

Le «Chaînon Champlain»:

UN SENTIER DE LAPINS

C'était le 12 avril dernier; un lundi de Pâques. Des lapins géants montant bicyclette envahissaient l'Île-des-Soeurs. Scène d'horreur? Oui, mais ce n'est pas ce que vous croyez. Les lapins étaient gentils; l'horreur, c'est le sentier de lapins qui leur a servi de piste cyclable. Les lapins auraient déclaré vouloir démontrer au ministre Corbeil comment il serait facile d'aménager décentement ce lien cyclable essentiel, sur le côté ouest du pont Champlain, entre l'Île-des-Soeurs et l'île de Montréal. On demande un petit coco de Pâques de la part du ministre, en somme.

DES MILLIERS DE CYCLISTES UTILISENT DÉJÀ CE TRAJET

Des milliers de cyclistes et de piétons utilisent actuellement cette portion du pont Champlain pour traverser d'une île à l'autre. Ce site, qu'on pourrait baptiser le «Chaînon Champlain», représente un lien névralgique entre plusieurs tronçons cyclables à haute fréquentation: les pistes du Boardwalk, de l'Aqueduc et du Canal Lachine sont tout près, sur l'île de Montréal. Sur l'Île-des-Soeurs, un réseau cyclable local et la proximité de la piste cyclable de la Voie maritime du Saint-Laurent exercent une puissante attraction pour les cyclistes, qui les fréquentent par centaines de milliers.

L'Île-des-Soeurs compte 13 000 résidents-es et environ 4 000 travailleurs-ses.

CONDITIONS ACTUELLES INDÉCENTES

Le «Chaînon Champlain» est actuellement très dangereux, particulièrement pour les cyclistes. Il consiste en un sentier étroit, en terre battue, parfois très incliné, parsemé de trous, de bosses, de roches. Le trottoir sur le tablier du pont frôle une voie de circulation où les véhicules atteignent 70 km/h et plus, sans la protection d'un garde-fou entre eux et les autos. On voit avec inquiétude des petites familles, avec les enfants à vélo,



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

rouler dans de telles conditions...

AMÉNAGEMENT FACILE À FAIRE

Il suffirait de très peu pour aménager le «Chaînon Champlain». L'espace au sol est suffisant presque tout le long du tracé, il suffit de l'asphalter, sans avoir à faire une base très résistante, puisqu'il s'agit de circulation légère. En certaines portions du tracé, il faudra un peu de soutènement. Il faudrait aussi élargir légèrement le trottoir du

pont —d'environ 60 cm— et y poser un garde-fou —environ 125 cm de haut— pour que les vélos puissent se croiser sécuritairement.

Selon nos estimés, ces travaux exigent un budget d'environ 400 000 \$, une somme toute petite en comparaison avec les argents qui sont déboursés pour les travées automobiles du pont.

fédéraux de la région concernée: sept chez les Conservateurs, sept chez les Libéraux et quatre du Bloc Québécois (voir liste en annexe).

La Ville de Verdun, quant à elle, adoptait en novembre 1992 une résolution des conseillers Marvin Reisler et Arthur Bennaroch, incitant les responsables du territoire concerné, le minis-

tre des Transport du Canada, Jean Corbeil, et la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain à aménager le «Chaînon Champlain».

Depuis l'été 1992, une pétition circule pour demander au gouvernement fédéral d'agir. En cette année pré-électorale, le puissant ministre des Transports fédéral, avec son budget dans les milliards de dollars, aurait peut-être intérêt à réunifier des bouts de son territoire.

L'Association des propriétaires de l'Île-des-Soeurs et l'Association des locataires de l'Île-des-Soeurs sont d'accord avec ce projet.

UN LIEN ESSENTIEL

La fonction d'un pont est de réunir des rives pour offrir un passage aux gens, de part et d'autre. Par sa situation géographique, le pont Champlain est un lien essentiel et doit accommoder les piétons et cyclistes de Montréal et de l'Île-des-Soeurs, qui en ont besoin. Le ministère des Transports du Canada et la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain se doivent de répondre aux besoins de toutes ces clientèles.

Des gestes concrets ont déjà été posés en ce sens, un précédent, en quelque sorte: le parachèvement du lien piétonnier et cyclable au sud du pont Jacques-Cartier. Et ces aménagements sont très utilisés. Ceux du pont Champlain le seront encore plus, le trajet étant de moindre envergure et les populations riveraines étant très denses, tant à l'Île-des-Soeurs qu'à Montréal.

• 18 députés fédéraux appuient le projet, p.7

UN PREMIER MORCEAU DU RÉSEAU VERT EST LIVRÉ

Le premier tronçon du Réseau vert de l'axe nord-sud, qui reliera le Port de Montréal à la Baie de Bordeaux, prendra forme sous peu. En effet, les travaux d'aménagement du tronçon, s'étendant de la rue Saint-Urbain à la rue Masson, débuteront cet été. Lors de la prochaine assemblée du Comité-conseil de l'arrondissement Rosemont / Petite-Patrie*, les représentants du Service des loisirs, des parcs et du développement communautaire présenteront les grandes lignes de ce projet et le tracé qu'empruntera cette piste multi-fonctionnelle. Le couloir cyclable couvre une distance de près de trois kilomètres, en suivant l'ancienne emprise de la voie ferrée du Canadien Pacifique. Il suffirait à la ville de réaliser un peu plus que l'équivalent de trois autres projets comme celui-ci pour ajouter 14 kilomètres de pistes cyclables à Montréal en 1993, soit la moyenne sur un an des 140 kilomètres en dix ans promis par la Politique-vélo de la Ville.

Cette piste en poussière de pierre possédera une largeur de trois ou quatre mètres. Elle sera bordée de plantations d'arbres et délimitée par une clôture empêchant l'accès à la voie ferrée adjacente au site. Des haltes de repos et des pochettes de verdure sont prévues le long du parcours.

*Cette assemblée aura lieu le lundi 31 mai à 19h au Comité Vie de quartier, 5095 9e Avenue à Rosemont.



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

Tirage: 18 000 exemplaires
Quatre numéros par année

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

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

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

COORDINATION

Sébastien Bouchard

TEXTES

Anne De Guise, Jacques Grélinas, Randy Lee, Leslie Lutsky, Claire Morissette, Normand Parisien, Michel Perrault, Robert Silverman, Luc Soucisse, François Vermette

ENTRÉE DE TEXTES

Siobhan Ua'Siaghail, Michael Thibault

PHOTOGRAPHIES / ILLUSTRATIONS

Sébastien Bouchard, Daniel Egan, Leanne Franson, Bernard Jeay, Robert Silverman, Luc Soucisse, Michael Thibault

PHOTO PAGE COUVERTURE

Michael Thibault

CORRECTION

André Quesnel, Michael Thibault

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

INFOGRAPHIE PUBLICITAIRE

Michael Thibault

IMPRESSION

Québecor St-Jean

PUBLICITÉ

Michael Thibault
(514) 844-2713



Dépôt légal:

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

Le Monde à Bicyclette
3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341
(514) 844-2713

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

TÉLÉCOPIEUR (Fax)
(514) 844-6622

LA VÉLORUTION AU TRAVAIL

Robert Silverman

La réapparition de la bicyclette dans le monde industrialisé est un phénomène récent qui prend de plus en plus d'ampleur. Chaque année, même dans des conditions qui sont encore très loin d'être adéquates, on voit de plus en plus de bicyclettes sur les pistes cyclables et dans les rues. Les 800 000 vélos qui circulent chaque année sur le Canal Lachine le dimanche quand il fait beau témoignent de l'immense faveur dont jouit la bicyclette.

La plupart des cyclistes ont commencé à pédaler pour se divertir, les fins de semaine. Puis, ayant constaté quel agrément la bicyclette peut procurer à peu de frais, ces nouveaux cyclistes se sont mis en tête de prendre leur bicyclette pour se rendre au travail. Il y a cependant une grande différence entre une belle balade tranquille en pleine verdure sur une piste et le parcours à effectuer vers le centre-ville pour aller au travail.

Les rues n'ont pas été conçues pour la circulation cycliste. L'omniprésence de l'automobile rend les rues bruyantes et parfois dangereuses. Aussi, on se dit: «Arrivé au travail, où pourrai-je stationner mon vélo sans être inquiété?»; «Ne vais-je pas transpirer et sentir mauvais?»; «Le cyclisme est-il compatible avec le code vestimentaire exigé par mon employeur?»; «Mes vêtements ne seront-ils pas fripés?»; «Mon patron ne va-t-il pas voir d'un mauvais oeil mon nouveau mode de transport?»

Ces questions parmi d'autres se posent lorsqu'on a l'idée d'aller au travail à bicyclette. Le cyclisme de loisir et le cyclisme utilitaire sont des réalités très différentes. De plus en plus de gens vont au travail en vélo. Il y en aurait plus encore s'il ne restait tant d'obstacles, dont le plus frustrant est le manque de stationnements sécuritaires pour les bicyclettes.

Au centre-ville de Toronto, 200 000 personnes travaillent dans un secteur concentré comprenant une dizaine de gratte-ciel. Il s'y est peu à peu développé une nouvelle conscience des travailleurs cyclistes. Ainsi a vu le jour un phénomène complètement nouveau, la formation de *Bicycle Users Groups* (groupes d'usagers de la bicyclette). Un *Bicycle Users Group* (B.U.G.), au sens premier, c'est une association de travailleurs cyclistes travaillant dans une même entreprise ou édifice. Les premiers groupes se sont formés à Toron-

to en 1991, grâce à des employés de très grandes compagnies qui réunissent au centre-ville des milliers de gens portant robe et cravate. À la suite de la Semaine du «Travail à Vélo», des organisations de travailleurs cyclistes ont vu le jour à la Banque Impériale de Commerce, chez Reuter, à la Banque Royale, chez Burns et Fry, courtiers en bourse et à Métal Noranda. L'idée des groupes s'est répandue et la solidarité s'est développée. Rapidement, les B.U.G.s sont apparus chez les employés cyclistes du secteur public. Le mouvement a gagné les employés du gouvernement de l'Ontario, à Hyde Park et à Hydro-Ontario, ainsi que les employés de la Ville de Toronto et de la Communauté

l'Hydro à Toronto, un stationnement pour 90 bicyclettes ainsi que des douches.

Les problèmes qui se présentent à Montréal sont semblables. Au cours des quelques dernières années, on a installé à plusieurs édifices du centre-ville, des stationnements sûrs pour les vélos. L'édifice de Radio-Canada sur René Lévesque-est a des vélogardes, comme en ont aussi l'édifice de Bell Canada sur La Gauchetière près d'Université et l'édifice d'Air Canada, à l'angle du boulevard René Lévesque et de la Côte de Beaver Hall. Les stationnements pour vélos qui se trouvent devant le Complexe Guy-Favreau et au sous-sol du nouvel édifice de l'Alcan sur la rue Stanley sont plus impressionnants encore.

donne sur la rue Saint-Hubert, un peu au nord de la rue Sainte-Catherine. La cabine des gardiens de sécurité est devant les bicyclettes et sur une grande enseigne bleue placée à côté des supports, on lit: «Ces supports pour les bicyclettes sont réservés à l'usage exclusif des employés d'Hydro-Québec. Vous pouvez obtenir une vignette en téléphonant au... Toutes les autres bicyclettes seront cadennassées.»

Cet excellent système de stationnement pour les bicyclettes n'est pas le fruit du hasard. Des travailleurs cyclistes d'Hydro-Québec avaient fait circuler une pétition exigeant des stationnements sécuritaires pour les bicyclettes. Ils ont ensuite présenté cette pétition à la direction, qui fut favorable à leur



urbaine de Toronto. Il y a maintenant plus de 200 B.U.G.s à Toronto.

La formation des groupes B.U.G.s a été facilitée par la vogue de la correspondance par courrier électronique. Un peu plus tard, des liens de coopération se sont établis entre les divers groupes. Dès le printemps de 1992, on avait réussi à faire paraître, à intervalles réguliers, un bulletin d'information appelé le BUGle. Jusqu'à ce jour, six numéros ont été imprimés. C'est le journal du travailleur cycliste de Toronto. Une fois par mois il y a une rencontre B.U.G., où une centaine de cyclistes font la fête et parlent vélo.

Les BUGs ont permis aux cyclistes d'avoir, pour la première fois, leur mot à dire au sein des entreprises. Ainsi, dans différents lieux de travail, ceux-ci ont obtenu de leur entreprise, ou du propriétaire des locaux, des stationnements sécuritaires, des douches et des casiers. Grâce à la pression de leur nouveau B.U.G., les employés cyclistes d'Hydro-Ontario ont obtenu, à l'un des édifices de

Au Complexe Guy-Favreau, le stationnement est réservé aux seuls employés qui travaillent dans l'immeuble et, pour y obtenir une place, on doit présenter une lettre de son employeur attestant que l'on travaille au Complexe Guy-Favreau. Les supports pour vélos, déjà à l'épreuve du vol, sont de plus surveillés par des gardiens de sécurité très consciencieux. À l'édifice de l'Alcan, le stationnement est situé dans le garage; il s'y trouve aussi un vestiaire où se changer et des douches, afin d'encourager le cyclisme et le jogging chez les employés.

Des centaines d'autres cyclistes en puissance sont cependant frustrés par le manque de stationnements pour les bicyclettes. Il est vrai qu'il y a eu récemment des améliorations. Un des plus beaux stationnements pour bicyclettes qui soit a été aménagé récemment pour les employés d'Hydro-Québec à la Place Dupuis, près du métro Berri. Chaque jour de la semaine, jusqu'à 50 bicyclettes sont stationnées dans le garage qui

demande. Hydro-Québec a acheté des supports pour les vélos et a loué, aux propriétaires de la Place Dupuis, cinq places de stationnement pour les autos. Dans cet espace utilisé auparavant par des automobiles, les travailleurs cyclistes d'Hydro-Québec stationnent leurs bicyclettes en toute sécurité. Ils ont obtenu aussi quatre douches, deux pour les femmes et deux pour les hommes.

