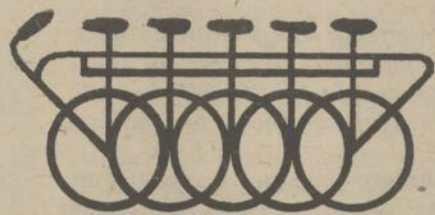


JOU
3383
73

Vers une ville nouvelle



VOL.4 NO.1

JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE

AUTOMNE 1979

LE VELO DANS LE METRO,

LA CTC.U.M. DIT NON !

Au printemps 1979, la CTCUM produisait un document au sujet de l'accès au métro pour les cyclistes, dont le but était de faire la démonstration d'un énoncé, selon lequel la bicyclette est un danger au confort et à la sécurité des passagers du métro. Le document se fonde sur une série de photos, et sur une enquête fort intéressante auprès de 30 exploitants de métros dans le monde. De ces deux "éléments de preuve", on a froidement biaisé les résultats.

Les photos du document permettent une interprétation assez ambivalente même si le texte qui les accompagne tente de leur donner force d'évidence. Ainsi, on parle des difficultés de franchir les tourniquets, pourtant le jeune premier (barbu, comme par hasard) soulève sa bicyclette bien haut, et d'une seule main... devant un préposé aux billets souriant. La montée et la descente des escaliers ne semble gêner personne... pas plus que la voiturette d'enfant qu'on voit dans la même photo. L'encombrement des voitures par le vélo est plus qu'hypothétique... et le cycliste et le skieur de fond semblent faire bon ménage. Quand au danger d'échapper sa bicyclette sur le rail électrifié, on se demande pourquoi la CTCUM ne produit pas une photo d'un suicidé du métro pour en interdire l'accès... à tous ses usagers qui ont l'air un peu trop déprimés. Enfin, nous pouvons sûrement compter sur l'agent de sécurité qui accompagne notre jeune premier sur presque toutes les photos... pour faire régner le bon ordre dans les couloirs de notre beau métro...

Il y a bien deux de ces photos, prises à l'heure de pointe, qui à nos yeux illustrent un inconvénient réel des vélos transportés en métro. C'est pourquoi nous n'avons jamais réclamé l'accès au métro pendant ces périodes. C'est pourtant une de ces photos que la CTCUM a offerte "gracieusement" aux journalistes à la présentation du fameux document. Nous appelons cela de la mauvaise foi.

En scrutant méticuleusement les résultats de l'enquête auprès des 30 exploitants de métros dans le monde, on voit apparaître des résultats diamétralement opposés aux conclusions de la CTCUM.

Ainsi, 8 compagnies prennent les vélos à leur bord. L'une d'entre elles (CTA, New York) autorise l'accès aux groupes organisés, et deux autres (Berlin, Hambourg) se limitent aux bicyclettes pliantes seulement. Les cinq autres (New York, Liverpool Manchester, New South Wales, Oslo) admettent les vélos à leur bord, les font circuler par les mêmes escaliers, passages et ascenseurs que les autres passagers et NE RAPPORTENT AUCUN ACCIDENT, sauf un peu de linge sali. Etrange coïncidence : les autorités des métros de San Francisco, Londres et Philadelphie, où les bicyclettes sont admises, et que nous avons maintes fois signalées dans notre correspondance avec M. Hanigan, n'ont pas été questionnées.

Viennent ensuite les métros de Toronto, New Castle et Santiago, qui n'ont pas encore légiféré à ce sujet. Toronto ne défend pas l'accès aux vélos dans son métro et envisage la possibilité d'admettre les articles encombrants. Puis Bruxelles, qui déclare interdire l'accès du métro aux cyclistes parce qu'il n'y a pas de demandes à cet effet. Ensuite Moscou, Osaka, Paris, Rotterdam et Barcelone, qui interdisent les vélos sans donner de raison; peut-être n'y a-t-il pas de demandes à cet effet. Tout le monde ne peut pas être situé à côté du fleuve Saint-Laurent, deuxième au monde par son débit...

On arrive à Hong Kong pour qui le coût de facilités aurait été trop dispendieux et Glasgow, dont la conception est extrêmement petite. Ces arguments ne tiennent pas pour Montréal. Buenos Aires et Stockholm enfin, interdisent l'accès des vélos au métro à cause d'ennuis ou d'accidents "probables". Il ne s'agit pas de fait, mais bien de craintes de la part des administrateurs.

Voir CTCUM page 6

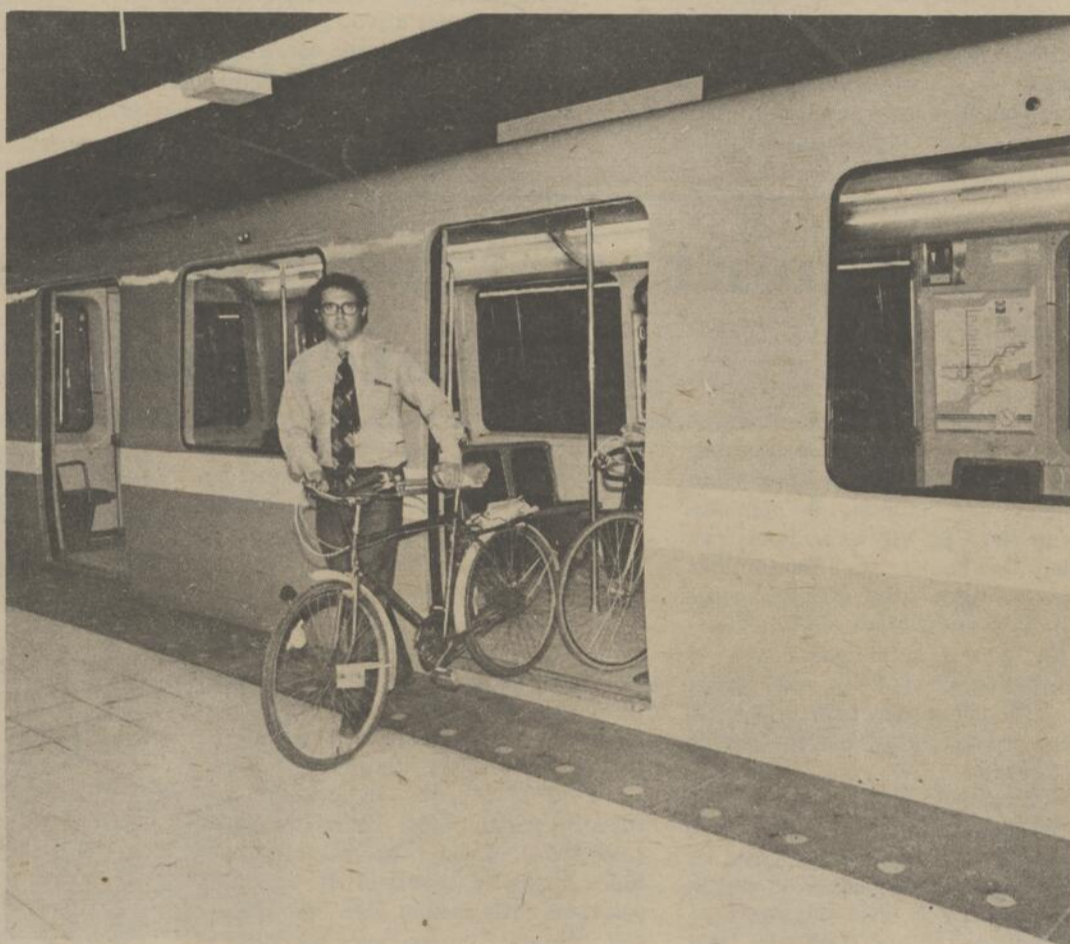


Photo : Tooker

SOMMAIRE

- 1 LA CTCUM DIT NON !
Ce n'est pas l'honnêteté qui l'étouffe !
- 3 L'AUTRE BORD DE L'EAU
Quand pourrons-nous traverser notre fleuve ?
- 4 BICYC'LETTRES
Des belles nouvelles d'ici et d'ailleurs.
- 5 DU PETROLE POUR DINER
Depuis quelque temps les poissons subissent ce régime !
- 7 LE VELO EN FRANCE
La situation en France; quelques tentatives intéressantes.
- 8 PROPOSITIONS POUR NOTRE VILLE QUOTIDIENNE
Un texte d'analyse sur le transport dans la ville.
- 14 LE MEGAVELOMANE
Un peu d'humour, Monsieur Drapeau ?
- 15 POURQUOI ?
Subventions et hausse des tarifs. Un lien à faire.



LA DEESSE FORTUNE A LE BEGUIN POUR NOTRE METRO!

Lettre adressée à M. le maire de Montréal à la suite de l'article de M. Gilles Provost publié dans LE DEVOIR du 9 juin et intitulé "Fuite de liquide toxique dans le métro".

Qu'allez-vous montrer à vos visiteurs de marque comme l'un des plus beaux fleurons de vos réalisations, à savoir notre métro, à présent qu'on vous révèle, tout autant qu'à vos concitoyens et peut-être à M. Hanigan lui-même que ses motrices ont des caissons pleins de BPC (binophyle polychloris) qui venant à se crever sous l'effet d'une transformation gazeuse répandent un produit cancérogène?

On voudrait éviter toute polémique sur un aussi grave sujet; reconnaissez cependant, M. le Maire, que la déesse Fortune doit avoir le béguin pour le métro. Malgré son bandeau, pour étendre sur lui sa clémence à chaque coup dur qui lui arrive, sinon les capastrophes s'y succéderaient: après l'incendie de Bourassa où seul fut atteint le conducteur, il y eut le miracle de Rosemont où des centaines de voyageurs faillirent connaître le sort de Jeanne d'Arc!

Depuis que des ingénieurs ont cru bon

de disposer certains quais à centresens, sans prendre l'élémentaire précaution de verrouiller électriquement les portes donnant sur le vide — hormis les 750 volts! une rame bondée a vu ses portières s'ouvrir à contre-voie; là encore la Fortune s'est montrée bonne fille!... Quant au nombre de pneus qui éclatent, on ne les compte plus. Chaque fois l'ingénieur de service — s'il existe? — semble perdre ses moyens.

Ici, il fit marcher la motrice défectueuse quatre heures de plus pour poursuivre l'arrosage des tunnels et stations de son liquide toxique — qui plus est, interdit par la loi, sauf cas de force majeure. Il est vrai que mise au rancart, elle eût concentré en un lieu son poison — et qui aurait osé s'en approcher redoutant le cliché: à la suite d'une longue et cruelle maladie!? Il est moins dangereux d'infliger par l'entremise du juge Aranovitch, deux jours de prison ferme à Mlles Claire Morissette et Françoise Gay, coupables d'avoir franchi un portillon de métro, leur bécane sur le dos, que de frôler ces appareils dont on recommande la destruction de tout vêtement en ayant eu contact... Mais quelle sanction le juge pren-

dra-t-il en l'occurrence? Ira-t-on rechercher dans les archives du métro, le responsable d'avoir enfreint la loi? Il y a des pays où le rôle du juge se bornerait à mettre en branle le peloton d'exécution, surtout s'il découvre la moindre trace de pot-de-vin!...

Au fait, M. le Maire, puisque vous avez récemment eu l'excellente idée de nous montrer que plus de dollars, c'est de bon sens que le jeu d'échec requiert, à l'aide de nos bons amis soviétiques qui paraissent cumuler dans bien des domaines les médailles d'or, prêts à nous donner, sans hablerie, jusqu'à des leçons de hockey, ne serait-ce une si mauvaise idée que de dépêcher à Moscou, une équipe de jeunes ingénieurs de la CTCUM (pas l'actuelle qui paraît mûre pour la retraite) et qui apprendrait là-bas — de nos amis — l'art de faire rouler un métro ne présentant pas les dangers mortels du nôtre?

Car il y va de la vie de vos administrés. Songez-y M. le Maire!

André FRAYON
Saint-Laurent, 12 juin



Comment mettre son vélo sur les autobus inter-urbains...

Toutes les compagnies de transport par autobus sur les grandes lignes interurbaines, et qui utilisent le terminus Voyageur (les Cies Voyageur, Bourgeois, Deshaies, Greyhound, etc.) transportent les vélos au même titre que tout autre bagage. Les compagnies Métropolitain Sud, qui dessert la périphérie sud du Grand Montréal, et CTL, qui dessert Laval et le début des Laurentides, ne prennent pas les vélos, n'ayant pas de soutes à bagages.

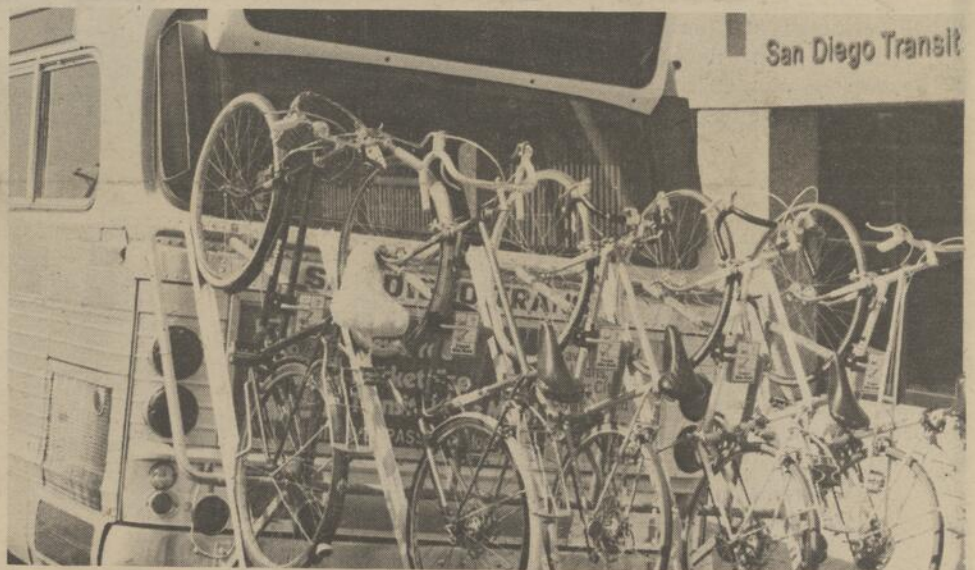
Au téléphone, on vous informe que pour pouvoir charger notre vélo sur le bus, vous devez enlever les roues, les pédales, le siège et les guidons, et emballer toutes ces pièces dans une boîte de carton ou un sac en toile résistante. Ainsi démontée, aucun employé n'a le droit de nous empêcher de charger votre bicyclette à bord.

Pour l'avoir pratiqué régulièrement moi-même, depuis le début de la saison, je sais que souvent, ça ne se passe pas tout à fait comme ça. Plus souvent qu'autrement, lorsque le bus arrive, je vais immédiatement à la deuxième soute à bagages, que j'ouvre moi-même, et j'y charge mon vélo, détaillé sur le dessus, sans même avoir à enlever mes sacoches. Presque toujours, la soute à bagages est entièrement vide et peu de cyclistes la convoitent. Le chauffeur, quant à lui, semble content de ne pas

avoir à se salir les mains; je ne l'en blâme pas. Une fois seulement, nous étions cinq cyclistes sur le même autobus; un rapide conciliabule avant l'arrivée du bus a permis de constater que nous étions tous disposés à coopérer étroitement pour que tous les vélos soient logés. Ce qui fut fait, et promptement. J'ai démonté rapidement mon vélo sur les lieux, conformément aux instructions données à l'information téléphonique. Et je voyage toujours sur le même bus que mon vélo.

J'encourage tous les cyclistes qui voyagent par autobus à faire preuve d'une amabilité et d'une coopération indéfectibles envers le chauffeur et les autres passagers, mais surtout à se faire un devoir personnel de contacter les compagnies d'autobus pour qu'elles acquièrent et installent les supports vélo-bus "Sunshine" comme à San Diego, Cal. Avec la pénurie d'essence qui s'en vient, les cyclistes vont se faire de plus en plus nombreux dans les bus. Nous aurons des problèmes sous peu à loger nos nombreux vélos si nous ne prévoyons pas dès aujourd'hui la ruée de demain. Contactez donc sans faute le Monde à Bicyclette, nous vous donnerons plus de détails pour notre commune revendication.

