

UN MEMOIRE INOUBLIABLE



PHOTO: FRANCIS HARECHIV

Montréal a encore à implanter un réseau cyclable pour le transport quotidien.

PLEIN LE DOS DES AUTOS

UN sondage réalisé entre le 27 avril et le 5 mai dernier, par la maison Créatec+ pour le compte du Devoir, révélait que 69 % des Montréalais/es interrogés/es sont pour l'idée de donner la priorité au transport en commun aux dépens de l'automobile privée; cette proportion était de 64 % chez ceux qui possèdent une automobile, et de 75 % chez ceux qui n'en possèdent pas.

Le même sondage révèle que 42 % des Montréalais iraient jusqu'à fermer totalement le centre-ville aux automobiles privées; cette proportion était de 36 % chez les propriétaires d'une auto et de 49 % chez ceux qui n'en ont pas.

Quand on leur demande quels sont les principaux problèmes de Montréal, 16 % des Montréalais interrogés affirment que c'est la circulation, tandis que 12 % parlent de pollution. Cependant, quand on énumère divers problèmes et qu'on demande s'ils sont très sérieux, la circulation recueille 50 % des "ouïs",

et la pollution 51 %; ce sont les seuls, avec les problèmes de drogues, à être reconnus comme très sérieux par une majorité des citoyens interrogés.

Par ailleurs, 84 % des Montréalais interrogés estiment que la circulation est un problème "très" ou "assez sérieux", et 88 % donnent une réponse semblable pour la pollution.

Enfin, 15 % des Montréalais accepteraient une augmentation de leurs taxes (d'environ 50 \$) pour régler les problèmes de circulation automobile, le pourcentage le plus élevé de consentement sur cette question.

Voilà pour appuyer des politiques sévères de restriction des autos au centre-ville, comme s'engage à le faire le RCM dans son programme électoral de 1986. Le Monde à Bicyclette a souligné ces faits dans son mémoire sur l'arrondissement Centre, et présenté des recommandations en ce sens (Voir article "Arrondissement Centre")

LA VILLE DE MONTRÉAL A TENU UNE SESSION DE CONSULTATION SUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-VILLE DU 6 AU 10 JUIN DERNIER. LE MONDE À BICYCLETTE Y A PRÉSENTÉ LA VISION D'UNE VILLE CYCLABILISÉE.

Claire Morissette

Au chapitre de l'accessibilité au Centre, les propositions de la Ville dans l'énoncé d'orientation étaient nettement ambiguës sur l'espace à donner aux cyclistes, et étaient un peu trop "accommodantes" pour les automobiles privées.

Le Monde à Bicyclette a donc remis un peu d'ordre dans tout ça: oui, on veut la priorité au transport collectif avec voies réservées aux autobus et réduction des tarifs, mais aussi péage dissuasif ou interdiction d'usage de

l'automobile privée avec conducteur seul sur le territoire de l'arrondissement Centre; également il faut l'établissement de trajectoires piétonnes, l'élargissement des trottoirs très fréquentés et la multiplication des mails piétons. Et des vélos, des vélos...

Environ 18 km de nouvelles pistes au centre-ville (sur de Maisonneuve et Notre-Dame notamment), distancées entre elles d'un kilomètre maximum, suffiraient à nous donner accès au coeur de la ville dans des conditions acceptables. Le réseau de pistes cyclables doit répondre aux caractéristiques suivantes: un réseau permanent, des axes rectilignes (sans détours inutiles), avec feux cyclistes synchronisés, munis d'une signalisation efficace, avec une surface bien entretenue. On a aussi souligné le besoin d'une réglementation sur le stationnement cycliste dans le code du bâtiment, et on a suggéré des modèles de supports adéquats. On a réclamé 5% du budget total du transport de la Ville.

L'accès à la rive-sud par le pont Jacques-Cartier, par l'île Notre-Dame, et l'estacade du pont Champlain (menacée de nous être fermée encore cette année). L'accès aux transporteurs publics de banlieue et interurbains a été mis de l'avant.

Par ailleurs, le Monde à Bicyclette a suggéré un programme incitatif "Pédaler au travail" pour les employés/es de la Ville, et la tenue d'une campagne annuelle de promotion du vélo pour toute la population. On a souligné la nécessité d'entretenir des contacts étroits avec l'expertise cycliste internationale, le besoin d'un mécanisme permanent de consultation des cyclistes pour l'expansion du réseau, la nécessité que les planificateurs de la Ville soient eux-mêmes cyclistes, et on a réclamé un échéancier à court terme, c'est-à-dire la mise en chantier des pistes en septembre 1988.

Le mémoire du Monde à Bicyclette est disponible à nos bureaux.

LE CARNAGE DES BAGNOLES

TOUS VEULENT EN AVOIR UNE, A EUX SEULS. MAIS L'APPETIT VORACE DE CES OBJETS BOUFFE NOTRE ESPACE DE VIE. LEUR MASSACRE, OCCASIONNÉ PAR UN USAGE ABUSIF, AMPUTE L'ENVIRONNEMENT URBAIN D'UNE SUPERFICIE INESTIMABLE. DEVRONS-NOUS REPRENDRE L'ESPACE QUE NOUS AVONS PERDU?

Yvon Dineel

Objet de consommation par excellence dans nos sociétés post-industrielles, l'automobile s'est imposée à nous comme moyen de transport, mais aussi comme objet de désir. A Québec récemment, lors d'un concours, un jeune adulte a poussé l'expression de son désir jusqu'à embrasser pendant 50 heures la carcasse d'une auto sport, lui permettant ainsi d'en prendre possession.

L'automobile serait-elle devenue une représentation de l'être humain? En survolant nos villes automobilisées, d'hypothétiques extra-terrestres pourraient croire que la population de cette planète est composée d'automobiles. "Après vous Mme Pontiac Grand Am, vous avez fait votre arrêt avant moi. Merci M. Chrysler Le Baron!"

Symbole de puissance et de séduction, l'objet-automobile permet à de nombreux êtres humains de combler leur insatisfaction amoureuse ou leur frustration reliée à un travail quotidien sur lequel ils n'ont aucune emprise. Ayant perdu leur raison de vivre, ils incorporent dans leur existence une nouvelle identité, celle de leur automobile. Pas étonnant que les constructeurs d'automobiles aient multiplié le nombre de modèles afin de proposer plusieurs types de personnalités humaines idéalisées.

Cette idolâtrie pour l'automobile n'est pourtant pas synonyme de bonheur. En milieu urbain, les automobilistes ont à vivre de nombreuses heures en situation d'immobilité, prisonniers de leur carcasse métallique dans des embouteillages monstres. A cause du

nombre effarant de véhicules sur les routes, la conduite automobile est souvent stressante. Un stress qui consiste fondamentalement à éviter la mort, car les véhicules motorisés tuent, plus que les guerres (1). Et la population en redemande toujours plus.

Augmentation du désir

Au Québec le nombre de véhicules de promenade (automobile privée) a subi une augmentation moyenne annuelle entre 1982 et 1986 de 2,9% passant de 2,320,421 à 2,605,808 véhicules (2). Une augmentation plus rapide que la population de plus de 16 ans (en mesure d'obtenir un permis de conduire) qui, elle, a subi une hausse moyenne annuelle de 0,8% au cours de la même période. Il est

SUITE A LA PAGE 5

EN DEUX-ROUES A DEUX MONTAGNES

Le train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, administré par le CN, a donné l'accès aux vélos depuis le 20 mai dernier, "à titre expérimental", et ce jusqu'au 11 octobre prochain.

Les cyclistes pourront y monter aux conditions suivantes: 1- ils auront accès à tous les trains, sauf ceux où converge l'affluence des heures de pointe (c.a.d. dans la direction de Montréal le matin avant 9h45, et dans la direction de Deux-Monta-

gnes entre 14h45 et 19h15); tous les autres trains leur seront ouverts; 2- les cyclistes pourront monter à bord des trains aux quatre stations suivantes seulement: gare Centrale, gare de Roxboro, gare de Ste-Dorothée, et gare de Deux-Montagnes; 3- on acceptera un maximum de deux vélos par wagon.

On se rappellera la lettre à ce propos publiée dans notre journal d'avril. Le résultat a été rapide!



Ce symbole signifie que le commerçant désigné (affichant dans nos pages) offre une réduction variant entre 10 et 20 % aux membres du Monde à Bicyclette, sur sa marchandise (ou certains articles) ou ses services.



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



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

**NE CONSOMMEZ QUE
DES ALIMENTS NATURELS
PURAL**

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

Musée d'art contemporain

EXPOSITION

Les temps chauds

Jusqu'au 11 septembre
Une exposition des traits les plus marquants de l'art actuel au Québec rassemblant 25 artistes

Raymonde April, Dominique Blain, Sylvie Bouchard, Thomas Corriveau, Nathalie Derome, Pierre Dorion, Andrew Dutkewych, Christiane Gauthier, Betty Goodwin, Michel Goulet, Pierre Granche, Paul Hunter, Sylvie Laliberté, Raymond Lavoie, Gilles Mihalcean, David Moore, Serge Murphy, Roland Poulin, Sylvia Safdie, Michel Saulnier, Danielle Sauvé, Serge Tousignant, Martha Townsend, Carol Wainio et Michèle Waquant.

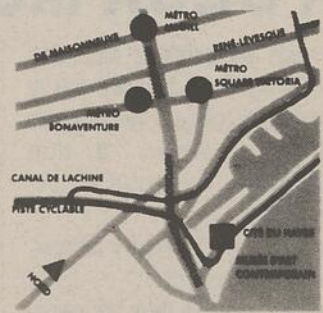
Également à la programmation : activités d'animation et d'éducation.

Rencontres avec les artistes de l'exposition, ateliers pour la famille et audioguide.

Information : 873-2878

Entrée libre au Musée
Du mardi au dimanche
10 h à 18 h

Cité du Havre
(514) 873-2878



MUSÉE D'ART CONTEMPORAIN DE MONTRÉAL



Après plusieurs années de lutte, le train de banlieue Montréal - Deux-Montagnes vient d'ouvrir l'accès aux vélos. Ils y seront admis sur tous les trajets de fin de semaine et en semaine, sauf ceux qui endiguent l'affluence des heures de pointe.

Maintenant que nous pouvons plus facilement quitter la ville à vélo, le centre-ville continue de nous être hostile.

L'échéancier du RCM sur la

Le Monde à Bicyclette

Plus qu'un sport Un transport !

Le journal LE MONDE À BICYCLETTE paraît 4 fois l'an. Tirage : 18 000 exemplaires.
Le journal se veut un espace pour l'expression d'information et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constance dans les questions de transport écologique en milieu urbain, transport cycliste, piétonnier et collectif.
Vous êtes invité-e-s à présenter à l'équipe des propositions d'articles, de lettres, de photos, dessins, caricatures, etc. Des contributions au financement, à l'édition, la mise en page, la distribution, sont également bienvenues.
Écrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous.

RÉDACTION :

Coordination :

Susan Gray

Correction :

Katie Curtin, Stéphane Desjardins, Susan Gray, Claire Morissette, André Quesnel

Journalistes :

Sébastien Bouchard, Katie Curtin, Stéphane Desjardins, Yvon Dinel, André Maisonneuve, Claire Morissette, Bob Silverman

Collaboratrices et collaborateurs :

Harriet Fels, Vincent de Tournonnet, Richard Wagman, Geste Pour la Paix

PRODUCTION :

Photocomposition :

Pamplemousse Communications

Stéphane Desjardins

Graphisme :

Norman Nawrocki

Imprimerie :

Payette et Simms

Publicité :

André Maisonneuve

(514) 844-2713

Les auteurs portent la responsabilité de leurs écrits et de leurs déclarations.

Toute reproduction en tout ou en partie est interdite sans autorisation écrite.

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Québec.
D 8350620

Dépôt légal à la Bibliothèque nationale du Canada.
ISSN : 0823-5570

Courrier de la deuxième classe

Autorisation en cours

Photo de la page couverture :

- L'été est arrivé ! -

par Norman Nawrocki



Le Monde à Bicyclette
20, rue Guilbault Est
C.P. 1242, succ. La Cité
Montréal (Québec) H2W 2R3
(514) 844-2713

RAS-LE-BOL DES BAGNOLES

question cycliste n'est guère encourageant. Selon La Presse du 18 mai, Mme Cousineau, dont relève le dossier cycliste au comité exécutif, "n'est pas pressée d'étendre le réseau des voies cyclables... on se contentera d'améliorer le réseau existant, de poursuivre la consultation... un comité des voies cyclables élaborera un "plan directeur" cycliste et fera des recommandations d'ici deux ans." Bref, on sera en 1990 à la veille des nouvelles élections, avec pour tout résultat une nouvelle série de promesses et pratiquement pas un pouce de plus, en quatre ans de règne RCM, pour la réalisation d'un réseau cohérent de transport cycliste.

Pendant que le RCM "poursuit ses consultations" et fait ses politesses aux automobilistes, le sort des cyclistes, piétons et usagers du transport collectif demeure désastreux.

Heureusement, l'opinion des Montréalais, elle, devient de plus en plus lucide. Un récent sondage de Créatec+ indique que 42% des Montréalais interrogés seraient en faveur de bannir l'auto du centre-ville. Le Ministre québécois des Transports Côté et le maire Doré ont tout de suite piqué. Mais les Montréalais/elles, eux, voient les dommages de l'envahissement de la ville par l'auto. Ils voient bien qu'il n'y a le plus souvent qu'une seule personne par auto, et qu'il est ridicule de laisser une seule personne accaparer tant d'espace, à bord d'un véhicule qui empoisonne l'atmosphère et qui est responsable du bruit assourdissant dans la ville. Un véhicule dont l'usage tue 60 Montréalais chaque année, et en blesse des milliers. Un véhicule qui enlève aux enfants et voisins le droit de jouer et vivre dans leur rue, qui autrefois était leur espace et qui est devenu peu à peu un champ de course pour les bagnoles. Dans nos propres quartiers, pour traverser les rues on essaie de nous obliger, par loi, à de longs détours...

Pour toutes ces raisons, l'auto n'a pas sa place dans la ville. D'autres administrations municipales plus humaines se rendent à cette évidence. En février 88, suivant l'exemple de Rome, Milan et Bologne, Florence bannissait la circulation automobile de son

centre-ville; à la surprise du maire, ce fut satisfaction générale. D'autres quartiers de Florence ont même manifesté pour être inclus dans la zone protégée ! Oslo, capitale de la Norvège, impose depuis l'automne un tarif de 1.50\$ aux automobilistes entrant dans la ville. Singapour exige un tel péage depuis des années.

