

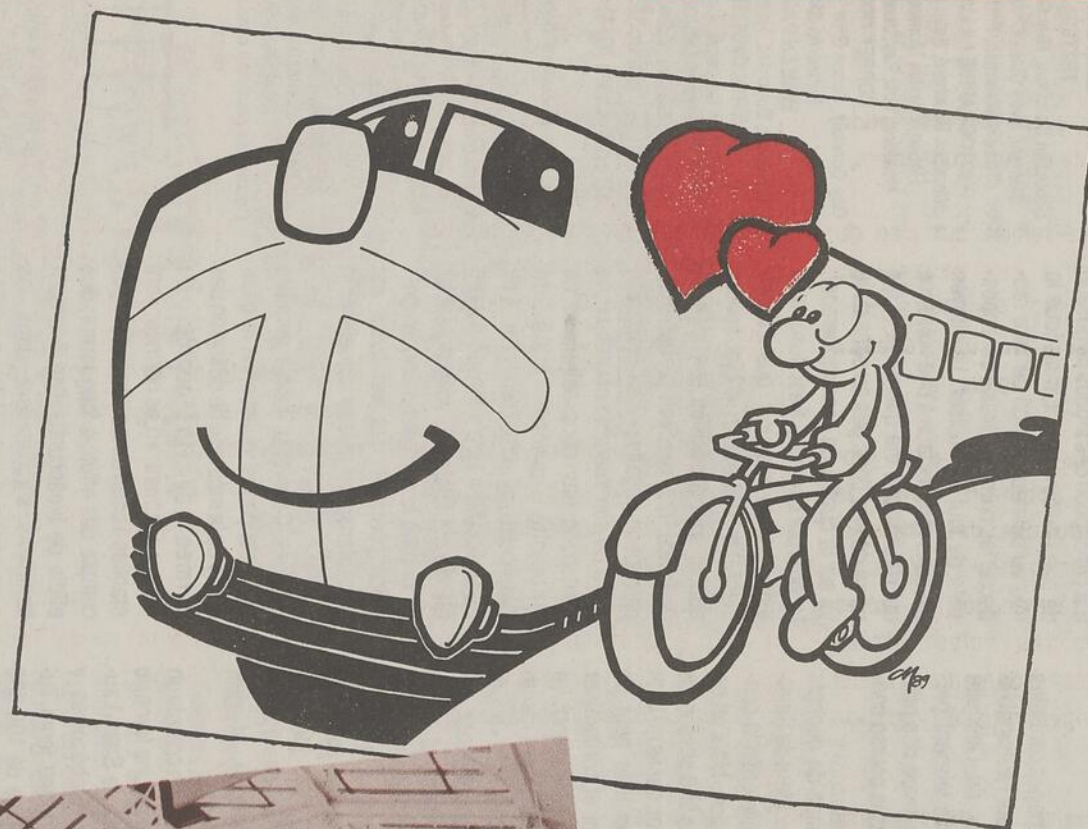


PHOTO: KATIE CURTIN

Déclaration d'amour

Les cyclistes vivent une peine d'amour dans leur idylle avec les trains de banlieue. Les trains de Deux-Montagnes et Rigaud, accessibles en tout temps l'an passé (même à l'heure de pointe, en sens contraire de l'affluence), sont maintenant interdits au vélo. Le Monde à Bicyclette propose des solutions immédiates: laisser plus de wagons en circulation, enlever quelques sièges, et des solutions à long terme: acheter des wagons adaptés aux vélos. La STCUM a accepté les solutions à long terme, mais tarde pour les solutions à court terme. Le vélo et le train c'est l'alliance par excellence pour un transport alternatif à l'automobile.

Dans le cadre des élections provinciales

1989, le Monde à Bicyclette et Vélo-Québec conjointement ont contacté chaque candidat et candidate des cinq plus gros partis (PLQ, PQ, NPD, Vert, et Travailleurs du Québec), pour leur communiquer un plan d'action vélo pour le prochain gouvernement provincial, qui se traduit par:

1 La reconnaissance de la bicyclette comme véhicule écologique par excellence, figurant au

rang des moyens de préservation de la qualité de l'environnement,

2 La remise sur pied du programme à frais partagés du ministère des Transports pour l'établissement de réseaux cyclables municipaux,

3 La création d'un programme commun entre le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche et celui du Tourisme afin de réaménager en voies cyclables les voies ferrées désaffectées et de mettre en valeur ces équipements à vocation

récréative et touristique,

4 L'utilisation des revenus de la taxe perçue sur la vente de bicyclettes et d'accessoires pour faire passer à 1000 kilomètres le réseau québécois de pistes cyclables en l'an 2000,

5 La diminution du nombre d'accidents de bicyclette par l'introduction d'un contenu sur la particularité de la conduite à vélo lors des cours de conduite automobile, et la mise sur pied de cours pratiques à bicyclette auprès des différentes catégories de cyclis-

tes,

6 L'intégration de la signalisation des pistes cyclables au Code de la sécurité routière du Québec.

Nous avons demandé aux 340 candidats-es de signer et nous retourner leur engagement écrit envers les cyclistes.

La liste des réponses que nous avons obtenues paraîtra dans les grands journaux durant la semaine précédant le jour du scrutin. Ouvrez l'oeil pour savoir qui s'intéresse réellement à l'écologie sur deux roues.

LE CYCLISTE SCRUTATEUR

Claire Morissette

Parti libéral du Québec (PLQ)

Le «Plan d'action 1988-1998» rendu public par le ministre Côté indique l'orientation du Parti libéral en matière de transport dans la région métropolitaine. Le plan totalise 1,6 milliards de dollars en 10 ans, dont 66 % sont consacrés au transport automobile et 34 % au transport en commun.

En clair, le plan Côté alloue 465 millions à la construction de nouvelles autoroutes complétant la ceinture périphérique de Montréal, 375 millions à la réfection d'échangeurs et d'autoroutes — dont 45 pour l'autoroute Métropolitaine —, 235 millions pour rendre les rues aux autos en déplaçant l'autobus du pont Champlain sur l'estacade et en enfouissant le transport collectif par la prolongation du métro. Au chapitre du transport collectif, 544 millions vont à

LES PARTIS EN COURSE ÉLECTORALE DÉCLARENT TOUS QUE L'ENVIRONNEMENT EST LEUR PRIORITÉ. LE PROUVENT-ILS DANS LEUR PHILOSOPHIE DE TRANSPORT? FONT-ILS LE BILAN DE L'AUTOMOBILE? ET QUE RÉSERVENT-ILS AUX CYCLISTES?

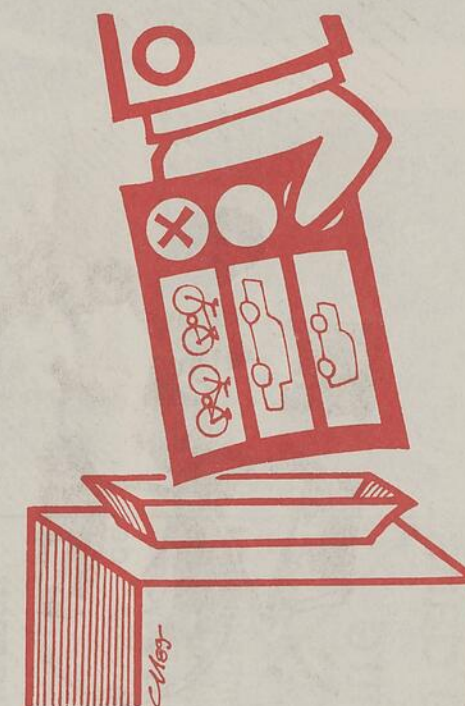
la rénovation du métro et des trains de banlieue, à un nouveau train vers Châteauguay, au réaménagement de terminus et au prolongement des lignes du métro, de Côte-Vertu au pont Lachapelle et de Saint-Michel au pont Pie-IX.

Les prémisses de ce plan consistent en une lecture plate des déplacements et congestions actuelles, des augmentations projetées et conséquemment du service à fournir. Peu importe l'effet d'une réponse aussi plate sur l'encouragement de ces tendances, déjà peu vivables aujourd'hui, sûrement infernales demain. Dans tout le document de présentation, pas un mot sur la pollution, sur l'asphaltage des meilleures

terres agricoles au monde, sur le bilan énergétique d'un tel modèle de développement urbain. Une vision d'obstacles à enlever, d'interruptions à rebrancher, de trous à boucher. L'environnement, c'est le rayon d'à côté.

Selon une analyse mixte de l'Association québécoise de lutte contre les pluies acides et de l'Union québécoise pour la conservation de la nature, 91,6 % du budget de ce plan sert les besoins de transport de la périphérie, où vit 65 % de la population. Injustice déjà: les banlieusards plus riches jouissent du beau morceau du budget.

SUITE À LA PAGE 12



À vélo dans le centre-ville?

Un document exhaustif sur la situation et les besoins de la bicyclette au centre-ville de Montréal.

info: 844-2713 prix: 6\$

Plus qu'un sport, un transport!

LE VELOCISTE

Bouchard Y Services Inc. (depuis 1936)



• LEADER
• MERAL
• PEUGEOT
• RALEIGH
• VELO SPORT

EQUIPEMENT DE
CYCLOTOURISME
RÉPARATIONS
DE TOUTES
MARQUES...

VASTE CHOIX DE
TOUT-TERRAINS

6662 PAPINEAU
(ST-ZOTIQUE)

727-7171

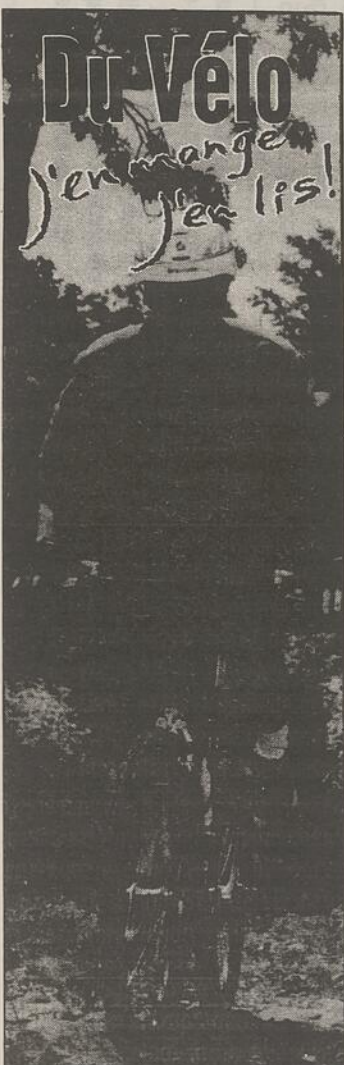
VELO D' OCCASION

REPARATION-PIECES
-ACCESSOIRES-

J.R. Bicycletterie
Cyclery

72 RACHEL E

843-6989



Trial, enduro,
aventure, hors route,
technique dans

Kélo mag

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

Économisez 18%



La qualité de notre environnement urbain laisse-t-elle à désirer?

Racolage environnemental

L'environnement, annoncé au début comme le principal enjeu de la campagne électorale qui se termine, a-t-il été abordé en profondeur par les partis politiques? La question se pose.

Comment peut-on se prétendre soucieux de l'environnement, tout en omettant d'abord de face les problèmes graves posés par le transport en automobile privée et en «se virant de bord» pour continuer de construire des autoroutes? C'est là qu'on reconnaît à coup sûr les fumistes. Et les deux gros partis n'ont guère eu l'honnêteté et le courage de mettre de l'avant un programme de transport réellement lucide et responsable à

long terme. Voyez en pages centrales notre dossier spécial sur l'automobile pour saisir l'ampleur de l'inéquité sociale que ces partis laissent perdurer, et aussi notre revue des politiques des partis dans la course concernant le transport.

La gestion des sites de déchets dangereux, après l'accident de Saint-Basile-le-Grand, éveille enfin la conscience de la population. Mais on ne compte pas moins de 350 sites inactifs qui nous menacent; car ils ne sont pas entretenus. Une fuite peut se produire inopinément et contaminer les environs ou les cours d'eau. Le ministère de l'Environnement identifie une centaine de sites jugés «prioritaires», où la catastrophe est imminente si le gouvernement actuel n'intervient pas immédiatement. Or, les fonds publics alloués à la gestion de ces sites oubliés ne sont pas utilisés efficacement. Les fonctionnaires de l'écologie font des études, répondent au téléphone et rien n'avance concrètement.

Au rang des oubliés, on compte un fleuve long de 1 200 km, une force du patrimoine québécois, le Saint-Laurent. Les industries québécoises y déversent sans vergogne leurs fluides toxiques au rythme de 100 000 tonnes métriques par an. Les

municipalités aux abords du fleuve y sont aussi pour quelque chose. Il y a là un besoin urgent de réglementation beaucoup plus sévère.

Les industries papetières nord-américaines blanchissent le papier au chlore; ce qui entraîne des déversements de dioxines et de furanes dans les cours d'eau, dont le fleuve. Les industriels ne font qu'obéir aux lois du marché, au choix du consommateur. C'est pourquoi Greenpeace fait valoir la volonté de citoyens consciencieux d'acheter des produits papetiers non blanchis. La lutte est ardue, le changement de technologie tarde à venir...

La technologie des alumineries fait figure de proue en matière de gaspillage des ressources et de pollution du fleuve. La production de l'aluminium requiert énormément d'énergie électrique. Alcan a la faveur du gouvernement provincial et monopolise les capacités hydro-électriques du lac Saint-Jean. Les tenants du projet Alouette, tout comme l'aluminerie Alumax, exigent probablement des avantages équivalents. Il y a lieu de s'attendre à ce qu'Hydro-Québec fournisse l'électricité à rabais à ces industriels. Les contribuables payeront le reste de la note.

L'implantation de nouvelles alumineries au Québec entraîne une demande accrue en électricité. Ce pourrait être le coup d'envoi de la deuxième phase de la centrale hydro-électrique de la baie James. À la Société pour vaincre la pollution (SVP), on est d'avis que cela devrait soulever beaucoup de protestations de la part des groupes et des individus préoccupés par les questions environnementales. Voyez l'article ci-joint.

Que faire? Sur le plan provincial, la loi sur la qualité de l'environnement définit le rôle du citoyen: il se résume à demander une injonction dans le cas où un pollueur dépasserait des normes bien précises quantifiant les nuisances à l'environnement. D'emblée, le citoyen ne participe pas à la conception des modes de gestion de son environnement; mais joue le rôle du délateur chargé de faire respecter les normes. Mais il est impossible de tout normaliser. Le citoyen est sans recours face à une nuisance qui n'aurait pas été quantifiée et qui ne se défend donc pas au sens de la loi sur la qualité de l'environnement. Le bruit par exemple. Il est illusoire de tenter de le mesurer quantitativement. Le bruit est un «objet sonore auquel sont associées une idée de nuisance, une réaction probable de perception négative». La distinction entre un son tolérable et un bruit ne tient donc pas nécessairement de l'intensité sonore, mais de l'appréciation subjective. Du Erik Satie écouté à une intensité sonore élevée est tolérable, voire agréable, tandis que le son provenant des pots d'échappement des véhicules est trop intense au niveau actuellement permis.

Yves Corriveau, juriste membre de Greenpeace, questionne le bien-fondé de la méthode de définition des normes de la qualité de l'environnement: «(Les normes) sont établies à court terme. On ne tient pas compte des effets à long terme; des effets de bioaccumulation (les contaminants s'accumulent dans les organismes vivants et les quantités sont ainsi multipliées), des effets synergétiques (les effets de différents contaminants peuvent se combiner

entre eux pour qu'un nouvel effet en résulte). D'autre part, quand on établit une norme, on le fait toujours en fonction de la capacité de produire de l'entreprise et non pas de la fragilité de l'écosystème récepteur. Par exemple, on dira qu'une entreprise peut rejeter tant de contaminant par tonnes de produit qu'elle traite. Cela n'a aucun bon sens! On n'a pas établi l'endroit où l'industrie allait être en fonction de la fragilité de l'écosystème.»

À vrai dire, notre époque exige qu'on ait le courage de définir un projet de société profondément différent de celui que nous connaissons. Tout le monde pressent qu'on ne peut plus continuer comme ça. C'est ça; la nouvelle conscience environnementale qui se fait jour dans la population. C'est le bon vieux gros bon sens qui revient au galop. Mais la population aura-t-elle aussi la lucidité et le courage de refuser d'endosser ceux qui cherchent à l'endormir et qui remettent les vrais problèmes à plus tard, à la prochaine génération, à quand eux ne seront plus là? Au lendemain du jour du scrutin, osera-t-on regarder la couleur de la carte électorale de Montréal, miroir d'un peuple de bon sens ou d'une majorité jouant à l'autruche.

Notes

1- «Les bruits de la ville», *Québec Science*, juin 1981.

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 18 000 exemplaires
Le journal LE MONDE à BICYCLETTE se veut un espace pour l'expression d'informations et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constante dans les questions de transport écologique en milieu urbain, qu'il soit cycliste, piétonnier ou collectif.

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

Écrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous!

COORDINATION

Susan Gray

TEXTES

Sébastien Bouchard, Guy Chartrand, Pierre Clément, Yvon Dinel, Charles Montpetit, Robert Silverman, Fritzraven Sky

PHOTOGRAPHIE / ILLUSTRATIONS

Sébastien Bouchard, Katie Curtin, Danielle Hébert, Charles Montpetit, Norman Nawrocki, Lutz Ray, Jean-Luc Trudel

CORRECTION

Guy Connolly, Susan Gray, André Quesnel, Fritzraven Sky

MISE EN PAGE

Sébastien Bouchard, Norman Nawrocki

PHOTOCOMPOSITION

Sébastien Bouchard, Daniel Legault

IMPRESSION

Payette et Simms

publicité

Tarek Allam (514) 844-2713

Photo page couverture: Sébastien Bouchard

Les auteurs portent l'entière responsabilité de leurs écrits. Toute reproduction en tout ou en partie est interdite sans autorisation écrite. Le journal Le Monde à Bicyclette est produit par les Éditions Le Monde à Bicyclette.