Les employés d'Hydro-Québec nous ont montré la voie à suivre pour obtenir des stationnements pour les vélos. Abordez vos camarades cyclistes à votre lieu de travail. Songez à la possibilité de fonder un groupe de pression semblable à un B.U.G., soit dans l'entreprise où vous travaillez, soit avec des gens qui travaillent dans le même immeuble que vous. À Montréal comme à Toronto, les travailleurs cyclistes sont devenus assez nombreux et ont atteint un niveau de conscience assez élevé pour revendiquer et obtenir des stationnements sécuritaires au centre-ville. Allez de l'avant!

La publicité automobile à la STCUM:

«MOI JE SUIS D'ACCORD AVEC ÇA» (R. PERREAULT)

Dans le numéro de printemps du Monde à Bicyclette, on déplorait l'apparition depuis l'automne dernier de publicité incitant à l'achat d'une automobile, dans le métro et les abribus de la STCUM. Cette question a rebondi en assemblée du Conseil de la Communauté urbaine de Montréal en avril. Robert Perreault, président du Conseil de la STCUM répond aux questions de Marcel Sévigny, conseiller municipal dans Pointe Saint-Charles.

M. Sévigny: Monsieur Perreault a déclaré assez souvent, dans les années passées, que l'automobile était le principal ennemi, l'ennemi n° 1, du transport en commun. À cet effet, on a effectivement voté un plan de relance de plusieurs millions de dollars pour faire la promotion du transport en commun.

Cependant on a vu, depuis quelques mois, de la publicité en faveur de l'automobile dans les stations de métro, dans les autobus et les abris. J'aimerais savoir du président de la STCUM s'il croit que c'est une bonne chose pour l'avancement du transport en commun que de permettre une telle publicité sur les autobus et dans les stations de métro, propriétés de la Communauté Urbaine de Montréal.

Robert Perreault: Ça me permet de corriger un peu l'impression de mon collègue. Je ne suis pas l'ennemi des voitures ou des automobilistes. J'ai une voiture et je trouve que c'est utile d'avoir des voitures. Je pense que c'est aberrant qu'on bâtit un système de développement urbain qui fasse que nos concitoyens, pour aller travailler matin et soir, s'en aillent à la queue leu leu dans leurs voitures. Je pense que là-dessus, il y a une grande différence. Donc de ce point de vue-là, effectivement, la ques-

tion a été soulevée par un certain nombre de groupes et la position du Conseil d'administration de la Société, ce n'est pas du tout de censurer la publicité automobile, bien au contraire. Moi, que les gens fassent valoir que telle marque de voiture a des qualités et puis qu'elle est meilleure que telle autre, ça ne me pose aucun problème moral. Je souhaite que tous nos concitoyens puissent un jour avoir accès à une voiture. Je pense que la plupart y ont accès dans nos sociétés et c'est bien normal.

On essaie d'encourager les gens à ne pas prendre leur voiture privée pour des fins de navette, matin et soir, alors qu'il y a des alternatives de transport public. Donc, la position du Conseil, c'est de continuer à accepter de la publicité provenant des marques de voitures. Toutefois, l'incident nous a quand même amenés à nous assurer qu'il n'y aurait pas de situations par lesquelles, par exemple, on accepterait de la publicité qui carrément mettrait en cause nos voyageurs, nos utilisateurs, en disant: «Que faites-vous dans le métro? Vous devriez être dans une voiture.» On va s'assurer de ça, mais pour le reste, qu'on nous dise qu'une Mazda est une meilleure voiture qu'une Chrysler, moi je suis d'accord avec ça, c'est ma voiture.



PHOTO: BERNARD JEAY (ARCHIVES)



M. Sévigny: Monsieur Perreault peut bien... Mais j'ai des photos assez significatives dans un journal qui s'appelle «Le Monde à Bicyclette» qui est objectivement, dans les faits, un allié inconditionnel du transport en commun. Et il y a des slogans qui disent, par exemple, dans le cas où l'on vante une marque d'auto qui s'appelle la Colt 1993: «Des transports en commun peu communs». Donc, évidemment, on fait une opposition entre un meilleur transport en commun, par rapport au vrai transport en commun. Et moi, j'appelle ça effectivement... c'est un peu comme si McDonald, par exemple, permettait que Burger King fasse de la publicité dans ses magasins. Ça serait un peu aberrant de permettre à son principal concurrent de concurrencer directement sur son terrain et il me semble qu'il y aurait à ce moment-là des effets assez négatifs par rapport au produit qu'une entreprise veut vendre. Dans le cas de la STCUM... (Le président de l'assemblée deman-

de à M. Sévigny de formuler sa question supplémentaire).

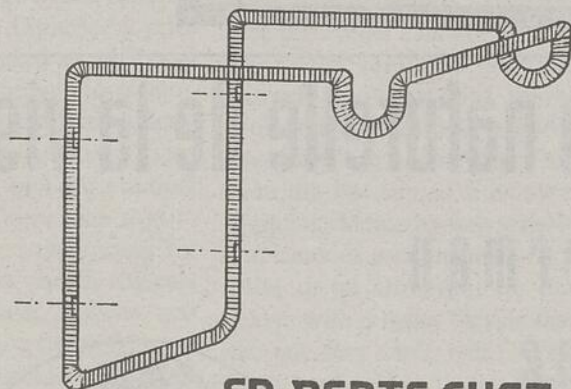
Est-ce que le président de la STCUM s'engage à évaluer l'impact de ces publicités?

R. Perreault: D'abord, il faut juste rappeler que ce n'est pas la STCUM qui approuve chacune des publicités. Nous avons des contrats qui sont des contrats sur une longue durée et nous respectons, dans le cadre de certaines limites, les règles du jeu en ces matières. Par contre, nous avons effectivement la possibilité, si nous pensons qu'une publicité contrevient soit aux lois, soit à l'éthique, etc, d'intervenir. Dans le cas très spécifique qui a été soulevé, c'est la première fois que ça arrive. Je répète, monsieur le Président, que l'on y est intéressé. Il y a des avis contradictoires, y compris des spécialistes en ces matières, à savoir: est-ce que ça nuit ou est-ce que ça aide au transport public?

Moi, je veux juste rappeler un fait. Je me souviens d'avoir déjà

fait une intervention pour dire que l'on avait à lutter contre 30 000 000 \$ de publicité annuelle, rien que par rapport à une compagnie comme GM. Je m'étais fait ramasser par quelques chroniqueurs qui pensaient que je calculais mal. Je pense que j'avais bien calculé. Moi, au contraire, je trouve ça un peu significatif que des entreprises qui sont aussi présentes dans le domaine de la promotion que les entreprises qui vendent des voitures, aient senti le besoin «accrocheur» de faire référence au transport public. C'est la première fois que ça arrive et je pense que c'est en partie le résultat du «repositionnement» de la Société sur le marché. Ceci dit, encore une fois, je le répète, la Société va s'assurer qu'il n'y ait jamais de publicité dont l'effet serait de dévaloriser le choix de nos utilisateurs d'utiliser le transport public. Pour le reste, on n'a pas l'intention de faire de censure en cette matière.

PORTE-VÉLO "ALMAS"®



EN VENTE CHEZ:

QUILICOT

1749, Saint-Denis, Montréal H2X 3K4 842-1121
472, Roland-Therrien, Longueuil J4H 3V9 442-1121

«EL PEDALO»

5801, Monkland, Montréal 485-7705
157, St. Jacques, Ville St-Pierre 363-6733

vélo
montréal

POPPI

673 est, Henri-Bourassa, Montréal (514)-383-8356

5100 Ouest, Notre-Dame, Montréal H4C 1T3 (514) 931-7612

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

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

- **SUSPEND** le vélo au mur à toute hauteur désirée.
- **PROTÈGE** le vélo contre les bris.
- **SÉCURITAIRE**: se cadénasse de multiple façons.
- **D'INSTALLATION** aisée: 4 vis.
- Unique, ce porte-vélo mural!

DES ÉVÉNEMENTS À NE PAS MANQUER

Dimanche 16 mai 1993, à Sherbrooke

LA GRANDE RANDONNÉE CYCLISTE DE L'ESTRIE

20 km, familial, parcours longeant parcs et rivières, à la portée de tous.

48 km, populaire, une randonnée accessibles à tous.

La Randonnée, (819) 821-4097

Dimanche 30 mai 1993

LE TOUR DES ENFANTS

Randonnée populaire pour les 6-12 ans, à travers les rues de Montréal.

Fêtes, jeux et animation tout l'après-midi au Parc Jarry, pour tous.

Le Tour de l'île, 847-TOUR

Dimanche 6 juin 1993

LE TOUR DE L'ILE

66 km, dans les rues de Montréal. La plus grosse randonnée populaire au monde: 45 000 cyclistes attendus-es.

Le Tour de l'île, 847-TOUR

Jeudi 24 juin 1993

MON DRAPEAU, MON VÉLO,

à Ville Mercier.

25 ou 50 km. 1000 «rouleurs» vêtus de BLEU et BLANC, drapeau du Québec attaché au vélo, OBLIGATOIRE. Disponible: transport du métro (cyclistes et vélos).

Explo Tour, 691-4731

Dimanche 27 juin 1993

VÉLO TOURNÉE

43 km continu, à Repentigny. Durée environ 2h, 25 km/h, terrain plat, pleine campagne, 1 relais, libre de s'arrêter ou pas.

Vélovirée, 581-0319

Dimanche 4 juillet 1993

FESTIVAL DE LA GIBELOTTE

20 ou 40 km, randonnée cycliste, départ du Carré Royal, à Sorel.

Festival de la Gibelotte, 746-0283

Dimanche 8 août 1993

VÉLOVIRÉE LANAUDIÈRE

62 km, sur une route importante. Circuit environ 4h30, 25 km/h. 5 municipalités traversées, 20 mn d'arrêt obligatoire à chaque municipalité, pause 1h pour dîner.

Vélovirée, 581-0319

Dimanche 22 août 1993

CYCLO-RALLYE '93

Un jeu de société à la grandeur de la ville. Une suite d'énigmes vous entraînera à la découverte de 25 sites exceptionnels en ville; une aventure qui dure 4 heures. Magnifiques prix à gagner.

Le Monde à Bicyclette, 844-2713

Dimanche 12 septembre 1993

UN VÉLO, UNE POMME,

à Sainte-Martine et dans le Haut Saint-Laurent

65 km pour débutants ou 115 km pour terminer la saison en beauté. Déjeuner champêtre. 10 kg de pommes par personne!

Explo Tour, 691-4731

Dimanche 3 octobre 1993

VÉLO AUDAX 100 KM

Épreuve de régularité et d'endurance, non compétitive, vitesse 22,5 km/h, autobus remorque-vélo, goûter à la fin du trajet.

Aventures douces Plein air, 336-9320

C O U R R I E R

SAAQ, CAPITALISTES!

Chère Claire (et chers amis, amis cyclistes),

J'ai lu avec intérêt le dernier numéro de MAB, heureuse de constater une reprise de la lutte contre «l'autocratie» avec son cortège de pollution, de mort humaine et animale (dont deux chats aimés), d'étalement urbain, et aussi, l'intériorisation de valeurs propres au capitalisme chez les salarié-es une fois mués en automobilistes, à l'encontre du développement d'une conscience de classe.

En particulier, je veux souligner l'article de Claire Morissette qui pourfend la pub pour des «petites voitures économiques» dans le métro et les autobus. Bravo! Mais cette année et l'année précédente, votre journal a accueilli la pub de la Société de l'assurance automobile du Québec, qui, sous le couvert de la promotion de la sécurité, est le véhicule de valeurs anti-cyclisme, en tant que

moyen de transport quotidien et urbain pour l'ensemble des classes d'âge.

Ces pubs encouragent une image de cyclisme essentiellement sportive, voire du vélo comme jouet pour enfants: On tutoie le/la cycliste, qui est présentée comme un personnage à morphologie enfantine. Sans compter la présentation d'une mode fluo, hautement polluante et identifiée aux vêtements de «vacances», comme élément de sécurité. Et bien entendu, le maudit casque qui, en plus de décourager l'utilisation quotidienne du vélo (courses dans les magasins, et, dans mon cas, recherches en bibliothèque) a au moins deux autres impacts négatifs:

La promotion, et je crains, l'obligation du casque, enlève la responsabilité première des accidents de cet engin meurtrier qu'est l'automobile. De plus, elle fait partie de toute la panoplie superflue pour le cyclisme urbain: cuissards fluo, gadgets de toutes sortes. Comme nous le savons, dans les pays où le

cyclisme est bien intégré dans les moeurs, les cyclistes circulent en vêtements de travail ou de détente, selon l'heure et le trajet. Ce qui n'empêche point la pratique du beau sport cycliste et du cyclotourisme, activités extraordinaires mais différentes du cyclisme comme moyen de transport urbain.

Je comprends que le MAB a des moyens infiniment plus limités que la STCUM, mais attention tout de même aux pubs contraires à nos valeurs et nos revendications cyclistes.

Vélo vaincra!

Marie Stuart

THE GOOD BICYCLE TERRORIST

It is with great interest that I have followed your activities to promote bicycle use in Montreal. As a bicycle activist, it is easy to identify with your "cyclodramas" and your philosophical outlook. As a member of the Windsor Bicycling Committee, we are promoting bicycle use in Windsor and feel a greater knowledge of your group and its activities would assist us in our objective. Any literature you might be able to send would be greatly appreciated. Thank-you for your assistance and keep up the good work!