Dans l'énoncé d'orientation sur l'aménagement de l'arrondissement Centre, publié récemment par la Ville, la présence de l'automobile privée au centre-ville est implicitement légitimée. Et alors, tous les autres groupes d'usagers aspirant à l'espace dans les rues, tels les piétons, usagers des autobus et cyclistes, se voient repoussés dans une position subordonnée dans l'allocation de l'espace rare et précieux du centre-ville.

Nous sommes maintenant 1.5 million de cyclistes dans la région de Montréal. Les pistes cyclables de la région sont bondées "pare-choc à pare-choc" les fins de semaine. Beaucoup de ces cyclistes pédaleraient pour aller au travail, s'ils pouvaient le faire dans des conditions décentes.

Avez-vous circulé sur un mail piétonnier récemment? sur Prince-Arthur ou sur La Gauchetière? Les gens y affluent constamment. Ils y marchent paisiblement, écoutent de la musique, y viennent juste pour l'expérience plaisante et rare. À quand un mail piétonnier sur les rues bondées et surpeuplées St-Denis ou Ste-Catherine?

Il est temps de mettre fin à cette manière distordue de présenter la présence automobile comme légitime, et à cette soumission absurde et désuète à l'auto-logique. C'est le temps de parler franchement de la nature profondément anti-sociale de l'auto, et de regarder lucidement le massacre de vies et de la ville dont elle est la cause.

On ne tolère pas un meurtrier dans sa maison. On a élu le RCM pour nous débarrasser de l'auto meurtrière et redonner l'espace aux alternatives. La population veut intensément être soulagée. Le RCM n'a pas à remettre ses principes en question. Qu'il passe aux actes, en concertation avec la population — et nous, cyclistes —, et mette ses engagements électoraux en chantier sans délai.

UN PROJET RESEAU-NABLE

LE MONDE À BICYCLETTE a trouvé des appuis aussi variés que pertinents, à son projet de réseau cyclable de transport quotidien pour Montréal.

"...L'**AUTOMOBILE EST** également une des causes principales de l'endettement d'un bon nombre de Montréalais. L'ACEF, dans son travail quotidien, est à même de faire cette constatation. Conséquemment, mettre en place de véritables politiques d'accessibilité au transport en commun, au transport partagé et au transport en vélo pourrait sans aucun doute contribuer à endiguer cette situation..."

Alain Bisson
ACEF du Nord de Montréal

"**LA POLLUTION QU'ENGENDRE** le parc automobile est responsable d'au moins 20 % du problème des pluies acides. Le recours au transport en commun, au covoiturage ou à la bicyclette peut réduire sensiblement les émissions polluantes et du même coup assainir l'air trop souvent vicié que nous respirons."

Normand Bergeron
Directeur de la Recherche
Association québécoise de lutte contre les pluies acides.

"**L'ORGANISME QUE** je dirige appuie les revendications qui visent à améliorer et à consolider le réseau cyclable au sein des grands centres urbains. Les progrès réalisés par l'implantation de plusieurs pistes cyclables sont importants, mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir."

Daniel Lapointe
Coordonnateur
Comité d'action des citoyens et citoyennes de Verdun

"**CONTRAIREMENT** à l'automobiliste qui traverse des quartiers sans s'y identifier, le cycliste reconnaît sa trajectoire comme un espace qui est sien. Il s'y identifie, et sera porté à se sentir responsable de ce territoire et à veiller à sa protection. Voyager à vélo est un geste que chacun et chacune peut faire, sans attendre après qui que ce soit, pour personnellement contribuer à la solution écologique."

Ronald McKenzie
CIREQ
Coop d'information et de recherche écologique du Québec

"**LE CONSEIL D'ADMINISTRATION** de notre fédération a accordé à l'unanimité un appui de principe au projet de développement de pistes cyclables sur le territoire de la communauté urbaine de Montréal. Le développement de pistes cyclables utiles au loisir et alternatives aux modes de transport actuellement favorisés apparaît des plus souhaitables."

Jean-Claude Lavergne
Directeur général
Environnement Jeunesse

"**LA BICYCLETTE** est un moyen de transport et de récréation qui favorise aussi l'exercice physique. C'est donc un outil important pour améliorer la qualité de la vie des citoyens et des citoyennes de tous les âges. La bicyclette au contraire de l'automobile ne pollue pas l'atmosphère, n'émettant pas de gaz toxiques et n'étant pas bruyante, l'environnement s'en trouve d'autant valorisé."

Lucie Desaulniers
Agent de recherche
Fondation québécoise en environnement

"**LE COMITÉ** scientifique du Laboratoire de recherche en écologie humaine et sociale ainsi que tous ses membres chercheurs-ses et étudiants-es gradués-es appuient le réseau cyclable complet de transport quotidien à Montréal que vous tentez de mettre de l'avant. Selon nous, ce projet améliorerait la qualité de la population de Montréal."

Michel Tousignant
Directeur
LAREHS, UQAM

"**LES PISTES** cyclables sont également nécessaires pour faire diminuer la pollution en milieu urbain. Cette utilisation entraînera une baisse du trafic de véhicules moteurs, principalement dans le centre-ville de Montréal. Nous croyons que le centre-ville se prête bien à l'introduction d'un réseau complet de pistes cyclables et que toute la population, ainsi que les entreprises et les corps publics, en bénéficieront."

Yvon D'Astous
Secrétaire
Mouvement écologique et alternatif de l'UQAM

"**LA SBM** a toujours eu à cœur de faire découvrir à ses membres et au public en général les richesses de notre nature, et, à ce titre, nous considérons que la bicyclette peut être un moyen privilégié pour faire l'observation de cette nature. Encore faut-il que les sites naturels de la région de Montréal soient tout autant accessibles aux cyclistes qu'aux automobilistes. Des progrès importants ont été accomplis en ce sens ces dernières années, mais il ne faut pas pour autant en rester là."

Denis Larocque
Directeur
Société de Biologie de Montréal

"**LES 30.000** cyclistes qui participent au Tour de l'île sont sans aucun doute la plus belle preuve de la très grande popularité de ce mode de transport et de cette activité récréative. Cette popularité devrait encourager les autorités municipales concernées à mettre en place des aménagements cyclables (chaussées partagées, bandes cyclables, pistes cyclables, stationnements, feux de signalisation...) utilitaires et récréatifs."

Michel Labrecque
Président
Le Tour de l'île

"**TRANSPORT 2000** croit qu'il faut augmenter le nombre des kilomètres de pistes cyclables, le tout en concordance avec les besoins des cyclistes et des autres utilisateurs de la voirie, en particulier le transport en commun de surface. (...) Soucieux de l'environnement et de l'économie d'énergie, Transport 2000 Québec souscrit au fait que la bicyclette représente une alternative valable à l'automobile et que son utilisation doit être encouragée."

Guy Chartrand
Président
Transport 2000

"**L'USAGE TROP** répandu de l'automobile qui campe l'automobiliste dans l'inactivité et le stress; l'absence remarquable d'aires de marche sécuritaires et de qualité pour les piétons et piétonnes à Montréal; la nécessité pour l'individu de faire de l'exercice physique, nous convainquent que l'usage de la bicyclette constitue une nécessité dans une ville comme Montréal. Espérant que les autorités compétentes reconnaîtront la pertinence de ces arguments, espérant que la population vous accorde également toute l'assistance possible dans votre démarche, nous souhaitons sincèrement que le Monde à Bicyclette réussisse à passer dans la réalité le beau et grand projet qu'il caresse..."

Luc Larose
Coordonnateur général
Fédération québécoise de la marche

"**LE MONOPOLE** de l'espace public accordé à l'automobile est pour beaucoup dans le niveau élevé de stress engendré par la vie urbaine, dans le dégradation de l'environnement et de nos conditions d'existence. Nous encourageons donc tous projets visant à créer des zones protégées des nuisances de l'automobile afin que les citoyens puissent se déplacer de manière détendue en pratiquant le cyclisme et la marche en toute sécurité."

Dominique Stengein
Greenpeace Québec

"**UN PROJET** de réseau cyclable plus élaboré et répondant mieux aux besoins des cyclistes montréalais est de toute évidence nécessaire. Son intégration à une politique globale visant le nombre de véhicules au centre-ville au profit du transport en commun est aussi un objectif très louable. (...) Un groupe de travail devrait être mis sur pied (...) constitué entre autres de cyclistes, de représentants du Monde à Bicyclette, de représentants de groupes populaires, d'architectes paysagistes et d'urbanistes."

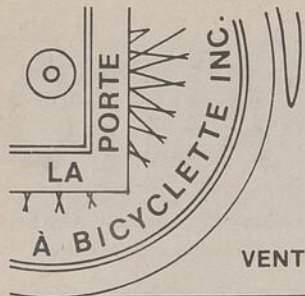
Vincent Dumais
Architecte paysagiste
Groupe d'intervention urbaine de Montréal

"**COMME VOUS**, nous déplorons que toute planification urbaine se fasse autour du moyen de transport qu'est l'automobile, au détriment de modes de transport alternatifs mais beaucoup plus écologiques comme l'autobus, le covoiturage, le vélo et la marche. (...) De plus, développer un meilleur réseau cyclable est un moyen respectueux de la qualité de vie des résidents et résidentes d'un quartier, et également respectueux de la préservation de notre patrimoine architectural montréalais."

Joshua Wolfe
Directeur général
Héritage Montréal



PHOTO : NORMAN NAWROCKI

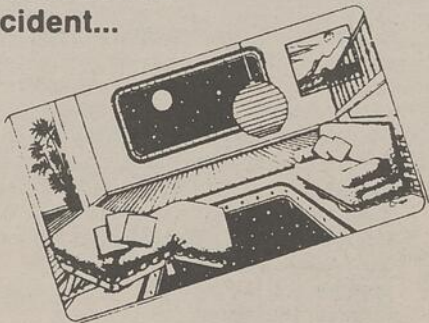


VENTE & SERVICE

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

Les Futonistes

Un humble et ancien confort oriental digne des caprices modernes de l'Occident...



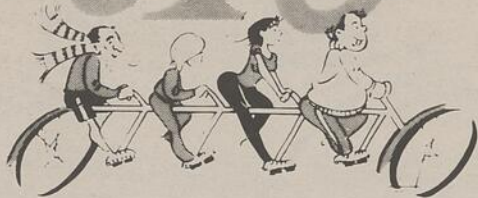
Service de livraison accessible
Boutique de décoration intérieure
Spécialisée en futons et accessoires
Vaste choix de bases, housses, coussins,
de couleurs et d'articles de décoration assortis

Grande disponibilité de modèles et de formats ainsi que fabrication sur mesure

4810, rue Saint-Denis
Montréal
842-0890

SUIVEZ-NOUS

à Vélo



Un petit guide pratique en format de poche rédigé par Jean-François Pronovost (sécurité, vélo en ville, mécanique de base et entretien, choix d'une bicyclette, mise en forme, vacances à vélo ...).

Prix: 2,95 \$ (plus 1,50 \$ frais de poste et manutention pour 1 à 3 exemplaires).



collège mane victorin
«À vélo»
7000, Marie-Victorin 325-0150
Montréal, H1G 2J6 poste 2382

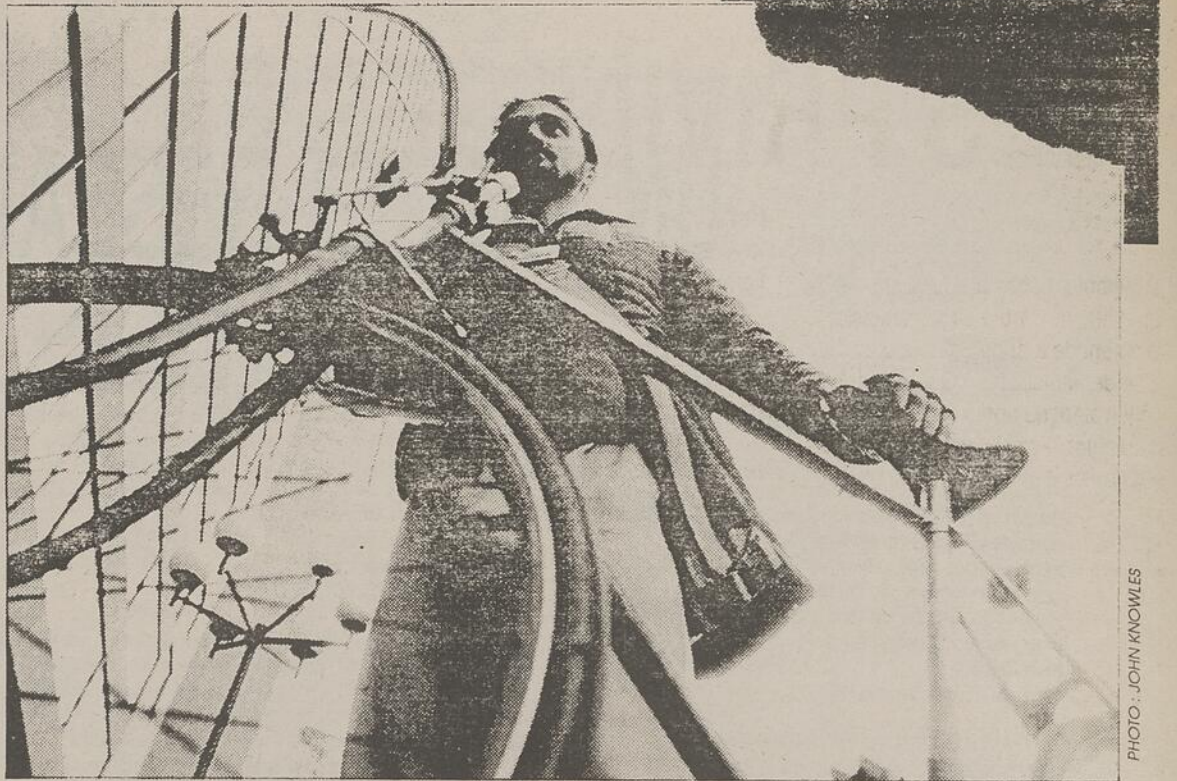


PHOTO: JOHN KNOWLES

COURRIER

TROU-BLE

Montréal, 14 mai 1988
À qui de droit,
Ville de Montréal

Le mercredi 27 avril dernier, je circulais à vélo sur l'avenue du Parc, direction sud, vers 16 h 25, lorsque, empruntant la bretelle de sortie vers l'avenue des Pins, je roulai sur ce qui m'avait semblé être une flaque d'eau de bonne dimension, mais qui s'avéra malheureusement être un trou dans la chaussée d'une taille respectable et d'une profondeur dangereuse. J'évitai de peu une embardée qui aurait pu s'avérer désastreuse lorsque ma roue arrière s'enfonça de plusieurs centimètres dans le dit trou; le choc de l'impact transforma toutefois la forme circulaire de celle-ci en un ovale plus ou moins régulier qui, après consultation chez un détaillant, s'avéra irréparable. J'ai donc dû remplacer cette roue à mes frais, après une attente de deux semaines pour récupérer l'engin.