Dépôt légal:

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada

ISSN: 0823-5570

Courrier de deuxième classe (autorisation en cours)



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



Le terminus de la STRSM, près de la station de métro Bonaventure. Remarquez l'affluence monstre (sic!).

PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

La STRSM oublie ses usagers

JAMAIS aura-t-on vu un service de transport en commun se détériorer de la sorte. Il y a à peine trois ans, la Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) avait une réputation enviable.

**Guy Chartrand,
Transport 2000 Québec**

C'est elle qui avait été la première au Québec à installer des supports pour les vélos à l'avant des autobus. C'est elle qui avait la politique de marketing la plus efficace. C'est elle aussi qui avait l'augmentation d'achalandage la plus forte des sociétés de transport au Québec. Que s'est-il passé pour qu'elle devienne synonyme d'inefficacité, de relations de travail tendues, de grèves et de services pourris?

Depuis ses débuts en 1974, la STRSM est dirigée par les maires et les conseillers municipaux des sept municipalités comprises dans le territoire juridique de la STRSM: Longueuil, Boucherville, Saint-Lam-

bert, Saint-Hubert, Greenfield Park, Brossard et LeMoyne. Malgré le fait que le gouvernement du Québec contribue à 35 % d'un budget de 60 millions de dollars (en 1989), il n'est pas représenté au sein du conseil d'administration. Il en est de même pour les usagers, qui contribuent aussi au budget de la STRSM. Or, les élus locaux de la Rive-Sud n'ont jamais vraiment accordé la priorité au transport en commun. Ils ont toujours eu davantage à cœur leurs propres intérêts plutôt que ceux des usagers du transport en commun.

Restrictions excessives

Les restrictions budgétaires de la STRSM en 1985, 1986 et 1987 ont eu des répercussions directes sur la qualité des services. Se vantant d'adopter des budgets très serrés et sans hausses réelles, les dirigeants de la STRSM ont dû rogner sur l'entretien des autobus.

En fait, aucun entretien préventif n'a été effectué sur la flotte de la STRSM depuis belle lurette. Cela frise le scandale. Sur la flotte de 415 autobus, une centaine sont hors de service et pourrissent à l'arrière des garages. Pourtant, s'il est un élément qui s'avère primordial, c'est bien l'entretien efficace et préventif des

autobus. Il faut se rappeler ici que General Motors avait livré, entre 1975 et 1986, quelques centaines d'autobus souffrant du malaise de corrosion prématurée.

Myopie administrative

Pour compliquer davantage les choses, les élus locaux n'ont jamais eu de vision à long terme sur le développement du transport en commun sur le territoire. Tantôt le maire de Longueuil réclame une nouvelle station de métro dans sa ville, tantôt il refuse d'impliquer davantage les contribuables dans le financement de la STRSM. C'est ce monsieur Roger Ferland, maire de Longueuil, qui décrétait une augmentation de 17 % des tarifs, le 1^{er} janvier dernier, malgré des services pourris.

Le plan du ministre des Transports, Marc-Yvan Côté, rendu public en août 1988, prévoit un réaménagement de la station de métro Longueuil, l'utilisation de l'estacade situé juste à côté du pont Champlain, et l'aménagement d'un nouveau terminus au centre-ville, dans le futur immeuble de la firme Lavalin, rue de La Gauchetière. Évidemment, c'est Québec qui défraiera l'ensemble de la facture, si jamais tous ces projets voient le jour.

Négociateurs Inconséquents

L'avènement le plus récent qui démontre l'inefficacité des maires de la Rive-Sud a trait bien sûr à la grève des employés d'entretien qui a débuté le 27 avril dernier. C'est le plat de résistance. Monsieur Ferland et son équipe ont commis une grave erreur, qui est à l'origine même du conflit. Les membres du conseil d'administration ont accordé la semaine de travail de quatre jours aux 200 employés d'entretien en décembre 1988, pour ensuite changer d'avis deux mois plus tard.

Ce qui devait arriver arriva. La pagaille s'est installée au sein du conseil d'administration de la STRSM. La présidente du conseil, madame Louise Gravel, démissionna. Le p.-d. g., monsieur Georges Molini, l'imita quelques jours plus tard. La nouvelle direction, avec en tête le maire de Boucherville, monsieur Hugues Aubertin, adopta la ligne dure et le retour à la semaine de travail de cinq jours. Cela provoqua le conflit le plus long de l'histoire perturbée de la STRSM.

SUITE À LA PAGE 15



PHOTO: DANIELLE HÉBERT

Deux premières bicyclettes pour travail à la Ville

Nos planificateurs cyclistes, Gilles Desroches et Robert Desjardins (de gauche à droite) se sont vu remettre en juin par la Ville de Montréal, des bicyclettes qu'ils utiliseront dans le cadre de leur travail, pour inspecter les pistes existantes, ou visiter les nouveaux chantiers de pistes cyclables. La compagnie Pro-Cycle a offert gracieusement ces deux bicyclettes, pour cet événement historique. Tous les employés-es de la Ville, qui ont à se déplacer dans le cadre de leur travail peuvent présenter une réquisition pour obtenir une bicyclette, et exécuter leurs déplacements à vélo.

Bar
*Terrasse
la Cabane*

La place pour s'amuser,
rire, manger, boire,
rencontrer

spéciaux tous les jours
musique continuelle

grande sélection
de bières importées

3872, St-Laurent 843-7283

À paraître bientôt
info: 844-2713

Un document choc
sur le règne
décadent de
l'automobile

MÉTAL
HURLANT

S

Sport Plus

2001, av. Laurier Est, Montréal

VÉLOS
neufs et
d'occasion

523-6480

ExploraCycle

LE SPÉCIALISTE DU VÉLO TOUT-TERRAIN À MONTRÉAL

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

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

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

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

L'occasion d'agir pour la cause
écologique vous est offerte...

La fin justifie les moyens; que vous aspiriez participer de manière **bénévole** à l'élaboration de manifestations ou conférences de presse, à la rédaction du journal ou autres, vous êtes les bienvenu-es.

Nous recherchons présentement:

- un-e correcteur-trice d'épreuves anglophone (pour éliminer les fautes et les coquilles des textes)
- un-e photographe pigiste (pour soumettre des idées ou réaliser les nôtres)

Des postes de travaux communautaires sont présentement ouverts aux bénéficiaires de l'«aide» sociale (agés de moins de 30 ans.)

Le Monde à Bicyclette

844-2713

Copies Ressources

3822 St-Laurent, Mt1 982-9435

- Photocopies grand tirage - Papeterie - Fax - Reliure - Traitement de texte
- Dossiers de presse - c.v. - Thèses - Etc.
- Le sommet des copieurs dans un libre service...

«Lorsque la qualité importe»

Venez vous stationner chez nous



Le Valet d'Œuvre

4532 St-Denis 499-9970

Boutique de jeux et d'accessoires bizarres

Un abonnement au Monde à Bicyclette, c'est:

- Être branché sur les activités et informations à circulation interne
- La réception du journal, par la poste, pour un an (4 numéros).
- Un support financier aux causes mises de l'avant par l'organisme et son journal (merci!)

Le Monde à Bicyclette 844-2713



AUX PETITS COQUELICOTS

ALIMENTS DE SANTÉ BIOLOGIQUES
VITAMINES - HERBAGES - OLIGO ÉLÉMENTS
VRAC - ÉPICES - FRUITS SECS - NOIX
FRUITS BIO - LIVRES SPÉCIALISÉS
COSMÉTIQUES NATURELS "L'OCCITANE"

OUVERT 7 JOURS PAR SEMAINE
1346, AV. VAN HORNE • METRO OUTREMONT

TÉL.: 273-9443

EAU DISTILLÉE
LIVRÉE À DOMICILE

Les kiosques du Monde à Bicyclette

Nos kiosques sont informatifs, divertissants, voire renversants! Invitez-nous sur votre campus, à votre travail, dans votre groupe, etc.
Renseignements: 8442713



NE CONSOMMEZ QUE DES ALIMENTS NATURELS

PURAL

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



(514) 939-1095
COURS D'ART

4710 St-Ambroise, Studio 257, Montréal, Qc H4C 2C7



Fruiterie Tutti-Frutti

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

Une halte rafraîchissante

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

COURRIER

Micro-société

Chers vélorutionnaires,

Je vous envoie un chèque pour devenir membre-donateur d'un groupe qui, à mes yeux, respecte sans compromis ses vélocivictions.

La lutte n'est pas terminée, mais un jour, une vélosociété naîtra de cette anarchie polluante que sont les mégacités.

Michel Dufresne

Conquête de l'espace

Bonjour,

Nous avons fait parvenir une demande écrite au Jardin Botanique afin d'obtenir la permission d'installer nous-mêmes un stationnement cycliste en face de notre boutique.

M. Desroches nous informa de l'intention de la Ville d'installer les stationnements sur la rue St-Denis. Le 21 juillet, la Ville installa un stationnement juste en face de notre porte. Bravo! À la quantité de clients qui viennent à bicyclette, le stationnement ne s'ennuiera pas.

Continuez vos efforts, nous l'apprécions beaucoup.

Danye Gagnon

—Le Valet d'Œuvre

Victime de la ville

Au Monde à Bicyclette,

Veillez trouver ci-joint copie d'une mise en demeure adressée à la Ville de Montréal, concernant un accident de bicyclette dont notre fils a été victime. (NDLR: sur la piste cyclable Gouin, en face du 7465, est Gouin)

Nous tenons à vous souligner, avant que d'autres accidents pouvant même être mortels ne se produisent, qu'il serait important et impérieux: 1 d'enlever ces cônes qui constituent une véritable cause d'accidents pour les cyclistes, peu perceptibles qu'ils sont sur la chaussée, et de trouver un autre moyen sécuritaire pour protéger la piste cyclable des automobilistes qui pourraient l'envahir;

2 de prendre les moyens d'éliminer cette mare d'eau qui perdure après chaque pluie et oblige à déborder sur la voie routière pour l'éviter, avec le risque de perte d'équilibre en tentant de contourner ou en surmontant ces cônes et avec le risque de collision avec des autos.

Marielle Proulx et André Beausoleil

Choix de société

À M. Gilles Desroches

Dossier Vélo, Ville de Montréal

Comme vous le savez, beaucoup de Montréalais-es trouvent que le vélo est le mode de transport par excellence pour les courtes et moyennes dis-

tances...

Très peu de logements possèdent des abris pour entreposer les vélos la nuit. Les cyclistes doivent monter leur vélo un ou deux étages... c'est une manoeuvre dangereuse, et les personnes âgées (pour de telles acrobaties, «âgées» ici signifie 50 ans), les enfants, et les personnes souffrant d'incapacités (au dos, par exemple) sont privées, à toutes fins pratiques, de ce mode de transport... La bicyclette à l'intérieur de la maison accapare beaucoup d'espace inutilement (certains locataires en ont déjà si peu)...

Il n'est souvent pas bienvenu de verrouiller son vélo sur les clôtures des propriétés autour de chez soi; les poteaux de signalisation sont accaparés par d'autres cyclistes; et sa bicyclette est une proie facile... En 1986, 4 797 vols de vélos ont été rapportés sur le territoire de la CUM...



PHOTO: NORMAN MAWROCKI

Afin de rendre sa dignité à ce mode de transport, d'en faire la promotion active comme moyen de se véhiculer sans endommager ni la ville, ni la planète, afin de favoriser son accessibilité à tous-tes, je demande à la Ville de Montréal d'installer un support à vélo devant mon logement, sur la rue St-Hubert.

Permettez-moi de souligner que lorsqu'un automobiliste opte pour sa bicyclette au lieu de son auto, il combat simultanément les pluies acides, l'effet de serre, la production d'ozone à basse altitude (800 000 personnes atteintes de maladies pulmonaires au Québec), la production d'hydrocarbures volatiles (reconnus cancérigènes), la pollution par le bruit, et l'engorgement des rues au centre-ville.

Montréal traîne gravement derrière la volonté des citoyens, et derrière d'autres villes... (elle) devrait suivre l'exemple européen et répondre énergiquement à la volonté des citoyens voulant implanter un mode de transport souhaitable, responsable et raisonnable.

Daniel Lytwynuk

Suite à la lettre de Daniel Lytwynuk:

Présentée en Comité-conseil d'arrondissement (CCA) le Plateau à la fin août, la demande de M. Lytwynuk a été confiée pour étude au Comité Vélo de la Ville de Montréal. Robert Perreault, conseiller dans Laurier et vice-président du Comité exécutif de la Ville, a cependant cru bon ajouter: «Il y a déjà un

mandat qui est venu au service d'étudier la question de l'installation de supports-vélo dans le cas des résidents, particulièrement dans le cas des bâtiments à plusieurs logements. On sait qu'il y a plusieurs requêtes qu'on a eues concernant le stationnement cycliste pour les commerces, le métro, les lieux publics. Je veux bien qu'on rajoute la requête de monsieur Lytwynuk, mais vos chances sont nulles, au sens suivant: je ne crois pas que Montréal se dirige vers l'installation de supports à bicyclettes devant chaque résidence privée du territoire. Au mieux, si on prend les bouchées doubles, on réussira peut-être à en mettre le plus possible sur les artères commerciales, aux stations de métro, dans certaines tours à bureaux, peut-être dans certaines tours résidentielles, mais à toutes fins pratiques, ça va être difficile à court terme d'avoir une politique à l'égard de chaque résidence. ...Le mandat est cependant déjà donné à partir de l'analyse d'une demande concernant les tours à bureaux, on peut en rajouter en disant qu'on a maintenant des demandes concernant les résidences ordinaires, mais c'est assez complexe... Je ne voudrais pas vous donner l'impression que dans un mois on va revenir en vous disant qu'on a bien regardé ça, puis finalement... Je pense très honnêtement que c'est loin avant d'en arriver là. Je ne veux pas donner le sentiment que ça risque d'être au coeur des priorités. Ça risque de venir plutôt loin dans l'ordre des priorités.»

M. Lytwynuk répliquait: «Si c'est accepté ou refusé, c'est une question de coûts. Si on compare avec l'automobile, qui accapare une très grande quantité des fonds publics — chaque automobiliste reçoit en subventions directes ou indirectes environ 4 000 \$ par an, sans compter les dommages faits par la pollution... M. Perreault pourrait sûrement m'appuyer là-dessus — les cyclistes pourraient sûrement profiter d'une petite part de ces sommes, sans compter que le stationnement des véhicules à Montréal compte pour 10 % de sa superficie.»

NDLR: Précisons que la rue où M. Lytwynuk a demandé qu'on installe du stationnement vélo, est une rue de triplex en série, une zone résidentielle dense. M. Lytwynuk spécifiait: pour mon usage et celui de tous mes voisins. La Ville consacre chaque année quelque 90 millions \$ en asphaltage, balayage et déneigement des rues. En 1989, la Ville consacre quelque 2 millions \$ aux aménagements-vélo. Le vélo écologique, c'est une question de choix de société... et de répartition des budgets.

À vélo dans le centre-ville ?

Pour en savoir plus sur l'accessibilité à l'arrondissement centre à bicyclette, consultez le mémoire du MAB. Un indispensable document de référence cycliste : 6\$. Info : 844-2713.

MONDIAL LA GUERRE CIVILE SÉVIT

Les automobilistes causent plus d'accidents mortels que jamais. Plus de 250 000 personnes sont mortes en 1985. Les accidents automobiles sont la cause première de la mortalité dans certains pays du Tiers-Monde.

Il y a trente fois plus de victimes au Kenya qu'en Australie pour un nombre donné de voitures. La discipline automobile ne fait sans doute pas encore partie des moeurs dans certains pays en voie de développement. Les piétons sont habitués à circuler librement dans les espaces publics, en l'occurrence les rues, et se font happer par les quelques rares fonctionnaires qui ont un niveau de vie comparable à celui des pays industrialisés.

Les routes soviétiques causent plus de décès en un an (48 486 en 1988) que n'en a causé l'armée russe en neuf ans d'occupation de l'Afghanistan.

—New Internationalist, mai 1989

SUEDE VOLVO AVOUE

Pehr G. Gyllenhammar, président directeur général de la firme Volvo AB, estime que les voitures utilisées pour des fins de transport individuel doivent être retirées des grands centres urbains. Les autorités doivent renverser la vapeur et favoriser le développement du transport collectif. Les villes dépérissent sous les embouteillages. Le pdg de Volvo est conscient que le problème du transport public ne se règle pas à la manière du «laissez-faire.» Les conseils municipaux doivent passer à la planification en faveur du développement du parc d'autobus, tramways, taxis et autres.

—American Press, 26 juin 1989

Pour soutenir le Monde à Bicyclette financièrement et agréablement :

Cartes Postales de
Karl-Heinz Raach
1,25\$ ch. / 12,50\$ la douzaine



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

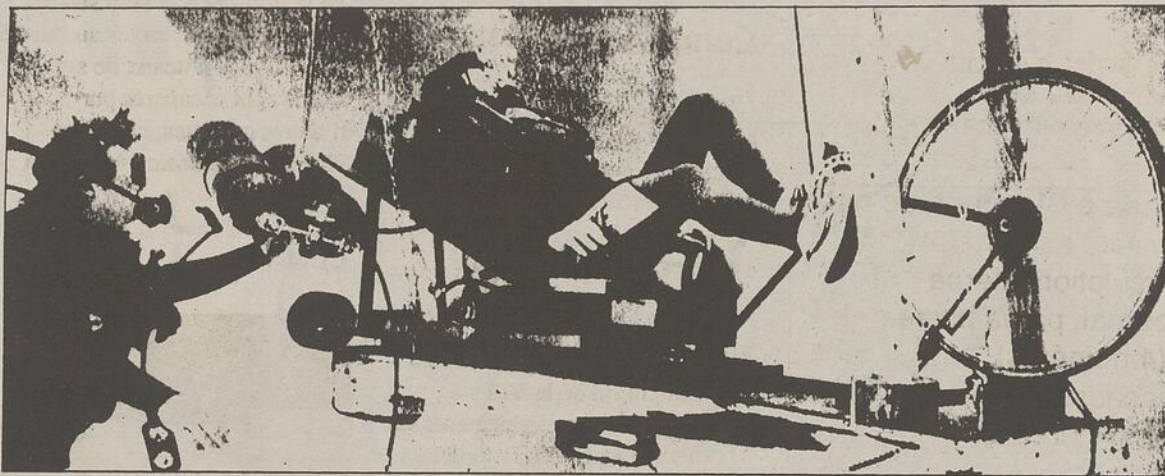
NOUVELLES INTERNATIONALES

JAPAN BICYCLISTS GO UNDERGROUND

The Autumn 1988 Japan Bicycle Promotion Institution, in its English language newsletter, informs us that Tokyo has just opened its first underground bicycle parking garage. Constructed under a park due to lack of space, the garage should help

GERMANY INCREASED RIVER ACCESS

The city of Munich has just opened a new tunnel under a major traffic circle, giving bicyclists and pedestrians access to the extensive system of paths along the Isar river. The project costs 4.2 million D.M. (U.S.\$2.2 million) and took a year and a half to build.
—Suddeutsche Zeitung, May 30, 1989



solve the problem of some 4,500 improperly parked bicycles in the vicinity. The facility is equipped with double-tier racks for 1,915 bicycles. Construction took ten months and cost \$5.2 million.

