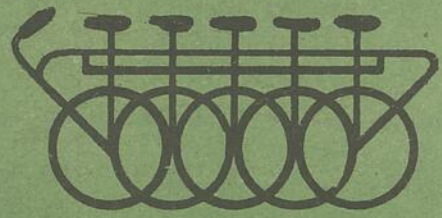


Vers une ville nouvelle



VOL.8 NO.1

JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE

PRINTEMPS 1983

ON S'EST FAIT FOURRER

Yves du Sablon

L'automne dernier nous avons assisté aux audiences publiques sur le remplacement de l'évacuateur de crue à la centrale Rivière-des-Prairies (entre le pont Papineau-Leblanc et le pont Pie IX) tenues par le Bureau d'Audiences Publiques sur l'Environnement (BAPE). Toutes les municipalités, tous les groupes (sauf un de propriétaires qui voulaient garder l'endroit pour eux seulement) et les citoyens/ennes, alors présents, étaient d'accord pour que l'on réaménage l'évacuateur en autant que l'Hydro-Québec y construise elle-même une piste cyclable et une voie piétonnière entre Montréal-Nord et Laval. Cela en guise de compensation pour les inconvénients causés par les travaux et la présence de cet ouvrage sur une rivière publique.

Tant qu'à réaménager cette structure, aussi bien qu'elle soit la plus polyvalente possible. Sans compter que le pont Papineau-Leblanc est interdit aux cyclistes et que l'approche au pont Pie IX est des plus risquée du côté de Laval.

Or, une piste cyclable sur l'évacuateur de crue serait l'endroit idéal pour rouler en toute tranquillité loin de la dangereuse circulation automobile. De plus ça relierait la piste cyclable aménagée à proximité de la berge par Montréal-Nord (utilisée par 3000 usagers par jour), et une piste semblable aménagée au printemps du côté de Laval.

Voici le texte de la lettre que nous avons fait parvenir à M. François Cendron, ministre à l'Aménagement, le 26 janvier 1983 au sujet de cette piste qu'Hydro-Québec trouve superflu de construire.

Monsieur le Ministre,

Suite aux audiences publiques tenues au cours de l'automne dernier par le BAPE, nous tenons à vous rappeler la volonté de la très grande majorité des citoyens d'obtenir différentes mesures d'insertion qui

Suite à la page 4

vols de vél



Jean-Denis Bezeau

Ce n'est ni la première ni la dernière fois que nous faisons paraître un article à propos des vols de bicyclettes: en effet nous prévoyons pour l'année 83 une augmentation de 2,000 à 3,000 vols soit environ 10,500 vols déclarés aux policiers pour le territoire de la CUM.

Tous les cyclistes savent que les stationnements sécuritaires sont presque inexistant dans la région de Montréal comme ailleurs au Québec. Certaines compagnies privées de stationnement pour automobiles acceptent des vélos pour \$0.75 par jour. Certaines usines ont les leurs à l'intérieur de leurs clôtures: Les Shops Angus, à Longueuil, Canadair à Ville St. Laurent et même G.M. à St-Thérèse. Certaines universités Montréalaises ont opté, à la demande des étudiants(es) et du Monde à Bicyclette, pour des stationnements de type Vélo-Garde. Malheureusement, ce modèle, séduisant à première vue, puisqu'il soutient parfaitement le vélo et permet d'emprisonner à la fois le cadre et les roues, n'est pas aussi sécuritaire que l'on croyait (les barres horizontales qui soutiennent les barres transversales du mécanisme peuvent être écartées pour ensuite permettre la libération des roues. On peut couper aussi le panier métallique servant d'abri pour le cadenas et sectionner celui-ci). Dès le premier mois d'installation à l'UQAM, 26 vols ont été déclarés (8 arrestations).

Saviez-vous que la commission Malouf, chargée d'évaluer les coûts réels des jeux Olympiques à Montréal, estime les coûts de stationnement pour cet événement sportif à \$104 millions? On s'étonne alors que M. Morin responsable à la Ville de Montréal des stationnements municipaux, ne voit pas pourquoi celle-ci défraierait les coûts des stationnements pour vélos alors qu'une infime partie de ce montant aurait été suffisante pour aménager des stationnements pour bicyclettes efficaces.

L'idéal serait d'avoir des stationnements ayant une surveillance constante.



En ce qui concerne les cadenas, le plus sécuritaire actuellement sur le marché est celui en forme de 'U' coûtant environ \$40. M. Marcel Pagé de la police de Montréal, nous dit que des essais ont été effectués et qu'il a été impossible de sectionner le cadenas que ce soit avec des cisailles industrielles ou des scies à métaux. Il faut cependant veiller à orienter le trou de la serrure vers le bas afin qu'on ne puisse y introduire un liquide. Ces cadenas sont efficaces mais les voleurs peuvent toujours malheureusement prendre des pièces. Les compagnies de ces cadenas en forme de U ont tellement confiance en leur produit qu'elles offrent une assurance contre le vol de 1 an. Cependant lisez attentivement les conditions de votre garantie sinon vous risquez d'avoir des surprises.

Nous voudrions mentionner ici que la plaque d'immatriculation est dans bien des municipalités obligatoire. Bien que leur absence ait été tolérée jusqu'ici par les autorités.

La licence n'étant pas obligatoire partout, est-elle vraiment utile? Est-ce que les dirigeants considèrent la bicyclette comme un moyen de transport taxable? Ou est-ce seulement parce que les policiers n'ont pas le temps de faire la surveillance? Il faut quand même mentionner qu'à la ville d'Outremont cette année, il y a eu 396 vols de vélos répertoriés, (ce qui signifie une augmentation de 13% par rapport à l'année 81) et que sur ce nombre 104 vélos ont du être reacheminés vers la Fourrière Municipale parce

Suite à la page 4

★ contents ★

- 2 International Notes
- 8 Poems
- 18 Auto Supplement

★ sommaire

- 2 Notes internationales
- 3 Pédalez sans effort
Joseph Adler Répond
- 4 Vélo-Métro
- 5 Entrevue à Lyon
- 6 L'alcool au volant
- 7 Coupons leur 1'avoine
- 9 Bicyc'lette
L'impôt social
- 11 Pour quitter l'île
Un axe nord-sud nommé désir
- 12 Carte:Voies cyclables
- 14 Cyclo/Ressources
- 15 Interview avec Colette Provost
- 16 Danger! Convois radioactifs
- 17 Nettoyez vos vélos
- 21 L'avenir des services ferroviaires
- 23 Code de la sécurité routière

Le Monde

NOTES INTERNATIONALES

à Bicyclette

INTERNATIONAL NOTES

Minnesota

An interesting group of militant bicyclists has recently formed the Minnesota Coalition of Bicyclists.

The Coalition does not limit itself to struggling for bicycle facilities in Minnesota and the state's principle city of Minneapolis, St. Paul. Like *Le Monde à Bicyclette*, they are concerned about the use of nuclear power plants and about the arms race. To illustrate the absurdity of official U.S. government policy which considers nuclear war admissible, activists from The Coalition took part in a "nuclear evacuation" by bicycle.

In November, The Coalition published its first newsletter, "Cyclibrations". I learned from this publication that The Coalition is conducting a campaign to legitimize winter bicycling. They organize a ride every Sunday throughout the winter, (Minneapolis' climate is similar to that of Montreal). This quality of struggling against supposed limitations is not restricted to climate. The Coalition is campaigning to convert the urban auto-routes, the Parkways, into veloroutes. Being politically realistic, they propose a conversion plan in stages which would take several years.

These audacious Minnesotga cyclists don't neglect theory. They operate the E. T. Center, Ecological Transport Center, which is their library and reading room.

WASHINGTON, D.C. New bus drivers see slide show on bicyclists' street presence.

Responding to anti-bicyclist prejudice on the part of some Washington bus drivers, The Washington Metro Authority has prepared a slide show depicting the bicyclists' presence and the bus-bicycle coexistence on Washington bus routes. All newly hired bus drivers must watch the slide show. It was made shortly after a few bicycle-bus accidents. For further information about the slide show, one can contact Don Fluharty, Washington Metro Authority, 600 5th Street, N.W., Washington, D.C. 20001. In the interest of life and of street peace, why cannot Mr. Hannigan and colleagues of the M.U.C.T.C. make Montreal bus drivers have their consciousness raised by a similar slide show?



NEW YORK TIMES: NEW DELHI, OCTOBER 2, 1982

INDIA'S ACTORS TAKING POLITICS INTO THE STREETS

Political street theatre is a growing phenomenon in New Delhi. At least five distinct groups, most of them leftists and without professional training, take to the streets to criticize the many injustices that the people must endure. The results are sometimes surprisingly effective:

A big success was scored by one group in 1979; "...A short play attacking an increase in bus fares by the local transport corporation (which) the group performed 45 times in 3 days, lost their voices, rested for a day and then went back to the streets. ...The play touched off angry rallies and scathing press criticism. The transport corporation soon bowed to the pressure and restored the original fares..." Mr. Hashmi, the principle instigator said: "What we seek to do is to provoke our audience to think and see a familiar issue through unfamiliar eyes."

EN ITALIE



AU JAPON



PALO ALTO, CALIFORNIA

On certain jobs an employee receives a car allowance while using her/his car on official duties. *Le Monde à Bicyclette* has often mentioned the need for a similar allowance for official bicycle use.

Palo Alto, California, a city of 55,000 inhabitants just south of San Francisco, has recently passed legislation granting this bicycle allowance. The city staff of 740 and the city councillors now get 7 cents a mile when using their bicycle. However, when using a car, their allowance is 23 cents a mile.

BIKE BOULEVARD II

Two miles of a little used street that runs the length of the city were set aside as a "bicyclist freeway" as part of a six month demonstration.

The experiment is over and the verdict is in. According to the evaluation report, bicycle traffic on the boulevard increased by 50%. Bicycle traffic on adjacent streets dropped, indicating that the boulevard did attract cyclists from more heavily used routes. The heaviest use of the boulevard occurs during the morning commute hours. Automobile traffic dropped sharply on the boulevard due to barriers which discourage through traffic. There has been no real change in the relatively low accident picture and other problems that were anticipated failed to materialize.

The Palo Alto City Council was obviously pleased with the results of the demonstration. They voted to designate the boulevard as a permanent part of the bikeway system, and authorized the Planning Department staff to work with the Bicycle Advisory Council to develop a plan for a city-wide network of bicycle boulevards ■

COPENHAGUE, DANEMARK

Chaque année depuis 6 ans, l'association danoise des cyclistes organise des manifestations regroupant près de 20,000 manifestants à Copenhague, et l'action des pouvoirs publics étant semble-t-il insuffisante au Danemark, elle effectue des actions pirates comme par exemple:

mettre son vélo dans le métro malgré l'interdiction;

coller des marquages au sol en papier pour matérialiser des bandes cyclables;

balayage des pistes, déneigement des pistes avec transport de la neige devant la porte de la Mairie;

réparer les pistes;

peindre sur les carrefours des croix symbolisant les cyclistes qui y sont morts par accident;

Etc...

LONDRES (Reuter) - Le gouvernement britannique a trouvé un moyen original de lutter contre le chômage: transformer les voies ferrées désaffectées en pistes cyclables.

Un premier programme portant sur la reconversion de 100 km de voies au prix d'un million de livres sterling a été approuvé hier.

Mais les chômeurs britanniques, au nombre de 3,3 millions, peuvent se réjouir; plus de 3,200 km de voies ferrées ne sont plus utilisés depuis la grande purge des chemins de fer dans les années '60.

VERS UNE VILLE NOUVELLE est le journal du Monde à Bicyclette (MAB), à diffusion publique, paraissant 3 fois par année. Tirage 9,000 expl. Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du MAB, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc... sont bienvenus.

Adressez toute correspondance à: **Vers une Ville Nouvelle**
a/s Le Monde à Bicyclette
4224 rue Clark
Montréal, Qué., H2W 1X3

REDACTION: Jean-Denis Bezeau, Yves Du Sablon, Bernard Glachant, Chicorée Prénoir, Bob Silverman, merci à tous ceux/celles qui ont collaboré à ce numéro.

PHOTOCOMPOSITION: Susan Dubrofsky, Yves Du Sablon, Bernard Glachant, merci à André Pilon pour son soutien technique.

PUBLICITE: Jean-Denis Bezeau, Daniel Des Ormeaux, Yves Du Sablon, Bob Silverman, Leslie Lutsky

GRAPHISME: Daniel Des Ormeaux, Susan Dubrofsky.

MONTAGE: Jean-Denis Bezeau, Daniel Des Ormeaux, Susan Dubrofsky, Yves Du Sablon, Bernard Glachant, Chicorée Prénoir, Michel Thibault.

COORDINATION: Yves Du Sablon.

IMPRESSION: Payette et Sims, Saint-Lambert, Qué.

DISTRIBUTION: Jean-Denis Bezeau et le Monde à Bicyclette

Dépôt légal à la bibliothèque Nationale du Québec D-765342.



PEDALER SANS EFFORT

"Un roi de l'Inde Antique, accablé par la rudesse qu'infligeait au pied humain le sol rocailleux en vint à proposer l'étalement de peaux sur son royaume entier. Un de ses sages lui fit tout de même remarquer que le résultat escompté pouvait s'obtenir de façon bien plus simple; en taillant à même une peau, de petites sandales." (cf. God Fry Boyle et Peter Harper, "Technologie radicale", p. 230)

Au coût de 2 milliards de dollars, le plan Adler proposé à la ville de Toronto (ainsi qu'à celles de Tel Aviv et de Bucarest) vise la construction d'un réseau de pistes cyclables enjambant la ville. Ces "véloroutes express" parcourraient la ville par intervalles de 3 ou 4 kilomètres, des élévateurs les rendant accessibles. Afin d'aider le cycliste, il suggère que la construction de ces pistes soit à surface plane ou légèrement inclinée. Grâce à un revêtement de plastique, les voies seraient à l'abri des rigueurs du climat.

Des plantes (artificielles évidemment) borderaient les murs et, la nuit, un éclairage constant assurerait la sécurité des lieux.

M. Adler voit dans son projet la possibilité d'abolir les trois principaux obstacles qu'entraîne l'usage des routes, c'est-à-dire: 1- le climat (se faire tremper, dérapage sur la glace, transpiration sous un soleil torride, se faire balayer par les vents); 2- les côtes (suer en les montant, les dévaler à une vitesse téméraire); 3- la peur des autos (une portière s'ouvrant soudainement au passage, les daltoniens qui brûlent les feux rouges au volant de leur voiture).

Je pris connaissance du projet avec une certaine réserve. Après en avoir pesé le pour et le contre durant quelques jours, ma décision fut prise: j'étais contre. Voici pourquoi. Quels sont les plaisirs du cyclisme? En ce qui me concerne, j'adore être dehors, entendre la musique venant d'un balcon ou encore voir les enfants égayant les rues et que dire des premières odeurs du printemps? Je ne pourrais supporter l'idée de m'enfermer dans un tube de plastique; c'est précisément pour cette même raison que je n'aime pas le métro. Etant constamment à la recherche de nouveaux endroits à découvrir à l'intérieur de la ville, je considère la bicyclette comme le moyen idéal pour ce genre d'expédition. Pour moi, la bicyclette c'est la découverte. Je profite du temps qu'il fait. S'il pleut je mets mon imperméable. D'ailleurs avec deux milliards de dollars, plusieurs pourraient s'équiper contre la pluie.

En fait, je me demande ce que viennent faire les bicyclettes dans le plan Adler. Des tapis roulants feraient aussi bien l'affaire ou encore des ventilateurs géants qui, grâce au courant d'air, propulseraient les gens sur des patins à roulettes. Ou mieux encore, pourquoi ne pas simplement construire un autre métro?

Pour quelle raison devrions-nous être chassés des routes? si l'on est à ce point terrorisé par l'automobile, ne devrions-nous pas nous y opposer et réclamer notre part de la chaussée? Ne faudrait-il pas plutôt lutter afin de conserver l'espace qui nous est dû au lieu d'être contraint à l'usage d'un quelconque substitut, soit-il construit au dessus ou en dessous de la ville. Pouvons-nous nous contenter de demi-mesures? Jusqu'où voulons-nous nous compromettre? Militons-nous pour la véloroute ou pour le réformisme? Quelle bataille menons-nous? En quoi consistent nos buts, nos priorités?

Si les côtes et le relief sont perçus comme étant de véritables obstacles, il faudrait alors exercer une pression auprès de l'industrie de la bicyclette. Ceci dans le but d'obtenir la fabrication de vélos pourvus de vitesses répondant à la conduite en ville.

S'il se trouve à Montréal des pentes extrêmement difficiles à monter, quelques élévateurs suffiraient à y pallier. Il serait plus sensé d'avoir quelques élévateurs aux endroits nécessaires, au lieu de "véloroutes express" juchées un peu partout. Face à un problème, l'attitude de nos ingénieurs technocrates est de trouver une solution concrète, couronnée de gros projets. Un problème, une solution. Le cyclisme en ville devient-il problématique? alors répandons de l'argent et du ciment et bâtissons une issue. (Soit dit en passant, que diriez-vous d'habiter à l'ombre d'une "véloroute express"?)

Quoi qu'on en dise, \$2 milliards est une somme d'argent très considérable. Même si M. Adler nous assure des avantages économiques de son projet tel que: réduction du nombre d'automobiles, une moindre consommation d'essence, une diminution des accidents mortels et des blessures, etc., je ne peux m'empêcher d'en présager le désastre financier. La

dette olympique me revient sans cesse à l'esprit ainsi que l'assurance avec laquelle on nous avait prédit que les Jeux ne nous coûteraient pas le moindre sous.

A la réunion annuelle du Monde à Bicyclette, nous avons pris un temps inhabituel à discuter du plan et à défendre nos points de vue. Si bien qu'une scission s'est produite au sein des participants quant à la position à prendre face à la proposition Adler. Je vous invite donc à faire parvenir vos opinions au journal du Monde à Bicyclette.

Je crois que nous devrions faire appel à des moyens plus simples afin de répondre à nos besoins. Des imperméables et des pistes réservées aux cyclistes représentent pour moi de meilleurs investissements que des milliards de dollars allant à l'aménagement d'un dédale aérien. "Ça ferait gagner du temps aux banlieusards" me disait quelqu'un. Je lui répliquais, "mais pourquoi faut-il que nous allions toujours plus vite?" Ou allons-nous de cette façon? Un des attraits du cyclisme constitue son harmonie avec le rythme humain. Si c'est d'aller plus vite que vous voulez, il faudrait peut-être acheter une moto. Ou pourquoi pas un bon char? Et puisqu'on y est, au cours de vos deux prochaines semaines de vacances annuelles, ou vous tenterez de trouver paix et tranquillité, vous pourriez vous unir à la masse des gens qui survole l'océan à bord du Concorde. Tout ça, bien loin de la pensée du désordre écologique provoqué pendant vos vacances. Ne vous inquiétez pas pour autant, le gouvernement qui a plus d'un projet dans son sac pourra "toujours" réparer les dégâts... Bonne chance! ■

Tooker Gomberg

Traduit par Jeannine Thomas

JOSEPH ADLER RÉPOND

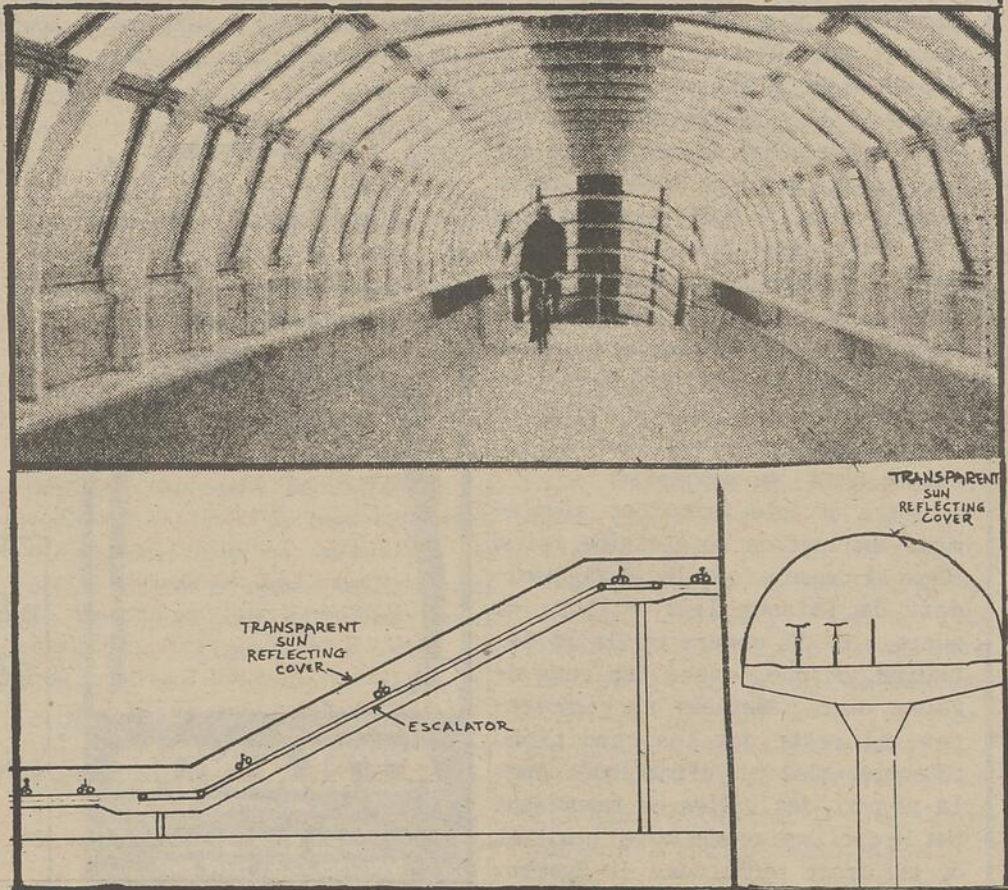
Au congrès de mars du Monde à Bicyclette, Dr. Joseph Adler, ingénieur de Toronto, a présenté des diapositives décrivant un réseau de voies rapides aériennes pour bicyclettes, dont le coût s'éleverait à 2 milliards de dollars. Après une intense discussion, la majorité des délégués a voté contre le projet.

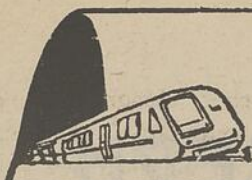
Dans le numéro du printemps 1982 de la revue "Vers Une Ville Nouvelle", Tooker Gomberg a résumé les arguments contre la proposition du Docteur Adler. Ce dernier a répondu à l'argumentation de Gomberg. Nous présentons ci-dessous les points principaux de cette réponse.

