

LE MESSAGE DES RANDONNEES DE MASSE CRITIQUE

L'idée est née il y a peu de temps à San Francisco et se répand à travers le monde. Les randonnées de masse critique sont un phénomène nouveau qui arrive à un moment où la marginalisation des non automobilistes n'a guère diminué. Le message est clair: les rues appartiennent à tout le monde et ne sont pas la propriété exclusive de ceux et celles qui s'entourent de deux tonnes de métal.

par **Éric Hamovitch**

Si vous vous trouvez aux abords de la rue Sainte-Catherine en fin d'après-midi le dernier jeudi de n'importe quel mois, vous aurez l'occasion de voir un défilé de cyclistes qui cherchent tout simplement à dire au grand public que la rue leur appartient, à eux aussi. Pour atteindre une «masse critique», il suffit de rassembler des cyclistes en assez grand nombre pour tailler un espace dans la rue qui leur soit propre, sans devoir céder aux crises d'impatience des automobilistes.

La première randonnée de masse critique a eu lieu à San Francisco en septembre 1992. À San Francisco, même avec ses hivers doux qui facilitent le cyclisme à l'année longue, les conditions sont encore pires qu'à Montréal en ce qui concerne le manque d'espace cyclable dans des zones névralgiques de la ville, les interdictions aux ponts, et ainsi de suite. En somme, c'est une ville comme tant d'autres où la cyclo-frustration fait partie de la vie quotidienne.

Dave Snyder, coordonnateur de la *San Francisco Bicycle Coalition*, a développé l'idée des randonnées de masse critique comme moyen de permettre aux cyclistes d'exprimer ces frustrations collectives tout en rappelant l'importance du cycliste urbain. Dès le début, ces randonnées mensuelles ont attiré des centaines de participants à San Francisco, et elles ont été imitées dans d'autres villes des États-Unis, grâce aux nouveaux réseaux informatisés qui ont relaté l'événement.

Dans chaque ville, des cyclistes choisissent un lieu et une heure de rassemblement et passent ensemble sur une ou plusieurs voies d'une artère routière importante. On ne demande pas d'autorisation spéciale de la police, car s'il est permis aux automobilistes de circuler en grand nombre tous les jours sans autorisation spéciale, comment nier ce même droit aux cyclistes? Parfois les cyclistes ont créé des encombrements qui ont ralenti pendant quelques minutes la circulation automobile, mais avec peu d'exceptions la police a respecté la volonté des cyclistes. À Austin, au Texas, la police a posé des gestes provocateurs lors des premières randonnées de masse critique. Cela n'a fait qu'amener une plus grande publicité pour les randonnées qui suivaient. À Austin, comme à Washington, c'est maintenant un événement hebdomadaire.

Dès États-Unis, les randonnées se sont répandues ailleurs, dont plusieurs villes en Angleterre, à Poznan en Pologne, et, depuis la fin de 1993, à Montréal. Originellement les randonnées montréalaises ont eu lieu le vendredi, et des cyclistes se sont présentés à ces événements pendant tout l'hiver, quoiqu'en nombre réduit. Depuis avril 1994, on se rassemble le dernier jeudi de chaque mois



PHOTO: BERNARD JEAY

à 17 heures devant le Forum, angle Sainte-Catherine et Atwater, procédant vers l'est par la rue Sainte-Catherine à travers le centre-ville. Avec l'arrivée du printemps, les participants et participantes ont devenus plus nombreux.

En partie, il s'agit d'un exercice politique. Sans faire de réclamations précises, on cherche à attirer l'attention du public sur les distortions fondamentales qui octroient presque toute la rue aux automobilistes, de petites bandes étroites

aux piétons, et presque rien aux cyclistes. Les piétons et les cyclistes ne veulent plus être marginalisés, et en s'accaparant d'une partie de la rue, on le fait savoir clairement aux automobilistes.