POLAND FIRST BIKE DEMO

Warsaw had its first bicycle demonstration in June. It is unusual to see bicyclists on the streets of Warsaw, as traffic is ferocious and the air is foul. The Polish Ecological Club organized the demonstration to support speedy completion of the trolley-bus and subway systems and to push for more bikeways. Warsaw's center has no bicycle provisions at all, and most bridges leading to it are barred to cyclists. Moreover, auto drivers generally regard bicycles as an obstacle to their movement, honk at them and try to cut them off. "We can be proud," read one placard, "we have not only the worst, but also the most brutal drivers in Europe."
—Suddeutsche Zeitung Monday, June 12, 1989

CHINA CYCLISTS ACTIVE IN STUDENT PROTESTS

The cycle of revolutionary change in China turns on the wheel of the bicycle. In Beijing, where there are literally millions upon millions of two-wheelers on the streets every day, this basic form of transportation has played a prominent role in the protest. When the pro-democracy hunger strike began on May 13, many of the participants arrived at Tiananmen Square on bicycles. As chanting supporters followed, the legions of marchers were surrounded by bicycle escorts.

Banners were carried by students riding abreast, placards raised high by daring no-handers. When martial law was declared and the Chinese army appeared

to be on the verge of moving toward the square, emissaries on bikes were latter-day Paul Reveres, bringing the news to the students' headquarters in

the heart of the plaza. Certainly, the last image media-watchers will remember is that of the wounded and corpses being carried away by bicycles after the Tiananmen Square massacre.
—The Philadelphia Inquirer, May 25, 1989, Le Monde à Bicyclette

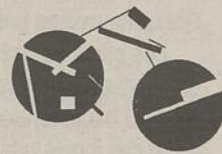
APRES LES AVIONS À PÉDALES, VOICI LES VÉLOS SUBMERSIBLES. Une rencontre insolite a eu lieu cet été à Riviera Beach en Floride, alors que 19 de ces submersibles à pédales, mis aux point par des universités et centres de recherche, participaient à une course d'un km, à une profondeur d'environ 4,5 mètres. Chaque équipe compte deux membres: un pédaleur et un navigateur, tous deux également cyclistes terrestres et plongeurs expérimentés. Ces sous-marins, longs de 10 à 17,5 pieds et larges de 23 à 28 pouces, réussissent à faire tourner leur hélice au rythme de 120 rpm, et maintiennent des vitesses d'environ 4 km/h.

CES DEUX JEUNES INVENTEURS DE 13 ET 14

ANS ont mis au point ce signal stroboscopique pour faire ralentir les automobilistes qui traversent à plus de 40 km/h leur quartier résidentiel à Fürstentfeldbruck, en Allemagne de l'Ouest. Et ça fonctionne, paraît-il.



Ne laissez pas
dépérir votre vélo!



Le cours de mécanique du
Monde à Bicyclette:

- Comprendre son vélo
 - Être autonome
 - Le préparer pour l'entreposage
- durée: 15h
prix: 45\$ (réduction de 15%
aux membres)

informations: 276-2728

Le Monde à Bicyclette
844-2713

L'empire des ampères

Sébastien Bouchard

Toute la stratégie de développement d'Hydro-Québec repose sur une vision extrêmement centralisatrice. À part quelques petites centrales diesel desservant des localités isolées (et celle de Tracy fournissant aux Américains qui ne veulent pas d'une génératrice si polluante chez eux), l'ensemble de la Belle Province s'alimente à une source unique: les turbines de la baie James. Il en résulte que le transport de l'électricité de cette centrale éloignée aux centres de consommation empiète sur certains biotopes («niches écologiques»). Comme il ne suffit pas d'une seule ligne pour effectuer ce transport mais bien d'un réseau — six ou sept lignes à haute tension — afin d'éliminer le risque de panne générale consécutive à une rupture de ligne, la probabilité qu'une ligne passe en zone habitée est multipliée. L'élévation de la tension à plusieurs centaines de kilovolts est nécessaire à l'acheminement de fortes puissances d'électricité sur de grandes distances afin de minimiser les pertes. Ces lignes sont-elles néfastes à notre environnement?

Le déboisement agro-chimique

Le court-circuit entre un arbre et un fil conducteur d'un haut niveau de potentiel pourrait être la cause d'une coupure de courant, voire d'un feu de forêt. Le terrain sous-jacent à une ligne de transmission à haute tension doit donc être déboisé sur une certaine largeur. Cette emprise facilite l'accès aux lignes pour leur entretien ou des réparations.

Hydro-Québec considère deux méthodes de contrôle de la végétation: le traitement mécanique et l'épandage d'herbicides. Dans son publi-reportage¹, Hydro-Québec a penché en faveur de la manière dure tout comme l'agro-business; le déboisement s'opère généralement au moyen d'herbicides. «L'utilisation d'herbicides s'avère un des moyens les plus efficaces et les plus économiques pour le contrôle de la végétation.» Ce jugement d'ordre économique ne tient évidemment pas compte de la détérioration en qualité des écosystèmes déboisés.

Les herbicides ont la fâcheuse propriété de se répandre. En terrain imperméable, le ruissellement de l'eau de pluie les transporte jusqu'aux cours d'eau. Un terrain perméable peut ne pas filtrer complètement les solutions herbicides; qui alors atteignent la nappe phréatique. Les vents contribuent à disperser les herbicides lors d'épandages aériens. Ce déboisement pratiqué le long de couloirs rectilignes modifie sensiblement le cachet des paysages naturels. Paradoxalement, Hydro-Québec compte sur les processus naturels de dégradation dans le contrôle des herbicides. Cet optimiste est mis en cause lors d'accidents tels la perte de 1 100 érables centenaires dans la région de Saint-Jean-de-Matha, atteints par les herbicides dissous dans l'eau.

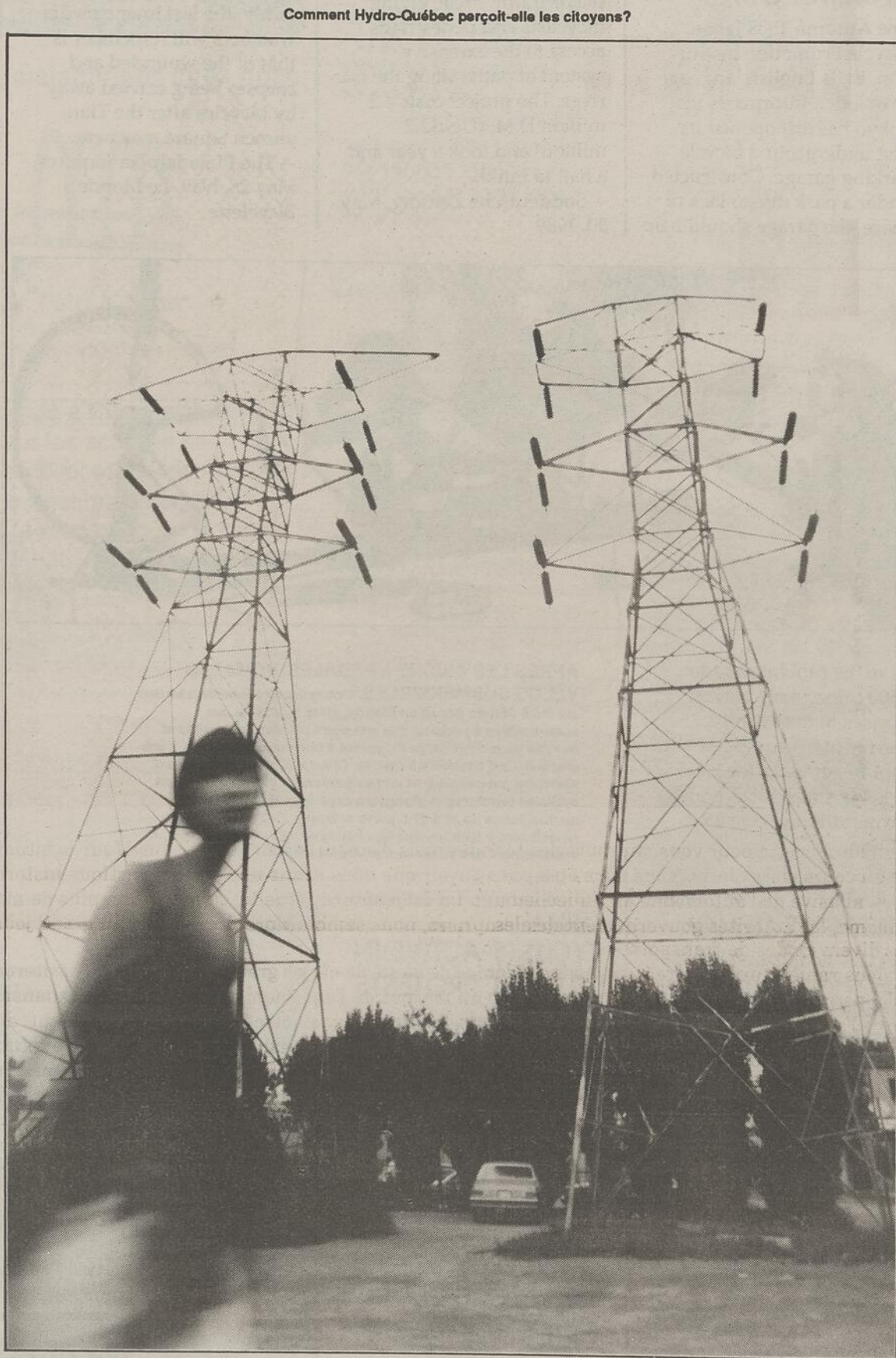


PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

Comment Hydro-Québec perçoit-elle les citoyens?

Le comportement d'Hydro-Québec s'apparente à celui des grosses entreprises privées. Confrontés à la situation critique du capital de ressources naturelles, les hauts fonctionnaires d'Hydro «laissent faire». Leur administration centralisée et mégalomane «laisse pour compte» les peuples autochtones et les assistés sociaux.

Soixante cycles par seconde

Les effets du champ électromagnétique rayonnant des lignes à haute tension soulèvent aussi des inquiétudes. Aux États-Unis, 500 poursuites judiciaires ont eu lieu jusqu'à maintenant entre des habitants voisins de lignes de haute tension et les compagnies d'électricité. La controverse y règne depuis 1974. En juillet 1986, un Québécois, Robert C. Radmore, entamait des poursuites contre

Hydro en raison des présumées atteintes à la santé qu'entraînerait la présence d'un champ électromagnétique intense et de l'impact visuel négatif abordé ci-dessus. C'est le premier cas au Québec, à la connaissance du procureur de la société d'État, Gilles Marchand.

Ces craintes sont-elles fondées? Le système nerveux humain est électrique. Ainsi, tout champ électromagnétique l'affecte². Les

Helmholtz, Hertz, Faraday, Tesla et Galvani, chercheurs pionniers de l'électricité, incorporaient naturellement la biologie à leurs recherches. Ce n'est que plus tard que la scission se fit entre la biologie et la physique, rendant désormais incongrus les arguments de chercheurs mettant en doute l'innocence des diverses catégories d'ondes électromagnétiques qui composent notre environnement.

Une étude de la New York State

Public Services Commission conclut qu'il y a de fortes probabilités que la proximité d'une ligne à haute tension soit un facteur déclencheur de leucémie infantile. Un stress accru, la stimulation de la croissance des os de même que des changements comportementaux (ex.: temps de réponse à un stimulus) probablement causés par un déséquilibre de l'ion calcium dans le cerveau sont autant d'effets biologiques des ondes électromagnétiques qui ont été identifiés avec tout le labeur scientifique nécessaire, selon le Mouvement écologiste et alternatif de l'UQAM.

Les champs électriques des lignes à haute tension induisent des charges statiques dans les corps isolés du sol. Les personnes dans le voisinage de lignes de transmission prennent souvent de petits chocs au contact de divers objets. C'est pour cette raison que la Commission des services publics de l'État de New York fixe un minimum de distance séparant les autobus scolaires des lignes à haute tension; les enfants sont évidemment particulièrement sensibles à ces microchocs possiblement nocifs.

Les territoires autochtones submergés

Les bassins qui alimentent les grands barrages inondent une vaste région. Le 25 juillet 1989, la National Audubon Society, des États-Unis, nous faisait part du risque d'un écocide à la suite de la réalisation de la seconde phase de la baie James. Les modifications de la carte hydrographique influent sur la salinité de l'eau et la formation des glaces. Des dizaines d'espèces d'oiseaux rares sont menacées. Plusieurs organisations abondent dans le sens de la Audubon; dont Greenpeace, la Société pour vaincre la pollution (SVP) et le Grand Conseil des Cris du Québec.

Ces derniers, dont le territoire touche la baie James, sont directement concernés par les projets d'Hydro-Québec. Ils craignent que la chasse, principale source de leur autosuffisance, ne soit perturbée par la présence des pylônes. Les herbicides s'accumulent probablement dans la chaîne alimentaire; reste à voir si les quantités sont «acceptables» ou non. Dans une entrevue accordée au Monde à bicyclette, Bill Namgoose, du Grand Conseil des Cris, signale que tout le réseau de transport de l'électricité du Grand Nord passe dans sa région. Si le projet de Robert Bourassa, la Baie-James II, se réalise, le nombre actuel de six ou sept corridors passerait à 15.

Exporter des dollars

Les concepts de la communauté crie en matière économique se heurtent à la mégalomanie d'Hydro. Le Grand conseil est en train de réaliser une étude des implications économiques des ventes à l'exportation d'une éventuelle Baie-James II. Bill Namgoose nous fait

SUITE À LA PAGE 14

Métal hurlant

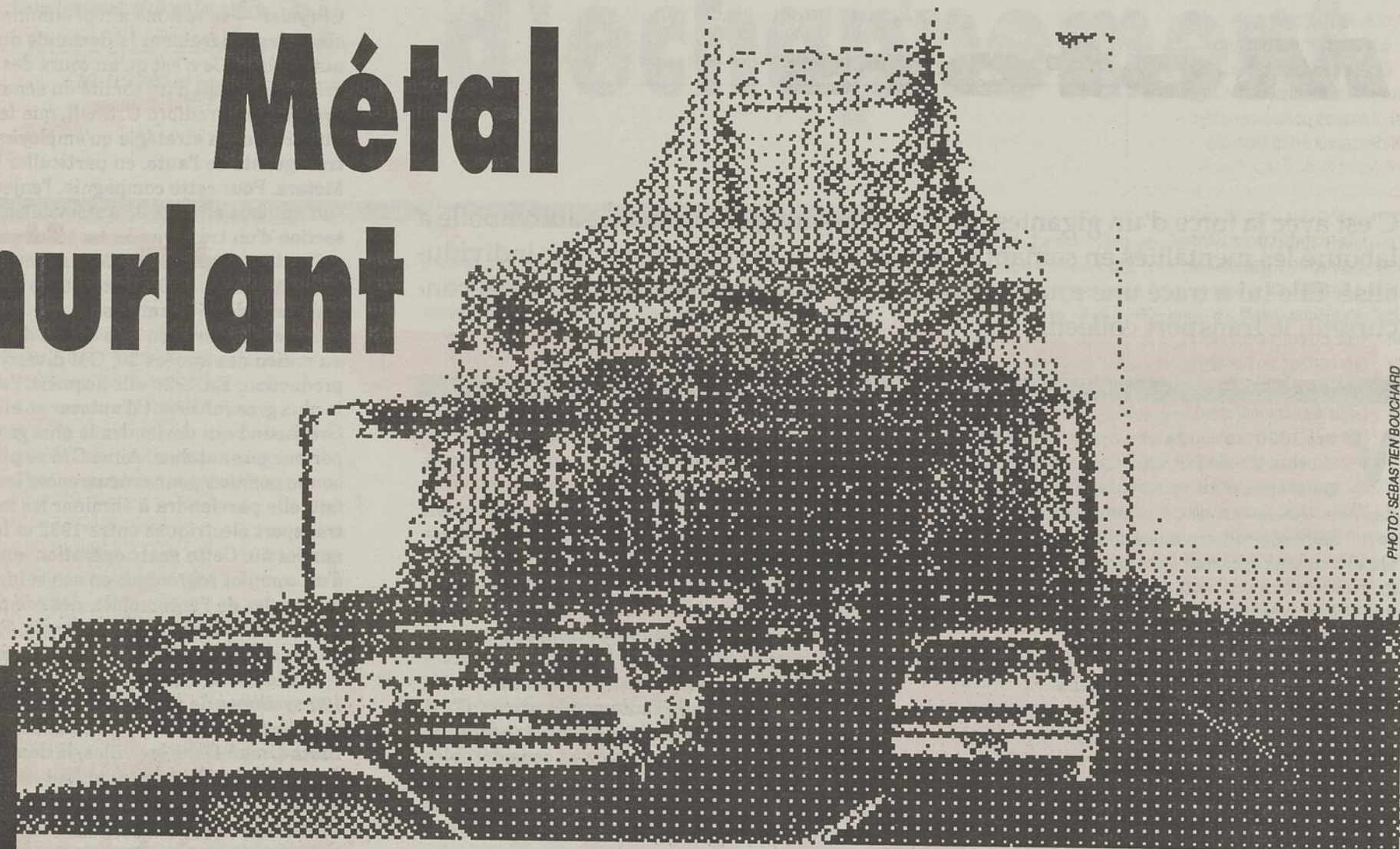


PHOTO: SÉBASTIEN BOUCHARD

● Monde à Bicyclette a concocté pour vous, au cours des torrides mois d'été, un document exhaustif sur la situation de privilège que s'est taillé l'automobile au cours de ce siècle. Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons une position critique historiquement reconnue, en ce qui a trait à l'utilisation abusive de l'automobile en milieu urbain. La conjoncture actuelle, où de plus en plus de monde commence à prendre conscience du problème, les autorités gouvernementales comprises, nous semblait propice à étaler au grand jour notre position sur le déséquilibre qui subsiste entre les divers modes de transport.

