintenant que c'était là toute la difficulté de ma vie. Bon, voilà. Il semble maintenant que je ne vais plus tuer personne et que plus personne ne va chercher à couper mon pénis...

Je fais un rebirth chaque année à mon anniversaire avec Roch. Cette année, c'était le meilleur. J'ai vraiment ressenti ma naissance, les 48 heures qui ont précédé ma naissance, l'attente dans le canal et tout. Le but de la baignoire est surtout de t'aider à te souvenir de ta naissance. Pour faire du rebirth sous l'eau. Pour ceux qui veulent vraiment se souvenir de l'utérus et du liquide amniotique. Bon, on a chacun une chose comme ça, un tuyau pour respirer. Et donc, c'est une baignoire ronde, on peut prendre une photo si tu veux...

- Chez toi?

- Non, non, c'est un bain thérapeutique. Au coin de la rue N..., 12\$ l'heure. C'est tout un étage thérapeutique, on peut y faire du rebirth collectif si on veut. C'est moins cher. Il y a aussi un massage.

- Du massage, quelle sorte de massage, musculaire?

- Euh, non. Ça dépend... il y avait une masseuse qui vivait à l'étage au-dessous et qui s'appelait Angelica C... C'est ça, il y avait... Donc, c'est ça, sous

l'eau, c'est plus probable que tu te souviennes de ta naissance et... aussi, la peur se reflète par l'eau qui entre.

- Par la peau?

- Par le nez, par la bouche.

- Combien de temps vous restez là?

- Oh, euh... pour ma dernière fête, une bonne heure. Et j'ai fait une enquête pour savoir à quelle heure je suis né — je veux dire à quelle heure étaient mes deux double naissance —, et c'était 5 et 7 heures, et j'ai donc arrangé mon rebirth pour que ce soit à 5h. Et c'était peut-être le meilleur rebirth que j'ai jamais eu. Roch a dit que j'étais entré dans une nouvelle phase, une nouvelle étape dans ma progression vers une meilleure naissance. C'était le 30 novembre 84.

- Et c'est cette fois-là que vous aviez mis des champignons dans l'eau pour rendre le liquide amniotique plus fort?

- Dans l'eau, hein?... non, on avait mangé les champignons, MANGÉ!... pas dans l'eau! Mais Roch est d'avis que peut-être, la baignoire plus les champignons ne valent pas la peine. Peut-être les avantages additionnels ne valent pas les 2 coûts supplémentaires?...

- Les coûts supplémentaires?...

- Oui, le coût de la baignoire et le coût des champignons.

- Ah... Il y a un prix à la journée?

- Oui, l'année dernière, en avril, avant le Pacte Juif, j'étais là toute la journée.

- Dans l'eau?

- Oui, avec de l'acide, et le temps a passé vite! J'étais chez ma grand-mère. Ma grand-mère Hedwig. Roch avait apporté un miroir pour que je puisse regarder mes yeux. Le LSD améliore la vision et permet de mieux revoir ma naissance. Savais-tu que le LSD est une thérapie des yeux? Dans le rebirth avec l'acide, on entre même jusque dans le moment de la conception. On entre presque dans ses ancêtres. Oui, et il y a beaucoup de sexe qui sort. Du sexe originel. Du sexe qui t'a causé. Tu remontes à travers les spermatozoïdes. Oui, c'est ça. Le pénis dans le vagin et... non, tout ça, tu ne le vois pas vraiment mais... mais presque et...

Suite à la page 14

## Breathing a new life

Rebirth is very simple. You can do it on a couch, or in a hot tub set at the temperature of the uterus: To begin with, you need some-one to help you — a rebirther. Eventually, you will be able to rebirth yourself.

Rebirthing is based on deep breathing. You lie on your back and breathe continuously. The rebirther is at your side showing you the best way to breathe, giving encouragement and ensuring you keep on breathing when your fears cause you to hesitate. These hesitations, the desire to stop the continuous deep breathing, are an expression of your fears and of your limitations.

The breathing acts as a connector to long suppressed feelings of your past. By re-feeling these buried emotions, which often affect you in an irrational and self-destructive way, you come to understand them and their origins within your family.

Rebirthing goes beyond the limitations of psychoanalysis, which is based on an understanding of your past with scant hope of changing the future. Rebirthing induces positive change. The more you rebirth, the more in contact with your real inner self you become.

Even when the emotions you uncover are negative, like hate, anger, or fear, rebirthing itself is always pleasant and re-feeling an early unpleasant experience is always much less painful than it was originally.

Rebirthing cleans you of the past pains we all carry within us. It's like shrugging off a burden you've carried around for most of your life.

If you were unlucky enough to be born in hospital, rebirthing will bring you back to the trauma of your birth — the trauma of coming out of the warmth and security of our mother's uterus, into the pressures of the vagina, and into a world where we were slapped and asked to breathe under the blazing lights of the delivery room.

Who knows when we were brought from the baby dorm and returned to our mothers? — an unnecessary separation which can cool the crucial mother-baby bonding.

I'm still feeling the consequences of the idiotic and absurd conditions of my birth. The doctors must have believed we newborns were devoid of feelings. I've had about thirty

rebirths, but I still need more to get over the effects of my original birth.

Rebirthing sessions vary in length from two and a half hours to an hour, depending on the state of your breathing.

Prices vary. Some excellent rebirthers, when they like you a lot, don't charge anything. Choose a rebirther you feel comfortable with and with whom you have an affinity.

Fortunately, with more and more women choosing to have their babies at home in familiar surroundings, near the people they love and helped by midwives, less and less babies are being born who will need rebirth in the future. Rita Storm, an American rebirther, delivered her child in a hot tub. No birth trauma for that child, lucky kid.

If you want more information about rebirthing, phone me at 844-2713. Or read one of the many books on rebirthing, such as *Rebirthing* (Jim LeVadoux-Stock) and *Pour Une Naissance Sans Violence* (Frederick LeBoyer). There's also *Rebirth International* at 6125 Habitat Drive, 2086, Boulder, Co. 80301.

Robert SILVERMAN

# Montréal brûle-t-elle?

**T**out dépend ! Selon que vous habitez le Plateau Mont-Royal, la Pointe Saint-Charles, Hochelaga ou Saint-Henri, vous pouvez certainement répondre par un oui ferme. Ces quartiers, en effet, sont souvent ou très souvent la proie des flammes. Ces quartiers et tous ceux qui, depuis la rue Jean-Talon jusqu'au fleuve, s'agrippent à la charnière du boulevard Saint-Laurent. Au sud de Sherbrooke, le cercle de feu englobe tout le territoire qui s'étend de la rue Viau aux limites de Verdun.

Ailleurs, dans les autres districts de Montréal, exception faite de Cartierville, les risques d'incendie s'avèrent faibles ou moyens.

Voilà une première observation. Dans les vieux quartiers centraux, on brûle davantage que dans les secteurs excentriques de Montréal. Evidemment, je vous simplifie l'existence. En torturant les chiffres, en pondérant de ci de là, j'en arriverais à des nuances plus raffinées. Et certainement plus cérébrales! Mais pour cette fois, laissons de côté les raffinements arithmétiques.

Parlons plutôt des causes de tous ces incendies. L'année dernière seulement, 2 370 furent recensés par le Bureau des Incendies de la Ville de Montréal. Approximativement, ceci représente la perte d'un logement par tranche de 20 000.

## C'est tous des fous

Les causes. Là-dessus, tout le monde défend sa petite idée. En ce domaine, la subjectivité et les préjugés règnent en maîtres absolus.

Rue Parthenais, au nord de Mont-Royal, un lot de maisons incendiées. Dans la binnerie du coin, un monsieur bien enrobé lance: «C'est tous des fous qui mettent le feu. Ils devraient les garder endedans. Ça pas de bon sens! La police les arrête, le juge les relâche, on les repogne. Ça finit plus».

La cuisinière qui est propriétaire du restaurant semble approuver. Auparavant, elle demeurait tout près, justement dans l'une des maisons de la rue Parthenais aujourd'hui en cendres. L'origine du sinistre est connu: une main criminelle, les hangars, en tout, une quinzaine de logements détruits. L'auteur aurait été retrouvé. Peut-être. Elle n'est pas certaine. De toute manière, elle ne tient pas tellement à parler.

## Va voir mon cousin

Rue Saint-Hubert, au sud de Mont-Royal. Devant les décombres d'anciennes maisons au visage de calcaire, trois enfants me soutiennent que le feu était d'origine électrique. «Après la panne, comment ça? Le feu a pris quand l'électricité est revenue?» «Oui, oui» me dit la petite châtaine aux yeux bleus. «Non, c'était une explosion» m'affirme sa copine. «C'était une bombe», précise le garçon qui les accompagne. «Une bombe?» «Oui», me répète-t-il. «Va voir mon cousin, il reste en face, lui, il a tout vu.»



Après le coup de sonnerie, le cousin s'allonge la tête dans l'entre-porte. «Entrez», m'invite-t-il. «Je vais vous montrer les photos que j'ai prises de l'incendie. Vous voyez par vous-même, quinze minutes après l'explosion et déjà les fenêtres crachaient des flammes immenses. Pas très normal, tout ça!»

En sautant du mouton à l'âne, du coq au mouton et inversement, mon interlocuteur raconte par bribes. Une explosion. Quelqu'un est sorti de la maison en courant. Jeune, paraît-il. Une bombe incendiaire? Sûrement! «Comment voulez-vous que le feu se soit répandu aussi vite, aussi fort? C'est sûrement du terrorisme. Peut-être des spéculateurs.»

«Ou un feu d'assurance», dis-je à mon tour. «Impossible, le proprio restait à côté et en plus, il était pas assuré.»

Le même jour, rue Saint-Denis. Un peu au nord de Sherbrooke, les pompiers viennent tout juste d'éteindre un feu. Les dégâts semblent mineurs, l'origine reste à déterminer me dit l'un d'eux. Comme l'édifice est de rénovation récente, les badauds se font soupçonneux. Feu d'assurance? Ou l'occasion de fermer boutique en évitant la faillite? Peut-être un règlement de compte entre magasins concurrents? La pègre? Ou encore, l'oeuvre inachevée de l'incendiaire du Plateau Mont-Royal?

La rumeur s'étend et les spéculations vont bon train. «D'ailleurs, tout ceci est louche.» «Je dirais même plus, tout ceci est très louche», blaguent deux loustics. «C'est vrai n'empêche! Depuis quelque temps, les feux se multiplient rue Saint-Denis.»

Au poste De Lorimier, le capitaine-pompier se fait prof: «Très souvent, c'est presque inmanquable, le pyromane va mettre le feu aux hangars. A l'intérieur, le feu s'active. Les hangars, c'est comme des cheminées. En montant, l'air chaud aspire les flammes vers le haut. C'est pour ça que dans ces cas-là, le feu se communique rapidement d'un étage à l'autre.»

«Et puis les feux de source hydrocarbure, comment les expliquez-vous, M. Therrien?»

«C'est à cause des gaz. Certains produits dégagent des vapeurs très inflammables. La thérébentine, le varsol, les laques, la gazoline évidemment. Plus lourds que l'air, les gaz peuvent séjourner longtemps, pendant des semaines aux mêmes endroits. A ras de sol, dans les sous-sols, dans les lieux chauds et mal aérés qui

empêchent les vapeurs d'hydrocarbure de se volatiliser.

Il suffit d'une étincelle, d'une cigarette et crac, ça part.» Le capitaine fait une pause. «Parfois, c'est plus rare, t'as ce qu'on appelle des phénomènes de combustion spontanée. Le cas type: le chiffon imbibé d'huile de lin qu'on laisse traîner dans la maison.»

Plus les témoignages se multiplient, moins on s'y retrouve. A Montréal, les feux sont-ils surtout le fait de pyromanes, d'appareils électriques défectueux ou, l'hiver, d'arbres de Noël laissés trop longtemps branchés?

D'abord, rassurez-vous! L'arbre de Noël ne compte qu'exceptionnellement parmi les causes d'incendie. De ce type, un seul fut recensé en 1984, et aucun de 1983 à 1981. En fait, les quatre premières causes en importance sont: les cigarettes et les allumettes (pour près de 29% des cas), les feux d'origine douteuse (24%), les courts-circuits électriques (11%) et la combustion involontaire de produits à base de pétrole (5%).

Aux dires de l'Association canadienne des chefs de pompiers, la moitié des feux criminels commis au Canada sont le fait de pyromanes. Selon nos témoignages, le quart des incendies volontaires sont allumés par vengeance, souvent contre un propriétaire, un voisin ou un magasin concurrent. Enfin, pompiers et assureurs s'accordent à dire que les feux dits d'assurance ne comptent que pour une très faible partie de l'ensemble, soit de 5 à 6% de tous les feux. Autrement dit, quelque 130 des 2 370 recensés en 1984, à Montréal. C'est peu. A côté de cela, la cigarette est un véritable fléau.