En partie aussi, il s'agit d'un exercice spirituel. En prenant possession même temporairement d'une partie de la rue Sainte-Catherine, on peut rouler en paix loin des portières d'automobiles qui s'ouvrent aveuglément et loin des gestes imbéciles des chauffards. La «masse» des cyclistes invite au respect, respect que les cyclistes individuels ne sont pas en mesure d'exiger. Les automobilistes sont obligés de passer autour, voire d'attendre quelques petites secondes de plus, plutôt que de coincer les cyclistes entre la voie de circulation et les véhicules stationnés. L'esprit de solidarité, et cet avant-goût du jour où nous serons plus aussi faible face aux véhicules-moteurs, font baisser le stress de façon remarquable.

Lors des randonnées à Montréal, nous avons noté l'absence de la police, et avec raison; en réalité, ce sont les nombreuses voitures en double stationnement qui ralentissent la circulation beaucoup plus que les cyclistes. De toute façon, la rue Sainte-Catherine vers 17 heures n'est pas précisément une voie rapide. Jusqu'à présent les randonnées se sont terminées à la place Berri, près du terminus Voyageur. À l'avenir, il faudra penser à prolonger le parcours vers des endroits où la marginalisation des cyclistes est encore plus aiguë.

Il est vrai que les cyclistes montréalais ont vu cette année quelques petites victoires ça et là. Nous avons reçu la promesse formelle de la réfection du «sentier de lapins» entre l'Île des Soeurs et le reste de Verdun pour le rendre accessible et sécuritaire. Monsieur André Lavallée, du comité exécutif de la Ville de Montréal, est fier de son projet de piste cyclable le long de la voie ferroviaire entre Rosemont et Parc-Extension. Et tout récemment, Monsieur le maire Doré, annonçait, dans un discours électoral, qu'il y aura enfin une piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve. Espérons que cette belle promesse se réalisera...

Est-ce que les randonnées de masse critique vont apporter des réponses concrètes aux maintes demandes des cyclistes? À court terme la réponse est non. Mais en stimulant une plus grande conscience des besoins et des injustices en matière de transport, on pourra voir l'évolution prometteuse d'un nouvel équilibre dans la répartition de l'espace urbain à moyen terme. Pour une meilleure qualité de vie dans le futur, il vaut amplement la peine de pédaler quelques kilomètres supplémentaires à chaque mois. 🚲

Victoire: les stationnements cyclistes maintenant obligatoires!

par **François Vermette**

Suite à l'adoption du plan d'urbanisme en décembre 1992, la Ville de Montréal se devait de revoir sa réglementation de zonage. Le nouveau document qui compte 751 articles, une dizaine d'annexes et un très grand nombre de plans regroupe des règlements autrefois dispersés. De nouvelles dispositions font aussi leur apparition qui répondent à des revendications cyclistes quasi éternelles. Pour le centre-ville, les dispositions sont entrées en vigueur en février 1994, et seront en application au cours de l'été pour le reste de la ville. Les articles 740 à 750 concernent les stationnements cyclistes.

Toute nouvelle construction résidentielle de plus de 10 logements devra fournir des stationnements répondant à certaines normes. Chaque immeuble de cette catégorie devra fournir cinq unités de stationnement cycliste pour les premiers 10 logements, plus une unité pour chaque groupe de 10 logements supplémentaires. Pour une construction commerciale d'une superficie supérieure à 500 m², le nombre minimal d'unités de stationnement pour vélo est de cinq, plus une unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 1000 m² jusqu'à concurrence de 100 unités.

De même pour les usages institutionnels (hôpitaux, écoles, CLSC, etc.), le nombre minimal d'unités est de cinq, plus une unité pour chaque tranche de superficie de plancher de 500 m² jusqu'à concurrence de 100 unités.