"Le réseau de voies rapides pour bicyclettes n'est pas conçu pour la petite minorité des gens qui, comme vous, sont très en forme et prêts à affronter chaque jour les pentes, la pluie, la neige, les routes glacées et la circulation des heures de pointe; ni pour ceux qui se déplacent toujours à bicyclette afin de découvrir la ville, d'écouter le chant des oiseaux et de regarder les enfants jouer dans les rues, comme vous le dites dans votre article. Tout ceci est très romantique mais, malheureusement, ça ne correspond pas à la réalité quotidienne de la plupart des gens.

Le Système de voies rapides est conçu pour les milliers de gens qui doivent aller travailler chaque jour et qui ne sont pas assez en forme ou assez expérimentés pour faire le trajet à bicyclette, compte tenu des conditions climatiques et topographiques de nos grandes villes, pour les milliers de gens qui ne sont pas assez courageux (ou assez fous) pour risquer leur vie en se plaçant, vulnérables sur leurs bicyclettes, au beau milieu de la terrible foule motorisée. Ils doivent passer une ou deux heures par jour sur les routes dans des autobus archiplein, à pied ou dans leur voiture, en écoutant non pas les oiseaux, mais le bruit incessant de la circulation. Beaucoup d'entre eux voyagent en voiture aux heures de pointe parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Ils sont pressés et ils n'ont pas le temps de regarder les enfants jouer dans la rue parce qu'ils doivent arriver chez eux aussi rapidement que possible pour préparer le dîner de leurs propres enfants.

Une fois le Système de voies rapides pour bicyclette en place, vous restez libre de circuler à bicyclette à travers les rues, d'affronter les pentes, le vent, la pluie et la circulation quand ça vous plaît, mais, lorsque vous êtes pressés et que vous voulez rouler plus vite et garder une apparence soignée, il pourrait vous arriver d'être content que la voie rapide soit là pour vous faciliter le voyage.





VÉLO MÉTRO

Jean-Denis Bezeau

L'essai vélo-métro a été une réussite complète sur toute la ligne. Il y a eu peu de demandes. Peut-être par manque de publicité. 315 cartes ont été émises sur un nombre illimité. Tous et chacun croyaient ce nombre limité à 700 exemplaires. Sur ce nombre émis, la CTCUM n'a enregistré que 185 passages aux guichets, et elle n'a reçu aucune plainte, tant des employés que des usagers. C'est donc dire que cet essai fut une réussite totale.

Pourquoi? Eh bien, la CTCUM voulait faire une étude d'affluence sur les horaires qu'elle nous avait accordés (fins de semaine) avant de permettre l'entrée 7 jours par semaine (en dehors des heures de pointe). Mais nous nous demandons tou-

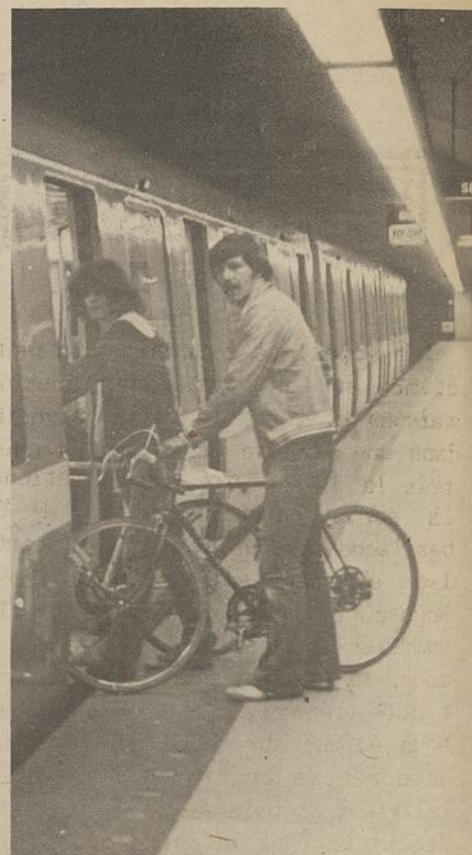
jours comment une étude sérieuse peut-être faite alors que nous savons qu'elle ne sera pas réellement entreprise. Ce test nous faisait un peu peur car il eut été facile aux cyclistes du dimanche d'emprunter le métro juste pour se rendre aux pistes cyclables (à vocation de loisir) qui ceinturent l'île de Montréal, les autorités ayant, par cette réglementation, confiné une fois de plus la bicyclette au rang des accessoires de récréation, idée que nous tentons désespérément de changer depuis de nombreuses années.

Aurons-nous l'accès au métro cette année? L'administration de la CTCUM nous dit qu'elle ne croit pas qu'il nous sera refusé mais qu'elle pourrait apporter des changements à la réglementation. Sur ce sujet,

j'ai demandé à M. Grégoire Tremblay si on préconiserait l'accès au métro 7 jours par semaine. Il m'a répondu

que non. "Pourtant, lui ais-je dit, la bicyclette est un moyen de transport peu coûteux, silencieux et non-polluant. L'accès libre au métro faciliterait bien des choses aux cyclistes urbains et favoriserait une utilisation croissante de la bicyclette. Ce serait un apport non négligeable à l'amélioration de la qualité de vie."

Sur ce, M. Tremblay m'a suggéré de lui présenter nos recommandations le plus tôt possible afin d'en faire faire l'étude par une autre instance de l'administration. Chose que nous ferons d'ici peu. Un dossier à suivre ■



... Vol de Bicyclettes

que les personnes ne connaissent pas leur numéro de série. Mais à la suite d'un contrôle spécial il a été possible de retourner 100 bicyclettes volées à leur propriétaire bien que ceux-ci n'avaient pas de licence. Félicitations!

Etant donné que chaque municipalité a sous sa juridiction la loi concernant les plaques d'immatriculation, chacune fonctionne à sa manière. Par exemple, dans les villes de Mt-Royal et d'Outremont, la plaque coûte \$4 pour la vie de votre vélo. On peut se la procurer au poste de police ou à l'Hôtel de ville. Tandis qu'à Montréal, il en coûte \$5 par année et qu'on se la procure à l'Hôtel de ville ou dans certains magasins. Si dans une de ces villes vous sortez du magasin de bicyclettes avec votre nouveau vélo sans licence, vous êtes déjà considéré comme hors-la-loi.

Maintenant, si l'on vous vole un vélo, tout ce que vous devez faire, licence ou pas, est de contacter les policiers qui enregistreront votre déclaration. N'oubliez surtout pas d'indiquer votre numéro de série ou celui de votre licence car c'est avec ces données qu'ils pourront identifier le propriétaire. Beaucoup de cyclistes ne retrouveront pas leur vélo parce qu'ils n'avaient pas pris en note leur numéro de série, nous dit M. Gosselin de Police-Jeunesse. Votre déclaration sera par la suite acheminée vers un centre à l'échelle canadienne. Par cette méthode, il est possible de retrouver au Québec une bicyclette volée à Calgary ou vice versa.

Devons-nous acheter une licence ou pas? Certains membres du Monde à Bicyclette disent oui, d'autres non. Cette question sera discutée lors de la prochaine assemblée générale des membres.

ASSURANCES

Il est possible d'obtenir des assurances pour une bicyclette. Demandez à votre assureur. Normalement, il vous charge un petit pourcentage basé sur la valeur de votre vélo et le coût est ajouté à celui de votre assurance maison. Aucune compagnie d'assurance, à notre connaissance, n'offre d'assurance spécialement conçue pour les vélos

... Joseph Adler Répond

Si nous dépensons environ 2 billions de dollars, qui seraient récupérés en quelques années, notre argent achèterait beaucoup plus que l'équivalent d'une quantité de vêtements de pluie. Pensez-vous vraiment qu'il suffit de donner des imperméables à des centaines de milliers de gens pour résoudre tous les problèmes du transport urbain d'aujourd'hui? Suffit-il d'être protégé contre les intempéries pour circuler plus facilement à bicyclette? Savez-vous combien de centaines de billions de dollars ont déjà été dépensés pour construire des voies et des routes spécialement conçues pour les autos, et quelles sommes astronomiques on dépense chaque année pour aménager les espaces et les installations nécessaires à l'utilisation de la voiture? Et vous, en tant que cycliste, ne voulez pas déboursier un infime pourcentage de cette somme pour améliorer la situation des cyclistes? Avouez que c'est quand même étrange.

Ce que je propose est de créer d'abord les conditions nécessaires au déplacement quotidien à bicyclette non seulement pour quelques uns, mais pour un nombre considérable de gens; de donner à tout le monde le choix de rouler en voiture ou à bicyclette afin qu'ils puissent découvrir eux-mêmes les avantages du déplacement à bicyclette dans la grande ville. Je suis convaincu que la mise en place de ce Système entraînerait la baisse automatique et assez rapide du nombre de voitures circulant dans la ville, sans que d'autres interventions soient nécessaires. Le Système de voies rapides pour bicyclettes accomplira en peu de temps ce que des années de persuasion et des milliers d'articles et de conférences traitant du cyclisme n'ont pu accomplir.

Votre article fait tout simplement abstraction de certains faits. Même si demain tout le monde décidait de laisser leur voiture au garage, de la vendre ou de la détruire, et que toutes les rues étaient alors réservées aux bicyclettes, il reste que les conditions topographiques et climatiques dans la plupart des villes ne favorisent pas le cyclisme comme moyen habituel de transport pour tous. Le Système de voies rapides que je propose

constituerait une solution radicale à ces problèmes et, qui plus est, permettrait aux cyclistes de rouler vite et en sécurité, chose qui est exclue maintenant même s'il n'y avait plus de voitures sur les routes. Le Système vous permettrait de vous rendre à votre destination sans incommoder les piétons, les autos, le transport en commun ou les cyclistes qui vous croisent. Dans ces conditions, quand, à l'intérieur du système, on peut se passer de panneaux indicateurs et de feux de circulation, la bicyclette devient un moyen de transport très rapide à travers la ville."

La réponse du Dr. Adler s'étendait sur six pages dactylographiées. J'en ai choisi quelques paragraphes, de façon plus ou moins arbitraire. Si vous désirez lire l'article au complet, faites-en la demande par téléphone ou venez le lire à notre bureau.

J'en'ai pas inclus la description du méga-projet. Je crois, cependant, que certaines parties du système, qui pourraient être construites à prix raisonnable, aideraient à résoudre certaines difficultés souvent rencontrées à Montréal; la traversée du Pont Champlain et l'escalade de pentes raides.

Le fait que le Réseau de voies rapides pour bicyclettes conçu par Adler soit présenté et critiqué dans différents villes à travers le monde est très encourageant. C'est un bon signe ■

Robert Silverman

(J. Adler Réponds. Traduction de Agi Jacobs).

... On s'est fait fourrer

feront de cette construction un ouvrage polyvalent.

La plus importante mesure est la construction d'une piste cyclable, par l'Hydro-Québec, sur le barrage.

Pour nous la construction de cet ouvrage nous indiquera la volonté du Gouvernement de doter la région montréalaise d'ouvrages polyvalents ou au contraire d'en faire simplement un projet hydro-électrique.

Veillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de nos meilleurs sentiments.

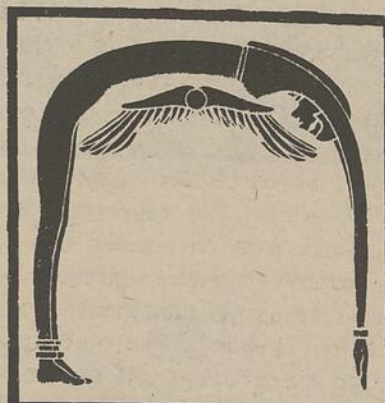
Yves Du Sablon pour Le Monde à Bicyclette

Michel Famelart pour le RCM

NDRL. En toute dernière minute nous apprenons par Le Devoir du 8 février 1983, qu'un décret gouvernemental, adopté mercredi le 2 février lors de la réunion régulière du cabinet, n'oblige pas Hydro-Québec à construire à ses frais un lien interrives à l'usage des cyclistes et des piétons sur le sommet de son ouvrage.

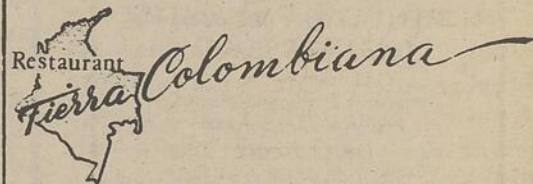
Ce qui est outrageant dans cet histoire, c'est que le rapport du BAPE, positif face aux recommandations des citoyens/ennes, ne fut rendu public qu'après que le cabinet ait adopté ce décret. Par contre Hydro-Québec et le ministère de l'Énergie et des Ressources, opposés à ces demandes et au rapport, en ont connu la teneur il y a de cela un à deux mois. Ils ont pu faire les pressions nécessaires auprès des ministres pour nous mettre des bâtons dans les roues longtemps avant que le rapport ne soit connu du public.

Bref, nous nous sommes faits fourrer. Ce genre de démocratie on peut la retrouver dans une boîte de Cracker Jack ■



LIBRAIRIE ESOTÉRIQUE
ATHANOR
METAPHYSICAL BOOKSHOP

3885 Saint-Denis
Montréal, Qué., H2W 2M4
Tél. (514) 843-6746



SU CASA EN MONTREAL

TÍPICA COCINA COLOMBIANA

4.200 ST-URBAIN
Téléfono: 845-5887
MONTREAL QUEBEC

10 h am - 8 p m
PROPIETARIAS
Hnas Monty

IDEES FORTES ...

A LYON

Le soleil se couchait faisant étinceler les vitres des hautes maisons et toute la ville baignait dans une lumière ocre. Nous avions pris le funiculaire, nous étions là sur ce belvédère au pied de la basilique de Fourvière, et tout Lyon s'étalait sous nos yeux. Croix Rousse, le faubourg des canuts, le quartier St-Jean, Perrache et Bellecour, la Saône et plus loin, par une trouée dans la ville, le Rhône. Nous étions sur cette petite place entourée de boutiques d'articles religieux et balayée par le vent et, debout le long du parapet, Michel Delore m'expliquait l'histoire de la ville et de ceux qui l'avaient faite, les soyeux.

-Viens, nous allons redescendre par les ruelles, me dit-il.

Et nous redescendîmes, de terrasse en terrasse, au milieu des couvents et des jardins, par d'étroites rues dans lesquelles flottait une odeur d'urine et de vieilles pierres humides, moi fasciné par la hauteur des maisons et par les lourdes portes de chêne qui s'ouvriraient sur de profondes cours, dans lesquelles nous entrâmes, une fois ou deux, pour voir.

-Regarde, me dit Michel, ça rappelle Florence. Les Florentins sont montés jusqu'ici. Tu vois ces cours et ces escaliers qui montent d'étage en étage et ces terrasses intérieures? Pour l'instant c'est un peu insalubre mais petit à petit, tout va être rénové. On installe des ascenseurs dans les anciennes cages d'escaliers, à la place des vieilles toilettes sur les paliers. Un jour les loyers seront hors de prix.

Toutes ces maisons, toutes ces ruelles communiquaient entre elles par des passages sombres et mystérieux et tandis que Michel me parlait, le doigt pointé sur les hautes fenê-

tres, je ne sais pas pourquoi, j'imaginai des bruits de portières qui claquent, des pas de course sur le pavé et des ordres criés en une langue étrangère.

Nous redescendîmes vers le centre. Toute la journée, nous avions marché à travers la ville passant d'un autobus à un autre, inspectant le nouveau métro et traversant la Saône et le Rhône sur des ponts que Michel trouvait laids et inaptes à la circulation cycliste. Nous marchions l'un derrière l'autre, sur l'étroit trottoir, passant sous les auvents des charcuteries et des boulangeries et nous parlant comme nous pouvions au milieu du trafic et de la foule des piétons.

-C'est qui ce type sur toutes ces affiches? fis-je.

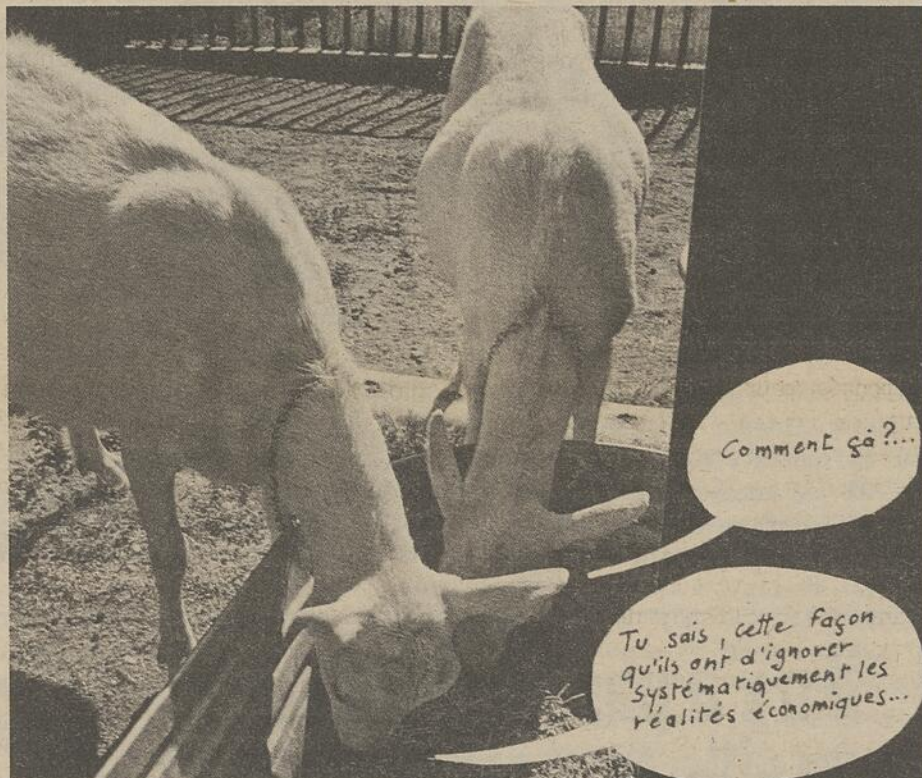
-Michel Noir!... 36 ans, grande famille lyonnaise, marié, 6 enfants, Ecole Nationale d'Administration, un

avait été transformée en allée piétonnière et sur laquelle passaient de temps en temps des trolleybus.

-Remarque, on ne peut pas dire qu'ils ne fassent rien. Mais à une lenteur!... Et toujours le prestige, et toujours le maximum de publicité. L'électoratisme, quoi! Et évidemment, la bicyclette, toujours la dernière roue du carrosse. 720 mètres de pistes cyclables en ville, 20 Km au total dans le grand Lyon, en comptant tous les petits bouts ici et là.

Nous entrâmes dans une brasserie. Il faisait nuit et dehors les voitures se suivaient à la queue leu leu sur le boulevard, leurs phares allumés dessinant parfois de curieuses figures sur les vitres embuées de la terrasse. Nous commandâmes de la bière et j'étendis mes jambes sous la table.

-Et là-bas, à Montréal, comment ça



des poulains à Jacques Chirac, pas une once d'état d'âme. Un bulldozer... S'il gagne les prochaines municipales je me demande où est-ce qu'on va tous se retrouver? L'autre jour, il organise un meeting. Il voulait parler des futures orientations à donner à la ville. Tout le monde était invité. Les écologistes, les associations de consommateurs, les groupes sportifs, etc., tout le monde. Nous, on y va, évidemment... Le voilà qui commence son discours en disant: "Je tiens à remercier les différentes personnes ici présentes et qui ont bien voulu venir ce soir et apporter leur contribution à l'élaboration de notre futur programme." Tu imagines? La déléguée du parti écologiste s'est levée et a dit: "Je regrette, Monsieur, mais nous ne sommes ici que comme invités et comme auditeurs, et en aucun cas pour cautionner votre future politique". Etc, etc, eh bien, tu me croiras ou tu ne me croiras pas, trois fois dans la soirée il a remis ça. Et encore une fois, en clôturant le débat. Ça, c'est un politicien, non?

Nous marchions à présent sur cette avenue de la République qui

va? me demanda-t-il.

Je lui dis que tout allait bien. Je lui dis que le mouvement allait bien. Qu'il y avait de plus en plus de cyclistes en ville et qu'il me semblait que nous avançons plus vite qu'eux. Du moins, s'il fallait comparer Montréal à Lyon.

-Oui, dit-il, si tu vas à Grenoble ou à Chambéry, tu verras que c'est autre chose. C'est un maire socialiste qu'ils ont là-bas. Un jeune technicien. Les écologistes ont décidé de ne pas se présenter contre lui aux municipales, le 6 mars prochain. Même chose à Nantes, mais la droite a plus ou moins promis d'y revoir l'histoire du projet de tramway si jamais ils prenaient le pouvoir... Quant à Paris, c'est encore autre chose... Paris Chirac, Paris démagogique, Paris la pub... As-tu vu Jacques Essel à Paris? Oui?... Attention, Jacques, c'est un type formidable. Vraiment formidable. Bah, si tu l'as vu, tu as dû comprendre... L'ennui avec lui c'est que, comme chacun d'entre nous, il a ses contradictions internes. C'est un vieux trotskiste. Il fonde trois mouvements chaque année, chaque fois qu'il voit quelque chose qui le

choque. Il est pour l'émergence de ces mouvements spontanés où les gens prennent leurs vies en main avec un minimum d'organisation et de hiérarchie. Mais en même temps, il ne voudrait jamais qu'on oublie qu'il est le fondateur du Mouvement de Défense de la Bicyclette. Et quoi qu'il dise, la Fédération des Usagers de la Bicyclette, que nous avons fondée à Strasbourg avec le pasteur Chaumien et qui grâce à son dynamisme et son organisation plus structurée ramasse de plus en plus d'adhérents, ça l'emmerde... Mais, parles-moi plutôt de Montréal.

Je lui dis que nous fondions de grands espoirs sur notre petit journal et que personnellement, c'était l'aventure qui m'intéressait le plus au Monde à Bicyclette. Je lui dis que je me demandais même si, en fait, ce n'était pas ce qui m'intéressait le plus dans ce mouvement. Et que nous avions un nom très connu maintenant dans Montréal et que je trouvais tentant de s'en servir pour lancer une petite revue à la fois avant-gardiste et écologiste mais que probablement mes ambitions n'étaient pas partagées par les autres membres du Monde à Bicyclette. Et que de toute façon, il nous resterait à nous inventer un style. Que dans l'immédiat je trouvais notre ton trop sérieux, trop bien pensant, trop prêchi-prêcha et finalement trop emmerdant pour pouvoir espérer séduire des lecteurs au point de les décider à acheter le journal. L'automobile avait représenté un formidable pouvoir de séduction sur les masses. Il en restait encore quelque chose aujourd'hui et à cela il faudrait opposer une dynamique équivalente, tout du moins au niveau du style et du langage.