Cette lettre est donc une réclamation pour vous enjoindre de rembourser le coût de cette roue rendue inutilisable par la négligence des responsables de la voirie, ou des dirigeants qui les payent à même les deniers publics — lire ici: MIES taxes. Je trouve inacceptable de mettre ma vie en danger à chaque fois que je circule dans la ville à cause de l'état lamentable des routes; ceci est aussi vrai pour mes confrères cyclistes et pour les automobilistes, à en juger par les cratères parfois rencontrés dans la rue. Je vous fais donc parvenir une copie de la facture (\$68.02), en attendant un dédommagement intégral le plus tôt possible, sans quoi des mesures appropriées seront prises.
Yves-André Bureau
Montréal

BICYCLE PATHS, NO THANKS

Bicycle-paths are little else, other than a danger to cyclists. They provide a false sense of security and offer very little safety.

Let us look at the political implications of bike-paths. Bike-paths ghettoize cyclists. Why do we tolerate being told where we can ride our bike? We belong on the streets and we ought to have and demand full use of them. In areas with bike-paths, cyclists are not always tolerated on nearby roads by car drivers who assume that we belong "in our place", namely the bicycle path.

Bike-paths are a source of false security. They seem to allow cyclists to travel without the hindrance of cars. They also allow motorists to travel without having to watch out for cyclists. It is all an illusion. Unfortunately, it is easy for you to be forgotten by the traffic while you are cycling on the bike-path, because the opposite traffic, being in between, makes you invisible.

Cars are parked alongside the bike path, literally along the edge of the path. If somebody opens the car door from the passenger side to exit, it could be dangerous if there is a cyclist riding along. It can be said that "the car door problem" can happen whether there are bike-paths or not, but when there are no bike-paths, the cyclist is not bound between the sidewalk and oncoming bike traffic, and therefore can swerve to avoid an accident.

Some manoeuvres along the path are unnatural and confusing to cyclists, automobilists, and pedestrians. How can the motorists travelling along Christophe Colomb or Jarry be expected to realize that cyclists are authorized to make a very unexpected turn at this corner? Another problem is the driveways, always a potential source of danger. Between Jarry and Gouin there are over seventy driveways coming onto the bike-

path. Because the bike-path is so near the sidewalk, and because of the shape and location of the houses, only at the last second can a car be seen exiting some of the driveways.

Furthermore, the surfaces of the bike-paths are not always the best for the upkeep and conditioning of bicycles.

As long as bicycles are separated from the rest of the traffic, it is psychologically easy for motorists and cyclists to forget about each other. Unfortunately their paths cross, often very unexpectedly. The results can be very tragic. As cyclists, we should be wary of bike-paths as they can be very dangerous by providing a false sense of security.
Leslie Lutsky

EDITORS' NOTE :

Le Monde A Bicyclette agrees that the north-south bicycle artery is far from a perfect bicycle path.

We have repeatedly suggested measures which would make it much safer: traffic lights at the main intersections, lower detours and curbs, adequate signalisation, and intensive education of all users of the street, about sharing the road.

These obvious steps would make this urban path, and others to come, much safer. In any case, they remain much more secure than the busy streets, where the space left for cyclists is at the drivers' discretion.

Jamais monté sur un vélo ?

Osez !

Nous offrons maintenant un cours pour débutants-cyclistes.

Contactez-nous : 844-2713.

Le Monde à Bicyclette



PHOTO: MARIE FALLU

LES PRIVILEGES EHONTES DE L'AUTO

SUITE DE LA PAGE 1

étonnant de constater qu'entre 1978 et 1986, le nombre de véhicules de promenade a augmenté de plus d'un demi-million au Québec, soit l'équivalent du nombre total d'automobiles privées ayant comme lieu de résidence l'île de Montréal en 1982. Depuis ce moment et jusqu'en 1986, notre charmante île a vu son nombre d'automobiles privées augmenter d'environ 36,000, soit une augmentation moyenne de 1,6%.

Le gouvernement du Québec prône une politique nataliste afin d'inciter les familles à avoir un troisième enfant. Il devrait songer à une politique de dissuasion à l'obtention d'une deuxième auto, puisque la moitié des automobilistes répondant à un sondage mené sur le territoire de la C.U.M. ont avoué posséder deux voitures à la maison (3). C'est l'environnement urbain qui en subit les contrecoups.

L'espace qui nous reste

Si les effets négatifs de l'automobilisation sur l'environnement en milieu rural se font moins sentir, en milieu urbain l'urgence d'agir est évidente. L'automobile est une dévoreuse d'espace. De 1956 à 1976, le territoire urbanisé de Montréal s'est agrandi de 3 fois, alors que la population n'a augmenté que du tiers (4). Cet étalement de l'espace urbain a nécessité le foisonnement de banlieues automobilisées et l'augmentation d'infrastructures routières coûteuses, au détriment de la qualité de l'environnement. On n'a qu'à penser au ravage de nombreux quartiers populaires de Montréal causé par la construction des autoroutes Décarie, Métropolitaine et Ville-Marie.

On évalue que les véhicules, leurs aires de stationnement, de vente ou d'entretien, occupent de 40 à 60% de la surface du sol des grandes villes américaines (5). Le plus aberrant c'est que cet espace est surtout utilisé par l'automobile privée transportant, à son bord, un seul individu. La valorisation de soi par l'automobile et le désir d'appropriation d'une puissance fictive se répercutent sur l'ensemble de la population. Ce développement se fait au détriment du transport en commun, de la bicyclette et des piétons.

Montréal congestionnée

Les artères de la ville de Montréal sont de plus en plus congestionnées. La circulation se fait de moins en moins bien, notamment au centre-ville et dans les quartiers centraux. Biologiquement parlant, il faut agir avant la crise de cœur. La compagnie Ford aura beau nous dire, dans ses messages publicitaires, que la qualité de ses véhicules dans les rues de Montréal passe avant tout, elle participe néanmoins à un discours qui favorise l'asphyxie du milieu urbain.

Le flot de véhicules qui converge vers la région de Montréal augmente constamment. Le nombre d'autos

empruntant les 23 ponts qui relient la rive nord et la rive sud aux îles de Laval et Montréal a augmenté de 100,000 annuellement entre 1985 et 1987. Au cours de la même période, les ponts reliant la rive sud à l'île de Montréal ont vu leur nombre de véhicules augmenter de 11 %, et les ponts entre Laval et Montréal de 18 %. Ce qui fait dire à Yvan Paquette, technicien en communications au Ministère du Transport du Québec, qu'il faudrait construire un pont par année pour subvenir à cette augmentation. Ce phénomène a certes des répercussions négatives quant au nombre d'automobiles fréquentant les rues des quartiers centraux de Montréal.

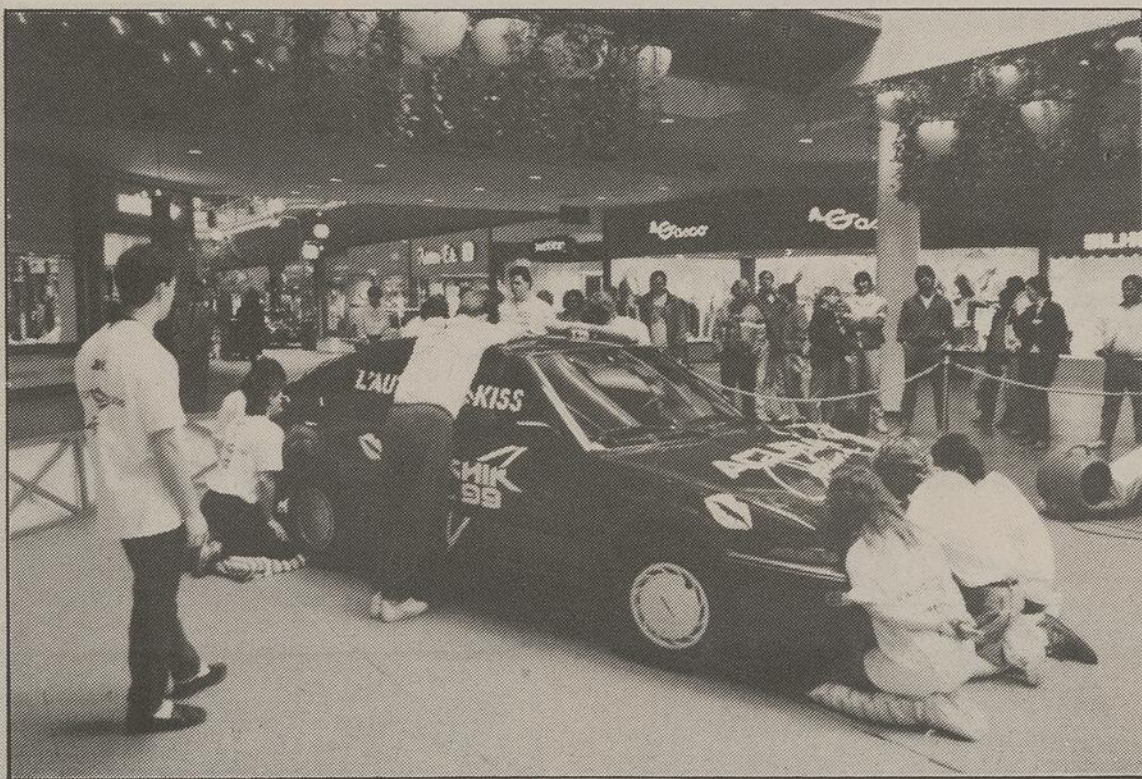
scientifique (6), l'évolution démographique des prochaines années favorisera l'automobile au détriment du transport en commun. Le groupe d'âge des 15-29 ans qui contribuait en 1982 à près de la moitié des déplacements en transport en commun sur le territoire de la C.U.M. verrait son poids démographique baissé de 28,1% en 1981 à 20,1% en 1996.

Toujours selon l'analyse de l'I.N.R.S., le territoire de la C.U.M. verra diminuer sa population au cours des prochaines années, donc baisse de clientèle pour la S.T.C.U.M., alors que le nombre d'habitants en périphérie de l'île de Montréal augmentera. Ces derniers

M. Marc-Yvan Côté, du maire de notre ville M. Jean Doré, et l'énoncé d'orientation sur l'aménagement de l'arrondissement centre de Montréal, laissent entendre que les décideurs politiques opteront plutôt pour une meilleure gestion de la circulation automobile afin d'obtenir un rendement optimal des équipements existants. Par exemple, ils affirment pouvoir obtenir une amélioration de la synchronisation des feux de circulation, une transformation de certaines artères exclusives à la circulation automobile (ex. René-Lévesque et Sherbrooke) redistribuant ainsi les places de stationnement sur d'autres artères et en utilisant à

transport en commun qui ne peut continuellement trouver son développement sous terre (7) et aux cyclistes, qui ne peuvent vivre constamment l'exiguïté de l'espace et l'insécurité que leur laissent les bagnoles. On ne pourra pas donner des avantages au transport collectif sans réduire de façon significative les privilèges éhontés de l'automobile privée.

Nos gestionnaires de la circulation et nos politiciens devront comprendre tôt ou tard que l'espace urbain est d'abord et avant tout un espace de vie. Que l'augmentation constante du nombre d'automobiles dans nos villes engendre la déshumanisation de notre espace, crucifié par la sacro-sainte course à la productivité, celle d'un illusoire progrès où l'être humain se trouve de plus en plus à l'étroit.



Un jeune adulte a poussé l'expression de son désir jusqu'à embrasser pendant 50 heures la carcasse d'une auto sport.

En terme de stationnement, la demande sur les rues dans le secteur arrondissement centre de la ville est évaluée en moyenne à plus de 100 %, au dire de Jean Bertrand, urbaniste pour la Ville de Montréal. Il suffit de penser, qu'il y a quelques années, dans les quartiers résidentiels en périphérie du centre-ville le stationnement était interdit d'un côté de la rue, 2 à 3 jours par semaine. Aujourd'hui, cette période a été réduite à 3 heures. À ce chapitre on assiste à une pénurie d'espace.

Dans un tel contexte, il ne faut pas se surprendre des résultats d'un sondage récent du journal Le Devoir auprès des Montréalais, identifiant la circulation automobile comme étant un des problèmes majeurs dans leur ville. Dans une proportion de 42%, les Montréalais sont même prêts à fermer le centre-ville aux automobiles. Ils sont d'avis à 69% que la priorité doit être accordée au transport en commun. Des gestes politiques devront être posés bientôt, car l'avenir inquiète.

Une automobilisation accrue

Selon une analyse prospective de l'Institut national de la recherche

seraient plus portés à utiliser l'automobile (hausse probable de 31,4% de 1981 à 1996), mais il est difficile de savoir si ce serait pour des déplacements vers les voies d'accès à l'île de Montréal.

Globalement, les déplacements en automobile sur le territoire de la C.U.M. passeraient de 44,4% en 1986 à 45,9% en 1991 et à 46,8% en 1996. Tandis que le transport en commun verrait sa proportion décroître passant de 23,4% en 1986, à 22,2% en 1991 et à 21,7% en 1996.

Les gestes politiques

La situation commande des gestes concrets qui iraient dans le sens d'une réduction significative de la circulation automobile notamment dans le secteur centre de Montréal, où la saturation est criante. Le développement actuel du centre-ville, l'ajout de nouvelles tours à bureaux et d'édifices commerciaux y augmentent le nombre d'activités. Ce qui nous porte à croire que le réseau des rues actuelles ne pourra plus subvenir à la demande.

Les interventions récentes du ministre des Transports du Québec,

pleine capacité le stationnement hors rues, sous-utilisé à l'heure actuelle. On compte également exiger une tarification pour toute place de stationnement sur rue les jours de semaine. Les employeurs seraient sensibilisés à l'implantation d'horaires variables pour leurs employés.