Les origines de l'injustice nous ramène aux quatre premières décennies de ce siècle où les grands industriels n'hésiteront pas à intervenir directement pour étouffer le développement du transport collectif, menace à un marché de l'automobile alors en pleine expansion. Ensuite nous vous proposons une incursion dans ce que l'automobile a su véhiculer comme culture de masse dans notre société. Suivi d'un saut, dirions nous même d'un plongeon au cœur du mythe de l'automobile qui est sur le point de s'effondrer. Des preuves indéniables: cet engin est devenu un facteur de nuisance au développement économique causé par des coûts énergétiques exorbitants, son efficacité comme moyen de transport est remise en cause par la saturation des réseaux routiers, et sa prolifération engendre de façon significative la dégradation de l'environnement, notamment en milieu urbain.

La région de Montréal constitue la trame de fond. À vol d'oiseau, on y constate l'engorgement des réseaux routiers, l'exiguïté et la faiblesse du transport collectif, un aménagement urbain forgé selon les caprices de l'automobile et un développement économique qui s'affaiblit au centre et qui se renforce en périphérie, en lien avec le développement des autoroutes. Nos yeux se tournent également vers les politiques gouvernementales qui n'ont comme substantielle intention que de gérer la crise du transport ou de contenir le développement du transport collectif. Et enfin question de mettre un peu d'ordre là-dedans, un regard sur des perspectives d'action qui nous permettrons de mettre de l'avant sur la place publique des pratiques alternatives ou d'influencer les gestes politiques de nos gouvernements.

Nous vous offrons aujourd'hui un avant-goût de notre document à paraître bientôt en espérant qu'il vous mettra l'eau à la bouche, mais qu'il vous permettra surtout d'agir de façon éclairée sur une question qui nous concerne toutes et tous quotidiennement: le transport.

La civilisation du "Drive in"

L'automobile fait-elle partie de notre culture ou est-ce le contraire? Ne sommes-nous pas des symboles du langage culturel de l'auto?

Pierre Clément et Claire Morissette

Un auteur à l'esprit florissant — si vous le connaissez, appelez-nous — avait imaginé un conte de science-fiction où les extra-terrestres avaient pris les automobiles pour des êtres vivants et leurs conducteurs... pour des bactéries. Croyant bien faire, ils entreprirent d'exterminer la population terrestre. *Raid !!!*

Ce n'est pas surprenant, nous prenons soin de l'auto comme si elle était vivante, cherchant inlassablement le stationnement ombragé, près d'un restaurant, pas dans une côte, ça la fatiguerait, à toutes les heures on

va mettre un bonbon dans son parcomètre — jouet pour que ça fasse clic-clic, ça l'amuse tant, la petite. Que j'ai hâte qu'elle grandisse et devienne une grande familiale.

L'auto a modelé notre vie. De rareté, elle est devenue omniprésente et pour beaucoup, pas de déplacement possible sans elle. On ne marche plus, on conduit. Au travail, à l'épicerie du coin. Le samedi soir on roule cinq milles pour aller au parc en marcher six. On attend une demi-heure l'autobus plutôt que de marcher un demi-mille; on saute dans un taxi pour quatre coins de rue. Malgré la mode de l'aérobique et du "fitness", l'auto remplace nos jambes tout comme la télévision est le prolongement de nos yeux. Quand elle casse, notre vie et nos déplacements en sont bouleversés.

L'auto-pouvoir

L'auto est un symbole, un instrument de pouvoir, elle peut dépasser, tuer, protéger, elle est un instrument de fuite. Pendant cette heure que l'automobiliste passe dans son auto le matin ou le soir, enfin aux commandes de quelque chose, loin de la famille, du patron.

La puissance exprimée devient violence, charriée par l'automobile. Derrière le volant, tout ce qui est dans le chemin devient un obstacle. L'autre est vu comme un objet, et la présence du pare-brise permet d'oublier son humanité, ce qui tend à permettre une plus libre expression de l'agressivité. La violence se reflète aussi dans l'indifférence à l'hécatombe dont on est témoin sur nos routes. La mortalité à cause de l'auto ressemble étrangement à celle d'une guerre civile, pourtant on la considère «normale.»

L'automobile est une des façons les plus efficaces et les plus surnoises d'intérioriser les valeurs individualistes du capitalisme. Peu importe le tort infligé aux autres, la détérioration de leur habitat, l'atteinte à leur sécurité, l'automobiliste doit passer.

SUITE À LA PAGE 10



Les galons du général Motors

C'est avec la force d'un gigantesque char d'assaut que l'industrie automobile a labouré les mentalités en semant la passion pour le véhicule moteur individualisé. Elle lui a tracé une route sans embûche en asphyxiant son principal concurrent: le transport collectif.

YVON DINEL

Vers 1890, soixante ans après l'avènement du chemin de fer, l'automobile toute naissante était encore dans l'innocence de l'âge. Qui aurait dit, à ce moment, qu'elle se serait imposée comme moyen de transport. Qu'elle aurait déclassé les transports collectifs grâce au lobby soutenu de géants industriels qui entrevoient, par la propagation de cet engin, une petite mine d'or.

À ses débuts l'automobile n'est accessible qu'à quelques adeptes plutôt à l'aise financièrement. Pour l'ensemble de la population, elle est beaucoup plus un objet de fascination. À l'époque, de nombreux événements ne manquent pas d'ailleurs, d'exhiber les mérites et la performance de l'automobile. Mais un homme se pointe à l'horizon: Henry Ford. Il lance le mot d'ordre: «construire une automobile destinée à la masse des gens». En créant le «model T» en 1908, selon un procédé d'assemblage à la chaîne, Ford déclenchera un processus qui ira beaucoup plus loin que la simple introduction sur le marché d'un produit de consommation de masse, mais engendrera avec lui de nouveaux besoins et des infrastructures qui transformeront de fond en comble la société.

Entre 1908 et 1928, Ford a vendu près de 15 millions d'unités du «model T». En 1925, la moitié des familles aux États-Unis ont leur propre auto.¹ Avec les années 20 on voit apparaître une nouvelle politique du produit avec General Motors. C'est-à-dire offrir des voitures dont les modèles seraient personnalisés, diversifiés et renouvelés à tous les ans. On veut élargir le

marché par des tactiques de marketing. Le véhicule n'est pas seulement moyen de transport, il transcende avec lui des notions de valorisation de l'individu. On assiste également à la croissance d'une industrie de produits connexes à l'automobile, tels que le pétrole, l'acier et le caoutchouc. Sans oublier les services reliés à l'automobile comme la vente d'autos, les pompes à essence et la mécanique d'entretien.

Les années 20 et 30 aux États-Unis seront celles du début de la restructuration de la société en fonction de l'automobile privée. C'est le début des grands travaux de construction, à en juger par les sommes d'argent considérables consacrées à l'infrastructure routière. En 1918 la somme était de 139 millions \$ pour atteindre un rythme de croisière de 1,296 millions \$ en 1930.²

Une première crise

Malgré cette poussée d'investissements ayant pour but de tracer une route sans embûche à l'automobile, déjà au début des années 20 on voyait poindre à l'horizon une saturation du marché. Alors qu'on enregistrait 20 millions de véhicules en 1925, on estimait à

l'époque que le marché ne pourrait pas contenir plus de 30 millions d'automobiles, sommet qu'on atteindrait à la fin des années 20 ou au début des années 30, selon les spécialistes. Déjà au cours des années 20

deux facteurs semblaient confirmer la crainte des industriels de voir s'essouffler leur cheval de bataille: l'insuffisance du pouvoir d'achats des consommateurs et les limites de l'infrastructure routière des villes à faire face à une congestion croissante. Chez les voisins du nord, à Montréal en 1917, des usagers du tramway se plaignaient déjà de la congestion des rues.³ En France quelques années plus tard, le très populaire journal «Le Petit Parisien» s'écriait déjà: «dans un an on ne pourra plus circuler».

L'industrie de l'automobile allait vivre sa première crise, qui s'apparente à un problème de surproduction et de sous-consommation. Dans le but de vendre toujours plus, de rentabiliser les investissements et d'augmenter les profits, les industriels de l'automobile tenteront une fuite vers l'avant: adapter l'environnement urbain à leur produit. Alvan Macanley, président de Packard automobile, affirmait à l'époque que son étude de marché faisait en sorte qu'il devait maintenant considérer sérieusement le phénomène de saturation. Et

d'ajouter Macanley: «Il me semblait et il me semble maintenant que le plafonnement du volume de production s'explique uniquement par les limites de la planification des villes.»⁴

Créer la nécessité

L'enjeu pour l'industrie automobile à cette époque avec ces trois monopoles en tête — par ordre d'importance: General Motors, Ford et Chrysler — se résume ainsi: éliminer les obstacles qui freinent la demande du produit automobile. Ce n'est qu'au cours des années 70, grâce au travail d'un comité du sénat américain présidé par Bradford C. Snell, que la lumière fut faite sur la stratégie qu'employèrent les trois géants de l'auto, en particulier General Motors. Pour cette compagnie, l'enjeu est clair: «un autobus élimine 35 automobiles, une section d'un tramway ou tout autre véhicule sur rail enlève 50 passagers à l'automobile, un train remplace 1,000 automobiles ou une cargaison de 150 camions.»⁵

Avec la saturation du marché de l'automobile au milieu des années 20, GM diversifie sa production. En 1926 elle acquiert Yellow Coach le plus gros fabricant d'autocar et elle crée Greyhound qui deviendra le plus gros transporteur par autobus. Ainsi GM se place en bonne position pour concurrencer les trains. En fait, elle parviendra à éliminer les moyens de transport électriques entre 1932 et le milieu des années 50. Cette vaste opération aux allures d'un complot regroupait en son sein, en plus des monopoles de l'automobile, des compagnies comme Standard Oil of California, Firestone et plusieurs autres. Dans le cadre de son opération, GM a fait en sorte qu'en 1949 plus de 100 systèmes de transport électrique ont été remplacés par des autobus dans 45 villes aux États-Unis.⁶ Dans les villes, le démantèlement des systèmes électriques et leur remplacement par des autobus diesel, bruyants et moins efficaces que les tramways, dans une circulation de plus en plus dominée par l'auto, eut comme effet de créer une demande pour cette dernière. GM et ses acolytes propulsaient avec eux un puissant lobby. Une puissance indéniable qui a fait plier le gouvernement américain, à en juger par une décision d'une cour de justice qui a reconnu la culpabilité de General Motors en lui imposant une ridicule amende de 5,000 \$.

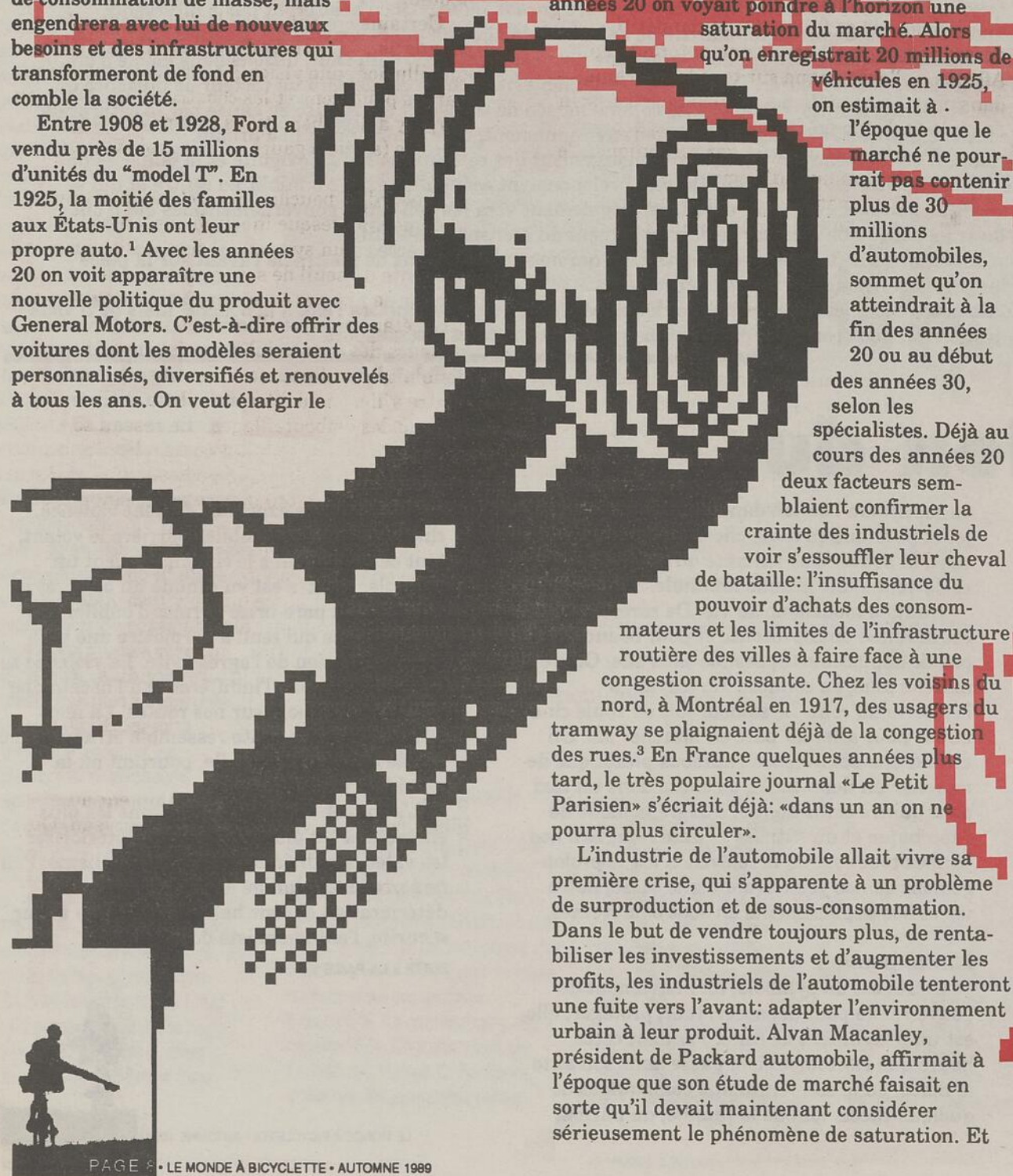
Entre 1952 et 1974, selon le rapport Snell, le monopole de GM, producteur et transporteur par autobus, fera en sorte qu'il y aura «3 milliards de passagers de moins aux États-Unis pour ce type de transport, parallèlement à une baisse de 60 % des ventes de ce type de véhicule. Par contre, les ventes d'automobiles augmenteront de 1,7 million à plus de 4,8 millions par année.»⁷

C'est à la fin de la deuxième guerre mondiale et les années qui suivront que l'automobile s'impose en terme de suprématie. Bradford C. Snell dira à ce propos que depuis cette guerre, les fabricants d'automobile ont eu tendance à accélérer leur domination multinationale. Comme l'indique clairement le rapport Snell, la guerre aura permis aux trois géants de l'automobile, notamment GM, de se faire des muscles en participant à la production de machines militaires autant aux États-Unis qu'en Allemagne nazie. En Allemagne, sous le nom d'Opel, compagnie acquise par GM en 1929, le fabricant n'a eu aucun scrupule à participer à la fabrication de camions militaires et d'avions bombardiers dont un des modèles avait une supériorité sur les engins américains. C'est connu, l'armement est un bon revigorant pour l'industrie qui y place son capital, tel qu'ont su l'expérimenter également Nissan et Toyota lors de la guerre de Corée, au début des années 50.

Après la deuxième guerre mondiale, les conditions seront alors toutes en place pour faire de l'automobile individualisée un mode de vie, un type de développement urbain modelé non pas en fonction du déplacement des personnes, mais des véhicules.

Notes

- 1— The New Internationalist, May 1989, Toronto, p. 4
- 2— SCHNEIDER, Kenneth R., «Autokind vs mankind», Schocken books, New York
- 3— DAGENAIS, Jean-Pierre, «Ironie du char» compte d'auteur, Montréal 1982
- 4— SCHNEIDER, Kenneth R., Idem, p.44
- 5— SNELL, Bradford C., «Hearings before the subcommittee on antitrust and monopoly, Senate» Partie 4, appendice à la partie 4, U.S. Government Printing office, Washington, D.C., 1974, devenu introuvable six mois après sa publication.
- 6— SNELL, Bradford C., Idem
- 7— SNELL, Bradford C., Idem p.A-23



Chambre à gaz d'échappement

Il y a quelques siècles, on était convaincu que les bateaux s'aventurant trop loin tombaient dans le vide. Ahh! si l'Exxon Valdez était tombé en bas de la terre!

PIERRE CLÉMENT

Mais la terre est ronde et en voyageant vers l'Ouest on se retrouve à l'Est. C'est ainsi que toutes sortes de rebuts reviennent à la surface, fantômes qui hantent les couloirs de l'actualité. Catastrophes écologiques et alertes aux déchets toxiques se multiplient. Les terres cultivables se sont dégradées, de sorte que la production alimentaire mondiale per capita diminue et les réserves mondiales de blé ont même décliné récemment.¹

L'auto au banc des accusés

Étant donné son nombre — 400 millions dans le monde,² 80 millions vendues en Amérique du Nord depuis cinq ans³ — l'automobile assaille l'environnement de tous les côtés à la fois, comme la marabunta, cette armée de fourmis qui dévore tout sur son passage. On estime que l'auto tueait chaque année un million de personnes directement ou indirectement par la pollution.

