

Le vélo sur papier

À l'automne 1988, la Ville de Montréal dévoilait sa "politique vélo". Un projet de belle envergure, mais dont certains aspects exigent des cyclistes une souplesse d'élastique...

par Claire Morissette

En octobre dernier, lors de l'allocution annonçant les grandes lignes de la "politique vélo", Mme Léa Cousineau, membre du Comité exécutif en charge des Loisirs et du Développement communautaire de la Ville de Montréal, témoignait de la fébrilité avec laquelle cette politique était attendue. À vrai dire, vingt-trois mois après l'accession du RCM au pouvoir, la patience des cyclistes était étirée comme un élastique qui blanchit, prêt à claquer.

C'est la prise en charge du pouvoir, puis la réforme administrative, puis la lourdeur technocratique qui sont responsables des lenteurs, nous dit-on. Le rendez-vous de concertation qu'on attendait

en 1987 avait lieu avec un an de retard, et le 2 octobre, on avait enfin quelque chose à se mettre "sous la roue". Une authentique création en matière de vélo voyait le jour.

Un énoncé de bon ton

L'énoncé de base campe la question cycliste sur fond écologique. "L'usage de la bicyclette, entre autres, peut concourir à atteindre des objectifs relatifs à la santé publique et à la qualité de l'environnement". Ses principes sont larges: "le cycliste devient usager à part entière des voies publiques; on encouragera l'usage du vélo à des fins utilitaires et récréatives". Cet énoncé, même s'il peut sembler tout

théorique, devient un levier porteur de répercussions de toutes sortes, tant pour les cyclistes que pour leurs contacts à l'intérieur de l'appareil municipal. Ce principe établi et adopté, tous les services municipaux doivent en principe emboîter le pas.

L'envergure nécessaire

La nouvelle "politique vélo" a l'envergure nécessaire pour assurer la cohérence de l'ensemble, et touche de multiples aspects, tous importants: éducation, promotion, aménagements, participation.

Citons en exemple la réglementation envisagée sur le stationnement cycliste



John Knowles

public ou privé, l'intermodalité recherchée avec le transport collectif, l'incitation auprès de la population de se rendre à vélo aux grands événements, la définition d'une saison cycliste de 8 à 10 mois, la campagne

de conduite sécuritaire basée sur la légitimité du vélo dans la rue plutôt que sur une attitude défensive, la création d'un groupe de travail incluant des cyclistes: autant de mesures dynamiques et

(suite en page 4)

Yves Huneault



par Yvon Dinel

L'été dernier, les cyclistes ont passé à un cheveu de perdre un accès majeur à la Rive-Sud: le pont Jacques-Cartier. Le Monde à Bicyclette a montré les dents, l'opinion publique a rugi, les autorités ont changé d'idée, les cyclistes l'ont échappé belle.

Un nouveau chapitre s'ajoute cette année à la constante problématique de l'accès à la Rive-Sud. Au mois de mars dernier, le conseil d'administration de la Société de transport de la

Rive-Sud de Montréal (STRSM) décidait d'abolir son service vélobus pour l'année 1989. Cette décision s'inscrit dans le cadre d'un plan de contingence qui consiste à rationner les déplacements d'une flotte d'autobus en manque de véhicules.

Selon M. Stéphane Venne, vice-président à la commercialisation à la STRSM, le retrait des sup-

ports pour bicyclettes s'explique de la façon suivante. Les 20 autobus munis de supports à bicyclettes habituellement utilisés sur les circuits Ile de Boucherville et Pont Jacques-Cartier devront maintenant montrer plus de flexibilité et circuler aussi sur des circuits autres que ceux auxquels ils étaient assignés. La désignation des circuits pour chaque autobus se faisant à la dernière

minute (tôt le matin, par exemple), la pose des supports à vélos devient difficile car elle nécessite deux heures de travail. Même si, pour faire face à la demande, la STRSM prévoit louer une trentaine d'autobus cette année, il est impossible, selon M. Venne, de poser des supports à vélos sur des véhicules loués.

C'est au printemps 1984 que fut inaugurée l'expé-

rience avant-gardiste des supports à vélos sur les autobus de la STRSM, grâce à l'expertise d'un ingénieur du Monde à Bicyclette et à une subvention de 10 000 \$ du ministère des Transports du Québec. À l'heure actuelle, il n'existe aucune étude sur la fréquence d'utilisation des vélobus, mais ce système semble jouir d'une certaine popularité puisque la STRSM a fait appel au Monde à Bicyclette l'an dernier afin d'étudier un projet de remorque pour bicyclettes offrant une plus grande capacité sur le circuit Ile de Boucherville. Le retrait du vélobus, même pour une année, constitue une embûche de taille pour les gens qui se prévalent de ce service. Ces derniers auraient intérêt à écrire ou téléphoner à la STRSM et à nous faire part de leur démarche, afin que la situation revienne à la normale. •

Voici
un mordu
du vélo...



comme
on les aime.

L'Équipe de La Cordée
est composée
de véritables mordus
du vélo.

Venez rencontrer
un mordu
qui tout comme vous,
en mange...

1^{er} spécialiste du Plein-Air
2159 est, rue Ste-Catherine
Montréal, Québec
Plein-Air: 524-1106
Vélo: 524-1515



Les kiosques du
Monde à Bicyclette

Nos kiosques sont infor-
matifs, divertissants, voire
renversants. Invitez-nous
sur votre campus, à votre
travail, votre groupe, etc.

**VELO D'
OCCASION**
REPARATION-PIECES
-ACCESSOIRES-

J.R. Bicycletterie
Cyclery

72 RACHEL.E
843-6989

LE VELOCISTE

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)



• LEADER
• MERAL
• PEUGEOT
• RALEIGH
• VELO SPORT

EQUIPEMENT DE
CYCLOTOURISME
RÉPARATIONS
DE TOUTES
MARQUES...

VASTE CHOIX DE
TOUT-TERRAINS

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

La tête de Gaïa mise à prix

Ce n'est pas avec
de retentissants
"bye bye", des
embrassades
interminables et
un mouchoir à
la main que
nous avons sa-

lué le départ de l'hiver mais
avec un sourire dans les
yeux. Enfin le printemps!

Avez-vous remarqué que
notre hiver chéri est plein
de bontés pour les cyclistes
maintenant? À Montréal,
les bancs de neige n'ont
plus la musculature d'antan
et l'asphalte se fait doré au
soleil plus longtemps.
L'hiver montréalais avait
habitué la population à
vivre avec quelques bonnes
giffes de poudrière; au-
jourd'hui, ça lui prend tout
son petit change pour main-
tenir le sol recouvert d'une
bonne couche de neige.
Sera-t-il tenté, lui aussi, par
les stéroïdes anabolisants?
Assisterons-nous à un

Le Monde à Bicyclette

tirage: 18 000 exemplaires

Le journal *Le Monde à Bicyclette* se veut
un espace pour l'expression d'information et
d'idées alternatives dans tous les domaines,
avec une constante dans les questions
de transport écologique en milieu urbain,
qu'il soit cycliste, piétonnier ou collectif.

Nous vous invitons à nous présenter vos idées
d'articles, de photos, de dessins, etc.
Les contributions au financement,
à l'édition, la mise en page et à la distribution
sont également bienvenues.
Écrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous!

REDACTION

coordination

Sébastien Bouchard
Yvon Dinel
Susan Gray
correction
André Quesnel
Susan Gray

textes

Sébastien Bouchard
Yvon Dinel
Stephen Geisler
Diane Goulet
Claire Morissette
Robert Silverman

photos et illustrations

Sébastien Bouchard
Yves Huneault
Eric Ilhareguy
John Knowles
Charles Montpetit
Norman Nawrocki

photographie de couverture

Marthe Fallu
graphisme
Charles Montpetit

publicité

Patrick Martinet
(514) 844-2713

Les auteurs portent la responsabilité de leurs
écrits et de leurs déclarations.
Toute reproduction en tout ou en partie est
interdite sans autorisation écrite.
Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Canada
ISSN: 0823-5570
Courrier de 2^e classe (autorisation en cours)
Le journal *Le Monde à Bicyclette* est produit
par les Éditions *Le Monde à Bicyclette*

Le Monde à Bicyclette
20, rue Guilbault est
C.P. 1242, succ. La Cité
Montréal (Québec)
H2W 2R3

(514) 844-2713

complot où notre hiver se
fera droguer à son insu?

Pour battre des records
nous n'avons pas besoin
d'aller loin. La fièvre de
Dame Nature nous méritera
bientôt de bien tristes
médailles. Cinq sur six des
moyennes annuelles de
température les plus élevées
depuis le début du siècle ont
été enregistrées dans les
années '80. De beaux étés
en perspective, direz-vous?
Sauf que de nos jours, un
bel été où la sueur nous
poursuit dans tous les
recoins de la maison et un
beau lac limpide où le ver
de terre s'endort d'ennui au
bout de l'hameçon ne sont
pas synonymes de santé
pour notre planète.

De plus en plus, on
évoque des signes d'alerte
qui prennent racine un peu
partout. Réchauffement de
la planète, augmentation
sensible du niveau des
mers, BPC dans nos tissus
adipeux, forêts dégemées,
sols devenus infertiles et la
liste se poursuit. Le pouls
de Gaïa augmente.

Bien sûr, il y a des
alarmistes partout. Mais il
faut bien comprendre que
pour renverser la vapeur
d'un geste énergique, il
faudra beaucoup plus
qu'une simple rétrograda-
tion des vitesses de sa
BMW. Les malaises qui
affligent le corps de notre
planète ne sont pas le fruit
d'un hasard ou d'une
inévitabilité fatale. Ils ont
comme noms effet de serre,
pluies acides, amincisse-
ment de la couche d'ozone,
dégradation des sols, et
nombre de spécialistes
calculent minutieusement
l'évolution des symptômes.
Ce serait se mettre la tête
dans le sable si notre regard
demeurait furtif devant plus
d'un siècle d'industrialisa-
tion à outrance et de pro-
ductivisme à éreinter la vie
de millions d'êtres humains.

Le développement in-
dustriel effréné a permis à
certaines personnes de
s'enrichir de pouvoir et
d'artifices, et à d'autres de
mener une existence altérée
par l'unique désir de con-
sommer, objectif d'une vie
qui se perd à la gagner. La
liberté factice des uns a été
conquise grâce à l'esclava-
gisme des autres. Le

saccage des pays du tiers-
monde a permis d'édifier le
mythe de la prospérité chez
les pays dits développés. Si
nous ne prenons garde, nous
serons bientôt les otages de
ce mythe - avec comme
aboutissement d'ici un
siècle une planète sous la
tente à oxygène et un som-
bre héritage pour les futures
générations. Et ne comptons
surtout pas sur l'agence
spatiale pour nous enfuir...

Compter sur l'initiative
des personnalités politiques
devenues tout à coup oreille



Sébastien Bouchard

grande ouverte aux préoc-
cupations environnemen-
tales ne peut être un gage
d'assurance pour l'avenir.
À preuve, ces spectacles
mondains où on les voit se
porter à la défense de l'en-
vironnement en soutirant au
compte-gouttes quelques
concessions des grandes
industries. Oui à l'environ-
nement, on veut bien en
parler, disent les multimil-
lionnaires des multination-
ales, mais à condition que
la courbe ascendante de nos
profits ne fléchisse pas le
moins du monde. On est
pour la protection de
l'environnement, à condi-
tion que ça soit rentable.
Laissez-nous le temps de
trouver des produits et des
techniques de substitution,
nous dit-on. Ce seront de
bien tristes souvenirs
lorsque nous aurons à payer
cher pour notre survie.

L'obsession du produc-
tivismisme sainte-nitouche
retarde les échéanciers de
dépollution et comparti-
mentent les actions. Des
groupes environnementaux
s'institutionnalisent. Ils
réclament des réductions du
taux de pollution comme les

syndicats négocient des
augmentations salariales, en
oubliant de s'interroger sur
la notion actuelle de déve-
loppement économique.

Dans un contexte où l'éco-
nomisme à tout rompre
s'impose comme vision du
monde, les environnemen-
talistes adoptent parfois,
peut-être sans le vouloir,
des attitudes de techno-
crates. On obtient de bons
points auprès des gouverne-
ments et entreprises qui
subventionnent, on déve-
loppe de multiples interven-
tions face à de multiples
symptômes, mais sans
s'interroger sur les causes
profondes du dépérissement
de la biosphère. On aura
beau avoir de belles plaques
d'immatriculation toutes
vertes d'intention sur les
automobiles, on n'arrivera
pas ainsi à maquiller les

vrais problèmes.

Offrir le choix entre
l'essence sans plomb et un
transport en commun de
plus en plus défaillant dé-
montre bien que les enjeux
politiques sont évités. La
lenteur d'agir des gouverne-
ments ne doit pas tenir la
population dans un immo-
bilisme bien pensant. Dans
notre quotidien, nous avons
intérêt à développer une
façon de vivre qui soit
respectueuse de l'environ-
nement. Mais ces choix
individuels doivent s'har-
moniser avec un choix de
société. L'utilisation de la
bicyclette comme moyen de
transport doit aller de pair
avec des gestes politiques
qui en favoriseront l'éman-
cipation, en ayant pour
objet de transformer les
quartiers de la ville en un
réel espace de vie. Mais là
où le pouvoir d'argent trace
son chemin, les avenues
sont bien étroites pour les
alternatives écologiques.

De pelles et de pioches,
le Monde à Bicyclette s'en-
têtera encore à croire qu'il y
a moyen de changer tout ça,
en agissant localement et en
pensant globalement. •

Démocraties à petite échelle

Une fois par mois, neuf comités-conseils d'arrondissement (CCA) réunissent les gens de différents quartiers et leurs conseillers-ères de district.

On peut intervenir de deux façons: par question ou par requête. Les questions sont fort limitées; on ne peut demander qu'une chose, les réponses sont longues et souvent saupoudrées de détours indirects, et on ne peut débattre ces réponses. Cela permet tout de même d'obtenir des engagements verbaux, des éclaircissements; ça peut valoir le coup.

Les requêtes, elles, arrivent vers 21h et permettent un débat plus approfondi, mais elles doivent avoir été adressées d'avance à un bureau d'Accès-Montréal — par téléphone, par écrit ou en personne, au plus tard le vendredi précédant la réunion. Il faut énoncer un projet clair et précis: une piste sur telle rue, du stationnement sur tel coin, un feu de circulation à telle intersection, un viaduc sous tel obstacle, etc.

Si la requête n'a pas une envergure collective, il arrive qu'Accès-Montréal y donne suite sans passer par le CCA, mais on peut insister pour que le sujet soit quand même inscrit à l'ordre du jour. Les élus du CCA peuvent recom-

mander au Comité exécutif qu'une requête soit satisfaite sans délai, ou confiée pour étude aux services concernés, ou rejetée si elle est nuisible, consacre des intérêts privés ou crée un précédent indésirable. Le procès-verbal de la rencontre est disponible pour consultation au bureau Accès-Montréal local dans les dix jours qui suivent la réunion.

Depuis le 20 mars, la Ville de Montréal vous offre de participer à la démocratie municipale... et de présenter des projets cyclables près de chez vous.

par Claire Morissette

Les CCA, c'est l'exercice du pouvoir devant le public, mais ce n'est pas le pouvoir des contribuables. Il faut espérer qu'avec le temps, la dynamique se créera pour une répartition un peu moins verticale du processus.

Téléphonez à votre bureau Accès-Montréal (voir *Cyclo-Ressources*) pour connaître le lieu de rencontre de votre CCA. Les réunions ont lieu à 19h selon le calendrier suivant:

- Plateau-Mont-Royal et Centre-Sud, Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce, Rosemont et Petite-Patrie, Ahuntsic et Cartier-ville: les lundis 24 avril, 29 mai, 28 août, 2 octobre et 6 novembre;

- Mercier et Hochelaga-Maisonneuve, St-Michel et Villeray, Sud-Ouest, Bout-de-l'Île: les mardis 25 avril, 30 mai, 29 août, 3 octobre et 7 novembre;

- Arrondissement Centre: les mercredis 26 avril, 31 mai, 30 août, 4 octobre et 8 novembre.