Maintenant que le principe du stationnement cycliste est intégré aux nouvelles constructions, il nous faudra être vigilant sur la qualité des stationnements, leur localisation sécuritaire et leur entretien adéquat. Comme on dit, nous avons gagné une bataille mais pas encore la guerre. ♦

DEUX ROUES, UN AVENIR

Le vélo en ville

«The bicycle is the vehicle of a new mentality. It quietly challenges a system of values which condones dependency, wastage, inequality of mobility, and daily carnage... There is every reason why cycling should be helped to enjoy another Golden Age.»

par James McGurn

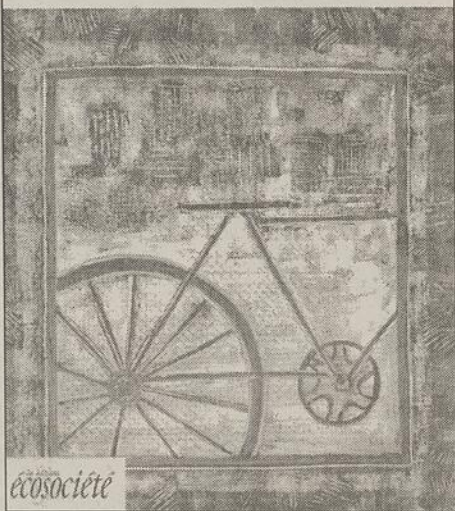
Depuis 19 ans, dans un effort pour faire de Montréal une ville cyclable, Claire Morissette et moi avons coorganisé des dizaines de manifestations théâtrales illustrant la réalité injuste et absurde que vivent actuellement les cyclistes. Pour proclamer un droit aussi fondamental que celui d'emprunter les ponts franchissant le fleuve Saint-Laurent, nous et les militants du Monde à Bicyclette avons avironné pour traverser le fleuve, avec nos vélos à bord du canot. Nous avons tenté de voler comme Icare au-dessus des eaux; nous avons revêtu la robe de Moïse et tenté de séparer les eaux. Alors que, sans raison valable, les cyclistes étaient bannis en tout temps du métro, nous avons tenté d'y pénétrer avec une échelle, un toboggan, et un vélo qui, lui, fut refoulé par les policiers, démontrant une discrimination absurde entre des objets de grosseur et de poids équivalents. Mais, parmi les innombrables cyclo-drames que le Monde à Bicyclette a mis en scène, il y en a un que je chéris tout particulièrement.

Par un après-midi blafard d'octobre 1976, à cinq heures du soir, le lendemain de la fête de l'Action de Grâce, le jour du premier anniversaire d'une hausse majeure des tarifs du métro, une centaine de personnes, cyclistes et piétons, s'étendaient sur l'asphalte, au coin des rues Sainte-Catherine et Université. Des bicyclettes accidentées, du sang représenté

Claire Morissette

Deux roues,
un avenir

Le vélo en ville



par du ketchup, des masques à gaz, des béquilles, un cercueil et un enfant de six ans étendu sur une civière se trouvaient parmi la centaine de personnes «mortes» à l'intersection. C'était le grand *die-in* de Montréal, illustrant la conséquence la plus tragique de l'automobile: la mort. J'étais couché sur le dos parmi ces victimes de l'auto. Claire, un porte-voix à la main, décrivait éloquentement les calamités de l'auto. D'autres sympathisants distribuaient des feuillets explicatifs aux

spectateurs, automobilistes et piétons étonnés. Les policiers nous accordèrent dix minutes alors que l'un d'entre eux, lisant attentivement notre feuillet, hochait de la tête pensivement. Après quelques minutes, les autos cessèrent de klaxonner et un silence solennel descendit sur la scène.

Toujours couché, je ressentis alors une profonde émotion. Parce que je voyais, nous voyions tous à quel point la mortelle réalité de la rue est insensée. Nous avions réussi à mettre en lumière cette folie collective. Nous avions renversé la normalité.

Renverser une réalité intolérable, absurde et injuste, et en proposer une qui soit personnellement et socialement harmonieuse, écologique et saine, au moyen d'un outil peu coûteux, agréable et tout simple, le vélo, voilà le thème du livre de Claire Morissette, *Deux roues, un avenir*. Actuellement, les livres traitant des aspects et de l'idéologie du cyclisme urbain sont rares dans la littérature francophone, et l'ouvrage vient combler cette lacune. Ce livre prophétique pourrait devenir un outil de transformation, non seulement au Québec, mais aussi en France, en Suisse, en Belgique et ailleurs. Alors qu'un nombre grandissant de gens dans le monde industrialisé découvre les avantages et les multiples plaisirs du vélo, la pertinence des écrits de Morissette sera de plus en plus évidente.