Quant au transport en commun, on pense à des voies réservées aux autobus, à subventionner le co-voiturage et on veut créer des parcs de stationnement pour autos en périphérie du centre-ville et aux abords des stations de métro en bout de ligne. Et enfin la bicyclette a droit à des propositions politiques d'une ambiguïté exemplaire se faisant dire qu'elle pourra jouir d'un réseau de voies cyclables à la mesure de la demande, mais limité par la faible disponibilité des infrastructures routières et par les conflits qu'elle engendre avec les autres véhicules.

Gérer l'impossible

Encore une fois, on camoufle le problème de base. On veut essayer de gérer le gonflement de la circulation automobile en croyant accorder une place de choix au

(1) Robert, Jean

"Le temps qu'on nous vole", Ed. du Seuil 1980

"En 1972, l'auto, le train, l'autobus et les poids lourds ont tué plus de 250,000 personnes dans le monde et fait 7,5 millions et demi de blessés"

(2) Dossier statistique : Bilan 1986, Tome I, Accidents, parc automobile, permis de conduire, Régie de l'assurance automobile du Québec, 1987

(3) Enquête sur le transport en commun sur le territoire de la C.U.M. S.T.C.U.M., Février 1987. Sondage fait auprès de 1,228 répondants, p.26

(4) Dagenais, Jean-Pierre "Ironie du char": essai sur l'automobile et la crise des transports à Montréal., A compte d'auteur, 1982, p.33

(5) Robert, Jean op. cit., p.15

(6) Sous la direction d'Yves Bussièrés "Analyse prospective de la demande de transport des personnes sur le territoire de la C.U.M.: 1981-1996", Rapport d'étape I.N.R.S., octobre 1985

(7) Le prolongement du métro au-delà des lignes initiales et le coût élevé de ses infrastructures expliquent en partie l'augmentation du déficit de la S.T.C.U.M. et par ricochet la hausse des tarifs pour les usagers-ères. Voir Jean-Pierre Dagenais op. cit., p. 137

**Plus qu'un sport
Un transport !
Un mémoire inoubliable !**

**La position du Monde à Bicyclette
divulguée lors de la consultation sur l'arrondissement centre.**

Un document en français de 60 pages, relié, avec illustrations, carte et diagrammes.

Disponible à 7 \$ par la poste et 6 \$ à nos bureaux (10 \$, institutions).

EDMONTON

CYCLO-PERFORMEURS

LE GROUPE CYCLISTE EDMONTON Bicycle Commuters a organisé, le vendredi 13 mai dernier, un cyclodrame démontrant aux citoyens de cette ville l'espace occupé par chaque automobile, et ce que l'on pourrait sauver advenant l'utilisation généralisée de la bicyclette. La manifestation était organisée sur le modèle de celle déjà tenue par la MAB, ici même il y a quelques années. Chaque vélo était agrandi à la surface d'une automobile de petite taille par une structure de bois accrochée au cadre. Dix cyclo-performeurs ont pris d'assaut la rue principale d'Edmonton, à l'heure de pointe du midi. Les cyclistes et piétons étaient très excités et impressionnés par l'événement. Selon les organisateurs, le message aurait passé : la contradiction principale de l'automobile étant la faible

NOUVELLES INTERNATIONALES

nombre de personnes transportées (1,3 personne par auto, en moyenne), par rapport à tous les ennuis environnementaux et urbains qu'elle génère.

ITALIE

RECU DE L'AUTO

LE BULLETIN PRINTANIER DES AMIS DE LA Terre de Grande-Bretagne nous informe que les villes italiennes de Rome, Milan, Bologne et Florence ont exclu l'auto de leur centre-ville. La fermeture du centre-ville de Florence date seulement de quelques semaines. Le maire de cette ville s'est dit surpris du succès de l'opération. Espérons que ces données feront réfléchir le ministre québécois des Transports, Marc-Yvan Côté, et le maire Jean Doré - pourtant un cycliste chevronné - qui se sont publiquement dissociés de la fermeture du centre-ville de Montréal aux autos, alors qu'un sondage publié par le quotidien Le Devoir annonçait en mai dernier que 40 % des citoyens de cette ville désiraient cette mesure. Les autorités politiques québécoises en sont-elles encore aux valeurs des années 50 ?

EUROPE

THE MOVEMENT IS GROWING

THE ECF (AN ASSOCIATION OF BICYCLE lobby from 21 European countries)

Amice de la Bici», is another step in the development of urban cyclist consciousness in Europe. It also shows that the idea of developing urban bicycle facilities is international.

MOZAMBIQUE

ÉCOLO-AIDE

LE MOZAMBIQUE, PAYS PAUVRE DE l'Afrique australe dont l'économie est totalement dépendante de l'Afrique du Sud, est-il en train d'acquiescer une conscience nationale cycliste ? Selon les responsables de «Bikes Not Bombs», ce serait presque chose faite. Le groupe américain, qui est implanté dans des projets de développement depuis trois ans au Nicaragua - le groupe a déjà organisé des collectes de vélos dans des villes canadiennes, norvégiennes et suédoises, réussissant le tour de force d'envoyer des milliers de vélos dans le petit pays en guerre - s'implique maintenant au Mozambique. Ce projet d'«aide cycliste au développement», qui vogue (devrions-nous dire *roule*) lui aussi vers le succès, a cependant besoin de votre aide. On peut donc communiquer avec le coordonnateur de ce programme, Eric Shulman, ancien activiste du Minnesota Bicycle Coalition, à l'adresse suivante : P.O. Box 5595, Friendship Station Washington DC 20016 U.S.A.

NORVEGE

PÉAGE URBAIN

CETTE ANNÉE, SELON REUTER ET Bicycle Network News de l'hiver 1987, les citoyens d'Oslo devront payer pour entrer

réparation des rues, sans aide financière du gouvernement de la Norvège. Des frais d'un dollar et demi seront facturés pour chaque véhicule privé pénétrant sur le territoire municipal, aux propriétaires d'automobiles, qui composent déjà avec de lourdes taxes d'importation et une circulation compliquée par la configuration des rues et d'éternels travaux routiers. Un pas vers la reconnaissance du fardeau que représente l'automobile en milieu urbain ?

FRANCE

VÉLOSOPHIE

LE NUMÉRO DU PRINTEMPS 87 DU bulletin du groupe cycliste français Vélo-Cité nous apprend qu'à Nantes se tenait, les 21, 22 et 23 novembre 1986, une fête du vélo intitulée «Vélosophie». Le point fort de l'événement fut un débat auquel participaient divers groupes cyclistes français, où il a été question du vélo comme véhicule de l'avenir. On y a constaté que le nombre de cyclistes ne diminue pas en France, que les accidents impliquant les cyclistes sont rarement rapportés à la police et que les aménagements urbains sont insuffisants. Les cyclistes français en seraient encore, comme nous, à faire reconnaître la bicyclette comme moyen de transport (et non comme loisir) par les autorités politiques...

Le même bulletin annonce la création de trois associations de promotion de la bicyclette : Cycliste 2000, à Maisons-Lafitte, A.Pro.Vel, à Salos de Provence et une autre à Arles, dont le nom n'est pas mentionné par Vélo-Cité.

GRANDE-BRETAGNE

HUMOUR BRITANNIQUE

«LES CYCLISTES BRITANNIQUES DÉploient des trésors de ruse et d'imagination pour contourner un règlement des chemins de fer interdisant les vélos dans les trains de banlieue. Un premier voyageur a posé sa bicyclette sur sa tête, tentant de persuader les contrôleurs qu'il s'agissait d'un chapeau. Un deuxième l'a mise dans une enveloppe, pour la faire passer pour du courrier. Un troisième bricoleur est arrivé avec son deux-roues en pièces détachées.» Libération, 31.1.87

ITALIE

PISTES ET SPAGHETTI

LE 26 MAI DERNIER, UNE MANIFESTATION de 4000 personnes en vélo sommait le gouvernement italien de fermer à la circulation automobile le centre historique de la capitale, selon les recommandations de plusieurs organisations, dont la Ligue italienne pour l'environnement. Les manifestants revendiquaient également la mise en chantier de plusieurs pistes cyclables dans la ville de Rome et auraient, apparemment, gagné leur point : le gouvernement italien ayant cédé dernièrement à leurs pressions. (San Francisco Chronicle, Bicycle Network News)

CHINE

DEMESURE A LA CHINOISE



Librairie Boule de Neige

Nutrition, santé.
Nature, éco-société.
Croissance, conscience.
Technologies douces.
Jardinage, agriculture.
Spiritualités.
Loisirs, contes.

La librairie des ressources

OUVERT 7 jours/semaine

312 Est, rue Ontario
Montréal, Qué.
H2X 1H6
514/843-7997
Berri

postel

bar

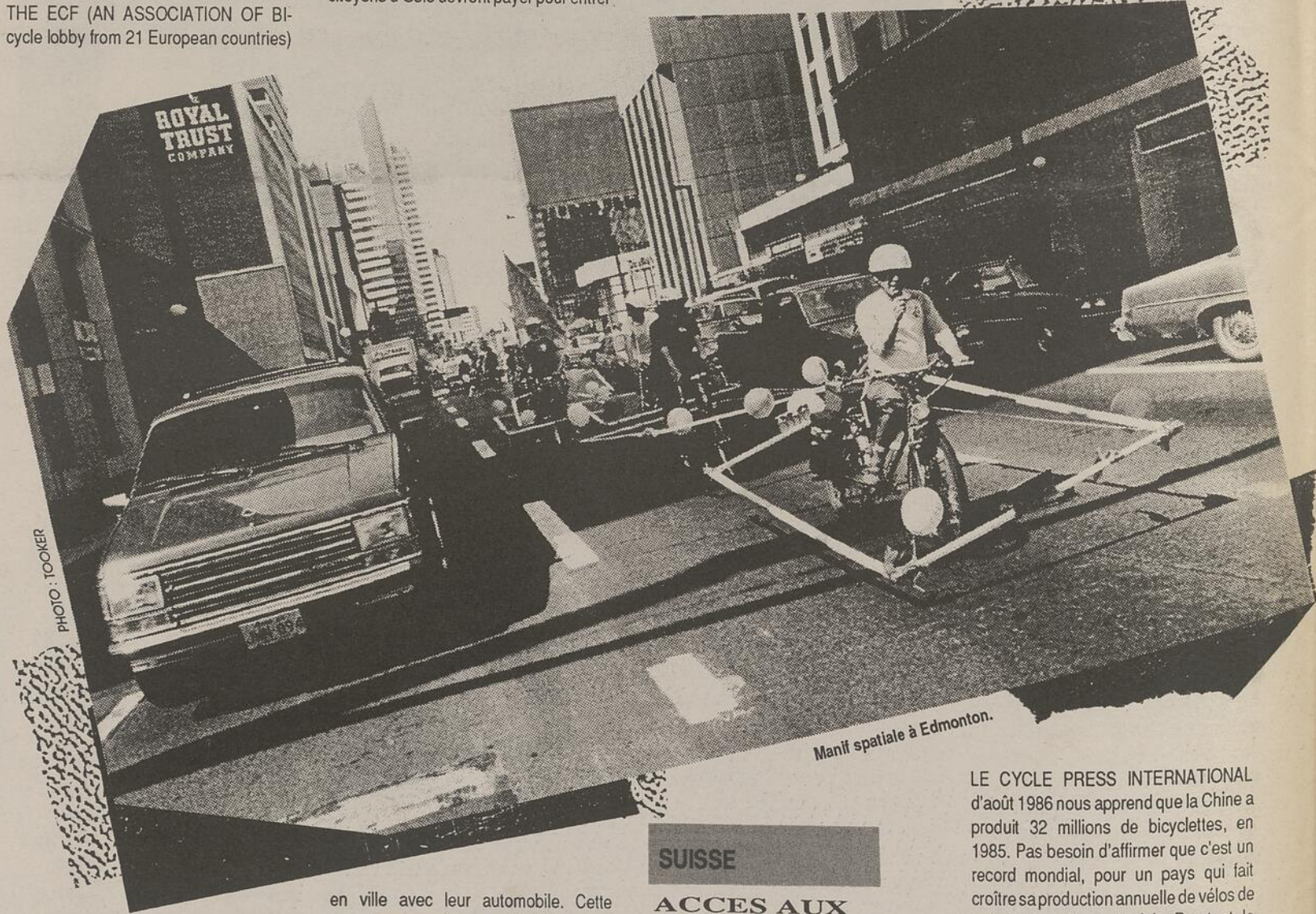
Spécial 2 pour 1
13h. à 20h.

426, Rachel est - Montréal, Québec-H2J 2G7
843.81.78

Trafic COIFFURE

418 RACHEL E.
MONTREAL

849-1588
849-1485



Manif spatiale à Edmonton.

will be holding its next meeting in Barcelona, Spain, in late June (23 to 26). The event, hosted by the Catalan group «les

en ville avec leur automobile. Cette première européenne est justifiée par le désespoir du conseil municipal de la capitale de régler les monstrueux problèmes de circulation et les travaux de

Les Vélos

Supercycle

Course - Cyclotourisme - Montagne - Ville

Réparations et conseils professionnels

Échange Service hors pair

Escompte pour membres du
Monde à Bicyclette

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

SUISSE

ACCES AUX TRAINS

ON APPREND QUE LES BICYCLETTES sont tolérées, expérimentalement, dans les trains régionaux, en Suisse, de août à octobre, «à condition qu'elles ne gênent pas les autres passagers». Aucuns frais ne sont réclamés par les CFF (Chemins de fers fédéraux) et une vingtaine de réseaux privés. La nouvelle provient de Vélo-Cité, printemps 1987.

LE CYCLE PRESS INTERNATIONAL d'août 1986 nous apprend que la Chine a produit 32 millions de bicyclettes, en 1985. Pas besoin d'affirmer que c'est un record mondial, pour un pays qui fait croître sa production annuelle de vélos de trois à cinq millions d'unités. Pourtant, le premier producteur mondial serait indien : la compagnie Hero Cycles, avec 2,03 millions d'unités en 1985. Les États-Unis suivent de près : la compagnie Huffly ayant produit 2 millions de bicyclettes dans la même année. Enfin, en 1983, on estimait la production du bloc communiste entre 40 et 90 millions d'unités. Procycle est recensée par Cycle Press, avec 500 000 unités pour 85.