Patrick Dunn

Tél:527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR. VENTE ET RÉPARATION DE BICYCLETTES

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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

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

VENTE - SERVICE RAPIDE

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

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

4308 HÔTEL-DE-VILLE (Sud de Mont-Royal) Métro Mont-Royal **849-7954** VISA MasterCard

LE VELOCISTE

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)
Membre Action Vélo-Plus

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

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

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

Amélioration naturelle de la vision

Robert Silverman

tél: 849-5596



VÉLORUTION IN CUBA

Robert Silverman

In April, fourteen months after *Le Monde à Bicyclette* representatives first went to Havana to study the bicycling situation in that city of two million people, Luc Soucisse and I returned to Cuba for a re-evaluation. The occasion was a congress entitled "The Bicycle: Transport of the 21st Century" held on April 13-14, 1993. In addition to the two *Le Monde à Bicyclette* delegates, 20 North American cyclists, 7 from Canada and 13 from the United States, went to the Cuban capital for this conference—the first ever held in a bicycle-friendly country.

"INTRODUCTION MASSIVA DE LA BICICLETA!"

Following the disintegration of the Soviet Union, formerly Cuba's ally and main trading partner, Cuba lost its principal supplier of inexpensive oil. Scarce oil has to be used for priority purposes like generating electricity, and fuelling tractors and buses. Because of severe gas and parts shortages, the number of buses in daily use in Havana has declined substantially in the last 3 years: 2,000 in 1991, 1,000 in 1992 and 500 today. But people have to get to work. The only alternative available was, and is, the bicycle. So, the Cuban government, a socialist government with a planned economy, opted for the *Introducción Masiva de la Bicicleta*—"the Massive Introduction of the Bicycle"—a bicyclisation program historically unique in its scope and rapidity. Cuba's revolution has become the vélorution—the development of a bicycle culture where once there was hardly a bicycle in sight.

Cuba bought one million stripped-down Chinese bicycles and China donated an additional 200,000. The heavy (56-pound), one-speed bicycles were assembled by Cuban technical students as part of their studies. The bicycles were then sold to workers in their enterprises for 120 pesos each and to students at 70 pesos each. Priority was given to workers living between 2 and 10 kilometers from their workplace, with the cost being deducted from their monthly paycheck for the following year.

The Chinese bicycles cost Cuba forty million dollars and were a poor introduction to the

bicycle culture because of their weight, lack of gears, and steel brakes. So, immediately and at breakneck speed, the Cubans began, without expertise or experience, to build a domestic bicycle industry. Today, there are 5 bicycle factories in Cuba, producing 200,000 bicycles a year.

INTRODUCING THE BICYCLE CULTURE

At the same time, to ensure the optimal introduction of the bicycling culture, additional political measures were taken: all enterprises with over 50 employees in one location were required to hire a bicycle mechanic; and a national law was passed mandating secure bicycle parking at all work places. Gas stations have been partially converted into bicycle stations where one or two poncheros—literally "flat-fixers"—repair people's bicycles.

BRIDGES AND TUNNELS

Thirty seatless buses convey cyclists 24 hours a day through the 2 tunnels under Havana Bay. This gives bicyclists easy access to the eastern suburbs of Havana and the popular beaches to the east. The many ferry boats that cross Havana Bay are full of people with their bicycles. On the four car commuter train to the eastern suburbs and beaches, one car is for cyclists and their bicycles. And only bicycles are permitted to use the Iron Bridge across the Almendros River leading to the suburbs of West Havana.

PARKING

The bicycle parking in Havana is very good. Most of the bicycle parkings are enclosed in wire cages and benefited from the presence of a guard. The bicycle guard gives the arriving cyclist a numbered ticket. At the sheltered, guarded bicycle parking lots at the University of Havana, security measures are exemplary. Outside the Faculty of Education Building, Mercedes writes down the name of each entering bicyclist to be sure that no one leaves with a better bicycle than the one they came with. "It's a very hard job and easy to get confused", she told me ponderously. At another bicycle parking lot on campus, the guard retains the cyclist's photo identity card while her bicycle is parked. The best parking is

found outside the offices of the weekly newsmagazine *Juventud Rebelde*. To save space, which is always scarce in cities, the bicycles are hung vertically on hooks. As the bicycles are often heavy, the guard hangs it up for those whose strength is limited. The parking lot contains cars belonging to the newspaper for the use of reporters on assignment; about 200 bicycles are parked in the space used to park 10 cars...

At the beaches of western Havana, a prominent sign reads: "Parque Bicicleta" and a guard gives out numbered tickets. Cultures differ and the adjustment to a new one can be surprising, even a little frightening. On one occasion we had to retrieve our bicycles and, at 12:30, the attendant wasn't "on duty". We had to find him in the cafeteria to retrieve our bicycles.

Of course there is still much parking cyclo-frustration. Available space in the city is scarce; at commercial places, bicycle parking is rare. Even with a political will to solve the problem, multiple, overlapping jurisdictions make the solutions more difficult to find.

In the older parts of Havana, Cubans live on the third, fourth or fifth floors. Carrying a heavy bicycle up winding stairs, often in the dark, is not easy. Last year we met an architect who was working *full-time* to solve the problems of residential bicycle parking...

STREET CONDITIONS

It is while bicycling on the streets of Havana that the differences in the bicycling climate, in comparison with last year, are most apparent. Last February, I saw one bicycle per car on the streets of Havana. This April, I estimate it's 5 bicycles per car, testifying to the increase of 200,000 additional bicycles in Havana in 14 months—as well as to the gas-rationing induced reduction of cars on the street.

All the principle boulevards have marked bicycle lanes, one on each side of the street. And the designated bicyclists' space is respected by car drivers. The traffic is so light that there is no motive to invade cyclist space. The conduct of the cyclists had greatly improved, too. I noticed that 90% of the cyclists stopped for the full red light. Occa-

Continued on next page

É.-U.

BUSH A FAIT SA B.A.!

Une loi, le *Intermodal Surface Transportation Equity Act* (ISTEA) a été votée aux États-Unis dans les derniers jours du règne bushien. Avec cette loi, Washington distribue deux milliards de dollars entre les autorités régionales de transport

de chaque État. Celles-ci se font expliquer les conditions de cette subvention afin de canaliser les fonds sur des installations pour bicyclettes. L'administration de Chicago, par exemple, a répandu pour 750 000 \$ de stationnement-vélo à travers la ville.

San Francisco

DEMONSTRATIONS EVERY MONTH

The vélorution is heating up in the San Francisco Bay area. Every month, during a week day, the conscious cyclists organize "a critical mass" bicycle ride and rally through downtown San Francisco. In January, 168

cyclists participated. They slowed down the automobile traffic at 5 that afternoon, had a great time and demonstrated, by their silence and beauty, the city we want.

—The Spinning Crank

Tibet

CYCLING ON THE ROOF OF THE WORLD

Phunkhang Goranangpa, the head of the International Fund for the Development of Tibet, is presently organizing a bicycle rally to be held from August 6 to 25, in Tibet.

The 1,250 mile rally will begin in Xining, near the birthplace of the Dalai Lama, and continue along local roads to Lhasa, the capital of Tibet. Much of the route is at an elevation of 12,000 feet or higher, so cyclists should be in good physi-

cal condition. Participants can either bring their own bicycles or borrow them from the sponsors. Meals, cultural events and tents for sleeping will be provided by the organizers.

To participate, contact:

International Fund for the Development of Tibet,
P.O. box 2169,
Cambridge, Mass. 02238
U.S.A.
Tel.: (617) 547-5187

Hollande

PÉDALER AU TRAVAIL

Consciente des dépenses croissantes des employés en frais et contraventions de stationnement, une agence de publicité, *Catchline Communications*, a distribué des vélos pliables à ses 52

employés. Les employés utilisent leurs bicyclettes pour se rendre au travail comme pour visiter les clients de l'agence.

—New Cyclist, avril 1993

Toledo, U.S.A.

A GOOD COP?

A bicycle rider was cruising down a road in Toledo when a car swerved and almost hit him, after which the motorist did a U-turn and screeched to a stop. The driver jumped out threatening to beat up the cyclist. Unknown to

the driver, the cyclist was an off-duty cop who arrested him and had him charged with drunk driving, assault, and two traffic violations.

—Bicycling, May 1993

Zambia

REAL DEVELOPMENT

Zambian school children are being encouraged to enter a competition sponsored by the Wildlife Conservation Society of Zambia (WCSZ) to design a poster encouraging the use of bicycles. The WCSZ hopes to expand their campaign from consciousness raising to gather-

ing usefull data on the potential use of bicycle transport and then begin to work towards those goals. The WCSZ, a non-profit organization dedicated to environmental conservation has a network of 1,000 participating schools.

—IBF News, N° 1, 1993

CUBA: LA BICYCLETTE AU SECOURS D'UNE ÉCONOMIE EN PANNE

Luc Soucisse

La Havane est plus que jamais la capitale de la bicyclette des Amériques. Plus de 800 000 vélos y ont été introduits en deux ans, pour pallier à la grave pénurie d'essence immobilisant une grande partie du parc automobile.

L'exemple cubain de l'intégration massive de la petite reine comme moyen de transport urbain démontre bien que le vélo est une alternative valable à l'automobile. Et s'il n'en tient qu'au maire de la capitale, «la bicyclette est là pour rester», nous disait-il lors de la Conférence internationale sur la bicyclette «Une Option pour le 21^e siècle», qui s'est tenue les 14 et 15 avril derniers à La Havane¹. Le Monde à Bicyclette y était.

La noirceur de la cité à peine éclairée en cette soirée du 10 avril est frappante à l'approche de notre avion au-dessus de la capitale de deux millions d'habitants. La crise cubaine en cette période spéciale est visible à l'oeil nu. Avant la désintégration de l'URSS et du Comécon, Cuba consommait 6 millions de tonnes de pétrole par année pour le transport. Aujourd'hui, les autorités cubaines doivent répondre aux besoins de transport de la population avec à peine deux millions de tonnes. Toutes les centrales électriques fonctionnent au pétrole.

«Ce n'est pas la conscience écologique des autorités cubaines qui leur a fait jeter leur dévolu sur la bicyclette; il n'y avait pas d'autre alternative. Cependant, un des effets positifs de la bicyclette est que la pollution engendrée par le monoxyde de carbone dégagé par les automobiles a considérablement diminué dans la capitale», de



PHOTO: LUC SOUCISSE

dire Gonzalez Gonzalez, responsable du Tunnel de la Bahia.

Pour le cycliste québécois que je suis, rouler à La Havane demeure une expérience extraordinaire. Mon arrivée sur le Malecon, ce grand boulevard de six voies qui longe la mer sur sept kilomètres, où les travées de droite de chaque côté sont réservées aux cyclistes, me fait vivre un rêve. Celui où les citoyens se déplaçant en vélos ont les mêmes droits et privilèges que les automobilistes. À La Havane, les cyclistes sont à l'honneur. Ainsi, pour traverser le tunnel sous la Baie de La Havane afin d'atteindre l'est de la capitale, il y a les Cyclo-bus. C'est par milliers que les cyclistes empruntent chaque jour ces autobus spécialement aménagés pour traverser en toute sécurité le tunnel. De l'autre côté, l'auto-véloroute d'une dizaine de kilomètres longe le stade panaméricain, dont l'architecture nous rappelle notre stade olympique d'avant le toit. Puis à notre gauche, le quartier Alamar

aux constructions massives et spartiates à la soviétique. Enfin, nous arrivons aux pistes cyclables très achalandées où l'on trouve un centre de réparation pour bicyclettes pour ceux ayant de petits ou de gros problèmes avec leurs vélos. Cette piste nous amène, au prix de quelques coups de pédales, aux fabuleuses plages de l'est, *Playas del Este*. Ce sont elles qui attirent tant les touristes avec leurs précieuses devises américaines dont Cuba a grand besoin, en cette période de pénuries.

Le succès indiscutable de l'intégration massive de la bicyclette dans cette «période spéciale» n'est pas le fruit du hasard². Au printemps 1990, la bicyclette n'était pas intégrée à la révolution cubaine. Face à la paralysie du transport causé par l'inévitable pénurie pétrolière, les autorités cubaines ont pris le taureau par les cornes. Importation de centaines de milliers de vélos chinois, établissement d'usines d'assemblage, conversion d'une usine de fabrication

d'autobus pour la fabrication de vélos, trains de banlieues acceptant les vélos, pistes cyclables, etc...

«Ces changements importants dans les moeurs des Havanais ne se font pas sans problèmes. L'indiscipline, les comportements kamikazes de nombreux cyclistes et la présence quand même importante de véhicules motorisés ont engendré des centaines d'accidents et des morts (près de 200 en 1992 à La Havane). Le ministère de l'Éducation se charge d'enseigner la sécurité à bicyclette», de nous dire Madame I. Valmana, organisatrice de la conférence.

Malgré ce succès, les problèmes de transport à La Havane demeurent importants. Le transport en commun fonctionne au ralenti avec des autobus en bien mauvais état et en nombre restreint. Il faut voir les nuages de fumée noire qui s'y échappent et les files d'attente longues de cent mètres aux arrêts d'autobus aux heures de pointe.

Bien que la bicyclette soit d'un secours certain pour les Cubains pendant cette terrible crise économique, on fait toujours face à de graves problèmes de nourriture et de médicaments, notamment.

Le blocus américain qui empêche les Cubains de commercer avec leur plus proche voisin est l'ennemi à abattre pour le gouvernement de Fidel Castro.

La levée du blocus américain n'allégerait pas nécessairement l'existence des Cubains. Le pays demeure sous-développé économiquement avec la moitié de sa production provenant de la canne à sucre, dont le prix du marché mondial est de quatre à cinq fois moindre du prix que pouvait payer l'URSS. La réalité des prix frappe Cuba de plein fouet. L'industrie touristique, bien qu'en pleine expansion, ne permettra pas aux Cubains de revivre la période relativement faste du milieu des années 80. La paupérisation semble inévitable advenant la levée du blocus. Sinon, elle se fait inexorablement avec les rationnements présents. Les Cubains espèrent encore la levée du blocus associée à une intégration mixte des capitaux étrangers «joint-ventures». Au début de la débâcle des pays de l'Est, les communistes européens n'avaient-ils pas les mêmes espoirs?