Jean-Pierre DAGENAIS

## Des cendres dans l'oubli

**J**ournal de Montréal, une journée comme une autre, un fait divers banal: incendie sur le plateau Mont-Royal. Pas de mort, quelques blessés, un pompier indisposé. Au-delà du fait divers,

il y a pourtant des gens, des victimes, des «sinistrés» qu'ils appellent. On a parlé d'eux sur le moment. Demain, ils seront retombés dans l'anonymat. Il sera question de quelqu'un d'autre.

Les victimes d'incendie, on les croit trop fréquemment bien «bourrées» d'assurances. On ne s'en soucie donc pas. Ce qui advient d'elles au lendemain du sinistre, on ne s'en préoccupe pas. Il y a paraît-il, des organismes qui les prennent en charge... J'entends ici la voix des cyniques. S'ils n'ont pas d'assurance, on les plaint mais... ils ont couru après, n'est-ce pas? Prendre des assurances c'est une priorité prioritaire!

Si on n'a pas d'assurances en cas d'incendie, pour recevoir de l'aide, il faut être sur le bien-être social ou sur le chômage. Quand on est sous les feux de la rampe, si vous me permettez l'expression, si on travaille, on ne reçoit rien. Et savez-vous pourquoi? Parce que si on travaille, on peut se payer des assurances. Et voilà.

J'ai frappé chez les pompiers, je les ai questionnés à savoir, si on ne devrait pas faire de l'assurance incendie ce que Madame Payette a fait avec l'assurance automobile. Le chef

Montpetit des pompiers de Verdun a répondu que l'assurance était une question de priorité; qu'on ne pouvait obliger les gens à être assurés; qu'il y avait là une question de conscience personnelle.

A l'Association coopérative d'économie familiale (ACEF), lorsque j'ai posé la question «est-il vrai que tous ceux qui travaillent peuvent se payer de l'assurance incendie?», la responsable s'est littéralement mise à bouillir (!) quand un couple vient nous rencontrer parce qu'il a des problèmes de budget et qu'avec son revenu maximum, il a de la difficulté à payer son loyer, son hydro et sa nourriture (pas gros), c'est assez difficile pour eux de rajouter une prime d'assurance-feu».

A l'ACEF, la conscience, on n'en a rien à faire. «Ici, les chiffres parlent. Avec rien, tu n'achètes rien. Les gens sont conscients qu'il faudrait qu'ils aient des assurances feu, vol, vandalisme... mais ils n'en ont pas les moyens. Ou bien, la

Suite à la page 14

## Quand j'ai vu les flammes

**J**'étais plus jeune à l'époque. J'avais deux enfants en bas âge. Des adolescents ont mis le feu à l'escalier. Plusieurs fois déjà, je leur avais demandé de ne pas jouer à ce jeu-là.

Quand j'ai vu les flammes et de l'eau et de la fumée. Et nous n'avions pas d'assurance. Je suis allée en Cour contre les adolescents qui avaient mis le feu. Comme je n'ai pas pu dire que j'avais vu de mes yeux la flamme de l'allumette, j'ai perdu ma cause. Nous n'avons eu droit à aucun dédommagement et en plus il a fallu payer les frais de la Cour. Ma soeur a gardé les enfants en attendant qu'on s'équipe à neuf. Ça a été long car mon mari ne gagnait pas beaucoup. Pendant cette période, on se chicanait souvent parce qu'on n'avait pas l'argent pour repartir comme avant. Finalement avec l'aide de nos deux familles, on a réussi à s'en sortir.»

# Standing room only

**Not only moths are attracted to a naked flame. There are regular "audiences" at Montreal fires. How does our pleasure differ from that of an arsonist, and do we really know who the arsonists are?**

*And now, though feeble and short-lived, Mankind has flaming fire and therefrom learns many crafts."*

When the Greek gods asked him to create mankind, Epimetheus realised he had already given the greatest survival tools to the animals. It was his shrewder brother Prometheus who sought to compensate for man's slow and naked nature by bringing him the gift of fire.

But the fire was stolen from the gods.

Zeus, the supreme Olympian, was so incensed he chained Prometheus to a rock on Mount Caucasus. Every day, a vulture came to feed upon his liver, and every night, his liver grew again.

Happy Prometheus, whose torment was only to last some 30,000 years, until Hercules slew the preying vulture. Unhappy mankind, whose punishment was to be eternal and whose gift of fire a veritable Pandora's box. For Zeus, angered by Prometheus' love of mortals, revenged himself on man by creating the first ever woman, who was indeed called Pandora and who did carry a box; a box from which issued all the evil and torment since known to man.

Whether you like the expurgated Greek version, or prefer the unabashed goatishness of *Quest For Fire*, in its typically oblique way the myth of Prometheus does have the virtue of encompassing just about every commonly held notion of the "meaning" of fire.

Our interpretations of fire tend to be conflictual.

Fire is that which is tantalizing but forbidden. The acquisition of fire liberated us from but simultaneously estranged us from nature. Humankind subjugated fire, but it is we who flee when it breaks out of its confines, as it does so often and so easily.

## Cave-dwellers

The uneasiness with which we sit face to face with nature prompts us to make illogical concessions. The hard-headed materialism which led us into the computer age still tolerates (even encourages) vestiges of the Dark Ages. Our attitude towards fire is no exception.

In some senses, our awe of fire is comparable to that of cave-dwellers. It is a nonsense that seems greater, more powerful than ourselves, and we are perhaps grateful for this.

On a cold, rainswept night in 1983, while thirty families in Verdun were busy losing their homes and most of their possessions to a series of fires, neighbours who had helped victims rescue settees and tables returned later with beer and umbrellas to watch the fire from the vantage point of my second floor balcony.

That same year, there were 3,014 fires in Montreal, roughly 8 per day, so the fire-watchers in Verdun were doubtless not alone.

What is more, nearly all of them would probably deny experiencing any vicarious pleasure by looking upon a fire which had been so detrimental to their neighbours. And those few who were prepared to confess a certain enjoyment would make a firm distinction between their own pleasure and that of the person or persons who set the fire.

In fact, passing from what is considered "normal" behaviour to the act of setting a fire involves a lot of people not typically associated with arson.

## Men only

According to common wisdom, an arsonist is either an "insurance case", setting fires to benefit fire insurance policy holders, or a "pyromaniac", someone who sets fires compulsively because it turns him on. Women and children tend not to enter into the picture.

In reality, much of the readily available research on arsonists deals with children, many of whom set fire to drapes and other furnishings in their family home, and some of whom even set fire to sleeping family members directly. Neither is it unknown for several children in the same family to be arsonists.

Some therapists have noted the coincidence in children of fire-setting, bedwetting and cruelty to animals. Many cite disturbed family settings with parental neglect and aggression as apparently significant in triggering off the sadness and anger which lead to fire-setting.

There are also female arsonists.

A 1971 article in the British Journal of Psychiatry makes the surprising revelation that in the earliest writings on arson in Europe "retarded female adolescents" were the main offenders. In England itself, female arsonists were rare and contemporary American studies, whether dealing with adults, adolescents or children, consistently show females in the minority.

All the same, the more or less unchallenged assumption that arsonists are men is not valid.

But are there any female pyromaniacs?

Interestingly, in the myth of Prometheus, the acquisition of fire is an affair between men. Pandora, you will recall, symbolises guilt and punishment after the event, much like Eve in the garden of Eden.

Likewise, in Freud's *The Acquisition of Power over Fire*, it is man who has the natural affinity. "The warmth radiated by fire", he writes "evokes the same kind of glow as accompanies the state of sexual excitation, and the form and motion of the flame suggest the phallus in action".



In a telephone interview, Louise Toupan, director of the juvenile delinquent unit of the Phillippe Pinel Institute in Montreal, maintained that if one has a real understanding of the term "pyromania", then there are no women pyromaniacs.

"I find that journalists write about pyromaniacs every time there's a fire", she said, "and it's completely false. Not all those who set fires are pyromaniacs, far from it. Pyromaniacs are a small category of arsonists, a very small one."

They are also always men. A pyromaniac is a man driven by an uncontrollable impulse to get a sexually perverted pleasure out of setting and watching fires.

"I don't know of any woman who would set a fire just to look at it and feel great because of it", Toupan said, "Just as you don't have women fetishists or women exhibitionists."

When women do set fires, she said, it is very often out of jealousy and anger.

"(Arson) is an easy offence to commit and on a woman's level, in that women are not strong physically, so (arson) is a way that a woman can get back at a man."

She added that physically weak men also use arson to avenge themselves on stronger male adversaries.

There are also arsonists (men and women) who are psychotic, or out of contact with reality. Here, fire-setting is part of a larger pattern of mental derangement.

But pyromaniacs are never psychotic. "They don't lose contact with reality at all", Toupan said. "It's not because you have an irresistible impulse that you have no contact with reality. (Pyromaniacs) can deal with reality."

## A regular guy

Pyromaniacs tend to hold down regular jobs, at least up to the point where they are hospitalized or institutionalized. They function normally in a society whose moral values they share, and they tend to dislike that part of themselves over which they have no control.

It is in fact his very ordinariness which distinguishes the pyromaniac from other arsonists — a far cry from his popular stereotype: the febrile onlooker at a fire who rocks back and forth on his heels, masturbating to orgasm beneath a dirty, stained raincoat.

Once he is arrested, the police usually hand over the pyromaniac to a hospital like the Philippe Pinel Institute where he will tend to be a model patient, causing few or no disciplinary problems. But the cure is long and not always successful.

"It's a long and difficult process", Toupan says, "because at some point you feel that maybe he's changed and learned things about himself and is in better control. But when he gets out, he's very difficult to deal with."

## Aftercare

Releasing pyromaniacs back into society, knowing there is a chance they will set more fires and so threaten more lives, is part of the larger problem of how we should handle our mentally-ill fellow citizens.

In the last ten years or so, liberal segments of the caring professions have pushed successfully towards deinstitutionalization of mental patients. They have been backed in this by normally antagonistic conservatives who have seen the idea as a way to save tax pennies.

The social cost of this unnatural alliance has been thousands of ex-inmates disgorged into "community settings" where they are often neglected and without access to therapy.

One ironic reaction to this has come from the ex-inpatients themselves. It is called "communicative arson", or fire-setting to express an inability or unwillingness to cope in a wider, freer environment, and a desire to return to the confines of an institution.

This is the conclusion of a study carried out at the Northampton State Hospital in Massachusetts and published in the American Journal of Psychiatry last year.

In this instance, over a ten-year period marked by a definite trend towards less restrictive or community-based health services, more and more ex-inmates (with and without histories of fire-setting) sought to readmit themselves to the hospital using arson. They found it one of the quickest ways to get round difficult admission criteria.

This is surely very indicative of the ambiguous standing of arson in our society. Even out of touch mental patients figured it was unlikely the criminal justice system would respond to their deliberate crime other than by passing them over to a mental hospital.

Some therapists and social workers identify a certain unwillingness on the part of the police to bring arsonists to trial. Others say society pays a high price for its unwillingness to get to grips with the whole question of arson.

Here in Montreal (surely one of the fire capitals of the world), the years roll on and the fire engines roll out.

That arson is not a "fact of life" in, say, London or Paris, seems to strike only a few people. Other than that, our collective response seems to be to bring out the beer and umbrellas.

Shelagh NERNEY

## COOPERATIVE DU PLATEAU MONT-ROYAL

### ALIMENTS SAINS

Fruits et légumes

4487, de la Roche, Montréal  
Tél.: 523-4272

Mar. Mer. 10:00 - 18:00

Jeu. Ven. 10:00 - 21:00

Sam. 10:00 - 17:00

# Dans un autre pays

**D**on Gracieux du Gouvernement du Canada. Et en dessous, dans un coin, un numéro de code et une date: 1974. Voilà ce qui était marqué sur les sacs d'avoine. Il y avait quarante chevaux dans ces écuries et tous avaient la tête plongée dans de l'avoine offert gracieusement par le gouvernement du Canada. Cela nous fit bien rire. Bien entendu, le nègre qui faisait le tour des mangeoires avec son sceau n'était au courant de rien. Inutile de lui demander quoi que ce soit. De toute façon, nous n'avions pas un très bon contact avec ces gens-là, nous étions venus essentiellement pour nous reposer et faire du cheval, pas pour parler aux nègres.

A midi, à table, quelqu'un remit ça sur le tapis. Le militaire, je crois. Celui qui astiquait ses bottes tous les soirs avant de se coucher, et qui parlait de préparer le Cadre Noir de Saumur. (1)

— Ça vient du marché, lui répondit Desrosiers, le propriétaire, en se retournant et criant quelque chose vers les cuisines. Ici, à Dakar. Au début, ça devait monter là-haut, dans le nord, mais finalement tout est resté ici.

Puis, après une pose: — Vous voulez que je vous dise pourquoi?... Parce que ce sont des cons.