La Crêperie Québécoise

Une atmosphère de détente où vous dégusterez les crêpes les plus délicieuses!

1775 St-Hubert, Montréal H2L 3Z1
(Métro Berri-de-Montigny)

Tél.: 521-8362

VELO-VACANCES

A DETACHER ET CONSERVER DANS VOTRE TROUSSE CYCLISTES



Piste cyclable de la Voie Maritime.

PHOTO: ALAIN RENAUD

L'ETRE HUMAIN A BESOIN DE LIBERTÉ et d'espace; la ville nous les a enlevés. Il faut aussi reconquérir nos temps libres, les utiliser afin de prendre un recul face à la machine et à son rythme.

Mais ce besoin d'évasion est récupéré en activité de consommation. Où est l'évasion quand on se retrouve à acheter des p'tites tours Eiffel en plastique. L'industrie du tourisme en bibelots, ça paie! Et l'amusement, c'est taxable!

Face au tourisme conventionnel, une alternative: le cyclo-tourisme. Le fait de se rendre à l'endroit désiré par la force de ses propres muscles apporte sa large part de réalisme, d'accomplissement et de liberté. Si vous êtes complices, si vous ressentez agréablement le côté libertaire d'enfourcher un vélo, votre escapade débutera immédiatement lorsque vous descendrez votre bicyclette de votre balcon.

La ville ne nous convient donc pas, pour le moment. L'occasion est idéale de sortir de nos habits de travail. L'écotopie pourrait prendre forme lors d'une rêverie, alors qu'on prend le temps de penser. Alors attention! Cet été, alors que vous prévoyez vous prélasser oisivement au soleil, des pensées subversives pourraient vous envahir...

Dans ce document, on donne les routes à suivre à partir du métro le plus près, étant donné qu'on peut y transporter nos vélos toute la journée en fins-de-semaine, et en semaine après 19:00 hres, ce qui facilite le retour. On emprunte aussi les trains-de-banlieue et le service Vélo-bus STRSM. On vous suggère de téléphoner en semaine, avant votre randonnée, pour obtenir des indications plus détaillées sur le site choisi et la route pour s'y rendre. Les kilométrages que nous indiquons sont approximatifs.

Sur l'île de Montréal

Arboretum Morgan **1**

Un contraste vivant avec le reste de l'île de Montréal! L'Arboretum Morgan, c'est l'oasis, la fraîcheur. L'Arboretum couvre 220 hectares dont plus de 80% sont boisés. On compte 150 espèces d'arbres, dont 45 indigènes à la région. En parcourant les 19 km de sentiers, on peut observer 200 espèces d'oiseaux, 36 espèces de mammifères et 17 espèces de reptiles et d'amphibiens.

L'arboretum est donc un endroit privilégié pour l'observation de divers écosystèmes et de leurs interrelations, l'observation des changements apportés par l'homme et, de plus, il se révèle un endroit de réflexion, de conscientisation. A propos de conscience, il serait bon de se rendre à l'arboretum en vélo et encore mieux de stationner son vélo une fois sur place; l'arboretum étant un endroit très fragile, s.v.p. visitez-le à pied. Admission pour les non-membres: 2 \$.

Renseignements: 457-2188
Accès: prendre le train de banlieue Mtl-Rigaud, descendre à la station St-Anne. De là, prendre le chemin Senneville pour environ 6 km.

Cap St-Jacques **2**

Un site paisible, champêtre par endroits, boisé ailleurs, sur le bord du lac des Deux-Montagnes. Le lac des Deux-Montagnes, quoique pollué, y est à son plus beau. Camping sur place, avec tentes fournies. Renseignements: 620-5111

Accès: par le train de banlieue Mtl-Rigaud, descendre à la station St-Anne. De là, prendre le chemin Senneville qui devient le boulevard Gouin, vers le nord, puis l'est, sur 8 km, jusqu'au parc.

Les bois de Saraguay et de Liesse **3**

Cet endroit constitue le seul espace boisé de la partie est de Pierrefonds. Il est cependant en assez mauvais état: autoroute 13 coupant le bois de Liesse, lignes haute-tension, industrie et voie ferrée, cimes des arbres visiblement affectées par les pluies acides. Un coin vert tout de même, dans le coin.

Accès: du métro H-Bourassa, on pédale sur 7 km jusqu'à l'extrémité ouest de la piste du boulevard Gouin



Hello Sport

TEAM UP WITH US



Rates: \$14 - \$20 May to Labour Day
Contact: Residence Manager
TECHNICAL UNIVERSITY OF NOVA SCOTIA
HALIFAX, N.S. B3J 2X4

(902) 429-8300 or 422-2495

Pour vos « VÉLO VACANCES »
Passez au VÉLO-RELAIS
Chez Mandrin, 1-835-7124
50, Gérald, St-Gabriel

Visitez le lac Maskinongé
Les chutes St-Ursule
de Mt. via Berthier
approx 100 km

La rivière Matambin
Le tour du lac (Maski-C)
Gîte du Passant

Les chutes Monte-à-Peine
via Joliette (99 km)
Les Dalles (St-Jean-de-M.)
Nuité 7 \$ (membres)

Vélo- Vacances

DE LA PAGE 9

Parc de la Gatineau

Le parc de la Gatineau se distingue par sa beauté naturelle et sa propreté. La faune y est intéressante et la baignade est excellente. Le parc ainsi que toute la région périphérique constituent une destination de choix pour les cyclistes en quête d'une excursion d'envergure. **Accès:** la compagnie Voyageur transporterait votre vélo à Hull ou à Wakefield pour une somme de huit à dix dollars, à condition qu'il soit bien emballé dans une boîte vendue par la compagnie.

Autre possibilité: vous pouvez vous y rendre en empruntant la route 148 ouest qui longe la rivière des Outaouais jusqu'à Hull, ce qui est un attrait en soi. Si vous partez de Montréal, donnez-vous au moins deux jours pour le trajet. Il est fortement recommandé d'arriver au parc en début de semaine afin d'éviter la circulation. La route principale — la promenade de la Gatineau — se prend bien à vélo, de plus, il y a une piste cyclable dans le parc même. Attendez-vous cependant à quelques côtes de petite et moyenne envergure à partir de Hull. Les installations de camping sont rassemblées en bordure ou à proximité du lac Philippe et sont accessibles par les routes 5, 105, 366 et par le chemin de Masham. Renseignements: (819) 827-2711

La Nouvelle-Écosse

La Nouvelle-Écosse offre d'intéressantes possibilités pour les cyclistes. Vous pouvez explorer la côte maritime, de riches vallées agricoles ou traverser forêts et montagnes. Il vous est possible de faire le tour de cette pittoresque province en seulement deux semaines. Plusieurs randonnées de groupe partent de Halifax ou des environs. À Halifax, on peut trouver de l'hébergement pour aussi peu que 14 \$ par jour — voir l'annonce de l'Université technique. La ville d'Halifax est agréablement cyclabilisée et intéressante. On y mange bien pour pas cher. Sur le trajet vers la Nouvelle-Écosse, les sites de camping naturels et abordables seront abondants. Lorsque vous partez pour la Nouvelle-Écosse, assurez-vous d'être bien équipé pour les réparations et les intempéries. En région, les ateliers mécaniques sont rares. Renseignements: Bicycle Nova Scotia, P.O. box 30105, Halifax (N.S.) B3J 3G6

KRYPTONITE K-4



1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

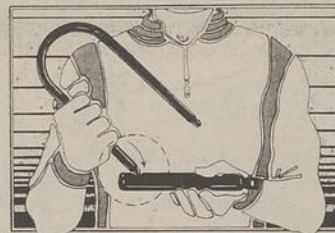
Le mécanisme de serrure le plus solide et le plus sûr de tous les cadenas à vélo. Une exclusivité du Kryptonite K4. Contrairement aux autres cylindres de cadenas à vélo, l'ACE® II de haute sécurité:

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

2 LE SEUL CADENAS DOTÉ D'UNE GARANTIE AUSSI COMPLÈTE

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

LE DERNIER CADENAS QUE VOUS ACHÈTEREZ POUR VOTRE VÉLO.

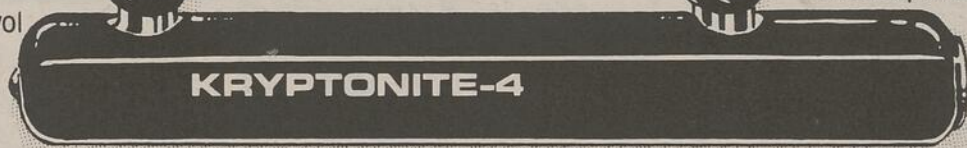


3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

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

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

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



KRYPTONITE-4



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

Ne laissez pas dépérir votre vélo!

Le cours de mécanique du Monde 'Bicyclette

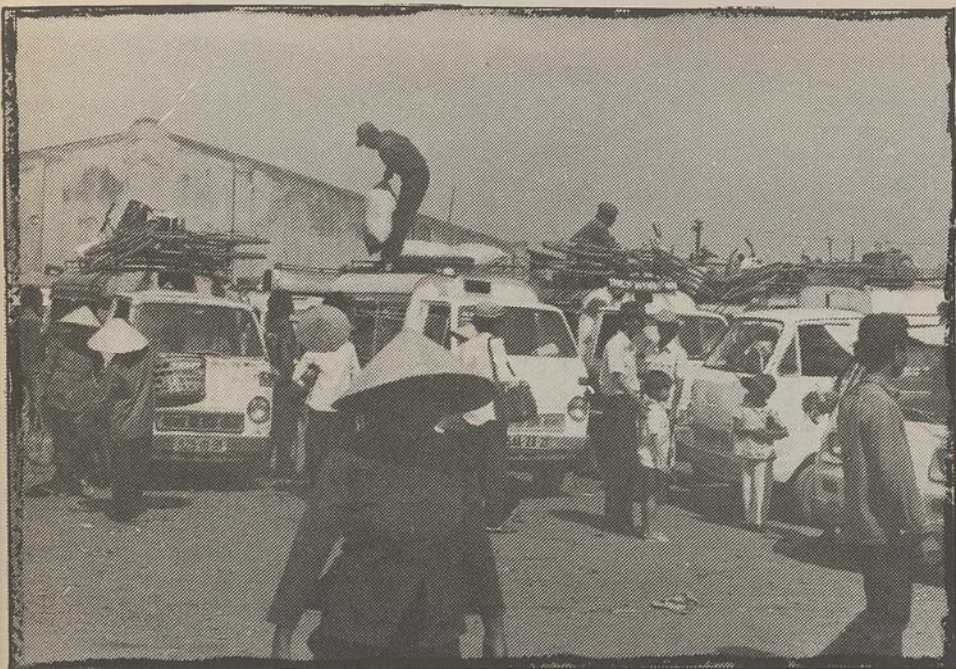


✓ comprendre son vélo
✓ son entretien
✓ être autonome

Un cours pour débutants ou intermédiaires
Durée: 15 heures / 40 \$

Pour information:
Yves du Sablon 727-8230

* Réduction de 15% pour les membres du M.A.B.



Les taxis collectifs transportent les vélos.

"Bicycle Bob" Silverman a séjourné six semaines au Vietnam, à la fin de l'hiver dernier. Dans notre édition précédente, notre amoureux du Vietnam nous décrivait la situation socio-politique d'après-guerre dans ce petit pays en mutation. Cette fois-ci "Bob Xedap Silverman" aborde la question du transport collectif et de la bicyclette au Vietnam.

VELO-VIET

Entrevue réalisée par Katie Curtin

Le Vietnam est-il un lieu privilégié pour faire de la bicyclette?

Quand l'avion a atterri à Saïgon, j'arrivais pour la première fois de ma vie dans une ville où j'ai pu faire de la bicyclette en toute quiétude. Ça valait le coût du voyage et les 27 heures de vol pour y arriver.

Ici à Montréal et dans les autres villes occidentales, les autos sont omniprésentes. Là-bas dans les villes vietnamiennes, presque tout l'espace dans la rue est occupé par les bicyclettes et les cyclomoteurs. Il n'y a presque pas d'autos. Après une journée, j'ai acheté une bicyclette pour 20 \$ et j'ai parcouru Saïgon. Cette ville de trois millions d'habitants est fantastique. Avec un climat tropical et des surfaces planes, on peut y faire de la bicyclette en toute sécurité. C'était mon plus grand plaisir. Du point de vue de l'espace, à cause de son petit format, la bicyclette se retrouve en grand nombre tout en utilisant une petite superficie dans les rues. En comparaison, quand une auto arrive, c'est ridicule de constater son abus d'espace. Quant aux cyclomoteurs, ils roulent un peu plus vite que les bicyclettes, surtout le soir. Aussi ils sont plus adaptés au transport de passagers ou d'objets.

On peut identifier les gens les plus pauvres dans la rue par le fait qu'ils voyagent souvent à deux sur une même bicyclette. Toutes munies d'un porte-bagages, cet emplacement est alors utilisé pour transporter le deuxième passager. Ça signifie que la famille ne peut pas se procurer plus d'une bicyclette.

La bicyclette, un mode de vie.



PHOTO : ROBERT SILVERMAN

Quels genres de bicyclettes retrouve-t-on au Vietnam ?

Presque toutes les bicyclettes sont des modèles pour femmes, à une vitesse. Elles sont fabriquées au Vietnam avec des pièces en provenance de Taiwan, de Chine, du Japon et de la Thaïlande. Point de vue sécurité, on peut acheter en option un cadenas qui s'incorpore au cadre de la bicyclette, immobilisant la roue arrière. Une bicyclette au Vietnam coûte 40,000 dong, soit l'équivalent du salaire d'un employé d'Etat pour trois mois.

Comment est organisé le système de transport collectif ?

Le transport collectif est composé d'autobus qui sont souvent occupés par de vieilles dames et des enfants. Ces autobus prennent beaucoup d'espace dans les villes. Ils doivent circuler prudemment car ils sont coincés par les vélos qui eux sont plus rapides. Les autobus sont souvent en retard, surtout à l'heure de pointe et pour se rendre à la campagne. Il y a aussi des taxis collectifs qui peuvent transporter huit personnes avec des trajets bien définis. Tous ces transporteurs sont équipés sur leur toit de porte-bagages pour bicyclettes.

Mais la plus grande partie de la population à Saïgon et à Hanoï roule à bicyclette ou en cyclomoteur. A Saïgon où j'ai fait le plus de vélo, il y avait environ sept bicyclettes pour trois cyclomoteurs et très peu d'autos. A Hanoï, il y avait approximativement neuf bicyclettes pour un cyclomoteur.