1. Les personnes provenant du Pérou, de la Hollande, du Burkina Faso, des États-Unis, du Canada et du Québec étaient très enthousiasmées par l'expérience cubaine de l'intégration massive de la bicyclette en milieu urbain qui est unique dans le monde.

2. Pour en connaître davantage sur la situation cubaine, je vous suggère le livre *Fin de Siècle à La Havane, les secrets du pouvoir cubain*, de Jean-François Fogel et Bertrand Rosenthal, édition Seuil, l'histoire immédiate.

Continued from page 5

sionally, I saw a cyclist crossing on a red light. The cyclists waiting for the light *shouted* their derision. Police are stationed at intersections and issue warnings and tickets to cyclists and drivers violating the traffic laws. I saw 15 to 20 cyclists at each major intersection during the day. Rare was one who was wearing a helmet. Fortunately, and unlike today's Vietnam, there are few motorcycles.

Because of the critical oil shortage, many street lights, particularly on secondary streets, don't work. Additionally, most Cuban bicycles lack head-lamps. Occasionally, at night, a criminal steals someone's bicycle, while the cyclist is on it, by the use of force...

SUMMARY

It would be dishonest of me not to mention the very serious economic problems facing Cuba at the moment. In addition to

losing its supply of inexpensive oil with the disintegration of the Soviet Union, Cuba lost its chief market for its sugar and citrus fruit. The former Soviet block countries accounted for 65% of Cuba's trade. So in addition to the critical oil shortage, sanitary items (soap, toothpaste etc.), paper, medicines and countless other daily goods are in short supply. In Havana, food is sometimes noticeably scarce. Scarce, too, is the technical expertise necessary to build a bicycle industry sufficient to the needs of an emerging bicycle culture.

SOLIDARITY NEEDED

Additionally, Cuba has been the victim of a criminal 32 year blockade imposed by the neighboring United States. The Toricelli Amendment, passed in the last months of President Bush's term, reinforced the blockade by forbidding American sub-

sidaries, in Canada and in other countries, from trading with Cuba. The amendment also forbids any ships which have docked in a Cuban port from landing in the U.S. in the following 6 months.

ONWARD THE VÉLORUTION

Fourteen months after our first visit, Havana is already well on its way toward the bicycle culture.

It is clear for us that the bicycle is a national priority in Cuba. A national conference to evaluate the bicycle experience and to plan further measures, attended by 180 top officials from all the various components of the bicycle culture program, was held in November. At the technical sessions of the April conference, many Cuban bicycle designers and engineers gave conferences on reducing the weight of the wheels and on other design

improvements under study. Havana's mayor spoke at the conference and told us that, by next year, 1,000,000 bicycles will be in use in Havana. Already in the capital there are 8 bicycles per family.

Next winter, the Cubans will host another bicycle conference. By then, the vélorution, the presence of the bicycle, will be even more manifest, and the introduction of the bicycling culture more advanced. The conference, to judge by the excellence of this year's, will be broader and better. So join us next year in Havana, the capital of the vélorution. And be glad, for as the English writer H.G. Wells said: "Every time I see an adult on a bicycle, I no longer despair for the future of the human race." With hundreds of thousands of new adult bicyclists each year in Havana, we have reasons to be optimistic.

TÉL.: (514) 987-9546

BICYCLETTE RACHEL BICYCLE SHOP

PIÈCES PARTS
RÉPARATIONS REPAIRS

12 RUE RACHEL EST, MONTRÉAL, Qc.

18 DÉPUTÉS FÉDÉRAUX À L'APPUI

Le «Chaînon Champlain» est nécessaire parce que...

«J'ai écrit au ministre du Transport, Monsieur Jean Corbeil, pour lui recommander votre projet et lui demander d'accorder une attention particulière à votre demande.»

Warren Almand, député de Notre-Dame-de-Grâce.

«Si nos autorités gouvernementales encouragent les Canadiens et Canadiennes à être plus conscients de leur état de santé et que de ce fait elles les incitent à faire de l'activité physique, nous devons nous assurer qu'ils puissent le faire en toute sécurité. Le cyclisme étant devenu une des activités sportives la plus pratiquée à Montréal et au Canada, nous avons donc tout intérêt à fournir aux adeptes de ce sport des tracés et des pistes cyclables utiles, utilisables et sécuritaires. D'où l'importance de votre projet «Le Chaînon Champlain.»

David Berger, député de St-Henri/Westmount.

«Empruntant moi-même ce trottoir, je pense que le «Bungy» pourrait être considéré plus sécuritaire que cette traversée. À tout instant une fausse manoeuvre de la part d'un conducteur ou d'un cycliste peut être une cause facile à de graves accidents.»

Pourtant cette traversée fait partie d'un chaînon crucial des pistes cyclables à Montréal et dans la région. Je crois sincèrement qu'il est important d'agir rapidement car il en va de la vie d'enfants et d'adultes qui traversent par cette voie.

Je vous invite donc à implanter des solutions simples et peu coûteuses soit, un peu d'asphalte, un garde-fou et un meilleur accès. Nous sommes à l'heure de la prévention et vous comprendrez, monsieur Saint-Laurent, qu'il ne faut pas attendre que ceci devienne un remède à de malheureux incidents.»

Gilbert Chartrand, député de Verdun/St-Paul.

«De plus en plus de cyclistes et de piétons utilisent actuellement cette portion du pont Champlain. Aussi, il me semble important de supporter la démarche de cet organisme afin de rendre plus sécuritaire les déplacements des usagers à bicyclette et à pied de cette voie d'accès.»

Gilles Duceppe, député de Laurier-St-Marie.

«Je crois on ne peut plus opportun, en effet, de donner aux nombreux cyclistes et piétons de la grande région de Montréal la possibilité de pratiquer leur sport en toute sécurité.»

Sheila Firestone, député de Mont-Royal.



PHOTO MICHAEL THIBAUT

«Je ne peux que constater la popularité de plus en plus croissante de la bicyclette. Ce moyen de transport ne nuit pas à notre environnement et il est à la fois économique et récréatif. Je suis donc tout à fait d'accord à ce qu'une aide financière soit octroyée pour aménager ce lien sur le côté ouest du pont Champlain.»

Alfonso Gagliano, député de Saint-Léonard.

«De plus en plus de cyclistes et piétons utilisent actuellement cette portion du pont Champlain. Il m'apparaît donc important de rendre plus sécuritaires les déplacements des usagers à bicyclette et à pied de cette voie d'accès.»

Si nos autorités gouvernementales encouragent les Canadiens et Canadiennes à être plus conscients de leur état de santé et les incitent à être physiquement actifs, nous devons nous assurer qu'ils puissent le faire en toute sécurité. Le cyclisme étant devenu l'une des activités physiques et de plein air les plus pratiquées à Montréal et au Canada, nous ne pouvons que soutenir cette pratique écologique, économique et récréative.»

J.-Pierre Hogue, député d'Outremont.

«Compte tenu que ce lien qui m'apparaît essentiel à l'amélioration de la qualité de vie de mes commettants, auriez-vous l'amabilité de considérer avec beau-

coup de sérieux la requête du Monde à Bicyclette.»

Carole Jacques, député de Mercier.

«La sécurité des adeptes de la bicyclette m'apparaît très importante et je crois que nous devrions accueillir favorablement la demande de cet organisme.»

Fernand Jourdenais, député de La Prairie.

«Tel que présenté, ce projet pourrait s'avérer intéressant et une telle initiative mériterait d'être prise en considération.»

Allan Koury, député de Hochelaga-Maisonneuve.

«As the only link for pedestrians and cyclists between Montreal and Nun's Island, I agree that it is important to keep the track accessible and safe. I am equally concerned about the environment and promoting an alternative mode of transportation such as cycling, lessens traffic and hastens public health and cleaner air.»

Robert E. J. Layton, député de Lachine—Saint-Louis.

«Compte tenu de la popularité des randonnées à bicyclette et à pied et de l'effet bénéfique de ces activités sur la santé et le bien-être de la population en général, il importe de se doter d'infrastructures adaptées aux besoins.»

Nic Leblanc, député de Longueuil.

«Consciente de la nécessité de désengorger nos villes, de protéger notre environnement et de se maintenir en bonne forme physique, la population de Montréal et des environs se prête de plus en plus au cyclisme et à la marche comme moyen de locomotion.»

À titre de représentants et serveurs des citoyens, nous devons répondre adéquatement à leurs besoins. Un appui substantiel de la part des gouvernements me semble impératif, compte tenu des objectifs que les responsables de ce projet se sont donnés pour répondre à une clientèle croissante.»

Shirley Maheu, député de Saint-Laurent—Cartierville.

«L'engouement de la population à l'égard de la bicyclette est sans cesse grandissant et cet essor doit absolument s'accompagner de conditions d'utilisation sécuritaires pour les cyclistes. L'étude que vous avez faite démontre non seulement la nécessité mais la faisabilité d'une telle piste et je n'hésite aucunement à appuyer vos efforts en vue de sa réalisation.»

Paul Martin, député de LaSalle—Émard.

C'est avec beaucoup d'attention que j'ai pris connaissance de cette correspondance et vous pouvez être assuré que c'est avec plaisir que je recomman-

derai votre projet aux autorités concernées.

André Ouellet, député de Papineau—St-Michel.

Je ne puis que soutenir et appuyer vos démarches qui visent à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes qui utilisent, de toute façon, ce lien entre les deux îles.

Benoît Tremblay, député de Rosemont.

La popularité de la bicyclette ne peut être niée. On ne cesse de voir augmenter le nombre de ses adeptes. L'attraction majeure du site avec, notamment, les réseaux de pistes cyclables de la Voie Maritime du Saint-Laurent, du Canal Lachine et de l'Île-des-Soeurs provoque un achalandage important. Malgré tout, la sécurité des cyclistes est loin d'être assurée sur ce tronçon fort utilisé.

Pierrette Venne, député de Saint-Hubert.

Je supporte très fortement ce projet qui permettra de réunir les deux régions avec un minimum de sécurité, et par le fait même, incitera les gens à faire de la bicyclette et de la marche.

Gerry Weiner, PC, ministre d'État, député dans Pierre-fonds—Dollard



Le Vatec d'CoEUR

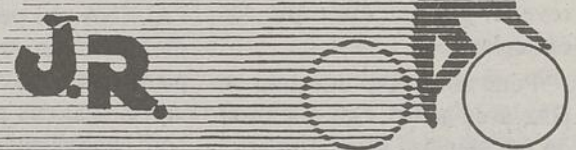
Plus qu'une boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970

COPIESRESSOURCES
E.L. INC.

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

BICYCLETTERIE



• Vente
• Service
• Location

72 Rachel E.
Montreal, Qc H2W 1C6
(514) 843-6989

Jaime Rosenblüth

L'ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE NORD-AMÉRICAIN

VIVENT LES MULTINATIONALES

...ET TANT PIS POUR LES ÉCONOMIES NATIONALES

Anne de Guise
Greenpeace—Québec

L'Accord de libre-échange nord-américain (ALÉNA) n'est pas un plan commercial isolé des autres accords commerciaux tels que le GATT et le marché de la Communauté Européenne. L'ALÉNA fait partie de ce plan mondial de libre échange qui tend à polariser les effectifs des trois grands marchés de la planète, soit le marché du Japon et du sud-est de l'Asie, le marché de la Communauté Européenne et de l'Europe de l'est, et le marché des États-Unis et de l'Amérique Latine.

L'ALÉNA, tout comme les grands accords commerciaux, a été modelé par des gens d'affaires, des dirigeants des plus puissantes multinationales de la planète qui cherchent un accès élargi et non réglementé à d'autres marchés financiers. Leur but fondamental est de parvenir à réorganiser entièrement l'économie mondiale afin de répondre à leurs seuls intérêts.

L'idéologie de ce projet de marché mondial, qui inclut l'ALÉNA, correspond en tous points à l'idéologie néo-conservatrice défendue par les gouvernements Reagan, Bush et Mulroney. Cette idéologie encourage massivement la privatisation des entreprises, la déréglementation de maints secteurs de l'économie et exige une réduction du pouvoir d'intervention des gouvernements dans l'économie ainsi qu'une harmonisation des programmes sociaux et environnementaux au plus bas dénominateur commun parmi les pays signataires de cet accord.

Au Canada, nous goûtons, depuis l'arrivée au pouvoir du parti conservateur de Brian Mulroney, aux effets de ce règne idéologique néo-conservateur ayant commandé la privatisation d'Air-Canada, de Pétro-Canada, la déréglementation de plusieurs institutions financières dont le Conseil national de l'Énergie et l'harmonisation à la baisse des programmes sociaux en matière de santé et de sécurité du revenu, pour ne citer que ces exemples.

Pour nous, une question se pose avec acuité. Qui a le droit de décider des règles du jeu? Les multinationales pour le compte de leurs profits? Ou les citoyens des trois nations pour le compte des besoins sociaux et environnementaux de leurs communautés respectives?