Les réunions du Conseil de Ville, où une période de questions est également ouverte, ont lieu à 19h (arrivez avant 18h pour vous inscrire), les lundis 10 avril, 15 mai, 19 juin, 14 août, 18 septembre, 23 octobre, 27 novembre et 6 décembre.

Le Monde à Bicyclette vous invite à présenter de nombreuses requêtes dans votre quartier de résidence, de travail ou de loisirs. Tenez-vous au courant de vos actions: depuis qu'on rêve d'une ville cyclabilisée, le temps est venu de traduire ce rêve en réalité concrète. Plus il y aura de requêtes, plus les besoins seront reconnus et plus les budgets seront débloqués.

Personne, pas même le Monde à Bicyclette ne peut le faire à votre place. •

C • O • U • R • R • I • E • R



Des nouvelles de Guinée

Loin de Montréal, de sa pollution et de nos vélos, nous continuons à lire *le Monde à Bicyclette*.

En Guinée-Bissau, un des pays les moins développés de la planète, il y a peu de voitures particulières. La police municipale de Monsoa, cinquième plus grande ville du pays, où nous habitons, n'a même pas de véhicule. Ici, les bicyclettes ne sont pas nombreuses comme dans certaines grandes villes asiatiques. Tout moyen de transport représente une telle richesse.

Une grande part du commerce international (i.e. avec les pays voisins) se fait à bicyclette. Les marchands utilisent des pistes inaccessibles aux véhicules à quatre roues pour amener des marchandises dans les villages les plus éloignés.

Travaillant pour créer des parcs nationaux dans ce petit pays, nous allons fournir aux gardes-chasse des bicyclettes pour patrouiller les territoires. Ils sont ainsi adaptés aux conditions locales et aux branciers qui viennent de

Guinée-Conakry et forment de véritables caravanes de vélos. Des motocyclettes ou tout autre véhicule à moteur seraient vite inutilisables par manque de combustible ou de pièces de rechange. La bicyclette est ainsi une "technologie appropriée".

Marie-Josée Robillard
Benoît Limoges
coopérants volontaires

...Et de Hollande!

J'appuie le projet "réseau-nable" pour maintes raisons. J'ai fait un voyage à vélo cet été dans plusieurs pays d'Europe dont la Hollande. La comparaison de leur réseau cyclable avec le nôtre m'a choqué: nous avons un retard considérable! Même sans cette comparaison les avantages pour la qualité de vie qu'apporterait un bon réseau cyclable sont plus qu'évidents; pas besoin d'un dictionnaire pour comprendre ça... (!).

Louis-Eric Trudeau •

COURS DE MÉCANIQUE VÉLO

avec le Centre d'activités physiques du Collège Marie-Victorin

- De mars à octobre 1989
- Cliniques majeures (2 jours)
- Cliniques mineures (2 soirs)

INFORMATIONS ET INSCRIPTIONS

328-3828



SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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

LE PLUS GRAND AU QUÉBEC



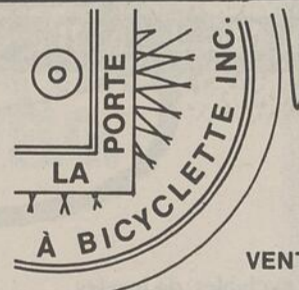
6665, rue St-Jacques
(à l'ouest de Cavendish)
Montréal H4B 1V3

(514) 486-1148



DÉLOS
neufs et
d'occasion

2001, av. Laurier Est, Montréal **523-6480**



VENTE & SERVICE

Simon Roy, prop. 4308, HÔTEL DE VILLE, MTL, H2W 2H4
Jean-Pierre **Tél.: 849-7954**

À vélo dans le centre-ville?

Pour en savoir plus sur l'accessibilité à l'arrondissement Centre à bicyclette, consultez le mémoire du MAB.

Un document de référence indispensable, en français. Soixante pages reliées avec des illustrations, diagrammes et une carte.

Prix: 6\$ — Info: 844-2713

Plus qu'un sport; un transport!

Les Velos

CITE CYCLE

Course - Cyclotourisme - Montagne - Ville

Réparations et conseils professionnels

Échange Service hors pair

Escompte pour membres du

Monde à Bicyclette

6714, av. Fielding (N.D.G.) 484-BIKE
(2453)

Vélo sur papier

(suite de la page 1)

novatrices qui font la qualité de la "politique vélo".

Une vision "réseau" et "utilitaire"

Au chapitre de l'aménagement des pistes en particulier, les vertus de la "politique vélo" tiennent sans contredit à l'emplacement pressenti du tracé cyclable: il formera un quadrillé dont les axes seront espacés d'une distance n'excédant jamais 2 km. Les cyclistes n'auront donc jamais plus d'un kilomètre — cinq minutes — à parcourir avant de se retrouver en sécurité sur le réseau. On parle bel et bien d'un "réseau" cyclable cohérent et non plus d'un axe par-ci par-là. Enfin!

Les pistes cyclables seront ainsi près des gens et de leurs destinations quotidiennes: la fonction "utilitaire" sera donc bien servie. Pour le Monde à Bicyclette, c'est la fonction utilitaire du réseau cyclable qui doit primer, parce que le cyclisme utilitaire offre une solution de remplacement à la présence automobile en ville, parce que le cyclisme récréatif est déjà relativement bien servi à Montréal depuis dix ans, parce que les pistes sur rues font cruellement défaut et parce qu'on y frôle le danger de manière inacceptable.

La norme "2 km"

Pour la Ville, nous dit-on, la norme "2 km" indique un ordre de grandeur, une vision générale; certains sites appelleront une exception. En fait, lors d'une consultation tenue par le Monde à Bicyclette en mai '87, les cyclistes avaient indiqué que les axes devraient être à une distance de 0,5 à 1 km les uns des autres — deux fois plus serré, quoi. On se demande jusqu'où doit aller un élastique...

La norme du 2 km pourra peut-être suffire dans les zones moins denses, moins automobilisées, où pédaler hors-réseau n'est pas un cauchemar; on verra l'opinion des résidents lors des consultations d'arrondissements [voir article en p.3]. Mais il y a vers le centre-ville une convergence énorme, et une grande densité de services; les rues y sont plus étroites, et les automobiles omniprésentes: on ne peut analyser cet arrondissement avec les mêmes critères que les autres quartiers. Le "dernier kilomètre" à parcourir hors-réseau pourrait s'y avérer si infernal qu'il découragerait toujours l'usage du vélo pour le trajet maison-travail. Un quadrillé plus serré dans les zones plus denses serait beaucoup plus logique.

Au centre-ville, le Monde à Bicyclette affirme qu'il faut ajouter à la piste actuelle (de la Commune), un ou deux axes est-ouest (de Maisonneuve et Notre-Dame); ces axes seraient donc distants entre eux de moins de 2 km. Les axes nord-sud que nous

réclamons au centre-ville, aux environs des rues Atwater, Guy, Bleury et Berri, seraient à environ 1 km les uns des autres. Un axe sur l'avenue du Parc, pour contourner la montagne par l'est, se situerait lui aussi à une distance de 1 à 1,5 km de l'actuel axe Christophe-Colomb/Berri.

En Commission sur la "politique vélo" le 2 novembre 1988, Mme Cousineau nous assurait verbalement que cette norme serait bonifiée au besoin, mais le Monde à Bicyclette préférerait que ce principe soit énoncé en toutes lettres dans le texte, comme on a pris la peine de le faire pour la question du stationnement.

Par ailleurs, des questions demeurent sur la qualité des pistes envisagées. On parle de pistes exclusives, mais aussi de

aménagement d'un réseau de 140 km de pistes cyclables, selon que la piste est simple ou sophistiquée. C'est relativement peu pour un équipement permanent, dont le potentiel d'utilisation rejoint 50% de la population.

La Ville a le mérite d'avoir esquissé un projet dont elle assume entièrement la responsabilité budgétaire; elle ira de l'avant, avec ou sans l'aide d'autres instances politiques. Cependant, le Monde à Bicyclette persiste à dire que dix ans pour achever un réseau cyclable qui incite la population citadine à l'usage du vélo, c'est long. C'est trop long. On a beau être un élastique...

Au rythme actuel, en dix ans, sur l'île de Montréal, l'auto aura causé plus de 14 000 blessures graves ou mortelles. Si l'automobilisation croissante se main-

réseau cyclable. Le Monde à Bicyclette a donc immédiatement contacté le ministre québécois des Transports, M. Marc-Yvan Côté, pour qu'il emboîte le pas à la Ville. On sait que le ministre jongle avec un "plan" de quelque 1,5 milliard de dollars répartis sur dix ans pour la région de Montréal, et est aux prises avec des problèmes de congestion croissants, chroniques et pratiquement insolubles, si on se limite aux approches centrées sur l'automobile. Les budgets nécessaires au projet cycliste représenteraient à peine 1 ou 2% de la masse budgétaire accordée aux transports.

En décembre, le ministre nous répondait, sans spécifier de montant, qu'il est disposé à épauler la Ville dans son projet cyclable. Nous avons aussitôt demandé à Mme Cousineau qu'elle se pré-

Voie maritime. Au centre-ville, un petit 25 000\$ (même pas un quart de km) pour réaliser d'éventuelles recommandations du comité consultatif sur l'Arrondissement Centre.

Au centre-ville, c'est 18 km de nouvelles pistes que le Monde à Bicyclette demande. Le comité consultatif affirmait d'ailleurs, à la fin novembre, que le boulevard de Maisonneuve a remporté les suffrages pour une piste cyclable dans les tendances exprimées en audiences publiques.

Sur Rachel, nous savons que des plans avaient déjà été ébauchés sous l'ère Drapeau; le "Réseau Vert" prévoyait cet axe jusqu'à Hogan, et la suite jusqu'à Pie IX est sans complication. Nous espérons sa réalisation rapide, de la montagne jusqu'au Jardin Botanique, compte tenu que le plus gros obstacle, le pont enjambant les voies ferrées près de la rue Hogan, sera achevé en 1989 selon le plan triennal d'immobilisations de la Ville.

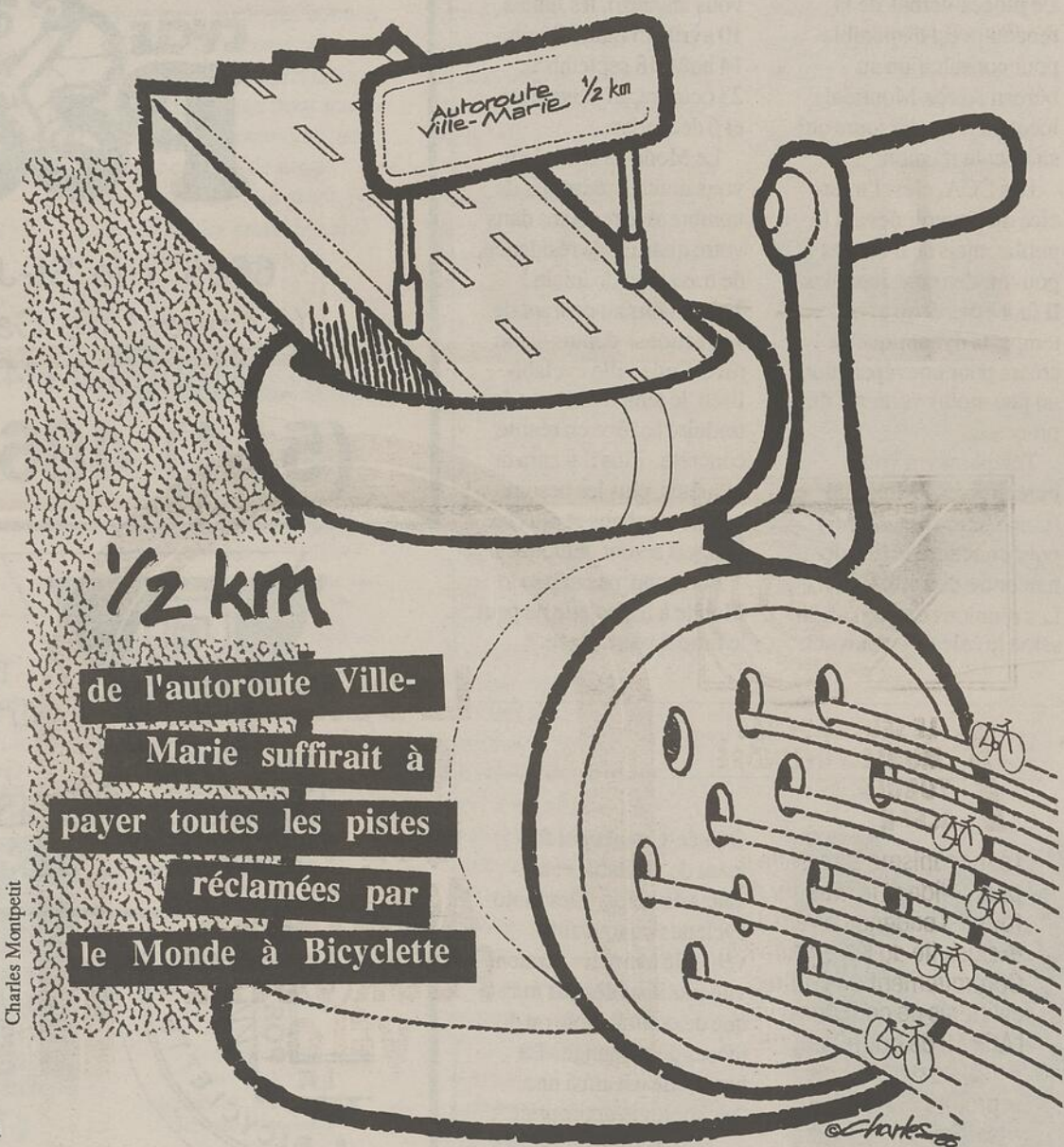
Ce fut donc pour nous une joie mitigée (avec un sourire étiré comme un élastique blanchi...) lorsque Mme Cousineau annonça la construction de l'axe cyclable Rachel sur 3 ans, en se limitant pour 1989 à la portion entre la montagne et le Parc Lafontaine, soit 1,6 km au lieu de 5,5. C'est peu en un an quand on songe qu'on a promis d'en faire 140 km d'ici 1999... Avec la réponse du ministre Côté, on voit mal comment on peut maintenant justifier un échecancier aussi étalé.

Les travaux sur Rachel seront les premiers kilomètres de pistes cyclables "neuves" à Montréal depuis 1985. C'est un départ, certes. Les axes cyclables additionnels viendront, eux, après un processus de planification en comité restreint (incluant les organisations vélo), puis de consultation par arrondissement — une autre lenteur, bien justifiée cette fois. Il serait opportun que les cyclistes présentent de nombreux projets cyclables dans chaque arrondissement: ces projets seront vraisemblablement confiés pour étude au comité de planification, et des demandes nombreuses aideront l'allocation de budgets substantiels pour l'étude et la réalisation des travaux.

Pédaler au Travail

Lors d'une rencontre de concertation préparatoire, en septembre 1988, le Monde à Bicyclette, épaulé par Vélo-Québec, a fait valoir à la Ville la pertinence d'un programme "Pédaler au Travail" auprès des 12 000 membres de son personnel.