Y a-t-il des aménagements cyclistes ?

Dans tous les lieux de travail et les écoles il y a du stationnement pour bicyclettes avec surveillants. Parfois les stationnements sont partagés entre vélos et cyclomoteurs. Toutefois les motocyclistes doivent payer un tarif plus élevé. A mon hôtel le "Doc Lap", il y avait un stationnement gratuit pour les invités et les employés. A d'autres endroits, marchés, cinémas, etc., on doit payer 5 sous pour une place de stationnement. Le surveillant vous remet un billet numéroté et inscrit ce numéro avec une craie sur le siège de votre bicyclette.

Est-ce qu'il y a des problèmes de sécurité pour les cyclistes ?

L'éclairage dans les rues est déficient. Les lampadaires sont situés surtout au centre-ville. Malgré la noirceur, les cyclistes envahissent les rues. Ils semblent avoir de très bons yeux. Moi, j'avais peur. Quand j'ai osé rouler à bicyclette le soir, c'était par temps de pleine lune.

J'ai demandé à une personne s'il y avait beaucoup d'accidents. Elle m'a dit que non, sauf pendant la fête de Tet. A l'occasion de la nouvelle année vietnamienne tout le monde s'enivre; cyclistes, motocyclistes et automobilistes. J'ai moi-même été victime d'un accident le troisième jour de la fête. Je me promenais après le coucher du soleil et subitement j'ai été frappé au genou par une bicyclette. Quelle honte! Mais le fautif m'a dit "je m'excuse" cinq fois en vietnamien. Et ensuite il m'a avoué qu'il avait bu. Imaginez: "Bicycle Bob frappé par un cycliste saouil à Saïgon!"

On ne retrouve pas de feux de circulation à toutes les intersections bien que la nuit et à l'heure de pointe, ils fonctionnent en plus grand nombre que durant la journée. Aux intersections où il n'y a pas de feux de circulation, les bicyclettes et les cyclomoteurs se mélangent comme du spaghetti. A mon grand étonnement et à ma satisfaction, je n'ai vu aucun accident à ces intersections, même la nuit. Malheureusement très peu de bicyclettes sont équipées de phares même si tous les cyclomoteurs en possèdent. J'ai vu beaucoup de bicyclettes sans phare ou autre équipement de sécurité.

Est-ce qu'on prend des mesures pour améliorer la situation ?

Sur toutes les nouvelles bicyclettes vendues maintenant sont équipées de phares, klaxons et miroirs. J'ai eu l'occasion d'observer ce changement entre mon arrivée au Vietnam et mon départ pour Montréal.

Quand il y aura plus de ressources énergétiques, je souhaite que le gouvernement prenne des mesures pour améliorer l'éclairage des rues. Il y a besoin d'augmenter le nombre de feux de circulation aux intersections pendant la nuit et il me semble que les coûts additionnels ne seraient pas élevés.

On dit au Canada que les cyclistes ne respectent pas la loi, mais au Vietnam c'est le contraire. Tout le monde observe les feux de circulation. Seules quelques personnes roulent dans le mauvais sens. Il y a une espèce de consensus social. Tous roulent à une vitesse modérée, surtout le soir. Les gens font de la bicyclette pendant des années, ça devient une seconde nature.

Quel type de comparaison faites-vous entre la situation des cyclistes au Vietnam et celle des autres pays ?

Le droit de faire de la bicyclette en toute quiétude est un droit qui est nié à Montréal. C'est également le cas à New York, Paris, Londres, mais pas au Vietnam. C'est important parce que des gens meurent chaque jour à cause de l'auto: 50,000 morts par année aux Etats-Unis! Au Vietnam, ils ont le droit d'utiliser le vélo au maximum.

Ça rend la vie plus joyeuse. J'étais dans la circulation, je voyais les gens sourire, même à l'heure de pointe. Il y avait un calme, pas de stress, un aspect paisible dans les rues, avec des bicyclettes d'un trottoir à l'autre. Imaginez: très peu de pollution et de bruit. Particulièrement à Hanoï, c'était absolument magnifique. Il n'y avait pour ainsi dire pas d'autos. J'ai vu des boulevards où ne roulaient que des bicyclettes et où des panneaux de signalisation interdisaient les cyclomoteurs et les autos.

Le droit de faire de la bicyclette en sécurité et avec plaisir est un droit civique important. C'est à Saïgon et à Hanoï que pour la première fois j'ai eu ce droit. Faire de la bicyclette au Vietnam était un plaisir intense et sensuel, dont je vais toujours me souvenir.

LE VELOCISTE

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)



- ELVISH
- LEADER
- MERAL
- PEUGEOT
- RALEIGH
- VELO SPORT

EQUIPEMENT DE CYCLOTOURISME
RÉPARATIONS DE TOUTES MARQUES...

6662 PAPINEAU (ST-ZOTIQUE) 727-7171



**HE
LIKES
USED
BIKES**

MONTREAL'S ONLY USED
BIKE SHOP
LES QUESTIRS INC.
HAS MOVED TO
932 CHAMPAGNEUR
TEL: 270-3663

Fish & Stanley Architectes

Michael Fish
Robert Stanley
Gerry McGeough
Michael Finkelstein
4920 de Maisonneuve Ouest
bureau 303
Montréal

Tél. : 486-8395




Le Valet d'Coeur

jeux
games

Déménagé au :
au 4532 St-Denis
Tél. : 499-9970

ARGO BOOKSHOP



**PAPERBACKS &
CANADIAN BOOKS**

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

SUR DEUX ROUES



vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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

1565, Laurier E.
Montréal (Québec)
(514) 524-5893

Réduction de 10 % sur pièces et accessoires pour les membres du M.A.B.

Besoin d'aide ?

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

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

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

**Appelez Pamplemousse Communications
Stéphane Desjardins**

525-0721

Nous utilisons la norme Macintosh.

Spécial
2h à 10h

Le Bar

Terrasse à l'arrière

2019 St-Denis
Montréal
Tél.: 845-6998

De Jour

De Nuit

AU HASARD ... un bar

Musique "live" le dimanche de 17 à 21h

803 Ontario e. (coin St-Hubert)

Fruiterie Tutti-Frutti



• FRUITS • LÉGUMES FRAIS
• CHARCUTERIES • FROMAGES
• EPICERIES FINES • VINS
• BOULANGERIES

Une halte rafraîchissante

525-3036

1251 de Maisonneuve Est. (coin Beaudry)

Tél.: 527-3021

GARANTIE BICYCLE enr.

VENTE ET RÉPARATION
de BICYCLETTES

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



Les pédaleurs du Tour de l'île pour l'Amérique Centrale.

DES CYCLISTES AU SECOURS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE

Richard Wagman

Au pas de tortue dès le point de départ et pendant une bonne partie du trajet, c'est ainsi que se déroula la quatrième édition du Tour de l'île avec un record de 66 kilomètres et 32,000 cyclistes. Mais il y avait une autre première en ce jour ensoleillé du 5 juin: l'Amérique centrale était au rendez-vous en la personne de 85 cyclistes. Des lettres oranges sur fond blanc collées sur le dossard de ces cyclistes annonçaient fièrement la solidarité "Avec le monde d'Amérique centrale."

Le comité marathon récidive

C'est le "Comité marathon Amérique centrale", en collaboration avec Le Monde à Bicyclette, qui a rallié ces 85 cyclistes solidaires. C'est ce même comité qui, depuis 8 ans, a recueilli 227,000 \$ pour des projets de

développement parrainés par les forces de libération en Amérique centrale, grâce à la participation de coureurs et coureuses au Marathon international de Montréal.

Au Salvador: La construction de logements dans un quartier populaire de la capitale. - Le financement des cliniques mobiles organisées par le Front Farabundo Martí de libération nationale (FMLN—opposition armée).

Au Guatemala: Assurer la formation de sage-femmes, l'hygiène, l'éducation sexuelle et l'utilisation des plantes médicinales au camp de réfugiés internes de Yaxchilan, qui regroupe les personnes déplacées par la répression.

"Des vélos, pas des bombes"

Au Nicaragua: L'achat d'outils et de pièces de rechange pour un atelier de réparation de vélos parrainé par l'organisation "Des vélos, pas des bombes" dont Le Monde à Bicyclette a aidé à construire. A noter que le gouvernement populaire sandiniste a décidé d'acheter 40,000 bicyclettes en réponse à la crise de transports provoquée par la guerre des Contras et le blocus américain.

Il y a également le financement de l'atelier de l'Organisation des révolutionnaires handicapés (ORD) où des travailleurs handicapés fabriquent des chaises roulantes pour les 10,000 Nicaraguayens qui en ont besoin.

Et la paix ?

Malgré les accords de paix centraméricains signés en 1987, la guerre est encore une réalité quotidienne pour ces peuples et la présence militaire américaine dans la région est plus forte que jamais.

Seule la fin de l'intervention américaine en Amérique centrale pourrait amener le respect des droits humains, la justice sociale et la paix dans la région. Et les militants-es du Comité marathon en sont conscients-es: bien que 90% des fonds recueillis financent directement les cinq projets, 10% serviront à sensibiliser la population québécoise et à mener des actions politiques contre l'intervention américaine et la complicité canadienne en Amérique centrale.

ASSEMBLÉE FAST FOOD

Stéphane Desjardins

Le Monde à Bicyclette a tenu une assemblée générale de ses membres, en mai dernier. C'était un samedi et il faisait beau, ce qui a probablement découragé plusieurs membres de se présenter à l'assemblée... ainsi que les responsables de l'Atelier Continu, qui étaient absents pour nous ouvrir leurs locaux! L'assemblée s'est déroulée quand même dans une studieuse bonne humeur, aux Trois-Marie, un fast-food des environs, ainsi qu'aux locaux du MAB, en après-midi. La grande résolution: favoriser le développement d'un réseau de pistes cyclables à travers Montréal, et ce par tous les moyens... Quand on connaît la créativité du Monde à Bicyclette en ce domaine, il faudra prévoir plusieurs manifs spectaculaires cette année, si l'on s'en tient à la volonté et à la créativité des membres, militantes et militants présents en assemblée!

**T-shirts pour
cyclistes
avant-
gardistes**

9 \$ à nos bureaux
10 \$ par la poste
844-2713 "Monde à Bicyclette"

Les militantes et militants ont fait part aux membres des activités de l'année écoulée, on a également jaser et adopté un plan d'action politique pour la nouvelle année. Le MAB vit depuis quelques mois une grande effervescence, et cela s'est reflété à l'assemblée, qui s'est d'ailleurs penchée sur la participation de ses membres... Chacune et chacun s'est donné rendez-vous l'année prochaine.



It had been observed at the time that fluoride stained the teeth of people living in areas where its concentration was very high. When it was also suggested by some researchers that people with stained teeth had less dental decay, fluoridating public water supplies became for some members of the American Public Health Service the magic bullet that would eliminate tooth decay forever. It wasn't long, mainly due to the high-pressure 'selling' tactics of a very few true believers, before both the American Dental Association and the American Medical Association were completely enthralled. The dream had become a political crusade, fanned by some very potent economic incentives.

Scanty science needs a 'cover up'

Truly alarming accumulation of scientific evidence shows that fluoride inhibits enzymes, slows the action of the body's immune system, and damages chromosomes, even at concentrations of 1 part per million or less. Montreal City council is proposing to add 1.2 ppm to its water supply. Mounting documentation of fluoride's harm to both humans and the environment continues to undermine the claims of fluoridation advocates. Even worse, however, are the cover-ups of this information. I spoke with Bob Carton, toxicologist for the Environmental Protection Agency and past president of the National Federation of Federal Employees (the E.P.A.'s professional union of scientists), in a recent interview. He told me that political scandal doesn't occur only at the White House or Pentagon, it also happens on a regular basis at the E.P.A.

fight for scientific integrity at work. We talked about this as we sat outside the rabbit warren that constitutes the E.P.A. offices. He told me with regret that the E.P.A. protects industry and political lobby groups, not the public. "Our union got involved in the fluoride issue when the E.P.A. management was approached by the American Dental Association and other organizations telling them that what conclusion to come to regarding the adverse effects of fluoride and to write the fluoride regulation around that. The raising of the level was not based on facts at all, it was based solely on the political situation."

Carton also said that when the E.P.A. raised the fluoride standards, they never published a final scientific support document. "This is just not acceptable," accused Carton, as he showed me a one-inch thick E.P.A. toxicology report on "Lead Health Effects in Drinking Water". "This is what should be done with fluoride. The only thing they do have in support of what they've done is a preliminary draft report. It's meaningless because it's full of errors. It's undigested, unevaluated, and besides, it's all a bunch of lies anyway."

"For example, they claim to be citing a report when all they're doing is paraphrasing the abstract. This means they never even read the report. You can't draw conclusions from abstract."

Fluoride empire pushes for 'toothless' regulations

The American Dental Association was opposed to the establishment of a legal upper limit of allowable fluoride and the listing of fluoride as a primary contaminant. Information to this effect was contained in a letter written from Mike Morgan, DDS, Chairman of the Association of State and Territorial Dental Directors, to Joe Cotruvo, of the E.P.A. Primary regulations deal with health hazards; secondary regulations deal with questions of human welfare, not defined in terms of health.

It is certainly not in the interests of the dental hierarchy or their multi-billion dollar fluoride empire for fluoride to be considered a dangerous pollutant. If the maximum contaminant level had remained at 2 ppm, then costly major de-fluoridation programs would have ensued. Many areas in the United States where fluoride concentrations in the water were already very high (well over 2 ppm) put pressure on the E.P.A. to raise allowable levels.

More influential, though, were the dental associations like the Association of State and Territorial Dental Directors, who, rather than run the risk of tarnishing fluoride's 'good guy' image, strongly 'advised' the E.P.A. to deregulate fluoride and to reclassify dental fluorosis (the staining of the teeth that is now understood to be the first visible sign of chronic fluoride poisoning) as a "cosmetic" rather than a medical problem. Although primary regulations on fluoride still stand, dental fluorosis is now only cosmetic. Therefore, no adverse health effects from toxic levels of fluoride are officially acknowledged (except for crippling skeletal fluorosis, which has been pronounced 'impossible' at levels under 20 mgs a day.)

SUITE A LA PAGE 14

Institute convinced the U.S. Public health service to implement what became the "ideal solution" to the aluminum industry's chronic waste problem.