À Mexico, afin de diminuer la pollution, chaque automobiliste se voit refuser l'entrée de la ville un jour sur cinq, ce qui réduit le flot de la circulation de 500 000 autos, soit 20 %. À Paris durant l'hiver 88-89, on a frisé l'état d'urgence, un bouchon d'air froid emprisonnant le smog durant des semaines. C'est que l'atmosphère devenait malsaine!

Il y a plusieurs sortes de pollutions attribuables à l'automobile: le bruit, le smog, les incendies de pneus, les pluies acides, l'effet de serre, l'auto menace même la couche d'ozone. Une part considérable des CFC proviendrait des automobiles équipées de climatiseur. Leurs compresseurs, plus petits, ont plus de fuites et sont habituellement laissés sur l'auto lorsqu'elle est mise au rencart! Il y a aussi les camions réfrigérants. Une économie décentralisée réduirait la distance de transport de matières périssables.

L'auto tue, l'auto blesse — 61,000 victimes au Québec en 87.⁴ Mais, plus importante est sa contribution à l'effet de serre et aux pluies acides et on continue de s'en servir comme si de rien n'était.

L'effet de serre, en bref

Les autos et l'industrie dégagent des gaz qui absorbent l'énergie solaire, causant son réchauffement. Le thermomètre ci-contre montre les principaux gaz liés à l'effet de serre et leur apport au

réchauffement de l'atmosphère.

Selon les estimés les plus conservateurs, la température moyenne de l'atmosphère augmenterait de 1,5 à 4,5 degrés C° dès l'an 2030.⁶ Le niveau de la mer s'élèverait de quelques pieds, inondant villes côtières et régions agricoles. La chaleur déséquilibrerait l'atmosphère terrestre qui dépend de la différence de température entre l'équateur et les pôles⁷ ce qui provoquerait des sécheresses. Déjà depuis 1980, on a connu les cinq années les plus chaudes du siècle.⁸ Certains illuminés ont émis une théorie selon laquelle la biosphère absorberait l'excès de gaz carbonique, responsable à lui seul de la moitié de l'effet de serre. Mais voilà, les océans absorbent déjà la moitié du gaz carbonique provenant d'activité humaine.⁹ Le reste s'accumule dans l'atmosphère et en 2030 il y en aura deux fois plus qu'avant l'ère industrielle. Les océans peuvent-ils en prendre plus? Et la chaleur?

Selon la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'O.N.U.: «...nous ignorons presque complètement les effets d'un éventuel réchauffement des océans sur les écosystèmes marins, la pêche et les chaînes alimentaires...»¹⁰ Et les océans représentent 80 % de la surface de la planète!

En d'autres mots si l'O.N.U ne le sait pas, l'Homme ne sait pas ce qu'il fait. Le développement se fait de façon compétitive et désordonnée: on construit une autoroute en Afrique — l'auto gagne sur tous les terrains — dans une région où la population aurait besoin de puits et d'aide au reboisement, les arbres absorbant chaleur et gaz carbonique. Ce que la communauté scientifique demande, c'est une réduction de 50 % de la consommation de charbon et de pétrole afin de se donner le temps d'étudier et de modérer l'effet de serre.

L'automobile générant, à elle seule, une grande partie de quatre des principaux gaz contribuant à l'effet de serre; les gaz d'échappement contribuant largement aux pluies acides autant que les fonderies fournissant le métal qui la compose,¹¹ l'auto est définitivement utilisée abusivement; c'est un mode de transport complètement inadéquat de par ses effets sur l'environnement.

Selon Lester Brown du World Watch Institute, nous avons dix ans pour réagir.¹² Il faut le faire, les enjeux sont trop grands. Combinés ensemble, le réchauffement de l'atmosphère, les pluies acides et la diminution de la couche d'ozone décimeront la végétation, et avec elle, les récoltes de blé et de riz. La seule façon de soulager l'environnement est de réduire nos besoins.

Ce n'est pas impossible: pour les années 90 au Canada, on prévoit un demande de pétrole stable sinon moindre.¹³ Dans les pays industrialisés, une augmentation de 1,1 % seulement; c'est presque la croissance Zéro.¹⁴ Mais il faut aller plus loin et réduire la demande de toutes les sortes d'énergie qui ont un effet de rebondissement sur la demande de pétrole. Il faut donc passer à la loupe chaque secteur de notre économie; que les gouvernements élaborent une politique de transport beaucoup plus efficace et moins polluante.

L'auto et l'économie

L'automobile n'est pas qu'un bien de consommation. C'est au Canada, le mode de transport qui accapare 60 % de l'énergie de transport.¹⁵ L'auto est mal utilisée. Conçue pour aller vite et loin, elle sert pour de courtes distances et sa vitesse moyenne en ville est celle d'une bicyclette, soit 13 km/h si tout va bien.¹⁶ Durant les embouteillages, l'auto devient une trottinette à moteur.

Certains croient possible d'augmenter la circulation sans créer d'embouteillages. C'est une illusion, une vision à courte vue entretenue par les politiciens et les constructeurs. Oh! bien sûr, il y a des aberrations comme l'échangeur Décarie (sortie à gauche d'une trois-voies à une autre).

D'abord, le bouchon de circulation est un phénomène presque inévitable: si on permet le libre accès à un système, il sera utilisé jusqu'à l'atteinte du seuil de saturation; le réseau routier ne fait pas exception à cette règle, son accès étant presque illimité de même que la patience des automobilistes résignés. Si on doublait les autoroutes ou les avenues au centre-ville, on doublerait en bout de ligne, le volume des embouteillages. Le réseau se sature après quelques années. Le Boulevard métropolitain était prévu pour 60 000 autos par jour, maintenant 140 000 s'y entassent quotidiennement.

On associe aussi vitesse à efficacité. Pourtant, si on double la vitesse de la circulation, on diminue le débit parce que la vitesse impose de nouvelles contraintes; plus de place pour entrer sur la voie et la quitter, entre les véhicules, pour freiner, etc. Mais le pire vice du système, c'est que les véhicules individuels prennent tout l'espace. Dire qu'un autobus transporte 50 personnes! (Soupire) Les arrêts, départs, arrêts, redéparts pour quelques pieds de ces milliers d'autos à la queue-leu-leu ressemblent au glissement d'un ver de terre sans cerveau. Qui a dit: "Masses are asses?"

SUITE À LA PAGE SUIVANTE

ooks, New York 1971, p.39
ntreal 1982, p.68

itrust and monopoly of the Committee on the judiciary United States
g office, Washington, 1974 — Curieusement, le rapport Snell était

L'auto sur nos écrans

Les médias répandent l'image de pouvoir de l'auto. La publicité «automobilienne» très visuelle, c'est du «gros argent» pour l'industrie de l'imprimé, les stations-télé et même la télévision dite... d'État.

La programmation elle-même prolonge le message: films policiers, Batmobile, embrassades dans la décapotable. Poursuite infernale/Un/Deux, épisode quatorze, "MotorMad: the Sequel," la culture américaine nous apporte ces films ridicules où la journée complète des héros se passe à bord d'une auto et est copieusement arrosée d'alcool. Il y a des exceptions: sur l'île de Gilligan, il n'y a pas d'auto, mais le petit coquin a tout de même tenté de s'en fabriquer une en bambou.

À une certaine époque, Paramount Pictures était propriétaire de Greyhound, vendant l'automobile dans ses films d'un côté et offrant un transport alternatif médiocre de l'autre. Pas surprenant que le transport en commun souffre tout autant d'un dédain culturel que des subventions pro-auto.

L'auto et la femme

Historiquement, l'automobile a été une des premières et des plus importantes industries à investir dans le développement de la publicité

contacts sociaux frôlant la misère. En ville, c'est elle qui attend l'autobus, alors que son image vend l'auto... Cette tendance est maintenant en voie de régression avec l'arrivée massive des femmes sur le marché du travail. Encore majoritairement sous-rémunérées — elles touchent toujours 60 % du salaire des hommes — les femmes voient tout de même augmenter leurs chances d'accession à des salaires supérieurs, et la publicité automobile vise maintenant cette clientèle-cible en faisant miroiter l'image de l'indépendance.

La famille et l'auto

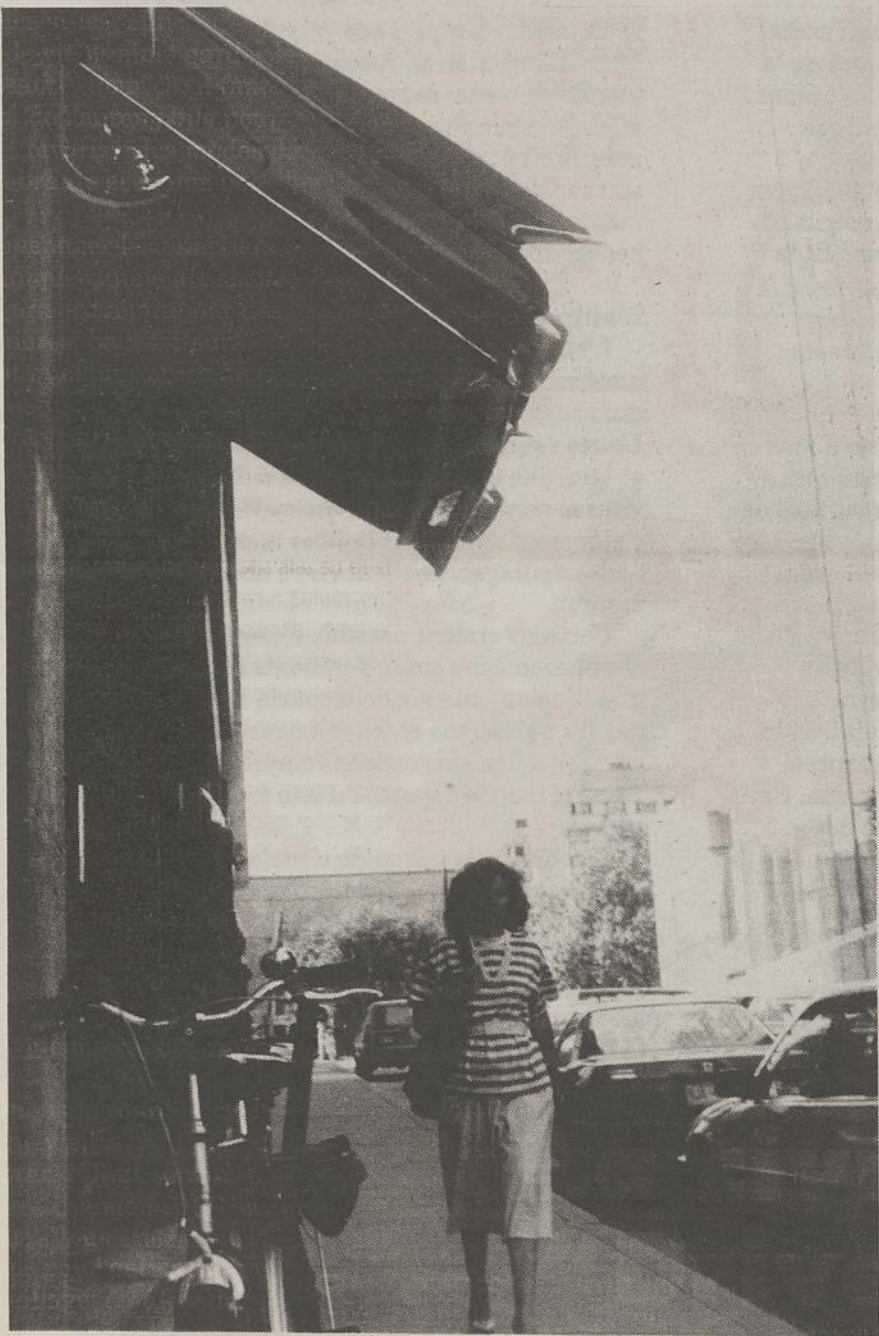
Aujourd'hui, seulement 30 % des ménages montréalais n'ont pas d'auto. Quand la famille dispose d'une automobile, son utilisation est évidemment limitée. Les futurs adultes comprennent très vite qu'être grand signifie avoir une auto. Alors, argent ou non, on l'achète. Selon Joseph Jean-Gilles de l'Association coopérative d'économie familiale du Centre de Montréal: «La personne néglige souvent ses autres dettes pour garder l'automobile. C'est ainsi qu'elle contribue pour une bonne part au déficit familial. La carte de crédit est souvent rongée par l'auto. Et une des principales craintes en cas de faillite familiale, c'est la perte de l'auto.»

Uniformisation de la pensée

L'automobile est partout et modèle la façon de penser de tout le monde. Même les gens qui n'ont pas d'auto se voient infliger les émissions radio de «l'évacuation quotidienne de la ville en auto» avec un rapport sur les embouteillages aux dix minutes. La promotion touristique ne donne souvent que les indications pour automobilistes. Le permis de conduire devient la carte d'identité indispensable pour des services complètement étrangers à l'auto, louer des outils par exemple.

Enfin, l'automobile, que possèdent la plupart des planificateurs, hauts fonctionnaires, décideurs publics, induit une vision de la vie «vue du volant». Dès qu'ils atteignent un niveau de revenus supérieur, la plupart des administrateurs publics opteront pour l'automobile, ce qui aura pour effet de biaiser les options qu'ils mettront de l'avant.

PHOTO: NORMAN NAVROCKI



sexiste. Jusqu'à tout récemment, il était rare de voir une publicité automobile sans une femme à côté ou à l'intérieur de l'auto, reconnaissant la puissance masculine, ou proie dont l'auto facilite la capture. Pour les adolescents, l'automobile peut représenter bien plus qu'un symbole sexuel, mais un moyen réel de trouver partenaire, d'aller dans des endroits discrets, et même être l'alcôve des ébats sexuels.

La femme est la proie à capturer, car elle, est à pied. Étant moins rémunérée, elle est moins automobilisée: 2,2 millions de permis de conduire au Québec chez les hommes, contre 1,6 chez les femmes. Dans la banlieue, elle sera isolée en l'absence du partenaire et de son auto, dans une pauvreté de

CHAMBRE À GAZ D'ÉCHAPPEMENTS, SUITE DE LA PAGE PRÉCÉDENTE

Gaspillage de ressources!

Gaspillage d'essence et gaspillage de temps. Aux États-Unis en 1984, 13 milliards de litres d'essence brûlés dans les embouteillages seulement.¹⁷ C'est presque toute la consommation des familles canadiennes en 88 soit 17 milliards de litres pour 8 millions d'autos.¹⁸ À Paris, un milliard d'heures perdues chaque année dans les bouchons de circulation.¹⁹ La question mystère: combien se gaspille-t-il d'essence et d'oxygène à Montréal dans les embouteillages?

Liberté quand tu me tiens ...dans les embouteillages

Croyant sauver du temps les automobilistes font des détours. Détours = distance supplémentaire, plus d'essence, plus d'argent, plus de travail, plus de temps? Non, ils ne font

pas le lien. On court après son temps comme un singe après sa queue. Une grande partie de sa vie pour payer, entretenir et conduire cette auto. Ainsi, un tiers du temps social serait consacré à l'automobile.¹¹ N'y pensons pas, je suis pressé. Alors, profitant de l'aménagement quadrillé de Montréal, nombre d'automobilistes empruntent les rues parallèles, sans ralentir bien sûr, transformant les quartiers résidentiels en voies de transit.

Le résultat: il n'y a plus que quelques rues tranquilles; pour les piétons, les cyclistes — leurs déplacements sont-ils moins importants? — les personnes âgées, la population urbaine et les enfants, débrouillez-vous, nous autres, on passe! Vroumm!! Les enfants sont plus souvent victimes d'accidents dans les quartiers populaires. Le tissu social urbain est détruit. Il ressemble plutôt à un tweed écossais qu'à une broderie japonaise. Le milieu urbain n'offre plus de qualité de vie. Les coûts les plus évidents sont la détérioration de la santé publique et l'exode vers les banlieues.

Un choix de société

Un changement d'attitude et de mentalité s'impose dans nos habitudes de consommation et cela doit influencer notre façon de voter ou de gouverner. Il faut favoriser le déplacement de personnes et non celui des véhicules, surtout dans les grandes villes, afin d'améliorer la qualité de vie et ainsi garder les citadins en ville et en santé. Pour ça, il faut restreindre l'utilisation de l'automobile pour les courtes distances et favoriser les modes de transport moins encombrants et moins polluants.

Nous suggérons d'aménager les quartiers en îlots fermés (sens uniques, mais aussi rues secondaires fermées à une extrémité par des trottoirs, voies piétonnières, bancs, fleurs, arbres, etc.) en laissant quelques accès aux automobiles... des résidents; entre ces «villages urbains», les avenues principales, des voies réservées aux autobus, des pistes cyclables. Les rues de quartiers seront plus calmes et plus sécuritaires. Tout en étant encore ouverte aux déplacements indispensables, la rue servira de place publique et de terrain de jeu aux populations urbaines. Il n'est pas nécessaire de gazonner la rue, il suffit de la réduire et de bien gérer son utilisation.

Ce n'est pas un rêve ou une utopie, c'est un modèle simple et réalisable à peu de frais. Les choix et les décisions doivent venir de la population résidente. Il s'agit de penser l'aménagement urbain en fonction de la qualité de vie. Cela doit être fait, on l'a tenté avec succès à Burlington, à Palo Alto, Calif., en Allemagne, en Hollande, etc. Pourquoi pas ici? Les investisseurs ne peuvent que réagir positivement à l'idée d'une métropole propre et sans embouteillages.

La société telle que nous la connaissons n'est pas saine, c'est une vieille peau dont nous devons nous séparer. Il faut se voir comme les architectes du changement. Un jour, nos enfants diront: «Vous étiez donc passifs dans votre temps pour patienter une heure dans un embouteillage, étouffer dans des autobus sous-subsidés et vous laissez dépasser par une auto climatisée et polluante ne transportant qu'une seule personne?» Vous direz qu'il fallait y mettre le temps, s'organiser entre citoyens et citoyennes, se rendre aux Conseils d'arrondissement pour exiger que les quartiers soient aménagés en conséquence, aux audiences de la STCUM pour obtenir une amélioration du service. Mais on l'a fait, que vous direz. Et ça valait la peine.