-Tu sais comment c'est, dis-je. A force de parler sans arrêt des mêmes choses, de toutes ces choses, le nucléaire, les pluies acides, les marées noires, on finit par en faire des scies mécaniques... On finit par emmerder le monde, par noyer notre cause. Et puis, il y a autre chose...

-Quoi? dit-il.

-Cette façon qu'ils ont d'ignorer systématiquement les réalités économiques, d'arranger l'histoire à leur convenance, de vouloir transformer la société sans être capable d'avancer des alternatives réalistes et chiffrées, de vouloir - par un coup de baguette magique - transformer les chaînes de montage chez Ford ou GM pour y fabriquer des bicyclettes, de sortir les automobiles des autoroutes pour en faire des pistes cyclables...

-Oui, j'ai remarqué ça la dernière fois qu'ils sont venus en France avec l'Office Franco-Québécois pour la Jeunesse... Un jour, je leur ai proposé d'aller visiter les usines Motobécane à St-Quentin, dans le nord. J'avais pensé que ça les intéresserait de visiter une grande usine de montage de bicyclettes. C'est vrai, Motobécane, c'est quand même un des gros du "deux roues" dans le monde. Je pensais que ça les intéresserait de voir comment ça se fabrique une bicyclette. Ça a pas l'air comme ça, mais tous ces petits morceaux sur une bicyclette, ça prend d'énormes machines pour usiner ça en production automatique. Et ils auraient pu discuter avec les

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

Mission Sante
ALIMENTATION NATURELLE
NATURAL FOOD
l'Encens-Herbes
Cosmétiques et vitamines naturelles
Poulets nourris au grain
Poisson congelé
Guide de la cuisine Orientale
1138 Avenue Bernard O.
Outremont, Québec H2V 1V3
Tél: 272-9386

Idées fortes...

ouvriers, savoir s'ils étaient heureux de travailler là, comparer leurs salaires avec ceux du secteur automobile. "On n'est pas intéressés, ils m'ont répondu, on est contre les usines. On préfère visiter la ville, voir les pistes cyclables, les stationnements pour bicyclette." Je dois te dire que j'ai pas bien compris sur le moment. Finalement, ils ont accepté d'aller visiter cette usine...

-C'est ça que je voulais te dire. Cet utopisme doux, élitiste, intellectuel. Ce langage raisonnable, trop raisonnable, et en même temps, ce dédain des réalités.

-Ici, remarque, dit Michel. Les écologistes, en France, c'est tout de même une force politique, 4 ou 5% des voix aux dernières présidentielles. De quoi faire basculer le résultat dans un camp ou dans un autre. On a des spécialistes, de façon à pouvoir étudier sérieusement les dossiers, y trouver les erreurs et proposer des alternatives qui tiennent debout dans le contexte économique actuel. Et aussi pour pouvoir faire face dans les confrontations publiques. Je t'ai parlé tout à l'heure de Michel Noir, notre peut-être futur maire et député. Qu'est-ce que tu veux faire contre des types comme ça si tu n'es pas armé et si tu ne possède pas tes dossiers sur le bout des doigts. Bon allez viens, on va y aller. Ma femme et les enfants doivent nous attendre maintenant. En passant, je vais te montrer la nouvelle tour du Crédit Lyonnais qu'ils ont construite. 30 étages... On va monter là-haut en vitesse, tu vas voir, on a une vue panoramique sur toute la ville...

-Remarque, je ne sais pas, dis-je, alors que nous sortions de la brasserie et que nous étions happés par la fraîcheur de la nuit. Je parlais tout à l'heure d'un petit journal à la fois avant-gardiste, écologiste et humoristique. Et je parle maintenant d'action politique sérieuse. Peut-être que je me contredis. Peut-être tout cela est-il incompatible. Peut-être que ce sont eux qui ont raison. Peut-être que c'est ça la clef du succès. Rester utopique et marginal. Et déconnecté. Ne pas se laisser bouffer par les basses contingences des réalités économiques. Un jour, Robert Silverman m'a dit: "Ils ont tous disparus. Les marxistes-léninistes, les trotskistes, les maoïstes, tous!... Le Monde à Bicyclette, lui, il est toujours là..."

-Tiens, regarde, me dit Michel. Tu vois, ici, c'est l'hôtel de ville. Et tu vois ces barreaux en dessous, sur les fenêtres de la cave? J'ai un ancêtre qui a été emprisonné là, pendant la Révolution. Après, ils l'ont sorti et ils ont été lui couper la tête là-bas, sur la place. Viens, je vais te faire voir.

Bernard Glachant



LE COGNAC DE 14 HEURES...

BOUM!



Une borne-fontaine endommagée aujourd'hui, un cycliste blessé hier, deux piétons tués avant-hier: toutes des "maudites malchances" dues non pas au hasard mais à la conduite automobile en état de légère ébriété. Au Québec seulement, l'alcool au volant est responsable de la mort de 700 de nos frères et soeurs, chaque année. L'alcool au volant en blesse 25,000 autres, chaque année. La conduite automobile en état d'ébriété coûte au trésor public environ \$800 millions par an en frais d'assurance-maladie, en manque à gagner, etc... C'est près de deux fois les bénéfices que les gouvernements réalisent en taxes, droits divers, dividendes, etc... par le biais de la Société des Alcools (\$414 millions en 81-82).

L'expérience internationale nous montre qu'il y a des solutions et qu'elles sont simples. Aux USA, où la limite légale d'alcool dans le sang est aussi élevée que 0.10%, de 2 à 10% des automobilistes ont un taux d'alcool sanguin supérieur à 0.05%. En Suède, où la limite lé-

gale est de 0.05%, seulement 2 automobilistes sur mille ont un taux d'alcool sanguin supérieur à 0.05%. La moitié des accidents de la route aux USA sont imputables à la consommation préalable d'alcool par le chauffeur; en Suède, cette proportion a été réduite à 15-20% des



accidents de la route. Malgré une population 40% supérieure à la nôtre et 2 fois moins d'autoroutes que chez nous, l'alcool au volant ne tue que 120 Suédois par année et n'en blesse que 3500. Il semble qu'en Suède l'on se préoccupe plus de prévenir un accident mortel que de se scandaliser d'un vol à l'étalage: quel peuple bizarre, n'est-ce pas?

Réduisons la limite légale d'alcool dans le sang. Soutenons plus souvent les automobilistes à l'al-



cool, particulièrement le soir et en fin de semaine. Publions dans les journaux les noms de tous les "maudits malchanceux" afin que leurs voisins puissent avertir la police s'ils s'avisent de se remettre au volant malgré la révocation de leur permis de conduire. Ces humbles mesures pourraient chaque année sauver 425 vies, réduire de 15,000 le nombre de blessés et épargner des centaines de millions de dollars au trésor public. Quant à ceux qui aiment les repas ou les "parties" bien arrosées, rien ne vous empêche de continuer. Tout ce que nous vous demandons, c'est de retourner chez vous en taxi, en autobus, en bicyclette ou à pied.

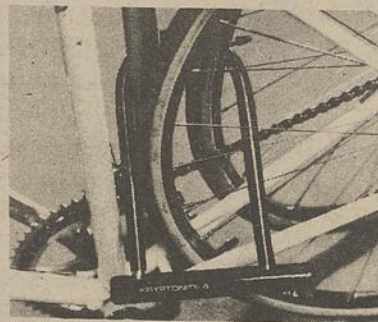
Michael Laughrea

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

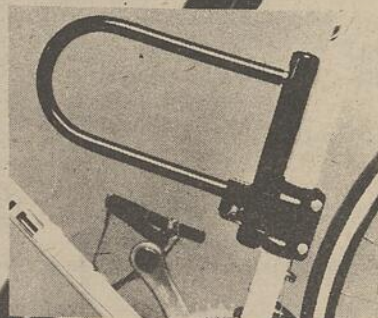
Partout au monde, il y a tous les jours des bicyclettes qui disparaissent. Mais les bicyclettes solidement cadenassées à l'aide de la Kryptonite K-4 sont rarement volées, car il n'y a pas de cadenas qui soit plus efficace que la Kryptonite K-4, enrobée de vinyle. Et ce cadenas est maintenant plus long,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

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 promovons cet article grâce à une garantie anti-vol, qui s'élève à 250\$. 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 pendant que l'on fait du vélo? Le poser sur le guidon? Sous le siège? Sur sa tête? La Kryptonite K-4 se fixe facilement au cadre de toute bicyclette, au moyen d'un bras enrobé de vinyle, qui le maintient fermement en place, simplement 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, 3060 De Miniac, Ville St-Laurent, Québec H4S 1N5 (514) 332-1320.

KRYPTONITE K-4

COUPONS LEUR L'AVOÏNE

Rue Mt-Royal, l'enfer. St-Laurent, idem. Sur St-Denis entre 9 et 5, l'apocalypse. Sherbrooke? Ah!... Sherbrooke... un cloaque! Le long du parc Lafontaine, n'y allez pas sans être armé. Beaubien et Bélanger, trop dangereux: hier encore, deux morts. L'un mordu à la hanche; l'autre, l'estomac défoncé par une ruade. Et ce matin, ce matin, dans le Journal de Montréal, vous avez lu?... "Rue d'Iberville: Une petite fille effrayée par le hennissement d'un hongre blanc recule et glisse sous les sabots d'une énorme jument alezane garée là on ne sait depuis combien de temps (déjà 8 tickets sous la queue) et dont les forces de police ont été incapables de retracer le propriétaire."

Et oui, et voilà! Voilà où nous en sommes. C'était à prévoir, ça fait des années qu'au Monde à Bicyclette nous le répétons et répétons sur tous les tons: trop de chevaux, nettement trop de chevaux dans cette sacrée bon Dieu de ville. Si on continue comme ça, on ne s'en sortira pas. Vous avez vu la couleur du fleuve? Dites, vous avez vu la couleur du fleuve? Jaune merde. Et vous avez essayé d'y pêcher? Non mais, sincèrement, entre nous, vous avez essayé d'y pêcher?

Des millions, des centaines de millions de gallons d'urine de cheval qui s'y écoulent chaque jour et s'en vont polluer jusqu'à l'océan atlantique.

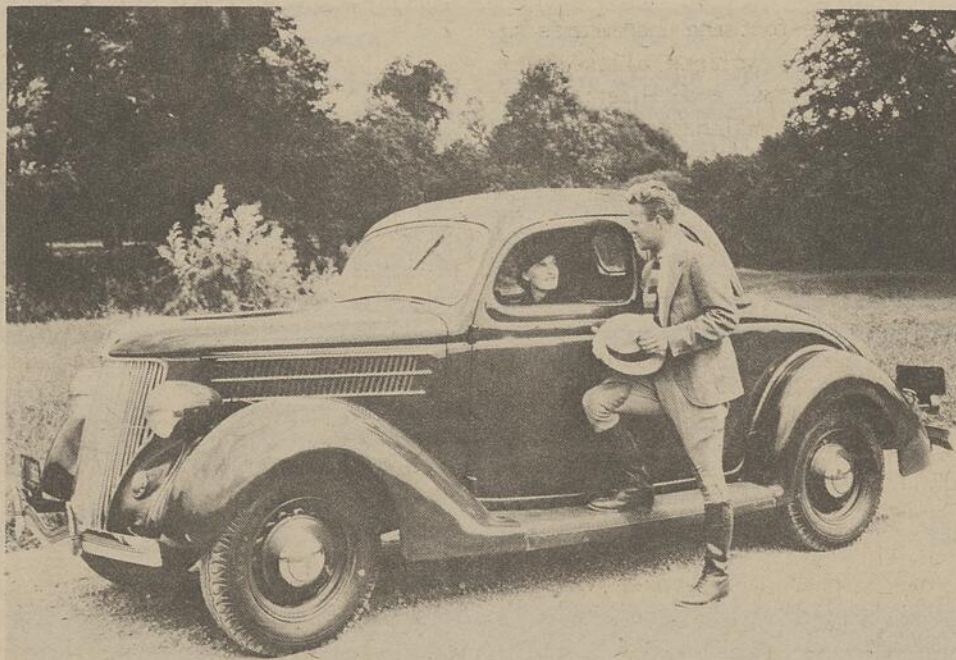
Et le ciel... Vous avez vu le ciel, la couleur de ciel? Non, vous n'avez certainement pas vu la couleur de ciel, il est invisible. Gris à longueur de journée. Une chape de méthane pestilentiel. Lorsqu'on arrive en ballon dirigeable (encore un truc qu'il faudrait surveiller, si vous voyez ce que je veux dire) au dessus de la ville, impossible d'y voir, il faut tâter le fond avec une gaffe pour savoir si on y est ou pas. Mais qu'est-ce que vous voulez, avec tous ces milliers, ces centaines de milliers de chevaux qui pètent et repètent à longueur de journée. Les pluies acides, c'est ça! Vous ne le saviez pas? Mais oui, absolument, les pluies acides,

c'est ça et pas autre chose. Tous ces pets de chevaux montent en l'air, se mélangent aux pets d'originaux et d'ours (eux aussi en sur nombre) et redescendent avec les pluies pour empoisonner nos lacs et nos rivières.

Et la nuit... Je ne sais pas comment c'est exactement dans votre quartier, mais ici, au coin des Erables et de Mt-Royal, c'est l'enfer. C'est absurde, grotesque. Pas moyen de fermer l'oeil. Vous pouvez vous? Dans ma rue, pas possible. Tout le monde a un cheval. Certaines familles en ont même deux,

petits poneys, des Shetlands ou quelque chose comme ça, mais non, tout le monde veut son pur-sang. Flatter son égo, impressionner le voisin, peu importe la collectivité. Ah! là, là! quelle époque...

Et le matin, je suis là, derrière mes fenêtres, tout habillé, ma tuque enfoncée jusqu'aux oreilles, prêt à partir et j'attends, j'attends... j'attends à n'en plus finir que les équipes spéciales aient déblayé les monceaux de crottin devant les portes, sur les trottoirs. Quand c'est à peu près possible, je prends mon vélo sur l'épaule et en marchant sur



Avez-vous vu mon cheval?...

imaginez. Si, si! Je vous assure! Et la nuit, juste sous mes fenêtres, tout ce petit monde ronfle, se secoue l'encolure, se gratte le ventre, passe d'un sabot sur l'autre, farfouille et rote dans son sac d'avoine, et chie et pisse à n'en plus finir. Et même, à certaines époques de l'année, copule... Oui, oui! Je vous assure! C'est fou, il faut le voir pour le croire.

Inutile de vous dire que dans les beaux quartiers ils n'ont pas ce genre de problèmes, ils ont des écuries, avec du personnel pour s'en occuper. Mais ici, tout le monde laisse son cheval dans la rue. Et si au moins les gens avaient des

la pointe des pieds je vais jusqu'à la rue Mt-Royal. Mais là, c'est encore autre chose... Un trafic fou. Des diligences, des fiacres, des calèches, des vans de livraison, des sulkys et comme si cela ne suffisait pas, des cavaliers sur des montures aux yeux fous qui passent à bride abattue et doublent par la gauche et par la droite en faisant jaillir des étincelles sur le pavé. Vous me voyez en bicyclette au milieu de tout cela? Non, c'est vraiment très, très dangereux.

Alors nous, évidemment, au Monde à Bicyclette, qu'est-ce qu'on dit? On dit: pourquoi pas le transport en commun, hein? La marche à pied, la

bicyclette et le transport en commun. Des omnibus hippomobiles, okay, okay, puisqu'ils y tiennent tant que ça à leurs maudits chevaux, mais du transport en commun, nom de Dieu. Pas chacun son cheval et sa calèche comme ça se passe aujourd'hui, hein? Qu'est-ce que vous en pensez, vous?

Mais autant prêcher dans le désert. Je veux dire, avec les pouvoirs publics qu'on a. Tous ces véreux vendus au cheval, au cartel du cheval.

Dites, vous voulez savoir comment ça se passe? Vous voulez vraiment savoir comment ça s'est passé? A quel moment tout a basculé? Comment les producteurs d'avoine, les éleveurs de chevaux, les maréchaux ferrants, les fabricants de selles et de licoux (les pires) ont coulé toute l'affaire?

Lisez le livre de Jean-Pierre Dagenais: L'Ironie du char. Pas du char à foin. Non, du char (automobile). Je viens juste de le terminer. Vous y verrez comment, dans les années 30, alors que nous aurions tous pu accéder au nirvāna, à la traction automobile, nous avons plongé dans l'enfer chevalin. (1)

Quoi, qu'est-ce que vous dites?

On connaît le bruit de deux mains qui applaudissent, mais quel est le bruit d'une seule main qui applaudit?

Ah! Arrêtez de me fatiguer...

Si vous voulez tout savoir, je vais vous dire... Tout a commencé un soir, il y a trois ans. Je me suis fait frapper par un Gremlin (un des rares modèles automobiles en service) au coin de Sherbrooke et d'Iberville alors que je traversais pour aller chercher une pinte de lait, en face, chez le dépanneur. Depuis, j'ai des problèmes. Je ne me souviens plus de rien avant l'accident. Complètement dans le cirage. Mais à part ça, attention, tout est correct, tout est okay. Sauf que si je ferme les yeux très très fort et que je les rouvre très lentement et que je les garde comme ça, à demi-ouverts, c'est plus des chevaux que je vois partout mais des bagnoles. C'est drôle, hein? C'est pour ça que si vous me croisez dans la rue vous verrez que je cligne toujours un peu des yeux. Les chevaux, j'en ai vraiment ras le bol.

Bernard Glachant

McNiece
SPORTS

CYCLES

PEUGEOT
RALEIGH
VELO-SPORT
MOTOBECANE
MARINONI
COLNAGO
LEADER
MIKADO
NISHIKI
LEADER
CCM

BELL
BELLWEATER
BRANCALE
CAMPAGNOLO
CANNONDALE
CINELLI
CLEMENT
DANESI
GIANNI
GIPIEMME
KANUK
LAS
MICHELIN
MODOLO
NISI
PATRICK
REGINA
SAN-MARCO
SERGAL
SHIMANO
SPECIALIZED
SUNTOUR
3TTT-ETC.



DEPUIS 1937

VENTE
ET
SERVICE

932-0601

4020 ST-CATHERINE, O. MONTREAL, QUE.

LIVRES
KEBUK

LIVRES et DISQUES D'OCCASION

Photocopie \$.05 la copie

2048 rue ST-DENIS

842-6971

SECOND HAND BOOKS and RECORDS

librairie
opuscule

3813 ST-DENIS — 842-4989

MONTREAL H2W 2M4

Robert Leroux, prop.

(1) IRONIE DU CHAR de J.P. Dagenais
Transport 2000, 2275 est Laurier,
Montréal H2H 2N8



ANNONCE PUBLICITAIRE

Le Monde à Bicyclette, grâce à l'aide d'un de ses membres, Bertrand Marotte, a produit un film publicitaire d'intérêt public concernant la promotion de la bicyclette. Il devrait être diffusé au printemps prochain à la télévision.

Nous espérons que les médias d'informations mettront tout en oeuvre pour permettre la diffusion de ce film le plus souvent possible.



*Lullaby
for those
who care*

And so to sleep
With the motion
Deep and restful
Like a peaceful ocean

Respect Your Bike

Marvlou Avanzino

I respect mine.
I oil the chain when it squeaks
and fill up the tires when they're soft.
That's about it for maintenance.

You talk to your plants
and try to talk to your teenagers
Bicycles need loving too.

So park her in a safe spot
(out of the rain if you can)
Take her wherever you go.
Your bike's the best friend you ever had.

Bob Dylan

Blowing in the wind

How many roads must a man walk down
before you can call him a man.
Yes, and how many seas must a white dove sail
before she can sleep in the sand.
And how many times must the cannon balls fly
before they're forever banned.

The answer, my friend, is blowing in the wind.
The answer is blowing in the wind.

How many years must a mountain exist
before it is washed to the sea.
How many years can some people exist
before they're allowed to be free.
And how many times can a man turn his head
pretending he just doesn't see.

The answer, my friend, is blowing in the wind.
The answer is blowing in the wind.

How many times can a man look up
before he can see the sky.
Yes, and how many ears must one man have
before he can hear people cry.
And how many deaths will it take till he knows
that too many people have died.

The answer, my friend, is blowing in the wind.
The answer is blowing in the wind.

POEMS



carrousel

Chicorée Prénoir

*j'aimerais qu'il y ait
dans ma tête
un petit carrousel
tout en or
avec des chevaux
de couleur
tout de bois
et remplis de bonheur*



The Bicycle

The Bicycle drive is a wonderful Way
To transport freight and delivering Mail.
If only mankind did not hurry so Much
Speeding our cars to beat the next Guy.
Hush! Oh Think! Think for a minute,
How stupid we are

We'er KILLING our race in double degree,
First We are running them down with our cars;
The rest we are choking and smoking at large.