In 1982, the Surgeon General's Ad-hoc Committee on the Non-dental Effects of Fluoride actually confirmed fluoride's narrow margin of safety: "If we were handling this as an environmental contaminant... we would recommend that it be kept below one half a part per million (0.5 mg/litre or 0.5 ppm." However, when the official statement of the committee was issued, this statement was omitted. All the conclusions of the committee were "re-written", with the result being that the E.P.A. raised the maximum contaminant level (MCL) of fluoride in drinking water from 2 ppm to 4! This was done, according to Carton, entirely without scientific justification. In 1985, the entire professional's union took the EPA to court, charging them with fraud.

Who does the Environmental Protection Agency really protect?

The court ultimately decided in favour of E.P.A. management, but Carton continues to

A FLORIDATED WATER-GATE

In the name of progress, City Hall may soon decide to fluoridate our drinking water. Below, Harriet Fels reveals an alarming cover up by U.S. health authorities about the real effects of fluoridation.

Harriet Fels

The United States is the world model and chief promoter of water fluoridation. Introducing toxic sodium fluoride into drinking water was initially conceived by the Melon Institute, research facility for ALCOA (American Aluminum Company). It was the late 1940's and the




Ce symbole signifie que le commerçant désigné (affichant dans nos pages) offre une réduction variant entre 10 et 20 % aux membres du Monde à Bicyclette, sur sa marchandise (ou certains articles) ou ses services.

Pedalez au Viet Nam !
avec Bob xe đạp Silverman
pour Noël et la Nouvelle année

à Saigon (Ho-Chi-Minh Ville)
et dans le delta du Mékong

Prix raisonnable
3 semaines inoubliables

Pour information : 849-5596

·AU·JARDIN·
FINE CUISINE VEGETARIENNE

330 Marie-Anne est
Métro Mont-Royal

849-8867



L'alcool au guidon, c'est criminel !

18 pays 80 bières
Stationnement pour bicyclettes disponible.

BAR
AUX ÉCLOPÉS
500, Rachel Est, Montréal
Tél. : 514/521 0342

WONDERS!
A MOUNTAIN-BIKE TOUR
IN
NORTHERN ARIZONA
SEPTEMBER 1988
LIMITED TO 8 PERSONS
FOR INFORMATION: CLUB VOYAGES / PARISOLEIL
514-849-7521 or 769-6807

Nous remercions les commerçants qui ont bien voulu nous appuyer en offrant à nos membres des réductions sur leurs marchandises ou services.

Merci à
Petits Coqueliquots, Sur Deux Roues, les vélos Super Cycle et Vie d'Ange.

Le Monde à Bicyclette

Une performance digne de mention



An Award Winning Performance



6665, Saint-Jacques
(West of Cavendish)
(à l'ouest de Cavendish)
Montréal 488-1148

Métro Vendome - Autobus 90 Ouest

Le plus grand magasin de vélo au Québec
Largest Bicycle Shop In Quebec



TÉL.: 481-3369

Martin's Swiss Repair Shop

LOCKSMITH - MEDICO - ABLAY
INSTALLED
GENERAL REPAIR - BICYCLES
KNIVES & SCISSORS SHARPENED

313 VICTORIA AVE.

WESTMOUNT



VÊTEMENTS ET ACCESSOIRES IMPRIMÉS

AU DÉTAIL ET EN GROS
IMPRIMÉ SUR COMMANDE
(À PARTIR DE PHOTO OU DESSIN)
IMPORTATION/EXCLUSIVITÉS

288-0049

2018 ST-DENIS (COIN ONTARIO)
MONTREAL, QUE., H2V 3K7

Réduction de 10 % sur vêtements imprimés pour les mem. du M.A.B.

Les petites annonces

Raleigh Grand Prix, haut 23", poignées de ville, porte-bagages, ailes, excellente condition, Tél: 271-2992

Ferais Chine-Indonésie en vélo avec un petit groupe, automne 88. Jean-Marc, tél: 388-9369

À vendre

Imprimante Image Writer 1, lecteur externe 400 K Apple Macintosh, clavier anglais.
Prix à discuter, contacter Stéphane au 844-2713, ou 525-0721.

Corde à linge Montréal, réparation de cordes à linge et installation de poteaux de cèdres. 18 pieds = 200\$, 25 pieds = 225\$. Tél: 731-7261

Shiatsu massage therapist, acupuncture sans aiguilles, service à domicile, house calls, Daniel Reicher Tél: 483-6323

Les petites annonces

du Monde à Bicyclette

4 \$

Date limite : 1er sept. 88
Tarif de base (max. 100 car.)

Tirage : 18 000 exemplaires
Parution : 4 fois l'an
Paiement à l'avance

Caractères additionnels : Nom :
6 cents X _____ (nombre de car.) = _____ \$
Sous-total = _____ \$
Caractères gras : Adresse :
(Sous-total) _____ X 2 = _____ \$
Chèque visé ou mandat-poste : _____ \$ Tél. :

Postez ou téléphonez à : Le Monde à Bicyclette C.P. 1242, succ. La Cité
Montréal (Québec) H2W 2R3



PHOTO: KELLY DOW

L'organisme « Geste pour la paix » célèbre en grande pompe la 7^{ème} édition de son festival annuel, tenue à Montréal les 10, 11 et 12 Juin dernier. Pour l'occasion l'illustre Félix Leclerc a écrit un poème inédit sur le thème de la paix.

Les emplois fiables

- Le tabac donne le cancer ? - Puis ? Il donne de l'emploi, 300 000 emplois, 300 000 travailleurs gagnent leur vie à fabriquer du bon tabac.
- Mais le cancer, 300 000 fumeurs, c'est 300 000 qui meurent, non ?
- Puis ? Ça fait travailler, faut travailler, faut manger, un peuple qui travaille est un peuple heureux, regarde les Américains : de la religion, de la pollution, des fusils à plomb, ils vendent de tout, ils sont heureux.
- Même quand ils fabriquent des armes ?
- D'où sors-tu donc, toi ? Usines d'armes, armes à feu, armes à tuer, plus tu en vend plus tu es riche. Industrie de la guerre, c'est un emploi sûr.
- Brûler, empoisonner, détruire a toujours été la plus prospère des industries de tous les temps.
- Oui, mais ça fait des dommages, du sang partout...
- Puis ? Ça fait travailler. Pas de dégâts, pas d'emplois, pas d'argent, pas de pain.
- Comment veux-tu élever une famille si tu travailles pas ? Mais il faut vendre du payant. Moi, je vends de la drogue.
- C'est une industrie énorme, la première au monde. - Qui brûle le cerveau des jeunes. - Puis ? - Mais on est-y sur terre pour brûler le cerveau des jeunes ?
- Pluies acides, c'est pire, mais c'est 400 000 emplois : usines chimiques, usines nucléaires, usines à poison, poisons lents, poisons vifs, poisons invisibles à pleines cheminées.
- Oui, mais ça tue la forêt, la mer, on va tous mourir !
- Puis, ça fait travailler. Comment veux-tu vendre des pilules si t'as pas de malades ? La prospérité, c'est de faire rouler l'ambulance !
- Vous voulez dire que la santé publique et la paix rapportent rien ?
- Rien. Tortures, enlèvements, feux, prostitutions d'enfants, bombes, voilà du travail pour policiers, juges, avocats, assureurs, docteurs, espions, détecteurs, menteurs, enquêteurs...
- J'avais pas pensé à ça. Le payant, c'est ce qui est malade ?
- Qu'est-ce que tu fais dans la vie toi ?
- Chômeur.
- Voleur ou proxénète, ça te tente pas ?
- Je pense que je viens de me trouver un emploi : je vais m'arranger pour venir vous tuer demain.
- Comment ça ? Pourquoi moi ?
- Pour me partir une petite job de tueur, vu que ça paye, faut un commencement.
- Pourquoi commencer sur moi ? J'ai rien fait, j'ai une famille.
- Puis ? Moi, j'ai un emploi.

Félix Leclerc

POUR TOUT CONNAÎTRE SUR LE VÉLO?
FAITES TANDEM AVEC LE



Le seul magazine cycliste au Canada.
La magazine officiel du Tour de l'Île de Montréal.
Commanditaire officiel de l'Équipe du Québec.

6 numéros par année
MENSUEL EN SAISON
CYCLISTE

Abonnez-vous: 15\$ et épargnez 25% sur le prix en kiosque.
Disponible aussi chez les marchands de vélo.



Water-Gate

SUITE DE LA PAGE 13

Carton insists that even the foundation for drinking water standards- the amount of water that people drink- is skewed. A new standard based on accurate data needs to be established, he says, because guarantees of public health are based on the fallacious premise that people drink no more than 2 litres of water a day. Ralph Nader has challenged the E.P.A. for misleading the American public about 'safe' levels of fluoride. "Half the U.S. adult population drinks more than 2 litres of water a day, and the E.P.A. knows this," he wrote to Lee Thomas, Head of the E.P.A., in August 1987.

Carton continues to risk his reputation and his job by persisting in his campaign for scientific objectivity. He recounted how he told Joe Cotruvo, Head of the Office of Drinking Water of the E.P.A., about all the errors and oversights. Cotruvo replied, "It really doesn't matter. The American Medical Association and the American Dental Association are behind it. That's all we need." "So the facts themselves have no credibility," lamented Carton. "And we're supposedly talking science here." Even at the court trial in 1985, science took a back seat. The judges deferred to the Agency's expertise, but, as Carton said, this was ironic because it is the professional scientists who are the Agency's expertise, and they disagreed with the E.P.A.'s stated fluoride policy. "What's needed is some kind of scientific forum where this thing can be honestly addressed- right now everyone's afraid to touch it," he said.

The Vietnam of science

The call for scientific rigour expressed by Carton and other concerned scientists has been muffled by a 45-year old Fluoride Curtain, through which information can hardly penetrate. For John Marier, Researcher Emeritus for the National Research Council of Canada and co-author of the definitive work on fluorides, Environmental Fluoride (1977), the issue of water fluoridation has always been "10% science and 90% politics".

He thus refuses to get personally involved in the fray, preferring to let his scientific accomplishments speak for themselves. In his unparalleled and extremely thorough treatment of the biological effects of fluoride, he proves unequivocally that fluoride is present in dangerous and increasing amounts in our food chain, something that even dental researchers can no longer ignore.

"Water fluoridation is the Vietnam of science," he told me during a recent telephone conversation. "What horror will it take to get us out of it? Perhaps nothing less than a garage full of dead bodies, with certified absolute proof that they all died agonizing deaths from low-dose, long-term fluoride pollution."

Although I laughed at this last scenario of a back room stuffed with fluoridation casualties, I realized that I too wondered if only a fluoride catastrophe would qualify in government circles as "new evidence". I recalled the Montreal city councillors, trying to reassure themselves that since prestigious organizations say there is no danger in fluoridating water, then it must be so. Albert Einstein once said that this type of lock-stepping with authority was the bent of "mediocre minds". Attending the first Montreal public works session on fluoridation, I heard one of the commissioners insist that because both the World Health Organization and the American Medical Association officially endorsed water fluoridation, she needed no further evidence. Stunned by the force of her conviction, wondering why the City had even scheduled public hearings in the first place, I then witnessed a second commissioner demanding, "Is that what you would have said to Newton, Galileo or Pasteur? The barb hit home but many more will be necessary to guarantee that our city councillors will think for themselves on this issue, rather than following the leader when they vote yea or nay on August 20.

Call your city councillor now to say how you feel. 872-3134, for the number of your particular councillor.

FREE NELSON MANDELA!

LIKE A SEX MACHINE

Vincent
de Tourdonnet

We North Americans are always getting transportation confused with sex. Everybody knows that cars are sex. Fast, hot, and dirty.

Car ownership is, for some, a masculine sex-cult, whose high priestess is enshrined on mechanics' calendars. To attract her, the North American male human has nothing like a peacock's plumage so some endow themselves with chrome headers, huge tires and muscular engines. Magnum P.I. is endowed with a slick red Ferrari. Meanwhile, the only popular hero who gets around on a bicycle is Pee Wee Herman. The challenge to the male ego is clear: would you rather be equipped with a Magnum or a pee-wee?

The bicycle is a practical machine. In most countries bicycles are comfortable, solid, durable, utilitarian things. But we North Americans don't care. Here, bikes are sex, just like cars. I should know. My cycling history is a series of sordid attempts at sexual self-expression. Transportation was only a by-product.

I was eight in '68 when I was handed down a little blue and white CCM. It was not very groovy. With a can of purple spray-paint, butterfly handlebars, a Freudian banana seat and a three foot high sissy bar sprouting from the back, I became the Easy Rider; my slightly long hair, bitterly fought for, flowing in the breeze, my bell-bottoms flapping usefully into my sprocket. Doubling my girlfriend Doris home from the pool, I felt pre-adolescent stirrings would soon torment my soul.

By the age of thirteen I was concentrating my libido on the Eatons catalogue, not only on the lingerie section, but on the MUSTANG 500. The MUSTANG 500 had a black bucket seat, a stick shift, chrome fenders, a tiny front wheel and a huge traction-monster rear wheel. Its racy orange frame had a support bar as thick as a cucumber. It may have been a bike, but it looked like a car, and it was sex. I wanted it with every fiber of my adolescent body; I begged like a shameless dog, and got it for my birthday. Once the initial joy of furiously

slamming the stick-shift and inspiring intense envy in my class-mates wore off, I realized that it was actually a very heavy, awkward, poorly designed machine. I had to push it up hills, and I would often wipe out on corners because of the stupid little front wheel. In sheer frustration I eventually threw it off a cliff.

The sound of my MUSTANG 500 bouncing off the rocks echoed for a long time in my hollow little head. When my high school buddies and I began spending all our summer wages on sleek, ultra-light racing machines, I should have recognized the obsession. The signs were clear: the toe-clip bondage, the black spandex, the leather seats, the shaved legs. The frames were divine conjunctions of strength and lightness, inflated titanium toothpicks with garish cosmetics. These machines were sex, yes, but erotic sex. Sensual. Everything fashioned from the most precious metals, like jewelry for a goddess. Ultra high pressure tubular tires stretched lovingly over razor-thin alloy rims. Never mind that the streets were rough and broken. Never mind that when you were forced onto the gravel at high speed, you might as well have been riding a T.V. antenna. We were racers without a race, content with the fantasy.