Un programme "Pédaler au Travail" prévoit l'équipement nécessaire — stationnement et douches — et des mesures pour inciter personnellement chaque employé-e à se déplacer à vélo, matin et soir: horaires flexibles, bicyclettes disponibles sur les lieux de travail, remboursement



Charles Montpetit

bandes cyclables, de bandes partagées et de chaussées désignées. Ces dernières n'ont pour tout aménagement cyclable que des panneaux indiquant la présence de bicyclettes; pas de lignes de démarcation, pas de séparateurs, ça vaut pas cher. Le Monde à Bicyclette veut que l'ensemble du réseau soit constitué de vraies pistes, comme celles des rues Cherrier et Berri: des pistes permanentes et non saisonnières, car on craint un désaccord sur la durée de la saison cycliste.

Un échancier de dix ans

"On n'a pas une capacité illimitée de dépenser": voilà ce que Mme Cousineau a répondu aux questions concernant l'échancier de la "politique vélo". Or, on peut estimer qu'il faut de 10 à 40 millions de dollars pour

tient, la traversée des ponts aux heures de pointe sera devenue impossible. Et dans dix ans, les pluies acides auront décimé 20 millions d'arbres; l'automobile étant responsable d'au moins 20% du phénomène, elle en aura donc tué 4 millions.

Le problème, avec les accidents de la route, c'est qu'ils laissent froids la plupart des gens, y compris ceux et celles qui nous administrent: mourir sur la route, c'est "normal" en Amérique. En environnement, les catastrophes arrivent toujours au ralenti: c'est sur le tard, souvent trop tard, qu'on écoute enfin les écologistes et qu'on ressent l'urgence d'agir.

Quoi qu'il en soit, Mme Cousineau a confirmé que des budgets supplémentaires auraient pour effet, entre autres, d'accélérer l'implantation du

vale de ces sommes pour faire compléter en 1989 l'axe cyclable du boulevard de Maisonneuve (entre Berri et Atwater), de même que celui de la rue Rachel (entre Pie IX et l'avenue du Parc). En mars 1989, Mme Cousineau nous répondait que la Ville en est toujours à faire les calculs préliminaires à une demande de financement.

Les travaux à court terme

Il faut dire que, dans cette affaire, les travaux annoncés par la Ville pour 1989 nous laissent sur notre faim: 1,6 km de piste sur Rachel, 2 km sur Lionel-Groulx, des correctifs à la piste Notre-Dame, à la piste Gouin, à certaines intersections de l'axe Christophe-Colomb/Berri, et des fonds pour 10% du "chaînon manquant" vers la piste de la

pour le kilométrage parcouru, etc.

Selon plusieurs études, les personnes physiquement actives — dans ce cas-ci les cyclistes — offrent une meilleure performance au travail; un tel programme relève donc d'une saine gestion des fonds publics. Qui plus est, ces mesures permettraient à la Ville de développer une expertise qu'elle pourrait ensuite mettre en valeur auprès des entreprises métropolitaines.

Pour des raisons que l'on ignore, nos représentations n'ont d'abord pas été retenues; Mme Cousineau répondait que "la Ville n'est pas prête à assumer ce rôle" dans sa politique vélo. Mais alors, est-elle sincère quand elle déclare qu'un maximum de ses fonctionnaires, dans tous les services, devrait "penser vélo"? La façon la plus sûre pour que ses gens "pensent vélo", c'est que ses gens *soient* vélo. Une personne qui utilise régulièrement le réseau cyclable, surtout à l'heure de pointe, ça a une vision très précise des besoins des cyclistes, de même que la volonté de les concrétiser. C'est le genre de fonctionnaire dont on a besoin.

Quoi qu'il en soit, c'est en Commission sur la "politique vélo" de novembre qu'un revirement s'est produit. Les conseillers Daigle et Biello, siégeant sur cette Commission, se sont montrés soucieux de voir la responsabilité de la Ville reconnue dans les énoncés généraux sur le plan cycliste. Incidemment, l'édifice de l'hôtel-de-ville doit être remodelé et ces conseillers tenaient à ce que des douches soient prévues, un exemple pour tout Montréal. Après quelques résistances, enfin, on adoptait un amendement visant une promotion du cyclisme auprès du personnel de la Ville. Incidemment, les fonctionnaires désirant déjà accomplir leurs fonctions à vélo n'ont qu'à produire une réquisition, nous assure-t-on.

En élargissant la vision

Lorsqu'on traite de la question du transport des personnes à Montréal, on devrait inévitablement constater l'omniprésence de l'automobile et s'attaquer aux problèmes qu'elle pose aux piétons et aux cyclistes.

Selon un sondage Le Devoir-Créatec+, 42 % de la population montréalaise souhaite que le centre-ville soit interdit à l'automobile! Avec une campagne éducative sur ce thème, visant particulièrement les personnes qui conduisent seules, on pourrait faire grimper ce pourcentage. On pourrait interdire certains secteurs à l'auto, imposer des péages dans d'autres et mettre un terme à l'abus. D'ailleurs récemment, sur leur lancée environnementaliste, plusieurs médias s'intéressent un peu plus au phénomène automobile et à son immense gâchis, une des catastrophes de l'Occident.

Dans la "politique vélo", alors

qu'on parle tout naturellement de la connexion vélo-transport en commun, on ne parle pas du tout de mesures visant plus particulièrement les automobilistes, pour diminuer l'affrontement et les dangers encourus par les cyclistes.

Ce n'est pas la juridiction de la "politique vélo", soit. Mais il serait conséquent que les tenants de cette politique envisagent tout de même des représentations à faire auprès des responsables de la circulation et de l'aménagement urbain quant aux stress subis par la clientèle cycliste à cause de la trop grande place donnée à l'automobile. Une bonne "politique vélo", c'est merveilleux. Une vision vélo-transport qui s'ouvre les yeux sur toutes les dimensions du transport, ce serait mieux.

Dans son rapport final, le comité sur l'arrondissement Centre conclut: "Malgré les témoignages reçus et le contenu des

mémoires, le Comité en déduit que Montréal n'est pas actuellement confronté à une crise de circulation routière aiguë." Il rejette l'idée de mettre en place des mesures dissuasives contre l'usage massif de l'automobile privée. C'est la mentalité "pourvu que ça roule", bafouant les plaintes exprimées par la population tannée d'être envahie par les gens de la banlieue chaque jour, ignorant l'impact de l'auto sur la mortalité dans nos rues, négligeant l'empoisonnement de notre air, le bruit auquel on ne peut échapper nulle part à Montréal, le gaspillage, la lenteur, etc.

Dire que M. Doré se demande pourquoi ses contribuables décident d'émigrer vers les banlieues! Une "politique vélo" avec une vision globale du transport aurait beaucoup à offrir pour stopper cette hémorragie et offrir à tout le monde une ville plus humaine. •



BELLE GUEULE

Lager
100% naturelle
5.2% alc./vol

LA PREMIÈRE
GRANDE BIÈRE
D'UNE TOUTE NOUVELLE
BRASSERIE MONTRÉLAISE

BIÈRE
PRESSION
DISPONIBLE DANS
LES MEILLEURS BARS

KRYPTONITE K-4



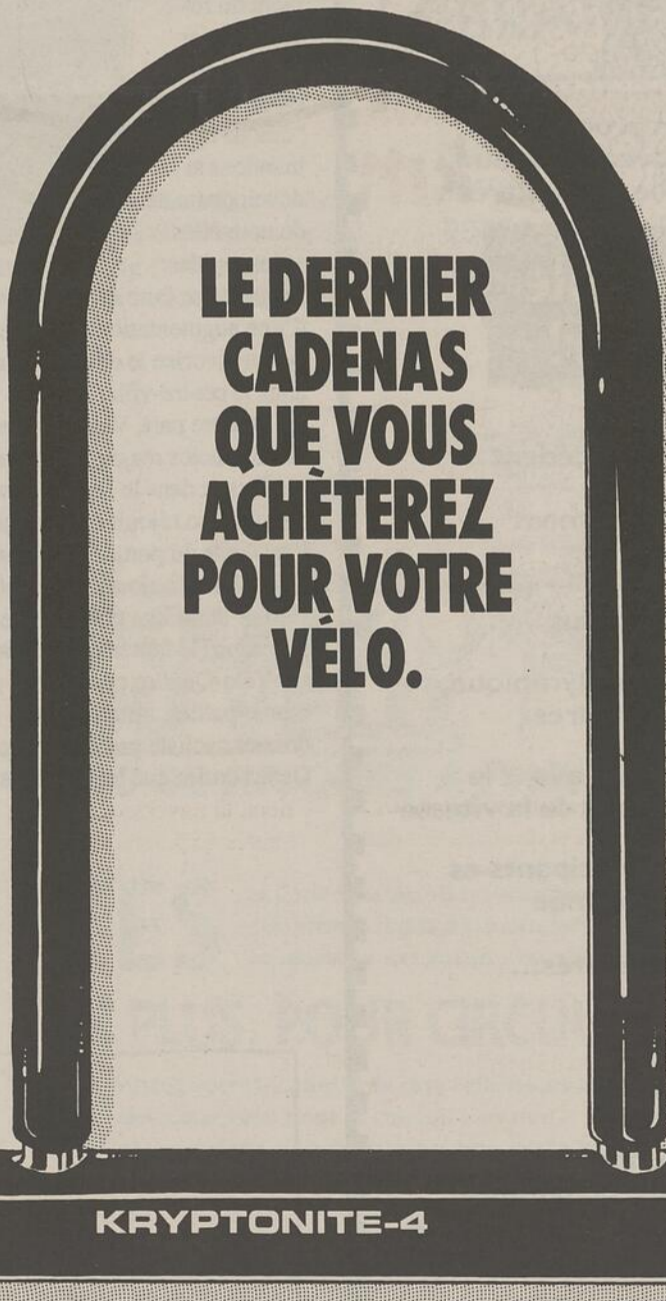
1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

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

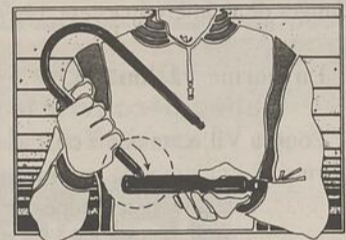
- résiste à une exposition prolongée à la pluie et à la saleté;
- est pratiquement incrochetable;
- se moque des perceuses et des scies sauteuses;
- ne peut pas coincer

2 LE SEUL CADENAS DOTÉ D'UNE GARANTIE AUSSI COMPLÈTE

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



KRYPTONITE-4



3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

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

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

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



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

Avis public

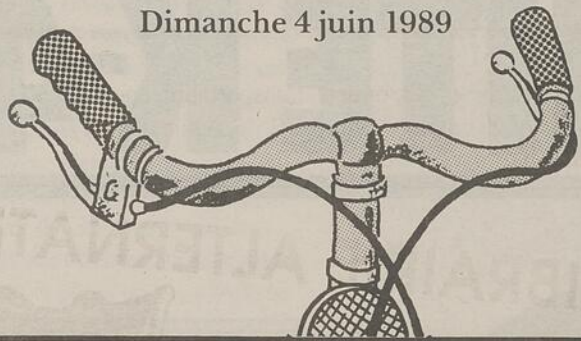
Avis public

Le Monde à Bicyclette tiendra son
assemblée générale
le 30 avril à 10h30 au 3700 rue St-Dominique
(près de St-Laurent et av. Des Pins).
La "Stratégie politique" est parmi les
préoccupations.

*Le réseau cycliste se ramifie,
la pensée écologiste aussi.*

Le Tour de l'Île
et vos poignées d'Amour!

Dimanche 4 juin 1989



Dimanche 4 juin prochain
venez découvrir le nouveau parcours
de 70 km du Tour de l'Île de Montréal.

**Le Tour de l'Île
est de retour!**

Une fête cycliste sans précédent

le plus grand rassemblement
cycliste au monde!

35 000 cyclistes attendus

un nouveau départ du Parc olympique,
échelonné sur deux heures

un départ express 20 minutes avant le
grand départ, pour 2000 mordus de la vitesse

un goûter sera offert aux participants-es
à leur retour de randonnée

et bien d'autres nouveautés...



Ne tardez pas à vous inscrire!
L'inscription à l'avance est obligatoire.
Procurez-vous, dès maintenant, un formulaire
d'inscription dans un supermarché STEINBERG

information: (514) 251-6955

La Presse CKAC 73 Radio-Canada
LA SUPER STATION DE MONTRÉAL Télévision

Les commanditaires officiels:

Fédération
des producteurs
de lait du Québec

STEINBERG
Réseau officiel d'inscription

Vélo-Québec et le plan de transport

Pensez vélo

Vélo-Québec considère que le plan de transport
du gouvernement du Québec pour la région de Montréal
est encore soumis à l'obsession du
transport individuel par automobile.

L'organisme propose des pas vers des concepts innovateurs.

par Yvon Diné

La bicyclette ne doit plus être perçue comme un joujou qu'on utilise deux mois par année. Sa popularité en fait un élément de poids, dont on ne peut plus ignorer l'existence quand vient le temps de discuter transports. Telle est l'idée de départ qui se dégage d'un mémoire que Vélo-Québec présentait en commission parlementaire au mois de janvier dernier. "Les déplacements à bicyclette dans la région de Montréal peuvent se faire pendant 7 à 8 mois, ce qui signifie que pendant ces mois la bicyclette doit être considérée comme une solution tout à fait moderne pour réduire la congestion urbaine et à la préservation de la qualité de vie", affirme le document.

Vélo-Québec met surtout l'accent sur le besoin de développer une complémentarité entre la bicyclette et le transport collectif. Pour concrétiser cet énoncé, l'organisme propose des terrains de stationnement adéquats à proximité des stations de métro, des terminus d'autobus et des gares qui desservent les trains de banlieue. Selon l'organisme, cette complémentarité permettrait aux personnes qui habitent en banlieue et qui ont à parcourir de longues distances d'éviter

le recours
à une deuxième automobile.