Il faisait une chaleur à crever. Au moins quarante degrés à l'ombre. Nous étions dans le patio, sous un auvent de paille. Pas un souffle d'air ne circulait, la sueur nous ruisselait sous les aisselles et tout le monde cherchait à s'éventer comme il pouvait.

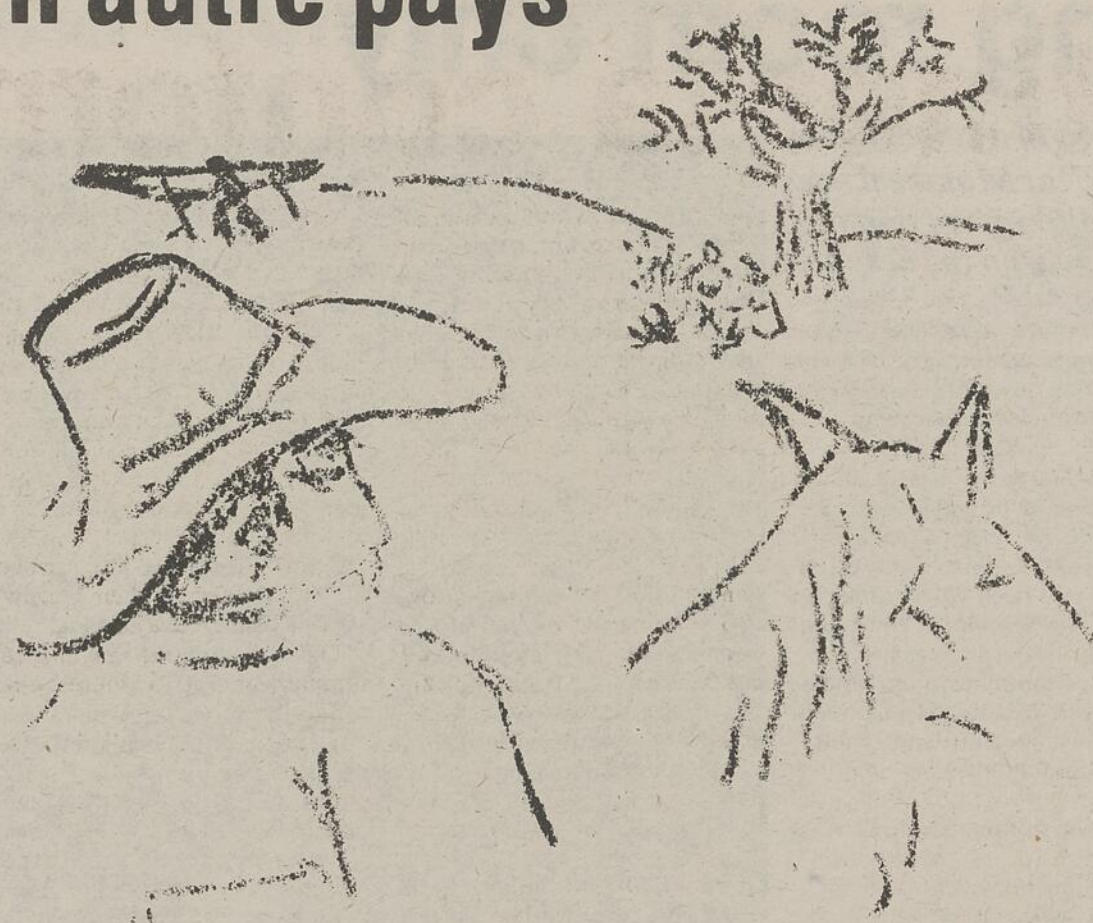
— Ça fait vingt ans que je suis au pays, je commence à les connaître...

— Mais pourquoi le Canada? demanda la dame assise en face de Desrosiers et qui était médecin à Nancy. Je croyais que le Sénégal, c'était français, non?

— Un bateau entier. Plusieurs centaines de tonnes. De l'orge, de l'avoine. Vous allez rire... quand il est arrivé au port, ils ont commencé à discuter. Ils ont commencé à dire qu'il fallait que ce soit le Canada qui paye les frais de douane!

Celui qu'ils appelaient Mamadou tournait autour de la table, ramassant les restes de pintades et de légumes refroidis.

— Payer des frais de douane! Les canadiens leur envoient un cargo pour pas qu'ils crèvent et il aurait fallu qu'ils payent des frais de douane. Ils leur ont répondu qu'ils étaient dingues, évidemment. Après ça, ils ont dit qu'il fallait que ce soit le Canada qui affrète les camions pour monter la cargaison dans l'arrière-pays. Finalement, le rafiot, il est resté deux mois dans la rade. Et puis, au bout du compte, l'humidité s'est foutue là-dedans et il a fallu en jeter la moitié par-dessus bord. Et le reste s'est retrouvé en ville, sur le marché. Quelqu'un a dit



que ce serait aussi bien de le vendre aux gens du coin. Je veux dire, aux éleveurs.

Madame Desrosiers arrivait maintenant avec un plat de dorades. C'était comme ça à chaque repas, viande et poisson. Le vin, lui, on n'y touchait pas vraiment, il faisait beaucoup trop chaud, juste un petit verre à la fin avec le fromage et les fruits. On mangeait vraiment très bien. Peut-être même un peu trop. C'est à dire, étant donné la température. Mais madame Desrosiers insistait toujours beaucoup pour que l'on mange convenablement. Il était important de bien manger, disait-elle, si l'on voulait tenir le coup. Si l'on voulait être capable de monter à cheval correctement.

Dans la journée, il faisait bien trop chaud pour monter à cheval. Les chevaux et nous-mêmes ne l'aurions jamais supporté. Nous attendions le soir pour monter. L'après-midi, nous prenions des livres et de grands chapeaux et allions nous installer sur une plage, à l'île de Gorée, là où il y avait eu jadis un marché aux esclaves prospère. Un endroit auquel on accédait par de longues pirogues qui faisaient la navette et dont les moteurs hors-bord tombaient régulièrement en panne à mi-parcours.

Assis dans l'eau tiède jusqu'à la ceinture, recouverts d'huile de coco, le chapeau sur les yeux, nous essayions de lire, distraits de temps à autre par les femmes indigènes qui nous hélèrent de la rive et nous proposaient des fruits qu'elles portaient sur la tête dans de grands plateaux en osier tressé. Elles disaient: "Patron, toi tout blanc, toi mieux avec huile de coco, toi acheter huile de coco..." Elles avaient une façon très élégante d'ouvrir en deux les noix de coco avec leur couteau, d'un seul coup de poignet.

Mais quand le soleil commençait à tomber derrière l'île, nous rentrions. La camionnette Volkswagen nous attendait au débarcadère, de l'autre côté de

la passe, pour nous ramener au ranch. Il fallait sortir les chevaux deux fois par jour. Et nous dépêchait avant que la nuit ne tombe, une veste sur le dos à cause du vent qui soufflait de l'océan, nous partions en file indienne, à travers les jardins et les cocotiers, rejoindre la brousse, derrière, sur les collines, là où nous pouvions laisser aller les chevaux. C'étaient tous des chevaux entiers et ils étaient très nerveux et rapides et c'était grisant de les laisser partir, après les avoir longtemps retenus, comme on desserre les freins d'une puissante voiture de sport.

Mais c'était le matin que nous allions le plus loin. Montures et cavaliers étaient alors reposés, la température était fraîche, la rosée empêchait le sable de voler, et nous pouvions nous lancer dans de longs galops à travers les dunes. Notre chemin nous conduisait souvent à un point assez éloigné sur la côte, au nord, en direction de St-Louis. De là, perchés sur de hautes dunes, nous avions une vue magnifique sur tout l'océan. Et fouettés par le vent du large, les pieds sortis des étriers, une jambe par-dessus l'encolure, nous laissions souffler les chevaux et regardions les pêcheurs sur leurs longues pirogues remonter le long de la côte en traînant leurs lignes.

Parfois aussi, très tôt — et nous nous arrangions toujours pour être à l'heure — un bataillon de parachutistes sénégalais venait s'entraîner là. Les Nord-Atlas passaient à trois ou quatre cents mètres d'altitude et, calculant avec la vitesse et la direction du vent, les larguaient par paquet de dix ou de vingt au-dessus de la bande de sable en bordure de l'eau. Tandis que les avions s'éloignaient, nous les regardions descendre, criant et tirant frénétiquement sur les suspentes de leurs parachutes pour rejoindre la terre ferme. La plupart ne savaient pas nager, et de toute façon, la mer était infestée de requins, de barracudas et d'autres saloperies du même genre. Quant aux landes

broussailleuses au delà des dunes, elles étaient, d'après Desrosiers, pleines de serpents, de cobras notamment. Et, assis sur nos chevaux que, la bride sur le cou, nous laissions pâturer dans les hautes touffes d'herbe salée, nous fumions des cigarettes et regardions passer les avions en prenant des paris sur les chances de survie de tous ces gens. C'étaient, paraît-il, des instructeurs de l'armée française qui dirigeaient le langage, et ils avaient choisi cet endroit pour que les sénégalais comprennent bien l'importance de diriger convenablement leurs parachutes. Nous aimions beaucoup venir là...

La brise se levait maintenant doucement dans les acacias derrière le patio, faisant bruire les feuilles. Des coups de sabot dans les portes des boxes rompaient de temps à autre le silence; le faux silence d'Afrique qu'un insecte, quelque part dans les arbres entourant le corral, venait découper à intervalles réguliers comme une scie mécanique.

Madame Desrosiers arriva avec du café, se tortillant de la croupe, serrée comme d'habitude dans un jean taillé très court en short qui lui rentrerait un peu dans la raie des fesses et qu'elle rajustait parfois, d'une façon ostensible. Elle posa le café et alla reprendre sa position au bout de la table où, après avoir donné des ordres au domestique qui se tenait debout derrière elle, elle entreprit de se repeindre les ongles des pieds.

— Des cons... Vous avez vu comment ils roulent en ville avec leurs camions? On n'aurait jamais dû les lâcher de si tôt. Ils n'étaient pas mûrs. Le problème, c'est que la France n'a jamais eu de politique coloniale cohérente.

Desrosiers s'alluma un petit cigare et fit circuler la boîte.

— Bon, l'autre-là, Senghor, Léopold Senghor. Le poète. Le sage de l'Afrique comme ils disent. Tout ça parce qu'il aurait

été à l'Ecole Normale en même temps que Pompidou. Faut pas croire, attention, c'est rien d'autre qu'un singe qu'est tombé de son arbre!...

Personne ne répondit. Nous étions tous, au fond, très novices en matière de politique coloniale. Les Desrosiers, eux, étaient là depuis plus de vingt ans et connaissaient le pays comme le fond de leurs poches. Ils se considéraient d'ailleurs plus ou moins comme des africains, des africains blancs.

Desrosiers était arrivé en Afrique au début des années cinquante, au Gabon, pour y faire son service militaire. A la fin de son temps, au lieu de retourner en métropole, il était resté. Il était tombé amoureux du pays, disait-il. Il avait alors trouvé à s'embaucher, plus au nord, au Tchad. Une affaire de convoyage de bestiaux à travers la brousse, à cheval, en direction de l'Oubangui-Chari. Puis il avait rencontré madame Desrosiers et avait été, pendant quelques temps, très occupé. C'était l'époque où ils avaient eu leurs six enfants et où ils avaient été gérants de cette affaire à Abidjan qui appartenait à un juif de Paris et qui leur avait laissé un si mauvais souvenir.

Finalement, après en avoir parlé entre eux, ils avaient décidé de venir s'installer au Sénégal, pour y monter ce ranch. Le cheval était réellement toute leur vie. Le cheval et l'Afrique.

Enfin, pour l'Afrique, ils n'étaient plus très sûrs. L'Afrique avait beaucoup changé ces derniers temps. Nous en étions-nous aperçu? Avions-nous remarqué tous ces gens à Dakar? Ce n'était pas comme ça dans le temps. On ne les aurait jamais laissés s'installer, sans autorisation, dans ces villages qu'ils vous construisaient en une nuit devant chez vous avec des bidons de pétrole aplatis. Tout allait de mal en pis. Tout était foutu. Pensaient-ils à quelque chose en particulier? En fait, oui, ils pensaient depuis quelques temps à l'Argentine. L'Argentine, à ce qu'on disait, était un pays d'avenir. Connaissions-nous l'Argentine? Tout le monde en disait le plus grand bien. Les enfants aussi voulaient aller en Argentine. Les enfants avaient été habitués aux grands espaces et ils n'avaient pas envie d'aller ailleurs qu'en Argentine. Et eux, ma foi, iraient aussi. Ils seraient ravis d'y aller aussi. Evidemment, s'ils se décidaient, il leur faudrait vendre leurs chevaux. Mais ce n'était pas un réel problème, il y avait d'excellents élevages de chevaux en Argentine.

Bernard GLACHANT

(1) Célèbre école de cavalerie militaire en France — NDLR.