By the late seventies, everyone was riding these sexy "Ten-speed racers" or "Touring Bikes" or some cheap imitation thereof. A three-speed with upright handlebars and a comfortable seat was for impotent nerds. Everyone wobbled down the street in full race posture. The position was useless for urban travel, but remember, this was the decade that promoted new sex positions as the key to world peace. Manufacturers churned out massive quantities of "Ten-speed racers" with pig-iron frames and aluminum handlebar stems for that "Lightweight Look". Many of them were so cheaply built and uncomfortable that they were hardly ever ridden, their owners perhaps deciding that cycling was too strenuous. Maybe some of these sexy machines got thrown off cliffs.

All sexual fantasies begin to wear thin after a while, as did the skin under the bums of those who used "racers" for regular transportation. What most of us needed were practical machines, comfortable and efficient for city use. Some manufacturers provided just that. Then recently, a new fantasy loomed as large as the Rockies. Now the challenge is to throw your bike off a cliff with yourself still on it. Imagine yourself as the Mountain Man, bashing over logs and leaping canyons, pedalling up sheer rock faces and speeding along the bottom of lakes. As with the racers, there is a minority who actually make a sport of the fantasy. But the majority of mountain bike owners use them for transportation around the city; huge knobby tires snarling on the pavement, as if at any moment they will leap into the air and chew their way up the side of a skyscraper.

These machines are indeed useful when you take a day-trip into some of the major pot-holes around town. But somewhere between the logic that said that your tires had to be as narrow as pencils and the logic that had them as wide as watermelons, a few myths were spun. The mythology of the mountain bike is a return to a more masculine cycling aesthetic, a rough and rugged kind of sexuality. A lot of its images are borrowed from Moto-cross. And motorcycles, of course, are pure sex. If you ride a motorcycle, people look you straight in the groin. This fact sometimes bothers the people who use them just to get around.

As bicycles become an increasingly popular transportation alternative, as cities like ours become increasingly cyclable, one wonders what will be the result when the fashion machine bends its trends toward the urban cyclist. Bikes that look like Audi's for Yuppies on the skids? Hi-tech talking bikes that tell you when your tire pressure is low, and scream for help when they are being stolen? Cycle-copters? The free market has created and will create wondrous things. But whatever new obsessions may titillate our fantasies, let's hope that the bicycle starts doing for more people the one thing it does best: transport them. Cheap, clean, healthy, fun and safe. Now that's good sex. Sex for the nineties. Maybe.

By the way, I now own an all-terrain city bike. It's red and grey and black, pretty and practical. I love it dearly. I weave through traffic with knitted brow, picturing myself as the mighty Urban Cyclist, single-handedly defying Exxon, my Mighty Mouse lungs filtering pollutants from the air. If you see me ride by, please don't laugh. Someone told me recently that I looked a bit like Pee-Wee Herman on my bike, and I'm going through a period of adjustment. The slightest provocation could put me in a Tough Ford Truck doing a James Dean chicken number off the cliff. And I think I'd rather be a live Pee-Wee than a dead Dean. So allow me my fantasy, and you can have yours. And let's stay away from those cliff tops.

En
collaboration
avec :
In
collaboration
with :
"Monde à Bicyclette



Régie de l'assurance
automobile
du Québec

POUR L'AMOUR DU VÉLO FOR THE LOVE O' BIKING

RESPECTEZ
LE CODE

OBEY
THE CODE!



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

Ainsi, pour circuler en sécurité, le cycliste doit adopter un comportement préventif, il doit toujours rouler dans le sens de la circulation.

Pour être bien visible, il doit équiper sa bicyclette des cinq réflecteurs obligatoires et des deux feux pour la conduite de nuit.

The Highway Safety Code oblige cyclists to observe the same rules of the road as other vehicle operators.

To get to destination safely, cyclists must be doubly cautious and ride with the flow of traffic.

Right riding means equipping your bicycle with the five mandatory reflectors as well as a headlight and tail-light.

TÉL. 273 9443

OUVERT 7 JOURS PAR SEMAINE
AUX PETITS COQUELICOTS

ALIMENTS DE SANTÉ BIOLOGIQUES
VITAMINES — HERBAGES — OLIGOÉLÉMENTS
FRUITS BIO — LIVRES SPÉCIALISÉS
COSMÉTIQUES NATURELS "L'OCCHIANE"

1346 AV. VAN HORNE • MÉTRO OUTREMONT

Venez pitonner
sur notre
Macintosh !
Réservez votre place
5 \$ l'heure
844-2713

"Monde à Bicyclette"

* Réduction de 15 % pour les membres du M.A.B.

Ce symbole signifie que le commerçant désigné (affichant dans nos pages) offre une réduction variant entre 10 et 20 % aux membres du Monde à Bicyclette, sur sa marchandise (ou certains articles) ou ses services.

SHIATSU
Formation professionnelle 524-7818

Centre de Shiatsu Yuki Rioux

Directrice, Yuki Rioux, diplômée du Kimura Shiatsu Institute et du Nippon Shiatsu School de Tokyo.
Sexologue et auteure de Shiatsu et Sensualité aux Éditions de l'Homme.

* Certificat émis après 300 heures de cours
* Formation avancée de 150 heures.

Reconnu par la Fédération qué. des masseurs et massothérapeutes.

LE CAKE

4824 ST-LAURENT, MTL (MONTREIL) TEL: 843-7561

LES BICYCLES

QUILICOT inc.

BICYCLETTES: Etabli depuis 1915

TANDEMS

UNICYCLES

Manufacturier de TRIPORTEURS

Réparation de toutes marques.

Un des plus grands choix de pièces et d'accessoires au Québec.

du Nouveau! — VENEZ VOIR NOTRE NOUVELLE ET SPACIEUSE BOUTIQUE CYCLO-MODE, OÙ UNE GAMME COMPLÈTE ET VARIÉE DE VÊTEMENTS VOUS ATTEND.

1749 rue St-Denis
Montreal H2X 3K4 842-1121

SPORT TRANSPORT TRANSPORT TRANSPORT TRANSPORT

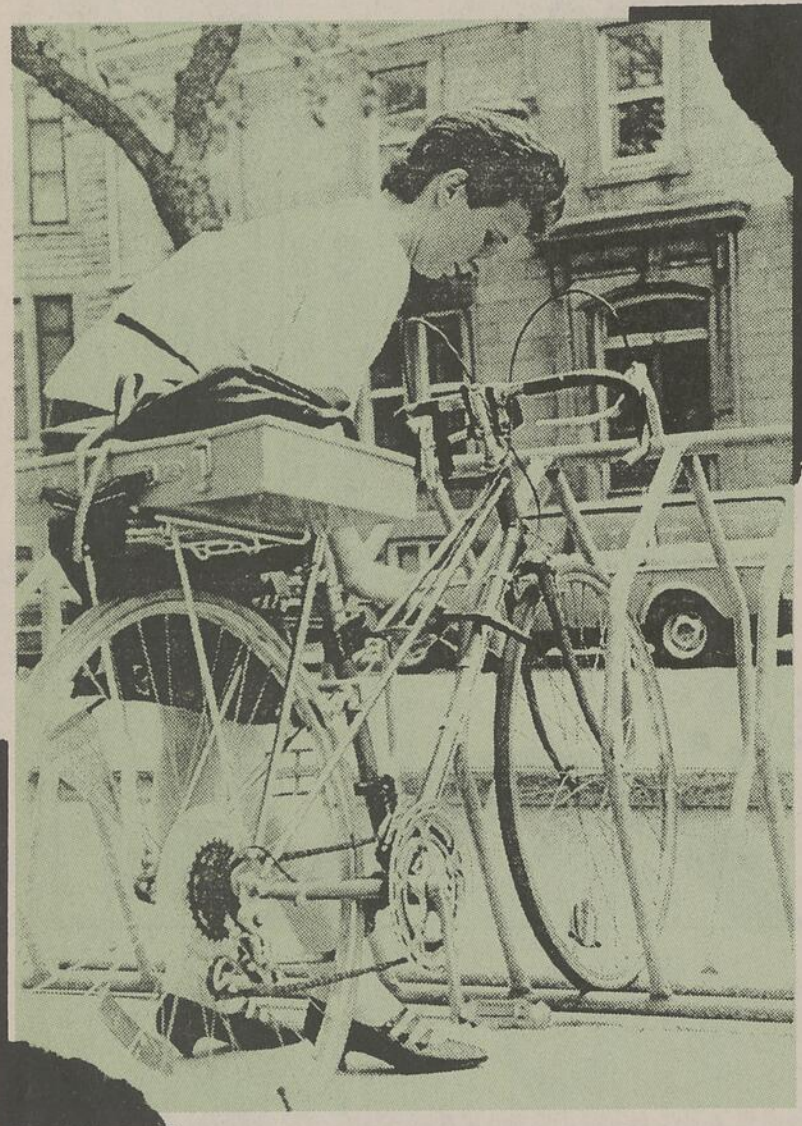
Participez à l'élaboration de la manif «all dressed» du Monde à Bicyclette —

Transportez-vous et vos idées originales au 20, Guilbault Est, le 29 juin, à 19h30.

METRO Berri UQAM

VISA

PLUS QU'UN SPORT UN TRANSPORT !



Joignez-vous aux cyclistes qui veulent un réseau cyclable sécuritaire pour leurs déplacements quotidiens.

Participez à notre cyclo-loterie (5 \$ le billet) et devenez ainsi membre du Monde à Bicyclette.

Become a member of Monde à Bicyclette and you could win :

Vous aurez la chance de remporter :

1^{er} prix

Un bon d'achat de 750 \$
Gracieuseté de **Quilicot Bicycle Inc.**
1749, rue Saint-Denis, Montréal

2^{ème} prix

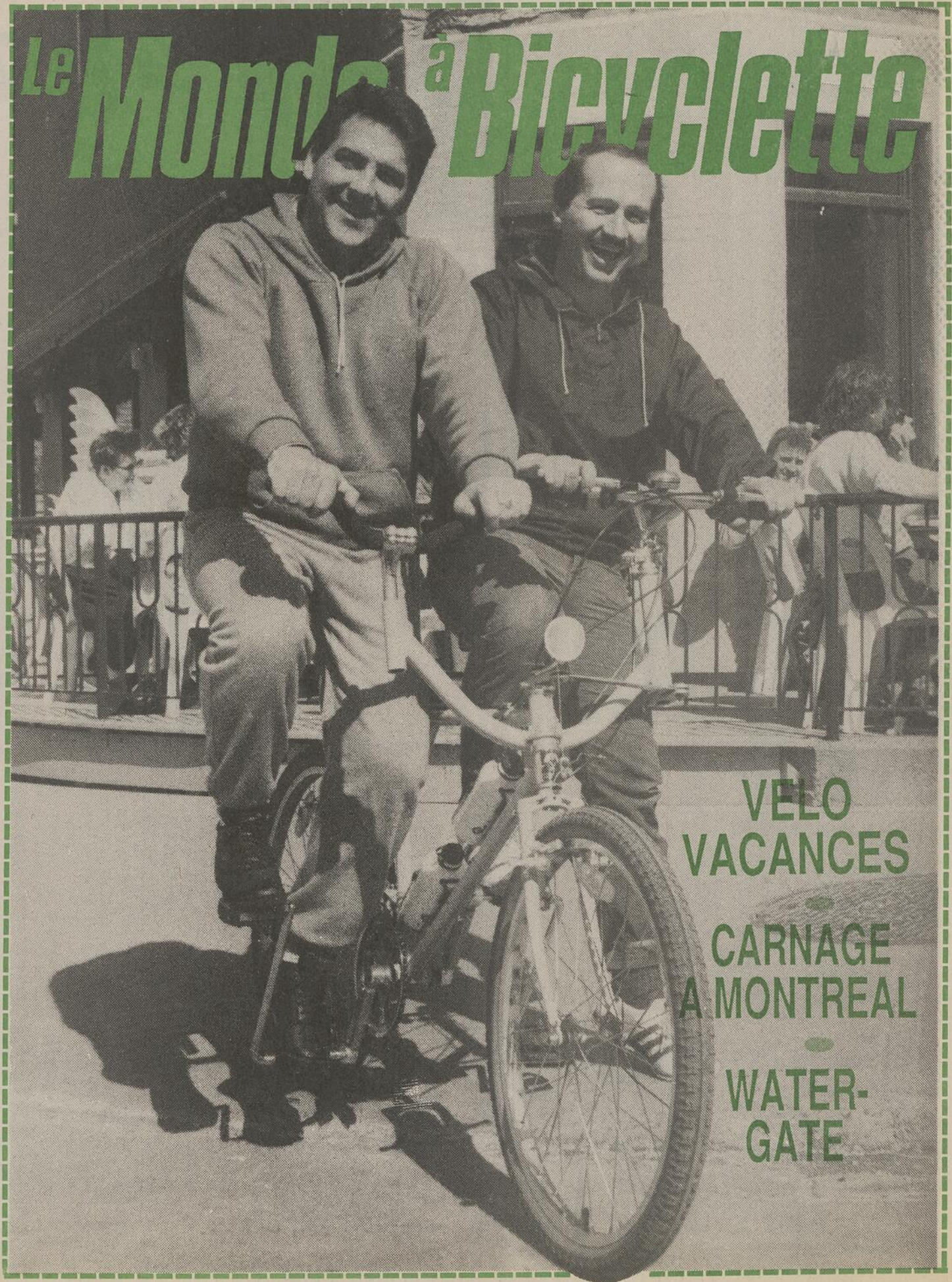
Une fin de semaine pour deux,
d'une valeur de 160 \$,
à l'auberge Val-des-Lacs
près de Sainte-Agathe
Gracieuseté de **Voyagel**,
4888 Saint-Denis Montréal
et l'**Auberge Val-des-Lacs**

Tirage le 2 octobre 1988

VOL XIII NO 2 ETE 88

GRATUIT FREE

Le Monde à Bicyclette



VELO
VACANCES

CARNAGE
A MONTREAL

WATER-
GATE

À DÉTACHER ET POSTER AU MONDE À BICYCLETTE

Moi j'appuie le projet de réseau cyclable du Monde à Bicyclette parce que :

Signé : _____

et je joins 5 \$ 15 \$ 25 \$

pour participer à la cyclo-loterie, devenir membre du Monde à Bicyclette et recevoir le journal à mon domicile.

Nom : _____

Adresse : _____

Code : _____

Tél. : _____

Le Monde à Bicyclette Adresse postale : C.P. 1242, Succ. La Cité Montréal (Québec) H2W 2R3