LES MÉFAITS ENVIRONNEMENTAUX DE L'ALÉNA

Il est donc clair, dans cette perspective, que les gouvernements ne négocient pas les grands accords économiques selon des principes environ-

nementaux encourageant le développement viable des ressources et la préservation des lois environnementales les plus progressistes. Ils se rallient aux principes stricts du marché mis en place par les multinationales, et basés uniquement sur des indices conservateurs de productivité, de compétitivité et de rentabilité. En fait, les gouvernements continuent de nier que l'environnement est un facteur indissociable de l'économie et que nos choix économiques, ne tenant pas compte de cette dynamique, continuent de provoquer la destruction environnementale. Un court commentaire tiré du texte de l'accord résume parfaitement cette ignorance presque catastrophique de certains de nos dirigeants concernant les lois fondamentales de l'écologie:

«L'évidence disponible suggère que toute augmentation dans la production de polluants atmosphériques en raison d'une activité commerciale accrue au Mexique ou au sud des États-Unis disparaîtrait de l'atmosphère avant d'atteindre le Canada.»¹

C'est cette vision soutenant toute la structure de la mondialisation des marchés et de l'ALÉNA qui permet la surexploitation des ressources de la planète, la dépossession du pouvoir social des populations du nord et accélère la crise environnementale et sociale dans les pays en voie de développement, en l'occurrence au Mexique, là où les gouvernements sont étranglés par le poids de la dette extérieure et ne peuvent se per-

mettre de refuser une industrie si polluante soit-elle, et là où les gens crèvent de faim et sont prêts à endurer les pires conditions de travail et de toxicité afin de survivre.

En fait, les gouvernements continuent de nier que l'environnement est un facteur indissociable de l'économie et que nos choix économiques, ne tenant pas compte de cette dynamique, continuent de provoquer la destruction environnementale.

HARMONISATION DES NORMES CANADIENNES ET AMÉRICAINES

L'impact fondamental de l'ALÉNA sur le plan environnemental est cette initiative d'harmonisation des lois canadiennes et américaines au plus bas dénominateur commun afin d'éliminer toute contrainte au marché. L'argument industriel derrière une telle politique est que si toute industrie peut se déplacer là où les réglementations et les normes environnementales sont les moins strictes, il vaut mieux relâcher nos propres normes afin d'éviter un exode massif de l'entreprise privée sur laquelle reposent les éléments de notre économie. Les mesures environnementales sont donc devenues conditionnelles au fait qu'elles n'imposent pas d'entraves déguisées au commerce. Ce qui veut dire, concrètement, que des lois visant la promotion du recyclage, de la santé environnementale, une gestion durable des pêcheries, des programmes de reboisement ou de réduction de pluies acides par exemple, sont menacées d'être taxées de «barrières non tarifaires» au marché par le pays qui ne possède pas de telles mesures et entrevoit une entrave à sa propre compétitivité sur le marché.

Les exemples de cette harmonisation au plus bas dénominateur commun sont nombreux. La loi canadienne concernant l'usage des pesticides était plus sévère que celle des États-Unis. Un produit était évalué selon des critères de santé et sécurité à l'emploi, et non selon une évaluation des risques et bénéfices

calculés. Nous avons modifié notre loi afin de correspondre aux critères américains. Pourtant plusieurs spécialistes désapprouvent cette méthode qui ne tient nullement compte des délais associés aux effets des toxines sur l'organisme et l'environnement ainsi que de l'impossibilité inhérente d'apposer une valeur monétaire à la qualité de l'eau, de l'air; à la qualité de la santé et de la vie. Cette mesure d'harmonisation des lois selon le plus bas dénominateur commun ne constitue même pas le plancher à d'éventuelles ententes environnementales mais bien le plafond. Ce qui aura pour effet d'interrompre de façon critique la dynamique fondamentale de progrès en matière de réglementation environnementale et de bloquer toute loi progressiste.

L'élimination des barrières non tarifaires combinée à l'harmonisation globale des normes environnementales limitent donc dramatiquement le pouvoir des gouvernements de réglementer la venue de nouvelles industries polluantes exacerbant encore davantage la crise environnementale. Les droits humains, les droits des travailleurs et les droits de l'environnement n'ont pas été uniquement tenus hors de la table de négociation de cet accord, ils ont été considérés comme des barrières potentielles au marché.

Les droits humains, les droits des travailleurs et les droits de l'environnement n'ont pas été uniquement tenus hors de la table de négociation de cet accord, ils ont été considérés comme des barrières potentielles au marché.

L'ALÉNA MINE LE PRINCIPE D'UN DÉVELOPPEMENT VIABLE

Tout dans l'ALÉNA va à contre-sens de la Commission Brundland préconisant des mesures de conservation et de réduction de consommation d'énergie et à contre-sens des principes que le gouvernement canadien lui-même, dans son Plan vert, a élaborés.

Il n'y a aucun mécanisme dans l'accord concernant un contrôle des nouveaux investisse-

ments en fonction de leur capacité d'assurer un développement durable des ressources. L'accord n'accorde aucune subvention aux sources d'énergie non polluantes et considère même les programmes de dépollution et de conservation d'énergie comme des pratiques déloyales au commerce. L'ALÉNA ne restreint aucunement les importations et les exportations même lorsqu'il s'agit d'appliquer des programmes de conservation de ressources et hypothèque les possibilités du Canada d'élaborer et de planifier des principes économiques et écologiques appuyant une gestion viable des ressources.

L'IMPACT DE L'ALÉNA SUR LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE

Avec l'ALÉNA, les États-Unis ont obtenu un accès privilégié et complet aux ressources énergétiques canadiennes. L'Office National de l'Énergie (ONÉ), responsable des permis d'exportation, a perdu, sous le joug de l'entente, la plus grande part de son autorité en matière d'énergie. En effet, l'accord permet la vente continue des ressources énergétiques non renouvelables canadiennes vers les États-Unis, MÊME EN TEMPS DE PÉNURIE OU DE CRISE NATIONALE. Le Canada s'est donc engagé à partager sans

restriction ses ressources énergétiques même s'il doit se rationner lui-même ou peu importe ce qu'un futur gouvernement pourrait vouloir décider.

Cette politique ne tient nullement compte, il va sans dire, des impacts environnementaux d'une telle ouverture de marché. En fait, l'ALÉNA encourage le commerce sans restriction des énergies fossiles qui sont responsables d'une large part de la destruction environnementale. L'ALÉNA porte également

D AMÉRICAIN: NATIONALES NALES ET L'ENVIRONNEMENT

L'ALÉNA consentant des prêts directs aux industries polluantes du gaz et du pétrole, elle décourage toute initiative gouvernementale visant la mise en place de véritables programmes de conservation et d'efficacité énergétiques.

directement atteinte à notre droit fondamental, en tant que nation, de contrôler nos importations et nos exportations en matière d'énergie en menaçant la légalité de nos lois nationales et provinciales. De plus, l'ALÉNA consentant des prêts directs aux industries polluantes du gaz et du pétrole, elle décourage toute initiative gouvernementale visant la mise en place de véritables programmes de conservation et d'efficacité énergétiques. En fait, l'ALÉNA ne favorise aucune recherche dans les domaines de l'efficacité énergétique, des technologies de conservation et de stockage ainsi que du développement des énergies alternatives.

EXPORTATIONS MASSIVES D'EAU

L'eau, dans cette entente, fait partie des biens de commerce au même titre que le gaz, le pétrole et le charbon. D'ailleurs, une clause de l'accord dans le chapitre des services fait état de l'inclusion d'opérations de vastes pipelines, indiquant que l'exportation massive d'eau en provenance du Canada vers les États-Unis n'est pas écartée du tableau stratégique de l'ALÉNA. Il existe de nombreux projets de détournement des eaux du Canada dont celui du «grand canal», largement appuyé par le premier ministre Robert Bourassa, et prévoyant l'envoi d'une quantité massive d'eau de la Baie James aux territoires arides du Sud-ouest américain. Il est important de relier cette stratégie commerciale à la stratégie de notre société d'État, Hydro-Québec, qui ne cesse de promouvoir la construction de nouveaux barrages hydro-électriques sur le territoire de la Baie-James. Les deux stratégies commerciales concordent et visent une exploitation massive des ressources hydrauliques du territoire canadien, faisant fi de toute mesure approfondie de

conservation d'énergie, de biodiversité et de préservation des modes de vie traditionnels et ce, dans le seul but de satisfaire les besoins énergétiques des Américains, le peuple le plus pollueur et le plus énergivore de la planète.

L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION DE DÉCHETS INDUSTRIELS

Dans la loi américaine, une clause de responsabilité à vie incombe au générateur de déchets toxiques et industriels. Une telle loi n'existant pas au Canada, les sociétés américaines ont tout intérêt à chercher des options d'élimination sur notre territoire. D'ailleurs les États-Unis exportent annuellement 150 000 tonnes de déchets dangereux au Canada contre 40 000 au Mexique. L'ALÉNA leur permet donc d'échapper indéfiniment à la loi américaine et à leur propre responsabilité face aux dangers que représente le stockage de ces déchets dangereux pour la santé et la sécurité des populations visées ainsi que pour la salubrité de leur environnement.

De plus, cette pratique va à l'encontre de la réalisation des objectifs de réduction, de revalorisation des déchets ainsi que de la création de modèles de production propre visant à réduire à la source la quantité émise et le taux de toxicité lié à l'accumulation monstre de déchets dangereux sur la planète.

L'ALÉNA encouragerait le «libre» échange des déchets sans toutefois accorder le «libre» choix aux pays signataires du traité de bannir l'importation et l'exportation de déchets dangereux sur leur territoire.

LA COMMISSION CHARGÉE DE RÉGLER LES DISPUTES

En septembre dernier, les ministres responsables de l'environnement des trois pays annon-

çaient la création d'une Commission nord-américaine de coopération environnementale : "The North American Commission on the Environment (NACE)". Cette commission aurait pour mandat de surveiller et de consolider la réglementation environnementale à travers la zone de libre marché mise en place par l'ALÉNA.

Nous doutons grandement que la structure et les pouvoirs de cette commission pourront être effectifs car d'une part, elle n'aura le droit que de traiter des problèmes sur une base trilatérale et que d'autre part, cette commission ne permet aucune participation des citoyens. Les disputes entre les partis seront vraisemblablement résolues par un comité d'experts en commerce selon une procédure confidentielle et sans expertise du milieu externe. Ce qui veut dire que tout échange commercial placé sous le règne de l'ALÉNA échappera à tout mécanisme démocratique de contrôle et que les problèmes environnementaux cruciaux seront placés entre les mains de gens d'affaires et de bureaucrates parachutés par l'industrie et non élus démocratiquement par la population.

Greenpeace supporte l'idée d'un accord de «juste» échange. Un échange commercial dont le coeur de l'activité économique serait non plus uniquement axé sur l'amélioration d'une courbe de profits mais également sur l'amélioration de la protection environnementale et la consolidation d'une plus grande justice sociale.

Greenpeace croit fondamentalement que tant que des lois commerciales ne défendront pas les intérêts d'un développement viable des ressources de la planète, nous n'arrêterons ni le changement climatique, ni la pollution atmosphérique, ni la destruction de la couche d'ozone, ni le déversement des déchets toxiques, ni la dévastation des écosystèmes marins et terrestres. Tant que nous ne forcerons pas nos industries et nos gouvernements à inclure des politiques de protection sociale et environnementale au sein de leurs accords commerciaux, la vie sur terre continuera d'être menacée pour nous et pour toutes les générations à venir.

1. National American Free Trade Agreement, Canadian environmental review, Executive summary, October 1992

L'École des hautes études commerciales s'apprête à aller se percher sur la montagne.

PROMENONS-NOUS DANS LE BOIS...

François Vermette
Les Amis de la montagne

L'École des Hautes Études Commerciales s'apprête à construire un nouveau bâtiment sur les flancs du mont Royal. En ces temps de morosité économique un grand projet de l'ordre de 100 millions à Montréal est toujours le bienvenu, encore qu'ici comme il s'agit d'une institution

campus. Le choix final du promoteur s'est porté finalement sur le terrain attenant au collège Brébeuf sur la côte Ste-Catherine. Ce terrain se divise en deux bandes parallèles à la côte Ste-Catherine: à l'avant un terrain de football et à l'arrière un boisé. On devine, (et pas besoin d'être un expert pour ça), que le terrain le plus intéressant pour une institution qui se veut prestigieuse est le terrain de



publique on peut se poser la question à savoir si c'est bien le temps de dépenser autant d'argent. L'école des HEC ne fait pas les choses à moitié. L'architecte du projet est M. Dan Hanganu, récipiendaire de plusieurs prix et mentions, concepteur entre autres du musée de la pointe-à-Callières. Plus que la qualité architecturale du bâtiment proposé, il y a l'emplacement choisi: un magnifique terrain boisé aux abords du mont Royal. En 1850, personne n'aurait eu quelque opposition sur le choix du terrain mais aujourd'hui en 1993 la pertinence de construire sur un espace vert au coeur de la ville est remise en question.

LE BOISÉ DE BRÉBEUF

L'École des HEC était relativement limitée dans ces choix d'emplacements à proximité du

football offrant une bien plus grande visibilité sur la rue. Ce boisé a reçu une reconnaissance unanime à plusieurs niveaux, d'abord en étant inclus dans le site du patrimoine du mont Royal mais aussi par diverses études émanant de la ville de Montréal même (SHDU), par le comité consultatif sur la protection des biens culturels, par une étude de l'école d'architecture de paysage et enfin par l'intérêt que les habitants et les usagers du quartier y portent. Le boisé est constitué en grande majorité de chênes et d'érables.

Après les nombreuses batailles des groupes et des citoyens soucieux de préserver les espaces verts en milieu urbain, construire sur un des derniers espaces boisés est inacceptable. Le crime est d'autant plus grand quand le promoteur est une insti-

suite à la page 10

suite de la page précédente

tution prestigieuse de renommée internationale qui forme nos futurs gestionnaires, dont entre autres, des gestionnaires de l'environnement.

LES PROBLÈMES DE L'ÉCOLE DES HEC

Sans remettre en cause les problèmes réels d'espace de l'école, les locaux actuels étant, nous dit-on, nettement insuffisants, c'est la pertinence de construire dans le boisé qui est débattue. L'école avait le choix entre rester sur la montagne, où elle est installée depuis qu'elle a quitté le square Viger en 1970, ou s'éloigner du centre de l'île vers la banlieue. L'école a fait le choix de rester dans le quartier Côte-des-Neiges qu'elle occupe depuis 23 ans et tous sont heureux de cette décision. De toute façon, HEC n'avait pas l'intention de partir. Par économie et par souci de ne pas multiplier des infrastructures déjà existantes, (tels les équipements sportifs), HEC veut rester en périphérie du campus.