# Égratiner la conformité

Le mot graffiti trouve son origine dans l'expression italienne *graffiare*, qui signifie égratigner. Aujourd'hui, on entend généralement par graffiti, une inscription ou un dessin non-officiels, sur une surface qui n'est pas habituellement employée à cet effet (murs de bâtiments, couloirs, portes, etc.). A l'époque antique, on "égratignait" d'inscriptions populaires, les murailles ou les monuments. Maintenant, par l'utilisation de nouveaux "outils" (crayons feutres, peinture, etc.) et la venue de nouvelles surfaces, l'égratignure conserve plutôt le sens de légère atteinte à la réputation d'une institution ou d'une propriété privée.

## De Balzac à Apollinaire

Un esprit autoritaire avait déclaré autrefois, que les surfaces où l'on retrouvait des graffiti étaient "le papier de la canaille". On affirme aujourd'hui qu'il s'agit d'un manque d'éducation. Honoré De Balzac, ce monument de la littérature française du 19<sup>ème</sup> siècle, parle avec aversion des graffiti dans son roman *Feragus*; "dans un temps où la rue Pagevin n'avait pas un mur qui ne répétait un mot infâme". Certains artistes ont été inspirés par des graffiti littéraires ou figuratifs. Qu'on pense au peintre Picasso, à Jean Cocteau ou au poète Apollinaire et son recueil nommé *Calligrammes*.

Mais qu'est-ce qui peut motiver une personne à écrire des graffiti? Selon M. Roger Frappier, professeur en psychologie à l'UQAM, la motivation de base consiste en un cri face à "l'engourdissement" des autres, ou un appel au monde. C'est ce qui expliquerait que le phénomène est plutôt répandu chez les jeunes. Mais selon lui, il faut faire des distinctions selon les individus et le type de graffiti. Ainsi, le graffiti sexuel peut correspondre à une frustration et le graffiti politique à un désespoir face à la société qui ne réagit pas.

Anne a 20 ans. C'est une jeune militante préoccupée par la situation sociale actuelle. Elle écrit des graffiti dans divers lieux publics, dénonçant surtout le sexisme, la pornographie et la militarisation de notre société. Elle avoue qu'elle pourrait se passer d'écrire des graffiti, mais dans la situation actuelle ça devient une nécessité. Pour elle, le graffiti correspond à une contre-information par rapport à l'inertie des médias, mais elle constate qu'il comporte des contraintes dû à sa vitesse d'exécution. Le message est court et rarement élaboré.

Les graffiti à Montréal souffrent souvent d'un manque d'originalité ou de poésie, comme a su le noter l'auteur de ce graffiti dans une toilette de l'Université de Montréal: "C'est désolant regarder les

écrits sans poésie qui tapissent ces murs gris, d'autant plus quand on sait que ce sont les sentiments camouflés des réalités d'une société." Souvent, les mêmes formules sont utilisées, quand ce ne sont pas carrément les mêmes mots, et il semble évident, à observer la graphologie, que les auteurs sont peu nombreux. Toutefois le nombre de graffiti semble augmenter. A plusieurs endroits, la graphologie est stylisée, mais les dessins se font plutôt rares.

Les murs extérieurs revêtent essentiellement une grande panoplie de graffiti politiques, parfois originaux. Du moins à l'intérieur des quartiers centraux de Montréal (Centre-ville, Milton-Parc, Mile-End, St-Louis, Plateau Mt-Royal, Centre-Sud), où nous avons effectué quelques visites. Le mouvement anarchiste qu'on reconnaît par son A encerclé et parfois suspendu d'une croix

féministe, est l'auteur de nombreux d'entre eux et on peut supposer que les punks en écrivent plusieurs aussi.

Les principaux thèmes sont les injustices faites envers les femmes: "Coming soon — a woman without chains", exprimées parfois de façon radicale: "Les femmes vous disent merde"; la dénonciation du pouvoir religieux: "L'église bancaire" ou "J'en cul II"; le danger de la militarisation: "Going all city too... bomb"(sic); la montée du fascisme: "Les nazis n'obéissent qu'aux ordres eux aussi"; la déshumanisation de l'individu: "Robots défaites vos circuits"; l'insécurité: "Dance to the tension of a world on the edge" et la mort: "Réapproprions nos vies". Aussi, on retrouve des thèmes comme la politique: "Turner is for testing the cruise, so is Mulroney, Turner is for bigger army, so is Mulroney, Turner

has white hair, Mulroney has brown hair, so vote for brown hair", l'éducation (sur le pavillon Lafontaine de l'UQAM): "Les enfants, il ne faut pas les conditionner à se conformer à une société aliénée"; l'environnement: "Acid rain is destroying my graffiti"; la dure réalité des locataires: "Landlord soup: bad heating, more rent, plumbing, for one hour at 450 degrees F" et l'avenir: "When I grow up I'm gonna be a parking".

On ne peut passer sous silence l'impact du graffiti ajouté à une affiche publicitaire. Dans le cas qui nous concerne, une affiche présente une photo de deux paires de pieds d'hommes, une chaussée de souliers "highclass" et l'autre d'espadrilles. On peut y lire: "Jeunes entreprises", "Associés de la libre entreprise", mais remplacé par "Libre Alternative" et deux sigles féministes.

Les affiches publicitaires à l'intérieur du métro réussissent maintenant à échapper relativement bien aux gribouilleurs, depuis qu'elles sont recouvertes d'un plastique. Il demeure néanmoins qu'à la CTCUM on parle des graffiti comme étant une plaie, un fléau. On affirme que le phénomène s'est accru depuis quelques années et récemment la visibilité de cette plaie devient évidente à l'intérieur des wagons de métro et à l'extérieur sur les quais. Brosses et détergents en mains, le service d'entretien tente d'éviter l'épidémie. Les stations de métro Snowdon, Villa Maria et quelques-unes à proximité sont particulièrement atteintes. On note une influence marquante des graffiti du métro de New York, caractérisée par un apolitisme fréquent, des pseudonymes stylisés et des caractères incompréhensibles: "Stainless steel", "The right stuff", "Do it", "Fresh",

Suite à la page 14

## Viande é Chair vs. Larmes Amères

Les graffiti demeurent toujours l'expression d'une frustration quelconque que ce soit chez les hommes ou chez les femmes. Mais il existe un type de frustration que l'on n'admet qu'une fois dans l'intimité, derrière les portes closes des toilettes. Parce qu'en général, on ne parle pas encore trop ouvertement des choses du sexe. On se fâchera contre les profs, les "boss", les propriétaires exploités, les pluies acides ou "le système", mais on gardera le silence sur le fait qu'on soit en manque de sexualité, en manque d'amour.

Si l'homme fait référence explicitement à son sexe (quand il donne, par exemple, ses "mensurations"), la femme, elle manifeste plutôt émotivement son besoin, même sexuel, de l'autre, quand son désir se double de celui d'aimer et d'être aimée: elle parle de "son" amour, de celui qu'elle voudrait, de celui qu'elle a perdu, elle parle de la vie, de la beauté, mais aussi de son désespoir et de sa solitude loin de l'élu(e) de son coeur.

Parce que, bien sûr, autant pour les hommes que pour les femmes, l'autre n'est pas nécessairement de l'autre sexe. L'homosexualité étant encore reléguée à une marginalité souvent socialement inacceptable et même inacceptable dans certains milieux, les gais et lesbiennes sentent toujours peser sur eux l'opprobre et le mépris, d'où leur désir d'exprimer leur frustration...dans les toilettes.

Cependant, au-delà des images et des mots utilisés par les hommes et les femmes pour manifester leur "émoi", mais/et justement à cause d'eux, ce sont les rôles et hiérarchies traditionnels, les valeurs stéréotypées de notre société qui rejaillissent sur les murs des toilettes. Quand l'homme parle de son "bat" et que la femme,



telle une princesse médiévale, se languit d'amour, on peut penser, à juste titre, qu'on est loin d'être "sortis du bois", enfin, je veux dire qu'il y a comme un relent de préhistoire là-dessous...

Mais, femmes ou hommes, peu importe, les graffiti sont spécifiques à l'endroit où ils sont écrits. C'est dans les lieux fréquentés par une population jeune et éduquée qu'on trouve des graffiti d'un autre ordre, à

travers lesquels se manifestait le refus d'être exploitées des femmes, sentiment teinté d'une pointe de vengeance, et l'éloignement de la chose uniquement sexuelle chez les hommes.

Une fille écrit: "Je veux pas plaire aux gars, je veux juste être bien avec moi-même, et me servir d'eux comme eux se servent des filles. P.S. J'suis pas une féministe engagée, je suis consciente". Ailleurs, une autre

répond à celle qui "croit" être "aujourd'hui" en amour avec l'homme de sa vie, "Va chier, crisse de conne". Et puis, il y a encore: "Pourquoi subir cette phalocratie, qui nous éjacule des tortures?"

Il faut préciser que l'enquête actuelle se serait voulue exhaustive, mais qu'elle n'a pu l'être, vu la diligence des préposés à l'entretien qui nettoient régulièrement et systématiquement les murs et portes des toilettes.

Au Café Campus, par exemple, on repeint les toilettes aux 3 ou 4 mois. Quant aux HEC, où l'on n'a d'ailleurs pas trouvé un seul graffiti, les équipes de nettoyage doivent être sur un pied d'alerte en permanence. A moins que ce ne soit que les étudiants sont trop occupés à dresser des bilans financiers pour donner libre cours à l'expression de leurs frustrations. C'est qu'on leur y apprend à devenir très fûtés en affaires, peut-être comme ces tenanciers de bars et restaurants, qui revêtent les murs des toilettes de leurs établissements de mosaïques, foncées, de préférence, et que seul un marteau-piqueur saurait entamer.

Si les larges surfaces des édifices, les clôtures, les palissades se présentent aux écrivains de graffiti comme les pages du gros livre qu'est une ville, (l'emplacement de prédilection pour écrire leur grand oeuvre), les murs des toilettes seraient comme les feuillets de leur journal intime, avec des espaces souillés, ici et là, d'un dessin obscène, d'un barbot, d'une larme discrète. Ni vu ni connu. Et, malgré que se dessine une nouvelle conscience chez les jeunes, on souffre encore, en secret, de cette peine-là: la difficulté de rencontrer l'autre.

Louise BEAUCHEMIN

# Rebirth

Suite de la page 9

et tu vois quand le spermatozoïde fertilise l'oeuf, tu as des images fantastiques. Bon, donc, tu comprends le but, parce que... Bon, Roch me regarde, et il trouve l'endroit où l'acide a pénétré le plus profond et ensuite il dit: «okay, maintenant, respire...» Et après, cette respiration devient très facile. Parce que la peur de respirer s'efface temporairement et donc le rebirth s'en trouve meilleur. Tu comprends?... Et une fois, ils ont même rebirthé un psychologue!

- Un psychologue, qui «ils»?

- Roch!

- Roch a rebirthé un psycho...

- Oui! Ah! Ah! Ah! Oui, oui! Un psychologue très connu! Après, il a demandé à Roch combien il lui devait et Roch a répondu: «Ce que vous voulez, je ne fais pas ça pour de l'argent...» Roch est très pauvre! Roch a beaucoup d'amour à partager. Il a une grande intuition. Et d'ailleurs,

dans sa vie en Polynésie, il était déjà thérapeute.

- Il était thérapeute en Polynésie?

- Dans sa régression, oui!... Oui! Ah! Ah! Ah! Oui!...

(*Bob se lève, s'en va, puis revient au bout de quelques instants avec deux bières. Nous les buvons en silence, avant de reprendre...*)

- Tout à l'heure, tu as parlé de suicide manqué..

- Ah, shit... J'aimerais que tu ne dénonces pas mes parents.

(*Bob reste prostré de longs moments, regardant sa bouteille vide*)

- Ah, et puis, je m'en fous...

- Tout à l'heure, tu as dit: «il semble maintenant que ne vais plus tuer personne et que plus personne ne va couper mon pénis», qui voulais-tu tuer?

- Mon père.

- Pourquoi?

- Pour aller avec ma mère!

- Et cette histoire de couper ton pénis...

- Mon père!... Mon père voulait couper mon pénis. Oui... certainement... Ma mère était très

belle. Très, très belle. Avec de longs cheveux noirs. Un peu comme Sophia Loren, tu vois. Si tu veux, je peux te montrer des photos. Mon grand-père paternel — celui que j'aimais beaucoup — avait perdu son entreprise de métal dans le Krach de 1929, et ma grand-mère était malade, horriblement malade et à cause de cela, difficile à regarder. Quand mon père a rencontré ma mère, il lui a fait toutes sortes de promesses: ils auraient un château à Westmount, ils iraient en Italie sur de gros bateaux de la Cunard... Au lieu de cela, ils ont été obligés de vivre pendant plusieurs années avec les parents de mon père, dans une petite chambre, et ma mère était obligée de soigner ma grand-mère qui était si laide, si horriblement laide.