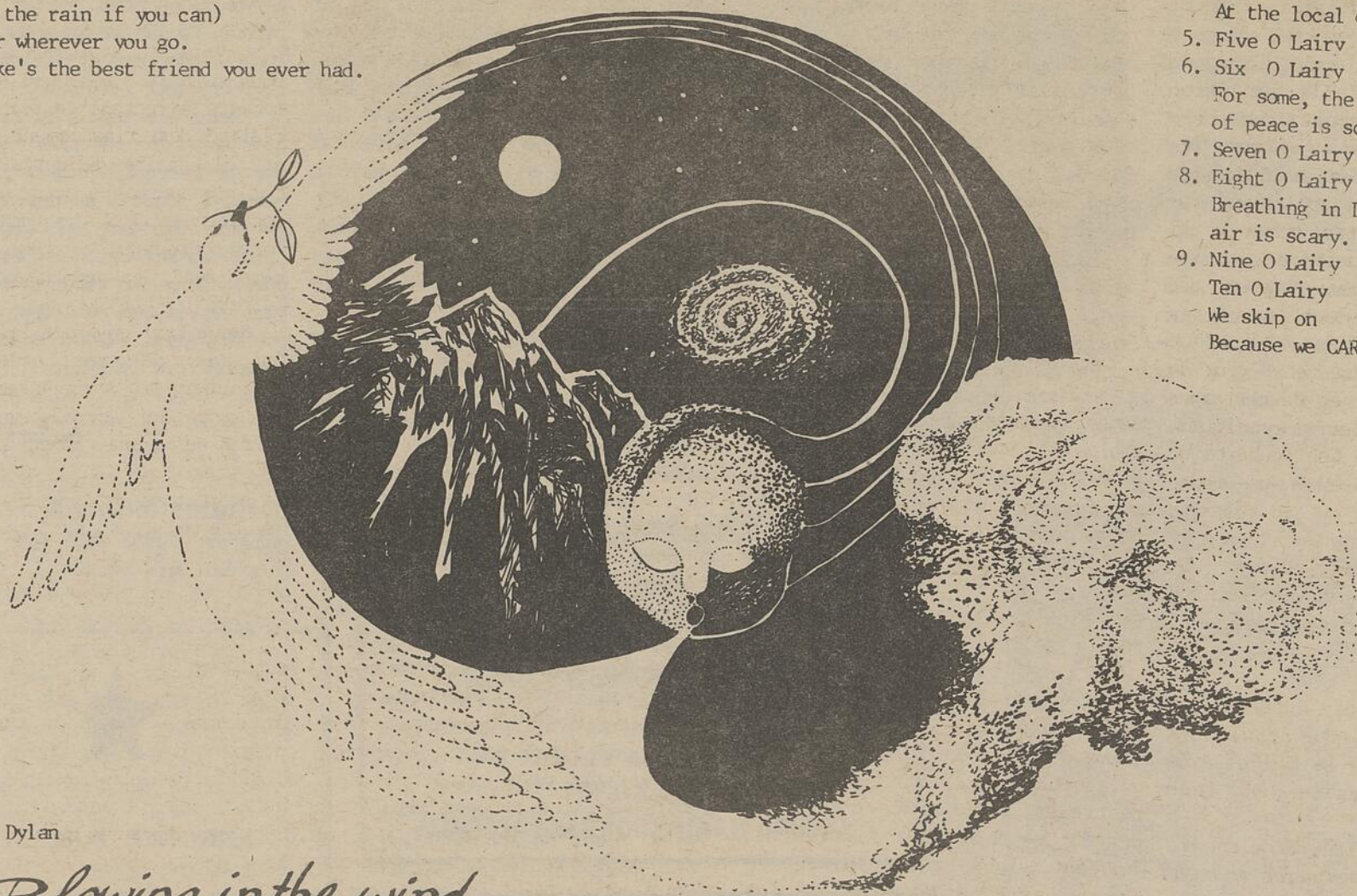
Now think for that minute I mentioned before
And immediately go to the Bicycle Store.
This vehicle faithfully serves you through Life;
Saves you ten thousand dollars and a happy wife.

John Reimer.



1. One O lairy
2. Two O Lairy
Living in a
Nuclear Age is Scary
3. Three O Lairy
4. Four O Lairy
We get Strontium 90
At the local dairy
5. Five O Lairy
6. Six O Lairy
For some, the talk
of peace is scary,
7. Seven O Lairy
8. Eight O Lairy
Breathing in Leadfilled
air is scary.
9. Nine O Lairy
Ten O Lairy
We skip on
Because we CARE.

John S. Cooper





StThéophile, jeudi le 21 octobre 82.

Salut les copains, salut les copines...

Comment ça va sur les rues de Drapeauville par les temps qui courent? Par ici, en Beauce, ça s'en vient frisquet. L'hiver a montré ses premiers signes: neige, vols d'outardes, vent violent et froid.

J'continue d'impressionner mes concitoyens en me déplaçant en bicy-

clette par tous les temps en transportant les colis les plus invraisemblables: barils, poches de moulée, escabeau, balles de foin, etc... Certains (aînés) sont demeurés bouche-bée en me voyant aller bûcher dans le bois avec une scie mécanique, mes contenants d'huile, d'essence, d'eau, mes outils, le tout installé sur mon bicycle. C'est de cette façon que j'ai réussi à démonter un portebagage Blackburn réputé indestructible. Un moment donné ça sera un cheval qui trainera toutes ces bébelles.

Quand je vais à Montréal de temps en temps, je suis toujours stupéfait du nombre croissant de personnes qui utilisent quotidiennement le vélo dans leurs déplacements. Femmes ou hommes, vieux ou jeunes, travailleurs manuels ou intellectuels, y en a qui comprennent le bon sens. Il me semble aussi que les automobilistes sont moins agressifs qu'avant. Ils nous voient maintenant... nous enviant peut-être...

Dans les régions rurales par contre, la bicyclette ne pourra pas remplacer dans une aussi large mesure les véhicules automobiles. J'en sais quelque chose. Pour faire ce que je fais, rouler par tous les

temps, sur toutes les routes, faut être mordu et fou.

La bicyclette, agent libérateur en ville, devient facteur limitatif à la campagne, malheureusement. Les déplacements que je dois effectuer sont la plupart du temps de 10 à 20 milles. Puis mes occupations de "p'tit fermier" demandent le transport de matériels et d'animaux lourds. Ça fait que... y a des fois que, ma compagne et moi, on a le goût de s'acheter un véhicule moteur qui nous faciliterait grandement la vie mais qu'aussi nous la rendrait infiniment plus coûteuse et polluante... Quel dilemme!

Va falloir qu'on arrive à une solution mixte:

1. Le vélo pour les déplacements sur courtes distances (ou plus longs quand on a le temps).
2. Une voiture à cheval pour déplacements, sur courtes distances, de matériaux lourds.
3. Un véhicule moteur pour déplacements sur de longues distances avec ou sans marchandises lourdes.

Ce qui nous intéresse et qui se fait parfois ici, c'est l'achat en commun d'un véhicule par quelques familles et le co-voiturage. Mesures qui permettent d'économiser

argent et énèrge. Ça sert à rien d'acheter seul une auto ou un "pick-up" si c'est pour s'en servir une fois par semaine.

Quais, comme vous voyez, le problème du transport me tracasse beaucoup. Des fois je suis tanné de pédaler 40 milles sous la pluie battante puis quand j'emprunte une auto j'ai des remords (je participe à la pollution, aux pluies acides..)

Bon ben, j'avais arrêté là, ces lamentations sur mon sort. Plutôt, j'avais vous donner tous mes encouragements à ne pas lâcher la lutte. Comme vous les p'tits amis et les p'tites amies, j'ai hâte de vivre dans un monde écologique (pis en particulier en ce que nous concerne) un monde de transports écologiques.

Vive la vélorution!

Claude Beauregard
BICYC'LETTRE

Cher lecteur, chère lectrice, vous avez des commentaires à nous faire parvenir au sujet du journal, de nos actions ou vous voulez nous faire connaître vos expériences? N'hésitez pas à nous écrire, cette rubrique vous est spécialement destinée. Adressez vos lettres à:
Vers une Ville Nouvelle
4224, Clark,
Montréal, Qué., H2W 1X3

L'Impôt Social : Solution au Financement des groupes?

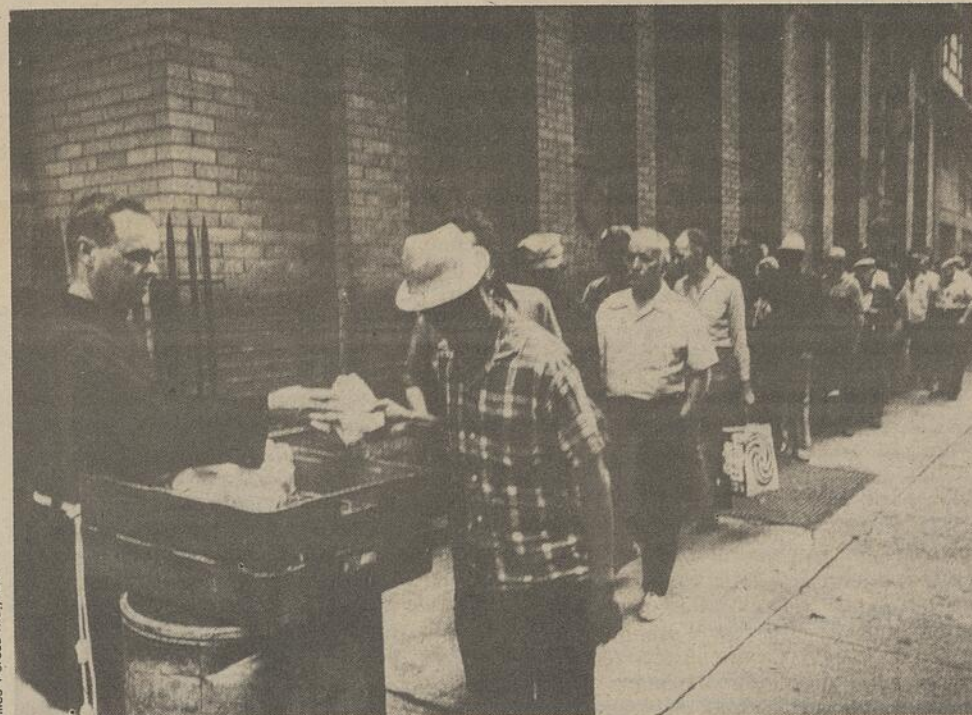
Certes, l'idée exprimée ici n'a rien de très originale au départ. Ceux et celles qui ont le moins œuvré dans les groupes populaires, les associations de consommateurs ou de citoyens, savent jusqu'à quel point s'avèrent contraignants les règles de la démocratie libérale.

Si certains ont déjà parlé de sociétés bloquées, fermées à tout changement social significatif, à notre avis, une telle situation provient de la stagnation du processus démocratique. A l'heure actuelle, les règles de la démocratie empêchent les forces sociales d'établir entre elles cette dynamique qui favoriserait l'évolution de nos sociétés. Ainsi, sommes-nous en présence de systèmes dont les règles privilégient indûment et presque toujours certains intérêts: ceux du patronat, de l'Etat et de certaines couches de travailleurs syndiqués. Par conséquent, si l'on souhaite un déblocage de nos sociétés, une modification des règles du jeu s'impose.

Cela dit, voyons les choses un peu plus concrètement. Voyons comment le mouvement populaire et son nécessaire renforcement devraient permettre de nouvelles avenues démocratiques.

Point n'est besoin d'une longue expérience des groupes populaires pour comprendre que la faiblesse de ces organismes réside dans leur financement.

De cette fragilité découlent la plupart des problèmes qu'on observe chez ces groupes: leur fort roulement de personnel, l'incessant réapprentissage des problématiques, la répétition des erreurs passées. Faute de moyens suffisants, les groupes peuvent difficilement maintenir un contact avec leurs clientèles privilégiées, la recherche est délaissée et l'action politique s'avère d'une efficacité désespérante. Parfois et plus particulièrement en temps de crise économique, des chi-



canes internes apparemment inexplicables trouvent en fait leur origine dans le manque d'argent. Sans doute, nous pourrions continuer longtemps dans cette veine.

Le financement étant en cause, voyons maintenant de quelle manière certains intervenants publics ont résolu ce problème.

De tous les acteurs qui interviennent au sein de la communauté, le patronat est certainement le mieux structuré et le plus efficace qui soit. Formant un cercle assez restreint, les hommes d'affaires peuvent se mobiliser facilement, "autant plus qu'ils disposent de ressources considérables. A cet égard, rappelons la performance du comité Québec-Canada. Plusieurs mois avant le référendum sur la souveraineté, la comité en question amassait sans peine quelques \$3 millions de multinationales implantées au Québec. Aux Etats-Unis cette fois le puissant lobby de l'auto disposait à lui seul de plus de \$500 millions en 1974. Impressionnant, n'est-ce pas?

En ce qui concerne maintenant les partis politiques du Québec, on sait qu'ils vivent des contributions de leurs membres. Cependant, on ne devrait pas oublier que l'Etat rembourse en partie leurs dépenses électorales. De la sorte, l'Etat reconnaît que les subventions aux partis politiques (qu'il accorde selon des modalités bien précises) favorisent et sont nécessaires à l'exercice de la démocratie. Retenons pour l'instant le principe, nous verrons plus loin en quoi il intéressera les groupes populaires. Enfin, du côté des syndicats, on remarquera que le financement est assuré par la formule Rand, c'est-à-dire par la cotisation obligatoire au fond syndical. Par là, le juge Rand consacrait le principe de la contribution automatique, mécanisme essentiel à la survie du syndicalisme et donc de l'une des grandes institutions de notre système démocratique.

Récapitulons. Par le biais de ses interventions, l'Etat a d'ores et déjà reconnu un certain nombre de

principes fondamentaux, lesquels visent à assurer le bon fonctionnement des institutions démocratiques. Ces principes s'énoncent comme suit:

1. nécessité d'un financement des institutions démocratiques (partis ou syndicats).
2. pratiqué selon des normes précises et non discrétionnaires (formule Rand, règlements électoraux) et d'une application universelle.

Voyons maintenant ou tout cela nous conduit. Puisque l'Etat et la société admettent le principe et la réalité d'un financement statutaire et obligatoire de certaines institutions sociales, lesquelles sont indispensables à la démocratie, alors pourquoi n'en serait-il pas de même avec les organisations populaires?

Rappelons que ces organisations ont ceci de spécifique qu'elles s'occupent et se préoccupent d'un domaine pour lequel syndicats et partis politiques n'ont qu'un intérêt très secondaire, soit celui de la protection du consommateur. L'intérêt premier des syndicats étant la défense du travailleur, et celui des partis politiques, la conquête du pouvoir.

En d'autres mots, le mouvement populaire répond à un besoin social réel et ce, d'autant plus que les problèmes reliés à la consommation prennent une importance croissante dans la vie d'aujourd'hui. Il n'est qu'à penser à ceux qui se posent dans des domaines aussi variés que ceux de la santé, des transport en commun, des services publics, du logement, des loisirs, etc.

La protection du consommateur ou de l'usager des services publics, de même que l'importance des secteurs concernés, exigent à présent un meilleur appui au mouvement populaire, à commencer par son soutien financier.

SUITE A LA PAGE 10



"Attends que je pogne le tabarnak qui m'a volé mon bicycle"

suite de la page 9

Voici donc une proposition qui pourrait faire l'objet de discussions chez les intéressés.

Le financement des associations vouées à la défense des consommateurs devrait être assuré par un impôt social, c'est-à-dire par une taxe infime (de l'ordre de 1%) prélevé sur la vente de biens et services.

A titre d'exemple, une taxe de ce genre basée sur les recettes d'exploitation de la CTCUM aurait rapporté quelques \$167,000 en 1982 (soit la fabuleuse somme de 28 cents par passager/année que paieraient les quelques 600,000 usagers de la CTCUM).

Le montant en cause serait accordé aux associations d'usagers compris dans le territoire desservi par le transporteur montréalais. Reste maintenant un dernier problème, soit celui de la répartition des fonds disponibles entre chacune des associations représentées.

Dans le cas de la CTCUM, l'argent serait réparti après un vote auquel aurait été convié les usagers. Ceux-ci indiqueraient leur préférence pour l'une ou l'autre des associa-

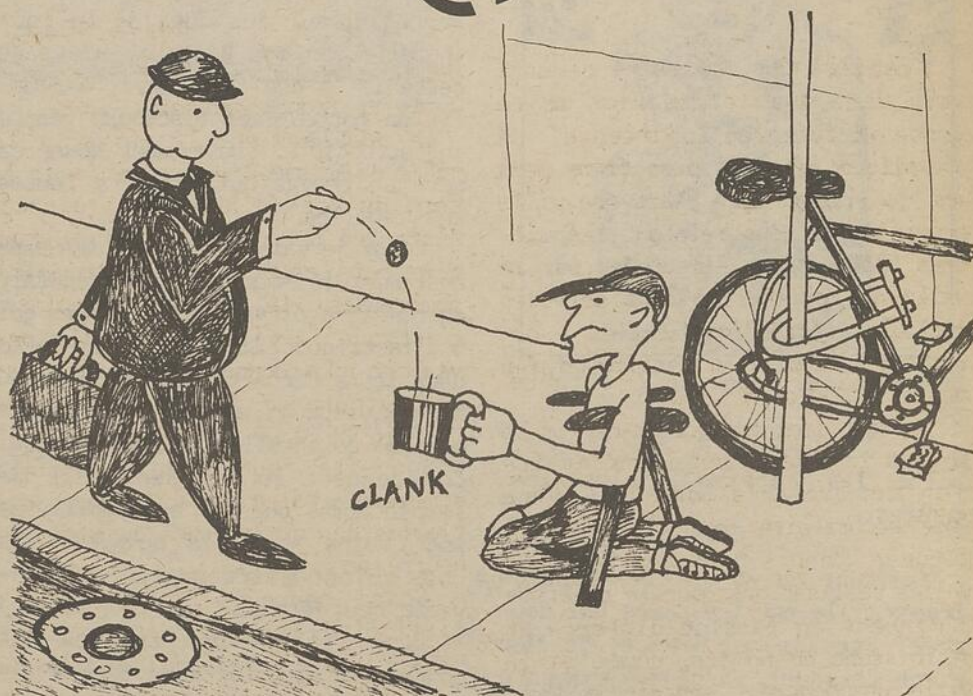
tions en liste, par exemple, en marquant leur choix sur l'endos d'une carte autobus-métro. L'usager déposerait son "bulletin de vote" dans une des boîtes de scrutin localisées aux stations de métro. Finalement, les fonds disponibles seraient distribués selon le pourcentage obtenu par chacune des associations.

Ce mécanisme simple qui respecte la volonté populaire permettrait, à notre avis, la consolidation des organismes de consommateurs. A quelques modifications près, nous pourrions l'étendre à des secteurs autres que celui des transports en commun (santé, environnement, etc.).

Pour conclure, nous croyons qu'un soutien actif au mouvement populaire entraînerait un meilleur équilibre des forces au sein de notre société. En donnant aux consommateurs et aux usagers des services publics les moyens d'agir et de se faire entendre, la démocratie ne s'en porterait que mieux. Du moins, on l'espère.

Jean-Pierre Dagenais

CHER'ÈRES CYCLISTES



La dernière année fut très éducative pour nous, du Monde à Bicyclette. En plus de produire et de distribuer notre journal, sensibiliser et éduquer les gens, nous avons donné un bon coup de pouce pour bien ancrer les droits des cyclistes: cyclo-parking, accés au métro et un petit peu plus de pistes cyclables. Regardez dans les rues, il y a de plus en plus de vélos, même en hiver! Peut-être, un beau jour, la bicyclette sera le principal moyen de transport privé en ville. On y travaille!

Mais, pour vous qui bénéficiez de notre travail, il y a des réalités qui vous échappent peut-être et auxquelles nous, au Monde à Bicyclette, devons faire face au jour le jour. La recherche pour tenter de

financer nos diverses activités accapare beaucoup de nos énergies, sans compter les dépenses inhérentes au local (loyer, chauffage, etc...)

En devenant membre du Monde à Bicyclette vous nous aidez à défrayer nos dépenses. C'est vraiment pas cher mais ça nous aide énormément. Hé! Les gens, dont le membership est échu, il n'est jamais trop tard pour renouveler. Si vous considérez nos objectifs assez importants, vous joindre à nous est tout aussi important. Vous trouverez les taux de membership, à l'endos de la page couverture.

Cyclistes, nous devons travailler ensemble. En espérant que votre support viendra bienfot.

Leslie Lutsky



restaurant
café bar
spectacles
discotheque

3315 reine-marie, coin decelles, mtl 735-1259
metro laurier ou snowdon, bus 51 metro guy, bus 165

LE PLUS GRAND MAGASIN
DE VÉLOS AU QUÉBEC
EST MAINTENANT SITUÉ À N.D.G.



6665 rue St-Jacques (à l'ouest de Cavendish)
Montréal, Québec H4B 1V3

486-1148

VENTE — SERVICE — LOCATION

ALLONS CHERCHER GRATUITEMENT VOTRE VÉLO À RÉPARER
LIVRAISON GRATUITE À L'ACHAT D'UN NOUVEAU VÉLO

STATIONNEMENT GRATUIT

TEL.: 276-1305

CYCLE SPORTS LIMITED

BICYCLETTES — TRICYCLES — CAROSSES DE BEBES
BICYCLES — TRICYCLES — BABY CARRIAGES

VENTES REPARATIONS SERVICE GROS ET DETAIL WHOLESALE & RETAIL SALES REPAIRS SERVICE

5584 PARK AVENUE, (R. ST-VIAEUR) MONTREAL, QUE.

4897, GOUIN EST, MONTRÉAL-NORD TEL.: 322-2740



Montréal-Nord Enrg.

RÉPARATIONS VÉLO DE COMPÉTITION,
SPÉCIALITÉ CYCLO-TOURISME.

UN AXE NORD-SUD NOMMÉ DÉsir

Yves Du Sablon

Première des choses je tiens à vous dire que la création de ce texte me fut très laborieuse. Je m'explique; ça doit bien faire deux ans que j'écris dans "Vers une ville nouvelle" en vous relatant les piètres réalisations effectuées par la ville de Montréal en fait de voies cyclables récréatives (celles à caractère carrément utilitaire on n'en parle pas, y en a pas).

Ca fait deux ans que je décris de toutes les manières la nécessité d'un axe cyclable nord-sud, d'une voie sécuritaire pour traverser le fleuve. Depuis deux ans les nouvelles réalisations pour le cyclisme diminuent en fait de distance et décroissent en nombre, comme si la ville de Montréal sentait qu'après des aménagements de loisirs, elle serait bien obligée de réaliser enfin des vois cyclables utilitaires.

Voyez-vous, les cyclistes et les groupes de cyclistes ont demandé depuis longtemps des pistes cyclables pour se récréer sans danger et pour se rendre à leur travail, à l'école, etc... en toute sécurité. Alors la ville de Montréal dans un élan paternel nous donne à chaque année des "beurrées de beurre de peanut" (pistes cyclables récréatives) pour assouvir notre appétit sans cesse grandissant. Car plus on fait du vélo, plus on veut en faire et plus on veut en faire, plus on veut de pistes pour se promener loin

de la circulation dangereuse, violente et franchement ennuyeuse.

Le problème est le suivant: la ville de Montréal commence à voir le fond du pot de beurre de peanut. Alors les beurrées sont de plus en plus petites et de moins en moins nombreuses. Ce qui est dégueulasse c'est que la ville ne semble pas vouloir nous donner à nous, cyclistes, groupe de plus en plus nombreux, autre chose que du beurre de peanut (si vous n'avez pas déjà remarqué, j'ai remplacé pistes cyclables de loisirs par "beurrées de beurre de peanut").

Voici pourquoi j'ai eu de la difficulté à faire ce texte, cet hiver j'ai eu une indigestion de "beurrées de beurre de peanuts" et je savais pertinemment que les dirigeants de la ville allaient encore m'offrir cet été un autre sandwich mais ce coup-là avec moins de beurre de peanut dessus. Juste à y penser, le coeur me lève.