Notes

- 1— Le monde diplomatique, mars 1989, p.1, René Dumont
- 2— René Dumont, conférence Montréal, 12 juin 1989
- 3— Globe & Mail, 31 juillet 1989.
- 4— Bilan 87, Régie de l'assurance-automobile du Québec.
- 5— Comité dir. féd. prov. sur le transport à distance des polluants atmosph. Rapport au Conseil canadien des min. de l'environnement, avril 89.
- 6— Notre avenir à tous, Commission mondiale sur l'environnement et le développement (CMED), éditions du Fleuve, 1987, p. 209
- 7— CMED, op.cit., p.210.
- 8— op.cit., voir 1.
- 9— CMED, op.cit., p.210.
- 10— Environnement Canada, no. catalogue en 57-24/12-1986F.
- 11— Idem, à 10.
- 12— World Watch Institute, World Watch Paper 89.
- 13— Canadian Encyclopedia 1988, Hurtig Publishers, Edmonton.
- 14— Le Devoir, 11 août 1989.
- 15— Canadian Encyclopedia 1988, vol. 2, p. 700.
- 16— Le temps qu'on nous vole, Jean Robert, éd. Seuil, 1980, p.26.
- 17— Time, Gridlock, jan. 89.
- 18— Stats Canada, 1988, catalogue 53-007.
- 19— Le Point, 5 déc. 89, p.63.

La bicyclette détraquée

Claire Morissette

UNE GUERRE ROCAMBOLESQUE GRONDE DANS LANAUDIÈRE, ENTRE TROIS CAROTTES ET SIX BLES D'INDE, AUTOUR D'UNE PISTE CYCLABLE. À L'ORIGINE, DES MANOEUVRES PEU RELUISANTES DE DEMANTELEMENT DU RAIL.

La controverse est née d'un projet de piste cyclable devant relier Joliette au lac Maskinongé, sur 42 km à travers champs, empruntant le tracé d'une voie ferrée désaffectée du CP.

L'idée vient de François Arnault, maire de Notre-Dame-des-Prairies, juste à côté de Joliette, et rallie l'appui de nombreux organismes jolietains, des éditorialistes, des élus et de la population en général. À la mi-juillet, une pétition de 14 190 signatures avait déjà été recueillie, évoquant les retombées économiques, la qualité de vie et l'accessibilité du vélo. Le maire Arnault suggère aux agriculteurs de profiter de cette clientèle qui passera près de chez eux, en installant des kiosques à légumes pour la clientèle cycliste.



Quand penseront-ils aux cyclistes?

«On n'a pas le temps de niaiser à vendre trois carottes dans une journée», répond l'opposition locale, qui se recrute chez les cultivateurs et leurs porte-parole de l'Union des producteurs agricoles (UPA). On évoque le danger de vandalisme dans les champs et les difficultés pour les tracteurs de traverser le tracé cyclable. Mais on craint aussi des attitudes trop citadines de ces nouveaux touristes sur deux roues. Les cultivateurs et les cultivatrices se sont assez fait coincer ces dernières années par des citadins qui s'établissent à la campagne, pour ensuite porter plainte à cause de l'odeur du fumier.

L'argument des blés d'Inde vandalisés est faible, sans doute: le même saccage pourrait avoir lieu hors piste, le long des petites routes sans surveillance, par des cyclistes ou des automobilistes. Quant aux tracteurs ou aux troupeaux traversant les pistes, il faudrait en effet qu'on établisse leur priorité et que les cyclistes acceptent les inconvénients que cela pourrait amener, y compris la bouse de vache sur leurs jantes de roues... On est à la campagne, après tout. Mais toutes ces randonnées, l'UPA doit réfléchir si elle préfère les voir faites à vélo ou en auto, quand on sait que l'usage massif de l'auto engendre au moins 40 % des pluies acides.

PHOTO: NORMAN NAVROCKI

Rail en rabais

Lorsqu'on cherche les éléments catalyseurs de cette guerre, on découvre une tout autre histoire, liée au processus de démantèlement du rail par le CN et le CP ici et là au Canada.

Lorsque le CP, par exemple, décide qu'une de ses anciennes emprises n'offre plus d'intérêt (celle de Lanaudière menait à une carrière qui lui fournissait du sable dont il n'a plus besoin), il offre d'abord le site au gouvernement fédéral, puis au provincial, enfin aux municipalités régionales de comté (MRC) locales et aux municipalités. Si toutes ces instances négligent l'acquisition du site, le CP peut alors le vendre à des particuliers. Comme le processus est long, les agents immobiliers du rail contactent aussi les regroupements de cultivateurs, l'UPA en l'occurrence, pour que ceux-ci rallient leurs membres riverains du site; en effet, le CP ne veut pas vendre ses sites par parcelles, mais par branches complètes. C'est ainsi que se polarisent les intérêts des cultivateurs et des cultivatrices contre ceux des instances publiques locales.

En outre, les cultivateurs, lorsqu'ils achètent le rail, ne paient qu'une somme symbolique: 1 \$ le lopin, plus les frais de notariat et de mesure du cadastre. Ils deviennent propriétaires du site et du remblai qui s'y trouve. Ils peuvent alors vendre ce remblai, une roche gravelée, à 50 \$ le camion, ce qui n'est pas à dédaigner. Ils éliminent du même coup toute nuisance actuelle ou à venir, que pourrait représenter le rail.

Mais ceci se fait au détriment des autres utilisations qu'on pourrait faire de tels sites. Contrairement aux routes ou aux lignes haute tension, les abords du rail ne sont pas rasés; ces propriétés sont donc souvent joliment boisées, avec peu de pente et tous les ponts et viaducs nécessaires, des sites exceptionnels pour la randonnée cycliste ou pédestre. Leur configuration linéaire leur donne une valeur inestimable; il en coûterait des millions aujourd'hui pour créer de tels tronçons. Qui sait, on en aura peut-être besoin dans un avenir plus ou moins lointain, pour d'autres fins ou pour le retour du rail lui-même. On pourrait aussi en faire des chemins agricoles: la qualité du remblai permet en effet la circulation de véhicules lourds sur ces tracés.

Sous la guerre de Lanaudière se cache la vente à rabais de propriétés collectives exceptionnelles, un processus qui s'opère discrètement, et qui conduit à la disparition d'un équipement important pour le transport public, menaçant de nous placer de facto devant l'impossibilité d'éventuellement restaurer le rail. Les pistes cyclables «sauvent le rail» temporairement et consacrent son usage pour tous. C'est déjà monnaie courante aux États-Unis et en Angleterre.

Ce qu'il faut, c'est une intervention du gouvernement provincial pour racheter tous ces précieux axes, ou un moratoire du gouvernement fédéral contre toute liquidation des chemins de fer, pour que soient préservés la propriété collective et le remblai sur ces tracés, en attendant qu'on décide de la vocation qu'on souhaite y voir fleurir.

KRYPTONITE K-4



1 LE SEUL CADENAS MUNI DU CYLINDRE TUBULAIRE ACE® II

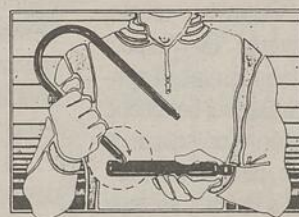
Le mécanisme de serrure le plus solide et le plus sûr de tous les cadenas à vélo. Une exclusivité du Kryptonite K4. Contrairement aux autres cylindres de cadenas à vélo, l'ACE® II de haute sécurité:

- 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.

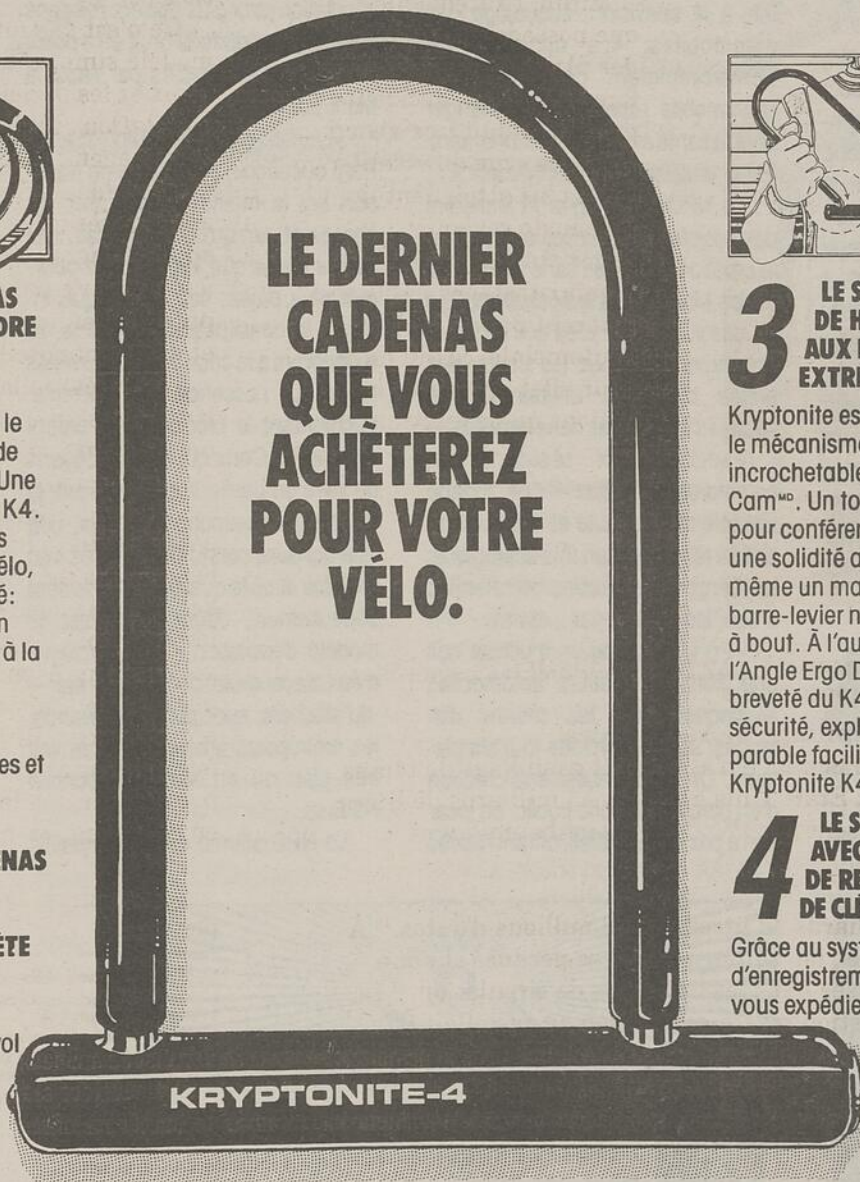


3 LE SEUL CADENAS DE HAUTE SÉCURITÉ AUX DEUX EXTRÉMITÉS

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.



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



Ce qui inquiète le plus, c'est le sort réservé à Montréal dans ce contexte d'étalement urbain. Vidée de ses contribuables les plus fortunés, aux prises avec les besoins accrus d'une population plus démunie, Montréal se dirige tout droit vers une grave crise financière. Le maire Doré a dénoncé l'oubli total du ministre Côté de mesurer les effets de son plan sur le financement de Montréal. Hélas, du même souffle, M. Doré y allait de son tunnel Métropolitain, une idée excessivement coûteuse et improvisée comme c'est pas permis pour un maire.

Quant à l'aspect vélo du plan Côté, à la suite du mémoire présenté par Vélo-Québec lors d'audiences publiques, le ministre Côté a désigné un fonctionnaire, Gérald Lavoie, pour y voir. Mais M. Lavoie n'a pas pour mandat de créer et promouvoir le vélo comme composante intégrée du transport. Il est là pour répondre aux intervenants, telles les municipalités, lorsque les infrastructures actuelles ou à venir du ministère du Transport nuisent aux cyclistes. Soulignons que son travail permettra de sauver la piste de l'estacade du pont Champlain, d'assurer la cyclabilité des ponts de l'île Perrot, etc. On y va à la pièce.

Dans la réflexion du PLQ sur les enjeux de la prochaine décennie ou dans son programme, pas un trait mot sur l'automobile, pas l'ombre d'un vélo. On s'est mis à patouer au cabinet du ministre des Transports quand le Monde à bicyclette a demandé qui pouvait parler de la place du vélo dans le transport et de ce qu'on réservait aux cyclistes dans le prochain mandat. Au moment d'aller sous presse, le PLQ n'avait toujours pas trouvé d'interlocuteur pour répondre à nos questions.

Parti québécois (PQ)

Au PQ, la nuisance environnementale de l'automobile, c'est la pollution de l'air. Dans leur programme, section Environnement: «L'utilisation excessive et croissante de l'automobile contribue largement à la détérioration de la qualité de l'air dans les grands centres urbains. À court terme, la voiture est difficilement remplaçable. Néanmoins, le ministère de l'Environnement devra encourager la recherche pour découvrir un substitut au pétrole... inciter le personnel des administrations publiques à utiliser le gaz naturel pour leurs véhicules, encourager le transport en commun, le covoiturage, maintenir les trains de banlieue, améliorer le réseau des pistes cyclables.»

On constate aussi l'étalement urbain, sans se questionner sur la

pertinence d'intervenir pour freiner une telle tendance: «La problématique du transport en commun, surtout dans les grands centres, a changé: on est passé de l'organisation locale à l'intégration régionale. Le transport en commun, qui doit permettre de relier la rive sud à l'île de Montréal, nous impose de trouver des solutions imaginatives et diversifiées: prolongement du métro, gare intermodale, etc.» Solution: «La création d'une commission régionale permanente pour déterminer les modes d'intégration des différents systèmes locaux, préciser et analyser les problématiques actuelles comme les enjeux de l'avenir, se prononcer sur le partage du financement et se pencher sur les grands dossiers de voirie étroitement associés au transport en commun et au développement économique.» On n'a pas eu le temps d'y penser, on va étudier la question, mais, dans l'immédiat, aucune analyse ou orientation claire, et aucune critique de l'automobile.

D'ailleurs, en matière de transport régional, le PQ sort vite le rouleau d'asphalte: «Dès son élection, un gouvernement du Parti québécois proposera un plan pour compléter dans les meilleurs délais l'infrastructure autoroutière du Québec» bien qu'il parle aussi de transport en commun électrique, de réseau ferroviaire moderne et efficace... et de desserte interurbaine par autobus, même sur les lignes déficitaires.

En conférence de presse commune le 18 août dernier, MM. Parizeau et Doré déploraient en chœur que le ministre Côté ait écarté la proposition de tunnel du maire Doré, mais n'ont pas développé une critique plus approfondie du plan Côté.

Et la place du vélo? Dans le programme, section Développement des secteurs économiques: «Le développement et l'aménagement des réseaux routiers, particulièrement en milieu urbain, devront tenir compte de l'aspect récréatif de nos rues, routes et chemins. La bicyclette est pour beaucoup une forme privilégiée de détente et de tourisme, et même, pour certains, un mode de vie. Nous devons en tenir compte.» Quand on pense que c'est le gouvernement péquiste, en 1981, qui le premier a reconnu la bicyclette comme moyen de transport à part entière et a fondé le programme d'aide aux municipalités pour la réalisation d'aménagements cyclables, on constate que la vision du vélo-transport, si elle est encore présente, s'est passablement diluée.

Nouveau Parti démocratique (NPD)

Le NPD plonge au cœur du problème du transport, en visant une réduction urgente de la con-

sommation d'énergie fossile — cause principale de l'effet de serre —, dont est responsable la trilogie auto-bungalow-banlieue. On y trouve une abondante documentation sur le sujet, très fouillée, fracassante pour tout dire.

C'est que la trilogie auto-bungalow-banlieue multiplie notre consommation d'énergie et de ressources. Lorsqu'on calcule l'absorption énergétique de l'auto — de l'extraction des minerais à sa fin au cimetière d'autos, en passant par TOUS les services connexes — et l'absorption énergétique du bungalow — Longueur des rues à construire, des égouts, aqueducs, éclairage, déneigement, etc —, on en arrive à un bilan énergétique de 1 000 à 2 000 % plus élevé en banlieue qu'en ville. Pour le NPD, une solution à la crise écologique est impossible sans une remise en question totale de cette trilogie.

Ce qui masque aux yeux de tous cette saignée de ressources, ce sont les subventions discrètes dont jouissent les banlieusards. Si les coûts réels de la vie en banlieue sont quatre fois plus élevés qu'en ville, en toute équité, cela ne devrait-il pas apparaître sur leurs factures? C'est ce que ferait le NPD, responsabilisant les gens dans leurs options.

Inspirées par le document *Non aux autoroutes* du Groupe de recherche appliquée en macro-écologie (GRAMÉ), le NPD voit que la trilogie auto-bungalow-banlieue est à l'environnement ce que la cigarette est à la santé: un phénomène social et un danger mortel ainsi qu'une habitude onéreuse et très difficile à perdre. Objectif: diminuer de 40 % la consommation d'essence. Stratégie: comme celle de la lutte à la cigarette: l'information du public par une campagne permanente de contre-publicité sur les méfaits de l'automobile, interdiction de toute publicité automobile à la télévision, étiquetage des automobiles: «Le ministère de l'Environnement considère que l'automobile représente un danger pour la santé et pour l'environnement. Éviter d'utiliser quotidiennement.»

Le NPD prône un arrêt immédiat des projets de nouvelles autoroutes, la création de zones sans auto — 42 % des Montréalais le souhaitent déjà —, des voies réservées aux autobus, notamment sur tous les ponts, des pistes cyclables utilitaires, des secteurs à vignettes dans les villes — réservés aux résidents et commerçants locaux —, un zonage agricole inattaquable et la protection des terres qui ont un rôle écologique: les berges, les bassins de rétention d'eau, les boisés, par exemple.

«En ville, on pourrait utiliser soit une flotte de petites automobiles électriques pour les courtes distances, soit la bicyclette tout simplement. On pense aussi à la création d'un parc automobile public, en location à prix acceptables, offrant l'accès

à l'automobile pour certaines occasions, sans avoir à s'en encombrer à l'année.»