Mon père, pour s'en sortir, avait pris une job dans les assurances. Avec un type qui s'appelait Ziegler, horrible, mégalomane, très ambitieux, et qui était conseiller municipal; et qui avait voulu mon père comme associé, mais qui avait un

caractère terrible et que mon père était le seul à pouvoir endurer, et qu'il endurait parce que Ziegler était conseiller municipal et que quand tu as de l'assurance-vie à vendre, ça aide d'avoir un associé au conseil municipal.

Bien qu'il fût un grand lèche-cul et un magnifique acteur — il faut être un magnifique acteur pour vendre de l'assurance — cela et le fait de prétendre aimer son travail et ses clients a fini par le fucker complètement et lui faire reporter toute son agressivité sur moi.

Et pendant tout ce temps-là, il voulait ma mère et ma mère ne le voulait pas vraiment, tu comprends?... Il était jaloux de moi quand je tétai ma mère. Il lui disait: «Ne le gâte pas tant...» Il était jaloux de moi quand elle m'embrassait. Mon père était jaloux de moi et moi, j'étais jaloux de lui. On luttait tous les deux pour la même femme. Et ce qui est le plus drôle, pour une femme inadéquate, qui n'avait rien à nous donner, tu comprends?... J'ai écrit un poème là-dessus...

Mon père ne m'aimait pas parce que j'étais toujours dans le chemin qui menait à ma mère et ma mère ne m'aimait pas parce que j'étais une partie de lui-même.

Ma mère est très belle, et aussi... intelligente, d'une certaine façon, mais très superficielle, très, très superficielle. Elle ne pense qu'aux apparences extérieures. Quand j'étais petit, elle m'emmenait toujours chez Eaton pour m'habiller. Dans un magasin CANADIEN. Pas juif, CANADIEN. Moi, je préférais la rue St-Laurent où mon père m'emmenait parfois et où c'était plus chaleureux. Ma mère ne sait absolument pas faire la cuisine. Elle ne fait jamais la cuisine. Une fois elle ouvre une boîte de thon, le lendemain, elle ouvre une boîte de saumon, puis après une boîte de thon, puis une boîte de saumon. Et quand elle n'a plus de saumon ou de thon, elle ouvre une boîte de sardines... Elle ne pense qu'aux apparences. C'est pourquoi aujourd'hui je ne suis pas attiré par les belles femmes, que je m'habille mal et que je préfère les femmes qui s'habillent mal. Et que moi-même je m'habille mal.

Mon père dit parfois qu'elle n'est pas très intelligente... Non, ce n'est pas vrai, ce n'est pas vrai! Elle n'est pas stupide! Elle dit, en parlant de moi: «Il semble que tu sois prophète...» Elle dit aussi que les cyclistes ont l'air heureux. Elle dit que je suis un «sucker». Le plus grand avantage de mon action est un plus grand nombre de bicyclettes vendues. Elle dit que «je suis un travailleur non payé et finalement, un con». Elle pense que je devrais demander de l'argent aux compagnies de vélos pour mon action. Elle est fière de moi mais elle ne m'aime pas vraiment, je sais qu'elle me préférerait quand j'étais malade, quand j'étais son petit bébé malade. Comme, par exemple, lorsque notre voisin, le dentiste, est venu me sortir du garage et arrêter le moteur de la voiture... Et que le docteur Silverman — non, c'est juste un homonyme — avait dit à mes parents que j'étais irrécupérable et qu'il fallait m'interner, en psychiatrie, à Verdun... Hé! Vois-tu toute l'ironie de la situation, c'est pour

un article que je n'arrivais pas à compléter, pour l'université Concordia, que j'ai voulu me tuer et aujourd'hui j'écris dans le journal du Monde à Bicyclette!

Ma mère est contre le rebirth. Elle croit qu'à travers le rebirth, je la rejette, que je veux renaître une deuxième fois. Chaque fois que je parle de rebirth, elle se met à pousser des cris. Je lui ai cité le docteur Freundlach de New-York, un psychologue reconnu qui ne jure plus que par le rebirth, qui dit que c'est plus profond que tout le reste, que c'est l'avant-garde, que cela lui économise du temps et que donc, cela lui permet d'améliorer sa productivité, elle ne veut rien savoir. Elle pousse des hurlements chaque fois qu'elle entend le mot rebirth. Chaque année, je lui envoie des fleurs pour lui faire souvenir — et oublier — la peine qu'elle a eu à ma naissance. Elle dit que mon père, lui, me voulait... Elle a dit ça... Mais nous aurions pu être heureux... Le moment où nous aurions pu l'être, ça a été ces 6 mois que nous avons vécus ensemble, loin de lui, dans ce chalet de pêche dans les Laurentides, en 34, où elle m'avait emmené avec elle, pour le fuir. Mais ça n'a pas duré. Il a fallu rentrer.

Mon père était jaloux de moi. Il voulait briller devant elle. Et il me niait en permanence. Il me suggérait d'entrer chez Eaton comme commis. Parfois, il me voyait professeur, mais la plupart du temps, commis chez Eaton... Il ne voulait pas que je sois agressif. Il voulait me castrer. Cela a orienté toute ma vie. La seule chose qui m'était permise — que j'imaginai m'être permise —, c'était quelque chose de non-violent, comme le Monde à Bicyclette. Tu sais comment il appelle ça le Monde à Bicyclette? Le «Bike club». Un bike club, shit... Remarque, il ne dit pas ça méchamment, c'est juste un lapsus, comme il dit «birth control» au lieu de rebirth... Le Monde à Bicyclette est inattaquable, mais comme mouvement politique, c'est inoffensif. Très puissant, mais inoffensif. C'était le premier endroit de ma vie où ma légitimité n'était pas remise en question, tu comprends?... Mais je l'aime bien, mon père, tu sais. Je suis fucké, je suis mêlé, je m'habille mal, je mange mal, je ne mange que de l'oriental, mais je ne m'ennuie jamais. Tandis que mon père, mon pauvre père, il a peur de s'ennuyer. J'essaie de l'aider, de lui apprendre à cuisiner, à se promener, à faire de la bicyclette, à oublier ses affaires. Ou même, à faire du rebirth, pourquoi pas? Un jour, il est venu me voir chez moi, sur la rue Duluth. J'avais une série de conférences à donner à Washington et à Philadelphie. Il voulait vérifier mes bagages et mon habillement avant que je parte. Il m'a dit: «Tu es beau, tu es devenu un homme!...» C'est le rebirth, je lui ai dit. «Christ, il m'a répondu, si c'est le rebirth, peut-être que je peux en prendre un...» Tu vois! Bon, voilà, tu as assez de choses pour écrire un article intéressant sur le rebirth... Peut-être pourrais-tu ajouter que je propose que le rebirth soit la thérapie officielle du Monde à Bicyclette.

Propos recueillis par:  
**Bernard Glachant**

# Incendies

Suite de la page 10

prime est due mais pour renouveler, il faut des sous et ils n'en ont pas. Alors qu'on ne vienne pas me parler d'inconscience, qu'on me parle plutôt d'incapacité pure et simple. (...) Oui, il y a des priorités, mais certaines sont prioritaires aux assurances. Si tu n'as rien à manger ou si tu ne peux payer ton électricité, à quoi te sert-elle ton assurance? Quand je l'interroge sur une loi possible concernant l'assurance-incendie, elle ne peut répondre parce que «ça demande réflexion».

Au Bureau d'Assurance du Canada (BAC), M. Marcel Tassé interrogé à ce sujet, après m'avoir énoncé «le devoir personnel que chaque citoyen a de s'assurer», m'a sorti verbalement la Charte des Droits et Libertés. «Vous comprenez, l'individu est le seul décideur. On ne peut l'obliger contre son gré. Et puis, si on prélevait cette assurance à même le chèque de paie, de chômage ou de bien-

être social, les gens qui n'en ont pas les moyens aujourd'hui, devraient nécessairement couper quelque part. Ça ne les avancerait pas plus. De toute façon, on ne peut demander à la collectivité de payer pour des besoins qu'elle peut individuellement se payer».

C'est donc dire que les pauvres ne pourront jamais se payer de l'assurance incendie? Qu'ils sont condamnés éternellement à repartir à moins zéro lorsqu'ils sont les victimes d'un sinistre? Que même si socialement, ça s'impose, on ne fera jamais rien pour eux?

Pas de réponse!

La Sun Youth, seul organisme de ce genre, s'occupe des sinistrés. Gratuitement, on leur procure un toit pour quelques jours dans un des dix hôtels de la ville offrant ce service, la nourriture et les vêtements.

Là où le bât blesse, c'est qu'il faut répondre à des critères précis: être sur le bien-être social ou sur le chômage et ne pas avoir d'assurance. Et puis, il faut être chanceux dans sa malchance et résider dans le

district 32. (Pour votre information, les bornes vont de l'Avenue des Pins à Van Horne et de St-Denis à Hutchison.) Dans ce secteur, vous pouvez être certain qu'un représentant de la Sun Youth sera sur les lieux de l'incendie pour prodiguer ses précieux services.

Si la guigne s'acharne sur vous, c'est-à-dire que votre immeuble en flammes soit malheureusement localisé dans un autre secteur, c'est une autre histoire. Il faudra que vous ayez affaire à des policiers «supers» qui, en plus de répondre à toutes les questions et au fouillis administratif, penseront à alerter l'organisme.

L'aide qu'on procure aux assistés sociaux est d'ordre monétaire. Ainsi, une personne seule aura droit (après inventaire, pièces justificatives, preuves, etc.) à un maximum de 1 500.00 \$ et une famille à 1 000.00 \$ plus 500.00 \$ par personne supplémentaire pour un maximum de 4 000.00 \$. «Le but visé est que le ménage retrouve ce dont il avait l'usage avant le sinistre... pas plus», affirme M. Rhéal Daoust, directeur du centre de LaSalle.

Pas plus, mais sûrement moins. Parce qu'on ne parle pas de «valeur à neuf». Par exemple, si un couple possède un réfrigérateur, vieux mais qui fonctionne bien, qui au registre a une valeur de 20.00 \$, c'est ce montant qu'il recevra lorsque «les frais seront bien engagés et qu'il y aura eu preuve de paiement». Ça se passe de commentaires...

Bien plus que l'achat des meubles, c'est recommencer à vivre qui est compliqué. Pour les familles touchées, cela signifie souvent l'obligation de changer de quartier, de s'habituer à un nouveau mode de vie plus difficile. Pour les enfants, en plus du stress causé par l'incendie, c'est l'adaptation à une nouvelle école, des amitiés à rebâtir, des restrictions budgétaires difficiles à accepter.

Tous ces détails et bien d'autres, auxquels on ne pense pas.

Hélène RIOUX

# Graffiti

Suite de la page 13

«Turk 82», «Zone 2000», «Rascal», «Superstar 85», etc. Un besoin de s'affirmer et de laisser sa trace.

Joseph-Josy Levy, sexologue et professeur à l'UQAM, affirme que la quantité de graffiti augmente dans des moments de crise sociale, caractérisés par une répression sexuelle et politique.

Les graffiti sont généralement mal perçus par les autorités et une partie de la population. A leur avis, ils détruisent l'environnement et leurs propos sont souvent offensants. Les «égratigneurs» commettent en vertu de l'article 387 du code criminel canadien, un méfait à la propriété publique ou privée. Il s'agit en fait d'un acte de vandalisme. En théorie, l'individu peut se voir imposer six mois de prison et ou \$ 500 d'amende. Selon une avocate, qui a eu à défendre plusieurs cas de ce genre, l'accusé se voit imposer

une sanction variant entre une amende de \$ 75 et une libération inconditionnelle. La libération inconditionnelle se caractérise par une absence de casier judiciaire, mais l'acte de vandalisme est noté dans un dossier. L'ampleur des dommages causés par le graffiti est un facteur déterminant. Et le message contenu dans le graffiti? Toujours selon l'avocate, la loi ne fait pas de distinction. Cependant, les arrestations concernent toujours des graffiti dont le message déplaît aux forces de l'ordre.



Ouvrir les eaux pour les cyclistes.

recouvert d'un gris semblable à la grisaille de la ville.

Récemment, lors de l'inauguration de l'axe Nord-Sud, finalement mis en chantier en 1983, le Ministre du Transport Guy Tardif soulignait son aspect utilitaire, promettait un réseau complet à plus ou moins long terme, parlait des 600 000 vélos de la région de Montréal, dont on peut en voir 12 000 environ les week-ends sur la piste Gouin. On est passé clairement du vélojouet au vélo-transport. Enfin. Il reste à voir à ce que les promesses soient réalisées.