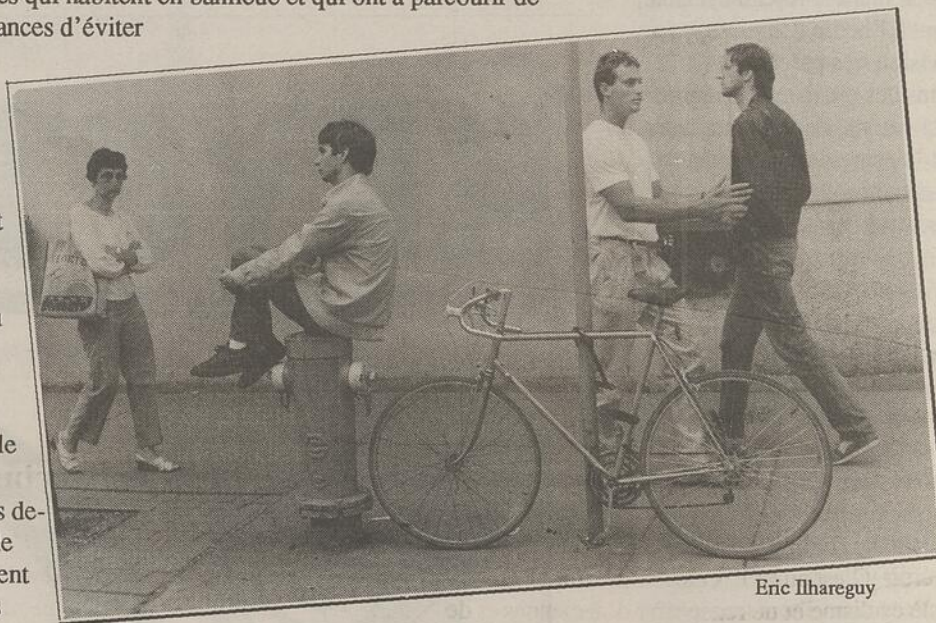
Le mémoire traduit une inquiétude toutefois quant au développement du réseau routier proposé par le plan Côté:

"...nous nous demandons si le développement de nouvelles voies rapides

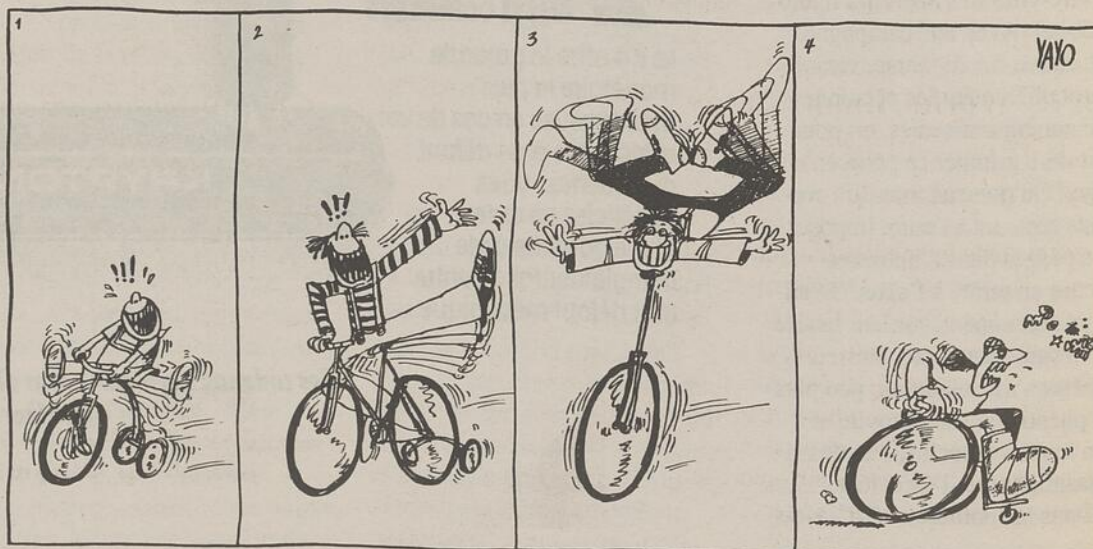
risque de se faire au détriment des efforts consentis au développement du transport collectif et au profit d'une augmentation de la circulation automobile au centre-ville de Montréal". Vélo-Québec propose qu'on favorise le développement du transport collectif de manière à limiter le nombre d'automobiles dans le centre-ville.

D'autre part, Vélo-Québec préconise des aménagements qui permettront aux cyclistes de faire face à des obstacles majeurs comme les autoroutes et le fleuve St-Laurent. Dans le premier cas on propose des viaducs et dans le second, une série de mesures permettant un accès facile à l'île de Montréal. Le mémoire se réjouit de l'intégration d'une piste cyclable à la future voie réservée pour autobus de l'estacade du pont Champlain, mais souhaiterait l'ajout d'une passerelle entre l'île des Soeurs et l'île de Montréal. Toujours sur le même sujet, l'organisme propose des accès sécuritaires au pont Jacques-Cartier et un lien entre le Vieux-Montréal et St-Lambert via l'île Notre-Dame et la jetée de la Voie maritime (le fameux "chaînon manquant").

Vélo-Québec compte sur un soutien financier du ministère des Transports du Québec auprès des municipalités, afin de rendre tangible la réalité vélo. En ce sens, une personne affectée à temps plein au dossier cycliste prendra place au sein du gouvernement du Québec, tel que le souhaitait Vélo-Québec. Osons croire que les résultats ne se feront pas attendre trop longtemps.



Eric Ilhareguy



New York: une piste de 40 km

Le 10 novembre 1988, un projet de piste cyclable était inauguré à New York. Le maire Ed Koch ainsi que d'autres personnalités étaient présentes. La piste est super longue: 40 kilomètres allant de la côte de Queens aux plages de Brook-lyn. Dix kilomètres ont déjà été construits.

(Le 2 octobre 1988, la ville de Montréal annonçait ses plans pour l'année 1989: un long tronçon de 2 km sera construit sur Lionel-Groulx et 1,6 km sur la rue Rachel... Il faut bien commencer en quelque part...)

France: morts pour la patrie

Le journal "Le Monde" nous informe que la mortalité par accidents routiers a augmenté de 7% en France. Le nombre est passé de 9 855 en 1987 à 10 548 en 1988. Si l'on jette un coup d'oeil sur le reste de l'Europe, les routes britanniques sont deux fois moins mortelles. La France et le Portugal sont lanterne rouge de la sécurité routière sur le continent.

Europe: rouler en Espéranto

Les adeptes de la langue Espéranto donnent leur appui à la Fédération des cyclistes européens. Fondée en septembre 1983, la F.C.E. se ramifie en 24 organisations dans 15 pays européens. L'objectif de base de la Fédération est de promouvoir et de protéger les intérêts des cyclistes à travers l'Europe.

La *Biciklista Esperanto-Movada Internacia* fait partie des organisations membres de cette fédération. La B.E.M.I. fut fondée en 1979 avec deux objectifs:

- 1) répandre l'usage de la bicyclette parmi les adeptes de cette langue;
- 2) répandre l'usage de l'Espéranto parmi les adeptes du cyclisme.

Tout comme le Monde à Bicyclette, la B.E.M.I. publie un journal. Dix numéros de ce *B.E.M.I.-Revuo* ont été publiés jusqu'à maintenant.

Lors de ses réunions (tenues deux fois l'an en conjonction avec la réunion "espérantiste" majeure), la B.E.M.I. organise des tours cyclistes traversant plusieurs frontières pour répandre l'usage de la bicyclette et le langage, concept écologique et humain auquel la B.E.M.I. croit. C'est aussi l'occasion de simplement pratiquer le cyclisme et de rencontrer d'anciennes et de nouvelles connaissances.

On retrouve des membres de la B.E.M.I. dans les pays suivants: Canada, Tchécoslovaquie, Danemark, France, Allemagne Fédérale, Hongrie, Royaume-Uni, Italie, Pays-Bas, Norvège, Espagne, Suède, Suisse, États-Unis et Yougoslavie.

Source: bulletin de la Fédération des cyclistes européens, 1988.

US: global pro-bike bill

A bill introduced in the U.S. House of Representatives in October could help developing countries embrace bicycles and other human-powered means of travel.

Introduced by Republican Claudine Schneider of Rhode Island and co-sponsored by 31 other members of congress, H.R. 5460 would require all U.S. foreign aid, Peace Corps projects and World Bank funding to emphasize non-motorized, energy-efficient transportation. The bill is the first attempt by Congress to combat the global atmospheric warming trend known as the greenhouse effect.

Source: New York City Cyclist, January/February, 1989.

Int'l: World Bank funds highways, ignores trains and bicycles

A recent study by the Washington-based Institute for Transportation Development Policy (ITDP), found that 57% or \$1.95 billion in World Bank funds for urban transport from 1972 to 1985 went to highway construction. Pedestrian facilities received less than 1%, while urban bus and rail received 19% and 11%, respectively.

Not only does the World Bank ignore ecological, energy efficient train and bicycle

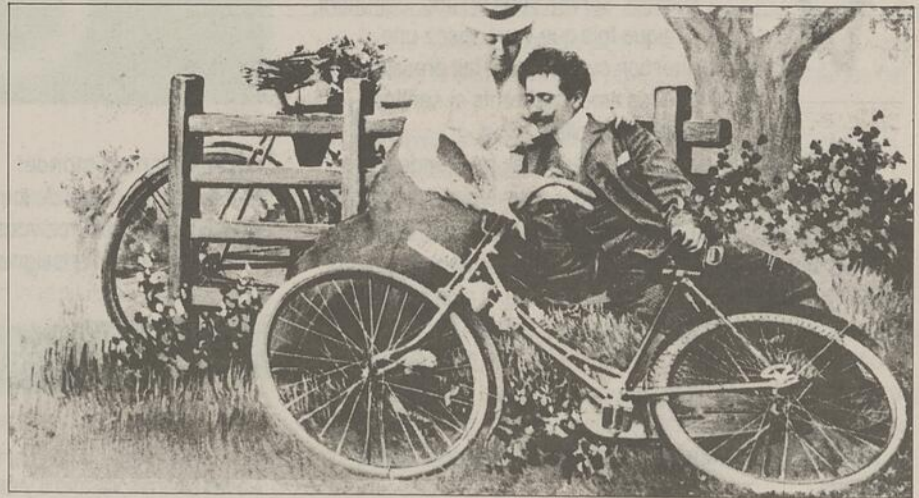
FROM OUR CYCLING PAST:

Bards on Bikes

During the 1890's, when the bicycling craze was at its peak, there were a great number of cycling publications. They provided information about new equipment, races, records, club meetings etc. But many also included short stories, songs and poetry about bicycling. There were also a few volumes published containing only cycle verse and poetry.

"The cycling poet told of love, romance and disaster. He brought humour. He brought needed warnings to the over ambitious cyclist and the amateur repairman, and to those who might underestimate the strength and skill of the fair sex wheelwoman. in poetry and song. He sold the bicycle to the young through verse about love and fresh air and joyous rides in the country. He also recorded descriptions of the bicycles, the cycling society, the roadways and the difficulties of learning to ride."

"Love and romance seemed to blossom on bicycles and from the pens of cycling poets. But such sentiments always seemed to be overcome by the reality of Victorian cycling, be it the weather, by the roads or by the failure of the tyre. Such wonderful stories they told! Such grand romantic adventures, such total disasters — with damaged pride the only injury."



"In 1897 *Authur Waugh* published *Legends of the Wheel*. It contained 25 poems about bicycling." The following anonymous poem appeared in several cycling journals. Here is the first stanza of *THE PUNCTURE*.

Oh, there's sulphur in the kitchen,
And there's brinstone in the hall,
While words loud and portentous
Ricochet from every wall;
The women walk on tiptoe,
Lest they feel effects of ire,
For father is attempting
To repair a broken tyre!

Source: *The New Cyclist*, Spring 1988, London.

transport in its funding, it also does this in its studies as well. The Bank's studies of transportation in the Third World and China (China - with 40 bicycles per 100 people is the most bicycle-intense society in the world) failed to even mention bicycles.

Source: *New York City Cyclist*, January/February, 1989.

Columbia: delivering the bread by bike

Jim Orcutt, writing in the *New York City Cyclist* of January, 1989 informs us of some of the advantages of switching from driving to cycling: "When a bakery in Bogota, Colombia switched from truck distribution to

tricycles for its 600 outlets, transportation costs fell 60% although employment rose 25%, while delivery times improved."

LIBRAIRIE ALTERNATIVE

revues et livres sur l'anarchisme, le féminisme, la paix, l'écologie, disques, cassettes

2035 boul. St-Laurent
2^{ème} étage 844-3207



CYCLISTES

Le Code de la sécurité routière vous soumet aux mêmes règles de la circulation que les conducteurs des autres véhicules routiers.

DE PLUS, POUR CIRCULER EN SÉCURITÉ:

- ♥ Munissez votre bicyclette de cinq réflecteurs obligatoires et des deux feux pour la conduite de nuit.
- ♥ Si vous croisez une bande ou une piste cyclable, empruntez-la, c'est obligatoire.
- ♥ Utilisez les accessoires recommandés.

Le **casque** est un moyen efficace de vous protéger contre les blessures à la tête; le **fanion** «écarteur de danger» oblige l'automobiliste à vous laisser beaucoup plus d'espace; et le **porte-bagages** vous permet de vous libérer les mains pour tenir le guidon.



Régie de l'assurance automobile du Québec

V

oici un bottin de téléphones, d'adresses, d'informations, de trucs qui vous seront sûrement utiles pendant la saison cycliste. Servez-vous en abondamment. Chaque fois que vous posez une question cycliste, cela fait pression pour que les aménagements et services soient multipliés.

Téléphonez au Monde à Bicyclette pour nous tenir au courant de vos démarches. Si vous écrivez à un fonctionnaire, envoyez-nous copie de votre lettre, de sa réponse. Ce sont pour nous des outils, pour appuyer nos représentations auprès des responsables d'aménagements et de services. Cela nous tient au courant d'une situation en constante évolution. Cela peut servir de preuve, par exemple, si vous aviez à établir ultérieurement qu'une administration quelconque connaissait un problème mais n'y a pas remédié. Cela fait évoluer les situations.

Le Monde à Bicyclette est là pour vous aider à obtenir la considération que méritent les cyclistes dans leur quotidien, et à faire de votre vélo un véritable mode de vie.

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

(Voir aussi: Cartes des pistes, ci-après)

Sur le territoire de la Ville de Montréal:

Pistes cyclables actuelles

Information générale: 872-6211

Corrections aux pistes actuelles, Pistes cyclables futures

Traduisez vos désirs en projets précis et présentez une requête à votre Comité-conseil d'arrondissement [voir article "Démocraties..." p.3]. Le Monde à Bicyclette peut vous assister dans vos démarches. À votre bureau Accès-Montréal:

Ahuntsic	872-6458/6519
Centre	872-6395/6396
Côte-des-Neiges	872-6403/6432
Hochelaga-Maisonneuve	872-6391/6393
Mercier	872-6716/6725
Notre-Dame-de-Grâce	872-6731/6732
Plateau Mont-Royal	872-6752/6753
Pointe-aux-Trembles	872-6618/6703
Rivière-des-Prairies	872-6755/6757
Rosemont	872-6386/6387
Saint-Michel	872-6375/6376
Sud-ouest	872-6458/6519
Villeray	872-6381-6382

Pistes cyclables actuelles et futures, hors du territoire de la Ville de Montréal:

Hôtel-de-ville local, Pages Bleues de l'annuaire

Piste du Canal Lachine

Parcs Canada: Information 283-6054

Aménagements: Pédaler au Travail

Pour convaincre votre employeur d'accommoder les cyclistes sur les lieux de travail:

le programme "Pédaler au Travail" du Monde à Bicyclette: brochure, conférence sur demande, expertise sur les aménagements appropriés, etc.

CARTES DES PISTES CYCLABLES

Montréal:

"Pour le Plaisir de Rouler". Gratuite. Ville de Montréal seulement. Fond imprécis. Points d'intérêt signalés. Demandez votre bureau régional
Loisirs et Dév Communautaire 872-6211

Communauté Urbaine de Montréal:

"Voies Cyclables Été 89". Gratuite. Toute l'île de Montréal. Fond imprécis.
Planification du territoire 280-6700

Tout le Québec:

"Carte du Québec cyclable" \$3.50. Trajets suggérés. Hébergement. Information sur trains et autobus.
Vélo-Québec 252-3123

Amérique du Nord:

"Bikecentennial Cyclo Source Catalog", gratuit.
15 séries de cartes à prix variés.
BikeCentennial (406) 721-1776
P O Box 8198
Missoula, Montana 59807 USA

CYCLO-RESSO

Ailleurs dans le monde:

Contactez le bureau de tourisme ou le consulat du pays en question. Ou procurez-vous les sur place.
Pages Jaunes: "Renseignements touristiques".

TRAVERSÉE DES PONTS

Tous les ponts (sauf Jacques-Cartier, voir article p.11) entre Montréal et la Rive-Sud sont interdits aux cyclistes. Leurs trottoirs, quand il y en a, sont inaccessibles à un bout ou l'autre du pont.

Pour traverser le fleuve, il existe un lien, le "Chaînon manquant", qui passe par la Cité-du-Havre, l'île Notre-Dame, les écluses de la Voie Maritime (clôturé, mais il y a souvent des trous dans la clôture), le trottoir soudé au côté OUEST du pont Victoria à son extrémité sud.

Plus à l'ouest, existe également un lien passant par: le début du pont Champlain, l'île-des-Soeurs, le pont brise-glace à l'ouest du pont Champlain, le remblai de la Voie Maritime, et le trottoir soudé du pont Victoria.

On peut aussi utiliser le métro Berri-Longueuil, et les vélo-bus STRSM (voir "Accès aux transporteurs" ci-après). Notez que les vélo-bus sont en danger (lire l'article en p.1).