A vélo vers de nouvelles villes.
Claire M.



NOUVEAU LOCAL CYCLISTE

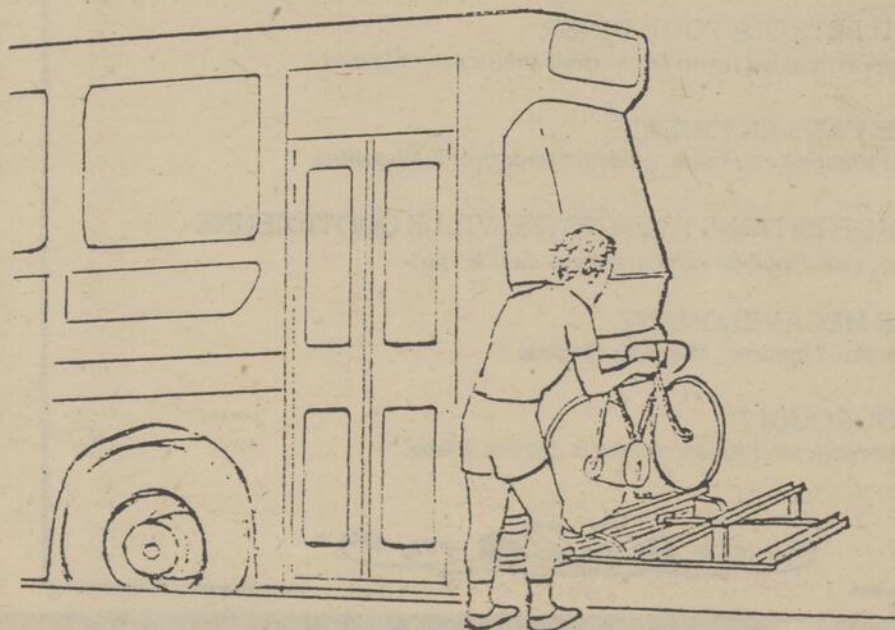
Il existe un nouvel endroit où les cyclistes peuvent se rencontrer à Montréal. Pour partager leur vision cycliste de la réalité... pour raconter leurs joies... pour confier à des oreilles compréhensives leurs frustrations... pour amorcer le changement dont nous avons besoin.

C'est un petit 4 1/2 au coeur de Montréal. Une pièce pour la créativité débridée, une pièce pour fouiner dans une extraordinaire collection de tout ce qui parle vélo, une pièce pour émettre des messages au grand public, aux autres cyclistes de la planète, une pièce pour prendre une tisane et placoter, un atelier pour remettre son vélo en état. Il y a même un stationnement-vélo intérieur et une douche.

Il s'y rencontre une famille qui se choisit, des connaissances qui deviennent bientôt des amis. Y a les vieux de la vieille, y a le sang neuf, y a la visite rare, y a des étranges, y a des curieux, y en a qui restent, y en a qui partent et qui reviennent. Tout le monde y est chez soi, heureux d'être compris sans avoir à faire un dessin, ou, s'il s'agit d'un dessin, sans avoir à dire un mot. C'est un endroit unique à Montréal; on y travaille à bâtir le paradis terrestre, sans délai, ensemble.

Venez donc faire votre tour, prendre une tisane. Apportez votre tasse, on en manque. Au fait, on manque de beaucoup de choses: assiettes, ustensiles, tasses, chaudrons, serviettes, draps, couvertures, et matelas (qu'on puisse rouler) pour visiteurs cyclistes, abat-jour, lampes de table. On accepterait sûrement: fournitures de bureau, pièces de bicyclettes de toutes sortes, peinture blanche, tapis, dactylo usagée, etc., etc. Tout ceci pour faire du local une maison collective, en même temps qu'un centre de transformation de la ville et de la vie.

Si vous vous sentez des nôtres, quel que soit votre prétexte, venez. En jasant, on va pouvoir progresser.



Le Monde à Bicyclette
4224 Clark (près de Rachel), Montréal, Qué. H2W 1X3
Tel: (514) 844-2713

L'AUTRE BORD DE L'EAU

Si nous demandons à traverser la rivière, ce n'est PAS pour demander un privilège. 3 000 000 de cyclistes pourraient le faire sans danger si nos propositions étaient acceptées. Peut-être ces trois millions ne le désirent-ils pas tous... Peut-être ne sont-ils pas tous au courant... Mais chaque volonté individuelle est une brîbe de la volonté universelle et en cela divine, donc respectable.

J'ai peur de la mort. Je ne prendrai donc le pont Jacques Cartier pour me jeter dans la gueule du loup.

J'ai envie de cycliser sans danger. J'aimerais emprunter les sentiers du sud. Longueuil a aménagé un réseau de pistes cyclables. Pourtant, l'accès à ce réseau est pratiquement interdit au million de cyclistes de la région de Montréal. Le dernier flic avec lequel j'ai parlé m'a dit :

"Ca prendrait ce million-là dans le métro pour que vous obteniez gain de cause!"

Pourquoi t'est pas venu ?

Le tunnel Hippolyte nous est fermé, ainsi que les ponts Victoria et Champlain. Pourquoi ne pas ajouter une passerelle à tous les ponts comme celle que Parcs Canada a ajoutée à l'extrémité sud du pont Victoria, entre St-Lambert et la voie maritime ?

Pourquoi ne pas équiper les autobus de porte-bicyclettes ? Ca se fait ailleurs. Sur les autobus de San Diego ça se fait depuis deux ans. La Californie serait-elle plus civilisée que l'bout ?

Pourquoi ceux qui le peuvent ne



s'arrêtent-ils pas avant et après les ponts pour laisser monter ou descendre quelques cyclistes ?

Pourquoi le métro, (transport en commun ?) nous refuse-t-il le passage ?

Ma bicyclette ne se plie pas. Ce serait le comble ? Nous ne prenons déjà pas tant de place ! Celle qui nous libère devra-t-elle devenir fardeau ?

Qu'est-ce qui grince avec nos solutions ? Vos dents, messieurs les financiers ?

Nous ne demandons même pas le

passage gratuit.

Nous sommes sages. Nous savons nous tenir ! Nous ne toucherons personne ! Mais l'injustice est trop flagrante !

Les cyclistes et les piétons avaient accès au côté nord du pont Victoria jusqu'en 1955, date à laquelle deux nouvelles voies pour le trafic automobile... Deux voies de plus, des voix de moins, des voix des voix de plus sans lever la main !

A Montréal, la ville accorde \$ 153 à chaque conducteur pour seulement \$ 83 à

chaque utilisateur du transport en commun. Si les deux subventions étaient égales le billet d'autobus ou de métro ne coûterait que 16 cents. *

Pour beaucoup, l'auto est devenue une nécessité. Nécessité créée par un état d'orientation vers le profit... Et ses plus dignes représentants, ceux qui ont eu droit à leurs grandes écoles : Ingénieurs et technocrates qui ne se regardent plus dans la glace. Où est l'humain ? Où es-tu mon reflet ? Où serons-nous demain ? Ils n'ont pas encore réussi à détruire la bicyclette. Les laisseras-tu faire ? Les magnats de l'automobile sont en train d'acheter les bicyclettes, peut-être pour qu'elles ne soient plus qu'un jeu. Car le jeu n'est pas sérieux ? !

Leurs manoeuvres politiques et publicitaires ne sont que des jeux ! Ne te laisse pas bernier ! Viens jouer avec nous. La bicyclette donne envie de chanter. Deux copines sont allées en prison parce que les autres sont parfois injustes et ils ne veulent plus jouer quand ils perdent. Mais, ça c'est pas grave. Si on est beaucoup, on ne peut pas perdre. Le 22 novembre, à 10 hre du matin, six personnes de plus iront en cour pour avoir tenté d'aller chanter de l'autre côté de l'eau; pour avoir lutté pacifiquement.

Quelle est donc votre peur qui veut nous crucifier ?

Odette

* source : Rapport Marcil



HANNIGAN, PRENDS MA BECANE

(à chanter sur l'air de Dolorès de Robert Charlebois)

REFRAIN

Hanigan
Oh toi, mon tabarnane
Perdu, perdu perdu
Seul, dans ton bureau
Seul chef
De notre beau métro
Prends donc mon vélo
de l'autre bord de l'eau



I.

Le pont Victoria, on a pas le droit
Le pont Champlain, encore bien moins
Le pont Jacques-Cartier, c'est pour se suicider
La rame, le canot, Y vente trop
Fait qu'il reste rien que le métro
Hanigan , prends donc mon vélo

(refrain)

II

Un toboggan, vous avez le droit
Une caméra, vous avez pas le droit
Une brique, deux briques, vous avez le droit
Trois briques, quatre briques, vous avez pas le droit
Un carosse à bébé, vous avez le droit
Une poussette, un traîneau, des patins,
Un sac à marché, un sac de golf,
Un sac d'école, une valise,
Une échelle, une planche à repasser
Une pelle, une lampe frontale,
Un cerf-volant, un ballon-volant,
Une chaise pliante, un parasol
Une bélançyngne toute démontée,
Un bat de baseball, un jeu de dards
Mais une bécane jamais, jamais au grand jamais

(refrain)

III

J'ai eu toutes sortes de bécanes
Une roue, deux roues, quatre roues, un tandem,
Trois vitesses, cinq vitesses, dix vitesses, pas de vitesses,
Un peugeot, un raleigh, un copi,
Un appolo, un ompax, un gitane,
Un schwinn, un fugi, un motobécane
Je me fends en quatre pourtant,
Hanigan , prends ma bécane

(refrain)

IV

J'ai pris toutes sortes de métros
Londres, Liverpool, San Francisco
New York, Manchester, Oslo
Partout, il y faisait beau
Même pour les vélos !

FIN

... ET J'AIME LE VIN

Comme beaucoup de monde, je suis abonné à un journal et j'aime le vin. C'est-à-dire que régulièrement, j'ai une pile de journaux et une jungle de bouteilles non consignées à me débarrasser. La ville leur fait normalement prendre le chemin de l'incinérateur ou du dépotoir.

En feuilletant le "Virus", j'y ai vu le nom d'un groupe communautaire de la municipalité l'Outremont qui a un service de cueillette de papier journal et de verre. Mais ils ne viennent chercher votre stock que si vous en avez pour la peine, ce qui n'est pas le cas pour la majorité des gens comme moi. Il est donc nécessaire pour ceux qui voudraient sauver du gaspillage quelques bouteilles et du papier journal d'avoir un char, symbole même du gaspillage d'énergie.

Pourtant, ce serait si simple si on n'avait qu'à transporter nos choses à un dépôt quelconque proche de chez soi où là, un service permanent de cueillette passerait régulièrement.

n'ayant pas de char, voilà 25 livres de matériel qui va prendre le bord des vidanges. Et 25 livres, 3 ou 4 fois pas année, multiplié par plusieurs milliers de foyers, ça fait pas mal de matériel hein !

Voilà quand même l'adresse de deux organismes qui font la cueillette :

ECOSENSE
4334 ave. Hampton
484-9782

VIEILLES
NOUVELLES
1319 Van Horne
279-2901



11 août 22 hres...

Le 11 août 1978, 22 hres. Je roulais à bicyclette sur la route entre Sainte-Martine et Ormstown. À 22 h 15, je gémissais dans le gravier de l'accotement. Entre-temps, un camion tous feux éteints, m'avait pris pour cible. Après 108 pieds, en vol plané, j'atteris sur l'asphalte. Quelques sauts de plus et je suis laissé là plus mort que vif. Le chauffeur se sauve et s'en tire. Moi, je suis 19 semaines à l'hôpital avec le bassin et la jambe fracturés, un genou complètement fini et le pied paralysé.

Aujourd'hui, je ne peux plus travailler. J'ai des cicatrices partout. Je porte un appareil pour marcher. Je tiens le gouvernement responsable de n'avoir pas prévu de pistes cyclages, de n'avoir qu'un seul policier pour couvrir tout le territoire de Valleyfield, de tolérer des croisements mal éclairés, de n'avoir aucun respect pour ceux qui croient à leur santé, de faire ensorte que les gens n'ont qu'un choix : l'auto... en enlevant toutes les possibilités aux cyclistes, de ne fournir aucune sécurité. "La personne avant tout chose". Ça devrait être avant et non seulement après l'accident...

André Ouimet



Photo : Luc Vallières

PEDALER, C'EST MIEUX

Et c'est bien vrai ! Pédaler c'est agir, coopérer, avancer. Un vélo c'est comme la vie. Quand tu le mènes, il t'emmène, si tu continues, tu découvres, plus tu avances et plus tu dépasses. Un coup de pédale, ça mène loin ! C'est l'élan, l'ouverture, le premier pas ! Imagine un-peu les buts qui se dressent autour de toi. C'est peut-être pas des buts, c'est plutôt des étapes. Le but, c'est dans ton coeur qu'il vit.

Y a plein de choses à faire. Y a toutes les étapes à franchir. Sors ton vélo, pédale, observe et sois prêt, ça arrive à chaque coup de pédale !

A bientôt,
Micheline Robert

ON A VOLE MON MON VELO

Le jeudi 12 juillet, devant la Banque Populaire, au coin de St-Denis et Mont-Royal... Je pensais n'en avoir que pour cinq minutes... Et puis, j'ai toujours un peu honte d'attacher mon vélo; j'ai l'impression d'insulter chaque passant avec mes soupçons...

Or, dans la banque, j'ai dû attendre longtemps : on refusait d'encaisser les mandats que je présentais. En un mot : on me soupçonnait... Je dus insister longtemps pour obtenir que soit vérifiée par téléphone l'authenticité des mandats.

Pendant ce temps, quelqu'un que je n'avais pas osé soupçonner a volé mon vélo...

Lettre à celui-là :

"Je te comprends un peu. Dans cette société où l'on est sans cesse soupçonné de vol, (trop souvent par ceux-là même qui nous volent), il n'est que trop tentant de voler : autant justifier les soupçons et jouir au moins des avantages d'une mauvaise conscience que l'on nous force à porter !

Pourtant, en ne retrouvant pas mon vélo au sortir de la banque, j'ai pleuré... Par pour le vélo mais de rage sans doute car je me retrouvais, ironiquement, victime d'avoir été soupçonnée : deux fois victime de vol... Au nom de la confiance que tu as ignorée je te demande de me rendre mon vélo (blanc, sans barre, avec guidon droit). J'aimerais prouver - à ceux qui raillent et se moquent de ma confiance (idéaliste ?) que c'est moi qui ai raison. Pas eux... Pas toi... Sinon, peut-être n'aurai-je plus honte d'attacher un vélo, de tout fermer à clef, d'avoir peur... Comme tant d'autres... Et j'aurai, moi aussi, perdu un peu de dignité humaine.

Voici donc mes propositions :

- Viens me voir. J'habite au 3701 Drolet. Ou bien...
- Téléphone-moi (844-9645) et dis-moi simplement où je peux retrouver mon vélo. Ou bien enfin...
- Garde le vélo... Peut-être en as-tu plus besoin que moi... Peut-être as-tu peur...

Mais, s'il te plaît, ne l'attache pas toi non plus !
Et si on te le vole, n'aie ni regrets, ni amertume...
Dis-toi que le voleur en avait plus besoin que toi...

Odette

LIVRES
KEBUK
LIVRES et DISQUES D'OCCASION
24 PRINCE ARTHUR O.
842-6971
SECOND HAND BOOKS and RECORDS



DU PETROLE POUR DINER

Tout pétrole brut est un poison pour les organismes marins, si on exclut certaines bactéries qui digèrent le pétrole. Le pétrole est ingéré par les oiseaux au nettoyage de leurs plumes, par les poissons par engluement de leurs branchies, ou par les crustacés dans leur processus de nutrition par filtration du fond marin, de même que par les prédateurs consommant d'autres organismes contaminés... La présence d'une nappe de pétrole réduit la quantité de lumière pénétrant sous l'eau et ralentit le rythme de photosynthèse du phytoplancton, sur lequel repose toute la structure de la vie marine, à partir du zooplancton, en passant par les poissons, oiseaux, cétacés, et jusqu'aux humains. Une nappe peut aussi priver l'eau de mer des quantités d'oxygène nécessaires à la vie marine...