Ainsi en 1992 le collège Brébeuf a vendu une bande à l'extrémité est de son terrain. Après avoir protégé le boisé depuis 1925 le collège s'en départissait sans assurance qu'il serait conservé. Bien malgré eux, nos futurs gestionnaires ont acheté l'invendable, cette bande de terrain perpendiculaire à la rue et dont la moitié est constituée du boisé d'une grande valeur patrimoniale.

LE NOUVEAU BATIMENT

Le projet vu de plus près détruit le tiers du boisé et risque d'endommager de façon irréversible le reste de la forêt qui est un reliquat de la forêt du mont Royal. On sait que plus de 300 arbres seront coupés et aucune étude d'impact ne nous a encore révélé combien d'autres seront affectés à plus ou moins long terme par les travaux de construction. Il est certain que ce boisé risque d'être complètement modifié. En plus des arbres il y a tout un écosystème dans ce boisé: des plantes, des animaux qui subiront les impacts importants de la construction d'un bâtiment de 6 étages. Il faut voir dans ce projet une intervention humaine non sensible à la fragilité et à l'équilibre d'un écosystème naturel.

Le projet est aussi résolument motorisé. Bien qu'étant à proximité de la station de métro Université de Montréal sur la ligne bleue (la plus sous-utilisée), le nouveau bâtiment apporte au quartier 600 nouvelles places de stationnement (il y en aura 800 mais on en fait disparaître 150 en surface). Une incitation de taille à utiliser l'automobile plutôt que le transport en commun. Aucune place de stationnement pour vélo n'est prévue pour l'instant dans ce projet qui se disait avant-gardiste.

LA CONSULTATION AU COMITÉ CONSEIL D'ARRONDISSEMENT

Le comité conseil d'arrondissement de NDG—Côte-des-

Neiges a tenu des audiences qui en ont déçu plusieurs. Les citoyens du quartier qui se sont regroupés pour bloquer le projet tel qu'il est présenté étant les premiers en liste. Malgré les nombreuses interventions défavorables au projet, le CCA est resté divisé selon une ligne partisane: les conseillers d'opposition votant contre et les conseillers du RCM l'approuvant. Plusieurs questions soulevées lors des audiences sont restées sans réponse: pourquoi la ville semble faire une volte-face et approuver ce qu'elle refusait hier? Comment un projet aussi ambitieux peut-il manquer autant d'études d'impacts et d'implantation? Comment se fait-il que des gestionnaires comme ceux des HEC aient acheté un terrain d'une valeur de 10 millions sans clause d'annulation de la vente s'ils n'obtiennent pas les permis de construire? Aurait-ils reçu des assurances de la Ville? Comment un conseiller du RCM sur ce conseil, Saulie Zajdel, qui n'a pas assisté aux présentations du public, peut-il voter quand même en faveur du projet?

La décision finale appartient au comité exécutif, le CCA n'ayant qu'un pouvoir de recommandation mais les audiences laissent un arrière-goût, l'opposition importante au projet n'ayant eu que marginalement effet sur les conseillers du RCM.

ENTRE LE DISCOURS ET LES ENGAGEMENTS...

Ce projet, malgré l'appui qu'il reçoit de l'administration

municipale, est en complète contradiction avec les objectifs de la ville. Que ce soit au niveau du plan de l'arrondissement, qui veut mettre en valeur et protéger les bois d'intérêt écologique, ou au niveau du plan de protection et de mise en valeur du mont Royal, qui veut intégrer à la montagne les boisés qui en sont dissociés physiquement mais associés historiquement.

Tout ceci est d'autant plus navrant qu'il existe des alternatives. La question n'est pas HEC ou le boisé mais bien HEC et le boisé. Le bâtiment peut être implanté sur le même îlot de façon à protéger le boisé, à permettre son ouverture au public et de construire la future école des HEC. Pour cela il faut une réelle concertation entre les institutions, la ville, les groupes de citoyens et d'intérêt, et des études sur l'ensemble de l'îlot pour l'implantation du bâtiment, et sur l'ensemble du quartier pour ses impacts sur la population.

La ville de Montréal qui aurait pu signifier il y a très longtemps au promoteur que le boisé était intouchable et qu'il devait envisager une autre alternative à celle de l'amputer, le collège Brébeuf qui considère que le contrat de vente est signé et que le dossier est maintenant clos, et l'école des HEC qui continue à pousser de l'avant un projet boiteux, sont responsables du gâchis qui se prépare.

Après le Sanctuaire du Mont-Royal sur l'avenue Van Horne, les Montréalais vont perdre un autre morceau d'une forêt

urbaine dans Côte-des-Neiges. Dans une ville où les espaces verts ne sont pas légion, surtout les boisés naturels, cet assaut contre la montagne crée un précédent après les déclarations d'intention de la Ville de protéger le mont Royal. Le message lancé aux autres institutions sur les flancs de la montagne devrait être clair: on ne touche pas aux boisés. Ce projet s'inscrit malheureusement dans la ligne des projets qui disaient être les derniers sur la montagne. Encore pire il devient un exemple pour les autres institutions qui auraient des idées d'agrandissement sur le mont Royal et qui n'attendent que la reprise pour les sortir de leurs cartons.

Très pressée, l'école des HEC force la vapeur. Le promoteur voudrait abattre les premiers arbres en juin! La Ville de Montréal et l'administration du RCM ont abandonné tous leurs beaux objectifs sur la montagne et sont prêts à permettre la destruction du boisé quand c'est la pire des solutions, quand des alternatives existent, pour plaire à une école de gestionnaires, certes prestigieuse, mais qui en devenant promoteur immobilier a fait preuve d'un amateurisme décevant.

Après le dépôt du rapport du comité conseil d'arrondissement, le projet est à l'étude au comité exécutif; faites pression sur votre conseiller, écrivez au maire pour le relancer, aux médias. Ne laissons pas un autre espace vert disparaître!

2 MAGAZINES EN 1

REN VER SANT



Tout sur
le vélo
plus
magazine de
VELO DE
MONTAGNE

VéloMag
3575, boul. Saint-Laurent
Bureau 310
Montréal (Québec) H2X 2T7
(514) 847-8356

24.27\$* - 6 numéros
 43.91\$* - 12 numéros

36.40\$* - MEMBRE PLUS (1 an)
(VéloMag + Programme d'assurance vélo + 20% d'escompte sur publications Vélo Québec)

Mode de paiement

NOM _____
ADRESSE _____
VILLE _____ CODE POSTAL _____
TÉLÉPHONE _____ BUREAU _____
DATE DE NAISSANCE _____ SEXE (F - M) _____

CHÈQUE MANDAT POSTAL  

N° DE CARTE _____

DATE D'EXPIRATION _____

SIGNATURE _____

ABONNEZ-VOUS!

* taxes incluses

Le port obligatoire du casque pour les cyclistes: LA LOI AUX YEUX DE SES VICTIMES

Michel Perrault.

Après celle de la constitution, la question la plus vivement controversée ces jours-ci est celle de savoir si on doit rendre obligatoire, en faisant passer une loi, l'usage du casque protecteur pour tous les cyclistes. Peu important les déficits national, provincial et municipal. Peu importe la violence démesurée à la télévision et dans les sports professionnels. Oublions la question de lois intelligentes et efficaces sur le contrôle du port des armes. L'important est d'obliger quiconque est assez téméraire pour rouler à bicyclette, surtout dans une ville à circulation automobile intense, à porter un casque pour protéger ce qu'il pourrait y avoir de valeur à l'intérieur de sa tête (peu de choses diraient la plupart des automobilistes: s'il avait de la cervelle, le cycliste serait agréablement assis à l'intérieur d'une automobile «sécuritaire» et confortable).

Pour des raisons de clarté, il convient de faire une distinction entre deux questions. Ce que nous examinerons ici a trait à la loi, à l'obligation: devrait-on faire passer une loi pour obliger les cyclistes à porter un casque? Cette question ne doit pas être confondue avec une autre considération qui, elle, est parfaitement légitime: le cycliste n'a-t-il pas intérêt à se protéger la tête en portant un casque?

Là-dessus, il n'y a pas d'hésitations à avoir. Les statistiques s'empilent les unes sur les autres pour dire combien de vies ont été sauvées, combien de blessures sérieuses évitées grâce au casque protecteur. Celui-ci absorbe au moins partiellement le coup reçu à la tête lors du grand choc qui se produit quand un cycliste est victime d'un accident sérieux, surtout quand il est frappé par une automobile.

Mais rendre le casque obligatoire par une loi, c'est tout autre chose. Il est vrai que d'autres provinces du Canada l'ont fait, ainsi que d'autres pays, dont notamment une province de l'Australie. Mais ce n'est pas une raison pour que nous, au Québec, nous commettions la même erreur.

Des comparaisons avec des situations analogues peuvent nous éclairer. Commençons par une comparaison qui est souvent mise de l'avant par la Société de l'assurance automobile de Québec, comparaison avec l'usage des ceintures de sécurité dans les automobiles. Cette organisation impulsive et dominatrice, en proposant cette analogie, y distingue deux éléments. D'abord, dit-elle, il est prouvé que les ceintures de sécurité jouent un grand rôle dans la prévention de blessures quand il y a un accident.

Deuxièmement, les automobilistes n'étaient pas disposés à porter des ceintures de leur propre gré et on a dû les y forcer, par la loi. Puisque cette procédure a été efficace pour l'automobile, elle pourrait et elle devrait être utilisée aussi pour la bicyclette.

Le port de casques n'est pas imposé par des cyclistes, mais par des automobilistes, peut-être parce qu'ils voudraient se sentir moins coupables s'ils heurtent un cycliste. Lors d'une discussion sur le port obligatoire du casque à la Conférence Vélo Mondiale, tenue récemment à

gilets à l'épreuve de balles pour tous ceux qui fréquentent une faculté de génie (française ou anglaise)?

Le danger est omniprésent et la protection complète n'existe pas. Le risque fait partie de la vie quotidienne et il doit être accepté comme complément

L'usage obligatoire de casques a pour inconvénient de nous donner à tous un faux sentiment de sécurité. Les cyclistes portent des casques, se dit-on. Donc ils ne seront pas blessés. Lorsqu'ils se faufilent entre les autos, au milieu d'automobilistes qui leur sont hostiles et qui souhaitent par-dessus tout conduire vite pour se rendre à leur destination, même s'ils sont au plein cœur de la ville, nous pouvons confier les cyclistes à leurs anges gardiens.

Les casques sont chers et peu pratiques. Si on en porte un, on a un objet de plus à transporter partout avec soi quand on fait des courses, qu'on visite ou qu'on travaille. Ils sont bien plus encombrants que les ceintures de sécurité et les législateurs devraient y réfléchir deux fois avant d'obliger les cyclistes à les porter. Dans la province de Victoria, en Australie, une loi obligeant les cyclistes à porter des casques a eu pour conséquences une diminution de 32% du nombre de blessures à la tête chez les enfants, mais aussi une baisse de 36% du cyclisme chez les enfants, ce qui ne représente guère une amélioration. À ceux qui souhaitent voir disparaître le cyclisme, ces faits sembleront encourageants. À ceux qui voient le cyclisme comme un substitut intelligent à la circulation automobile, ils paraîtront désastreux.

Si les cyclistes veulent courir un risque, permettez-leur de le faire. Occupons-nous plutôt de rendre le cyclisme sécuritaire. Nous ne devrions pas avoir besoin de casques du tout.

L'auteur est le directeur d'un institut de recherche sur la musique. La bicyclette est son principal mode de transport, cinquante-deux semaines par année. Il ne fume pas et il porte toujours un casque.



PHOTO: MICHAEL THIBAUT

Devons-nous donc imposer le port de casques aux automobilistes qui en ont plus besoin que les cyclistes?

Cependant, les ceintures de sécurité, ce sont des ceintures de sécurité et les casques, ce sont des casques. Pour les besoins de l'exposé, comparons les lois sur les ceintures de sécurité pour automobiles avec celles sur les ceintures de sécurité pour bicyclettes (on ne songerait même pas à en proposer; ce serait déraisonnable) et les lois sur les casques pour les cyclistes avec celles sur les casques pour automobilistes. Dans le cas d'un accident, les blessures à la tête sont beaucoup plus graves pour les automobilistes que pour les cyclistes. Devons-nous donc imposer le port de casques aux automobilistes qui en ont plus besoin que les cyclistes? Accepteraient-ils d'être équipés comme s'ils étaient sur le point de participer à une course?

Cette comparaison comporte une autre faiblesse. Les accidents d'automobiles avec blessures sont causés la plupart du temps par la présence d'autres automobiles, à l'occasion, par celle d'objets qui ne bougent pas tels un poteau de téléphone ou un mur de ciment. Les accidents de bicyclettes où il y a des blessures (ce n'est pas toujours à la tête, faisons remarquer, mais plus souvent aux membres et au dos) sont surtout causés par des collisions avec des automobiles, non pas avec d'autres bicyclettes ou avec des pans de mur. De plus, ce sont des automobilistes qui ont fait passer des lois sur l'usage obligatoire des ceintures de sécurité et qui se sont imposé à eux-mêmes cette restriction.

Montréal, les deux participants qui ont proposé cette loi astreignante n'étaient pas des cyclistes quotidiens, mais les quatre qui ont voté contre la proposition en étaient.