On peut aussi obtenir une escorte pour franchir certains ponts, surtout pour un groupe.

Accès Ile-Notre-Dame, piste de la Voie Maritime, estacade du pont Champlain et et trottoir sud du Pont Victoria:
Société de l'île Notre-Dame 872-6093

Ponts Jacques-Cartier et Champlain:

Société des ponts 651-8771

Pont Victoria

Interdit à cause de la chaussée grillagée

Pont Mercier:

Sûreté du Québec, poste 53 341-4411
Pour la partie sud du pont, passant sur le territoire de Kanawake: 632-6505

ACCES AUX TRANSPORTEURS PUBLICS

Montréal: STCUM

En semaine après 19h. Toute la journée en fin de semaine. Premier ou dernier wagon, 4 vélos par wagon.

Horaires AUT-OBUS
Commentaires: 280-5656

Montréal-Rigaud Train CP-STCUM

Accessible tous les jours sauf sur les trains de l'affluence de pointe. Début probable en mai.

De la Gare Windsor: 7h20, 7h48, 10h00, 12h15, 17h45, 18h30, 20h00, 22h00
De Dorion (*Beaconsfield): 6h08, *8h23, 8h26, 11h08, 14h36, *17h25, 17h38, 20h58

Horaire AUT-OBUS
Début du service 280-5640

Montréal-Deux-Montagnes Train CN-STCUM

Tous les jours sauf sur les trains de l'affluence de pointe. Accès par 4 gares: Centrale, Roxboro, Ste-Dorothée, Deux-Montagnes. Max 2 vélos par wagon. Début probable en mai.
De Deux-Montagnes: toute la journée après 9h45.

De Montréal: Toute la journée, sauf entre 14h45 et 19h15.
Horaire AUT-OBUS
Début du service 280-5640

Rive-Sud: VélobusSTRSM

Gratuit. Attention: service menacé de coupure (voir article en p.1). Informez-vous à l'avance.

Vélo-bus avec support avant pour deux vélos, sur les lignes suivantes:

30 Métro Bonaventure à Lapinière-Provencher, Brossard (pont Champlain)
45 Métro Bonaventure à Panama-Taschereau, Brossard (pont Champlain)
61 Métro Radisson à Industriel-DeMortagne, Boucherville (pont-tunnel L-H Lafontaine)
65 Métro LaSalle à Panama-Taschereau, Brossard (pont Champlain)

70 Métro Papineau à Ste-Hélène et St-Laurent, Longueuil (pont Jacques-Cartier)
80 Métro Longueuil aux Iles-de-Boucherville.
Itinéraires, horaires 463-0131
Début (ou coupure) de service 463-1666

Laval: STL

Complètement inaccessible, depuis leur conversion complète à des autobus urbains.

Inter-urbain, au Québec et États-Unis: Voyageur, Greyhound

Presque toujours accessible. Coût chez Voyageur: tarif d'un colis d'environ 25 lbs. Gratuit chez Greyhound, sauf pour l'ouest canadien. Démontage et emballage nécessaires. Boîtes disponibles à certains terminus pour \$3.50 Outils non fournis. Arrivez à l'avance.
Itinéraires, horaires 842-2281

Inter-urbain, au Québec et Canada: Via Rail

Accès gratuit sur trains avec wagon-bagages. Il est possible de faire transporter son vélo sur un autre train que celui qu'on prend. Emballage recommandé (pédales, guidon). Boîtes disponibles dans les grandes gares pour \$5.40, outils non fournis. Pas responsables des dommages. Arriver une heure d'avance.

Trains accessibles, de Montréal, en direction de:

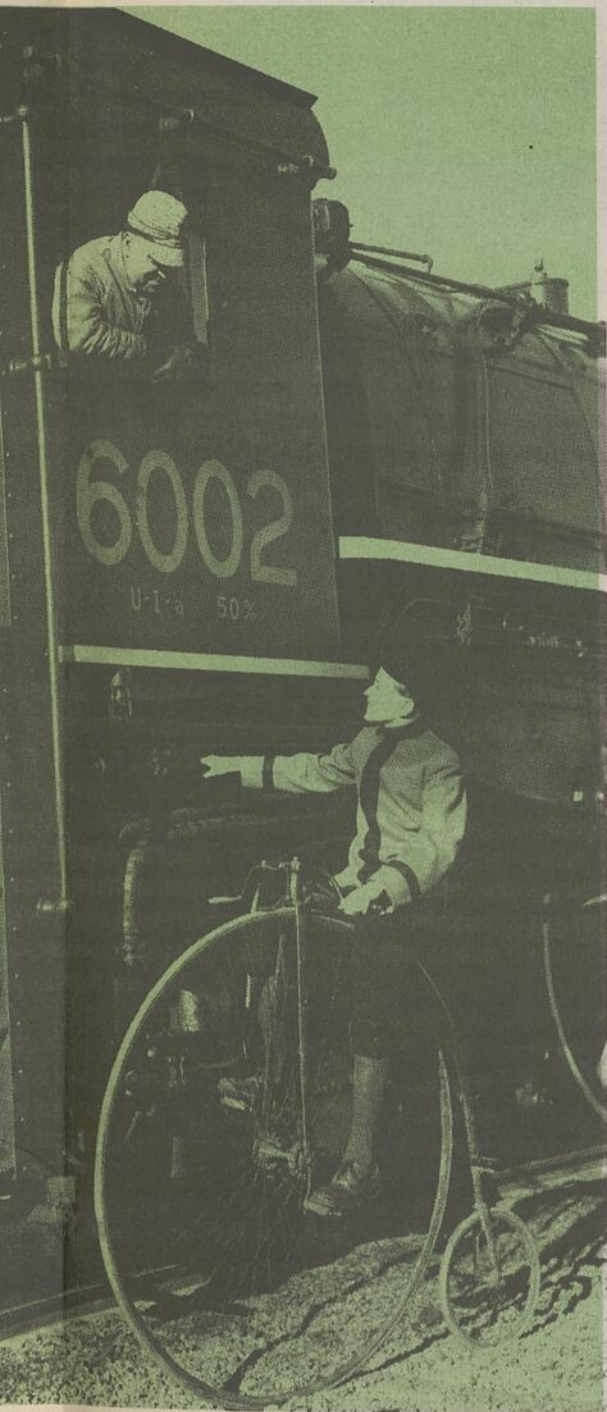
St-John-Halifax	#12	Quot	18h40
Lévis-Campbltn-Hal	#14	Quot	18h10
Mont-Joli-Gaspé	#16	Sauf sam	18h10
Hervey-Jonquière	#133	Lun Mer Ven	14h15
Hervey-Senneterre	#135	Lun Mer	18h30
Hervey-Senneterre	#141	Ven	20h30
Ottawa-Tor-Vanc	#1	Quot	9h50
Toronto	#59	Quot	23h35

Attention, l'horaire change le 1er mai.

Horaires, information 871-1331



SOURCES 89



Inter-urbain, au Québec: Allo-Stop

Co-voiturage. Parfois accessible, si votre conducteur dispose d'un support. Membership et préavis de quelques jours nécessaires.

Réervations 282-0121

Inter-urbain, aux États-Unis: AMTRAK

Complètement inaccessible, depuis l'élimination des wagons-bagages. Une vraie honte pour un transporteur public.

Outre-mer: selon chaque transporteur aérien.

Renseignez-vous auprès de votre transporteur.

Exemple: Air Canada est toujours accessible. Gratuit outre-mer si vous n'avez pas plus de 2 pièces-bagages; \$20. en Amérique-du-Nord. Démontage et emballage nécessaires. Outils non disponibles. Housses: \$3. Arriver 1h30 d'avance. Information 393-3111

DANS LA RUE

Lois et règlements:

Nul n'est sensé ignorer ses droits et obligations: lisez le Code de la Sécurité Routière. Disponible en bibliothèques et au Monde à Bicyclette.

La Loi ne fait pas votre affaire? Proposez des amendements: R.A.A.Q., Communications 873-7311
1134 chemin St-Louis, 4^e étage
Sillery Qué G1S 1E5

Assurances

Sachez que vous n'êtes pas protégé-e par la RAAQ pour dommages corporels à soi ou à autrui, si vous avez un accident où aucun véhicule à moteur en mouvement n'est impliqué. Ayez au moins l'assurance cycliste de Vélo-Québec. Vélo-Québec 252-3123

Etat défectueux de la route

Trous dans l'asphalte, grilles d'égoût, etc. (Voir "En Cas

d'Accident" pour les réclamations possibles) Pour signaler de tels défauts, sur le territoire de Montréal. (Contactez-nous pour que nous enregistrions votre plainte en double; cela pourrait servir de "preuve de négligence" si la réparation tardait). Notez le numéro civique le plus proche et avertissez:

À Montréal 872-3434

EN CAS D'ACCIDENT

Si un véhicule à moteur en mouvement (incl portières) est impliqué, vous êtes couvert par les assurances de la RAAQ: Indemnisation 873-7620
Ailleurs que Montréal 1-800-361-7620

Ambulance

Contactez le numéro d'urgence de la police locale (911) dans les grandes villes, ou la Sûreté du Québec. La RAAQ rembourse les frais d'ambulance.

Hospitalisation

Au Québec, le RAMQ défraie la totalité de ces coûts. Il est toujours prudent de se faire examiner par un médecin dans les 24 heures, même si on ne sent pas de douleur. L'état de choc, même léger, bloque les sensations. On peut même marcher sur une fracture! Soyez attentif aux signes de blessure, et soignez sans délai pour éviter toute complication.

Hors du Québec, vous devez conserver vos reçus; le RAMQ vous remboursera, selon sa grille tarifaire; c'est pourquoi une assurance privée est recommandée pour couvrir l'excédent des frais par rapport à cette grille, s'il y a lieu.

Dommages corporels

Sans égard à la faute, la RAAQ pourvoit une indemnisation pour blessures, invalidité temporaire ou permanente, remplacement de revenu, décès, indemnité forfaitaire, et pour tous les frais entraînés par l'accident. On a toujours intérêt, s'il y a une blessure ou dommages matériels de plus de \$250, à ce qu'un rapport de police soit rédigé et à passer un examen médical avant 24 heures.

Dommages matériels

La RAAQ ne couvre pas les dommages matériels, mais l'automobiliste est tenu d'avoir une assurance personnelle pour dommages à autrui.

L'automobiliste a cependant avantage à ne pas avoir recours à cette assurance; il y a de toutes façons un déductible de quelque \$200. ou \$300, et les réclamations entraînent des hausses de tarifs. Il est donc souvent possible de négocier à l'amiable un dédommagement pour les bris à votre vélo et autres dommages, sans avoir recours aux assurances.

Il est néanmoins risqué de conclure une entente sur les lieux, au cas où vous découvririez plus tard des dommages inaperçus sur le coup. Il vaut mieux faire dresser un rapport de police sur les lieux de l'accident, incluant les noms et coordonnées du policier (ils aiment venir témoigner: c'est 1/2 journée relax pour eux!) et des témoins, et un constat détaillé des dommages à votre vélo. Obtenez plus tard un estimé du coût des réparations par un magasin spécialisé; une photo du vélo endommagé est utile.

Avec ces éléments en main, contactez l'automobiliste pour obtenir remboursement. S'il n'obtempère pas, expédiez-lui une mise en demeure, lui donnant un temps limité pour vous rembourser. S'il ne réagit pas, ayez recours à la Cour des petites créances (393-2304), pour obtenir jusqu'à \$1000. Ajoutez les frais de cour (\$15 à 25) à votre réclamation. Notez que pour toutes ces démarches, vous pouvez avoir recours à l'Aide Juridique au besoin (Info: 845-0888).

En cas de délit de fuite par l'automobiliste (Hit & Run), la RAAQ paie une partie des dommages matériels encourus par la victime.

Si l'accident est dû à un mauvais entretien de la route, il y a des réclamations possibles auprès des responsables de l'entretien. Notez que si vous avez déjà signalé un défaut de la route, et en avez la preuve, par exemple une copie conforme de votre lettre expédiée au Monde à Bicyclette, la preuve de négligence est d'autant plus facile.

Reclamations:
Au municipal (avant 30 jours) 872-2977
Au provincial (avant 2 ans) 873-3907

Pour une aide légale plus détaillée
Le Monde à Bicyclette 844-2713

BICYCLETTES ET ACCESSOIRES

Bicyclettes neuves et accessoires

1/ Achetez près de chez vous, chez un marchand qui fait aussi des réparations. Songez à plus tard, en plein été quand vous aurez des bris et que les mécaniciens seront surchargés de travail...

2/ Prévoyez de \$15 à \$45 pour un cadenas en forme de U.

3/ Exigez les réflecteurs réglementaires, sans frais supplémentaire: réflecteur avant (blanc), arrière (rouge), de pédales (jaune), de rayons (jaune, rouge).

4/ Songez à munir votre vélo de garde-boue (ailes), d'un porte-bagages, d'une clochette.

5/ Consultez les études de marché publiées généralement au printemps:

Magazine Vélo-Québec de mai 252-3123

6/ Devenez membre du Monde à Bicyclette pour connaître l'actualité cycliste et l'état des aménagements cyclables.

Bicyclettes usagées

Consultez les Pages Jaunes de l'annuaire téléphonique: "Bicyclettes-Détailants", aussi parfois "Meubles usagés". La police de Montréal fait 2 ou 3 encans par année. Faites-vous accompagner de quelqu'un qui peut évaluer l'état du vélo:

Encan de la Police de Mtl 872-2340/5232

Location de bicyclettes

Pages Jaunes de l'annuaire, "Bicyclettes-Location".

Cours de mécanique vélo du Monde à Bicyclette

Une occasion en or pour comprendre, ajuster, nettoyer, graisser son vélo, et être autonome sur la route ou en ville. Tout ça dans un cours pour cyclistes débutant ou intermédiaire, d'une durée de 15 heures, réparties sur 5 soirs/semaines. Inscription: contactez Yves DuSablou 727-8230

GROUPES DE RANDONNÉE À VÉLO

(région de Montréal)

Montréal:

Club des Railleurs 272-2286
Club Cyclo-Nature 728-6235
Détour-Nature 271-6046

Laval:

Cyclo-Nature de Laval 663-5931
En vélo de Laval 279-0823

Beaconsfield:

Club cycliste Beaconsfield 626-4945

St-Eustache

La Pédales Douce 472-7738

Montérégie:

Assoc Cyclo-Tour Métro-Sud 678-5868

Ste Julie-de-Verchères

Les Vélomanes 649-2586

Repentigny:

Club cycliste Repentigny 581-9840

Randonnées de plus d'une journée

Il faut alors planifier un peu ou beaucoup:

- 1/ l'équipement: trousse d'habillement, de couchage, de cuisine, de mécanique, de premiers soins, et de trucs géniaux,
- 2/ les formalités d'identité, de douanes, s'il y a lieu,
- 3/ le transport du vélo, son emballage,
- 4/ le trajet, les cartes,
- 5/ l'hébergement, l'alimentation recommandée,
- 6/ les endroits spécialement intéressants et cyclables,
- 7/ les adresses utiles.

Consultez un bon livre de cyclo-tourisme, recommandé par Vélo-Québec 252-3123

Consultez également les bureaux de tourisme pour une information générale sur les points d'intérêt:

Tourisme Québec 873-2015
Aussi: Bureaux-voyage des CEGEP et universités.

Pour hébergement:

Agricotours - Gîtes du passant 252-3138
Vacances-familles 282-9580
Auberges de jeunesse 252-3117

LES VELOS GRIMPENT!