On sait que beaucoup de processus biologiques marins, particulièrement aux stades critiques des cycles vitaux, reposent sur des concentrations très infimes de messages chimiques dans l'eau. Par exemple, certains prédateurs sont attirés vers leurs proies par des composés organiques dans des concentrations au-dessous du niveau de parties par milliards. C'est par interférence ou brouillage de tels messages par le pétrole, au niveau des parties par

millions, que des effets mortels indirects peuvent avoir lieu. Des études norvégiennes ont montré que des quantités minimes d'hydrocarbures peuvent interférer dans le système sensoriel qui dirige l'instinct de nidification du saumon, et les huîtres comestibles peuvent être infectées et rendues impropres à la consommation par des concentrations de pétrole dans leurs graisses de l'ordre de 0,01 parties par millions. Le problème est d'autant plus compliqué par le fait que les hydrocarbures sont remarquablement stables dans l'environnement marin; par exemple, des huîtres polluées, retirées dans un aquarium d'eau propre, ont montré que la composition chimique du pétrole dans leurs graisses peut demeurer pratiquement inchangée après six mois...

Les effets nocifs du pétrole auront lieu le plus souvent à la surface de la mer où les ressources de base du plancton croissent, où se développent les stades larvaires de formes marines éventuellement sessiles, et où se trouvent les oeufs et larves de plusieurs espèces de poissons.

Quand une fuite de pétrole se produit, la nappe se répand rapidement pour former une couche allant d'approximativement 0,003 mm d'épaisseur à la périphérie

jusqu'à 1 mm d'épaisseur au centre; une émulsion d'eau-et-pétrole se forme graduellement, contenant jusqu'à 80 % d'eau de mer. Cette émulsion est beaucoup plus difficile à "dispenser" que le pétrole non-émulsifié; avec l'agitation des vagues et de la haute mer, elle peut former une mousse épaisse pratiquement impossible à enlever avec un "dispersant"...

L'effet des "dispersants" sur le pétrole est d'en altérer la forme chimique et physique, de le briser en fines gouttelettes, ce qui donne une plus grande surface de travail aux bactéries qui le dégradent. Le "dispersant" n'enlève pas le pétrole de la mer, il lui donne seulement une sorte de transparence, qui enlève les couches imperméables de la surface de l'eau et en fait une menace moins directe pour les oiseaux et les plages environnantes. Il disperse le pétrole dans les profondeurs de l'eau, le rendant plus offensif envers des organismes plus vulnérables; la composition de l'émulsion formée par les dispersants résulte en une plus grande absorption par les organismes, que le pétrole lui-même...¹

Voir PETROLE page 6

QUAND L'AUTO S'EMPREND DU VELO

Le fait a failli passer inaperçu : Fiat a pris le contrôle des cycles Bianchi par le biais de sa filiale Piaggio (Vespa); du coup la firme automobile transalpine se trouve à la tête d'un géant du deux-roues (huit cent mille par an).

L'intérêt de l'industrie automobile européenne pour les deux-roues légers n'est pas nouveau. Les liens sont constants depuis la naissance de ces deux véhicules. Nombre de firmes d'équipements pour cycles et motocycles, souvent de petites dimensions, rentabilisent leurs installations en sous-traitant des pièces pour l'auto; nombre d'ingénieurs, d'ouvriers spécialisés passent d'une industrie à l'autre. C'est le cas aux Cycles Peugeot, lesquels travaillent pour l'auto : on le vit quand au printemps 1976 une grève dans l'usine de Beaulieu-Valentigney (une seule usine de cycles), entraîna en effet la production des voitures. Le Salon du cycle et du motocycle est organisé par un comité commun aux deux industries. Le syndicat des fabricants d'équipements pour cycles et motocycles (treize mille salariés) est rattaché à la Fédération des industries

pour véhicules. Jusque-là pas de quoi empêcher de dormir un écologiste...

Mais, comme par hasard, plus s'aggrave la crise de l'énergie, plus l'auto semble s'intéresser au vélo.

Ainsi, Renault rachète les Cycles Gitane, en 1975. Ainsi apprend-on que Renault détient "officiellement" 15 % du capital de Motobécane, — certains disent en fait beaucoup plus. Les choses se compliquent quand on affirme que Peugeot aurait acquis à la Bourse de Paris près de 15 % du capital de Motobécane, Renault en ayant fait de même pour les Cycles Peugeot. A notre connaissance pourtant, Renault et Peugeot ne disposent d'aucun administrateur chez Motobécane...

Ce sont là quelques épisodes de la guerre ouverte que se livrent Renault et Peugeot pour le contrôle du vélo français. La prochaine pourrait se développer autour de Gitane. Renault, en 1975, secourut un malade; mais le convalescent est fragile. La Régie lui aurait accordé un sursis d'un an, cette survie devant beaucoup — dit-on — à la victoire de Hinault dans le Tour...

Le dynamisme de la nouvelle direction de Gitane (venue de l'auto) n'est peut-être pas en cause : la firme de Machecou, avec ses 160 000 vélos par an, n'a jamais eu la bonne taille. Face à Peugeot (660 000) et à Motobécane (560 000), c'est trop ou pas assez (1). Faute d'implantation locale suffisante, Gitane vend maintenant aux grandes surfaces : tollé chez des milliers de vélocistes; d'autre part, Gitane se fait des ennemis dans l'industrie française : ses coureurs roulent pour une firme italienne d'équipements dont le nom apparaît d'autant plus dans la presse que Hinault se met en évidence, enfin, Gitane est l'un des meilleurs clients européens de l'industrie japonaise d'équipements pour cycles. La filiale d'une firme nationalisée se fait l'agent de la pénétration étrangère ? Imaginez d'ici les commentaires...

Qui pourrait hériter de Gitane ? Peut-être Motobécane : Billancourt assurerait son hégémonie sur le deux-roues français. Les chausse-trapes ne lui seraient pas évitées pour autant, Peugeot contrôlant Sédis (le quasi-monopole de la chaîne) et Mail-

lard (la majeure partie des moyeux, pédales et roues-libres).

Sait-on que d'autres équipements pour cycles sont rattachés à l'auto : pneus et boyaux avec Michelin, Wolber et Hutchinson (une filiale de la Française des pétroles), l'éclairage avec Cibié et Soubitez (Marchal); quant au butyl des chambres à air, il vient de chez Esso Standard !

En dix ans, l'Europe des Neuf a acheté cent millions de vélos, autant que les Etats-Unis. Une bicyclette comprend près de 1 500 pièces. Avec la rechange, ce sont chaque année des centaines de millions de pièces à fabriquer, le genre de détail qui n'échappe pas aux hommes d'affaires en quête de bon placement, voire de porte de sortie pour l'avenir. Car personne n'imaginerait un instant qu'en s'emparant du vélo, l'auto n'ait songé à autre chose...

Michel Delore.

(1) Gitane, Motobécane et Peugeot assurent les deux tiers de la production française de bicyclettes.



Photo : Luc Vallières

CTCUM.

Suite de la page 1

Restent les derniers exploitants qui interdisent le métro aux cyclistes en invoquant des arguments tels l'encombrement, la sécurité des voyageurs, les difficultés d'accès, le linge sali. C'est dans cette catégorie que la CTCUM tente de se placer. Se fonde-t-on sur une expérience réelle, sur un essai honnête? L'enquête ne le dit pas. Dans le cas de la CTCUM, certainement pas.

Ce document de la CTCUM aura au moins eu le mérite de nous signaler l'existence d'exploitants de métros admettant les vélos, dont nous n'étions pas informés, et qui peuvent nous livrer le fruit de leur expérience afin que nous puissions préciser davantage les modalités d'admission des vélos dans le métro.

Rappelons tout d'abord que le Monde à Bicyclette propose d'abord l'accès au métro sur la ligne Berri-Longueuil. Cette ligne est utilisée à 18 % de sa capacité seulement. Le besoin d'un portage d'un bord à l'autre du fleuve est évident, pressant, et a été reconnu par de nombreux édito-rialistes.

Il semble évident que ce service n'est pas souhaitable aux heures de pointe, nous le concédons sans hésitation. En dehors des heures de pointe, dans des circonstances exceptionnelles d'affluence, des directives d'interdiction des vélos pourraient être transmises rapidement aux guichetiers; nous nous y plions. L'idée d'un permis gratuit ou à coût très réduit, peut présenter des avantages: le permis permettrait au cycliste de connaître à fond les règlements spécifiques à sa catégorie, et pourrait être suspendu en cas d'infraction; il permettrait en outre de contrôler le nombre de vélos en circulation et de connaître le volume de la demande.

Restent les problèmes de circulation dans les couloirs et de salissage. Pour ceux-ci, la CTCUM pourrait fournir des housses couvrant tout le vélo ou des parties salissantes, ou encore exiger des cyclistes qu'ils produisent la leur, lors de l'obtention du permis. On pourrait aussi fournir un accompagnateur agent de sécurité aux cyclistes, qu'on regrouperait en un point donné. On pourrait même utiliser un ascenseur qui, de la surface du sol à Berri, amènerait les cyclistes directement sur le quai, en face d'un wagon sans banquette et spécialement identifié, comme ça se fait à Washington pour les handicapés. Et pourquoi pas? Le problème du vent dans les portes? Il est presque nul à Berri et à Longueuil. De plus ces stations sont équipées de portillons en verre fumé qu'on pourrait ouvrir pour le passage des vélos, plutôt que d'utiliser les tourniquets.

On voit clairement que les solutions sont nombreuses, peu coûteuses et hautement souhaitables. Les implanter est une simple question de volonté, de bonne volonté.

Le document condamnant l'accès des vélos au métro est d'une malhonnêteté flagrante, d'une faiblesse évidente, un véritable torchon bureaucratique, sans autre signataire que la "CTCUM elle-même". On comprend que personne n'ait osé poser sa signature au bas d'un travail aussi peu sérieux, aussi peu professionnel, tout juste bon à servir de paravent dérisoire aux "autorités" de la CTCUM, inca-

pables de résoudre une minuscule énigme administrative, que d'autres transporteurs publics ailleurs dans le monde ont réglé ingénieusement et élégamment. La décision du juge Aranovitch dans le cas Denis-Noël Neveu, appuyée sur ce document, prend donc sous cet éclairage une allure beaucoup moins fondée. Et que fait M. Hanigan du droit égal à être transporté pour tous les usagers du métro? Il faut avoir perdu un peu de sa fierté et beaucoup de son prestige pour répondre au moyen d'un tel échappatoire, aux pressions sûrement très fortes qui ont motivé sa réalisation



Dans le métro à San Francisco

Mais ce qui choque le plus, dans toute cette affaire, c'est que ce M. Hanigan agisse de façon aussi unilatérale. M. Hanigan, rappelons-le, n'est pas élu, mais bien nommé à son poste. La CTCUM, contrairement à la Compagnie de Transport de Toronto par exemple, n'a pas de conseil d'administration; donc pas moyen pour les citoyens ordinaires de faire valoir leurs droits à quelque instance que ce soit. Les cyclistes se butent donc à un dictateur, dont la décision n'est fondée ni sur la consultation, ni sur une étude sérieuse.

La bicyclette et le transport en commun sont appelés à devenir le transport de l'avenir; l'exemple américain, aux prises avec la crise énergétique, nous l'a récemment prouvé. Il est humiliant pour nous, montréalais, usagers du transport public, de constater que nos administrateurs jouent à l'autruche aujourd'hui, accusant là un retard de mentalité, une triste myopie, alors que la nécessité de développer une vision futuriste du transport public, se fait de plus en plus actuelle.

Claire Morissette

VIETATE INTRODURRE BICICLETTA

Dans les banques et autres maisons de commerce de ce monde, on se fiche éperdument que vous entriez avec un choufleur sous le bras, ou un toucan, ou encore en tirant de votre bouche, comme une ficelle, les chansons que ma mère chantait, ou bien en tenant par la main un chimpanzé vêtu d'un tricot rayé. Mais que quelqu'un s'avise d'entrer avec une bicyclette et il déchaîne l'indignation générale: le véhicule est vilement expulsé tandis que son propriétaire est l'objet de vives remontrances.

Pour une bicyclette, être docile et de maintien modeste, ces écriteaux qui l'arrêtent dédaigneusement au seuil des belles portes de verre de la ville sont une véritable gifle et un affront certain. On sait que les bicyclettes ont essayé de toutes les façons de remédier à leur triste condition sociale. Mais dans tous les pays du monde sans exception, il est défendu d'entrer avec des bicyclettes. Certains ajoutent "ou des chiens", ce qui augmente chez la gent vélocipède et canine la tendance au complexe d'infériorité. Un chat, un lièvre une tortue peuvent en principe entrer dans les études des avocats de la rue San Martin sans provoquer autre chose que de la surprise et un grand ravissement parmi les standardistes empressées ou, au pis-aller, l'ordre au portier de jeter à la rue les susdits animaux, chose qui peut arriver mais n'est pas humiliante, d'abord parce que ce n'est qu'une possibilité entre mille et ensuite parce qu'elle n'est que l'effet d'une cause et non d'une froide machination préétablie, horriblement gravée sur des plaques de bronze ou d'émail, tables de la loi inexorable qui écrase la naïve spontanéité des bicyclettes.

Attention, patron! Les roses aussi sont ingénues et douces, mais peut-être avez-vous entendu parler d'une guerre des Deux-Roses où moururent des princes qui étaient comme des éclairs noirs, aveuglés par des pétales de sang. Il ne faudrait pas que les bicyclettes se réveillent un beau matin couvertes d'épines, que les pointes de leur guidons poussent et chargent contre vous, que cuirassées de fureur elles se lancent par milliers contre les vitres des compagnies d'assurances et que ce jour néfaste se termine par une baisse générale des actions avec deuil de vingt-quatre heures et faire-part encadrés de noir.

CRONOPES ET FAMEUX. CORTAZAR, Julie. Gallimard, 1977, p. 71 et 72

pétrole

Suite de la page 5

On annonçait récemment une sécheresse probable dans le centre-ouest des Etats-Unis l'année prochaine, due à la présence de la nappe de pétrole dans le Golfe du Mexique, qui empêche l'eau de s'évaporer et d'humidifier l'atmosphère au-dessus de ces régions. Une diminution de la récolte de soja et de maïs est à craindre... Si la fuite n'est pas colmatée avant décembre, la moitié du Golfe du Mexique pourrait bien être entièrement dévastée. Le plus grand ravage de l'histoire...

Ah! Devenir jardin. d'une étoile!

Claire Morissette

1 (Tiré de *The Shetland Way of Oil*, Edité par John Button, Thyleprint, 1976.)



HEALTH MISSION SANTE

Un choix diversifié d'aliments contenant seulement des produits naturels.

1138 Ave. Bernard O. Outremont - 272-9386

CE VÉLO...
vous sera prêté
GRATUITEMENT



Place de Lorraine

AUTO ou
VÉLO
j'ai choisi.



Place de Lorraine

Le Vélo En France

Lisez notre journal et vous rirez; car si nous n'étes pas propriétaire d'une automobile et que vous utilisez votre vélo pour vous déplacer, ce que vous y trouverez vous amusera. Qu'est-ce ça peut nous faire qu'ils attendent en ligne pour de l'essence en Californie, qu'ils frappent une femme enceinte? Combien d'huile avez-vous besoin pour le bon fonctionnement de votre bicyclette? La rumeur veut qu'il y ait une pénurie d'huile à chauffage l'hiver prochain. La raison, elle est très simple — on produit trop d'essence et pas assez d'huile avec le pétrole que l'on a. La folie automobiliste touche aussi les cyclistes.