Merde, il me semble que c'est clair, les cyclistes, croissants en nombre malgré le peu de facilité que nous offre le gouvernement municipal, veulent des voies cyclables utilitaires. Ils ne veulent pas figurer dans ces statistiques morbides: 60 cyclistes morts et quelques 3,000 autres blessés en moyenne par an sur les routes du Québec. C'est l'équivalent de tout un village québécois par an qui souffre de la circulation basée sur l'auto



comme moyen de transport privé.

Etant donné qu'il est encore trop tôt dans la saison pour savoir ou la ville veut nous envoyer promener cet été, j'ai décidé de ne vous parler que de ce qui était important: l'axe nord-sud. Donc voici un bref historique de cet aménagement-clef qui desservirait les quartiers les plus densément peuplés de Montréal et par conséquent ceux qui ont le plus besoin de se libérer de ce fléau qu'est l'automobile (moyen de transport privé).

HISTORIQUE

- Depuis au moins 78 le Monde à Bicyclette et Vélo-Québec réclament

un axe nord-sud.

- Approbation par le Comité exécutif de la ville de Montréal le 11 juillet 79, d'un rapport recommandant l'étude de plusieurs projets de voies cyclables dont l'axe nord-sud.

- Présentation le 7 août 79 par Serge Brabant (urbaniste à la ville de Montréal) du projet "Voies cyclables: corridor nord-sud" au comité des pistes cyclables de Montréal.

-Le "dossier sur l'aménagement cyclable nord-sud" préparé par le comité des pistes cyclables de la ville de Montréal est soumis au Comité exécutif de la ville de Montréal le 7 mai 80.

Suite à la page 14



POUR QUITTER L'ILE

Je vais vous dire un petit mot au sujet du lien cyclable interrives via l'île Notre-Dame. D'abord, c'est une demande majeure des groupes cyclistes de la région de Montréal depuis au moins 78. Le Monde à Bicyclette a fait beaucoup de pressions et de manifestations pour obtenir ce droit de passage.

Un événement cocasse s'est produit lors d'une manif, à l'été de 80, sur le pont de la Concorde, à l'île Notre-Dame. Nous étions en train de démontrer, par un "fly-in", que la seule manière sécuritaire de traverser le fleuve en vélo c'était de voler. S'envoler en vélo, c'est beau n'est-ce pas. Le problème c'est qu'on ne possède pas tous des Gossamer Albatros, ce vélo à carcasse d'avion ultra-légère qui a traversé la Manche. Soudain on voit t'y pas arriver Jean Drapeau, qui accompagnait un couple du Vermont. Les malheureux avaient gagné le premier prix d'une loterie: passer une journée avec le maire de Montréal.

Je vous jure qu'il n'a pas pris de temps pour se réfugier à bord de sa Lincoln Continental Mark V. Nous avons été tellement surpris qu'on a figé sur place. Une chance qu'un de nos copains a eu la rapidité d'esprit de lui remettre un tract en essayant de lui expliquer ce qu'on

foutait là. Vite comme un éclair, Ti-Jean a pris le bout de papier, a fermé sa portière et a filé sous l'oeil amusé des cyclistes qui dége-laient.

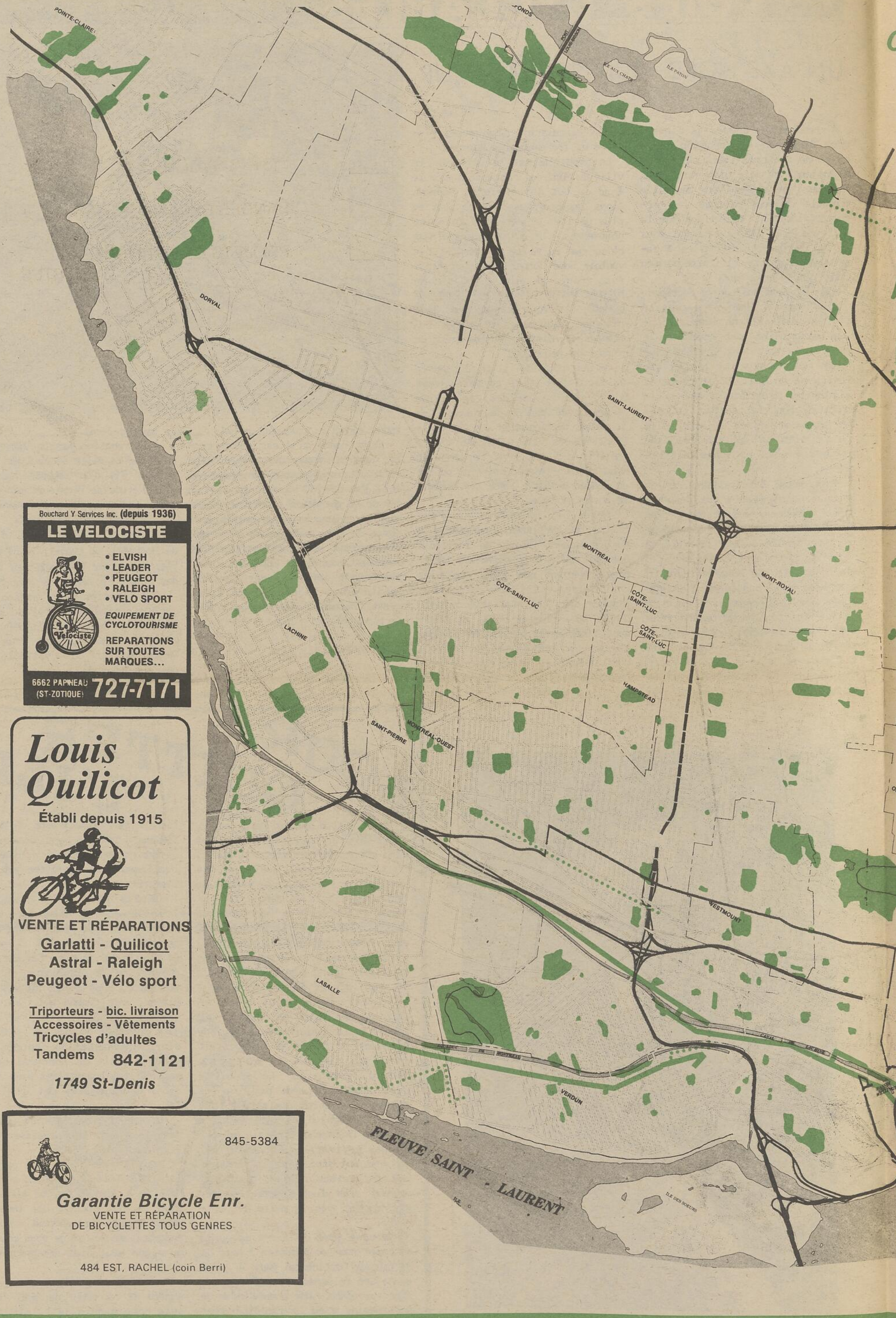
L'été suivant, le 16 juillet 81, la ville adoptait enfin le principe de réaliser son bout de passage à travers l'île Notre-Dame. Je rejoins Claude Piché de Parc Canada et il m'explique la situation. L'année suivante, donc l'été qui vient de passer, Parc Canada qui, selon Piché, était prêt à réaliser cette voie cyclable depuis 78, prétexte, alors, un manque de coordination avec la Ville de Montréal et des restrictions budgétaires pour ne pas avoir accompli ce lien vital pour les cyclistes.

Et actuellement, est-ce que vous avez les fonds pour réaliser cette piste cyclable?

Actuellement je ne peux pas vous le dire. Téléphonez donc à M. Hubert ou à Jean Pilon son assistant, c'est lui qui s'occupe des investissements pour Parc Canada. Il sera peut-être en mesure de vous répondre ou sinon seul Dieu pourra vous le dire.

Etant donné qu'il n'avait pas le numéro de téléphone de Dieu, je me suis donc enquis de la situation

suite à la page 14



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**

Louis Quilicot

Établi depuis 1915



VENTE ET RÉPARATIONS
Garlatti - Quilicot
Astral - Raleigh
Peugeot - Vélo sport

Triporteurs - bic. livraison
Accessoires - Vêtements
Tricycles d'adultes
Tandems **842-1121**

1749 St-Denis



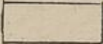

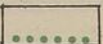

845-5384

Garantie Bicycle Enr.
VENTE ET RÉPARATION
DE BICYCLETTES TOUS GENRES

484 EST, RACHEL (coin Berri)

CARTE DES VOIES CYCLABLES CENTRE DE L'ILE

Légende

-  ESPACES VERTS
-  PISTES CYCLABLES
-  BANDES CYCLABLES
-  PROJETS DES GROUPES CYCLISTES



ÉCHELLE : 1:50000

CARTE: Source C.U.M.

Laporte A. Bicyclettes
inc



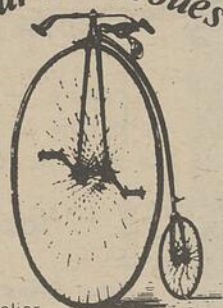
VENTE - SERVICE RAPIDE

MIKADO
PEUGEOT - OMPAX
VÉLO SPORT
CYCLOTOURISME

849-7954

4308 HÔTEL-DE-VILLE
S. ROY RÉG. 678-4277

Sur deux roues



Vente, réparation, entretien et accessoires de bicyclettes

Atelier
Tél.: 524-5893

1565 est, rue Laurier
Montréal, Qué. H2J 1J1

-Cette proposition a été refusée lors d'une séance du Comité exécutif, au cours de laquelle l'avis du président, M. Yvon Lamarre, aurait été déterminant (J-P Bonhomme, La Presse, samedi le 19 juillet).

-Dans la nuit du 5 juin, des cyclistes membres du Monde à Bicyclette et quelques-uns de Vélo-Québec, frustrés/ées de cette décision, décident de faire eux-mêmes la voie cyclable en peignant une ligne jaune séparant en deux la rue Drolet. Six cyclistes (S. Weinstein, R. Silverman, J. de Champlain, C. Roussil, L. Roy et G. Rouleau) furent arrêtés/ées cette nuit-là pour "méfait sur la voie publique".

-Le 15 juin 80 le ministre des affaires municipales M. Guy Tardif propose de ceinturer l'île de Montréal avec des voies cyclables, projet appelé le "tour de l'île" incluant l'axe nord-sud. Ce projet offrant aux municipalités de la CUM des moyens financiers, Québec est prêt à défrayer \$300,000 pour l'axe nord-sud, soit les 3/4 de la somme totale requise, si la ville de Montréal procède à sa réalisation.

-La ville de Montréal reste indifférente face à cette proposition et décide de ne pas réaliser l'axe nord-sud sur Drolet et Henri-Julien, malgré le peu à déboursier et malgré tous les avantages sociaux, environnementaux, bref écologiques qu'apporterait cette voie cyclable aux quartiers environnants.

-Le 5 septembre 80 les 3 derniers cyclistes, Silverman, Weinstein et de Champlain, arrêtés pour avoir peinturé un axe nord-sud sur la rue Drolet en juin 80, furent trouvés

coupables de "méfait sur la voie publique" par le juge de la cour municipale, le juge Léger qui notamment était un ancien conseiller de la ville de Montréal du parti civique. Pourtant les trois autres cyclistes, dans des procès précédents furent acquittés/ées par les juges Stakler et Masse.

-En juillet 81, M. Yvon Lamarre (pour avoir la conscience tranquille, les élections municipales de 82 approchent) fait part aux journalistes de sa rencontre avec le ministre québécois des transports, Michel Clair. Il fut question de la réalisation du projet d'un axe nord-sud sur la rue Christophe-Colomb par Montréal au coût astronomique de \$25 millions pour approximativement 10 km, si le gouvernement du Québec en paye les 3/4 (cette année-là, Québec ne dispose que de \$600,000 pour les aménagements cyclables du Québec hormis le territoire de la CUM).

-Le 25 octobre 81 deux des trois cyclistes (Weinstein et Silverman) condamnés à \$25 ou 8 jours de prison pour avoir peinturé un axe nord-sud le 5 juin 80, se livrent à la justice pour purger leur peine. Par question de principe ils choisissent la prison plutôt que de payer l'amende. Ils considèrent qu'ils n'ont commis aucun crime. Les vrais criminels, selon eux, sont ceux qui allouent la presque totalité des budgets de transports municipaux, provinciaux et fédéraux et tout l'espace dans les rues à l'automobile privé. Résultats: omniprésence de l'auto, milliers de morts chaque année, pollution, bruit, stress, destruction de logements etc...

Depuis lors rien de concret ne s'est fait pour que les travaux de

l'axe nord-sud sur Drolet et Henri-Julien soient entrepris. Comme vous avez pu le constater cette réalisation ne semble être bloquée qu'au seul Comité exécutif de la ville de Montréal, et Yvon Lamarre, président de ce comité, serait la personne la plus réticente à ce projet. M. Parent, président du comité des pistes cyclables de Montréal, me faisait remarquer, lors d'une de nos conversations que M. Yvon Lamarre avait comme leitmotiv: "des pistes cyclables en sites propres pour que les cyclistes soient en sécurité".

Voilà qui explique la réticence qu'a M. Lamarre à accepter l'axe nord-sud puisqu'elle prend de l'espace à l'automobile. Et de plus cette façon de penser met bien plus la vie des cyclistes en danger étant donné qu'il n'y a pas de parc ou de rivière (lieux propices pour la création de pistes cyclables en sites propres) qui traversent Montréal du nord au sud aux alentours de la rue St-Denis.

D'ailleurs comme le soulignait Yves Thouin, technologue pour le service de l'urbanisme à la ville de Montréal, dans le dossier sur l'axe nord-sud, soumis et refusé au Comité exécutif: "il est illusoire de penser favoriser l'utilisation de la bicyclette dans les rues de la ville sans modifier certains privilèges accordés à l'automobile".

Ce sont, d'après moi, ces privilèges que M. Lamarre ne semble pas prêt à laisser tomber, qui motivent la façon de penser du président du Comité exécutif. Or donc, voici ce que je propose pour accélérer l'avènement de cette voie cyclable majeure dans le réseau utilitaire à venir de la ville de Montréal, ville nouvelle à bâtir: il s'agit d'crire

à: M. Yvon Lamarre
Président du Comité exécutif
Ville de Montréal
275 Notre-Dame est, suite 210
Montréal, H2Y 1L6

et de lui dire comment une voie cyclable comme l'axe nord-sud sur Drolet et Henri-Julien, ne coûtant que très peu et ne demandant que peu d'aménagements, vous assurerait sécurité dans vos déplacements quotidiens.

En lui parlant de vous de fois vous risquez votre peau en circulant sur la route, combien d'accrochages ou d'accidents vous avez eus, ou encore combien d'amies/ies que vous connaissez se sont fait/ées blessés par des automobiles, peut-être changera-t-il d'idée.

Si comme moi, vous êtes écoeurés/ées de tourner en rond dans les parcs, sur les bords des rivières et qu'un mauvais sentiment d'insécurité rejailit à chaque fois que vos roues touchent le pavé de la rue, alors écrivez avant que la saison du vélo ne commence. C'est simple et ça demande peu de temps pour un petit exercice qui vous permet de réfléchir sur les inéquités que vous vivez chaque jour dans la rue.

Par contre, voyez-vous, une des conditions de réussite de ce type d'action c'est qu'il en reçoive beaucoup de ces lettres. Je compte sur vous! Ça serait amusant si vous conservez une copie de la lettre que vous lui envoyez. Quand vous aurez la réponse, on pourrait les publier dans le journal du Monde à Bicyclette.

P.S. Aux amateurs/trices de beurrées de beurre de peanut, moi aussi j'aime bien, malgré tout, les vraies beurrées de beurre de peanut avec des bananes ou du miel.

cyclo-ressources CYCLO-RESSOURCES

CALENDRIERS CYCLISTES 1983

du Monde à Bicyclette. Il n'en reste plus beaucoup de ce calendrier recyclable (bon pour 1983-94 et 2005). Au modique prix de \$4.00 au local du MAB, ou \$4.30 par la poste.

T-SHIRTS VELOURITIONNAIRES

\$6.00, couleurs aphrodisiaques, slogans éloquentes

SWEAT-SHIRTS \$12

du Monde à Bicyclette, idéal lorsqu'il fait frais.

MATERIEL DE BUREAU DEMANDE

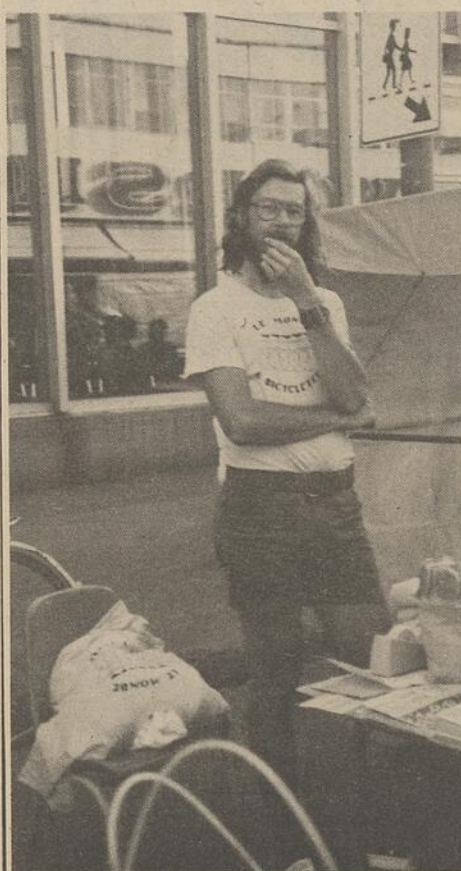
au Monde à Bicyclette. Papiers, chemises, crayons à l'encre, enveloppes, dactylo usagée, etc... Pour qu'on puisse consacrer nos sous à la cause cycliste.

PYROGRAVURE DES BICYCLETIES

contre le vol GRATUIT, au poste de police le plus près de chez vous. Ça vaut le coup!

COURS DE MECANIQUE

pour débutants/tes, donnés par le Monde à Bicyclette, selon la demande. Si vous réussissez à réunir 6 personnes et plus notre équipe volante se déplacera pour vous donner les cours.



Ted Church (Gazette)

... POUR QUITTER L'ILE

auprès de M. Pilon. Apparemment, selon M. Pilon, le lien peut-être réalisé cet été, tout dépend du Conseil du trésor du gouvernement fédéral (ce sont eux qui administrent Parc Canada).

A cause du taux élevé de chômage dans la région montréalaise, le Conseil a demandé à Parc Canada quels sont les projets à accélérer. L'ouverture d'une piste d'une centaine de mètres qui relirait la piste du canal Lachine à celle de la voie maritime, fut désignée par Parc Canada "projet à accélérer", vu la popularité du cyclisme à Montréal, notamment sur ces deux pistes.

Quand allez-vous savoir si le Conseil du trésor débloque les fonds pour la piste?

On va avoir une réponse sur le budget supplémentaire au mois de juin prochain, dit-il.

Mais c'est bien tard!

On peut rien y faire.

C'est pas croyable comment les gouvernements et leurs bureaucraties sont lents. Présentez leur un superbe projet bénéfique pour l'ensemble de la population et non seulement pour les grandes corporations, et des années risquent de s'écouler avant qu'ils ne se réveillent et qu'ils ne prennent une décision (tout dépend de la pression des électeurs/trices). Chose certaine, si les fonds sont débloqués un appel d'offre d'un à deux mois sera fait et les travaux ne devraient durer qu'un seul mois.

Alors pour être certain que le Conseil du trésor débloque les fonds afin que ce projet soit réalisé pour la fin de cet été, gênez-vous pas pour téléphoner au député de la rive-nord, Jacques Guilbault: 932-4307 et celui de la rive-sud, Pierre Deniger: 462-0860 pour vous informer de l'état du dossier.

"C'EST PAR LA DÉMOCRATIE DE PARTICIPATION QUE NOUS DISSIPERONS LE BROUILLARD"

colette provost

Dissiper le brouillard", titre symbolique mais dont le sujet est loin de l'être: les problèmes de pollution! La dernière décennie a été particulièrement touchée par ce phénomène sans cesse croissant et peu de solutions véritables ont jusqu'à maintenant été trouvées pour le circonscrire ou l'éliminer à sa source.

Plusieurs en parlent comme d'une sorte de rançon qu'il faudrait maintenant payer pour avoir choisi, il y a un siècle ou deux, la voie de l'industrialisation. D'autres disent que cela remonte à plus loin encore et que c'est le fondement même de notre civilisation qu'il faut revoir!

Qu'en est-il vraiment? Il n'est pas toujours facile d'avoir une vision claire d'un problème. Colette Provost, elle, à travers un essai, nous propose une analyse simple et remarquable de la situation actuelle. Une analyse qui "s'adresse aux pollués", écrira-t-elle dès le premier chapitre de son livre.

Décidé à en savoir plus long sur ce livre, j'ai téléphoné à l'auteure afin de fixer avec elle une date pour une interview. Je l'ai rencontré finalement chez elle, un dimanche soir. Dehors, il pleuvait à boire debout! Drôle de température pour un mois de janvier, me disais-je! Sur le moment, j'expliquais tout cela par l'acidité de la pluie et par le réchauffement artificiel de la température dans les micro-climats urbains. M'enfin!

Q. Colette, d'où t'est venue l'idée de ce livre?

R. Au début, c'est un agent de la maison d'édition Québec-Amérique, Serge Mongeau, qui m'a approché pour que j'écrive un livre sur l'environnement et la santé. Pour moi, c'était comme un défi d'écrire un livre qui serait diffusé largement! Cependant, un coup le livre écrit, ça ne marchait plus. Ce n'était pas ce qu'il voulait. Il n'y avait pas assez de choses pratiques dans le livre semble-t-il, comme comment

★ ★ ★
CHICOREE PRENOIR

faire du compost, etc... Mais y en a déjà beaucoup de livres comme ça. Moi, je voulais plutôt inviter les gens à participer. Serge n'était pas d'accord avec mon approche, il n'était pas d'accord aussi avec les attaques contre le Parti Québécois. il voulait que j'enlève des bouts, que je raye carrément des noms.

Q. C'est alors que tu décides d'aller cogner à la porte d'autres maisons d'éditions. Mais, là encore, tu essuies des refus. Finalement, tu choisis de te publier toi-même. C'était donc si important pour toi d'aller jusqu'au bout?

R. Oui, je trouvais cela important de publier ce que j'avais écrit. D'abord pour me faire plaisir à moi puis aux autres, parce que cela

représente une grosse somme d'efforts de mettre des idées ensemble, mais aussi parce que je trouvais cela important que ça soit diffusé.