«Pour ce qui est du transport en commun, le NPD en réduirait le prix, améliorerait les technologies utilisées — le matériel roulant du métro de Montréal datant 1965-1967 — et montrerait une volonté constante de se rabattre sur le transport par train, sur les distances de 200 à 1 000 km, pour le transport des personnes et des marchandises. Un TGV Québec-Montréal-Mirabel-Ottawa-Toronto serait éminemment compétitif avec l'avion, au-dessous de 1 000 km, certainement en conservation d'énergie.»

Nadeau continue: «La diminution possible des échanges est-ouest à cause du libre-échange qui ira plutôt nord-sud, le freinage de l'étalement urbain et des besoins en déplacements, l'usage du rail, ce sont des aspects à considérer avant d'opter pour un tunnel Métropolitain. L'autoroute Métropolitaine pourrait même devenir un simple boulevard urbain.»

Et le vélo? «Le vélo fera partie intégrante de la politique de transport, l'intervention du gouvernement ne se limiterait pas au financement des infrastructures cyclistes, mais verrait à l'intégrer à l'ensemble des mesures en transport. Des endroits pour stationner les bicyclettes, l'accès des bicyclettes aux trains, aux autobus et métro sont une série d'aménagements que le NPD veut mettre de l'avant.»

«Mais les mesures visant directement le transport ne doivent pas venir seules. Il faut aussi comprendre le choix des gens qui s'installent en banlieue, pensant améliorer leur qualité de vie. Il faut que vivre et élever une famille à Montréal devienne attrayant. Le NPD propose un programme d'isolation sonore et thermique des maisons, une remise en valeur des parcs, la réduction de la circulation pour plus de sécurité dans les rues, et réduire le bruit et la pollution de l'air engendrés par l'auto à Montréal.»

«La politique du Parti libéral et du Parti québécois en matière de transport est la même: laisser aller les choses et, lorsqu'il y aura crise, soit fiscale parce que les gens ne pourront plus payer, soit écologique incluant la constipation des ponts, ils répondront à la crise par de nouvelles taxes sur l'essence par exemple, augmentant le prix d'usage, créant une rareté. Ceux qui ont les moyens de vivre en banlieue continueront, et les autres reviendront en ville, une ville qui aura connu des années très difficiles et où la qualité de vie se sera sérieusement dégradée. C'est le modèle d'évolution — un cercle vicieux d'accumulation de pauvreté — qu'affichent, avec dix ans d'avance, les métropoles américaines; on voit très bien où on s'en va» conclut Nadeau.

Le NPD affirme avoir été qualifié

de «sincère et d'articulé» par une importante coalition écologiste. En matière de transport, en tous cas, reconnaissons qu'il est lucide, conséquent et courageux.

Parti vert

Jean Ouimet, chef du Parti vert, commente le plan Côté sensiblement dans les mêmes termes. Dans le programme: «Une politique économe des transports est inséparable de l'aménagement du territoire, qui consiste à réduire la consommation forcée du transport, en luttant contre la ségrégation territoriale des fonctions, en améliorant la qualité de vie dans les villes pour atténuer le besoin d'évasion, en produisant localement pour la satisfaction des besoins locaux. ... Dans les agglomérations, la voirie doit privilégier le transport collectif gratuit, ... les couloirs réservés aux autobus et aux bicyclettes.»

Lorsqu'il s'agit de traduire ces principes en mesures concrètes, Ouimet répond que le Parti vert, étant un jeune parti, n'a pas l'équipe d'experts pour arriver à des propositions précises. C'est une grave lacune si la course du Parti vert dans ces élections vise aussi l'éducation de l'opinion.

Pour les déplacements interurbains, étrangement, le Parti vert revient à l'automobile: «Un des premiers objectifs est le respect des limites de vitesses actuelles et l'adoption de limites plus faibles, ... la modération de la puissance des véhicules vendus. ... L'automobile est un instrument de liberté sous condition d'un usage intelligent. Nous préconisons une voiture simple, robuste, pratique, économe en énergie et moins polluante.» Plutôt surprenant dans la bouche d'écologistes. Ouimet explique: «En région reculée, la voiture va rester encore, un certain temps, un moyen intéressant de se déplacer. Il faut quand même encourager le covoiturage, qui demeure une utilisation énergétique raisonnable, ou le taxi collectif, plus léger que l'autobus, ou encore des véhicules à usage mixte (voyageur-courrier, voyageur-marchandises) ...» Le programme ajoute: «Des voies ferrées ... et l'interconnexion avec autobus.» Voilà qui rassure. Mais le texte du programme est ambigu, et laisse place à interprétation.

Le chef du parti, Jean Ouimet, fait sa campagne électorale entièrement à vélo, un périple de 2 000 km en un mois. C'est une déclaration en soi. C'est toujours bon de voir la pratique alliée aux principes.

«Le NPD a cette préoccupation de l'écologie, mais il na va pas jusqu'à remettre en question le système politique. Pour le Parti vert, il faut repenser le système politique, vers une démocratie participative. C'est une grande différence entre les deux partis», conclut Ouimet.

Du bipartisme au choix réel

La couverture médiatique du débat électoral se réduit jusqu'à maintenant à un bipartisme PLQ-PQ navrant. En période d'élections, les médias jouent leur rôle de laquais de l'establishment, de façon encore plus servile. Comme on le voit dans le dossier transport, c'est en dehors des deux gros partis que se situe la véritable critique. Bâillonner les tiers partis, c'est enlever au débat collectif sa pertinence et réduire tout l'exercice à une triste farce.

Commerce alternatif?

Annoncez dans un journal alternatif.

Le journal du Monde à Bicyclette c'est quatre numéros par année tirés à 18 000 exemplaires. La distribution, gratuite, se fait à la grandeur de la région métropolitaine.

Service de graphisme, ventes publicitaires:

Le Monde à Bicyclette

Tarek, 844-2713



VOYEZ CLAIREMENT SANS LUNETTES

«J'utilise le programme d'amélioration de la vision... Je le recommande à mes clients»

— Marcel Gingras, docteur en optométrie, Vaudreuil (Québec), Libérez votre vision!

Éveillez en vous votre capacité naturelle de voir!

Demandez le dépliant gratuit au (514) 282-1576 ou écrivez à

VISION-CROISSANCE INC. 538, rue Cherrier, Montréal (Québec) H2L 1H3

QUÉBEC DOCTORS TAKE NAESENS TO TRIAL

Must the treatment be toxic?

The fact that Gaston Naessens, a Québec microbiologist, has successfully treated AIDS and cancer sufferers with his 714-X serum, has raised the shackles of the medical establishment here; his treatment is based on a theory it finds unacceptable.

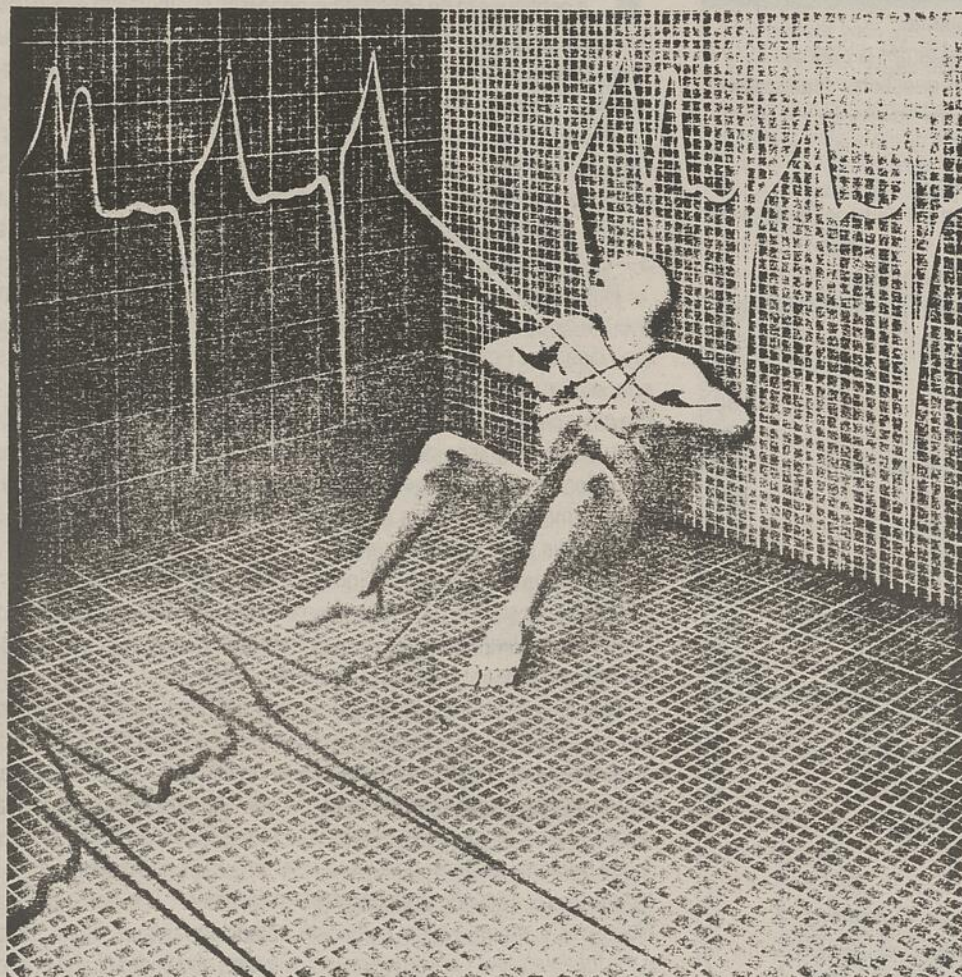
Bob Silverman

Gaston Naessens is a French-born microbiologist living near Sherbrooke, Québec, who has developed an extremely powerful light microscope (using ultraviolet and laser beam technology) capable of extraordinary rates of magnification up to 30,000. More importantly, Naessens's "Somatoscope" can examine living tissue, unlike the standard electron microscope which kills its specimen. With a non-toxic serum he calls 714-X, Naessens has achieved complete remission: over a thousand cases of cancer and dozens of AIDS. Instead of receiving the Nobel Prize, Mr. Naessens faces three sets of civil and criminal charges brought against him by la Corporation professionnelle des médecins du Québec (CMPQ), including "illegal practice of medicine," "fraud" and, most serious, "criminal negligence contributing to death." He could face heavy fines or even a prison term.

This is the story of world-wide support for Gaston Naessens among patients, doctors and allied professionals. But Naessens's case is far from unique; it is just one of at least 30 promising cancer treatments that have been systematically suppressed for the last 50 years by the medical establishment, the government and the drug cartels. (The specific roles of the American Cancer Society (ACS), the National Cancer Institute (NCI), the American Medical Association (AMA) and the Federal Drug Administration (FDA) in the suppression of alternative treatments and persecution of their originators overwhelming. — and thoroughly documented in three recently published books. (See bibliography.)

Support for Gaston Naessens

Early on the morning of June 27, 1989, 100 supporters of Naessens demonstrated outside the Sherbrooke courthouse with placards reading "We want Freedom of Medical Choice," "Down with Medical Power," "Justice for Naessens" and "End the Medical Monopoly." Three weeks earlier, Naessens's arrest outside his home and laboratory in Rock Forest was witnessed by an array of new-people who had apparently been alerted beforehand. He was released on \$10,000 bail after being held for 24 hours in a six-by-three-foot cell under conditions he described as "the filthiest imagin-



DR. RAE BROWN CALLED THE FRENCH MINISTRY OF HEALTH'S 1956 INVESTIGATION OF NAESENS A FRAME-UP, STATING IT HAD DISALLOWED TESTIMONY OR EVIDENCE OF PATIENT IMPROVEMENT

able."

During the raid on the Naessens home, Surêté Québec attempted to seize the Somatoscope but were prevented by Mme Françoise Naessens, who threatened legal action. They did, however, seize documents, including medical dossiers, accounting books and patient lists. The latter are now being used by the CPMQ in a putative attempt "to accumulate evidence against (Naessens)," although these very patients are far more likely to testify for the defence, as they have already indicated at two separate press conferences.

At the first conference, eight people, abandoned as incurable by orthodox doctors, described the remission of their cancer under Naessens's treatment. Three others spoke of the successful treatment of their AIDS with the 714-X serum. Jean Hubert Eggeman was furious as he described his harassment by investigative agents of the CPMQ:

"Is this a free country? How come this kind of thing is permitted or condoned? How did these goons get access to confidential medical files? We're not living in Stalinist Russia or Nazi Germany. We're in Canada. When is all this going to stop? When am I, and all the rest of us, going to win the right to be treated as we see fit?"

Crown Drops Charges

At a second hearing on July 14 the Crown dropped the first two sets of charges, returned Naessens's \$10,000 bail and told him that he could continue to receive patients. A press conference held at this time brought ex-patients, colleagues and friends from all over the world to Naessens's defence. Dr. Florianne Piers of Brussels said seven of her patients had been helped by Naessens's serum. Mrs. Nur of Paris, president of the Committee to Support Gaston Naessens in France, told how Naessens had

cured her melanoma after three ophthalmologists from Paris, London and San Francisco advised her to have the affected eye removed. Gerry Diamond of San Francisco said that he was cured by Naessens for a voluntary contribution of under \$1,000 after first spending \$65,000 on unsuccessful orthodox cancer treatment.

Colorado biologist Walter Clifford said he represented concerned scientists from around the world. He called Naessens a genius and outlined in great and convincing detail the hostility to new ideas, the monopoly control of vested interests and the corruption rampant in the medical/pharmaceutical/scientific communities.

Dr. Rae Brown, author of "Aids, Cancer and the Medical Establishment" described the 1956 investigation of Naessens by the French Ministry of Health, calling it a "frame-up" that had disallowed testimony or evidence of patient

improvement. "The importance of what is taking place today is an effort to inform the population at large that Naessens is a real alternative to standard medical practice. This will hopefully force the medical establishment to seriously investigate what Naessens has so brilliantly achieved," he said.

When Naessens himself, tall and dignified, rose to speak, he said, simply, that he was motivated by his wish to reduce human suffering and that "My heart would not permit me to send anyone suffering away when I knew I could help them... For if there were in this room or anywhere, a single patient whose life was extended for one, two, five or ten years due to my treatment, I would be prepared to go on the long and difficult trek I have made all over again."

Medical Institutions Corrupted

Naessens says Canadian authorities have targeted him. A communiqué issued by Health and Welfare Canada on June 2, 1989 entitled "Warning on 714-X, a Fraudulent Anti-Cancer Product" reads "This product carries a label that offers information to the effect that 714-X is recommended for self-administration, a usage entailing high risk."

Naessens called this a "bold-faced lie," reasserting emphatically that the label in question clearly states: "This Product is for the Use of Doctors Only."

CMPQ president Dr. Augustin Roy considers the patient supremely unqualified to participate in the choice of his/her own therapy and dismisses all scientific support for Naessens with such statements as, "Those who come from far away lie..." "all these stories are anecdotal and carry no scientific weight" and "There are established government institutions to evaluate these matters."

At a recent public lecture Naessens showed slides of the life cycle of the "somatid," or cancer micro-organism (see sidebar), which he has been able to observe with his microscope. He reiterated that the 714-X serum is a non-toxic and non-invasive therapy aimed at reinforcing the immune system in order to bolster the patient's own natural defences against degenerative disease. He again urged the medical community to conduct a study of his treatment, which they have so far refused to do.

Those wishing to contact the Committee for the Support of Gaston Naessens may do so at 6912, rue Christophe-Colomb, Montréal, Québec, H2S 2H2; Tel.: (514) 279-7570. Contributions toward the upcoming legal defence of Mr. Naessens will be greatly appreciated.

MORE ON PAGE 14

Bibliography

"The Cancer Cure That Worked!", by Barry Lynes, 1987, Marcus Books, P.O. Box 327, Queensville, Ontario, Canada L0G 1R0 Tel: (416)478-2201
 "The Healing of Cancer: The Cures, The Cover-ups and the Solution Now!", by Barry Lynes, 1989, Marcus Books
 "Aids, Cancer and the Medical Establishment", by Raymond Keith Brown, M.D., Robert Speller Publishers, New York, New York 10010

Gilles Martineau
pop

Bicyclette
MONTREAL-NORD

4397, boul. Gouin Est, Montréal-Nord, H1G 1A1, 322-2740

ARGO BOOKSHOP



PAPERBACKS & CANADIAN BOOKS

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

LE CAKE

4824 ST-LAURENT, MTL (OUVERT TOUS LES JOURS) TÉL.: 843-7561

Boule de Neige

LIVRES EN FRANÇAIS & ENGLISH BOOKS

- Alimentation saine
- Croissance personnelle
- Écologie, sciences
- Énergies subtiles
- Jardinage et agriculture, écologique, biodynamique
- Philosophies, spiritualités
- Psychologies
- Santé holistique
- Technologies appropriées

Diffusion : Éditions Terre Vivante, Équilibres Aujourd'hui, etc.
Service de commandes spéciales & postales

312 est, Ontario
Montréal, Qc
H2X 1H6
843-7997
☎ Berli
ouvert 7 jours

librairie des ressources bookstore

La Crêperie Québécoise

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

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

Tél.: 521-8362

pasteur

bar

(On a changé...)

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

STRESS RELEASE
MASSAGE

by juhi

(514) 484-1809

RESTAURANT AU COIN BERBÈRE

Spécialité: COUSCOUS

OUVERT tous les jours de 17 à 24 hres
(avec réservation, le midi et après 24 hres)

73 rue Duluth est, Montréal (Qc)

844-7405

Tanné ?!!

Irrité, stressé et mal à l'aise ?



Maintenant, il y a une solution :
la lumière la plus naturelle qui soit.

Les fluorescents Vita-Life.

Éclairage solaire

Information : Robert Silverman : 849-5596

Gaston Naessens:

SOMATID & SOMATOSCOPE

Fritzraven Sky

Gaston Naessens's somatid theory of the origins of cancer, the result of over 40 years of research in bacteriology and biology (the last 20 funded personally by the late David Stewart of the MacDonald-Stewart Foundation), has its roots in the concept of pleomorphism, first advanced by Antoine Bechamp in France in the 1870's. Pleomorphism is the assumption of multiple forms, or stages, by a single organism during its life cycle. Bechamp postulated such a pleomorphic (literally, shape-changing) micro-organism, which he named "microzymia" as a common progenitor of all bacteria.