Devinez lequel des secteurs utilise à peu près 41 % de notre pétrole. Le transport, évidemment, et les autos en sont responsables en majeure partie. Devinez combien il y a de personnes par auto qui roule en ce moment sur la rue Van Horne devant ma fenêtre? Une personne par auto. Pensez-vous qu'il est efficace de déplacer deux tonnes de fer et de plastique pour transporter une seule personne d'un point à un autre? Est-ce raisonnable de n'utiliser qu'une seule heure par jour une machine aussi dispendieuse? Maintenant essayez de deviner quel intérêt la bicyclette reçoit en Californie durant la pénurie: très peu.

Il est difficile de comprendre pourquoi le vélo est si ignoré par les édiles municipaux et leurs fonctionnaires. Peut-être est-ce parce que la bicyclette est un outil si simple. Peut-être est-ce parce que lorsque vous vous déplacez en bicyclette, les grandes multinationales ne font pas d'argent avec vous.

Peut-être aussi n'est-ce qu'un manque d'imagination et d'idée. Le statu-quo nous est imposé, les autoroutes sont là depuis des années, et on continue à en bâtir même si elle coûte cent milles dollard le mille.

Dans cet article j'aimerais donc illustrer de nouvelles façons d'utiliser le vélo dans les villes. J'espère ainsi aider à concevoir qu'il y a d'autres alternatives au système de transport actuel. Les observations viennent d'un stage que j'ai fait en France pendant trois semaines.

LA ROCHELLE

La Rochelle (pop : 90 000 h.) est la ville écologique de la côte atlantique. En 1975, un système de location de bicyclette a été commencé avec 325 vélos achetés par la municipalité. Il y avait 15 dépôts où l'on pouvait aller porter et prendre des bicyclettes. Les vélos étaient disponibles pour qui les voulaient. Mais à cause des manques de sécurité de ce système, après 2 1/2 ans il ne restait plus que 110 vélos dont seulement 90 en bon état. On a donc changé de méthode. Il n'y a plus qu'un seul dépôt, et les vélos ne sont gratuits que pour les trois premières heures. Ensuite il faut payer \$ 0,25 de l'heure (1 franc). Il y a 120 vélos, tous peints en jaunes. L'arrière de chaque vélo est équipé d'un panier. Ce sont des vélos à une vitesse, et ils sont très populaires, aussi bien auprès

touristes que des citoyens puisqu'il y a eu 5 830 emprunts en 1978. C'est impressionnant car le vélo n'est gratuit que trois heures et qu'il doit être rapporté à la fin de la journée. Dans un avenir rapproché, 100 vélos seront ajoutés à la flotte, payé en partie par la compagnie Total, une compagnie de pétrole!

Les coûts d'opération d'un tel système sont très bas. Il n'y a qu'un seul dépôt où une personne entretient les vélos et s'occupe des formalités de location. La municipalité paie cet employé qui avant était travailleur de soutien pour la ville. Les dépenses furent l'an dernier de 776 francs (200 dollars approx.), surtout pour des pneus, etc... le total des revenus fut 746 francs. Alors maintenant même si le système est restrictif, il est quand même populaire au autosuffisant.

VELO SELF

Dans la ville d'Angers, située à 300 km au sud-ouest de Paris, j'ai découvert un système fantastique de prêt de vélo. Au centre de la ville, dans un parc, il y a une cabane entourée de 50 vélos, tous attachés avec une chaîne. Durant la journée, une personne entretient et prête les vélos. Chaque bicyclette, à une vitesse, peut être empruntée gratuitement. Tout ce qu'il faut faire est de laisser une carte d'identité et un petit dépôt et le vélo est à vous pour la journée. Au devant et à l'arrière du vélo il y a des paniers sur lesquels on voit de la publicité pour les marchands locaux. Les coûts d'opération sont couverts par cette publicité.

Le système appelé "Velo-Self", qui est un succès, aura bientôt des 10 vitesses gratuits. Angers est la troisième ou la quatrième ville qui accepte ce système et dans un avenir rapproché il y aura 50 à 60 Velo-Self en France. En parlant au responsable du système j'ai appris que non seulement les touristes trouvaient ce système avantageux, mais la population locale aussi.

Parmi les autres nouveaux programmes en France, il y a aussi le système de location de vélos dans les gares. Dans presque toutes les villes il y a des vélos disponibles à la gare. Pour \$ 4 par jour, vous obtenez un Peugeot, une vitesse, en très bonne condition, avec cadenas, pompe et outils. De cette façon, le train déjà très efficace est complété par le vélo, ce qui permet de se transporter à bas prix et proprement.

Le système existe depuis 2 ou 3 ans et s'avère un succès. Les gens du comptoir des billets s'occupent de la location ce qui évite l'embauche de nouveau personnel. Si vous voulez transporter votre propre vélo, que vous vous déplacez sur une distance de 5 ou 500 milles, cela nous coûtera autour de \$ 5. Mais heureusement, on n'a pas besoin de démonter ou de mettre dans une boîte son vélo, il suffit seulement de le rouler tel quel.

VELOPA

Velopa est un système de stationnement original. A l'intérieur du trottoir il y a tout simplement un trou dans lequel on roule son vélo et ainsi il reste debout

CONCLUSION

En ces années de pénurie d'énergie et d'urbanisation, nous devrions rechercher de nouvelles solutions utilisant les vélos. Le temps est venu de traiter la bicyclette comme une alternative réelle à l'automobile pas seulement comme véhicule de loisirs, mais comme un moyen de transport pour aller travailler et se déplacer en général. Un réseau de pistes nord-sud et est-ouest faciliterait l'utilisation du vélo, dans un environnement plus sain et plus propre. L'auto a eu droit à la route pendant 50 ans, aujourd'hui le vélo doit avoir sa chance. Qu'avons-nous à perdre? Les rues bruyantes où on doit crier pour s'entendre. Le trafic immense. Des traverses à pied suicidaires.

La pollution en ville est due aux automobiles. En plus de dilapider nos réserves d'hydrocarbures et d'importantes quantités de métaux, c'est dispendieux à assurer et à entretenir. Ça tue nos enfants et ça ronge une grande partie de nos terres pour des routes, stationnements, garages, stations d'essence, etc.

Le vélo est propre, sûr, efficace, et bon pour le cœur. Prenez votre vélo pour travailler. Et pendant que vous glissez le long des sales et bruyantes autoroutes, imaginez comment serait la ville s'il n'y avait plus d'autos dans les rues et qu'il y avait des jardins et des pistes cyclables partout. Imaginez.

par Tooker Gomberg
 traduit par Maurice Gosselin

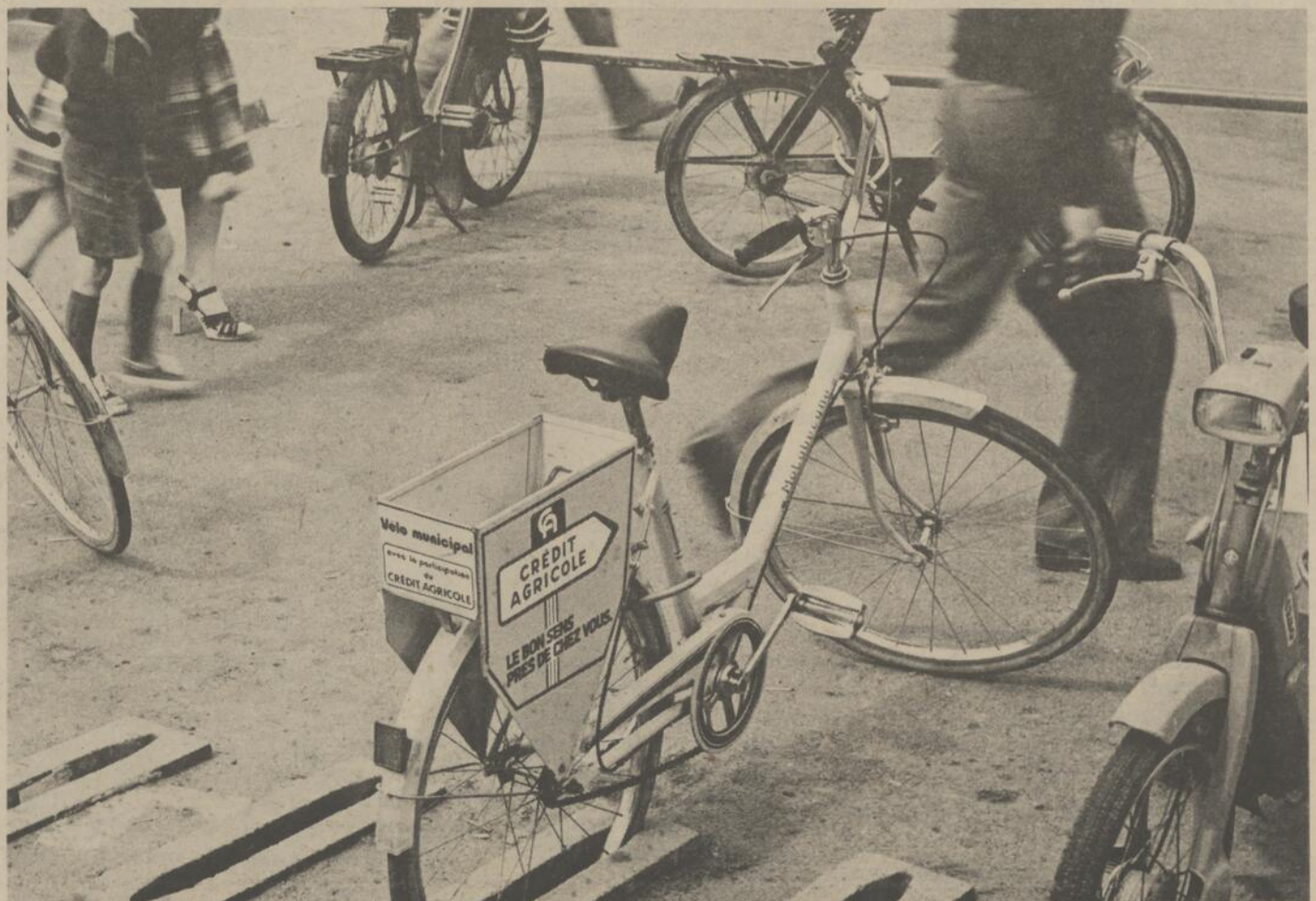


Photo : Tooker

PROPOSITIONS POUR NO



C'est l'automne passé que parut pour la première fois le texte de Michel Trudel: "Propositions pour notre ville quotidienne". D'abord publié sous forme de document, cet article suscita de nombreux commentaires intéressés et enthousiastes au sein du mouvement cycliste montréalais. Plus tard, la Fédération Québécoise de Cyclotourisme le reprendra dans les pages de son bulletin, le "Cyclo-nouvelles".

Sans être nécessairement d'accord avec l'analyse et les propositions apportées par le texte de M. Trudel nous croyons tout de même important de le reproduire dans nos pages, et ce afin de mieux assurer la continuité de la diffusion d'une certaine information ayant pour but la sensibilisation, la prise de conscience et l'amorce d'un changement pour le mieux-être des cyclistes et des citoyens non-motorisés qui forment depuis des décennies un groupe social de personnes défavorisées par la planification de nos gouvernements.

Nous pensons ce geste dans le but de relancer le débat et de continuer le combat! Tous ensemble Vers une Ville Nouvelle!

Se déplacer : un droit fondamental

Tous les jours tout le monde se déplace pour aller travailler, étudier, faire ses courses ou se divertir. Les déplacements sont des actions investies par les citoyens afin de participer aux activités économiques, sociales et intellectuelles offertes par la ville. La circulation est une fonction vitale de la ville et se déplacer est un droit de tout citoyen.

Or, il est inacceptable que, pour assurer ce droit fondamental, les autorités municipales, et en particulier les services de circulation municipaux ne considèrent, ne comptabilisent et ne favorisent que les seuls déplacements motorisés. Cet état de fait conduit à une triple injustice :

- une mobilité inégale des citoyens, donc des facilités inégales d'exercer ce droit,
- une inégalité fiscale selon leur mode de déplacement,
- une qualité de vie urbaine dégradée par des exilés quotidiens.

Première injustice : une mobilité inégale

Est-ce que tous les citoyens sont vraiment égaux devant la possibilité de se déplacer aussi facilement que le permet l'automobile? Il semble bien que non. Il existe en effet les **pauvres du transport** : les enfants, les vieillards, les handicapés ou tout simplement ceux dont le revenu est insuffisant pour supporter la charge que représente l'acquisition et l'entretien d'une automobile. Ils n'ont d'autres alternatives pour se déplacer que d'utiliser les transports en commun ou de se déplacer à pied.

Leur milieu de vie s'organise à proximité du centre-ville afin de bénéficier des services que leur offre ce site; mais cet espace est aussi le plus sujet aux changements structurels engendrés par la circulation automobile et la spéculation foncière.

Le développement du transport s'est fait jusqu'ici à sens unique, accroissant considérablement les inégalités entre les classes sociales de la population urbaine, non seulement au point de vue économique mais surtout au niveau de leur qualité de vie.

Si autrefois tous les hommes étaient égaux face aux dimensions spatiales de leur ville, le développement technologique des transports a tellement accru ces dimensions qu'il est maintenant nécessaire de posséder un véhicule pour profiter pleinement de tous les avantages de la ville. Or un seul type de déplacement est également accessible à tous (sauf aux handicapés graves) c'est celui de la marche à pied.

Deuxième injustice : une inégalité fiscale

Devant ces faits on peut se demander, si tous ne sont pas égaux devant l'automobile, est-ce qu'au moins chacun des types de déplacements est financé convenablement et proportionnellement. Encore une fois, il semble bien que non : dans tous les cas, les automobilistes sont beaucoup plus favorisés que les usagers du transport en commun. Il est inutile de chercher à comparer les dépenses accordées à ces deux types de déplacement avec celles accordées pour favoriser, faciliter et encourager les déplacements plus modestes, à pied ou à bicyclette : la comparaison ne supporterait pas le poids du ridicule.

Au Québec, 96% du budget total du ministère des Transports pour les années

1975-76 a été consacré à la construction et à l'entretien des routes et autoroutes; évidemment ces chiffres concernent les infrastructures de l'ensemble du territoire québécois, mais il ne faut pas douter que les autoroutes urbaines et métropolitaines, non seulement par leur nombre mais aussi par leur coût, représentent une part considérable de ce budget.



D'autre part, même si l'autobus est dit le mode de transport en commun le plus développé au Québec, on n'en compte toutefois qu'un seul par 3 000 citoyens. A Montréal, on a déjà démontré que l'automobiliste reçoit deux fois plus de subventions que l'usager du transport en commun : le déficit annuel par usager est de \$ 150 dans le cas du transport privé et de \$ 83 dans le cas du transport public. En effet, si les autorités municipales permettaient à la CTCUM un déficit par usager égal à celui que l'on observe pour le transport privé, les tarifs de la CTCUM seraient 60% inférieurs à ce qu'ils sont actuellement.

Comme les utilisateurs des différents modes de transport se différencient spatialement, nous pouvons même observer une inégalité fiscale au niveau spatial. Ainsi, 58% des automobilistes qui circulent dans

la ville de Montréal ne résident pas dans cette ville. Ces gens paient des taxes dans leur municipalité mais aucune à Montréal dont ils sont pourtant les principaux utilisateurs de la voie publique. Pourtant, les gens incapables de se déplacer en automobile se concentrent dans la ville. Ils se retrouvent doublement défavorisés par la dégradation de leur environnement et par la disproportion des fonds publics, dont les leurs, accordés à un moyen de transport qui leur est inaccessible.

troisième injustice : dégradation de la qualité de la vie urbaine

La circulation automobile est bien responsable de la dégradation de la vie urbaine : pollution de l'air, pollution sonore, pollution visuelle et pollution de l'espace urbain, voilà le lot des citoyens.

L'espace réquisitionné pour permettre aux automobilistes de circuler est grugé sur les trottoirs, les parcs, et parfois sur les zones d'habitation. On abat les rangés d'arbres; la signalisation et l'éclairage sont conçus en fonction des automobilistes; on réduit le nombre d'arrêts pour les automobilistes et ainsi les piétons doivent faire des détours pour traverser certaines rues. Les rues de la ville sont devenues des autoroutes déguisées; la synchronisation des feux permet maintenant d'atteindre des vitesses de près de 45 mph. Ces artères deviennent des barrières physiques et dangereuses pour tous les piétons et infranchissables pour les enfants, les vieillards et les handicapés.