D'autres comparaisons encore peuvent être utiles. Les dégâts causés par l'usage du tabac, qui comprennent la mort, sont certainement beaucoup plus grands, plus répandus et plus traîtres que ceux causés par les accidents de cyclisme. Songerait-on à interdire par la loi l'usage du tabac? Il a fallu des années pour en venir à protéger le non-fumeur du danger que représente la pollution causée par les fumeurs. Il est clair que quiconque veut fumer commet un suicide. Mais personne ne songe à faire passer une loi qui protégerait le fumeur malgré lui. Des campagnes d'information publique qui démontrent les dangers de l'usage du tabac et qui encouragent les gens à arrêter de fumer, ou mieux, à ne pas commencer à fumer, font certainement beaucoup de bien et méritent d'être encouragées. Mais on ne songerait pas à faire voter une loi empêchant tout le monde de fumer.

Le SIDA cause des ravages de plus en plus inquiétants. Devrions-nous donc rendre obligatoire l'usage de condoms? Ou, pour être plus prudents encore, imposer l'abstinence sexuelle complète, à moins d'une permission spéciale accordée par l'État?

Allons-nous faire passer une loi pour rendre obligatoires des

normal à notre bonheur et à notre bien-être. On a intérêt à maintenir le risque à un niveau minimal, cela va sans dire, mais le prix à payer pour cela, en argent, en inconvénients, et en frustrations constantes ne devrait pas être insupportable. En ce qui a trait à sa sécurité personnelle, chacun devrait avoir le droit de décider dans quelle mesure il se munira de précautions. Le cyclisme n'est pas en soi une activité dangereuse. Il en devient une là où les bicyclettes sont mal accueillies.



Centre du Vélo McWhinnie Cycles

"Established over 60 years"

Tout pour le cycliste
Vente - Service - Sales
Parts, repairs, welding & accessories
Door locks, Keys made, skates sharpened, etc.

RALEIGH • LEADER • MINELLI • VÉLOSPORT
PEUGEOT • NORCO • NISHIKI • UNIVEGA
TECH • MARIN • KONA • GT • KUWAHARA

Nick - Joseph - Bruno ☎ 481-3113 / ☎ 481-8891

6010 rue Sherbrooke W. Montréal, Qué. H4A 1X9

POUR UNE POLITIQUE-VÉLO PROVINCIALE

Mémoire présenté par le Monde à Bicyclette à la «Consultation sur le cyclisme au Québec»

Montréal, le 18 mai 1993

Le Monde à Bicyclette est un organisme qui oeuvre depuis dix-huit ans pour l'amélioration des conditions du cyclisme dans la région métropolitaine de Montréal. Le Monde à Bicyclette soutient que le cyclisme est beaucoup plus qu'une activité sportive ou récréative. Le cyclisme est également un moyen intelligent de transport, à l'année longue pour certains et pendant la plus grande partie de l'année pour la majorité. Ce n'est pas la peine d'élaborer sur les questions de contamination atmosphérique, de pollution sonore, d'efficacité énergétique, de santé, de sécurité, d'économie collective et individuelle et d'aménagement urbain. L'apport positif du vélo et l'apport négatif de l'automobile sont suffisamment évidents.

Le Monde à Bicyclette félicite le ministère des Transports du Québec d'avoir organisé cette série de consultations et exprime l'espoir que cela signale un changement dans l'orientation du ministère.

Pendant trop longtemps, l'ex-ministère de la Voirie a gardé son orientation presque exclusivement «voirie» en desservant surtout les intérêts des automobilistes et des camionneurs. Nous souhaitons voir dès maintenant une plus grande attention aux besoins des transports en commun, des piétons et des cyclistes.

Le budget des dépenses du ministère a toujours été affecté en presque totalité à la construction et l'entretien des routes. En même temps le financement supplémentaire des transports en commun en milieu urbain a été confié au ministère des Affaires municipales (une responsabilité maintenant à l'abandon). Il nous paraît aberrant que le ministère des Transports paie l'entretien de l'autoroute Décarie, pour prendre un exemple, mais ne donne pas d'appui financier à l'opération de la ligne de métro qui va en parallèle. Cette affirmation n'a rien à voir directement avec la politique du vélo, mais nous la constatons pour souligner la nécessité d'une vision intégrée du transport.

On ne peut pas nier la croissance prodigieuse des adeptes du vélo au Québec. Le nombre de vélos semble maintenant dépasser celui des autos. Les cyclistes ne paient pas tous les coûts des voies publiques qu'ils utilisent? Les automobilistes et camionneurs non plus! Les automobilistes sont contribuables et électeurs, les non-automobilistes aussi.

COORDINATION ET FINANCEMENT

C'est clairement la responsabilité du ministère des Transports du Québec d'assumer un leadership stimulant et d'établir une collaboration municipale-provinciale pour la promotion du cyclisme et de la marche comme moyens de transport. Nous proposons la création d'une section dans le ministère, entièrement consacrée à ces questions. Nous proposons aussi que le ministère des Transports augmente progressivement la proportion de son budget consacrée aux besoins des non-automobilistes, notamment en établissant un seuil minimum de financement aux installations pour cyclistes et piétons. Le gouvernement fédéral aux États-Unis a établi un programme de financement et plusieurs États établissent maintenant des pourcentages de leur budget de transport affectés au vélo. Pour le Québec nous proposons que, dorénavant, un pour cent (1%) du budget global du ministère soit affecté directement aux besoins des cyclistes et piétons.

En affectant une certaine proportion de son budget aux installations cyclistes comme nous le suggérons, le Ministère des

Transports sera en mesure de reprendre le «programme d'aide aux municipalités pour la réalisation d'aménagements cyclables», programme que le gouvernement au pouvoir depuis 1985 a laissé tomber.

LES INSTALLATIONS POUR VÉLOS EN VILLE

Le réseau de pistes cyclables: un réseau complet de pistes cyclables est la première mesure que réclament les adeptes actuels et futurs de la bicyclette pour assurer la sécurité de leur transport quotidien. Le Monde à Bicyclette a déjà présenté aux administrateurs municipaux à plusieurs reprises des idées précises sur l'amplification du réseau montréalais, basées sur les modèles nord-européens d'un axe cyclable à chaque 500-1000 mètres. Les autorités municipales tardent à réaliser ce projet, pour des raisons financières entre autres.

Les normes d'aménagement: le ministère a déjà établi des normes techniques pour les voies cyclables, à l'usage, cependant, on y constate certaines faiblesses. Les normes de marquages au sol aux intersections pistes-rues sont insuffisantes; des modèles nord-européens de marquage par une série de carrés ou de triangles très visibles, et la peinture pleine de la piste d'une couleur distinctive, nous paraissent une solution prometteuse. Également, il faut éviter le plus souvent possible que les voies soient cachées derrière des rangées de véhicules stationnés. La visibilité est essentielle pour la sécurité. Il faudrait également que les feux à pictogramme vélo soient reconnus dans le code de la route et que des normes soient édictées quant à leur phasage.

La banlieue: en banlieue les problèmes sont souvent plus aigus à cause de la présence d'axes à circulation rapide, comme résultat de principes directeurs d'aménagement

conçus en fonction de l'automobile. Le cycliste doit pouvoir franchir ces axes et y circuler. Les centres de services — commerciaux, culturels et éducatifs, sont des pôles d'attraction importants et entraînent un grand nombre de déplacements sur des distances facilement cyclables. Tout développement de réseaux cyclables en banlieue, ainsi que tout nouveau développement de centre de services, devraient en tenir compte. Le stationnement accru pour vélos à ces centres ne sert à rien si l'accès y est difficile.

Nous recommandons au Ministère des Transports: 1) qu'il oblige les manufacturiers à fournir avec la bicyclette les réflecteurs et autres accessoires prescrits par le code de la sécurité routière; 2) que les véhicules automobiles soient obligatoirement munis d'un rétroviseur latéral à droite.

Les ponts: les ponts sont souvent des axes à circulation rapide ayant la caractéristique d'être névralgique pour la circulation cycliste. Le Ministère a déjà commencé à tenir compte de la circulation cycliste lors de la réfection des ponts (Ponts Viau, Galipeau...) et nous encourageons fortement la poursuite de ces mesures en s'assurant que les approches se raccordent bien aux réseaux cyclables municipaux.

Le réseau cyclable interurbain: d'innombrables projets visant à installer progressivement un réseau cyclable intermunicipal méritent une attention particulière. Les axes de voies ferrés désaffectées représentent un héritage précieux que l'on doit conserver. Le pavage des accotements est également une solution utile pour les cyclistes et les autres usagers de la route. Nous recommandons que le Ministère se porte propriétaire du rail désaffecté et soutienne les autres projets locaux. Nous appuyons en particulier le projet de Véloroute Trans-Québec comme épine dorsale du réseau cyclable québécois.

Il nous paraît aberrant que le ministère des Transports paie l'entretien de l'autoroute Décarie, pour prendre un exemple, mais ne donne pas d'appui financier à l'opération de la ligne de métro qui va en parallèle.

DU NOUVEAU CHEZ

ETABLIS DEPUIS 1915

QUILICOT

Maintenant 2 adresses pour vous servir:

1749, RUE ST-DENIS, MONTRÉAL, H2X 3K4
842-1121

et notre tout nouveau magasin/entrepôt de la Rive-sud:

472, ROLAND-THERRIEN, LONGUEUIL, J4H 3V9
442-1121

Ainsi les réseaux cyclables devraient être axés sur les gares d'un réseau de trains de banlieue ou, dans certains cas, sur les stations de métro ou les terminus d'autobus express, avec stationnement sécuritaire pour vélos le plus près possible des quais d'embarquement.

L'intermodalité: pour les déplacements plus longs, il faudra compter sur la combinaison entre vélos et transports en commun. Ainsi les réseaux cyclables devraient être axés sur les gares d'un réseau de trains de banlieue ou, dans certains cas, sur les stations de métro ou les terminus d'autobus express, avec stationnement sécuritaire pour vélos le plus près possible des quais d'embarquement. Le ministère pourra jouer un rôle incitatif là-dedans même s'il s'agit du domaine municipal, tout comme il l'a fait avec les autoroutes sur lesquels les réseaux routiers de banlieue sont axés.

Dans certains cas, les usagers de trains de banlieue auront besoin de leurs vélos aux deux extrémités de leur voyage. Il faut que les trains acceptent un certain nombre de vélos, et cela à toutes les gares.

LA SÉCURITÉ:

les casques: Le Monde à Bicyclette est d'avis qu'on devrait encourager l'usage du

moins on utilise le vélo, plus on meurt de maladies cardio-vasculaires. Là encore, quel triomphe. Même si le casque aide à réduire la gravité des blessures dans certains cas, le gain pour la santé publique n'est pas évident si l'usage du vélo régresse.

Notons que dans les pays européens et asiatiques où le vélo est moyen très courant de transport quotidien, la plus grande sécurité pour les usagers du vélo est assurée par l'aménagement du territoire même et on ne voit que rarement le casque. En rendant le casque obligatoire ici, on inverserait la situation. Il faut des mesures énergiques pour rendre le cyclisme plus sécuritaire et éviter ainsi les accidents plutôt que de mettre l'accent sur l'armement des cyclistes pour mieux survivre aux inévitables collisions avec les autos.

Enfin, le casque fait augmenter un certain sens d'invulnérabilité et peut ainsi encourager la conduite dangereuse du vélo.

seulement les cyclistes mais également les trop nombreux automobilistes qui ont la conscience presque nulle de l'existence des cyclistes. Le contenu des cours de conduite automobile ignore complètement l'existence des cyclistes et des standards de partage de la route devraient y être incorporés.

Il faut notamment une campagne urgente pour faire savoir à chaque automobiliste qu'il peut faire face à des amendes s'il ouvre la portière de son véhicule sur la voie de circulation sans regarder. Les collisions avec des portières de véhicules stationnées représentent une catégorie courante d'accidents de vélos. La priorité des cyclistes et des piétons, au moment du virage d'une automobile, et le respect des passages piétonniers sont deux articles du code de la sécurité routière auquel pratiquement personne n'obéit et la SAAQ devrait mener des campagnes pour corriger cette situation.

Immatriculation: comme l'immatriculation des vélos ou des cyclistes ne servirait ni à empêcher le vol des vélos, ni à retrouver les vélos volés, ni à offrir une couverture de responsabilité civile en cas d'accident, ni à rehausser la sécurité des cyclistes, ni à générer des revenus appréciables, c'est une idée à écarter.

Nous tenons à féliciter le Ministère des Transports pour l'intérêt qu'il porte à la bicyclette comme forme de transport

et nous le remercions de nous offrir cette opportunité de présenter ce mémoire.

SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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



Tél.: 721-3404

Détaillant: **MARINONI**
3378 BEAUBIEN est, MONTRÉAL
(entre 12e et 13e Ave.) H1X 1G6

Il faut notamment une campagne urgente pour faire savoir à chaque automobiliste qu'il peut faire face à des amendes s'il ouvre la portière de son véhicule sur la voie de circulation sans regarder.

Fruiterie Tutti-Frutti



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

Une halte rafraîchissante

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

casque, surtout chez les jeunes, mais sans le rendre obligatoire. Le Monde à Bicyclette s'oppose fermement au port obligatoire du casque pour les raisons suivantes:

Comme le montre l'expérience de l'État australien de Victoria, le casque obligatoire fait baisser l'usage du vélo de façon assez prononcée. Avec moins de vélos, il y a évidemment moins d'accidents de vélo et moins de blessures. Quel triomphe! L'usage du vélo sert au conditionnement physique;

L'éducation publique: il est à déplorer que bon nombre de cyclistes montrent un comportement sans courtoisie et souvent dangereux tant pour eux-mêmes que pour d'autres. Il faut instaurer un plus grand respect mutuel entre tous les usagers de la route ainsi qu'entre ces derniers et les piétons.