Souvent, les écologistes sont perçus comme des "flyés", comme du monde qui n'ont aucune conscience sociale ou qui sont tellement intellectuels qu'ils n'ont plus de prise sur la réalité. Moi, je voulais faire quelque chose de différent qui puisse toucher tout le monde.

Quand j'ai commencé le livre ça m'a pris deux mois avant d'écrire la première phrase. Je me promenais dans les rues, je regardais le monde sur les balcons et je me demandais comment je pouvais les rejoindre? Je me disais: C'est quoi qui les touches? Je voulais m'adresser aux gens qui souffrent vraiment de la pollution à Montréal.

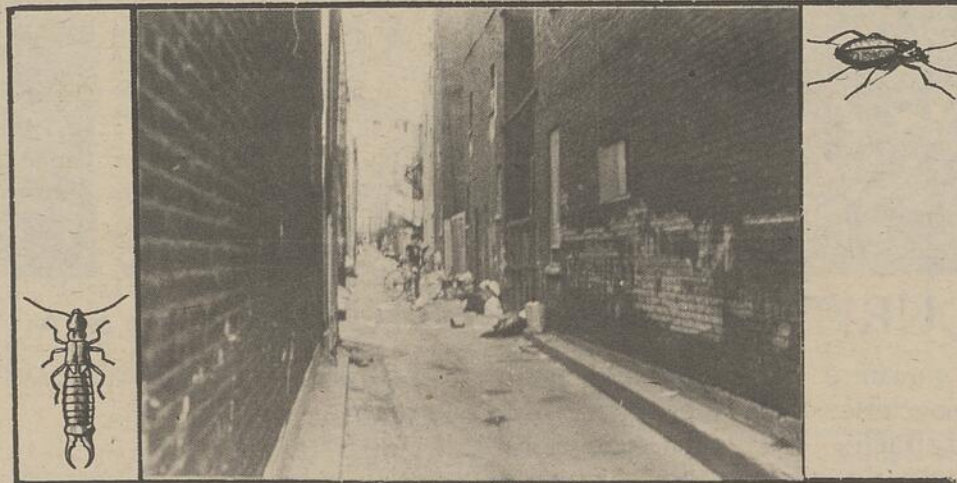
Q. Par quel chemin es-tu arrivée à écrire un jour un livre sur l'écologie? Quel est ton itinéraire?

R. Moi, j'ai commencé à m'intéresser à l'écologie parce que je suis biologiste. J'ai un bac en biologie. Par la suite, j'ai enseigné au CEGEP, j'y ai donné un cours de survie de l'humanité, j'ai aussi donné un cours d'écologie, même si je n'en avais pas suivi comme tel.

En chômage pendant plusieurs années, j'ai participé à des groupes de chômeurs. C'est à ce moment là que je me suis rendu compte que pour créer des emplois il fallait changer le système de production de notre société. Puis, en 78 je suis allée au colloque du Regroupement des écologistes au lac St-Joseph. J'ai ensuite travaillé dans le groupe du manifeste du Regroupement. En même temps, je traduisais des textes pour le Mouvement pour l'Agriculture Biologique.

Q. Selon toi qui a été militante au regroupement des écologistes Québécois et Québécoises, quelle a été la cause de sa disparition rapide?

R. Hum! Dans les groupes écologistes, il y a la droite et pis la gauche. Il y a les propriétaires de chalets sur le bord des lacs qui veulent se baigner dans de l'eau propre, seuls, pis il y a le monde qui sont pognés sur le rue Panet.



Par exemple, le groupe STOP en réponse à Michel Jurdant, suite à une lettre de ce dernier à propos des pluies acides, lui a fait remarquer

que c'est possible de faire quelque chose à l'intérieur du système actuel, qu'il ne faut pas combattre le capitalisme.

Là, tu vois, c'est clair, il y a des polarités qui apparaissent. Il y avait ces deux tendances au Regroupement. C'était pas évident au départ, mais à la fin il y a eu des scissions.



Q. Bon ben! Tu assistes à l'effritement progressif du Regroupement et tu te retrouves un beau matin à la Société pour Vaincre la Pollution. Au début, tout va bien, mais à la fin on essaie de t'expulser, on ne réussit pas, mais toi tu t'en vas de là, complètement écoeurée!

R. Oui, c'est ça! Au début ça va bien à la SVP, mais peu à peu il se passe la même chose; ça glisse vers la droite. Au départ, en 1981, suite à des actions qu'on avait menées lors des élections partielles, on décide de présenter une "plate-forme politique" aux élections québécoises. On me choisit comme candidate. Ce fut une bonne campagne électorale. Mais après les élections, il y a eu "une gang" à l'intérieur de la SVP qui allait essayer

capital politique!? C'était bien bizarre. Hum! Les vrais motifs... je sais que juste un peu avant la tentative d'expulsion, un groupe de personne de la SVP avait été convoqué par le ministre Léger. Et, par après, j'ai su que le Ministère de l'Environnement avait demandé, à ce groupe-là, d'expulser certaines personnes. A la suite de cela, Solange

Vincent est partie parce que trop écoeurée. La SVP débarque du Sommet Populaire de Montréal. Pierre Vincent et Dorothy Dawson sont expulsés. Françoise Fauché quitte, elle aussi... Tout le monde s'en est allé, soit écoeuré, soit expulsé.

Donc, en gros, il y a eu selon moi un glissement vers la droite des groupes écologistes, même phénomène à peu près dans les groupes populaires aussi. Par exemple, regarde ce qui s'est passé dernièrement dans les radios communautaires.

Pour moi, tout ça est beaucoup relié aux subventions. Actuellement, je travaille dans le milieu syndical et je me rends compte que c'est très différent, parce que l'argent du syndicat ne vient pas du gouvernement, il vient des membres. Tu as là un fonctionnement tout à fait différent, ici, nous n'avons pas peur de faire peur au gouvernement.

Q. Arrive finalement le livre. Quel est le but l'objectif du livre? A quoi devrait-il servir? Comment peut-on dissiper le brouillard?

R. Pour inciter les gens à se mêler de leurs affaires. D'abord, à se rendre compte que les problèmes de pollution ce n'est pas des papiers qui traînent par terre, c'est plutôt les fumées d'usines, c'est l'automobile partout...ca c'est des grosses causes de pollution. Les problèmes de pollution viennent du système industriel. A partir de là, c'est

suite à la page 20

CONVOIS RADIOACTIFS: DANGER!

Jacques Boucher

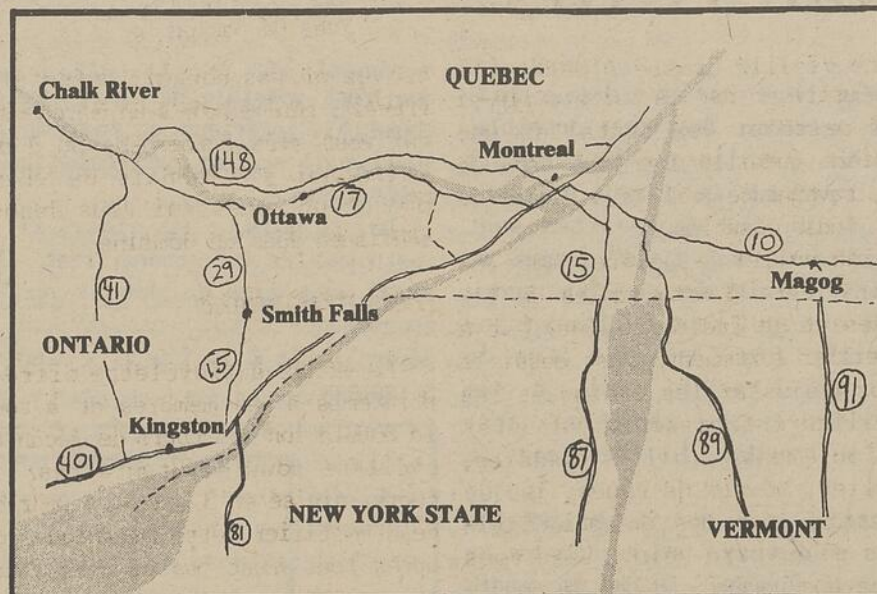
Le combustible irradié (qui a subi la réaction de fission) des réacteurs nucléaires expérimentaux de Chalk River, sur la rivière Outaouais, en Ontario, est périodiquement transporté par camion à Savannah River, dans le Sud des Etats-Unis, en passant par le Québec.

POURQUOI PAR LE QUEBEC?

Ces convois passent par le Québec, parce que les ponts frontaliers entre l'Ontario et les Etats-Unis demandent que la compagnie qui transporte ces matériaux se munisse d'une assurance de \$500 millions. Voie de facilité: on passe par le Québec, du fait qu'on n'a pas ces problèmes en passant par le Québec.

MAIS, POURQUOI TANT DE PROBLEMES?

C'est que ce combustible irradié est très radioactif et excessivement dangereux. Il est tellement radioactif qu'une personne qui se tiendrait sans protection à un mètre de ce combustible pendant 10 secondes est certaine de mourir dans les jours suivants. Pour offrir une protection, on les dispose dans des contenants de 25 tonnes que l'on installe sur la remorque d'un camion. Ces contenants sont en acier inoxydable, blindés par une couche de plomb de quatre pouces d'épaisseur. Cependant, ces combustibles irradiés ont ceci de particulier qu'ils s'échauffent de par leur propre intense radioactivité. IL LEUR FAUT ABSOLUMENT UN SYSTEME DE



Différents trajets empruntés par les convois nucléaires.

REFROIDISSEMENT SINON ILS S'ECHAUFFERONT TELLEMENT QU'ILS SE METTRONT LITTERALEMENT A FONDRE (ils deviendront liquides, puis s'envoleront sous forme gazeuse) POUR S'ECHAPPER DANS LES ENVIRONS REPANDANT AINSI DES ELEMENTS RADIOACTIFS MORTELS. Donc, à l'intérieur du réacteur ou à l'extérieur, c'est la même chose: une fois que le combustible a subi la réaction de fission, il faut le refroidir constamment, sinon c'est la catastrophe.

LES CONTENANTS SONT-ILS SECURITAIRES?

Le combustible placé dans le contenant y est refroidi par de l'eau, de l'air ou de l'hélium. Le

tout est maintenu sous pression et on y a aménagé tout un système de valves pour empêcher les excès de pression. Qu'advierait-il à ces valves advenant un accident? Et qu'advierait-il si une de ces valves se brisait? Le système de refroidissement s'échapperait, donnant libre cours à la fonte et à la dispersion du combustible sous forme gazeuse. Pourtant, aucun test n'a été effectué dans des conditions se conformant à la réalité. On se fie à des simulations d'ordinateurs. Pourquoi? Parce qu'un contenant ayant subi des tests ne pourrait pas être réutilisé et que ces contenants coûtent entre \$1.5 et \$3 millions pièce. Et, même s'il y avait eu des tests, les exigences de la Commis-

sion de Réglementation Nucléaire (Nuclear Regulatory Commission ou NRC) des Etats-Unis sont, de toute évidence, beaucoup trop faibles, en ce qui concerne la résistance des contenants aux accidents de la route.

LES EXIGENCES DE LA NRC

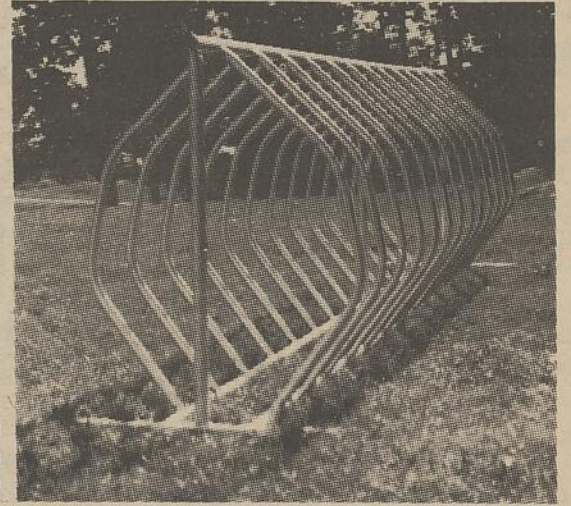
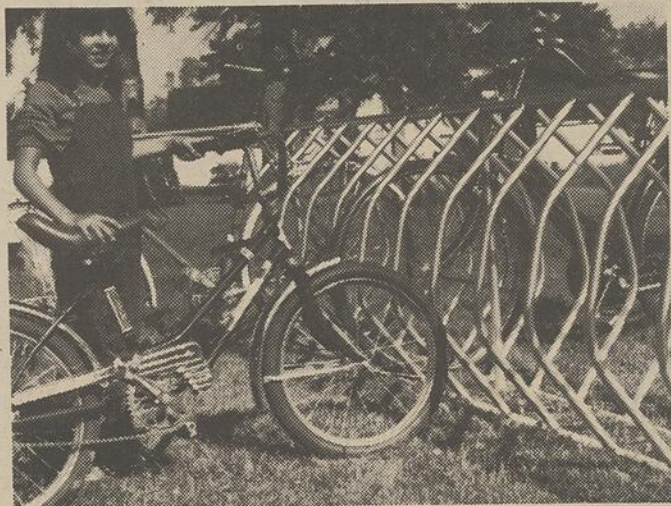
D'après le document 10 CFR 71 de la NRC, le contenant doit être capable de supporter une chute de 30 pieds sur une surface dure et unie, une chute de 40 pouces sur une surface pointue, un feu de 1475 degré F. pendant 30 minutes et l'immersion dans trois pieds d'eau pendant une durée de huit heures. Or, il n'y a pas de réglementation spécifique concernant la vitesse à laquelle doivent rouler ces camions, et, à plusieurs endroits, ils passent au-dessus d'élévations de beaucoup plus élevées que 30 pieds. De plus, la température moyenne d'un feu résultant d'un accident routier est de 1850 degré F. Sans parler du fait que ces camions transportent des quantités supplémentaires de carburant diesel, de façon à pouvoir éviter la nécessité d'arrêter pour faire le plein. Et, il faut dire, qu'à plusieurs endroits, en campagne, ça prendrait sûrement une bonne demi-heure pour que les pompiers puissent même se rendre sur les lieux de l'accident. Et, pour ce qui concerne les trois pieds d'eau pendant huit heures, il suffit de se rappeler l'exigence des autorités

suite à la Page 21

Le Stacycle

“ou le confort de la bicyclette”

Un tout nouveau concept de stationnement pour bicyclettes: le STACYCLE. Il a la particularité d'avoir été conçu par des cyclistes d'expérience qui ont marié agréablement l'esthétique de la forme à la protection et au “confort” de la bicyclette.



“ROBUSTE, SÉCURITAIRE, ESTHÉTIQUE,

- construit en tubes d'acier galvanisé
- accepte tous les genres de bicyclettes
- offre un maximum de points d'attache
- supporte la bicyclette par le cadre
- n'endommage pas les roues
- utilisable même par les jeunes
- facile à repérer dans un parc

- ne possède aucune pièce mobile
- ne nécessite aucun entretien
- ancrage possible au sol
- garanti contre tout défaut de fabrication
- choix de 9 modèles (3 à 12 places)

le STACYCLE a été conçu pour un usage prolongé.

Fabriqué par
TECHTUBE inc. 355 boul. St-Jude sud
Alma (Québec)
G8B 3J8
Tél.: (418) 662-4156

du côté de la technique

Nettoyez vos vélos

LE PRINTEMPS REVIENT

Le soleil est chaud sur votre visage, la neige fond rapidement et vous mouille les pieds, votre coeur est léger et vos jambes vous picotent! Rassurez-vous la maladie n'est pas en train de vous ronger, toutes ces sensations vous annoncent la douce approche du printemps. Ah ben tiens! C'est vrai que ça sent le printemps, on voit de plus en plus de vélos, disent les cyclistes qui hivernent depuis le mois de décembre (avec raison peut-être vue la quantité industrielle de calcium que les "salières" municipales déversent sur les rues de la ville).

Tous ces signes annonciateurs de joyeuses balades à venir repoussent au loin l'image des rues froides, grises et débordantes de "slutch", bref inhospitalières au cycliste que vous êtes, et vous voilà en train d'admirer votre fidèle monture. Cette admiration devient vite une inspection alors qu'une question vous traverse l'esprit: "Est-ce que ce vélo est en état de rouler?"

Conclusion: un grand ménage s'impose. Le fait de ne passer qu'un léger chiffon ne rallongera pas la vie de votre bicyclette; par contre un grand nettoyage annuel, un bon usage et une conduite prudent sont les garants de la grande longévité de votre petite mécanique roulante. Le bon usage et la conduite prudent, on en reparlera quand vous roulez fierement sur votre vélo tout propre. En attendant, voici comment procéder pour obtenir un vélo étincelant de propreté.

QUOI FAIRE?

Il faut démonter au complet la bicyclette et nettoyer toutes les pièces. Pour cela de vieux chiffons, de vieux journaux, un petit plat de dissolvant (varsol) ainsi

qu'une vieille brosse à dents (ne plus utiliser par la suite celle-ci pour nettoyer vos dents) et une dernière guenille trempant dans de l'eau savonneuse sont tous des articles indispensables.

Bien huiler les pièces mobiles (freins, dérailleurs, cables de vitesses et de frein, chaîne) est à conseiller fortement. C'est aussi le temps d'ajuster les freins et les dérailleurs. Graisser et remonter les roulements à billes (pédales, pédalier, moyeux de roues, jeu de direction) sont des opérations vitales pour votre vélo. Cela vous assure une conduite douce, à condition de bien ajuster les roulements, et de plus ça vous permet de vérifier l'usure des pièces internes.

Il est préférable de faire ces opérations et quelques petites autres à l'entreposage, au début de l'hiver, vous éliminerez ainsi les risques de livrer votre vélo aux méfaits de la rouille. Si vous

croyez ne pas pouvoir exécuter ce travail, confiez le à un marchand en qui vous avez confiance, ou à un/e ami/e qui s'y connaît ou encore prenez un cours qui vous donnera confiance dans ce domaine.

COURS DE MECANIQUE

Le Monde à Bicyclette offre ce printemps à ses membres et à toute la population des cours de mécanique cycliste pour débutants/tes. Le cours, divisé en 3 soirs, a pour but de démystifier cette mécanique, qui après tout n'est pas si compliquée, et de rendre les cyclistes plus autonomes encore. Ces cours, donnés par des moniteurs et des monitrices compétents/tes, offrent aux gens la possibilité d'arranger sur place leur bécane.

On y traite de tous les aspects essentiels à la bonne réparation générale du vélo: choix du vélo, outils, ajustements de base, entre-



tien et hivernage, ajustements des freins et dérailleurs, crevaison, roulements à billes et finalement comment enligner une roue et changer un rayon.

Voici quelques commentaires de gens qui ont suivi le cours à l'automne:

-C'est au "boutte", ça donne le gout de jouer sur son vélo.

-Avant j'osais pas y toucher, ça m'a bien aidé.

-Les 3 cours au niveau théorique sont complets.

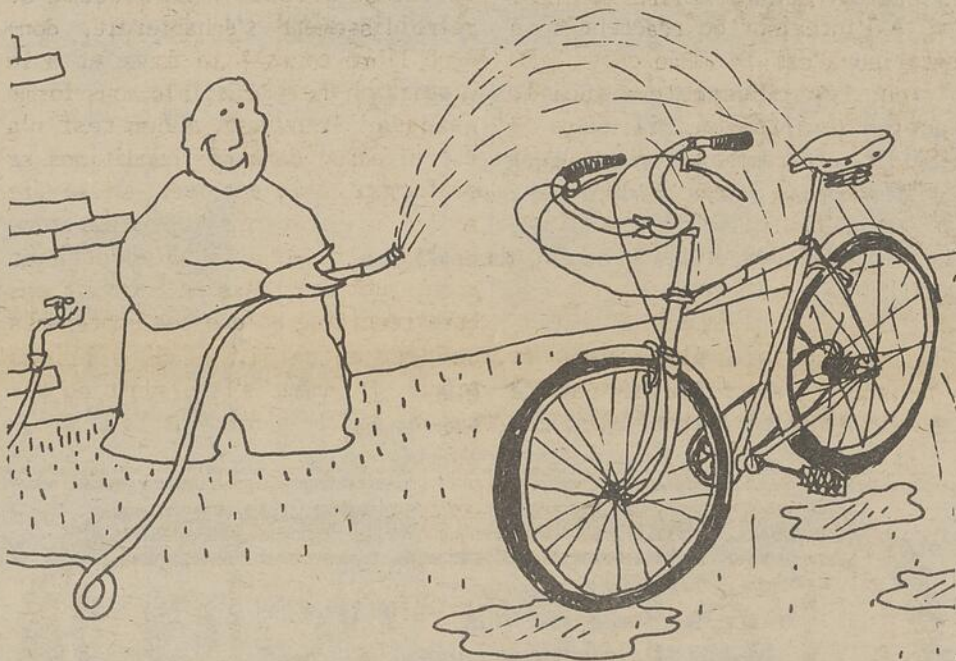
-C'est le fun on voit les outils et leur utilité.

-C'est accessible, les explications sont claires.

-C'est intéressant, c'est stimulant.

Pour de plus amples informations et pour inscription: LE MONDE A BICYCLETTE, 4224 Clark, Montreal, Tel: 844-2713.

Ah oui! Il est possible, si vous réussissez à réunir 6 personnes et plus, que notre équipe volante se déplace pour vous donner le cours. Et joyeux printemps à toutes et à tous. ■



Il y a deux manières de procéder. Voici la mauvaise!