Le stationnement des automobilistes est devenu le cancer de notre ville. Il est plus rentable de démolir de vieux logements pour exploiter un terrain de stationnement que de restaurer l'édifice. Une automobile stationnée, c'est 100 pieds carrés réquisitionnés pour 8 heures par jour au travail; lorsque ce travail se situe au centre-ville, la saturation de l'espace n'est pas lente à survenir. Le centre-ville est donc congestionné pendant 10 à 12 heures, 5 jours par semaine et complètement déserté le reste du temps.

Notre solution

Favoriser le déplacement à pied et à bicyclette

Pour assurer une plus grande efficacité des infrastructures disponibles, une plus grande équité dans les fonds publics accordés à la construction, l'entretien et l'administration de la voirie, une meilleure qualité de vie des citoyens, il nous apparaît essentiel d'encourager et de faciliter d'autres formes de déplacements que ceux effectués en automobile.

Il faut favoriser la marche, l'utilisation de la bicyclette et, comme complément, le transport en commun.

C'est tout particulièrement en milieu urbain que la bicyclette et la marche à pied sont utilisés comme mode de déplacement : la densité et la variété de l'utilisation du sol incitent à de nombreux, fréquents et courts déplacements qui s'effectuent mieux, plus vite et plus sainement par la locomotion non motorisée dans le centre-ville.

Déjà, une enquête de la Commission des transports de la Communauté urbaine de Montréal révélait que 20,4% des déplacements dans la grande région de Montréal était effectué à pied. A Montréal, près de 35% des déplacements en automobile couvrent des distances inférieures à 4 milles, distance qu'il est plus rapide de parcourir à bicyclette.

Le potentiel d'utilisation est là et il serait multiplié par une organisation complémentaire du transport en commun; il s'agit de le favoriser.

TRE VILLE QUOTIDIENNE

Nos propositions pour une ville nouvelle

- Des axes de circulation non-motorisée, ayant le centre-ville de Montréal comme destination.
- Des rues piétonnières, là où la circulation motorisée s'avère tout à fait incompatible avec le caractère du site, l'achalandage et le volume de circulation piétonnière.
- Des mesures favorisant les déplacements non-motorisés;
 - mesures à court terme;
 - une politique de stationnement et d'enregistrement des bicyclettes.
 - une campagne de promotion des circulations non-motorisées en milieu urbain.
- Des mesures favorisant le transport en commun.
- Des expériences d'utilisation nouvelles des rues et ruelles.

1. Des axes de circulation non-motorisée

Les déplacements en direction ou en provenance du centre-ville représentent près de 20% du volume total de la circulation urbaine. Ce pourcentage est particulièrement important car il se concentre sur une infime partie du territoire urbain marqué par une très forte utilisation du sol. Pour alléger cette circulation et pour inciter les citoyens à se rendre au centre-ville soit à pied soit à bicyclette, nous proposons l'aménagement de deux axes de circulation non-motorisée ayant le centre-ville de Montréal comme destination.

Ces deux axes se situeront dans les corridors nord-sud et est-ouest les plus densément peuplés et circulés de l'île de Montréal tout en empruntant des rues résidentielles qui ne souffrent pas présentement d'un trop grand volume de circulation automobile.

Du nord au sud, on emprunte les rues St-Denis et Henri-Julien jusqu'au carré St-Louis; ensuite par la rue Prince-Arthur, on rejoint la rue Jeanne-Mance, St-François-Xavier qui assure la continuité jusqu'au port de Montréal.

De l'ouest à l'est, du parc Mont-Royal, on emprunte la rue Duluth, le parc Lafontaine, la rue Gauthier, Parthenais, Rachel et Pierre de Coubertin.

Ces axes de circulation non-motorisée assurent un parcours agréable dans des rues attrayantes qui ne supportent pas présentement un fort volume de circulation automobile, sauf pour la rue Jeanne-Mance. Ils permettent de faire les liens entre la

piste cyclable prévue par la Ville de Montréal dans le quartier Ahuntsic et l'accès à la piste cyclo-loisirs de la voie maritime du Saint-Laurent d'une part, et d'autre part, entre les pistes cyclables de la promenade Bellerive et du parc Maisonneuve et celles possibles par les sentiers du Mont-Royal.

Comme la seule source de danger pour les cyclistes est la circulation motorisée, particulièrement aux intersections, on minimisera des conflits

- en défavorisant la circulation de transit sur la rue par l'aménagement de sens uniques renversés, cul-de-sac, sinuosité, etc.
- en aménageant les intersections de façon tout à fait sécuritaire (signalisation intensive, feux, passages séparés, etc.).

2. Des rues piétonnières

Redonnons droit de cité aux piétons. Redonnons à la rue sa vocation première de communication, d'échange, de rencontre, et de promenade.

Par leur caractère historique et architectural, par leur achalandage par les piétons et enfin par leurs dimensions et leur échelle, certaines rues ne peuvent et ne doivent supporter de forts débits de circulation motorisée. De nombreuses rues pourraient être fermées à la circulation automobile sans créer de grands préjudices à l'écoulement de la circulation sur d'autres artères, entre autres:

la rue St-Hubert, de Jean-Talon à Bellechasse

la rue Ste-Catherine de Atwater à Papineau

la rue St-Denis de Ontario à Dorchester
la rue Crescent de Sherbrooke à Ste-Catherine

la rue de la Montagne de Sherbrooke à Ste-Catherine

la rue de la Gauchetière de Jeanne-Mance à St-Laurent

la rue Prince-Arthur de Laval à St-Laurent

la Place Jacques-Cartier

la rue St-Paul entre St-Laurent et Berri

D'autres rues pourraient être fermées à la circulation à certaines périodes de la journée et de la semaine, telles que la rue St-Jacques entre St-Laurent et McGill ainsi que la Place d'Armes.

La réalisation de rues piétonnières était une des recommandations que le Comité des transports de la région de Montréal (CTRM) avait adressé au ministre des Transport à l'automne 1977.



3. Des mesures favorisant les déplacements non-motorisés

a) Mesures à court terme

- priorité des piétons dans les faits et les aménagements de voirie;
- défense de stationner à 20 pieds de toute intersection;
- défense de dépasser par la droite (pour les véhicules motorisés);
- aménagement paysager des grands axes de circulation piétonnière:
 - élargissement des trottoirs
 - plantation d'arbres
 - disposition de mobilier urbain, bancs, bacs à fleurs, etc.

Ces aménagements pourraient être réalisés notamment sur les rues Mont-Royal, Ontario, Fleury et Masson et aux abords de toutes les stations de métro.

b) Une politique de stationnement et d'enregistrement des bicyclettes

Les risques de vol réduisent considérablement le nombre d'usagers de la bicyclette à des fins utilitaires.

Pour enrayer ce fléau deux mesures doivent être mises de l'avant et appliquées avec efficacité: la généralisation de stationnements sécuritaires et l'enregistrement à grande échelle des bicyclettes.

le stationnement

Le Comité des transports de la région de Montréal notait que c'était là une mesure essentielle pour favoriser le cyclisme utilitaire en milieu urbain.

Par ses règlements de zonage et/ou de construction, la Ville de Montréal pourrait obliger le propriétaire et/ou concessionnaire de stationnement à réserver un espace pour 100 espaces-autos pour stationner gratuitement des bicyclettes à proximité de la guérite du gardien. Elle pourrait également fixer les normes minimales de sécurité pour la réalisation de ces stationnements.

l'enregistrement

Pour assurer l'efficacité de l'enregistrement des bicyclettes, il faut procéder avec obligation et sur une grande échelle. L'enregistrement au niveau municipal est tout à fait inefficace et un système intermunicipal ou provincial s'avère nécessaire.

c) Une campagne de promotion des circulations non-motorisées en milieu urbain

Pour faire contrepartie à la revalorisation sociale associée à la possession et l'utilisation de l'automobile qu'idéalise la publicité des "grands de l'automobile", une campagne de promotion de la marche et de la promenade à bicyclette pourrait rétablir le droit de ces usagers à une partie de la voie publique et inciterait les automobilistes à plus de prudence.

4. Des mesures favorisant le transport en commun

Comme complément à l'encouragement des déplacements non-motorisés, notamment dans le centre-ville de Montréal, des mesures devront être prises pour accroître l'efficacité, le rendement et le confort du transport en commun pour le rendre plus concurrentiel à l'automobile.

- gel des tarifs;
- couloirs réservés aux autobus en permanence sur les principales voies de circulation menant au centre-ville ou aux stations de métro;
- l'accès des cyclistes au métro.

5. Des expériences d'utilisation nouvelle des rues et des ruelles

Nos rues résidentielles et nos ruelles ne servent actuellement qu'aux automobiles. En fait, elles sont sous-utilisées. Combien de ruelles sont bloquées par la neige en hiver? Nos rues résidentielles sont parfois fort larges; il n'y passe souvent que quelques véhicules par heure.

Nous proposons que la Ville de Montréal, avec la participation des citoyens intéressés fasse des expériences d'utilisation nouvelle des rues et des ruelles. Il ne sera pas nécessaire d'en chasser les automobiles. On peut tout à la fois: faciliter le stationnement, limiter la circulation de transit et la vitesse des déplacements, reverdir une partie de ces espaces pour le bénéfice des résidents. Nous croyons qu'une utilisation plus rationnelle et plus diversifiée de l'espace occupé par rues, ruelles et trottoirs augmenterait la qualité de la vie pour tous, y compris les automobilistes, qui après tout, demeurent sur ces rues où leur voiture passe la nuit.

Michel Trudel



"Hé! C'est notre place pour jouer au hockey!"

BUS: 849-4904
849-1433

H.M. Toulch
OPTOMETRISTE

Lunettes et verres de contact

4021 RUE ST-LAURENT

MONTREAL
H2W 1Y4

piste cyclable à westmount

Le Maire de Westmount, Donald McCallum, vient d'annoncer la création de pistes cyclables sur la Côte St-Antoine et sur le boulevard de Maisonneuve, qui coûteront entre \$10 000 et \$ 20 000 et qui seront complétées avant la fin d'août.

La piste cyclable sur le côté sud du boul. de Maisonneuve, entre Lansdowne et Green, est la partie la plus intéressante du réseau. En plus d'encourager l'usage quotidien de la bicyclette pour les gens qui résident autour, la piste mènera aux abords du centre-ville et créera une pression sur les administrateurs de la Ville de Montréal pour qu'elle se prolonge vers l'est et l'ouest sur le boul. de Maisonneuve.

Cette piste n'est pas tombée du ciel, c'est le résultat de trois années de lutte et de persévérance de la part de plusieurs habitants/cyclistes de Westmount.

En 1977, John Udy avec l'aide de Michèle MacDougall et Richard Kerr ont

recueilli plus de 2 000 signatures sur une pétition demandant une piste cyclable sur de Maisonneuve dans Westmount. Au mois d'août de la même année, la pétition était discrètement enterrée par le Maire.

En mai 1979, plusieurs habitants/cyclistes sont allés à l'Hôtel de Ville pour remettre la question sur la table. Le Maire McCallum leur a dit qu'il n'y avait pas eu de demande pour une piste, malgré la pétition!

Les militants ont formé un "Comité des pistes cyclables" à Westmount et ont commencé à organiser la "demande". Animé par l'énergie de Michèle MacDougall, Georgina Hewick et Christina Sun, le comité a organisé une parade/visite à l'Hôtel de Ville et a donné une bicyclette au Maire, aux conseillers, et aux employés de Westmount pour qu'ils l'utilisent en commun. 300 cyclistes de Westmount, la plupart étant des femmes et des enfants,

plus une poignée de vélocutionnaires de Montréal ont participé, malgré une température maussade, à la parade du 12 juin dernier. Après avoir emprunté la rue Sherbrooke jusqu'à l'Hôtel de Ville, 75 d'entre eux sont entrés pour écouter les délibérations des élus. Le Maire et les conseillers se sont révélés fort réticents.

Un mois plus tard, ils annonçaient l'aménagement des pistes. Bravo! La lutte persistante, la publicité que les militants ont réussi à créer et l'approche des élections municipales, expliquent cette volte-face.

Que les cyclistes des autres villes s'organisent, fassent circuler des pétitions et manifestent pour obtenir des pistes. L'expérience de Westmount enseigne aux cyclistes qu'avec un peu d'énergie on peut améliorer notre sort.

Bob Silverman

SUBVENTIONS PROVINCIALES POUR DES AMENAGEMENTS CYCLISTES

Pour la deuxième année de suite, le Ministère des Transports du Québec a accordé des subventions aux municipalités du Québec pour des aménagements cyclistes. Trente-deux municipalités partout au Québec ont reçu un total de \$ 1 037 200.

Soulignant l'aspect transport et non récréatif des subventions, le Ministère, lors d'une conférence de presse tenue à Québec le 31 mai a précisé: "Ce programme vise principalement à promouvoir l'usage de la bicyclette comme moyen de transport utilitaire, à améliorer la sécurité de l'usage de la bicyclette et la qualité de la vie de même qu'à permettre, à moyen terme, la réalisation d'un réseau de voies cyclables".

Dans la région de Montréal, les villes qui ont touché cet argent sont:

Montréal :	\$ 163 500
St-Laurent :	\$ 99 278
Pointe-Claire :	\$ 31 100
Kirkland :	\$ 75 000
Montréal-Est :	\$ 22 300
Rosemère :	\$ 30 000

Déjà les cyclistes ont constaté les effets de ces subventions. La nouvelle piste cyclable qui longe le côté Sud de l'aqueduc entre le fleuve et la rue Galt découle de ces subventions; de même pour la nouvelle piste qui longe la Rivière-des-Prairies entre St-Laurent et Papineau.

Pour ces pistes, nous sommes très contents. Mais en regardant les faits de près, \$ 1000 000 ce n'est pas beaucoup d'argent; surtout si on considère le nombre des cyclistes au Québec.

Selón une étude du Ministère de l'Éducation en 1978, il y a 3 millions de bicyclettes au Québec. Donc, le Ministère des Transports donne une subvention de 34 cents par bicyclette, moins de 1% de son budget, qui est de plus de 1 milliard entièrement versé à l'automobileprivée.

La Gazette du 29 août nous informe sur des conséquences destructrices des politiques du Ministère des Transports: la Paroisse de Notre-Dame-de-la-Paix existait au centre-ville de Québec, 4 000 personnes vivaient dans cette paroisse, des débardeurs, des commis, des fonctionnaires et leurs familles.

La Gazette nous dit: "Il y a huit ans le Ministère des Transports décida de construire une autoroute liant le centre-ville de Québec aux banlieues de l'est en passant à côté de l'église".

C'était fatal, dit le Rev. Paul-Henri Lepage. "Du jour au lendemain, ils ont expulsé les trois quarts des familles de la paroisse".

"Le père Lepage compare l'expropriation et l'expulsion des familles de sa paroisse à la déportation des Acadiens du 18 ième siècle".

Pour terminer, cyclistes téléphonons ou écrivons à notre municipalité pour savoir où est passé l'argent reçu de Québec pour les aménagements cyclistes.

Robert Silverman

OTTAWA AGRANDIT SON RESEAU DE PISTES CYCLABLES

Ottawa a déjà le réseau de pistes cyclables le plus intéressant au Canada. Construit il y a 4 ans par la Commission de la Capitale Nationale, il comprend 60 milles de pistes exclusivement pour les cyclistes et piétons qui longent la rivière Outaouais et le canal Rideau.

Cet été, Ottawa a fait un grand pas en avant pour accommoder les cyclistes de sa région. Lors d'une visite cet été, Claire Morissette et moi avons vu des pistes cyclables exclusivement pour les cyclistes au centre même d'Ottawa. Leur aspect utilitaire tient au fait que ce sont des axes nord-sud et est-ouest et qu'elles sont protégées particulièrement aux heures de pointe (7h à 9h et 15h30 à 17h30). Les pistes ont coûté \$40,000. et sont une réalisation du Gouvernement Régional d'Ottawa-Carleton, la C.U. d'Ottawa.