L'enquête Origine-Destination, faite auprès de 55 000 ménages du grand Montréal et rendue publique par la STCUM en automne 1988, démontre une croissance importante de l'usage du vélo...moins importante cependant que celle de l'automobile.

par Claire Morissette

Le nombre de cyclistes paraît mince, relativement aux autres modes de transport: 26 837 déplacements en un jour, soit aussi peu que 0,75% des déplacements. Mais selon Pierre Trottier, chef de la section Etudes et Recherche à la STCUM, ce faible chiffre peut s'expliquer de plusieurs façons. D'abord l'enquête a eu lieu de septembre à décembre; les personnes recensées sont donc les plus "mordues", celles qui pédalent régulièrement pour des trajets utilitaires, par exemple pour aller travailler. Par ailleurs, de telles enquêtes, si

elles sont très précises pour les déplacements routiniers, mesurent moins bien les déplacements plus spontanés, parmi lesquels se retrouvent probablement bien des trajets à vélo. De plus, les trajets ici recensés sont des trajets "vélo seul"; les déplacements à vélo combinés au métro, par exemple, sont comptabilisés sous "STCUM métro"; voilà qui escamote probablement un nombre considérable de trajets vélo. Là où ça fait plaisir à voir, c'est lorsqu'on compare les déplacements "vélo" de 1987 et de 1982: le vélo affiche alors une augmentation de 28,2%.



Norman Nawrocki

"C'est un chiffre intéressant, déclare M. Trottier. La comparaison avec l'enquête précédente, c'est aussi un moyen de vérifier si nos données de '87 sont correctes ou pas. D'après ce qu'on connaît de l'évolution du marché du vélo, de la popularité du vélo pour toutes sortes de raisons, c'est normal qu'il y ait

accroissement. Qu'il soit de l'ordre de presque 30%, ça nous semble aussi être raisonnable, compte tenu que l'ensemble de la mobilité elle, a crû de 15%. Une portion de l'augmentation de 28,2% est due à l'accroissement de la mobilité en général, mais il y a aussi une partie qui est due au fait que le vélo prend une part plus importante de

l'ensemble des déplacements." Du côté des déplacements par automobile, par contre, c'est moins gai: on constate une augmentation de 31,1%. "Ce qu'on a tenté d'identifier par cette enquête, explique M. Trottier, ce sont les tendances "lourdes", l'évolution de la société qui est derrière les résultats: il y a eu un accroissement du nombre de femmes sur le marché du travail depuis 1982, il y a une pression pour l'acquisition d'une deuxième voiture, pression qui a été facilitée par l'amélioration des conditions économiques depuis la récession de '82." L'accession des baby-boomers à un certain niveau dans l'échelle sociale augmente aussi le nombre de personnes économiquement aptes à acquérir une automobile. "Ces tendances "lourdes" ne se corrigent pas à court terme, dit M. Trottier; ça va prendre d'autres phénomènes sociaux pour les ralentir ou les modifier. À la STCUM, on ne parle plus d'accroître notre part du marché, mais de conserver celle qu'on a."

Reste à voir jusqu'où peut se rendre l'endurance des automobilistes face à la gestion qui accompagne l'automobilisation croissante. Si l'on considère que la frustration des automobilistes est l'étape préalable à leur option pour du transport plus approprié, c'est avec placidité qu'on contemple alors les embouteillages dont ils sont à la fois victimes et coupables. Des politiques intelligentes de transport, notamment des voies réservées pour autobus, pourraient créer des alternatives réellement alléchantes pour attirer les automobilistes, quitte à accélérer le phénomène de congestion automobile. C'est par l'exaspération du contraste entre l'automobile embouteillée et le transport collectif approprié que surviendront les changements d'option de la population urbaine. Le plus tôt sera le mieux.

**FOR THE
O' BIKING,
DON'T CHANCE IT!**



CYCLISTS

The Highway Safety Code requires bicycle riders to obey the same rules as all other road vehicle operators.

MOREOVER, FOR SAFE TRAVEL:

- ♥ Make sure your bicycle is equipped with the five mandatory reflectors and both lights for night riding.
- ♥ You must use a cycle path or lane where one is available.
- ♥ Use recommended accessories — a helmet for protection against head injury, a side pennant that will oblige motorists overtaking you to allow more vital space, and a carrier for your parcels, leaving your hands free for steering.



Régie de
l'assurance automobile
du Québec



Fournisseur officiel de vos plaisirs d'été.

Vente. Service. Accessoires. Vêtements. Pièces. Livres.
Location. Principales marques: Cannondale, Miele,
Specialized, Miyata, etc....

2159 est, rue Ste-Catherine, Montréal. Plein-air: 524-1106 Vélo: 524-1515

Autour du pont

On se souviendra du chaud débat qui a entouré la question de l'accès des vélos au pont Jacques-Cartier durant l'été '88, le seul moyen de traverser le fleuve pour les cyclistes. Les responsables du pont font maintenant tout ce qui est possible pour accommoder les cyclistes.

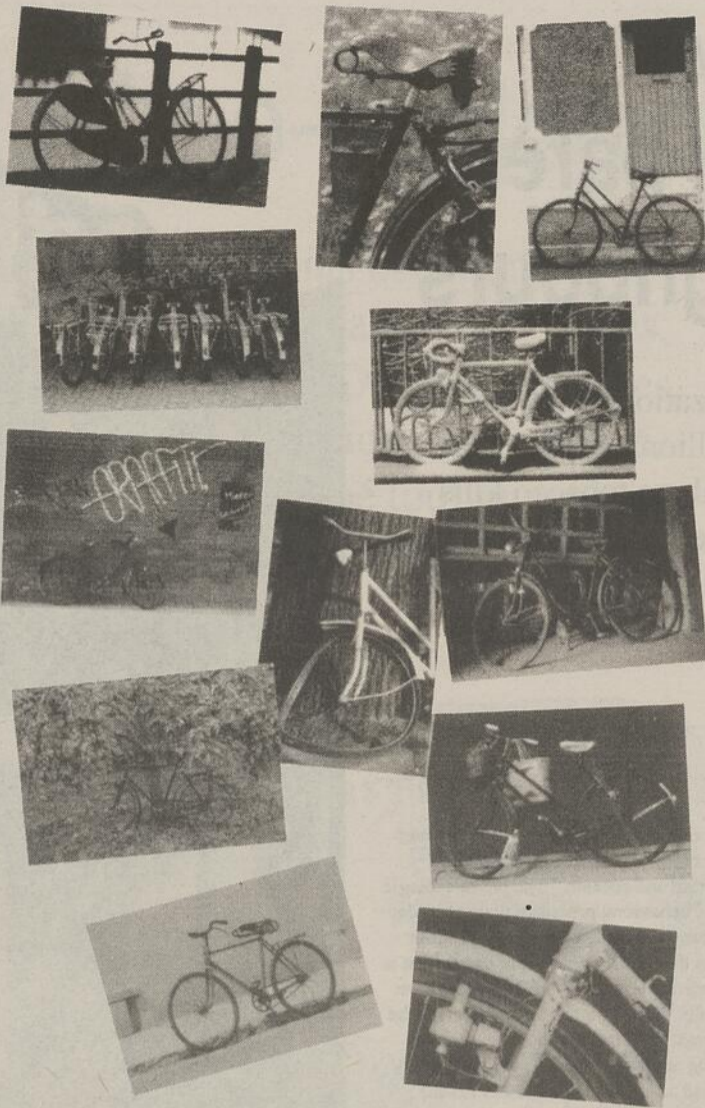
par Claire Morissette

Dès la fin de l'automne '88, on a fait quelques améliorations pour permettre le passage des cyclistes sur le pont: les grilles des joints de dilatation ont été recouvertes de plaques métalliques, les obstacles ont été indiqués clairement au moyen de peinture jaune et de réflecteurs, et le trottoir souterrain de l'Ile Ste-Hélène a été rafraîchi.

En 1989, les responsables du pont iront plus loin. Des panneaux de signalisation apparaîtront aux endroits stratégiques. Pour ce qui est de l'accessibilité du côté Sud, on en est à finaliser les devis pour l'installation d'un feu de circulation à commande manuelle. Pour assurer la sécurité au sortir du trottoir Est, vers la rue St-Laurent, le rebord du trottoir sera aménagé en pente douce, et la chaussée sera marquée adéquatement. Des panneaux de signalisation seront installés à Longueuil sur Lafayette, au coin des rues St-Charles et Charlemagne, et au coin de St-Laurent et Ste-Hélène; ils indiqueront si un trottoir est fermé et la façon de se rendre au trottoir disponible. Mais, assure Michel Lesage, directeur de l'administration du pont, les trottoirs ne seront fermés que rarement, et exclusivement pour des réparations aux trottoirs mêmes.

Du côté Nord du pont, l'aménagement de l'accès aux trottoirs relève de la Ville de Montréal, propriétaire du sol à cet endroit. Questionnée sur les aménagements prévus, lors du Conseil de ville de mars, Mme Cousineau, du Comité exécutif de Montréal, a répondu que la Ville a bien l'intention de faire sa part pour offrir un accès au pont et que les modalités seront précisées "ce printemps, pour des aménagements immédiats", dans le cadre d'une consultation au sujet du parc des Vétérans, ce petit espace vert entourant le pied du pont. Soulignons que deux consultations ont déjà eu lieu sur cette question: la consultation sur l'arrondissement Centre visait un territoire limité à l'est par la rue de Lorimier; par la suite, un appel d'idées a été fait sur l'avenir des Iles Ste-Hélène et Notre-Dame, ce qui incluait la question de l'accès par le pont Jacques-Cartier. Vers la fin mars, la consultation concernant le parc des Vétérans n'apparaissait pas encore aux agendas des différents organes de consultation de la Ville de Montréal, mais selon Raymond Blain, conseiller associé en charge du dossier "vélo", elle pourrait avoir lieu en mai ou en juin.

Pour ce qui est de la sécurité lors du passage sur le pont lui-même, les cyclistes ont à y mettre du leur. Sur les 37 000 traversées du pont à vélo en 1988, on a constaté 10 accidents graves. Un processus est en place pour implanter toutes les mesures correctives possibles, mais quand on constate que les cyclistes filent parfois à près de 40 km/h sur cet étroit trottoir, il faut reconnaître qu'une partie de la responsabilité leur revient. À chacune et chacun d'adopter une conduite prudente et préventive, sur le pont comme ailleurs.



Pour soutenir le Monde à Bicyclette financièrement et agréablement:

CARTES POSTALES DE KARL-HEINZ RAACH

1,25\$ ch. / 12,50\$ la douzaine poste et manutention incluses

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

♥ *Jeux & accessoires*

4532 St-Denis
Montréal, Qué.
(514) 499-9970

On joue à des jeux en attendant l'été



La liberté d'agir pour la cause écologique vous est offerte!

La fin justifie les moyens; que vous aspiriez participer à l'élaboration de manifestations ou conférences de presse, participer à la rédaction du journal ou autre, vous êtes les bienvenus. Si vous cela vous intéresse, un certain salaire peut venir supporter vos actions. Selon votre situation, des postes de travaux communautaires sont ouverts (pour gonfler votre b.s.) ou article 38 (pour gonfler votre assurance chômage).

Le Monde à Bicyclette 844-2713

CAFÉ COMMUN-COMMUNE

vous invite à commémorer le 10e anniversaire de la libération du Viet-Nam avec un

invites you to celebrate the 10th anniversary of the liberation of Viet-Nam with a

SOUPER COMMUNAUTAIRE

COMMUNITY SUPPER



ExploraCycle

LE SPÉCIALISTE DU VÉLO TOUT-TERRAIN À MONTRÉAL.

Notre spécial de mise au point est de retour, cela comprend:

- Nettoyage complet de la bicyclette
- Alignement des roues
- Ajustement des freins et vitesses
- Vérification complète
- Lubrification

Le tout pour seulement 35.00\$
(pièces en sus.)

1565 Laurier Est, Montréal (Québec) H2J 1J1
Tél.: (514) 524-0556

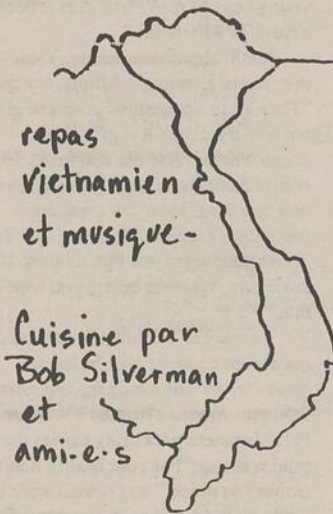


Trial, enduro, aventure, hors route, technique dans

Vélo *mag*

Abonnez-vous au monde cycliste 17.50\$ pour 6 numéros

■ Économisez 18%



repas vietnamien et musique -

Cuisine par Bob Silverman et amis

Vietnamese meal + musique

Cooking by Bob Silverman and friends

Vendredi le 21 Juin à 18h30 Amenez votre vin.

Friday June 21 from 6:30 pm Bring your own wine.

201 Milton

Tobacco in the Third World

Honour thy parents Kill thy neighbours

"The World Health Organization estimates that tobacco kills nearly 2.5 million people each year. In the United States alone tobacco kills 350,000 every year. It is the largest and most accepted on-going mass slaughter in the world." Multinational Monitor, July/August 1987

by Stephen Geisler

It may seem to the casual observer that the domestic tobacco industry is in big trouble. Anti-smoking legislation, product liability suits, a stinking press - who would have guessed that the mighty weed, once the supremely chic social prop, could fall so quickly from grace? What's next?

The American Scene

Although the heat is on in America, enormous domestic profits continue to be scored by the major producers. Despite a 2% drop in US cigarette consumption in 1987, Philip Morris' income from native tobacco efforts rose 13.4% to \$2.7 billion. R.J. Reynolds generates two-thirds of its profits on cigarettes which account for less than fifty percent of the company's sales. Back in 1964, smokers spent \$8 billion on the habit, with about \$3.3 billion going to government coffers as taxes. Today they spend \$35.5 billion on tobacco and almost \$10 billion is taken by the taxman. Such figures reveal the comfortable yet unhealthy alliance between Big Tobacco and Big Government. The sad truth of the matter is that one branch of the government plays a direct role in the growing, manufacture, distribution and marketing of what another branch condemns as public enemy number 1, trying for decades to curb temptation, slow consumption and impose controls. The former, you might say, oversees the income of tobacco while the latter oversees the costs of tobacco. The former represents the power of the tobacco lobby while the latter represents the power of the people. The government directs the growing of tobacco by allocating acreage to 180,000 farms in 23 states and Puerto Rico. This stabilizes production and insures price levels. The Commodity Credit Corp. lends farmers money against the value of their crops, the loans being repaid as the tobacco is sold. The tobacco lobby represents 57,000 people who retail their product through about 1 million retail outlets that include almost 619,000 unsupervised vending machines.

The chief spokesman addressing the costs side of tobacco consumption is the American Surgeon General, Dr. C. Everett Koop. His 1986 annual report on smoking was the big motivator behind recent shakeups of the smoking community. Sidestream smoke and its effects on nonsmokers chummed the opposition into high gear. That same year the goal was set for a smokefree society by the year 2000. Medical bills and lost work time related to the weed now adds up to about \$65 billion a year in the US. Thus, for each of the 30 billion packs sold annually, a cost of \$2.17 is absorbed by the economy. An indication of the government's success in educating the public on tobacco use appeared in the July/August 1987 issue of *Sierra* magazine.

"Percentage of smokers who do not know that smoking causes most lung cancers: 40%."

This year's Surgeon General's report exploded the "dangerous habit of

nicotine" into the "serious addiction of nicotine", up there with the likes of heroin and cocaine." The pharmacologic and behavioral processes that determine tobacco addiction are similar to those that determine addiction to drugs such as heroin and cocaine." That must have really done it for the Marlboro man - the image of 60 million nicotine-enriched drug addicts tossed into the same seedy salad as cocaine snorters and heroin plungers - surely there was easier prey to be lassoed abroad.