Tout le centre-ville respirerait mieux. C'est ce que nous faisons valoir par notre «Manif Spatiale» en été 1981. Les cyclistes, munis d'un cadre horizontal du format d'une voiture, entrèrent rue Ste-Catherine pour participer comme tout le monde à l'embouteillage presque chronique de cette zone. Mais le scandale de l'espace accaparé par un

pital l'ont bien mérité, et que ceux qui sont encore libres dans les rues devraient être fauchés par la loi.» Dans notre innocence, voilà qui confirmait qu'en fait, notre discours menace des intérêts puissants, et qu'à Chicago, Détroit, on n'aime pas voir les cyclistes piétiner leurs plate-bandes. En effet, nous sommes les seuls à rappeler le «Rapport Snell», produit par le Sous-Comité Anti-Trust du Sénat des États-Unis dénonçant noir sur blanc que les intérêts auto-pétrole ont acheté 100 compagnies de transport public aux États-Unis pendant les années 30-40, pour ensuite les anéantir, enlevant à des millions de personnes tout autre choix que l'auto privée pour se déplacer. Sous ces preuves, les industries coupables ont eu à payer 5 000\$ d'amende. Six mois plus tard, le rapport Snell n'était plus disponible chez l'éditeur officiel. Et l'automobile est deve-

La bicyclette est porteuse d'une image sympathique très forte. Même à l'âge adulte, même pour des fins utilitaires, la bicyclette procure un plaisir diffus et constant, probablement lié à la découverte de la mobilité et de sa maîtrise, quelque part dans l'enfance. La «cyclo-thérapie», considérée de prime abord comme une invention de farfelus à pédales, a maintenant été reprise par des psychiatres qui prescrivent le cyclisme à leurs patients. Les publicitaires eux, l'ont compris et associé la bicyclette aux produits les plus incongrus: «junk food», «jeans», et même voitures et pétrole.

Coincés dans la déprime des nouvelles ordinaires, les journalistes ont toujours été heureux de pouvoir glisser les nouvelles cyclistes pleines de fraîcheur, d'humour et d'intelligence, souvent relevées d'un à-propos piquant qui n'épargne pas les personnes en place. C'est pourquoi nous avons généralement une couverture généreuse de la presse écrite et parlée, si bien que quelques fois, il y avait plus de journalistes que de manifestants à nos rendez-vous.

La teneur fondamentalement positive de la bicyclette et du débat cycliste, transparait également chez les cyclistes aux coins des rues. Il règne souvent entre cyclistes une solidarité, une attitude amicale, et pour plusieurs milliers d'entre eux, les petits attroupements aux feux rouges rappellent irrésistiblement l'ambiance des grands défilés, et sont autant de petites victoires. C'est là une fierté particulière qui n'existait pas en 1975 et qui a pris corps en 10 ans. La fierté et la dignité irréversibles qui fomentent les changements sociaux profonds.

## Un bric-à-brac miraculeux

Nous avons relaté dans cet article quantité d'événements publics de toutes sortes, et nous en avons omis autant, sinon plus. Ajoutez à cela un travail impressionnant de courrier, contacts, articles, émissions radio, conférences, expertises, publications, documentation, distribution, etc, etc. Vous imaginez sûrement que l'organisation fût constamment débordée.

Jamais la liste des membres ne fut à jour, et nos militants les plus assidus avaient rarement un membership en règle. Ce fut certainement notre point le plus faible, mais il ne nous empêcha pas de fonctionner, la liste des contacts étant très nourrie, souvent dans les rangs même de nos vis-à-vis. Le besoin était réel, les militants passionnés, les contributions variées. L'hiver créait chaque année une démobilitation... seulement pour revoir chaque année l'explosion du printemps.

Notre Congrès de Fondation en mars 1977 avait vu s'exprimer 4 tendances. La tendance «réformiste» et la tendance «technologique», confiantes que le «système» porte en soi sa solution et que l'intervention frénétique n'est pas nécessaire, sont demeurées mitigées dans l'organisation. La tendance «révolutionnaire» qui voulait subordonner la lutte cycliste à la lutte des classes, ne fournit jamais la reconnaissance par leur parti du principe des droits des cyclistes, ni la garantie que ces droits seraient respectés après la révolution. Devant les résistances des cyclistes et leurs méthodes non-autoritaires, ils partirent

Suite à la page 16

# À la conquête de l'espace cyclable

Suite de la page 2

souliers de certains cyclistes présents et souriants.

Ce sont les taches qui nous trahirent lorsque en juin puis en septembre 1980, la police arriva sur les entrefaits et mit la main au collet à nos artistes. Certains furent absous par leur juge, vu la noblesse de leurs motifs. D'autres furent traités en dangereux criminels par un juge aux allégeances politiques équivoques, et allèrent purger leur peine à la prison de Bordeaux. Au Monde à Bicyclette, le just-à-temps est une manière de penser et d'agir. De leur cellule, les cyclistes pouvaient contempler, Ô consolation, la piste cyclable du nord de l'île.

Sur l'ordre de Niding, bras droit de M. Drapeau, reconnu coupable quelques mois plus tard d'avoir fait construire sa maison de 200 000\$ par la «faveur» d'un des contracteurs des Jeux Olympiques, Niding donc ordonna que la Ville dépensât aussi quelques gallons de peinture, mais au lieu d'allonger notre piste d'autant, il la

seul passager était tellement flagrant que les automobilistes, oubliant qu'ils étaient eux-mêmes scandaleux, virent rouge, menacèrent dangereusement, foncèrent. L'un d'entre eux grimpa à quatre roues sur le trottoir pour nous doubler! Nous aurions eu une boîte de fer, un nuage de pollution, et une caisse à décibels qu'ils nous auraient trouvés normaux et respectables.

Une ficelle avait suffi en avril '80 lors de notre «Manif Arpentage» à tenir les automobilistes en respect. Ils sont tellement résignés à être bloqués pour un rien. Il suffirait de si peu pour que les cyclistes puissent rouler en sécurité à Montréal. C'est au fond très clairement et très simplement une question de volonté politique.

## La série noire de la révolution

Nous avons été estomaqués par l'ampleur de l'hostilité, la haine franchement étalée, que suscitait parfois notre discours.

En 1977, la revue «Forbes», très sérieuse et très respectable, publiait en éditorial que «les cyclistes qui aboutissent à l'hô-

nue peu à peu normale et «nécessaire».

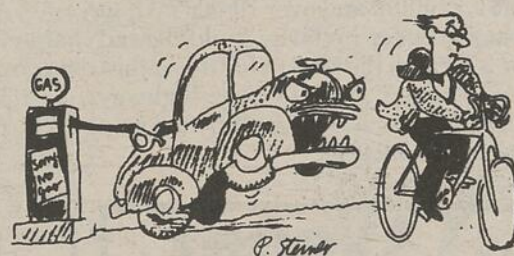
On nous a traités de paranoïaques lorsque nous avons parlé de complot de l'industrie automobile. On nous a reproché notre négativisme, notre radicalisme, lorsque nous avons dénoncé les morts quotidiennes, la lente asphyxie de la ville, le massacre du patrimoine. Beaucoup de gens évitent le discours anti-auto, se sentant coupables d'y participer eux-mêmes. L'individualisme est un solide fondement de cette civilisation; l'auto en est à la fois effet et cause. Mais souvent, l'automobiliste qui a évité de justesse un cycliste, ne sachant pas qu'il est lui-même victime d'un complot qui l'oblige à être au volant, déverse sa rage sur le cycliste plutôt que sur son véritable ennemi.

La lutte vélo-méto s'est doublée elle aussi d'obscurs mouvements de coulisses, aux explications probablement psychologiques plutôt que politiques. Au moment où les Vox Populi et les éditorialistes se prononçaient massivement en faveur des cyclistes dans le méto, nous recevions à nos bureaux des menaces de mort par appels téléphoniques anonymes. En cour, alors que nous étions disposés à avouer franchement notre refus d'obéir aux policiers, ceux-ci se parjuraient devant nous et, alors que nous avions payé notre passage, déclaraient effrontément que nous ne l'avions pas payé. Quand notre victoire en Cour Supérieure consacra «de facto» le droit des cyclistes d'utiliser le méto, le PDG de la CTCUM, M. Hanigan déclara que les cyclistes seraient quand même arrêtés, illégalement. Surprise: un dirigeant de la Fraternité des Policiers de la CTCUM nous contacta pour nous aviser que les policiers refuseraient d'obéir aux directives illégales de M. Hanigan. Des revers de situation complètement inattendus, ahurissants.

Heureusement, le niveau subconscient de notre débat joue le plus souvent largement en notre faveur.



## Abonnez-vous



- \$ 25. Membre donateur
- \$ 10. Membre de soutien
- \$ 5. Membre travailleur
- \$ 3. Membre étudiant-chômeur
- Abonnement au journal
- \$ 10. Abonnement institution

**Le Monde à Bicyclette**  
C.P. 1242. Succ. "La Cité"  
Montréal, Québec,  
Canada H2W 2R3  
(514) 844-2713

NOM \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_

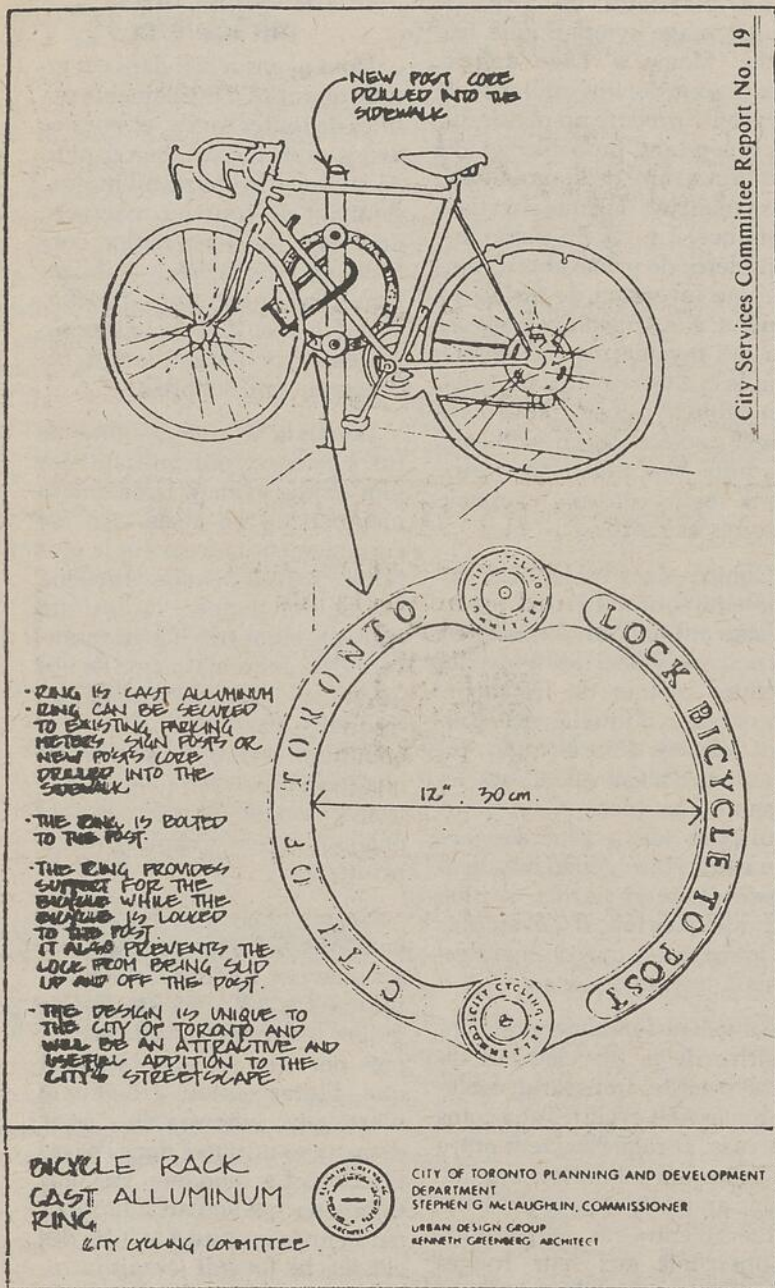
code postal \_\_\_\_\_

TELEPHONE \_\_\_\_\_

MARQUE DE VELO \_\_\_\_\_

NUMERO DE SERIE \_\_\_\_\_

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



# Le bonheur profond

Suite de la page 15

tout naturellement militer dans leurs groupes. C'est la tendance «vélorutionnaire-poétique» majoritaire au Congrès, qui demeura majoritaire au cours de l'histoire du Monde à Bicyclette. Cherchant la dissolution du pouvoir plutôt que son appropriation, ils prirent tous les moyens les plus imaginatifs pour affirmer frénétiquement les droits des cyclistes, alliés à ceux des piétons et usagers du transport collectif. Un communisme de moeurs plutôt que d'état.