L'Hôtel de Ville d'Ottawa est plus ouverte que celle de Montréal. Les cyclistes étaient invités à siéger au comité des pistes cyclables et une grande réunion publique à laquelle 165 personnes ont assisté, fut convoquée par le Gouvernement Régional sur la question des aménagements cyclistes.

Robert Silverman



Photo: Luc Vallières

RADIO ECOLOGIE

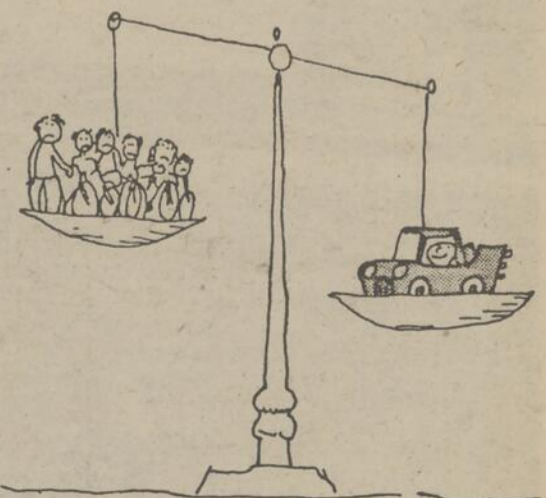
Depuis quelques semaines, Radio Centreville vous propose son bloc écologique 5 jours par semaine. L'émission "Par l'autre Chemin" présente maintenant certains des principaux groupes écologiques de Montréal.

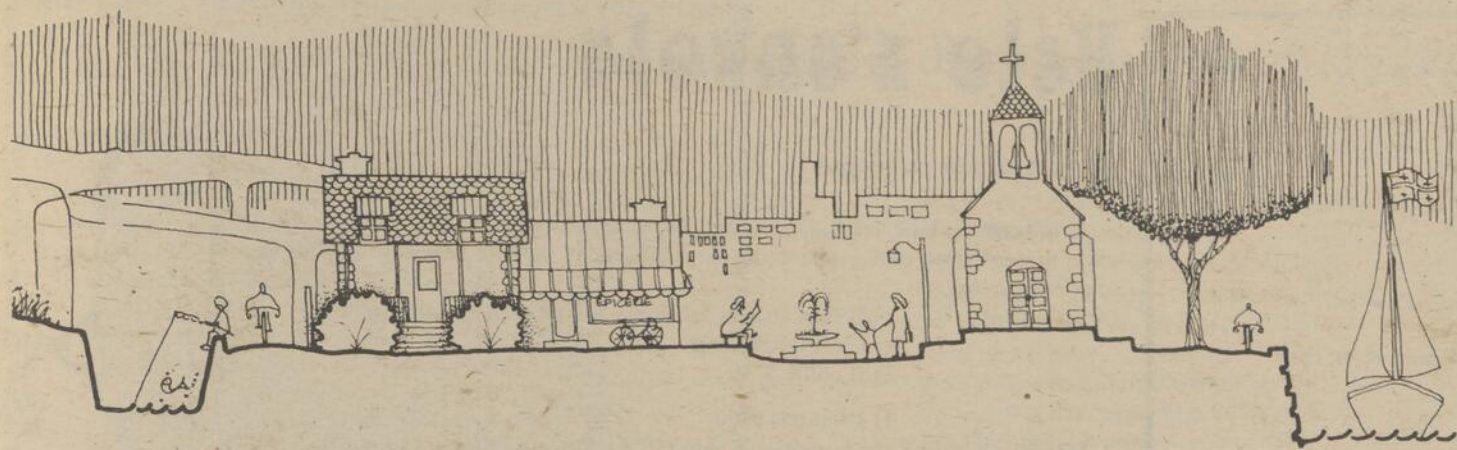
Du lundi au vendredi, de 9 à 10 heure, vous pouvez entendre, à 102,3 MHz, votre sujet favori.

Bob Silverman et Pierre Chaussée sont vos animateurs tous les mardis et exposent les problèmes et les solutions écologiques en matière de transport.

On en profite aussi pour inviter votre participation à ces émissions. Si vous avez quelque chose à dire laissez-nous le savoir en appelant au bureau du MAB et on se fera un plaisir de vous accueillir à l'une ou l'autre des émissions.

There is also a 30 minutes show for the English speaking audience that is on the air Saturday between 8:00 and 8:30. The same 2 hosts, Pierre Chaussée and Bob Silverman, make thier "Transport Report". So tune in at 102,3 on your FM dial.





CODE DE LA ROUTE

Le ministre Lucien Lessard déteste-t-il les piétons et les cyclistes? Il faut se poser la question puisque, dans les révisions du Code de la Route contenues dans un avant-projet de loi qu'il a déposé à l'Assemblée nationale en juin, il propose de donner le droit aux automobilistes de faire des virages à droite au feu rouge, comme cela se fait en Ontario et dans plusieurs états américains. Mais au Québec, qui ne compte pas les automobilistes les plus disciplinés du monde, c'est le véritable massacre qui se prépare. Même si les autos et camions doivent en principe s'arrêter avant de tourner à droite au feu rouge, quelle garantie les piétons et les cyclistes ont-ils qu'ils ne seront pas bousculés par des conducteurs — et il y en a beaucoup — qui ne veulent pas perdre même quelques secondes? Repensez vos révisions, J. Lessard, et laissez-nous en vie.

Ernest Hamelin

CHANSON PEDESTRE — CYCLISTE

Un mile à pied ça aide, ça aide
Un mile à pied
ça aide la santé

Rouler en auto
ça me tente pas trop
Car c'est bien plus beau
De rouler à vélo



sans bruit sur le miroir des routes
longues et calmes la voiture
électrique chasse l'air avec sa
large palme tandis que dans le
ciel s'élève une lente mongolfière et
que des cyclotouristes batifolent
par monts et par vaux une éolienne
fait du courant tranquillement
avec du vent des réflecteurs
paraboliques captent l'énergie
solaire l'eau chaude coule
doucement dans des tuyaux
calorifugés vers des pièces d'eau
où de lentes beautés glissent leur
blancheur
"Fleur dans un vase jardin d'eau
et de porcelaine
vase de fleur jardin de porcelaine
et d'eau"

Julos Beaucarne

LES AUTOMOBILES

Sur le chemin des édicules,
Passent des hommes et des femmes
Greffés avec des véhicules
Qui éteignent le sang et l'âme

Ils passent en automobile
Ces hommes fous, ces femmes folles
Et ils se croient, hélas, habiles
De ne vivre que de pétrole.

Ils ne parlent pas : ils klaxonnent
Et ils ne marchent pas : ils roulent
Vu qu'à deux jambes je fonctionne,
Ils rient : ils me traitent de poule.

REJEAN DUCHARME



CHARTRE DES DROITS DU PIÉTON



Le 13 juillet une manifestation s'est déroulée en mémoire de feu Madame Rioux blessée mortellement le jeudi 21 juin à 79 ans devant le Manoir de l'Age d'Or de la rue Jeanne Mance. Une déclaration incantatoire fût prononcée par Jules Rousseau

Photo : Bernard Jeay



Un rapport très intéressant vient d'être produit par M. Drummond, de l'Université McGill, et qui analyse scientifiquement certains aspects du comportement du piéton en ville. L'étude, faite sur la rue Ste-Catherine, dans un tronçon très achalandé, a permis de s'apercevoir qu'un piéton ayant adopté une vitesse de marche moyenne, se butte systématiquement aux feux rouges, ceux-ci étant synchronisés plutôt pour accommoder la circulation automobile. Ce fait, combiné avec la longueur excessive de la durée des feux, et certains autres facteurs, expliquerait l'indiscipline des piétons... (Document disponible au centre de documentation du MAB). Ceci dit, voici la Charte des Droits du Piéton... qu'on distribuait le 12 juillet, rue Jeanne-Mance, alors qu'un groupe de citoyens rendaient publiquement un dernier hommage à la mémoire d'une dame âgée, tuée par une auto. alors qu'elle traversait la rue...

- La ville ne doit pas faire de tort au piéton.
- Les rues appartiennent à tous les gens et ne doivent pas être réservées exclusivement au passage et au stationnement des véhicules motorisés.
- Les gens doivent avoir le droit de rouler à bicyclette en toute sécurité; cela implique de nombreuses voies cyclables séparées des camions, autobus et automobiles.
- Pour réduire la dépendance vis-à-vis l'automobile, les résidents des villes et des banlieues doivent avoir accès à des transports en commun convenables, propres et sécuritaires.
- Les gens doivent être libérés du lourd fardeau des voyages quotidiens en ayant l'opportunité de vivre près de leur lieu de travail.
- Les résidents des villes doivent avoir de nombreuses et vastes places publiques, en dehors des parcs, pour s'y assembler et y tenir des cérémonies.
- Les piétons doivent avoir le droit de respirer, dans les rues, un air pur, libre de toutes émanations nocives produites par des véhicules motorisés.
- L'obligation de rester debout dans les rues de la ville doit prendre fin avec l'installation de bancs pour s'asseoir et se reposer.
- Le son de la voix humaine doit remplacer les bruits des véhicules motorisés dans la ville.
- L'intérêt pour le bien-être des piétons doit s'étendre à la surface sur laquelle leur pieds se posent, avec un pavage facilitant la marche et doit se porter également sur un système d'affichage et un ameublement appropriés aux piétons.
- L'homme de la ville doit avoir le droit de faire l'expérience de ce que sont des arbres, des plantes et des fleurs le long des rues de la ville.
- Les villes doivent exister pour les bons soins et la culture des êtres humains, tous piétons!!!

SPOKESONG

Spokesong, pièce vélorutionnaire et féministe sera présentée au Théâtre Centaur du 20 novembre au 16 décembre.

Renseignements:

288-1229

TEL.: 276-1305

ABC

CYCLE & SPORTS LIMITED

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

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

5584 PARK AVENUE, MONTREAL, QUE.
(& ST-VIATEUR)

VILLE DE MONTRÉAL



CABINET DU
SECRÉTAIRE ADMINISTRATIF
DE LA VILLE

HÔTEL DE VILLE.

le 11 décembre 1978

Madame Joannie Flynt
Propriétaire du commerce
"de la Terre"
4269, rue Saint-Denis
Montréal, Québec
H2J 2K9

Objet: Espace de stationnement pour bicyclettes
- rue Saint-Denis, côté est, entre les
rues Marie-Anne et Rachel -

Madame,

Votre lettre du 20 juillet dernier relativement au
sujet cité en rubrique a fait l'objet d'une étude sérieuse de la
part de notre service de la Circulation.

Le résultat de cette étude qui a été portée à la
connaissance des Autorités municipales démontre entre autres
que la solution que vous préconisez en vue d'éliminer les
ennuis qui vous sont causés par une partie de votre clientèle
qui utilise une bicyclette pour se rendre à votre boutique n'est
pas souhaitable au point de vue circulation et que malheureu-
sement aucune suite favorable ne peut y être donnée.

Le service de la Circulation croit non sans raison
que des inconvénients majeurs résulteraient de la mise en
place de ces supports en métal le long de la chaussée.

Le secrétaire administratif
de la Ville

Louis Sauvé

JD/R

Vélo s'envole

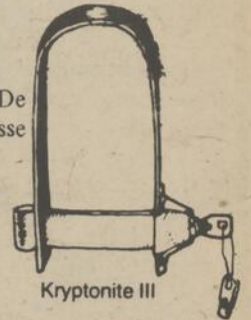
Pour qui cherche un cadenas :

Kryptonite : défie les Supermen et les Wonderwomen à ce qu'on m'a dit. De plus, il vient avec une garantie de remboursement du vélo (des fois qu'il se fasse scier et se casse).

Inconvénients :
1) Il faut un constat de vol rédigé par nos amis les flics
2) C'est un cadenas
3) Il coûte \$ 35
4) Il est pas beau

Citadel : la même chose en moins cher (\$ 25) moins les flics et la garantie...

La vulgaire chaîne : si elle est assez grosse, elle peut servir à rallonger les deux phénomènes ci-dessus (car les poteaux et les arbres ne sont pas toujours aux bonnes dimensions).



Kryptonite III



Citadel

Pour qui cherche une solution :

Le vélo d'occasion : 1) il n'attire pas le voleur professionnel organisé.
2) Il coûte presque le même prix qu'un cadenas: aucun regret
3) Pas besoin de l'attacher : aucun remord
4) Celui qui le prend en a vraiment besoin; donc tu as fait une BA et tu encourages le cyclisme

Le vélo à tout le monde : certaines villes ont mis au point un système de prêt; pour celles qui ne l'ont pas fait officiellement, peut-être quelques bonnes volontés pourraient-elles créer une coopérative de vélos? (vélo-production; vélo-gestion; vélo-réparation). C'est aussi un moyen d'éviter qu'une firme automobile ne prenne en mains le commerce des bicyclettes.



QUE FAIRE EN CAS D'ACCIDENT !

1. Si vous perdez votre sang chaud !

ne perdez pas votre sang-froid et faites venir l'ambulance de la police qui est gratuite, notez le nom du médecin et conservez vos documents médicaux.

2. en même temps !

faites en sorte que soit dressé un rapport de police et assurez-vous de pouvoir rejoindre ces mêmes policiers et d'autres témoins par la suite, faites donc prendre quelques photos si possible. Demandez le formulaire de demande d'indemnité le plus tôt possible à la régie de l'assurance-automobile.

3. s'il s'agit d'un hit and run !

Vous faites directement affaire au fond d'indemnisation de la régie d'assurance-automobile. Il y a 250 dollars de déductible.

4. si vous criez à la justice :

Vous devez écrire une mise en demeure en incluant "sans préjudices" au début ou à la fin de celle-ci et poster cette lettre par courrier recommandé ou certifié avant d'amener votre antagoniste devant la cour. Les frais sont de 5 dollars pour une réclamation de moins de 100 dollars et de 10 dollars pour une réclamation de 100 à 500 dollars.

5. renseignements :

Les frais vous sont remboursés si vous gagnez.

Les magasins de bicyclettes signent des estimés des dommages à votre bicyclette, conservez toujours les factures.

Il n'y aura pas d'indemnité pour les sept premiers jours d'invalidité au travail.

Il est possible cependant de se faire rembourser le coût des vêtements abîmés également.

Une photocopie du rapport de l'accident s'achète au bureau des véhicules automobiles. Ca coûte \$ 3,00 au 800 chemin Ste-Foy et \$ 5,00 au 7501 François-Perreault à Montréal.