Deux roues, un avenir est le premier livre à traiter du phénomène de la bicyclette dans sa globalité. Il le replace dans la dialectique du transport, et non pas comme un phénomène isolé. Nous apprenons l'histoire sociale et économique du vélo, fascinante et peu connue, à l'époque du premier boom cycliste en Europe et en Amérique, au début de ce siècle. Le lecteur découvre le rôle-clé joué par le vélo dans la libération sociale des femmes, les gains qu'il leur a permis d'obtenir, tels la mobilité personnelle et le droit de porter des pantalons ou d'être athlétiques.

Dans la partie traitant de la situation actuelle du cyclisme urbain, le lecteur découvre l'état des aménagements cyclables à travers le monde. Les techniques les plus poussées d'aménagement des pistes cyclables, le stationnement cycliste sécuritaire, l'accès des vélos aux transports publics, les méthodes pour apaiser la circulation, entre autres, y sont décrits avec précision.

Comme on le sait, les cyclistes sont en lutte pour obtenir des aménagements plus nombreux et de meilleure qualité, dans le but de généraliser ce moyen de transport écologique et responsable. Motivés par leur cyclo-frustration — le sentiment que cette alternative saine n'est pas encouragée officiellement, alors que cette solution est tellement souhaitable — les cyclistes les plus conscients se sont organisés en groupes de pression dans les grandes villes du monde développé, comme nous l'avons fait à Montréal en créant le Monde à Bicyclette.

Ce nouveau livre est aussi l'histoire d'une campagne pour le vélo. Des cyclo-

dramas spectaculaires organisés par le Monde à Bicyclette, visant des cibles politiques précises, sont décrits et illustrés. Dans ce chapitre, pertinemment intitulé «La vélorution», nous prenons aussi connaissance des cyclo-drames organisés par les cyclistes des autres grandes villes, au Canada et à travers le monde, pour diminuer leur cyclo-frustration.

Enfin, des trucs mécaniques et techniques de route offrent l'information de base pour faciliter la vie aux lecteurs qui voudront passer de la théorie à la pratique du vélo en ville.

Bien que très informé et solidement documenté, ce livre n'est pas académique. *Deux roues, un avenir* est l'oeuvre d'une cycliste militante, et non pas d'une observatrice. Claire Morissette a été un des leaders du Monde à Bicyclette depuis sa fondation en 1975, et y a agi comme coordonnatrice pendant quinze ans. Chercheuse et écrivain, elle a produit des articles dans presque tous les numéros de notre journal trimestriel qui, aussi incroyable que cela puisse paraître, est publié régulièrement depuis 1976. Claire Morissette et d'autres militants ont planifié les innombrables cyclo-drames du Monde à Bicyclette qui ont inspiré bien d'autres campagnes cyclistes autour du globe. Et bien sûr, elle pratique le vélo presque tous les jours, à l'année longue. Elle expérimente donc quotidiennement les affres de la cyclo-frustration — elle a même été victime d'un accident sérieux en juillet 1993 — et elle a à coeur de l'éliminer, aussi ce livre est-il passionné.

Au cours des vingt dernières années, l'automobile et la bicyclette n'ont guère changé. Ce qui a évolué, c'est la vision qu'en ont les gens. Cette vision et cette nouvelle conscience du vélo est un facteur déterminant pour l'avenir. Et heureusement, l'évolution se poursuit rapidement.

Lorsque, dans les années 1950, je fréquentais des universités comme McGill et Sir George Williams, à Montréal, on n'y voyait pratiquement aucun vélo. Et il en allait de même à l'Université de Montréal, de l'autre côté de la montagne. Francophones et anglophones acceptaient la croyance alors répandue selon laquelle les bicyclettes, c'était pour les enfants et lorsqu'on grandissait, on conduisait une voiture.