À cette fin, les campagnes publicitaires du Ministère des Transports ou de la Société d'assurance automobile du Québec en matière de sécurité cycliste devraient viser non



le RÉCYCLEUR VÉLOS neufs et d'occasion

SPORT PLUS Boutique

look MINELLI ZANUSI

PROCYCLE **PEUGEOT** expert

DBS 523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal

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

MIELE

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER

11\$ sur présentation de ce coupon de rabais sur souliers SPECIALIZED

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

L'élégance sans flatulence



Un message du **Monde à Bicyclette** (514) 844-2713

**VOUS NE SAVEZ QUEL
STATIONNEMENT CHOISIR?**



**Appelez les courtiers en
stationnement du M&B. 844-2713**

**LES COURS
MÉCANO DU
MONDE À
BICYCLETTE**

C'est 18 heures de cours qui vous permettront de réparer vous-mêmes tous les problèmes mécaniques relatifs à la bicyclette.
Combien: 55 \$
Quand: 11, 12 et 13 juin
Inscription à l'avance s.v.p.:
(514) 276-2728

**Ce vélo qui
traîne dans
votre garage
pourrait servir à
faire un
pied-de-nez à
Oncle Sam...**

Participez à la collecte de vélos d'Outils de paix pour le Nicaragua. 844-2713

THE BIKE EVENT AT CYCLES BAGGIO

Come and see our 1993 models:
PEUGEOT • DEVINCI • MIELE • LOOK • AVP-
PRO • VÉLO SPORT • ALPINESTARS
• HELMETS AND CLOTHING : LOUIS GARNEAU
• RACING SHOES : SHIMANO

Bicycles at \$200 taxes included

OPEN ON SUNDAYS

SPECIAL OFFER

RECEIVE A FREE LOUIS GARNEAU BOTTLE AND BOTTLE HOLDER upon presentation of this coupon. Retail value: \$8.

No purchase necessary.

This offer is valid until June 30th, 1993 or until stock lasts.

Limit one (1) per client.

CYCLES BAGGIO

6975 Bd. St-Laurent • 279-5655

de Castelnau

**AU COIN
BERBÈRE**
RESTAURANT
SPÉCIALITÉ

COUSCOUS

SERVICE
DE TRAITEUR

OUVERT TOUS LES JOURS
DE 17H À MINUIT

(Avec réservations,
le midi et après minuit)

73 rue Duluth Est,
Montréal 844-7405

POUR LA VIE

SANTÉ • NUTRITION
HOMÉOPATHIE
MÉDECINES ORIENTALES
MATERNITÉ • ENFANTS
PSYCHO-CORPOREL • MASSAGES
PSYCHOLOGIE • PNL
JARDINAGE • AGRICULTURE
ÉCOLOGIE • NATURE
AUTO-CONSTRUCTION
SCIENCES • SPIRITUALITÉS
ANTHROPOLOGIE
MYTHOLOGIES • CHAMANISME
DIVINATIONS • TAROTS

LIVRES ET MAGAZINES
EN FRANÇAIS ET EN ANGLAIS
NEUFS ET USAGÉS
DEMANDES SPÉCIALES,
SERVICE POSTAL
ABONNEMENT : -20%
OUVERT 7 JOURS

BIOSFAIRE
LIBRAIRIE

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

UN MORATOIRE SUR LES NOUVELLES VOIES RÉSERVÉES?

Normand Parisien
Transport 2000

En janvier 1990 on voyait grand... Année électorale oblige, l'administration montréalaise nous promettait un plan d'aménagement qui — bien que modeste — allait opérer un revirement par rapport à la situation antérieure.

Si le plan directeur ne prévoyait à peu près rien pour les piétons, dont nous sommes tous à divers degrés soit dit en passant, le Plan directeur de la Ville de Montréal proposait en revanche de faciliter les déplacements par autobus dans la cité.

Quelque trois ans plus tard, où en sommes-nous? À notre avis, devant le ralentissement actuel des projets, les dirigeants municipaux, après être partis en lion, terminent la course en moutons. En effet, avec la mise en place du R-bus 505 sur Pie-IX en juin 1990, qui demeure à la fois une grande réalisation technique et politique, seule la volte-face du maire de Montréal-Nord (Yves Ryan) opérait une note discordante à la célébration. Le R-Bus ne traversait plus le viaduc du boulevard Industriel...

À la fin des travaux de la Métropolitaine, la STCUM manifestait en septembre la volonté de maintenir les bouts de voies prioritaires (pour être réservées, elles nécessitent un site propre) sur Crémazie — de vraies passoires — ainsi que sur Sauvé et Henri-Bourassa. Mais ce projet originait davantage de mesures de mitigation, introduites par le ministère québécois des Transports au printemps, que de la vision de nos édiles municipaux.

Pourtant, n'y avait-il pas une « grille » dans l'espèce de plan d'urbanisme où les axes Côte-des-neiges, Du Parc-Bleury, Saint-Laurent, Papineau-De Lorimier étaient définis pour accueillir des circuits express pour la STCUM? Il fallut attendre 1992, année où coïncident le 350^e anniversaire de la fondation de Ville-Marie et la mise en oeuvre d'un plan de relance du

transport en commun, pour qu'on passe enfin à l'action.

Encore là, seulement deux projets pouvaient débiter, et non sans peine. Transport 2000 Québec a dû exercer un lobby intensif, faire circuler des pétitions, appeler les appuis du Monde à Bicyclette et d'une douzaine d'autres groupes — pour que l'échéancier tardif de septembre 1992 soit respecté!

Puisque nous n'obtenons rien sans peine, nous avons même recueilli une pétition de 1 400 noms pour appuyer le tronçon le plus « débattu »: Avenue du Parc. Mais cette expérience semble avoir refroidi les autorités municipales — bureaucratique et politiques — déjà plutôt « frileuses ».

Ainsi, plus rien n'évolue dans le dossier de la rue Saint-Laurent. Artère fort fréquentée des piétons et des autobus (55), cette dernière ne fait actuellement l'objet d'aucune intervention; pour l'artère Papineau/De Lorimier (autobus 45), on parle désormais strictement d'un autobus « express » en direction du métro Atwater. Aucun site propre...

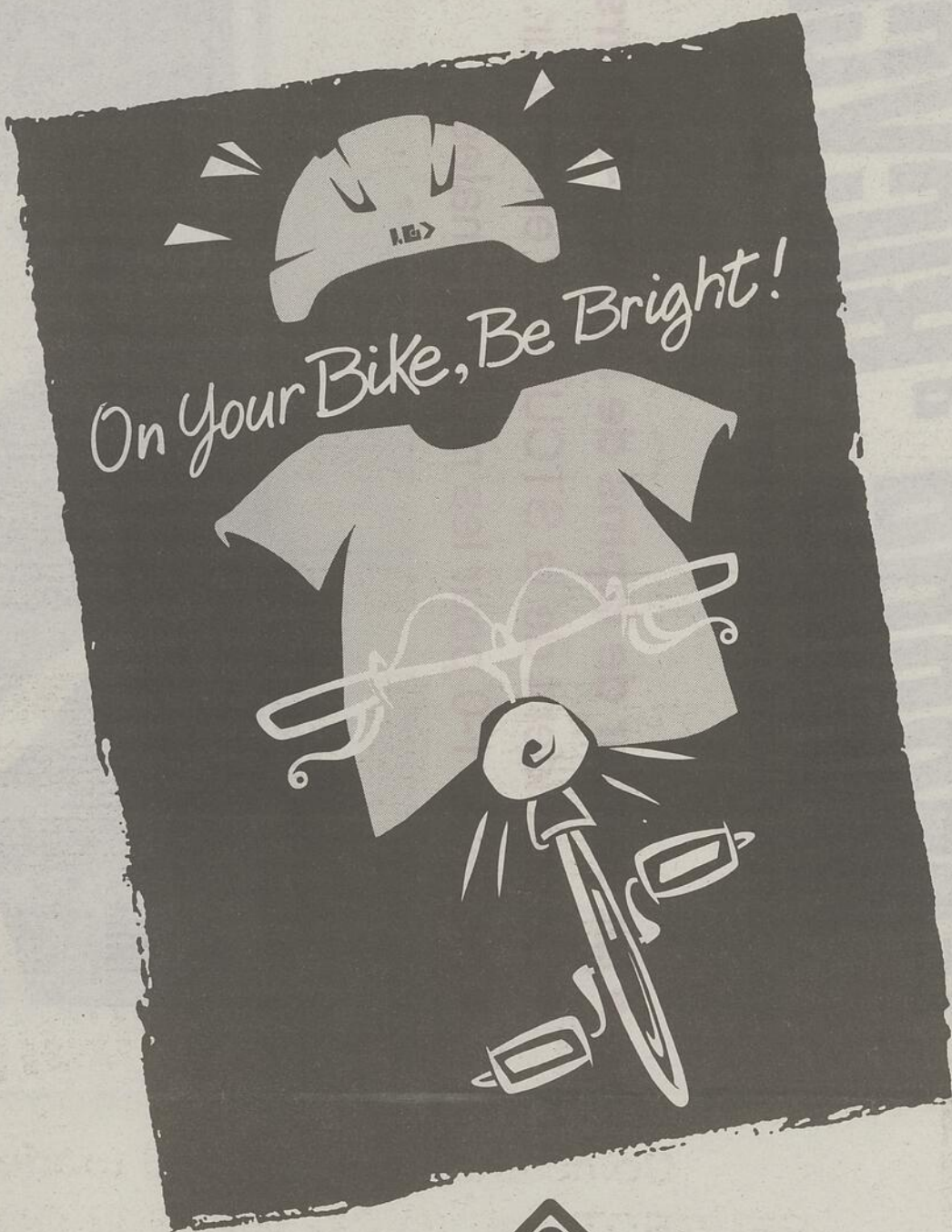
Toutefois, selon nos sources, les services municipaux auraient voulu piéger la STCUM en demandant à celle-ci d'implanter simultanément une voie réservée, à l'automne, avec le nouveau plan de circulation des abords du pont Jacques-Cartier. Or, il appert que la nouvelle carte des artères à sens unique viendra perturber considérablement la circulation dans le secteur, et alourdir la congestion actuelle.

Dans ce contexte, il y a tout lieu de croire que le SHDU (Service de l'habitation et du développement urbain) aurait voulu faire porter l'odieux de ce capharnaüm à prévoir à la voie réservée et à la STCUM. Les dinosaures de la ville n'ont vraiment rien encore compris. À quand un partenariat constructif de leur part, dont les tractations douteuses ne masquent que les voeux pieux de nos élus?

Volunteer job
Press clippings
in The Gazette

Do you read The Gazette regularly? Could you clip and mail to Le Monde à Bicyclette the articles about bicycling and transport? Please contact us.

Le Monde à Bicyclette 844-2713



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

CYCLO-RALLYE '93

Un jeu de société à la grandeur de la ville

Organisé par "Monde à Bicyclette"

UNE SÉRIE D'ÉNIGMES VOUS ENTRAÎNERA À LA DÉCOUVERTE DE 25 SITES EXCEPTIONNELS EN VILLE; UNE AVENTURE QUI DURE 4 HEURES ET QUI AURA LIEU LE DIMANCHE 22 AOUT 1993, DE 10H À 16H, BEAU TEMPS, MAUVAIS TEMPS.

MAGNIFIQUES PRIX À GAGNER.

Inscription à l'avance: 15\$/personne, 10\$/moins de 18 ans, 45\$/famille, 75\$/groupe de 6 personnes.

(Les surplus serviront à financer le journal et les activités revendicatives du Monde à Bicyclette)

Réservez tout de suite, le nombre de places est limité.



«Enfin on fait travailler autre chose que nos mollets.»

Nom : _____
 Adresse : _____ C.P. : _____
 Téléphone : _____ Ci-joint mon chèque ou mandat-poste au montant de : \$ _____
 Correspondance en français / en anglais (Vous recevrez votre kit de participation en juillet. Une seule adresse par groupe SVP)
 Le Monde à Bicyclette, C.P. 1242, Succ. La Cité, Montréal (Québec), H2W 2R3, Tél.: (514) 844-2713

les entretiens

cité restaurant

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

bières, vins et spiritueux

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



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

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

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

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

3383
NON

75\$.
Un cadenas
dur à battre.
Surtout pour
les voleurs.

Si vous tenez à faire la vie dure aux voleurs de vélo, vous n'avez qu'à acheter un cadenas en acier extrêmement dur: le nouveau EV2000. Il est fabriqué avec du Kryptonium^{MC}, un alliage d'acier breveté conçu et testé pour résister aux assauts des voleurs utilisant des cisailles de 42 po ou des scies à métaux. Il reste toutefois assez souple pour compromettre les tentatives d'effraction à l'aide de pincemonseigneur et de marteaux. Avec son cylindre d'acier renforcé, sa serrure personnalisée et sa courte barre transversale, il assure un maximum de protection. De plus, il est protégé par une garantie antivol de 1000 \$. Alors, si vous trouvez que 75 \$ c'est trop pour un cadenas de vélo, même le plus dur au monde, imaginez un instant tout ce qu'il vous fait épargner. **Le cadenas de vélo de 1/2 po le plus fort au monde!**

578%
meilleur

48%
meilleur

33%
meilleur

Sciage Traction Torsion

Lors de tests effectués sur les cadenas de bicyclettes en U d'un diamètre de 1/2 po, les cadenas de la série Evolution 2000^{MC} se sont avérés beaucoup plus résistants aux techniques usuelles d'effraction. Les résultats de ces tests sont disponibles sur demande.

KRYPTONITE
 EVOLUTION 2000

Distribué exclusivement par Outdoor Gear Canada,
2708, rue Diab, Saint-Laurent (Québec) H4S 1E8.

*Le prix du cadenas EV2000 peut varier selon le modèle.

Le Monde à Bicyclette

VOL XVIII, N° 2 • ÉTÉ 1993 • GRATUIT / FREE

- Le sentier de lapins de l'Île-des-Soeurs
- Le président de la STCUM est en amour... avec l'auto
- ALENA: 1-0 pour les multinationales