6. adresses importantes :

Assurance auto dommages matériels :
1122 boul. Crémazie est
tel : à Montréal : 374-1550
à Québec : 643-7620

Assurance auto dommages corporels :
Place Desjardins,
Montréal,
tel : 873-7620

1134 chemin St-Louis,
Québec
tel : 693-7620

Nos de téléphone pour connaître l'aide juridique la plus près de chez vous :

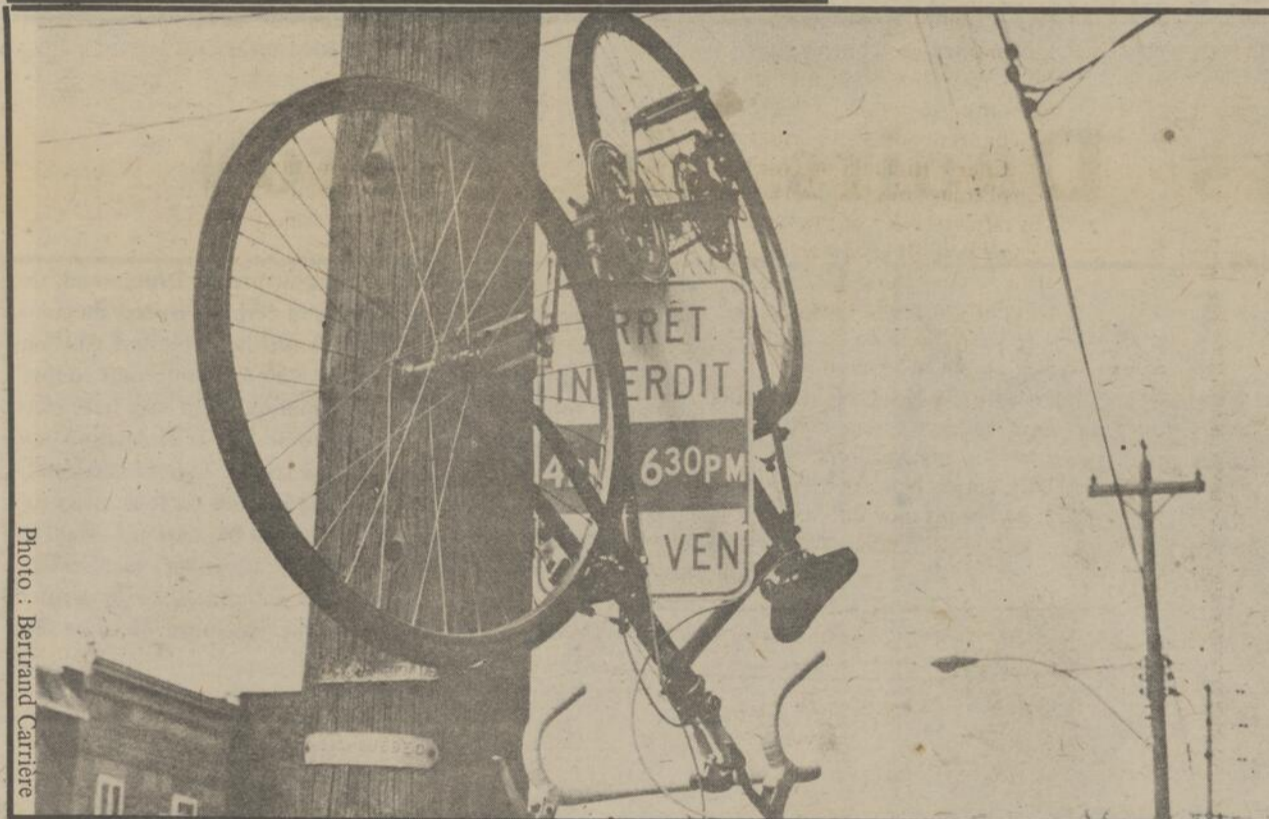
Montréal : 842-2233

Rive-Sud : 624-4911

Québec : 643-4163

No de téléphone du Bureau des véhicules automobiles pour la CUM : 872-4243 au 7510 François-Perreault, à Montréal.

Louis Poisson



C.L.S.C. st-louis du parc centre local de services communautaires

ACTION COMMUNAUTAIRE — INFORMATION ET RÉFÉRENCE — ANIMATION SOCIALE
CLINIQUE ET SERVICES DE SANTÉ — SERVICES SOCIAUX

30 EST, BOUL. ST-JOSEPH

TEL.: 286-9657*

4652 RUE JEANNE MANCE

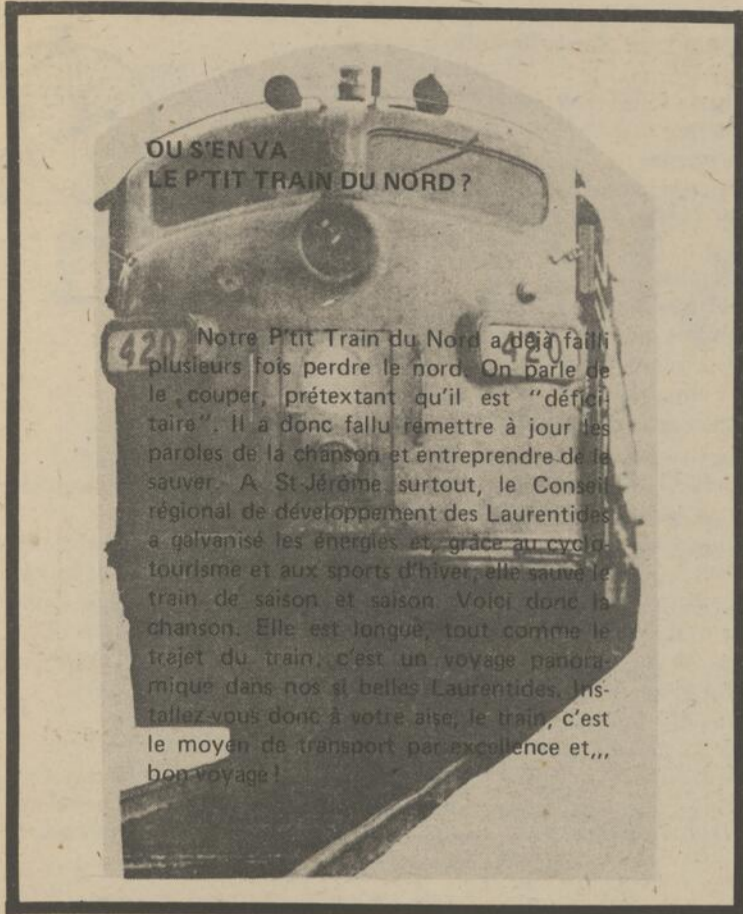
TEL.: 849-3515*

SERVICES POUR PERSONNES AGEES

3553 RUE ST-URBAIN, SUITE 300.

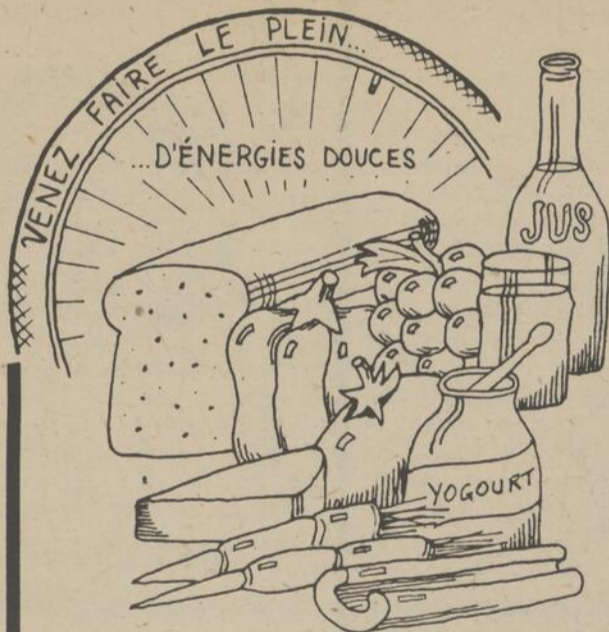
TEL.: 844-1139





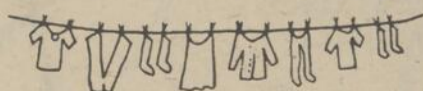
MESSAGE DU COMITE DOCUMENTATION

Apportez vos livres au Monde à Bicyclette, prêtez-les ou donnez-les. Et venez emprunter ceux des autres. Nous cherchons tout particulièrement les livres traitant de: cyclisme, cyclotourisme, écologie, énergie, environnement, mécanique, militantisme, secourisme, transport, urbanisme, etc. Psst, nous avons une section spéciale féministe!



À LA **COOP ST-LOUIS**
515 EST MARIE-ANNE,
METRO MT-ROYAL. 523-9361
MARDI À VENDREDI: 12⁰⁰ À 20⁰⁰ H.
SAMEDI: 10⁰⁰ À 17⁰⁰ H.

OÙ S'HABILLER POUR CET HIVER ?
AUX CULOTTES BAISSÉES



721 BIENVILLE, COIN RESTHER
LINGE USAGÉ, BEAU, BON, PAS CHER
CUEILLETTE SUR APPEL 523-2898

LE P'TIT TRAIN DU NORD

Dans l'train pour Mont-Laurier,
Y a p't-être du monde qui voudrait embarquer,
Mais allez donc embarquer!
Quand l'train passe une fois par semaine,
Comment tu veux que l'monde revienne
Pas d'P'tit Train du Nord!
Dans l'train pour Lac-Saguay,
Y a d'moins en moins d'passagers,
Pis l'train arrive même plus à l'heure!
Imaginez pour voyager
Si c'est pas la vraie p'tite douleur!
Wow! L'P'tit Train du Nord!
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Le Train du Nord, le Train du Nord,
Au bord des lacs, des p'tites maisons,
Ca file à fond.
L'P'tit Train du Nord court à sa mort,
Quand y a personne à bord.
Pauvre P'tit Train du Nord!

Dans l'train pour St-Jovite,
Avec l'autoroute qui s'en vient bien vite,
Les gouvernants, les voyageurs
Vont s'décider à l'délaisser,
Pis l'train tout seul va s'arrêter.
Pauvre P'tit Train du Nord!
Dans l'train d'Ste-Marguerite
Y est rendu au bord d'la faille.
Personne n'en veut plus par icite.
Paraît qu'on va le couper
Peut-être avant la fin d'l'année.
Notre P'tit Train du Nord!
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Le Train du Nord, Le Train du Nord,
Le Train du Nord a perdu l'nord.
Y roule plus fort!
Le Train du Nord a perdu l'nord
C'est toé pis moé qu'il faut blâmer,
Pas l'P'tit Train du Nord.

Dans l'train pour St-Faustin,
Le conducteur a du chagrin:
Il se souvient des wagons pleins
Du temps que l'monde voyageait bien
En chantonnant quelques refrains.
Cher P'tit Train du Nord!
Dans l'train pour Val-Morin,
Les raquettes, les skis, les patins
Partaient vers les jolis ravins.
L'été, c'était la bicyclette
Qui partout prenait la vedette.
Gai P'tit Train du Nord.
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Le Train du Nord, c'tait tout confort
Le Train du Nord, y s'fait trop rare.
Quel mauvais sort!
Le Train du Nord se fait trop rare
C'est toé pis moé qui doit y voir,
Au P'tit Train du Nord!

Dans l'train pour Val-David,
Les banquettes sont presque toutes vides.
C'est parce qu'on a été placé
Une autoroute juste à côté,
Fait qu'les gens l'ont abandonné,
Le P'tit Train du Nord.
Dans le train de Shawbridge,
On voit des tas d'automobiles
Passer le dimanche en longues files.
Depuis qu'y a trop d'circulation,
Tout c'que l'monde veut, c'est ton pognon,
Pas d'P'tit Train du Nord.
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Le Train du Nord, le Train du Nord,
Pourrait p't-être nous sauver encore.
Y est pas trop tard.
Le Train du Nord pourrait encore
Nous enseigner à s'amuser.
Brave P'tit Train du Nord!

Dans l'train pour Saint-Jérôme,
Les gens ne croient plus aux fantômes.
Y ont pris le taureau par les cornes
En forçant les gouvernements
A redistribuer notre argent
Au P'tit Train du Nord.
Dans le train de Sainte-Rose,
Bien du monde irait au travail
Plus en auto, mais bien par rail
Si on donnait du bon service
Tout en diminuant les tarifs
Du P'tit Train du Nord.
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Les rails sont là, des trains y en a!
Pourquoi on les emploierait pas
Mieux qu'on fait là?
Imagine l'énergie sauvée
Et le surplus d'sécurité
Dans l'P'tit Train du Nord.

Dans l'train, rue Jean-Talon,
Dans le bruit pis la pollution,
On arrive à cette conclusion:
L'auto détruit la ville pis l'train,
Y faut qu'ça change demain matin
Pour l'P'tit Train du Nord.
Dans l'train, dernière station,
Il reste à passer à l'action.
Y a pas cinquante-six solutions:
Chasser les multinationales
Qui, par l'auto, tuent Montréal
Pis l'P'tit Train du Nord.
Tchou Tchou! Tchou Tchou!
Le Train du Nord, c'est le transport
De tous ceux qui pensent à plus tard,
Pis y ont pas tort.
Le Train du Nord, c'est un départ.
C't à toé pi moé de s'embarquer.
Vive l'P'tit Train du Nord!

Musique: Félix Leclerc
Paroles: Inspirées par Félix Leclerc
Mises à jour par Le Monde à Bicyclette (CM)



CYCLISTES, n'oubliez pas! Par temps froid, portez un bon foulard et des mitaines. Téléphonnez au Monde à Bicyclette pour savoir comment organiser votre bicyclette d'hiver (844-2713)!
A part ça, on a des masques pour vous protéger de la pollution urbaine...

le mégavélociste



MOI QUI M'EN VAIS DE CE PAS TESTER PERSONNELLEMENT LE PREMIER SYSTÈME DE TRANSPORT EN COMMUN ACCEPTANT LES VÉLOS A MONTRÉAL



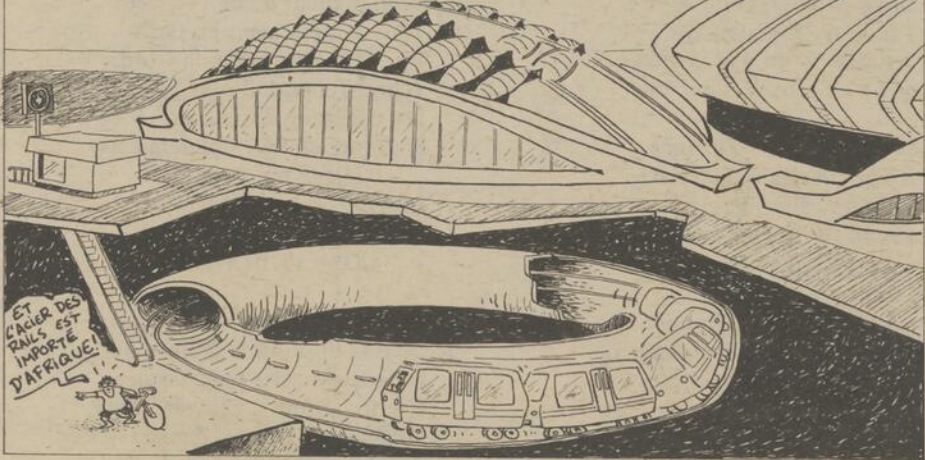
...MAIS GARDONS LE SECRET, LA SURPRISE N'EN SERA QUE PLUS GRANDE



ET ON S'ÉBAHIRA DEVANT CETTE FORMULE VÉLO-MÉTRO DONT J'AI EU LA VISION AVEC MON AMI BÉBERT.



... UN TUNNEL DE MÉTRO CONÇU EXACTEMENT COMME LE VÉLOPROME (ET JUSTE DESSOUS!) OÙ LES CYCLISTES PEUVENT FAIRE AUTANT DE TOURS QU'ILS LE VEULENT!



Tiré de la revue CROC, vol. 1 no. 1, octobre 1979, la revue à l'humour mordant...



A NEW YORK, VICTOIRE DES CYCLISTES AU PONT QUEENSBORO

Après trois ans de lutte, les cyclistes de New York viennent d'obtenir une piste cyclable sur le pont Queensboro qui lie Queens à Manhattan. Auparavant, Manhattan était coupé de Queens pour les cyclistes. La population de ces deux quartiers est environ 4 millions.

Ironiquement, la piste cyclable a été aménagée sur le site d'une ancienne voie de tramway. Le manque d'essence a contribué à cette victoire des cyclistes ainsi que la pression politique des deux groupes vélorutionnaires de New York, Transportation Alternatives et Bicycle Commuters of New York.

Robert Silverman

75 VELOS PUBLICS A BERNE, SUISSE

Le quotidien parisien Le Monde du 3 mai nous informe:

"Depuis le 1er mai, les Bernois disposent d'un nouveau système de transport en commun: la bicyclette. Un groupe de citoyens, la Jeune Berne, qui a obtenu 10% des voix aux dernières élections municipales, est à l'origine de cette initiative. 75 vélos peints en vert sont mis gratuitement à la disposition des habitants et des visiteurs dans le centre médiéval de la ville. Les cyclistes amateurs peuvent prendre et déposer leurs engins dans l'un des onze mini-parkings prévus à cet effet, en cas d'incident technique, téléphoner à un S.O.S. Vélo. L'expérience doit durer jusqu'au mois d'octobre."