Le Monde à Bicyclette a également été fidèle à publier au moins deux fois par année un journal cycliste; d'abord feuillet polycopié, puis tabloïde imprimé, connu sous le nom de «Vers une Ville Nouvelle», puis sous le nom de «Le Monde à Bicyclette». Nombre d'autres journaux ont succombé aux difficultés d'une telle entreprise: le Temps Fou, la Friponne, la Tête à Papineau, Zone Libre, et même des journaux solidement fondés sur du financement ou des organisations structurées: En Lutte, La Forge, Le Jour, Montréal-Matin, Montréal Star. Malgré notre inexpérience, malgré la minceur de nos moyens, Le Monde à Bicyclette produisait de façon erratique mais fidèle, le journal cycliste le plus dialectique et multi-dimensionnel.

## Un impact mondial

Dix ans après, on ne peut nier les progrès réalisés dans la cause cycliste. La multiplication des bicyclettes a enclenché un mécanisme de boule-de-neige où le nombre en soi crée une pression. Les aménagements actuellement en construction ajouteront au nombre des adeptes et de nouveaux aménagements seront bientôt nécessaires.

Mais l'impact est beaucoup plus vaste. Le mouvement est en accélération dans nombre d'autres villes dans le monde. Or, dans une histoire comme la nôtre, c'est crucial. Nos solutions

s'énoncent en termes de visions d'urbanisme, de réseaux cyclables complets, de transport intégré. L'exemple des autres villes est capital. Il suffit d'avoir visité Amsterdam pour se rendre compte comme nous sommes arriérés à Montréal, en ce qui a trait aux aménagements cyclables.

La naissance même du Monde à Bicyclette a été inspiré du contact avec des cyclistes militants aux États-Unis. Notre lutte Vélo-méto, par exemple, s'est appuyée fortement sur les expériences menées à San Francisco, New-York, Washington. Nos tactiques montréalaises ont été reprises par Boston, qui fit sa petite expédition vélo-canoë, et par Vancouver, qui envahit le méto avec des planches à repasser. Notre premier die-in s'inspirait d'un die-in d'Australie; c'est une militante du Monde à Bicyclette qui inspira celui d'Amsterdam en 1977, quand 10 000 néerlandais(es) se couchèrent avec leur vélo sur les pavés devant leur hôtel-de-ville.

Le Monde à Bicyclette est actuellement une organisation vigoureuse mondiale. Notre diaporama-conférence a été présenté à Londres, à Miami, à Minneapolis, pour inspirer les groupes réunis pour l'occasion. Et c'est bien un impact mondial que nous voulons. Dès 1976, nous participions à la conférence «Habitat» des Nations-Unies, tenue à Vancouver, pour faire valoir que la multiplication des vélos et un contrôle des autos privées rendrait les villes plus vivables. Il semble bien qu'en Occident, on approche du moment où on aura goûté à l'automobile jusqu'à l'écoeurément et où on sera prêt à passer à autre chose. Dans les pays du Tiers-Monde, malheureusement pour eux, la culture automobile est en croissance. Ils ignorent encore les dommages incalculables qu'elle leur infligera, notamment en pertes humaines, et dans l'effritement de leur sociabilité. Contrairement à eux, nous redécouvrons que des rues, c'est aussi fait pour y vivre.

«Bicycle Bob» était seul militant au Monde à Bicyclette. Bien sûr il y occupe une place particulière, étant le plus ancien, le plus présent, et le switchboard des innombrables contacts. Mais il pullule au Monde à Bicyclette un essaim d'individus très originaux, très intéressants. Des gens non-conformistes, à la pensée indépendante, avec une analyse sociale profonde, un altruisme généreux, une attitude accueillante envers les collègues et le goût de changer les choses. Beaucoup d'amour désintéressé circule dans un tel groupe. La solidarité est une forme d'amour sublime et forte.

Il résulte donc beaucoup de plaisir à travailler au Monde. Il y a bien des petites frustrations de parcours, mais ce qui l'emporte largement, c'est le plaisir de la créativité laissée libre, de l'audace bienvenue, de la générosité exprimée, des petits miracles savourés ensemble. En fait, il semble que le bonheur profond et complet passe par l'expression de ce qu'il y a de bon en soi. Ça ne peut pas rester embouteillé. Ça se sentirait enfermé.

Quand on regarde les autres grandir et qu'on les voit jouir de leur croissance, on jouit alors deux fois de sa propre croissance. Le Monde à Bicyclette fait grandir ses militants. On s'est retrouvés leaders sans l'avoir cherché. Il fallait assumer de nouvelles responsabilités avec comme seul outil notre confiance en soi. Ça a ouvert pour nous une boîte de Pandore.

Nous sommes devenus des experts sans université. Nous avons développé une analyse originale du phénomène anti-social de l'automobile. Peu à peu nous sommes reconnus, et des gens, timides ou inconscients auparavant, font choeur avec nous, pour un bien-être collectif plus désirable. Nous confrontons un pouvoir puissant et bête, profondément enraciné dans la civilisation. Nous avons cependant confiance que la lumière continuera de se répandre, grâce au travail IRREMPLAÇABLE de chacun de nous. Bientôt, le géant s'écroulera, miné à la cheville. Dans nos vies personnelles, il est déjà écroulé. Et les petites bicyclettes rieuses...

BONNE FÊTE,  
LE MONDE À BICYCLETTE  
Claire MORISSETTE

## Et dans le coeur de chaque cycliste du monde

Comment décrire en leur rendant justice la qualité de la vie émotive qui palpite à l'intérieur du Monde à Bicyclette?

La principale caractéristique des gens qui s'amènent au local est leur force. Souvent les médias ont tenté de faire croire que

En avez-vous marre de payer cher pour des réparations plutôt moches?



Les Queestirs inc.  
1270 Van Horne  
Outremont  
270-3663

(autrefois Le Marché des bicyclettes)

LES LUNDIS  
à 9:00 hres  
le monde  
à bicyclette  
à  
la radio  
cinq fm 102.3

## Cyclist hard-shouldered

In May, 1984 Karim Bissal was bicycling on the shoulder of autoroute 13 when he and a friend received tickets for bicycling on that «limited access» highway. Limited access is a euphemism for cars only. Autoroute 13, which leads to Plattsburgh, New York, 79 kilometers south of Montreal is the most direct and safe way to the border.

Car only highways are absurd and unjust. Karim refused to pay the ticket and a trial took place in St. Jean, Québec in January. Judge Mayrand thought that Karim violated the law and fined his \$35 plus \$60 costs.

Did you know that the Quebec Ministry of Transport has a budget of \$1.3 billion and over 10 000 civil servants? Almost all the money goes for highway building and maintenance. It would be a drop in the bucket for this ministry to construct protected bike routes along Quebec highways, particularly those that lead from major cities. Why not begin on this 100th anniversary of the bicycle?

**Venez danser**

**CAFÉ CAMPUS**

3315 Queen Mary Montreal 735-1259

sur la montagne...

CENTRE DE MÉDITATION  
**RAJNEESH**  
SHANTISADAN  
5161, av. du Parc, Montréal H2V 4G3  
Tél.: 270-4182

Du Rajneesh International Meditation University  
**CELEBRATION ZENCOUNTER**  
**RAJNEESH**

Une occasion de prendre des risques, de s'ouvrir et de célébrer amoureusement la vie.  
Atelier: le 17, 18, 19 mai, \$150.  
Mini-groupes et séances individuelles  
14, 15, 16, 17 mai  
avec Swami Anand Rajen, B.Sc. (Hons), M.M., D. Litt. M. (RIMU), acharya

Soirée d'information gratuite, lundi 6 mai à 19h30.

GORP  
JUS  
FRUITS  
VITAMINES  
SAVONS

PRODUITS NATURELS EN VRAC  
DANS TOUS LES RAYONS

Rachelle-Béry

L'escale cycliste... même le DIMANCHE

505 RACHEL EST, COIN BERRI 524-0725

mauvaises formes de chaussures  
caprices de la mode  
dureté des sols  
surmenage  
tendances héréditaires

Pieds tendus  
déformés  
prisonniers  
oubliés

**vos PIEDS  
ont besoin de  
VACANCES**

mettez les  
au "lit de pied"  
**BIRKENSTOCK**

une trace souple, légère, spacieuse  
moulée de liège et résine naturels  
qui détend et corrige en douceur

CoCréation  
**L'OISEAU TONNERRE**  
501 Duluth est (coin Berri) Montréal  
tél: (514) 527-0881 une boutique à découvrir...

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)

**LE VELOCISTE**



- ELVISH
- LEADER
- PEUGEOT
- RALEIGH
- VELO SPORT

EQUIPEMENT DE  
CYCLOTOURISME

REPARATIONS  
SUR TOUTES  
MARQUES...

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

sandalier  
régional  
598-7111  
sandales sur mesure

**PURE WATER**  
at your fingertips with  
MULTI PURE's unique filter  
removes over 106 priority  
pollutants (eg. PCB, DDT, THM),  
chlorine, heavy metals, etc.

For free demonstration call  
Juanita Obee: 522-2644  
Bob Silverman: 849-5596

**COME RIDE WITH US**  
Bicycle Rides Every Sunday  
and some weekends

  
**Peel**

6665 St. Jacques O., Montreal, Quebec  
H4B 1V3 — (514) 486-1148

**FRENCO**

3985 St-Laurent  
Montréal, P.Q.  
H2W 1Y4  
(514) 285-1319

**ABC**  
CYCLES & SPORTS LIFE



- Raleigh
- Apollo
- Peugeot
- Nishiki
- Vélo Sport
- Leader
- Redline
- Kuwahara
- Norco

BMX Free Style  
Competition

Bicyclettes de Montagne  
Équipement Professionnel  
et Cyclo Touriste

5584, ave. du Parc  
Montréal  
276-1305

  
CLSC  
st louis  
du parc

Points de services:

- 30 boul. St-Joseph est, 2e étage, Montréal H2T 1G9  
Services de maintien à domicile pour personnes âgées (60 ans et plus), handicapés, familles à risque et malades chroniques: auxiliaires familiaux(ales), services médicaux, aide sociale et action communautaire, cours de préparation à la retraite. Cours prénatals et services aux femmes enceintes. Programme jeunesse.
- 4652 Jeanne Mance, Montréal H2V 4J4  
Services courants (pour les moins de 60 ans): accueil-information-référence; services médicaux curatifs et préventifs, consultations psycho-sociales, aide et dépannage, activités communautaires. Programme santé au travail, logement et adaptation des néo-québécois.

POUR INFORMATION: 286-9657

**ALIMENTS  
NATURELS  
EN  
VRAC**



845-5384

**Garantie Bicycle Enr.**  
VENTE ET RÉPARATION  
DE BICYCLETTES TOUS GENRES

484 EST, RACHEL (coin Berri)

**de Commensal**  
Restaurant de Gastronomie Végétarienne  
Buffet - Chaud & Froid  
2115 St-Denis.  
680 St-Catherine. &  
845-2627

**Boulangerie  
Commensal**  
5043 St-Denis.  
843-7741

Depuis dix ans au cœur des préoccupations, des désirs,  
des délires et des rêves des gens du centre-ville...



**RADIO CENTRE-VILLE**  
CINQ FM / 102,3 / CÂBLE 96,5

**Radio Centre-Ville,  
la radio communautaire  
et multilingue**

Une radio différente, animée par plus de 300  
bénévoles, qui diffuse en 7 langues: français,  
anglais, espagnol, grec, portugais, créole et  
chinois.


Ça fait dix ans cette année  
et ça continue

Radio Centre-Ville se veut une alternative  
aux radios commerciales par l'informa-  
tion, la musique et le type de publicité  
qui y sont présentés.

5212, boul. St-Laurent  
Montréal, Qc, H2T 1S1  
Bureau: 495-2597  
Studios: 495-1548

**Michael Fish**  
Architecte

4920 de Maisonneuve  
Suite 303  
Montreal  
Tél.: 486-8395

  
**chez babou**  
pâtisserie / café  
bar / terrasse

3814 RUE ST-DENIS, MONTRÉAL - 849-3423  
(entre DuRoi et av. des Pins)

Pour vous gâter

les gâteries  
café - épicerie fine

3443 St-Denis

843-6235



MARTIN'S SWISS REPAIR  
RALEIGH AGENT  
NEW & USED BIKES

SALES & REPAIR BICYCLES / LOCKSMITH SERVICE  
313 Victoria Avenue, Westmount, Québec, H3Z 2N1.  
(514) 481-3369



BI-MENSUEL  
l'aut' journal

Un nouveau journal progressiste indépendant

Le journal qui entre dans  
la tuyauterie de l'événement!

TARIFS ANNUELS 24 numéros Abonnement régulier \$20

abonnez-vous en écrivant à C.P. 5223, Succ. B. Montréal H3B 3L3



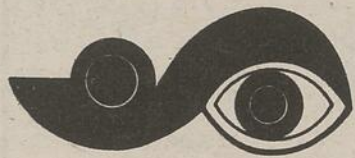
BICYCLES  
G. DUMOULIN INC.