THE MONTREAL CARTOON CLUB invites youngsters to submit their artwork to:

323 TAIT ST., ST. LAURENT, 731-9534



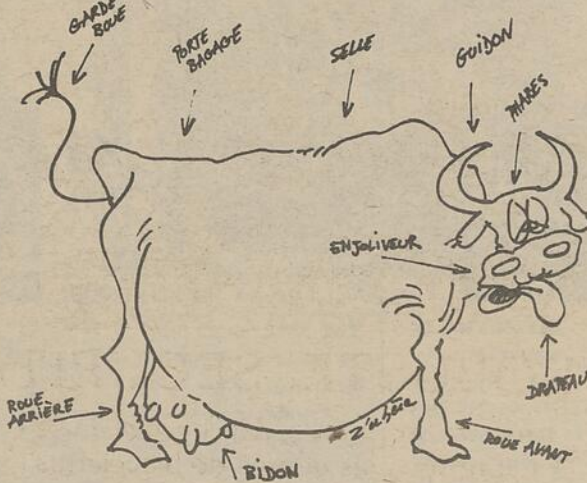
Le SANDOALIER
boutique
Articles de cuir
atelier
confection sur demande
sacs à main
sacs de toutes dimensions
Souliers et bottes

Bottes souliers et sacs d'école
SANDALES DE TOUS GENRES

466 e Duluth
Montreal
842-3007

LE ROI DU SOUVLAKI
51 ouest, RACHEL
ASSIETTE SPECIALE: SUBMARINE
DEJEUNER: 99¢
844-8393

PAS BESOIN DE VÉLO POUR S'ABONNER À VÉLO QUÉBEC



Je m'abonne au magazine Vélo Québec. De plus, je serai, pour une année, membre de Vélo Québec (l'Association des utilisateurs de la bicyclette au Québec.) 8 numéros pour \$8.00

S'il s'agit d'un réabonnement, indiquez la date d'échéance
Ci-joint un chèque ou mandat poste □ à l'ordre de Vélo Québec

NOM _____
PRÉNOM _____
ADRESSE _____
VILLE _____
CODE POSTAL _____

1415, rue Jarry est
Montreal
H2E 2Z7

Tél.: 514-374-4700

Le Monde à Bicyclette presents:

THE CAR SUPPLEMENT

HONK HONK CRASH SCREECH BANG YOUM VOOM DENT BEEP WHACK THUNK CLANK SMACK SCREECH CRASH HONK HONK

A
WORD
FROM
OUR
PRESIDENT



Welcome to Le Monde à Bicyclette's AUTO SUPPLEMENT. Imitating trend setting newspapers like La Presse and the Gazette, Le Monde à Bicyclette has decided to CELEBRATE the coming of the annual Auto Show with a relevant pictorial insert.

This year, for the first time in seven, Le Monde à Bicyclette did not attempt to chase the Auto Show out of town. It left crawling on its own due to lack of interest and profit. In previous years we had

demonstrated in the hallways of Place Bonaventure. After paying the admission, we had lain down dead in front of the cars on display while others entered some, simulating dead victims of automobile crashes. Another year several of us added some unexpected colour to the Auto Show press conference by disrobing and mock humping a car while others played dead, to the music of a tape repeating "Pinto, Pinto, Pinto" in honor of that deadly car which had sometimes exploded when struck in the rear.

For the last two years we entertained people outside the salon with our Ambulance Theatre. We performed classics like, "My child was killed on Jeanne Mance Street", "Displaced by the Autoroute", "Hostess at the Auto Salon" and others which contrasted the 'positive' myth of the

auto with the deadly reality. Our moderation this year reflects our consciousness that the auto phenomena is receding in the industrialized countries. Jacques Duval, of La Presse, no longer has his regular auto column, and this year's La Presse Auto Supplement was, for the first time, on newsprint and rather thin, instead of coloured glossy paper as in previous years.

BUT, autocracy will not die without a fight. Paul Whitehead, marketing director of General Motors Canada has just announced that General Motors is changing its style: no more the stodgy, conservative image. The company has budgeted 2.5 million dollars for a series of 4 television commercials to be shown throughout Canada. It seems these hip ads are designed to attract the youth for they will contain current

rock music.

For this supplement, we allotted \$10 to a Le Monde à Bicyclette artist to create these visual "auto-facts". Tongue-in-cheek aside, the car means: death, injury, indebtedness, noise and air pollution, destruction of cities to accomodate autoroutes and parking, bad health, ugliness and the usurpation of the public street space by a private vehicle which chases children, pedestrians and cyclists from the public street domaine. Auto carnage is vast and often unnoticed as the car is so endemic to city life. It is a major crime of the streets and a daily invasion of our lives. "If an enemy nation had done as much destruction as the auto has to the United States, we would have surrendered long ago". ■

DRIVING QUIZ

CAR QUIZ: How good a driver are you? Circle your response and add up your points.

- When parking do you
 - hit another car
 - hit the curb
 - hit a person
- When pulling out from a parking space do you
 - hit another parked car
 - hit an oncoming car
 - hit a person
- In traffic jams do you
 - fall asleep
 - keep smashing cars front and back
 - hit people
- How many people have you killed
 - up to five
 - five to one hundred
 - one hundred and over
- While driving do you
 - drive no hands, foot off the brake
 - ignore the road
 - ignore pedestrians, cyclists, dogs, cats, birds etc.
- In the last few months, have you killed or injured the following
 - baby or child
 - an old lady
 - a cripple or blind person
- When driving, are you under the influence of the following
 - alcohol, nicotine, caffeine
 - qualudes, heroin, speed, etc
 - stupidity

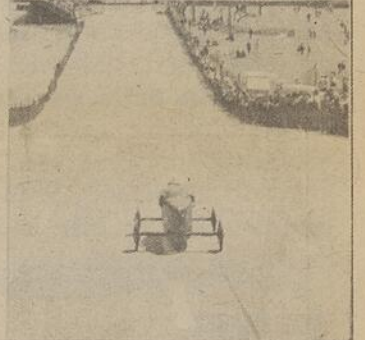
TIPS TO GOOD DRIVING

1. Stay on the road

Wrong



Right

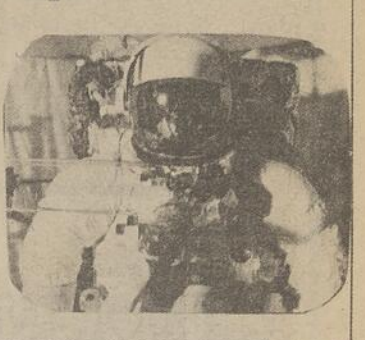


2. Wear proper driving clothes

Wrong



Right



3. Be alert

Wrong



Right



4. Make sure the doors are locked

Wrong



Right



ANSWERS

- Points: 1. a)3 b)2 c)5
 2. a)3 b)3 c)3
 3. a)3 b)3 c)5
 4. a)2 b)3 c)5
 5. a)3 b)2 c)5
 6. a)5 b)5 c)5
 7. a)5 b)5 c)10

25-40 Terrible. Stay off the road!
 15-25 So So. You can improve by paying more attention to details: people, driving, parking etc.
 0-15 Bravo! You've probably only dented a few things, maybe injured a couple people. Keep it up.

The Newest Car Idea

TEENY WEENY GIVES ECONOMY A NEW KICK



The 1983 TEENY WEENY .0001



has created a revolutionary car - the 4 inch .0001 TEENY WEENY. This car is so small, you can slip it into your pocket. • no parking problems • no traffic headaches • Low mileage - a little gas goes a long way. Save \$\$\$

THE REAL MAN'S CAR FOR THE SMALL-MINDED
 • Front-wheel drive
 • Rack and ruin steering
 • Power front disc breaks
 • AM.FM. Shortwave
 • Tuck-in seats and more... all in only 4 inches

★ coupe, sedan and hatchback

Compare cars - • Teeny Weeny offers all the latest in the most compact way • Teeny Weeny packs the most pleasure in the smallest space • See your SAM dealer

NOW THE EXCITEMENT REALLY BEGINS

CAR HUNTING IN CANADA



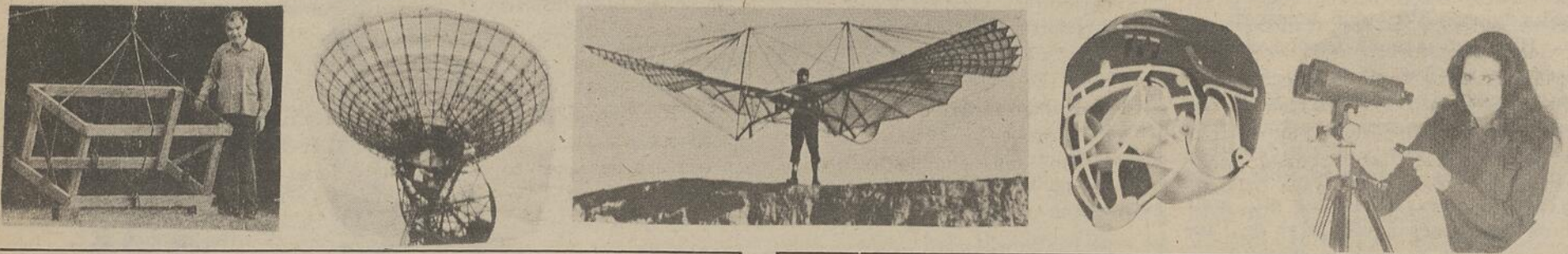
SIR JOHN A. MACDUCK

In 1910 Sir John A. MacDuck founded this new and exciting big game adventure. Enthusiasts have followed his lead to this day. We present a few of the many ideas that should further the enjoyment of the hunt by today's daredevils.

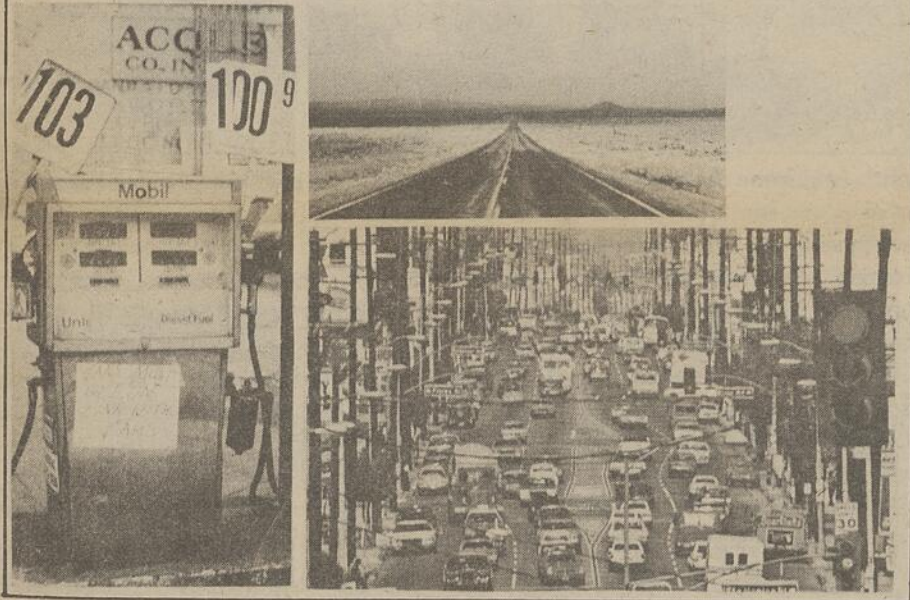
Here are four examples of well-dressed hunters:



and a few of the necessary equipment for chasing and tracking:



Where you can find them: examples of natural habitats



★ THE BIG GAME ★

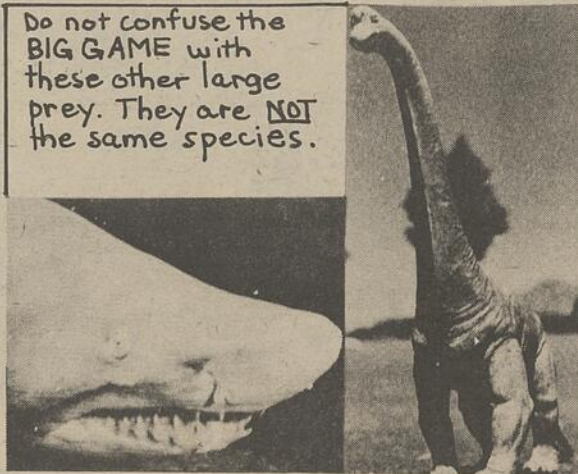
Some of the breeds:



TIPS: You can recognize the prey by their owners!!



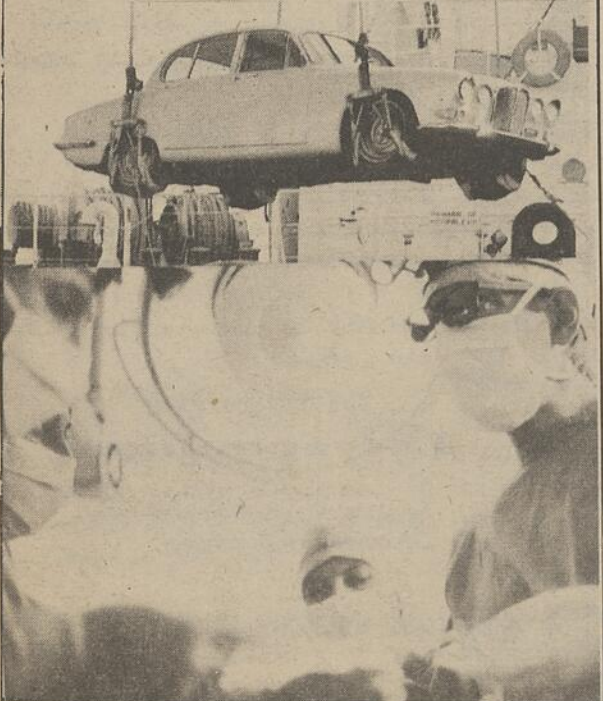
Do not confuse the BIG GAME with these other large prey. They are NOT the same species.



***** WARNING *****
This could happen to you: Be Prepared!!!



AFTER THE KILL:
The Preparation



A HAPPY HUNTER: G. Thompson bagged TWO on his first safari!!!!



"...dissiperons le brouillard"



tout le type de société qu'il faudrait changer. Arrêter d'utiliser les produits de synthèse par exemple. Mais pour arrêter cela, il faut contrôler ce que l'on produit. Faut avoir la volonté de changer les choses.

Faut prendre le pouvoir collectivement. Cependant, ceux qui font des profits aujourd'hui voudront sûrement pas lâcher le gâteau. Ce n'est pas demain que ça va changer.

Il y a bien des façons d'attaquer le système si nous ne sommes pas d'accord avec son fonctionnement. Moi, je trouve qu'une façon importante de le faire c'est par l'intermédiaire des groupes déjà constitués, par exemple, les syndicats. Mais, tu peux pas dire: "Demain, on ferme toutes les usines de produits synthétiques", il faut des solutions de rechange valables. Regarde la "chasse aux bébés phoques". L'alternative proposée, c'est des usines de fourrures synthétiques? Ca c'est trop polluant, ce n'est pas une solution que l'on peut accepter.

Il y a plusieurs façons d'attaquer le système en place, ce n'est pas nécessaire que tout le monde attaque en même temps, partout et de la même manière. Il y a des gens qui sont plus intéressés à bâtir des alternatives, il y en a qui sont plus intéressés à véhiculer de l'information et il y en a d'autres qui sont plus intéressés à d'autres choses...

Moi, ce que je trouve important, c'est que les gens essaient de sortir leurs propres solutions face au système, de les exprimer et de changer la situation dès maintenant, pour eux et pour les gens qu'ils connaissent. Qu'ils s'embarquent de façon concrète. Pas dans la théorie.

Q. Donc, faut s'impliquer dans les groupes. Mais quelle serait l'étape suivante? Dans ton livre tu nous parles "d'écocapitalisme"...

R. Bon. Quand les groupes deviendront très forts, assez forts, il faudra alors s'organiser pour gérer collectivement la société. Il y a déjà plusieurs modèles qui nous ont été proposés par le passé. Mais très peu ont été mis en action, pas pour très longtemps non plus... Il y en a quand même de très intéressants; comme ce qui se passe actuellement au Nicaragua où les gens sont impliqués à tous les niveaux dans la gestion de l'Etat. Là bas, paraît-il, les quartiers sont organisés en comités, etc...ça, c'est un modèle valable.

Cependant, ce qu'il faut éviter à tout prix c'est de concentrer le pouvoir dans les mains de quelques-uns seulement, même s'ils ont les meilleures intentions du monde. Je

ne pense pas que les gens qui font partie d'une minorité qui exploite soient différents des autres, ils sont simplement favorisés par les événements. Il n'y a pas de recette miracle. Faut toujours demeurer vigilant. C'est peut-être utopique de penser à cela, mais ce qu'il faut c'est de créer une structure sociale qui empêche la domination des uns sur les autres. Cela fait peut-être partie de la nature humaine; nous vivons, nous mourrons, nous essayons

Je ne sais pas s'il incite vrai-

Là dessus, la cassette malheureusement s'arrête. Les soixantes minutes d'interview sont terminées. Cependant, nous continuons la discussion une autre demi-heure. Trop court aussi. J'avais encore plusieurs questions à poser à Colette. Entre autre, je voulais savoir pourquoi elle était particulièrement muette sur la question de l'écocapitalisme qu'elle effleure pourtant dans son livre. Elle me dira bien qu'elle n'y avait pas pensé plus

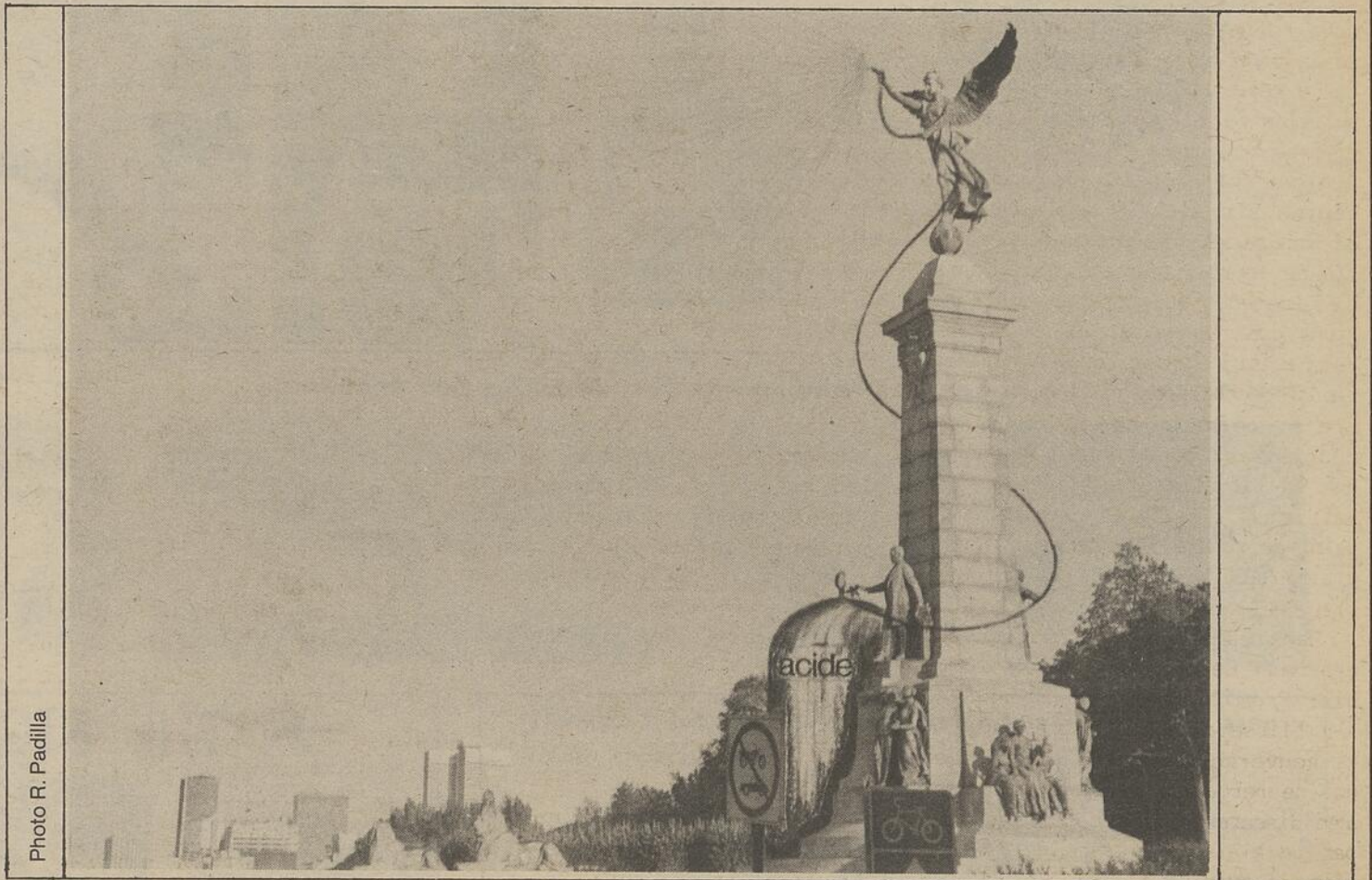


Photo R. Padilla

le plus possible de profiter de la vie. Jusqu'à maintenant, on a essayé de s'en sortir tout seule, mais nous pouvons aussi envisager de nous en sortir collectivement, d'arrêter de piler sur les autres.

Q. Depuis maintenant six mois que ton livre est sorti, en es-tu satisfaite? Quelle est la réponse des gens?

R. Pour l'instant, le livre, tiré à 1,000 exemplaires, est surtout dif-

ment les gens à participer. Une autre question que je me pose: que deviennent les groupes? Si tous les groupes s'en vont à droite, est-ce que cela vaut la peine d'aller y militer? D'un autre côté, je me dis que c'est peut-être parce qu'on y participe pas assez que les groupes glissent à droite, qu'on laisse des "petites gangs" prendre le pouvoir. Avec mon livre, je voulais surtout que les gens se rendent compte que l'écologie est politique, que... CLIC...

qu'il ne le faut, qu'elle ne pouvait, elle toute seule, prévoir quelle forme cela pourrait bien prendre, que c'est aux gens collectivement de décider, etc...mais, moi, j'en restais sur ma faim.

Néanmoins, son livre je l'ai lu avec beaucoup de plaisir. Son analyse est simple et vigoureuse. Ce qui n'est pas un vilain défaut. Elle traite d'un problème complexe, mais jamais son discours ne deviendra compliqué. Je pense qu'il s'agit là d'un bon livre d'introduction à l'écologie politique et, surtout, accessible à presque tous.

Certes, j'y ai relevé certains défauts, mais, pour ma part, je les trouve bien mineurs: quelques fautes d'orthographe, certaines phrases trop longues pour rien, quelques répétitions pas toujours nécessaires, etc...Cependant, l'argumentation développée est impeccable, du moins dans le cadre qu'elle s'est donné.