The Export Team

While the US government must play a contradictory role at home it need not bother with such confusing ideals as "serving the people" or "principled leadership" when the product moves abroad. The big company guns saddled up years ago but the pressure boys from the State Department joined up in 1986 following Dr. Koop's troubling report.

South East Asia was the target-heavy smoking male population, uninitiated female population, huge trade surpluses with America - a winning combination. With the US government serving as the front muscle the likes of Philip Morris, R.J. Reynolds, Brown and Williamson and Lorillard (together supplying about 90% of the North American market) could hardly miss succeeding. Dr. Koop, never too popular in the halls of power, reacted to the White House offensive by calling it an evil one-two punch by Big Business and Big Government to peddle "disease, disability and death."

In 1991 cigarettes were not even advertised until the Marlboro billboards started herding in new converts. "This really hurts our feelings," said Jaw Shau-kong, a Taiwanese legislator. "If the United States does not encourage its people to smoke, why export to Taiwan? Younger people and females are smoking a lot because of American ads. They hire attractive 19 year-old girls wearing short skirts to give out cigarettes free in nightclubs. It's very difficult for young boys to resist, and then it becomes a habit. It's immoral."

Mr. Wang Chien-shieng, Vice minister of Economic Affairs, continues. "They go to amusement places to give out free cigarettes and gifts. Many schoolteachers told me that junior high school students, 12 or 13 years old, are now smoking. How can cigarette companies promote cigarettes like that? Those people are just like robbers. If you are a man, a human being, you won't do that."

Taiwanese TV and newspapers do not accept cigarette ads. In Japan, however, TV ads are de rigueur after 8:50 pm. America banned TV ads in 1971. Japanese packaging carries the mild warning "For your health, don't smoke too much," and is indicative of South East Asian health concerns. Costly filters, low tar or low nicotine requirements in the home market can be refreshingly put aside in this freewheeling boom market.

Prior to 1987 foreign cigarettes accounted for less than 1% of the Taiwanese market. A combination of

Is this how the infamous "cigarette cowboy" will be adapted for the Third World market?

quotas, stiff tariff walls and outright banning at principle outlets kept competition away. But that year the American persuasion machine came visiting and in that one year alone American share rose to 15%. In Japan it went from 3% to 10% and the US department of Agriculture predicts it will hit 20% by the year 1992.

In May of 1988, Korea fell under pressure from US trade representative Clayton Yeutter and a private industry group, the US Cigarette Export Association. On February 17, 1988, the *New York Times* reported the possibility that Korean resistance "could lead to the filing of a case by the government under Section 301 of the Trade Act of 1974. In turn, penalty duties could be set on Korean products..." By May 10, well in time for the Olympics, Mr. Yeutter was pleased to announce "an agreement to liberalize South Korea's cigarette market which could result in several hundred million dollars in new sales for US tobacco companies. This agreement provides fairness for US cigarette makers."

The US cigarette companies emissaries included Richard Allen, a former national security director, Michelle Laxalt, daughter of Senator Paul Laxalt and close friend of President Reagan and Michael Deaver, a former presidential deputy chief of staff. To indicate the ante in such circles, it was later revealed that Philip Morris' fee to Deaver, for his efforts in South Korea, was \$250,000. That service included a

75-minute meeting with the president of South Korea in 1988.

At present, the South East Asian invasion is looking towards China and Thailand. The weed's merciless shadow moves on. R. J. Reynolds is building a \$21 million cigarette plant at Xiamen with a capacity of 2.5 billion cigarettes a year.

Dr. Gregory Connolly, an advisor to the World Health Organization, sums up: "The involvement of the US government in the expansion of multinational cigarette companies is a new phenomenon and, from a public health perspective, deplorable. Smoking and smoking-related deaths and disabilities will increase worldwide and millions of unnecessary deaths will occur in the future because of it."

The Hiroshima and Nagasaki bombs, together with the Korean and Vietnamese Wars are mere footnotes on the death charts compared to the carnage which will soon darken Asia. A humane society would have found ways to curb worldwide usage of the killing nicotine drug. Ours at its highest level, however, knows little of right or wrong. It is guided by greed.

If the tobacco industry were starting out today, they'd be shut down before they could draw their matches in public. But, a combination of historical innocence and industry connivance has today's governments kowtowing to the weed's deadly agenda. Not one of the American regulatory agencies can put a finger on tobacco. The Food, Drug and

Cosmetics Act, the Consumer Product Safety Act and the Toxic Substances Control Act - all exclude it from their domain of concern.

The Official Story

Dr. Koop's 1984 report on the addictive nature of nicotine was buttressed by over 2000 support documents in addition to the 50,000 reports previously filed by teams of scientists from many countries. From thousands of scientists, in dozens of countries, the evidence has been overwhelmingly established by thousands of scientists in dozens of countries; tobacco is probably the most studied substance on the planet. In response to this mountain of research, Brennan Moran, assistant to the president of the Tobacco Institute, the tobacco lobby's mouthpiece, said "Claims that cigarettes are addictive contradict common sense. Smoking is truly a personal choice that can be stopped if and when a person decides to do so."

That such crap still carries the day boggles the mind but, of course, after decades of practise, the lobby knows that the highest nonsense said with sufficient conviction, will always be believed. One wonders if Moran knows that four people per minute die worldwide due to tobacco-related illnesses? Or that tobacco kills 80 times as many people in the US as does heroin. Where do notions of decency, honesty and courage go when so much concentrated wealth and power is sponsoring so harmful a substance? It is amazing what corruptions a democracy can incorporate yet still carry itself proudly as a model of Yankee know-how!

The government and the tobacco industry coil around each other in either total silence or contrived lobby-babble. Perhaps only the judiciary carries some hope. When asked by the tobacco company lawyers to drop a hefty product liability suit Federal District Judge H. Lee Sarokin refused, saying, "The evidence... permits the jury to find a tobacco industry conspiracy vast in scope, devious in purpose and devastating in its results." •

All of America's regulatory agencies exclude tobacco from their domain of concern.

Le virage techno-écologique

Le développement économique est actuellement considéré prioritaire. L'industrialisation a longtemps été synonyme d'optimisation des rendements. Les grandes bourses sont apparues. L'économie est devenue centralisée et de nouveaux modèles de gérance, plus sophistiqués, se sont ensuivis. Le niveau de vie de l'individu (en sous-entendu son capital en biens matériels) s'exprime dorénavant par le produit national brut; les valeurs à l'origine bien concrètes, palpables, sont transposées et centralisées en valeurs monétaires, abstraites. Le système économique actuel, empreint d'une loi de l'offre et de la demande, ressemble davantage à une guerre de titres, de chiffres. La bourse est en effet hautement spéculative. À preuve le krach que nous avons connu récemment. On dit du dollar canadien qu'il ne correspond pas à l'état de santé du pays.

Au Canada, 50% des aliments sont jetés alors qu'ils sont encore comestibles. Il arrive qu'ils passent directement du lieu de production au dépotoir. On surproduit dans l'unique but de maintenir les prix. Les institutions, toujours fidèles à leur société, les sciences économiques sont empreintes d'une grande sophistication. Lors d'une entrevue accordée au Monde à Bicyclette, M. Wolé Dédéké, un étudiant en marketing au collègue Vanier, déclare que cette branche a pour but de créer un besoin autrement absent chez le consommateur d'acheter certains produits du commerce. Sans le marketing, l'industrie ne pourrait vivre. M. Dédéké admettra que le monde des affaires, la mentalité qui y règne, offre parfois peu de cohésion avec les besoins économiques concrets, ceux du plancher des vaches.

Du capital de ressources naturelles, seule une partie sera transposée en termes interprétables par ce système économique monétaire. Le reste de l'environnement, évidemment victime des conséquences néfastes d'une exploitation de ressources abusive et irrespectueuse, demeure ignoré. Jusqu'à ce que les écologistes commencent à être entendus et que l'alarme soit sonnée: la biosphère est très mal en point.

D'abord, il y a des trous; la couche d'ozone est raréfiée aux environs du Pôle Sud et du Pôle Nord. Les chloro-fluoro-carbones sont responsables. Un de ceux-ci, le fréon, un gaz méthanique que l'on a chloré et fluoré, est utilisé dans les pompes à chaleur et les réfrigérateurs. En un sens, il est plus performant que l'ammoniaque, précédemment

Le bateau coule. Les dirigeants économistes ne voient pas clair; ils portent d'épais verres fumés, de la couleur du dollar américain. Des voix criardes, pleines de détresse, sonnent un rationalisme biaisé. Le bateau coule parce qu'on a frappé tout un iceberg; on a oublié l'environnement et il est en mauvais état.

par Sébastien Bouchard



utilisé. Lors de sa création, on ne s'inquiète pas de son potentiel destructeur de l'environnement. D'autres C.F.C. sont utilisés comme agent propulseur dans les bombes aérosols ou dans des contenants aux propriétés calorifuges. L'effet de serre pourrait être à l'origine de perturbations du cycle des pluies, en plus du réchauffement global. Les productions agricoles pourraient alors être perturbées. Ces productions sont dépendantes de l'industrie chimique (pesticides, engrais, etc.). Une équipe de scientifiques des universités de Montréal et Laval accusent les insecticides et herbicides d'être responsables de cancers du cerveau, des lymphes et du sang. Par une exploitation concentrée, ne tenant pas compte de la dynamique des écosystèmes, l'industrialisation, symbole de prospérité, a ruiné les sols antérieurement fertiles à l'agriculture. Un léger sentiment de colère plane.

Ce sentiment se manifeste dans les habitudes de consommation. Vingt-cinq pour cent du public réclame des produits alimentaires n'ayant pas eu recours à l'industrie chimique, soit des produits biologiques¹. M. Mike Burns, du magasin d'alimentation naturelle Tau, estime que ses ventes de produits biologiques ont augmenté d'au moins 25% entre 1987 et 1988. Le 2 février 1989, l'Union des producteurs agricoles, certains de ses membres étant fatigués de l'appauvrissement des sols, manifeste son appui au Mouvement Agriculture biologique au Québec qui, comme son nom l'indique, travaille à la reconnaissance et à l'implantation de ces techniques

agricoles. Il y a plus d'un an, l'Union et le mouvement ont mis sur pied un syndicat pour les centres de productions agricoles biologiques. En 1987, le gouvernement d'Indonésie lançait son programme national de gestion intégrale des insectes nuisibles à l'agriculture. C'est l'utilisation des technologies douces qui fut généralisée là où l'industrie chimique avait fait échec. L'Indonésie avait en effet obtenue son autosuffisance en 1980 pour ses productions de riz mais se retrouva un peu plus tard dépendante des ICI, Ciba-Geigy, Bayer, Monsanto, Hoechst et Dow Chemical dont les technologies s'avéraient inefficaces et extrêmement destructrices des sols. L'écologie du pays était dérangée de manière vitale par ces industries. Après application du programme, la consommation nationale

de pesticides qui était de 150 millions de dollars par an, chuta de 90%, sur une période de trois saisons. Le rendement des terres augmenta, 21% en un an. Ça c'est de l'économie!

L'écologie actuelle est en soi un modèle de fonctionnement économique. Les écosystèmes gaspillent très peu. Une économie à l'image des écosystèmes considère l'environnement sous tous ses aspects. Nos connaissances de la nature étant plus profondes, nous interagissons alors de manière plus subtile, et moins dommageable; ce sont les technologies douces. "Le développement économique doit reposer sur une base stable, c'est-à-dire sur la réalité qui le

sous-tend"³. En absolu, une économie écologique, c'est évidemment l'économie telle qu'elle aurait toujours du être. Une économie en accord avec sa source, et en accord avec les systèmes de régulation naturels préétablis. Le virage, c'est un réajustement de la logique économique et un changement de technologies.

Le genre de réunion qui s'est déroulée autour du rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement illustre bien le contexte: l'écologie ne serait plus l'affaire de petits groupes marginalisés mais celle d'un gouvernement mondial. Les économistes monétaires nationaux convergent vers un économisme mondial, unis par leur fondement commun, la biosphère. L'idéologie dominante actuelle, s'il est possible de la définir, est fortement rationaliste. C'est un concept assez international, la réalité sensible, palpable, étant approximativement la même pour tout le monde. Le rationalisme économique change légèrement de cap mais échappe à une critique fondamentale. En fait il se rapproche de sa source. Nous n'avons d'autres choix que d'adopter en vitesse les technologies alternatives offertes, si l'on veut échapper à une mort biologique. Les êtres humains ne seront pas pour autant sauvés d'un rationalisme qui ne laisse pas de place à l'imaginaire ou à la différence. Il est peu probable que l'on perde la technocratie dans le virage.

¹ Agriculture Canada

² *Attack of the Killer Bugs* Greenpeace, volume 14, #2

³ *Notre Avenir À Tous*, rapport de la Commission Mondiale sur l'Environnement et le Développement.

Le prochain virage technologique sera cycliste!

S'abonner au Monde à Bicyclette, c'est;

- se brancher sur le fonctionnement interne
- obtenir une réduction de 10 à 20% dans les commerces spécialement identifiés dans nos pages
- Recevoir le journal, par la poste, pour un an
- Soutenir financièrement les causes mises de l'avant par l'organisme et son journal (merci!)

Soyez "in", abonnez vous dès maintenant!

Δ 5\$, étudiants-es et assisté-es sociaux
 Δ 10\$
 Δ 25\$ et plus: un reçu pour fins d'impôts vous sera remis. (Libellez le chèque au nom de "La Société d'Éducation pour le Cyclisme")

Le Monde à Bicyclette

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

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



Fruiterie Tutti-Frutti

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

Une halte rafraîchissante

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



- produits alimentaires
- herbes, épices et vitamines
- produits de beauté naturels

Ouvert le dimanche 285-1319

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

Si vous êtes Anti-Pollution.....!
ceci-vous intéresse.

NE CONSOMMEZ QUE DES ALIMENTS NATURELS

PURAL

7490 - 7494 St-Hubert, Montréal - Tél. 274-7079

De Jour
De Nuit

AU HASARD un bar

Musique "live" le dimanche de 17 à 21h

803 Ontario e. (coin St-Hubert)

LE BELMONT
SUR LE BOULEVARD

BAR DANSANT 845-8443
4483 SAINT-LAURENT, MONTRÉAL
(Angle Mont-Royal) H2W 1Z8

La lumière la plus naturelle qui soit!



Les fluorescents Vita-lite.
ÉCLAIRAGE SOLAIRE

Information: Robert Silverman, 849-5596

Besoin d'aide ?

Traitement de textes, révision,
rédaction de curriculum vitae,
traduction,
rédaction administrative.

**Impression laser
meilleur prix en ville :
0,75 \$/page !**

**Vous cherchez des professionnels
qui feront un travail soigné,
rapidement et à prix abordable ?
Appelez Pamplemousse Communications**

525-0721

Nous utilisons la norme Macintosh.

Le blanc blanchit, les verts foncent

Une pollution hautement toxique s'avère être le fruit du processus industriel de blanchiment du papier. Des dioxines et des furannes sont lâchées "lourdes" dans les cours d'eau et dans les produits papetiers d'usage courant. Le plus que blanc devient suspect.

par Diane Goulet
Greenpeace

L'industrie des pâtes et papiers contribue de façon importante à la base économique canadienne. En 1987, les fabriques canadiennes ont produit plus de 11,4 milliards de tonnes de pâte et ont signalé des ventes de plus de 21,6 milliards \$. Cependant, au cours des dernières années, de plus en plus de preuves ont démontré que l'industrie des pâtes et papiers est aussi une des industries les plus polluantes au monde.