Établi à la même adresse depuis 25 ans  
42 ans d'expérience dans la vente  
et la réparation de bicyclettes de toutes sortes

1111 Bellechasse  
coin de Christophe-Colomb  
276-6913



VELO SPORT  
PEUGEOT



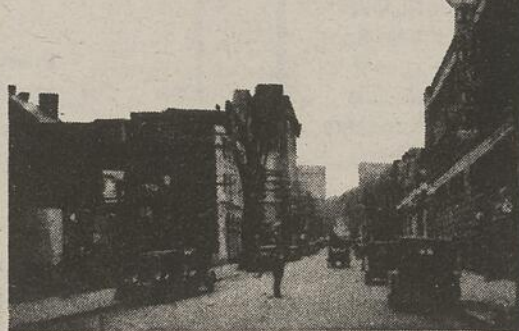
Harry Foulch  
OPTOMÉTRISTE

CENTRE DE VISION  
ET DE  
LENTILLES DE CONTACT

4021, BOUL. ST-LAURENT, MONTRÉAL  
H2W 1Y4 (Coin DULUTH)

849-4904  
849-1433

IRONIE DU CHAR  
ESSAI Jean-Pierre Dagenais



Un livre étonnant, solidement documenté, qui  
éclaire le débat sur l'auto et la crise des transports  
à Montréal. Indispensable pour qui veut compren-  
dre les grands enjeux actuels: autoroute Ville-Marie,  
prolongements de métro, coupures de service à  
la CTCUM, hausses de tarifs. 208 pages. 6,00\$.  
Disponible aux librairies Zone Libre, Alternative et  
Transport 2000. (Rabais d'un dollar sur présenta-  
tion de cette annonce.)

TRANSPORT 2000

QUEBEC

3467, rue Durocher, Montréal. 844-4024

Il n'y a pas plus solide  
en ville que notre cadenas,  
maintenant plus long!

Partout au monde, il y a tous les jours des bicy-  
clettes qui disparaissent. Mais les bicyclettes  
solidement cadenassées à l'aide de la Kryptonite K-4  
sont rarement volées, car il n'y a pas de cadenas  
qui soit plus efficace que la Kryptonite K-4, en-  
robée de vinyle. Et ce cadenas est maintenant  
plus long, afin d'être plus manoeuvrable.

Le concept de la "double serrure"  
K-4 signifie que l'on peut fermer  
l'arceau des deux côtés. Le boîtier en  
angle facilite l'emploi ainsi qu'un  
positionnement parfait chaque  
fois que l'on ferme le cadenas.

Nous prouvons cet  
article grâce à une garantie  
anti-vol, qui s'élève à 350\$  
Car, bien que ce cadenas soit  
excessivement simple à employer, les voleurs  
de bicyclettes n'ont d'autre solution que de  
continuer leur chemin en maugréant.

Et que faire du cadenas pen-  
dant que l'on fait du vélo? Le  
poser sur le guidon? Sous le  
siège? Sur sa tête? La Krypto-  
nite K-4 se fixe facilement  
au cadre de toute bicyclette,  
au moyen d'un bras enrobé  
de vinyle, qui le maintient  
fermement en place, simple-  
ment et efficacement, sans  
même que le cycliste ne se  
rende compte de sa  
présence.

S'obtient dans tous les  
magasins qui vendent des  
accessoires de bicyclettes  
de qualité. Distribué par  
Outdoor Gear.  
2708 Diab. St-Laurent,  
Québec H4S 1E8.  
tél. (514) 332-1320. 332-1362



KRYPTONITE K-4

Pour 16 autres règles d'or sur le cyclisme, demandez notre  
brochure gratuite.

For 16 other great ideas in cycling write for our free bro-  
chure: 2708 Diab, Dept. M, St-Laurent, Québec, H4S 1E8.

Tél.: 272-9386

## Mission Sante

**ALIMENTATION NATURELLE - NATURAL FOOD**

Herbes médicinales  
Cosmétiques et vitamines naturelles  
Légumes organiques  
Poisson surgelé  
Produits laitiers de chèvre  
Spécialités de la cuisine orientale

1138 Avenue Bernard O.      Outremont, Québec H2V 1V3

Recrée ton histoire  
par le pouvoir de  
ton souffle



Rock Lanthier 844-2713

**Laporte A. Bicyclettes**  
inc.



MIKADO  
PEUGEOT-MIELE  
VÉLO SPORT - FIORI  
CYCLOTOURISME  
**849-7954**  
4308, HÔTEL-DE-VILLE  
S. ROY RÉ.S.: 678-4277

**SUR DEUX ROUES**

Vente, réparation,  
entretien et accessoires  
de bicyclettes

1320 rue Wolfe  
(coin Ste. Catherine)  
523-2887

1565 est, rue Laurier  
Montréal, Qué.  
524-5893


TEL.: (514) 844-5212



**LE CAURIS**  
l'original  
café-boutique

4865  
ST-LAURENT      MONTREAL, H2T 1R6

**ARGO  
BOOKSHOP**



**PAPERBACKS &  
CANADIAN BOOKS**

1915 Ste-Catherine W.  
Tel. (514) 931-3442  
Montréal, Québec

Vaisseau magique  
aux multiples découvertes



**Bains Flottants**

Doris 598-7293      métro Beaudry

Pour information ou rendez-vous  
téléphoner entre 14 h et 22 h  
Séances du lundi au vendredi

SPÉCIALITÉS DE PRODUITS NATURELS  
ET D'IMPORTATION




**RENÉ ET GINETTE DÉSILETS**

(514)  
842-8619  
2061 ST-DENIS  
MONTREAL H2X 3K8

C'est la qualité qui a fait de nous ce  
que nous sommes aujourd'hui

- BICYCLETTES — plus spécialement Miyata, Norco, Fiori
- Pièces (le plus grand choix à Montréal)
- Vélos tout-terrain
- Équipement de cyclo-tourisme
- Réparations
- Expertise

VOUS N'EN ATTENDEZ PAS MOINS DE NOUS!



6665 ST. JACQUES O. MONTREAL QUEBEC H4B 1V3 (514) 486-1148

Venez nous voir en ville à notre petite succursale d'été  
au vieux bureau de poste, coin Greene & de Maisonneuve, Westmount

*Cycles Baggio*

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

BICYCLETTES  
VENTES ET REPARATIONS



**6975 St-Laurent  
MONTREAL**

**279-5655**

 Métro Jean-Talon

 **dahu**  
service par école

**Le spécialiste  
des voyages plein-air**

Parc National du gros Morne randonnée	26 juin au 10 juillet
<b>TERRE DE BAFFIN</b>	9-23 juillet
<b>ROCHEUSES</b> Initiation à l'alpinisme	8-21 août
<b>ROCHEUSES CANADIENNES</b> Randonnée en montagne et sur glacier	1-14 août
<b>WEST COAST TRAIL ET PARC GARIBALDI</b>	15-28 août

451 Marie-Anne est    Montréal H2J 2A2    (514) 844-8786

**chez babou** 

pâtisserie / café  
bar / terrasse

- gâteaux et tartes délicieux faits maison
- gâteaux aux chocolats et amandes, aux carottes et oranges, au fromage, et beaucoup plus...
- biscuits et muffins
- bonbons
- sandwiches, quiches et soupes maison
- salade de légumes ou de fruits frais
- crèmes glacées naturelles
- des bons cafés variés

Nous n'employons que des ingrédients de la  
meilleure qualité.  
Consommation sur place ou à emporter.  
Nous prenons les commandes quelle que  
soit la quantité.

**3814 RUE ST-DENIS, MONTREAL - 849-3423**  
(entre Duluth et ave. des Pins)

Établie depuis 1915


**842-1121**

# LOUIS QUILICOT

célèbre son  
**70** ième anniversaire

au 1749 rue St-Denis.      Métro Berri.      Là où les roues chantent.

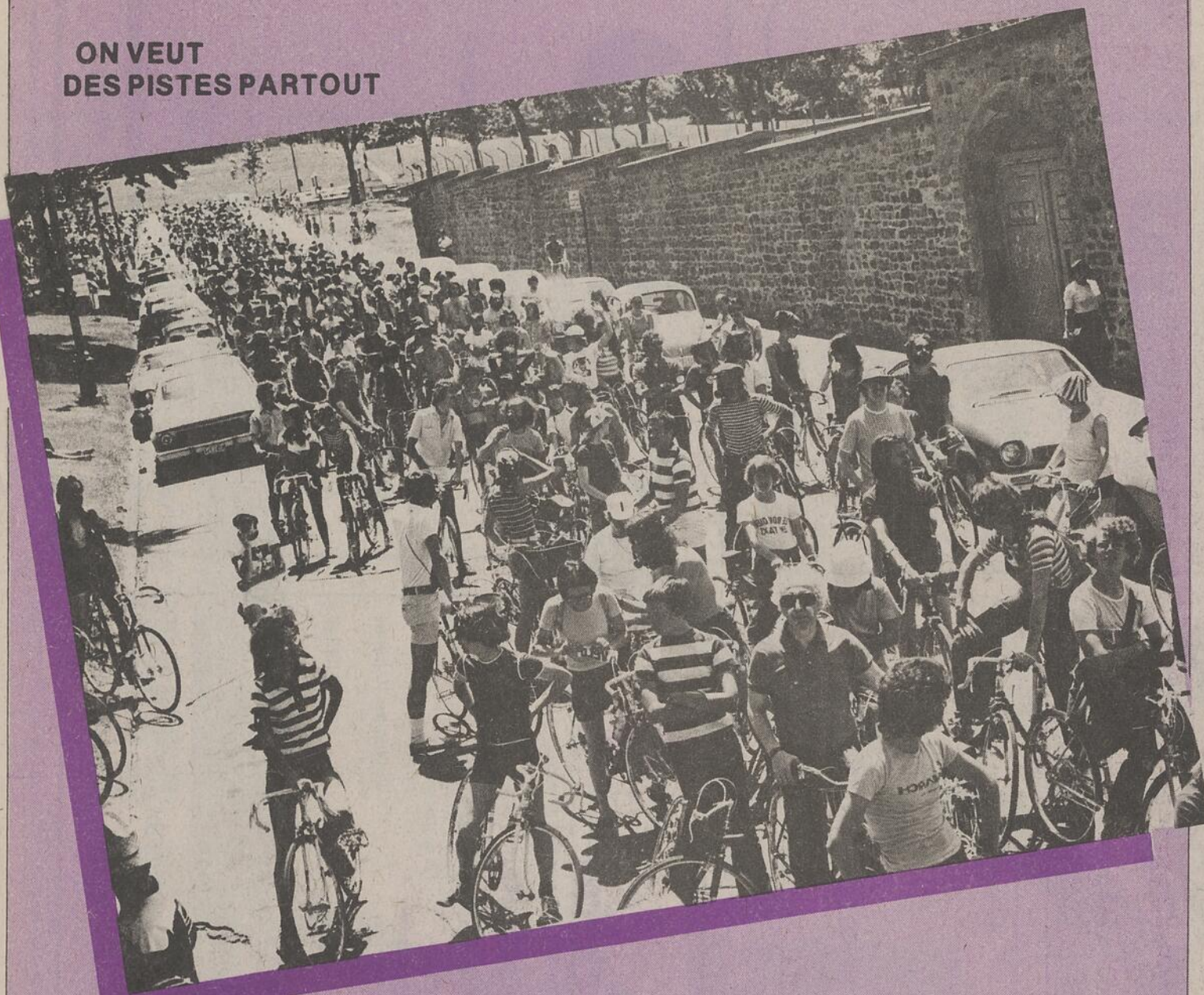
GARLATTI  
FIORI  
BOTTECCHIA  
ACCESSOIRES  
VÊTEMENTS  
SOULIERS  
KRYPTONITE  
ASTRAL  
PEUGEOT  
RALEIGH  
VÉLOSPORT



LOUIS QUILICOT

KANUK  
BLACKBURN  
DETTO  
CANNONDALE  
NORCO  
NISHIKI  
LEADER  
RIVAT  
PATRICK  
CITADEL  
PIETRO

ON VEUT  
DES PISTES PARTOUT



**SAMEDI 1<sup>e</sup> JUIN**  
13<sup>30</sup>H PARC LAFONTAINE  
**GRANDE MANIF DES CYCLISTES**

JOURNÉE INTERNATIONALE DES CYCLISTES  
1885-1985 100 ANS DE VÉLO  
1975-85 10 ANS DU MONDE À BICYCLETTE

LE MONDE À BICYCLETTE, 3700 ST-DOMINIQUE, MONTRÉAL, 844-2713  
*Nous avons besoin de votre aide pour distribuer des affiches pour la manifestation.*

**Le Monde à Bicyclette**  
MAI-JUIN 1985 VOL. 10 No. 1

GRATUIT/FREE

100 years  
of the bicycle P.1

10 ans du Monde  
à Bicyclette P.1

Rebirth P.8

Graphic P.13