Pleomorphism was then in direct contradiction to the reigning (monomorphic) germ theory of disease being promulgated by Louis Pasteur. It continues to be vehemently opposed, anathema to established bacteriological doctrine, because it blurs the distinction between bacterium and virus, raising fundamental questions about the basis of life and the (genetic versus environmental) transmission of characteristics. Modern medicine espouses the viral etiology and "somatic mutation" theory of cancer (cellular function becomes disorganized by an errant gene) and makes a pivotal distinction between bacteria and viruses, as follows: 1— Viruses are much smaller and can be filtered; 2— Viruses produce DNA or RNA, not both; and 3— Only bacteria, not viruses, may be cultured outside the host organism.

Research has demonstrated that the virus-like particles present in tumours and the blood of cancer patients are actually filtrable (pleomorphic) bacteria in their diseased phase. The cancer-causing Rous "virus" first isolated in 1911 is now known to be a classical bacterium. It produces both DNA and RNA and, like other pathogenic micro-organisms, has been cultured on slides outside the host. Despite the repeated demonstration many times since Bechamp of pleomorphism and the endogenous (internal) source of disease-causing bacteria, modern medicine remains as resistant as ever to testing the clinical applications of this body of knowledge.

Naessens's remarkable Somatoscope has made possible time-lapse photographic studies and revolutionary new blood examination techniques. Based on this live-specimen microscopic research, Naessens has formulated the following theory of disease-producing bacteria:

Naessens's somatid is an elementary, sub-cellular and pleomorphic particle (analogous to Bechamp's "microzymia" or Wilhem Reich's "bion") present in all biological liquids and especially in blood, with a potentially variable life cycle comprising 16 separate stages in all. The first three stages (somatid — spore — double spore) are seen in the blood of all individuals. Whether or not these bacteria will then devolve further into their pathogenic forms is determined by the integrity of the internal environment. The pathogenic stages of Naessens's somatid cycle culminate in the formation of "thalli," microscopic sacs that eventually burst, releasing somatids and initiating the entire cycle all over again. In other words, we're all born with a latent, dormant form of cancer. Actual disease is produced when the compromised health of the individual presents an opportunity.

The somatid in its double-spore form produces "trefons," hormone-like substances which initiate cell division. In a healthy person the cycle, or rate of division, is regulated by blood inhibitors. Disturbance of the cycle due to physical or psychic stress results in a diminished level of blood inhibitors which in turn permits the proliferation of the diverse (and disease-causing) forms of the original somatid. Such diverse bacterial forms were first identified in the 1930's by German scientist von Brehmer as "Syphonospora Polymorpha" and have since been observed and variously referred to as Pleomorphic Organisms, "L" forms and Cell Wall Deficient Organisms (CWDO's). Anablast, Naessen's first anti-cancer serum developed in France in the 1960's, is derived from pleomorphic organisms, as are several other clinically successful anti-cancer serums and vaccines, including those of Drs. Glover, Crofton, Ivy and Livingston-Wheeler.

The Somatoscope resolves the role of pleomorphism in disease, enabling its inventor to observe, identify and classify bacterial forms as they evolve and devolve. It has some parallels to the 1930's microscope developed in California by the little-recognized and much-persecuted genius, Raymond Rife. Rife used a series of prisms to direct a monochromatic light beam onto the live specimen and then fine-tuned the light frequency until it "matched" the micro-organism's, prompting a kind of resonance in the organism and causing it to "light up."

This unique method of staining with light was a profound breakthrough, far superior to the conventional chemical dyes used with electron microscopy. The principles of illumination which Rife pioneered are only recently being rediscovered and affirmed by biophysical research. Rife, like Naessens and others, argued for the pre-eminent role of the patient's internal ecology in determining the outcome of the endogenous potential for cancer and other degenerative diseases.

The mainstream study of pleomorphism would necessitate profound changes in the entire field of bacteriology and in the clinical treatment of cancer, AIDS and other degenerative disease. Since it would also expose and threaten a vast, interdependent web of vested interests in the medico-industrial complex, it continues to be unscrupulously suppressed. Pleomorphism has been proven and demonstrated in the laboratory; the cancer micro-organism has been isolated and cultured outside the organism and then reintroduced; revolutionary ocular devices, such as Naessens's and Rife's, document and forge the new advances. What remains to consolidate is the political will, so that freedom of choice and unrestricted access to medical alternatives exist.

L'EMPIRE, SUITE DE LA PAGE 6

part des prémisses de cette étude. «À ce jour, nous avons découvert que le projet n'est pas du tout économique, au contraire: on y perd. Hydro-Québec est déjà endettée de 20 milliards de dollars. En ce moment, Hydro envoie plus d'argent que d'électricité aux États-Unis. La plus grosse exportation de Hydro vers les États-Unis n'est pas de l'électricité; ce sont des liquidités, sous forme de paiements d'intérêt! (La majeure partie du financement des projets provient de prêteurs américains) (...) Chaque année, Hydro-Québec paie deux milliards de dollars en intérêts aux États-Unis. Cela n'a pas de sens!

«Par ailleurs, il a été prouvé que le projet de la baie James, réalisé en 1975, n'a pas amené la prospérité au Québec. Le Québec a bâti la première étape du projet Baie-James. Pourtant, il y a quelques mois, Statistique Canada rendait public un rapport affirmant que le Québec était la seconde province la plus pauvre au Canada, après Terre-Neuve. Les affirmations de Bourassa voulant que le Québec s'enrichisse de l'électricité étaient donc fausses. Nous pensons que le peuple québécois ne partage pas la vision de son premier ministre.»

Couper dans le maigre

Et la dette hydro-électrique pèse sur les Québécois. Dans son souci de récupérer le moindre dollar, Hydro procède à des coupures de service envers les gens en proie à des difficultés financières majeures. Quarante-cinq pour cent des Québécois s'opposent totalement à cette pratique tandis que 41 % sont contre les coupures hivernales³.

La Fédération des associations coopératives d'économie familiale (FACEF) déplore que les prestataires du Bien-être social soient souvent contraints à céder sur le minimum d'autonomie financière qu'ils ont. Le ministère de la Main-d'œuvre et de la Sécurité du revenu se montre favorable aux exigences d'Hydro-Québec: les bénéficiaires de l'«aide» sociale qui accusent un retard sur leurs paiements peuvent être pris en charge par Hydro-Québec. Celle-ci prélève automatiquement le montant des factures sur les chèques mensuels, à défaut de coupures de courant.

Une question d'échelle

La science de l'écologie en est encore à ses balbutiements. Déjà, de nombreux exemples nous amènent à croire que les modifications de l'environnement effectuées sur une grande échelle entravent les mécanismes d'auto-régulation de la biosphère. Il en résulte que des cataclysmes se produisent sporadiquement. La vie des peuples en est profondément affectée.

Les projets de grande envergure dépendent d'un financement important. Les grandes banques ont un pouvoir décisionnel primordial. Elles influent, endettent et appauvrissent de manière usurière. Bref, elles contrôlent la vie de cinq milliards d'êtres humains.

Hydro-Québec est mégalomane et cadre bien dans le contexte de croissance illimitée...

Notes

- 1- Québec-Science de juin 1981.
- 2- Selon Lynn Trainor, physicienne. Peace Magazine de juin-juillet 1989.
- 3- Enquête commandée par Hydro-Québec, novembre 1986.

SECURITE MAXIMALE

Charles Montpetit

LA PORTIERE GAUCHE EST ENTROUVERTE

Je me penche, rabats le battant avec agacement et la ceinture se referme automatiquement autour de moi. J'ajuste le lecteur optique sur mes pupilles et branche en vitesse les électrodes sur mes poignets. J'ai beau être pressée, c'est devenu une seconde nature. Nos tests ont démontré qu'en cas d'accident, les réflexes sont inhibés par la panique et la lenteur des réactions conscientes. En reliant directement les contrôles d'urgence à l'intuition, nous avons déjà réussi à sauver bien des vies.

VOUS ETES NERVEUSE

«Je comprends que je suis nerveuse! C'est aujourd'hui qu'on tente de vendre le Système Analytique au ministère des Transports. Si je n'arrive pas à temps pour te montrer au Conseil, Jojo, tu finiras tes jours comme diseuse de bonne aventure dans un parc d'attraction!»

J'embraye en marche arrière, en cherchant désespérément une interruption dans le flot continu de la circulation. Quarante-cinq minutes pour traverser le centre-ville. Je n'y arriverai pas.

Malgré tous les efforts de la dernière décennie, l'augmentation frénétique de quatre-roues sur la route a maintenu le problème de la circulation à un niveau fixe. Autant de morts, autant d'accidents, autant de crises de nerfs. C'est pour ça que Jojo est née. Le département publicité dit dans le prospectus: «Une symbiose parfaite entre véhicule et propriétaire.»

S'IL VOUS PLAÎT, NE FUMEZ PAS

«De quoi je me mêle!» À vrai dire, je ne m'étais même pas rendue compte d'avoir extrait les Camels de mon sac.

VOUS ETES PRESENTEMENT DANS UN ETAT DE TENSION CRITIQUE. L'ADDITION DE NICOTINE DIMINUERAIT VOS REFLEXES EN DEÇA DE LA LIMITE ACCEPTABLE

«Jojo, j'ai besoin de fumer pour...»

Je m'interromps: je viens de repérer un espace d'un demi-mètre entre deux véhicules. Je lance un cri de guerre, je fonce, j'esquinte le pare-chocs du malheureux retardataire. Il me reste trente-huit minutes.

Rien ne sert de mentir à Jojo de toute façon: le questionnaire subliminal défile déjà sur le pare-brise. Je le vois à peine passer, et je sais que les crispations les plus infimes de mes poignets fournissent toutes les réponses voulues. Trop tard pour essayer de me détendre.

VOUS ETES DEPRESSIVE

«On le serait à moins!» J'indique la ville du menton. «Il n'y a même plus moyen de savoir si le soleil est



encore là tellement le ciel est encrassé! Et tu n'entends pas le vacarme! Même avec l'insonorisation au maximum, j'ai parfois l'impression de rouler dans un véritable enfer.» Je frappe le klaxon avec rage. «Un enfer qui n'avance pas, de surcroît!»

Trente-deux minutes.

Jojo reste silencieuse un instant. Je déteste quand elle fait ça, c'est généralement mauvais signe. Dans les profondeurs du tableau de bord, je la sens compulser ses circuits à la recherche d'une réplique logique. J'en profite pour ressasser ma rogne contre l'univers.

Soudain, un dégagement! Mu par un de ces caprices qui lui sont propres, le flot de véhicules s'ébranle, accélère enfin.

Vingt-quatre minutes.

J'ai peut-être une chance...

ARRÊTEZ LA VOITURE
Je reste muette de surprise.

Non! Pas maintenant!

La voiture répète son ordre. Je sais qu'à la troisième sommation, elle coupera le contact. Que je sois entourée de toute part, sans un espace de stationnement en vue, cela lui importe peu.

«Jojo, tu ne te rends pas compte...»

NOUS SOMMES FACE À UNE CONTRADICTION: LE MODE DE TRANSPORT QUE VOUS UTILISEZ EST LA PRINCIPALE CAUSE DES PROBLÈMES QUI VOUS PRÉOCCUPENT AU POINT DE VOUS RENDRE INAPTE À CONDUIRE.

«Ma principale préoccupation, c'est de garder mon salaire! Et si nous n'arrivons pas à...»

OUTRE LE PRIX DE REVENTE DE CE VÉHICULE, SON ABANDON IMMÉDIAT VOUS FERA ÉCONOMISER JUSQU'À 30 % DE VOTRE BUDGET ANNUEL, CE QUI DEURAIT VOUS PERMETTRE DE VIVRE CONFORTABLEMENT EN ATTENDANT UN NOUVEL EMPLOI. ARRÊTEZ LA VOITURE

«Mais...»

Jojo s'immobilise. Je hurle. Derrière moi, un coup de frein furieux, suivi d'un concert d'avertisseurs. Le flot ne va pas tarder à se paralyser de nouveau. Je flanque un coup de pied dans les commandes.

VOUS ETES MAINTENANT EN PARFAITE SECURITE

Le pire, c'est qu'elle a raison. Les circuits de Jojo lui permettent uniquement de détecter ce que je ressens déjà à un niveau inconscient, pour ensuite me le resservir sur un plateau. Si elle en est arrivée à une telle conclusion, c'est parce que, tout au fond de moi, c'est aussi ma décision. Il ne me reste plus qu'à terminer le trajet à pied.

Le trafic est maintenant parfaitement immobile. Je mets pied à terre. Cinq minutes de marche me feront le plus grand bien.

Lutz Ray



EN AOÛT A EU LIEU À COPENHAGUE une rencontre internationale de 400 spécialistes en affaires cyclistes, provenant de 23 pays. Copenhague, qui a une longue tradition cycliste, est un exemple de ville hautement cyclabilisée avec ses pistes espacées de 1/2 à 1 km entre elles, soit quatre fois plus que le plan vélo montréalais (un tiers des déplacements s'y font à bicyclette), et l'accès-vélo à tous les S-trains. Nos planificateurs cyclistes montréalais s'y sont rechargés les batteries... Ainsi que le conseiller municipal Raymond Blain, chargé du dossier vélo à Montréal. Espérons que cette expérience leur donnera des fourmis dans les jambes et qu'ils réussiront à convaincre leurs collègues de donner la priorité au vélo à Montréal, pour qu'on rattrape le retard face à l'exemple danois.

Tél.: 527-3021

GARANTIE BICYCLE enr.

VENTE ET RÉPARATION
de BICYCLETTES

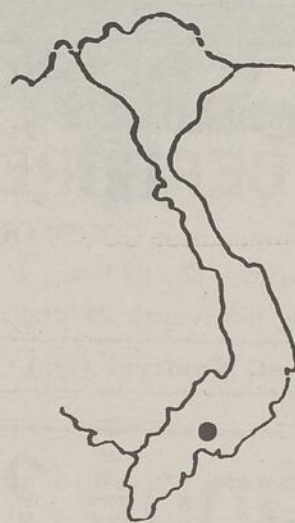
857, est Marie-Anne (coin St-André) Montréal

OUVERT L'HIVER

Pédalez au

Viet Nam !

Prochain départ le 7 novembre



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

Prix raisonnable
3 semaines inoubliables

Pour information : 849-5596

STRSM, SUITE DE LA PAGE 3

Services essentiels défaillants

Tout au long du conflit, le service n'a été assuré qu'aux heures de pointe, tel qu'ordonné par le Conseil des services essentiels.

Évidemment, ce sont les usagers qui voyagent en dehors des heures de pointe qui ont le plus souffert de cette grève. À cause d'un surplus de chauffeurs dû à la grève des employés

d'entretien, 110 chauffeurs ont été congédiés à la mi-juin, ce qui a fait en sorte qu'il y a eu un manque d'effectifs aux heures de pointe. Certains jours, une soixantaine de départs n'étaient pas respectés contrairement à ce qui aurait dû être offert aux usagers.

La STRSM, c'est 132 000 déplacements par jour, 35 millions par année. Cela, les responsables de la STRSM ne semblent pas l'avoir bien compris.

IMPÔTS
COMPTABILITÉ

☎ 596-0525

ADMINISTRATION PAR EXCELLENCE

LUTZ R. SCHELER, M. SC.
ÉCONOMISTE

Les petites entreprises sont traitées aux p'tits oignons

KILO-VRAC

857 est Ontario
(coin St-André)
525.2215

Lundi, mardi et mercredi : 9h00 - 19h00
Jeudi et vendredi : 9h00 - 21h00
Samedi : 10h00 - 18h00
Dimanche : Fermé



De l'énergie pour
vos randonnées

MÉLANGES DE NOIX, ÉPICERIE FINE, PRODUITS LAITIERS, ÉPICES,
PRÊT-À-MANGER, FRUITS SÈCHES, THÉ, TISANES, CAFÉ, PRODUITS
NATURELS, PÂTES ALIMENTAIRES, CROUSTILLES, DOUCEURS.



10% de réduction
sur présentation de ce coupon pour
TOUT ACHAT de produits en vrac,
sauf spéciaux. VALABLE JUSQU'AU
21 OCTOBRE UN COUPON PAR
PERSONNE.

Le Monde à Bicyclette

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

Le prochain virage technologique sera cycliste!

☐ 5\$, sans emploi et étudiants-es

☐ 10\$ cotisation de base

☐ 25\$ soutien —Libellez votre chèque (25\$ ou plus) au nom de «La société d'éducation pour le cyclisme à Montréal» afin d'obtenir un reçu pour fins d'impôt.



nom: _____

adresse: _____

ville: _____

code postal: _____

tél.: _____

FRED VILLARI'S
CONDITIONNEMENT • SANTÉ • AUTO DÉFENSE

KARATÉ SHAOLIN KEMPO

est une alternative agréable et pratique à la danse aérobique, au jogging ou à la gymnastique ennuyante. Hommes, femmes et enfants suivent nos sessions pour de multiples raisons: pour apprendre l'art de l'auto-défense, pour mieux se centrer sur leur moi intérieur, pour acquérir confiance en soi et assurance, pour être en meilleure santé.

Contactez le studio Fred Villari le plus près de chez vous. Vous découvrirez une toute nouvelle vision de la vie dès les premières leçons.

Jeunes ou vieux, nous avons un programme adapté à vous.

5149 Décarie
Montréal
(Métro Snowdon)
483-6907

KARATÉ • KUNG FU • JIU-JITSU

195 de l'Église
Verdun
(Métro de l'Église)
761-6735

Le Monde à Bicyclette

TRANSPORT • ÉCOLOGIE • SOCIÉTÉ

L'Hydro mégalomane

Le cycliste
scrutateur

Naessens
on trial

AUTO
HEAVY METAL

AUTOMNE 89
VOL XIV • NO 3
GRATUIT • FREE



3383