Puis, presque par osmose, nous avons redécouvert le vélo. Chaque année, de plus en plus de cyclistes circulent dans les rues de Montréal en dépit de la rareté des bons aménagements cyclables. Les fins de semaines, c'est roue contre roue qu'on pédale sur la piste du Canal Lachine et sur les autres pistes cyclables de la région. Sur les rues Saint-Laurent et Saint-Denis, on trouve un vélo stationné à chaque parcomètre et poteau de signalisation.

Et c'est le même phénomène à travers le monde développé: non pas une vogue, mais une conscience nouvelle et grandissante dont ce livre est le témoignage. Toronto, New York, Boston, Londres, Paris, Copenhague, Tokyo, Melbourne, où qu'on regarde, il y a chaque année plus de cyclistes dans les rues et plus d'aménagements pour les accommoder.

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 18 000 exemplaires • Quatre numéros par année

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

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

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

COORDINATION

Louise Chartier

COMITÉ DE RÉDACTION

François Vermette, Caroline Hamel,
Louise Chartier, Robert Silverman

TEXTES

Éric Hamovitch, Claire Morissette, François
Vermette, Jean-Pierre Bonenfant, Zak
Patterson, Robert Silverman, Louise Chartier,
Michel Thibault, Christian Boulais

PHOTOGRAPHIES

Bernard Jeay, Jean-Pierre Bonenfant,
François Vermette

PHOTO PAGE COUVERTURE

Bernard Jeay

CORRECTIONS

Louise Chartier, Zak Patterson,
Caroline Hamel, Guy Théberge

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

IMPRESSION

Imprimerie Québécois Saint-Jean

PUBLICITÉ

Lili Haury
(514) 844-2713

Dépôt légal:

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

Le Monde à Bicyclette

3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341

Tél.: (514) 844-2713

FAX: (514) 844-6622

E-mail: lemab@web.agc.org

Adresse postale

C.P. 1242, succ. La Cité

Montréal (Québec)

H2W 2R3



PHOTO: JEAN-PIERRE BONNEFANT

Françoise Daoust, Hélène Guénette, et Thérèse Guénette

Malheureusement, cette vision nouvelle du vélo comme moyen de transport approprié en ville, est en perte de vitesse dans les pays en développement. Des villes où le vélo était le principal moyen de transport jusqu'à tout récemment se motorisent rapidement. Beijing en est l'exemple le plus frappant. Le nombre d'autos dans la capitale est passé de 20 000, il y a dix ans, à 600 000 aujourd'hui. Les conflits entre autos et vélos sont devenus une réalité quotidienne et le nombre d'autos ne cesse de croître. Hanoï, au Vietnam, où j'ai eu le plaisir de pédaler en 1988, était le paradis du vélo, du moins de jour, avec presque aucun véhicule motorisé et virtuellement nulle cyclo-frustration. Maintenant, des revenus plus élevés ont entraîné l'arrivée de milliers de mopedettes et cyclo-moteurs

bruyants. Pédaler y est plus dangereux et moins agréable qu'il y a six ans. Ironiquement, au Mexique, l'expression *pueblo bicicletero* est une métaphore décrivant une ville pauvre. Pourtant, les villes touristiques les plus cossues de Suisse, comme Zermatt, sont libres d'autos.

Cette vision pervertie et myope des transports urbains transcende les barrières idéologiques et les systèmes sociaux. Budapest, capitale de la Hongrie socialiste, connaissait de sérieux embouteillages quand le parti communiste y était encore au pouvoir en 1989. Maintenant, la congestion y est encore pire. Dans les pays capitalistes asiatiques en développement, comme la Thaïlande et la Corée, la ville moyenne se caractérise par des embouteillages chroniques. Capitalisme,

socialisme, l'auto détruit les villes des deux régimes. Les planificateurs économiques socialistes ne remarquent-ils donc pas tout l'espace qu'accapare une automobile pour un seul individu ?