Ah, La sale manie ! Ah, La belle folie !



Maniaque : atteint de folie (cf. Robert)

Mais qui saurait définir la folie ?

Il en est une douloureuse :

Celles des enfants de la nature perdus dans les jungles de béton

Celle de la lucidité face aux inconséquences de la cupidité

Celle du désir de vivre face à la mort qu'on lui promet

Il en est une dangereuse :

Celle des appétits trop grands qui ont mangé le ciel

Celle des morts-vivants qui condamnent nos regards

Celle des meurtriers qui ont la parole...

et les moyens de l'imposer.

Avant qu'il ne soit trop tard, il faut les dénoncer.

M. Forbes vient en tête : lui qui ose suggérer que le cycliste à l'hôpital l'a bien cherché; que le cycliste est responsable d'un certain nombre de crises cardiaques, que le cycliste devrait être en prison ! Que le cycliste est fou !

Il est deux sortes de folies : celle qui règne sur le monde du profit et de la vitesse, la folie de la peur. Celle qui n'a que la force brutale et aveugle pour réponse. Celle de la mauvaise foi. Celle de Mr. Forbes. Et il y a la nôtre. Celle d'Erasmus, celle qui éclate au soleil et qui rit... Celle de la vie chaotique et créatrice... celle de la femme, de l'infini, du cercle, de la roue. Celle des cyclistes... La mienne. Celle qui fait peur à Mr. Forbes car elle ne s'achète pas, la folie de l'amour et de la liberté.

Je ne respecte pas les feux rouges par volonté d'être libre ! *

Je cycle à contre-courant par volonté d'être libre !

Et c'est cela, n'est-ce pas, qui est gênant ? C'est pour cela que vous appelez à ce que la loi nous fauche (sic. anglais : harvers). Mais même derrière les barreaux des prisons les vélos dans nos têtes continueront de chanter. Vivre notre folie ! Vivre la vélorution !

* Ce qui a été créé pour la machine (feux, sen interdit, etc.) restreint la liberté de l'individu (cycliste, piéton).

Odette



le Café les Entretiens

1577 Laurier Est
521-2934

ouvert sept jours
de 9 AM à 1 AM
Mercredi 22h : Cinéma

La Becquée

Restaurant
Coopératif
d'Alimentation
Naturelle

4282 rue de Lanaudière
Montréal (Qué) H2J-3N9 tel: 521-6283

LA HAUSSE DES TARIFS,

POURQUOI ?

Subitement, à la fin août, sans consulter quiconque, Lawrence Hanigan, président-directeur-général de la CTCUM, hausse les tarifs de transport en commun de 20%, jusqu'à 60 cents le voyage et jusqu'à 47 cents pour un billet abonnement simple. Soulignons que M. Hanigan n'était pas élu et donc est hors du contrôle des usagers du Métro.

Cette hausse injuste est absurde et antisociale. Personne n'y gagne. Le vrai but de la hausse est de rendre le transport public moins compétitif avec le transport privé, l'automobile. Une fraction des usagers du transport en commun operont pour l'auto suite à cette hausse. Les vendeurs d'automobiles et d'essence sont les seuls à gagner.

Le reste de la population perd. Les assistés sociaux, les chômeurs/chômeuses, les vieux devront restreindre leurs déplacements et sont particulièrement affectés.

Les conséquences indirectes sont aussi désastreuses. Le nombre d'automobilistes sera encore gonflé par d'anciens usagers du transport en commun. Et les résultats seront les mêmes : plus de pollution, plus de bruit, plus de destruction de maisons pour des stationnements, plus de morts, plus de blessés et moins d'espace dans les rues pour les cyclistes et les piétons.

Mais voilà que M. Lawrence Hanigan, président-directeur-général de la CTCUM, nous dit qu'il regrette maintenant de ne pas avoir imposé des hausses graduelles au cours des dernières années. En effet, les tarifs restent stables depuis 1975, et cela a aidé à faire augmenter le nombre de passagers de 20% environ.

C'est quoi sa logique ? Bien, l'expansion et l'entretien du réseau routier, qui sert surtout aux autos, coûte très cher, mais on ne parle jamais de déficit. Tandis que ceux qui ne se servent pas d'autos doivent payer des subventions directes et indirectes (pollution, bruit, défacement de la ville, etc.) aux automobilistes, il semble qu'on veut mettre un frein aux frais que les automobilistes-payeurs d'impôts doivent payer pour les services qu'ils reçoivent des transports en commun. Et oui, ils reçoivent des services. Chaque prolongement du métro aide à dégager des rues pour permettre une meilleure vitesse aux autos. Chaque fois qu'un autobus est pris dans un embouteillage créé par les autos, la perte de temps que subissent les passagers est une subvention aux autos. Chaque fois qu'un autobus doit attendre à un feu de circulation dont

le besoin a été créé par un excès d'auto, c'est une subvention aux autos. Et chaque personne qui prend l'autobus ou le métro, de préférence à l'auto, aide à laisser plus d'espace pour les autos, comme on a pu le voir pendant les grèves d'autobus et de métro... encore une subvention. Alors, qui subventionne qui ?

On ne parle de hausser les taxes directes aux automobilistes. Mais au contraire, les tarifs de transport en commun, qui sont une taxe directe sur les usagers, sont appelés à monter en flèche, selon ce que dit Hanigan. En partie, c'est parce que les municipalités et le gouvernement du Québec ne veulent plus voir augmenter leur part des coûts du transport en commun. En effet, des changements que propose le gouvernement québécois dans le système de subventions, établiront un rapport direct avec le montant perçu directement des usagers. Jusqu'à maintenant, les subventions ont été liées aux déficits annuels. Ce changement ne fait qu'encourager des hausses de tarifs. Ce que dit Québec à la CTCUM, c'est que si vous augmentez vos tarifs, aussi contraire au bon sens que ce soit, vous recevrez des subventions plus généreuses de notre part. Mais si vous gardez les tarifs stables et laissez faire monter les déficits à cause de l'inflation, notre contribution va rester stable en termes absolus et va baisser par rapport aux coûts totaux.

Il faut reconnaître que le gouvernement québécois a été plus généreux dans les dernières années dans ses contributions à la CTCUM, mais voilà qu'il menace de faire marche arrière. (Vous pouvez écrire à M. Lucien Lessard, ministre des Transports, Hôtel du Gouvernement, Québec, ou à M. Guy Tardif, ministre des Affaires municipales.)

Une autre partie du problème, c'est le fait que, oui les coûts du métro et de l'autobus montent en flèche. Un bon système de transport en commun, c'est un système qui offre un bon service à un coût raisonnable. Donnons-en un exemple : le métro de Mexico est beau, moderne, silencieux comme celui de Montréal. Mais il y a une différence importante : c'est que le ticket de métro coûte un peso mexicain, soit l'équivalent de cinq cents canadiens. Et pourquoi peut-on offrir un service à si vil prix ? Oui en partie à cause des bas salaires, mais une raison plus importante encore, c'est que les rames du métro, quoiqu'elles



passent à toutes les deux minutes même en soirée, sont toujours bondées, toujours pleines à craquer. Un wagon qui est vide aux deux tiers ne coûte guère moins cher à faire rouler. Mais elle apporte le tiers seulement des revenus. La morale : si les Montréalais se servent plus des transports en commun, surtout dans les périodes creuses, ils les payeront moins cher. Et si les rues sont moins embouteillées par les autos, les autobus pourront circuler plus rapidement, ce qui les rendra plus attrayants et, en même temps, réduira les coûts d'opération. En effet, sans augmenter le nombre d'autobus ou de chauffeurs, on pourrait avoir un service plus fréquent, ce qui rendrait le service plus attrayant encore, ce qui entraînerait plus de voyageurs, et ainsi de suite...

Mais cela ne paraît pas être la politique de la Ville de Montréal. En offrant le stationnement gratuit dans les rues du centre-ville en fin de semaine, on ne fera que voir

baisser le nombre d'usagers des transports en commun, ce qui fera monter les coûts par usager et ainsi de suite. Chaque augmentation des tarifs s'est traduite par une baisse d'usage. Et quand cela arrive, ça veut dire que les revenus ne montent pas autant que les tarifs. C'est une mesure contre-productive. Mais il semble qu'on n'a pas encore appris les leçons qui s'imposent.

A travers ses politiques de transport, l'état use de manipulations pour aider les ventes d'automobiles. Mais, en ville, il y a un moyen de contre-carrer ces manipulations. C'est le vélo. Oui. Utilisez la bicyclette le plus possible et romps avec LEUR monopole quotidiennement. Et lutte dans ton coin pour les stationnements sécuritaires et autres facilités qui rendront l'usage quotidien de la bicyclette encore plus agréable, pour toi, pour les cyclistes actuels, et pour ceux et celles qui attendent plus de facilités avant de prendre, à leur tour, la pédale quotidiennement.

Hanigan convoqué!

Le 29 août dernier, 6 cyclistes se faisaient arrêter dans le métro pour avoir refusé de se conformer à des directives non écrites que nous contestons depuis longtemps: prendre le métro avec nos bicyclettes pour traverser le fleuve en toute sécurité. Etant donné que le statu quo demeure sur cet interdit décrété unilatéralement par le PDG de la C.T.C.U.M., Lawrence Hanigan, nous avons décidé de lui demander de s'expliquer à la cour municipale (775 Gosford) le 22 novembre prochain à 10 hre. Vous êtes tous-tes invités à venir l'entendre...



VERS UNE VILLE NOUVELLE

VERS UNE VILLE NOUVELLE est publié tous les deux mois (ou presque).

Comité de rédaction : Claire Morissette, Robert Silverman, Odette Grille, Michel Thibault, Tooker, Ernest Hamelin, Louise Campeau, Jean-Claude Boivin.

Les articles signés, sauf les éditoriaux, ne représentent pas nécessairement la position du Monde à Bicyclette, ils n'engagent que leurs auteurs. Tout article, dessin, lettre, photo, contribution financière, etc., sont bienvenus.

Adressez vos correspondances à : Vers une Ville Nouvelle
a/s Le Monde à Bicyclette
4224 Clark, Montréal,
Québec.

Composition typographique : Composition Solidaire enr.
Conception graphique, montage : Tooker, Claire Morissette, Bob Silverman, Michel Thibault, Louise Campeau, Jean-Claude Boivin.
Impression : Payette & Simms, St-Lambert.
Dépôt légal à la bibliothèque nationale du Québec D-765342

A VENDRE AU MONDE A BICYCLETTE:

T-SHIRTS \$3.00
MACARONS \$0.50
MASQUES A GAZ \$0.50
LIVRES, BROCHURES
CALENDRIER 1980

TOUTE CONTRIBUTION FINANCIERE EST BIENVENUE.

DEVENEZ MEMBRES
VOICI VOTRE CHANCE DE FAIRE PARTIE DE
L'AVANT-GARDE CYCLISTE!

— \$ —	Membre de soutien
— \$ 5.00	Membre travailleur
— \$ 3.00	Membre étudiant ou chômeur
— \$ 2.00	Abonnement au journal

Nom :
Téléphone : Occupation :
Type de vélo : Enregistrement :

SVP Envoyer un chèque ou mandt-poste à :
Le Monde à Bicyclette, C.P. 127 Succ. Delorimier, Montréal, Qué.
H2H 2N6

NOUVELLE ADRESSE :
LE MONDE A BICYCLETTE EST DEMENAGE !
VENEZ FAIRE UN TOUR !

Au : 4224 Clark (près de Rachel) Montréal, Qué.
Tél : (514) 844-2713

NB Les abonnements ou adhésions postérieures au moins de novembre 1978 jouiront d'une extension de durée d'abonnement, l'Association ayant eu des retards dans la parution du journal... Toute collaboration est bienvenue.

Vers une ville nouvelle



GRATUIT VOL. 4 NO. 1 JOURNAL DU MONDE A BICYCLETTE AUTOMNE 1979 GRATUIT

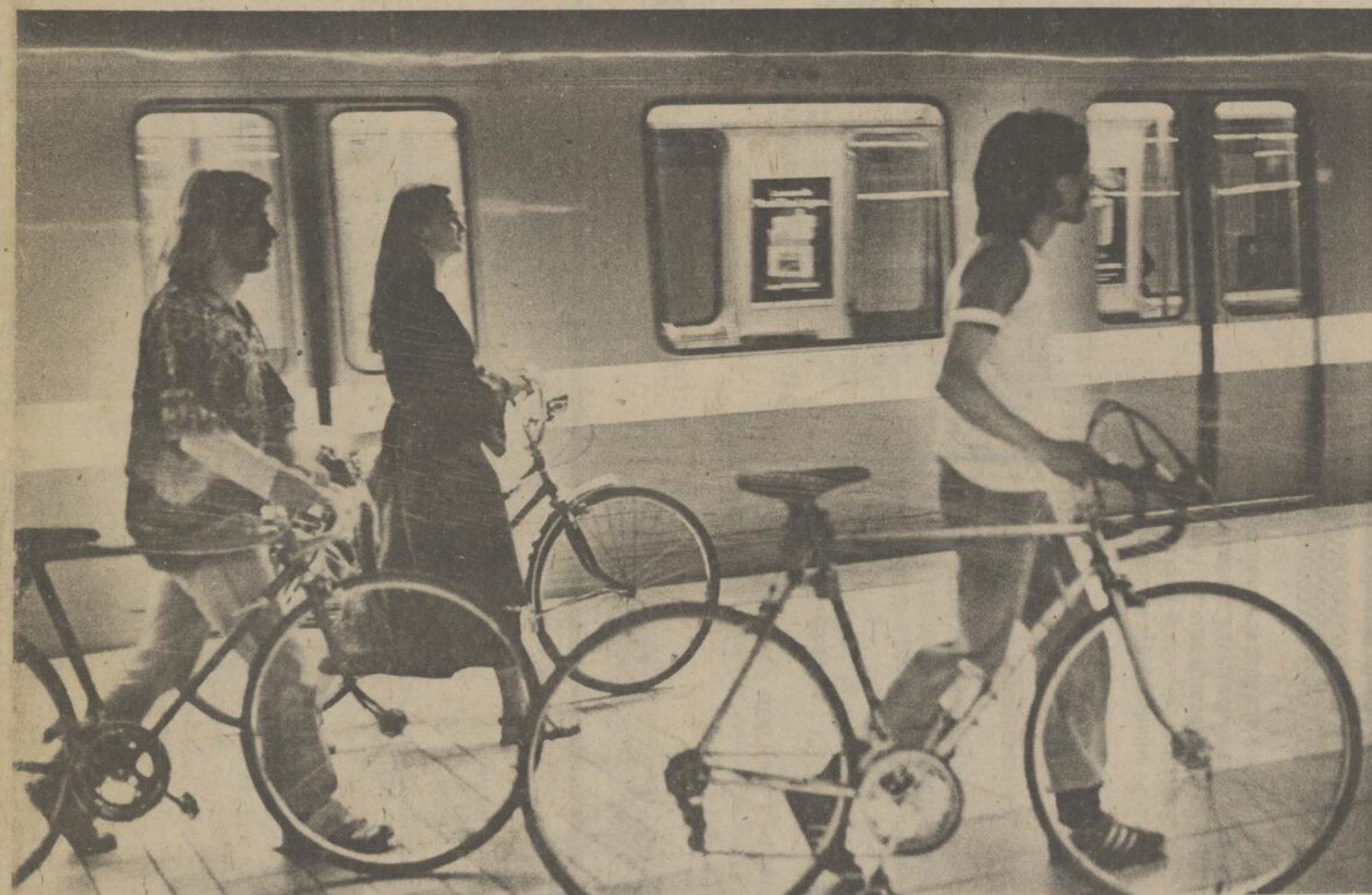


Photo: Tooker

22 NOV. 10hre, cour municipale

(775 Gosford), procès des 6 cyclistes arrêté-es dans le métro avec leurs vélos. Nous croyons que les cyclistes ont eux aussi le droit de traverser le fleuve en sécurité, alors MANIFESTONS devant les tribunaux notre volonté de gagner cette lutte! (Voir détails à la page 15)