Une récente étude du gouvernement fédéral démontre que seulement 25 des 122 usines canadiennes respectent les normes canadiennes de rejet dans les cours d'eau. Chaque usine produisant de la pâte blanchie rejette quotidiennement des tonnes de substances hautement toxiques dans les cours d'eau douce et dans les réseaux côtiers du Canada. Au cours de 1987, les usines canadiennes ont déversé plus de 488 000 tonnes de polluant toxique sous forme d'organochlorures dans nos voies d'eau.

À la source de ces rejets toxiques, on retrouve le processus de blanchiment qui transforme la pâte brune en pâte blanche. Le chlore gazeux employé dans la phase initiale du procédé de blanchiment produit de grandes quantités d'hydrocarbures chlorés (organochlorures). Ces composés synthétiques sont presque entièrement étrangers à la nature, et peuvent causer énormément de dommages là où ils infiltrent un système écologique.

De nombreuses usines utilisent des cuves d'épuration biologique ou des bassins d'aération avant de rejeter l'effluent. En général, ces installations sont efficaces pour les substances qui peuvent se décomposer facilement, telles les fibres, mais elles sont sans effet sur les composés chlorés. On présume que seulement 30% de ces derniers se décomposent et on ne sait pas si ce 30% s'évapore tout simplement ou s'il adhère aux boues.

En raison de la persistance des composés chlorés dans l'environnement, ils sont répandus sur une grande superficie. Dans la réalité, cela veut dire qu'une zone de plusieurs kilomètres carrés autour de chaque conduit d'effluent est touchée directement. Des études menées en Suède démontrent que des poissons près des fabriques de pâtes Kraft subissent des ravages semblables à ceux causés par les BPC. Leur capacité à se

reproduire a diminué de façon marquée et des perches contaminées présentent des dommages au foie encore plus sévères que celles exposées aux BPC.

Bouillie chimique

Jusqu'ici, les scientifiques ont identifié près de 300 différents composés dans l'effluent d'une usine de blanchiment et jugent que ce chiffre n'est qu'une fraction du total.

Les phénols chlorés figurent parmi les substances retrouvées. En ce moment, le gouvernement fédéral prend des mesures pour bannir l'usage commercial des chlorophénols, en raison de leur toxicité élevée et de leur persistance dans l'environnement; néanmoins, leur production se poursuit jour et nuit, en tant que sous-produits du blanchiment au chlore.

Parmi les autres composés identifiés, on retrouve des solvants chlorés, tels que le chloroforme et le tétrachlorure de carbone. En raison de leurs propriétés cancérigènes, ils sont soumis à un contrôle rigoureux dans les lieux de travail, mais ils sont répandus sans restriction dans l'environnement par les conduits d'effluent des usines de pâtes.

Les dioxines et les furannes sont deux groupes associés de substances soupçonnées d'être cancérigènes, extrêmement toxiques et qui persistent dans les tissus organiques des êtres humains et des animaux. La suppression du système immunitaire et une fonction diminuée du foie ont été documentées chez les humains. On a aussi démontré que ces substances provoquent de graves désordres reproductifs chez les primates et d'autres animaux.

Dès 1985, des études menées aux États-Unis ont révélé des quantités de dioxines dans les boues issues des fabriques de pâtes Kraft au Wisconsin, au Maine et au Minnesota, ainsi que des niveaux élevés de dioxines dans les poissons retrouvés en aval des fabriques Kraft. L'Environmental Protection Agency (EPA) aux États-Unis a conclu que l'utilisation de chlore dans le procédé de blanchiment était la source probable de cette pollution aux dioxines. En 1988, le gouvernement canadien a confirmé la présence de dioxines venant des fabriques Kraft lorsque des niveaux élevés ont été décelés

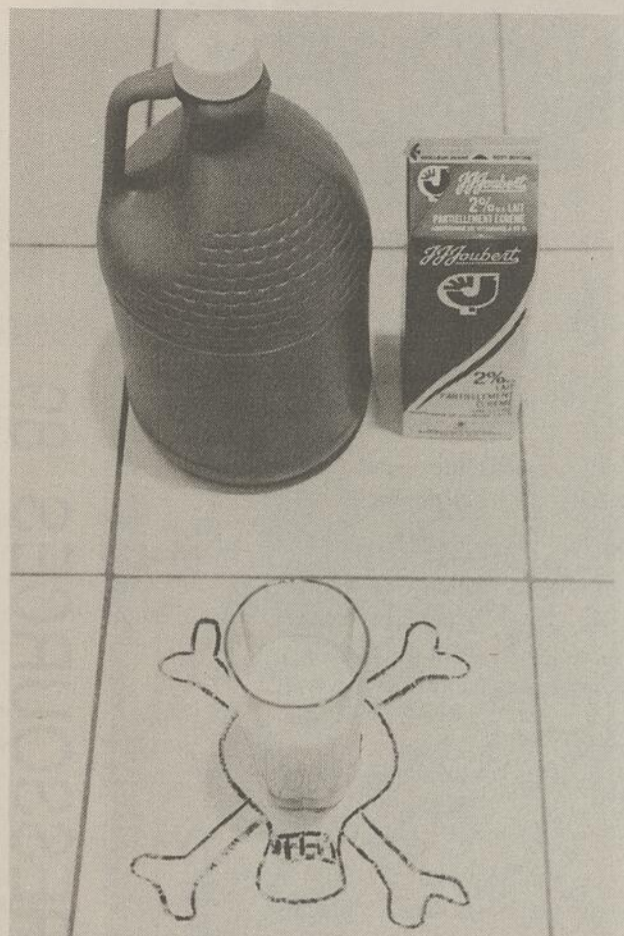
dans des crabes et d'autres fruits de mer pêchés aux environs des installations de cette compagnie, en Colombie-Britannique. En 1987, et de nouveau en 1988, la contamination par des dioxines a été tenue responsable du fait qu'une colonie entière de hérons vivant près d'une usine de pâtes en Colombie-Britannique n'a pas réussi à incuber un seul oeuf.

Des concentrations de dioxines à un niveau aussi bas que 38 mesures par quadrillon peuvent produire des effets toxiques dans la truite arc-en-ciel. Ces poissons peuvent aussi accumuler la dioxine dans leurs tissus à des niveaux jusqu'à 86 000 fois plus concentrés que ce que l'on trouve dans les eaux qui forment leur habitat. Donc, le niveau de dioxines que rencontrent les êtres humains dans leur assiette peut être plusieurs milliers de fois plus élevé que le niveau décelé à l'extrémité d'un conduit d'effluent d'une usine de pâte.

Plus blanc que blanc

En septembre 1987, l'industrie des pâtes et papiers a révélé à contrecœur que la dioxine était présente non seulement dans ses déchets mais aussi dans des produits papetiers d'usage courant tels les couches, les serviettes hygiéniques, le papier de toilette, les filtres à café et le papier à écrire. Malgré l'affirmation rapide de la part de l'industrie que les niveaux de dioxines dans les produits papetiers sont trop bas pour poser un danger, il existe des preuves abondantes qui, elles, suggèrent l'emploi d'une extrême prudence face à ce composé extrêmement toxique. En septembre 1987, une étude de l'American Paper Institute (API) révélait que le papier blanchi au chlore était bel et bien contaminé. En décembre 1987, l'émission *Marketplace*, diffusée sur le réseau anglais de Radio-Canada, démontrait que les papiers canadiens étaient aussi contaminés. En août 1988, John J. Ryan, de Santé et Bien-être Canada, annonçait au Symposium sur les dioxines, en Suède, que le lait contenu dans le carton blanchi était contaminé par les dioxines et les furannes, résidus provenant du procédé de blanchiment au chlore.

Les dioxines et les furannes, comme plusieurs produits toxiques, se fixent dans les corps gras et peuvent s'accumuler



Eric Thareguy

Un arrière-goût de carton

Le ministre de l'Agriculture du Québec, Michel Pagé, annonçait en conférence de presse le 16 mars dernier que les fabricants de pâtes et papiers devraient veiller à ce qu'il n'y ait aucune trace de dioxines ou de furannes dans les contenants de carton pour le lait, et ce à compter du 10 avril de cette année. Les fabricants de contenants cartonnés pour le lait du Québec, Produits forestiers Pacifique (C.I.P.) et Emballages Somerville devront donc se plier à ces nouvelles normes.

Cette décision à saveur pré-électorale découle d'une étude faite par le ministère de l'Agriculture, en collaboration avec le Dr Albert Nantel, toxicologue de renom. Cette étude a permis d'effectuer 193 tests sur des contenants de carton commercialisés au Québec. Elle révèle des traces de furannes dans les contenants de lait, mais aucune trace de dioxine. Le ministre affirme que la quantité retrouvée est "cependant bien inférieure à ce que l'on retrouve dans le lait maternel" ...

"Il y a un risque minime pour la santé humaine, ajoute-t-il, cependant il devient plus élevé pour les enfants". Cela s'explique par une plus grande quantité de lait consommée par les jeunes enfants; la concentration de furannes peut être plus élevée par rapport à leur poids.

Cette décision satisfait la Fédération nationale des Associations de consommateurs du Québec (FNACQ) et Greenpeace, mais ne répond pas de façon adéquate à l'ensemble du problème selon elles. Les produits blanchis au chlore autres que les cartons de lait ne sont pas concernés par cette mesure. Selon Diane Goulet, porte-parole de Greenpeace, il y aura toujours une incertitude tant qu'on adoptera le chlore comme procédé de blanchiment. Elle se demande de quelle façon les fabricants vont blanchir le carton, car les dioxines et les furannes ne sont qu'une partie des toxines chlorées produites par le processus de blanchiment. D'autres familles d'organochlorures subsistent, dont la majorité n'est pas encore identifiée, ajoute-t-elle. La seule certitude que pourrait obtenir le public, selon elle, ce serait un carton brun à l'intérieur des contenants de lait.

Yvon Dinel

dans le corps humain. Contrairement aux hypothèses antérieures, des recherches récentes démontrent que la dioxine migre très facilement des produits papetiers. Une étude canadienne de 1988 a trouvé que, malgré une doublure de plastique, le lait emballé dans des cartons de papier contenait sans exception des concentrations de dioxines plus élevées que le lait emballé dans des contenants fabriqués en d'autres matières. On a aussi démontré que les filtres à café blanchis peuvent laisser s'échapper des dioxines dans le café. Cependant, dans l'industrie des

pâtes et papiers, la dioxine n'est rien comparée au reste, car tant d'autres toxines chlorées se trouvent dans les rejets d'usine de pâte blanchie et dans les produits papetiers.

Ces informations ont lieu de nous inquiéter. On peut se demander si les produits papetiers utilisés de façon courante dans la plupart des foyers ne constituent pas une menace pour la santé. La Fédération des Associations coopératives d'économie familiale (FACEF) et la Fédération Nationale des Associations de consommateurs du Québec (FNACQ), de concert avec

Greenpeace, font le pari que si la population disposait de cette information, elle souhaiterait que ces produits potentiellement dangereux pour leur santé soient remplacés par des produits sains, en l'occurrence des produits de papier non-blanchi ou blanchi par une méthode saine.

De telles méthodes existent dans d'autres pays. Malheureusement au Canada, la situation est tout autre. Comme nous l'avons dit, aucun produit de substitution au papier contaminé n'est présentement disponible

sur le marché canadien. Malgré les demandes faites à l'industrie papetière par divers groupes soucieux de l'environnement, les fabriques canadiennes sont, jusqu'à maintenant, restées sourde aux véritables problèmes. D'autre part, malgré l'inquiétude montante face à ces produits, l'industrie craint que la population ne veule pas de produits qui ne soient plus blancs que blancs. La FACEF, la FNACQ et Greenpeace tenteront de prouver le contraire en sensibilisant le public et en

lui demandant son appui pour mettre sur le marché des produits non-blanchis au chlore. Une tournée de plusieurs villes du Québec aura lieu en avril et mai.

NILO-VRAC
 857 est Ontario
 (coin St-André)
 525.2215
 Lundi, mardi et mercredi : 9h00 - 19h00
 Jeudi et vendredi : 9h00 - 21h00
 Samedi : 10h00 - 18h00
 Dimanche : Fermé

De l'énergie pour vos randonnées
 MÉLANGES DE NOIX, ÉPICERIE FINE, PRODUITS LAITIERS, ÉPICES, PRÊT-À-MANGER, FRUITS SÈCHÉS, THÉ, TISANES, CAFÉ, PRODUITS NATURELS, PÂTES ALIMENTAIRES, CROUSTILLES, DOUCEURS.
 10% de réduction sur présentation de ce coupon pour TOUT ACHAT de produits en vrac, sauf spéciaux. VALABLE JUSQU'AU 30 MAI UN COUPON PAR PERSONNE

TOMATOU
 ENRG.
DÉMÉNAGEMENT
 LIVRAISON * ENTRETIEN
 ESTIMATION GRATUITE
 SERVICE 24 HRES
 ASSURANCES
 282-9844
 AVEZ-VOUS RÉSERVÉ POUR JUILLET?

"L'INFLUENCE
 LIBRAIRIE
 LE CHERCHEUR
 DE TRÉSORS
 livres anciens & d'occasion.
 1339 est Ontario,
 Montréal, Qc.
 H2L 1R8
 (514) 597-2529
 R. Gingras & N. Daignault
D'UN LIVRE"

Ne laissez pas dépérir votre vélo!
 Le cours de mécanique du Monde à Bicyclette
 durée: 15h / prix: 40\$ (moins 15% pour les membres)
 informations: Yves du Sablon, 727-8230

Boule de Neige
 LIVRES EN FRANÇAIS & ENGLISH BOOKS
 • Alimentation saine
 • Croissance personnelle
 • Écologie, sciences
 • Énergies subtiles
 • Jardinage et agriculture, écologique, biodynamique
 • Philosophies, spirituelles
 • Psychologies
 • Santé holistique
 • Technologies appropriées
 Diffusion: Éditions Terre Vivante, Équilibres Aujourd'hui, etc.
 Service de commandes spéciales & postales
 312 est, Ontario
 Montréal, Qc
 H2X 1H6
 843-7997
 Berril
 ouvert 7 jours
 Librairie des Ressources bookstore

ARGO BOOKSHOP
 PAPERBACKS & CANADIAN BOOKS
 1915 Ste-Catherine W.
 Tel. (514) 931-3442
 Montréal, Québec

bar
 (On a changé...)
 426, Rachel est-Montréal, Québec-H2J 2G7
 843.8178

FONDATION QUÉBÉCOISE EN ENVIRONNEMENT
 DEVENEZ AMI(E) DE LA FONDATION
 Faites parvenir votre contribution de 15.00 \$ ou plus à:
 Fondation québécoise en environnement
 855, rue Sainte-Catherine Est
 11e étage, pièce 1119
 Montréal, Qc H2L 4P5
 Tél.: (514) 849-3323



Fournisseur officiel de vos plaisirs de plein air.

La Cordée est le plus grand magasin de plein air au Québec. Faites-en votre fournisseur officiel!
 2159 est, rue Ste-Catherine, Montréal. Plein-air: 524-1106 Vélo: 524-1515

Nom: _____
 Âge: _____
 Profession: _____
 Adresse: _____
 Code postal: _____
 Téléphone: _____

**UNE PREMIERE
AU QUÉBEC**



3383

**SALON du CYCLISME
de Montréal**

**PLACE BONAVENTURE du 25 au 28 MAI
Amateurs et professionnels y seront comblés!**

Profitez des dernières nouveautés en matière de produits cyclistes:
vélos, pièces et accessoires.
Bénéficiez de rabais exclusifs
Assistez à des spectacles enlevants

Procurez-vous dès maintenant votre billet d'admission chez votre marchand de vélo
ou en téléphonant au: **(514) 256-5114**

Le Monde à Bicyclette

VOL. XIV No 1 • PRINTEMPS 1989 • GRATUIT

MONTREAL: PLAN VELO 89-99

TOBACCO: EXPLOITING THE THIRD WORLD

CYCLO-RESSOURCES '89