DISSIPER LE BROUILLARD. Colette Provost

Montréal, 1982. 179 pages. \$6.00



Photo R. Padilla




INVITATION À LA
COOP ST-LOUIS
ALIMENTATION NATURELLE
 515 est MARIE-ANNE
 523-9361
 Mont-Royal

Heures d'ouverture:
 Lun à Ven: 12h à 20h
 Samedi: 10h à 18h

La Becquée
 restaurant-coop
 végétarien
 4282 de Lanaudière
 Tél: 521-6283
 Mont-Royal Fermé Lundi


Massage
Thérapeutique
 Sessions de relaxation pour vous
 Découverte en profondeur
 Sw. Anand Vasant sur rendez-vous
 (514) 849-9723

SOS via rail

Le 27 juillet 1981, le ministre fédéral des transports, M. Jean-Luc Pépin, annonçait les plans du gouvernement fédéral qui visaient à revitaliser et à remodeler les services ferroviaires voyageurs du Canada, afin de répondre aux besoins de la prochaine décennie. Cependant, cette revitalisation comprenait l'abolition de 20% des services ferroviaires voyageurs, dont certains étaient fort achalandés. Monsieur Pépin affirmait: "Il est nécessaire de prendre ces mesures maintenant afin de fournir l'argent pour l'achat d'équipements et pour les améliorations dont Via a besoin; elle assurera ainsi l'avenir d'un réseau national de transport collectif rentable". A peine un an et demi après ces déclarations, nous constatons que la situation financière de Via Rail s'est détériorée davantage, au point de rendre le transport ferroviaire des passagers très vulnérable. Que s'est-il passé?

Deux raisons majeures peuvent expliquer cette situation déplorable. Premièrement, au moment de l'établissement de Via Rail en 1977, le gouvernement a agi d'une façon qui ne permettait pas au Parlement d'en discuter vraiment. Il a procédé par le biais d'une simple affectation de crédit; il n'y eut malheureusement pas de loi portant sur Via Rail.

Les administrateurs de Via n'eurent jamais en main les pouvoirs né-

cessaires afin d'administrer avec efficacité leur société, et se sont retrouvés dans une position d'impuissance et de frustration, ne pouvant arriver à négocier un système de prix fixes avec le CN et le CP. Depuis sa fondation, Via reçoit des factures annuelles des chemins de fer qui pour l'année 1980 par exemple, se sont élevées à \$416.7 millions, en plus des \$340 millions déjà versés pour cette année-là. Le

président de Via à l'époque déclarait d'ailleurs: "Après avoir fait l'impossible pour diminuer nos coûts en 1980, nous sommes écrasés par des frais supplémentaires de \$16.7 millions, ce qui réduit nos efforts à néant. Via doit courir pour se maintenir au même point".

Le déficit de Via atteignit des sommes alarmantes au début de 1981, et le ministre des transports, après avoir reçu l'assentiment du Cabinet, décida d'abolir 20% des services, et ce sans la procédure habituelle des audiences publiques. Il espérait ainsi sauver du temps et de l'argent. Ce fut une autre erreur qui résultait d'ailleurs en un tollé de la part de milliers de Canadiens à travers le pays.

Lors d'une intervention à la Chambre des Communes le 20 octobre 1981, le ministre Pépin déclarait que la contribution gouvernementale à Via Rail pour l'année 1980-81 serait de \$450 millions et atteindrait \$490 millions en 1981-82. Il y



L'AVENIR DES SERVICES FERROVIAIRES
VOYAGEUR EST-IL ENCORE COMPROMIS?

a quelques semaines, le Vérificateur Général du Canada, Monsieur Kenneth Dye, annonçait que Via avait coûté \$540 millions aux contribuables canadiens en 1981. De plus, lors d'un débat au Comité permanent des transports de la Chambre des Communes le 18 novembre 1982, il a été révélé que le déficit total de Via, en y incluant les dépenses en capital, atteindrait \$640 millions en 1982. Au lieu d'aider la situation financière de Via, il semble bien que les coupures du 15 novembre 1981, n'ont fait qu'empirer la situation. Le nombre de voyageurs a diminué de plus de 1 million en 1982 (une première depuis 1977), dû principalement à l'abandon de services souvent fortement utilisés.

Une des raisons majeures de ces déficits importants, est la vétusté de l'équipement que Via a acquis à fort prix (plus de \$60 millions) du CN et du CP. En 1980, sur un total de 865 wagons, 779 ou 90%, dataient d'avant 1955. De plus, toutes les locomotives et autorails de Via ont été construits avant 1960. Aucune entreprise de transport ne pourrait offrir des services fiables avec un équipement aussi désuet.

Pendant ce temps, la société Amtrak aux Etats-Unis, réussit à améliorer sa situation. Son ratio coût/recette, qui n'était que de 42.1% en 1981, passait à 50.1% en 1982. La ponctualité des trains d'Amtrak atteint 80% en 1982, ce qui est une nette amélioration en comparaison du 57% de 1979. Amtrak a un meilleur contrôle sur ses dépenses et ne paie les chemins de fer que pour les coûts directement causés par les trains de voyageurs, ce qui

n'est pas le cas pour Via qui doit verser des montants au CN et au CP selon une méthode moins avantageuse.

De plus, Amtrak retire des profits pour le transport du courrier et possède son propre service de messagerie. Amtrak est également propriétaire de ses propres ateliers d'entretien et de plusieurs gares ferroviaires. Via n'en possède encore aucune officiellement. Finalement, Amtrak a fait l'acquisition de plus de 1.300 wagons et locomotives modernes et efficaces. Leur déficit d'opération va donc en s'amenuisant; il était de \$720 millions en 1979, et n'est maintenant que de \$555 millions (\$433 millions en dollars constants de 1979).

Le gouvernement devra prendre des mesures positives pour améliorer la situation financière de Via Rail. Cela fait plusieurs fois que le gouvernement est saisi de cette question. Monsieur Frank Roberts, ex-président de Via déclarait devant le Comité permanent des transports de la Chambre des Communes le 21 mai 1981: "Via se trouve dans une position d'impuissance et de frustration et, à moins qu'on ne puisse en arriver à un système de prix fixe pour les nouveaux contrats ferroviaires, il faut prévoir l'échec du programme de transport de voyageurs par chemins de fer. Si le Canada devait en arriver là, il aurait laissé passer l'occasion du siècle..."

Guy Chartrand, Président
Transport 2000 Canada
C.P. 858, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 5P9 tel. (613) 235-2865



Danger! Convois radioactifs

des ponts frontaliers qui traversent le St. Laurent ou la Rivière St. Clair, entre Windsor et Détroit...

A QUOI SERVENT CES MATERIAUX IRRADIES?

Ils sont transportés vers un centre de retraitement de Savannah River, en Georgie. Ensuite, une partie est revéhiculée aux laboratoires d'Oak Ridge, dans le Tennessee, ou on les insère dans la fabrication des bombes atomiques. Le reste sera réutilisé comme combustible dans les réacteurs.

CES CONVOIS PASSENT PRES DE CHEZ VOUS ET CA VOUS PREOCCUPE?

Les citoyens de l'Etat du Ver-

mont, ou ces convois passaient également pour se rendre dans le Sud des Etats-Unis, ont fait adopter un règlement municipal dans les villes et villages sur le parcours, pour interdire le passage de tels chargements sur leur territoire, au moins tant qu'il n'y aura pas de garanties de sécurité suffisantes. Tant et si bien que le gouvernement de l'Etat du Vermont a emboîté le pas et interdit le transport de telles matières radioactives sur son territoire. Pour la vie de nos concitoyens et de nos familles, nous avons le devoir de faire notre part et d'empêcher le passage de ces matières dangereuses dans notre région et dans notre province. Avec notre conseil municipal local, formulons et mettons sur pied une règlementa-

tion qui nous protège. Faisons également pression auprès des Ministères des Transports et de l'Environnement de notre province. Sans oublier le gouvernement fédéral, qui est à l'origine de tous ces problèmes par le biais de sa compagnie de la Couronne, l'Energie Atomique du Canada Limitée (EACL) qui possède les laboratoires de Chalk River.

POUR PLUS D'INFORMATIONS CONTACTEZ-NOUS

ALLIANCE TOURNESOL
849-1956

ou votre organisme pour la protection de l'environnement. ■

Cycles Baggio

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

BICYCLETTES
VENTES ET REPARATIONS



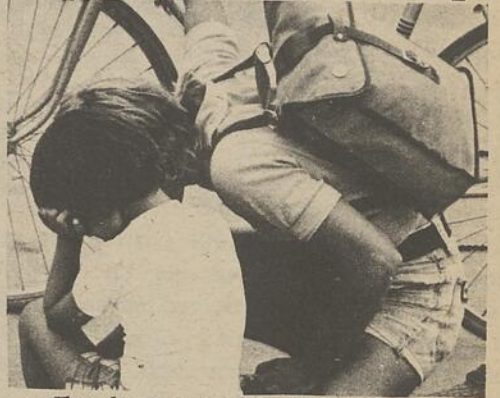
Henri-Louis Desnoyers
Jean-Pierre Desnoyers

Cyclerie JENBERLOU INC.

La Boîte à Surprise



DEAR FRIENDS,



The last year has been very successful for us at Le Monde à Bicyclette. Aside from publishing and distributing our paper and educating people, we have also helped to secure various rights for cyclists: theft-proof parking, access to the Metro, and more bicycle paths. We are constantly becoming stronger and we would hope eventually the bicycle would replace the car as a primary means of transport in the city.

However, there are many realities we face every day in the office of Le Monde à Bicyclette, one of them being mounting expenses for necessities such as publications, leaflets, rent, postage, etc. One way you can help us defray our expenses is by becoming a member. It is not very expensive and it will help us a great deal. For those who have allowed their membership to expire, it is never too late to renew. We hope that you consider our objectives important enough for you to join. The yearly rates are indicated elsewhere in this paper.

Remember, it is you, the cyclists, with whom we must work together. Hoping to count on you for further support.

Thank you very much,

Leslie Lutsky

Frayon À GUIDON

André Frayon

Nous aimerions avoir votre opinion sur la question bouleversante du monoxyde de carbone dans le métro et savoir si on étudie assez le moyen de s'en prémunir.

Oh! nous savons que votre argument est déjà prêt: "Il y eut des cancers pulmonaires avant le métro et l'auto! — D'accord, mais assurément pas autant qu'aujourd'hui!"

Il semble même qu'on

vous dissuade d'en chercher remède, puisque le gouvernement vient d'autoriser la C.T.C.U.M. de hausser une fois encore ses tarifs de 6% le 1er janvier, estimant sans doute, par son ineffable ministre des finances, que cette augmentation, qui se répercute au budget de la Santé en diminuant les rations alimentaires et en fa-

vorisant les maladies dues au surnombre d'autos individuelles, est sans importance!...

Nous avons suggéré un remède, encore peu analysé; pour épargner au personnel du métro et aux usagers, les dangers de son air vicié: stations au niveau du sol et voies souterraines, au minimum en fouies, pour faciliter l'é-

mergence des trains raccourcis. (6 voitures au lieu de 9)

Les escaliers disparus permettraient de relever considérablement la moyenne de vitesse d'un voyage en métro. Les handicapés et les cyclistes y auraient accès, cela soulagerait à n'en pas douter les hôpitaux, voire les pompes funèbres. ■

Michael Fish

Architecte

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

CITADEL®

Reconnue le cadenas haute sécurité no 1 par une revue de consommateurs réputée. Disponible dans les bons magasins d'accessoires pour bicyclettes.

Choisissez la meilleure

Protection pour votre bicyclette

... et garantisiez votre bicyclette contre le vol! Garantie de \$350



Le cadenas CITADEL est le plus efficace des dispositifs pour contrer le voleur de bicyclettes. Comme preuve, nous offrons une garantie unique: «Si votre bicyclette est volée, suite à un défaut de protection du CITADEL, nous paierons jusqu'à \$350.00».

Résiste aux outils utilisés par les voleurs.

La conception du CITADEL est entièrement nouvelle. Construction massive en alliage Molychrome^{MD} spécialement durci dans la masse, pour assurer une protection maximale contre le tronçonnage et les chocs. Le barillet à clef cylindrique résiste aux crocheteurs, et son Drill Guard^{MD} unique empêche le perçage.

COMMENTAIRES

20% des bicyclettes sont volées annuellement aux É.-U. ... Le CITADEL est le plus récent, le meilleur et le plus léger des antivols que je connaisse.

— Richard's Bicycle Book

À notre avis, la manille et la barre forment le plus résistant des cadenas... un des meilleurs est le CITADEL en acier allié durci qui résiste aux outils.

— Moped Magazine

Le CITADEL a résisté aux chocs des marteaux et des masses, même après avoir été refroidi au fréon.

— Bicycling Magazine

SPÉCIFICATIONS.

Modèle	Type	Dimensions de l'anse	Poids (lb/kg)
RK 550	Bicyclette	9 1/4" x 4 1/2"	2,0/0,91
RK 560	Bicyclette	12 1/2" x 4 1/2"	2,3/1,04

Le CITADEL ne peut être coupé à l'aide d'un coupe-boulons, l'outil préféré des voleurs de bicyclettes. Les scies à métaux, fûrets, leviers, marteaux, acides, coupe-câbles et limes sont tous inefficaces. C'est pourquoi la grande majorité des forces de l'ordre, des clubs de cyclistes et des organismes d'essai de produits de consommation déclarent que CITADEL est le meilleur des antivols!

Fixe facilement la bicyclette; se range aisément.

Le format peu encombrant du CITADEL en facilite l'utilisation. Se séparant en deux parties, il permet d'attacher rapidement la bicyclette à un support pour bicyclettes, un parcomètre ou un poteau. Le CITADEL est enduit d'une épaisse couche de vinyle durable.

Le CITADEL se transporte commodément dans un sac pour vélos, un havresac ou un porte-bagages. Deux dispositifs facultatifs de rangement sont aussi offerts: Un support enduit de vinyle qui se monte sur un des tubes du cadre et permet de ranger et d'enlever facilement le CITADEL, et l'étui pour cadenas CITADEL en nylon hydrofuge muni d'attaches velcro, qui protège le CITADEL de la saleté des routes.

Modèle plus long

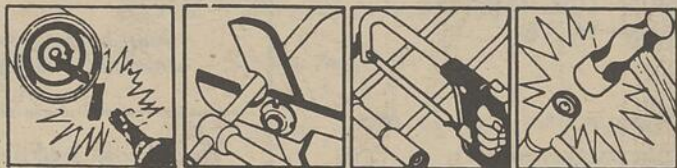
Un CITADEL plus long est aussi offert aux propriétaires de bicyclettes et de cyclomoteurs. Ce modèle mesure 3 1/4 po de plus que le CITADEL standard pour bicyclette. Voir les spécifications au verso.

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF DES CADENAS CITADEL AU QUÉBEC ET AU CANADA

KEYPORT
LA CORPORATION DE SERRURES
KEYPORT LTÉE
KEYPORT LOCK CORPORATION LTD.
1625 OUEST RUE CHABANEL SUITE 482
MONTRÉAL, QUÉBEC H4N 2S7

LITTÉRATURE ET RAPPORTS DE TESTS DISPONIBLES SUR DEMANDE.
CYCLISTES: APPELÉZ-NOUS POUR DE PLUS AMPLES INFORMATIONS.

382-4792



Perceuse Coupe-boulons Scie à métaux Marteau

AUTRE PAYS, AUTRES MOEURS

LE NOUVEAU CODE DE LA SECURITE ROUTIERE EST DISCRIMINATOIRE ENVERS LES CYCLISTES

Michael Laughrea.

Malheureusement, le nouveau code de la sécurité routière demeure un code de l'automobiliste écrit par des automobilistes pour des automobilistes. Il en résulte que la sécurité publique en souffre et que les usagers du mode de transport le plus efficace, le moins coûteux et le moins polluant qui soit (i.e. la bicyclette) sont maintenant soumis à un grand nombre de tracasseries inutiles. Le Gouvernement du Québec voulait-il éliminer subtilement les bicyclettes de la rue? Sans doute non, mais c'est cela qui se dégage de la lecture du code de la sécurité routière. Pour s'en convaincre, il convient de faire un petit exercice de législation comparée. Nous allons comparer le code de la sécurité routière québécois au code suédois. Notons au passage que la Suède a un climat similaire au nôtre, qu'elle est moins sympathique envers les cyclistes que la Hollande et le Danemark, mais plus que la France et l'Angleterre.

Bien entendu, les législations québécoises et suédoises s'entendent sur bien des points (i.e. une auto doit être munie de gardes-boue; il faut s'arrêter à un feu rouge; une bicyclette à un siège ne doit transporter qu'une personne, etc...). Ce n'est pas cela qui nous intéresse mais plutôt là où les deux législations diffèrent. Elles diffèrent en 11 endroits stratégiques. Pour plus de clarté nous présentons ces 11 divergences sous forme de tableau. Les numéros réfèrent aux articles respectifs des codes québécois et suédois.

QUEBEC

a) Une bicyclette doit dépasser par la droite un véhicule moteur en mouvement (#397, #398).

b) Une auto n'est pas tenue d'avoir un miroir sur le côté droit de la carrosserie (#242).

c) Les cyclistes doivent circuler à la file indienne (C #397).

d) L'automobiliste n'est pas tenu d'avoir des phares allumés en tout temps à l'avant de son véhicule.

e) Une auto peut circuler avec des phares sales

f) Une auto peut circuler avec des pneus dangereusement usés.

g) Il est permis de conduire une auto en état de légère ébriété, i.e. quand le taux d'alcool sanguin est



compris entre 0,05 et 0,08%. Aucun contrôle massif n'est fait sur les routes. Un chauffeur n'est soumis à l'ivressomètre que si la police a des motifs valables de croire qu'il est ivre.

h) Aucun mécanisme efficace n'est en place pour éliminer de la route les véhicules moteurs dont les freins, les pneus, les lumières, les ceintures de sécurité, la carrosserie, le silencieux ou le système anti-pollution sont défectueux.

i) Une taxe spéciale n'est pas levée sur les autos.

j) L'article #369 permet à un véhicule motorisé de s'arrêter ou de stationner sur une bande cyclable.

Amendes:

- stationnement d'un véhicule motorisé sur une bande cyclable: \$0

- vitesse de 15-30 Km/h au-dessus de la limite légale: \$35 à \$50.

SUEDE

a) Les bicyclettes et mobylettes peuvent dépasser un véhicule moteur par la droite ou par la gauche (VTK #45).

b) Une auto doit avoir un miroir sur le côté droit de la carrosserie afin de bien voir un éventuel cycliste qui s'apprête à dépasser par la droite (IS).

c) Si l'espace le permet, les cyclistes peuvent circuler côte-à-côte

quand cela ne nuit pas au reste du trafic (VTK #124).

d) Le conducteur de tout véhicule motorisé doit avoir des feux blancs allumés à l'avant de son véhicule afin d'être bien visible en tout temps (VTK #9093).

e) Toute auto construite après 1979 doit être munie d'essuie-glaces sur les phares avant (IS).

f) Les rainures des pneus d'auto doivent avoir au moins 1 mm de profondeur sur toute la circonférence du pneu, sous peine de \$100 d'amende (TSV #2, #4).

g) Il est interdit de conduire une auto avec un taux d'alcool sanguin supérieur à 0,05%. La police procède à plus de 50,000 contrôles par année entre minuit et 4 heures du matin. Tous les chauffeurs sont alors soumis sans discrimination à l'ivressomètre qu'ils soient soupçonnés ou non d'ivresse.

h) Tout propriétaire de véhicule motorisé doit faire vérifier son véhicule chaque année (sauf si le véhicule est vieux de moins de 2 ans) auprès d'une compagnie publi-

que. Si les standards de bonne opération ne sont pas atteints, des réparations immédiates sont imposées.

i) Une taxe spéciale est levée sur les autos.

j) Aucun véhicule ne peut s'arrêter ou stationner sur une bande cyclable exceptés les vélos et les mobylettes (VTK #71, #72).

Le tableau parle de lui-même. Les différences sont flagrantes. C'est le monde à l'envers. La législation québécoise s'avère très restrictive et sévère envers le cycliste mais très libérale et permissive envers l'automobiliste. Ou bien le Gouvernement Québécois en a beaucoup à apprendre au Gouvernement Suédois en matière de sécurité; ou bien il vient d'instaurer, consciemment ou non, une législation hautement discriminatoire vis-à-vis le nombre grandissant des cyclistes. Rappelons-nous qu'en 1980 et 1981 les accidents de la route ont tué au Québec 2870 personnes et ont blessé 125,000 tandis que pendant la même période les accidents de la route ne tuaient que 1370 Suédois et n'en blessaient que 40,000, même si la Suède a 2 millions d'habitants de plus que le Québec (1). Oui, vraiment, du Québec ou de la Suède est en meilleure position pour donner une leçon de sécurité routière à l'autre?

Les cyclistes nous font tous un cadeau en ne polluant pas l'air, en ne consommant pas un pétrole de plus en plus précieux, en occupant peu d'espace sur la rue, en se gardant en meilleure forme physique, en minimisant les dangers pour autrui en cas de collision, en réduisant le stress sonore, en permettant des économies substantielles d'argent et à l'usager et à la société. Ou'on cesse de les harceler sans justification et qu'on s'attaque enfin aux vraies causes du manque actuel de sécurité sur nos routes et nos rues.

(1) Selon les dernières statistiques, les accidents de la route ont été la cause de 614 décès en 1982 en Suède. Si le code de la route québécois et son application étaient aussi efficace que le code suédois, on devrait s'attendre, à 453 mortalités routières en 1982 au Québec ■

(La Presse) LE PERE DU DERAILLEUR EST MORT

Tullio Campagnolo, le célèbre fabricant de dérailleurs et de composants mécaniques pour vélos de course, est mort à Vicenza, en Italie, à l'âge de 82 ans. Tullio Campagnolo était né le 26 août 1901 à Vicenza, où il inventa le changement de vitesses et créa sa première usine en 1933.

Le futon est un matelas issu de la tradition japonaise. Pour un prix abordable, ce matelas fait à la main et de coton à 100 %, permet un support très confortable pour le dos. Le futon est disponible dans les formats suivants :

Simple : 119\$
Double : 139\$
Queen : 159\$
King : 209\$



FUTONIA

370 A, rue Duluth, Montréal,
(514) 843-4739
307 Bord du Lac, Pointe-Claire
(514) 694-8786

CARTE
FIFTYS
7AM-5AM

4319
ST-DENIS

844-4387
Vers une Ville Nouvelle 23

3383



S.O.S.! - Avons besoin urgent photos - stop - et dessins - stop.

le monde à bicyclette



GRATUIT VOL.8 NO.1 JOURNAL VERS UNE VILLE NOUVELLE PRINTEMPS 1983



CENTERFOLD
CARTE DES VOIES CYCLABLES

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

LE MONDE A BICYCLETTE
4224, Clark,
Montréal, Qué., H2W 1X3



*Si j'ai en sous
niveau, je promets
de devenir membre
du Monde à
Bicyclette!*



NOM _____

ADRESSE _____

code postal

TELEPHONE _____

MARQUE DE VELO _____

NUMERO DE SERIE _____

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

EXPIRATION _____