Même la Cuba socialiste de 1990 comptait trop d'autos, et La Havane commençait à afficher des embouteillages. On n'y voyait pratiquement aucun vélo autre que ceux des équipes de coureurs cyclistes. Néanmoins, comme le rapporte le livre de Morissette, le déclin rapide des livraisons de pétrole, suite à l'effondrement de l'ex-Union soviétique, a forcé Cuba à se tourner vers la bicyclette pour ses besoins critiques de transport. Cuba a donc importé 1,2 millions de bicyclettes chinoises et, avec une rapidité sans précédent, a introduit une culture cycliste. Cuba compte maintenant six industries cyclistes et se propose de produire 300 000 vélos en 1994. «Toute mauvaise chose en apporte une bonne avec elle», disent les Cubains, et dans ce cas-ci, c'est la bicyclette.

De Léonard de Vinci à aujourd'hui, le vélo a capté l'attention des grands esprits littéraires. Le livre de James Starrs intitulé *The Noiseless Tenor* est une anthologie de la fiction et de la poésie ayant pour thème le vélo. Les textes d'écrivains réputés comme H. G. Wells, Jack London, Samuel Beckett, Arthur Conan Doyle, Marcel Aymé et Alain Robbe-Grillet y sont colligés.

Aldous Huxley écrit: «La bicyclette donne à l'esprit l'occasion de réfléchir, activité supprimée dans l'univers du travail journalier. Sans la bicyclette pour

libérer de telles pensées, celles-ci pourraient bien passer inaperçues et échapper à l'investigation.» William Saroyan parle de la bicyclette comme de «la plus noble invention de l'homme», Henry Miller écrit en toute sincérité que «son vélo est son meilleur ami», Christopher Morley le considère comme «le véhicule des romanciers et des poètes», et George Bernard Shaw estime que «le cyclisme élève l'esprit». Pour Daniel Berhman, la bicyclette est un outil de révolution aussi puissant que la presse d'imprimerie, qui a fait choir les rois du temps jadis. Pour le sociologue Ivan Illich, les relations sociales démocratiques ne peuvent avoir lieu qu'à la vitesse de la bicyclette.

La victoire du vélo dans la ville est essentielle à notre survie future, affirme James McGurn. Et il va éventuellement triompher. Sa petitesse, son efficacité, sa justesse fondamentale et les bénéfices qu'il procure à ses adeptes et à tous les citoyens rendent cette issue inévitable.

Et le livre de Claire Morissette contribuera à ce que ce jour arrive plus rapidement.

Robert Silverman

Ce texte constitue la préface du livre *Deux roues, un avenir* de Claire Morissette.

Deux roues, un avenir. Les Éditions Écosociété, 1994, 264 pages, illustré, 17,95 \$. Disponible en librairie et par commande postale au Monde à Bicyclette, C.P. 1242 Succ La Cité, Montréal, Québec, H2W 2R3.

Café - Couette



«À l'ombre de l'Orford»
Une vieille maison vous offre
une halte de repos et de cordialité

À prix réduit:
Chambrée pour groupes

S. Bienvenue
180, route 220,
Bonsecours,
Qué. JOE 1H0
TÉL.: (514) 535-6589

Café MÉLIÈS

Le café du CINÉMA PARALLÈLE
3682, BLVD. ST-LAURENT, MONTRÉAL

rent
sell
trade
repair

313 Victoria Ave., Westmount 481-3369

le touchésol

- Vitamines
- Mets cuisinés
- Produits en vrac
- Suppléments alimentaires
- Remèdes homéopathiques
- Produits naturels de soins du corps

1251, rue Beaubien est (angle de Normanville)
Montréal, H2S 1V1 • Téléphone : (514) 274-3629

École de mécanique cycliste

Denise Belzil

Formation en mécanique cycliste de débutant à spécialiste pour particuliers et entreprises.

Techno CYCLE
2713 Notre-Dame Ouest
Montréal, P.Q. H3J 1N9
Tél.: (514) 937-3626
Fax: (514) 937-0249
Atelier et boutique

PORTE-VÉLO «ALMAS»

EN VENTE CHEZ:

vélo montréal
5100 ouest, Notre-Dame
Montréal 931-7612

QUILICOT
1749 Saint-Denis, Montréal 842-1121
472 Roland-Therrien, Longueuil 442-1121

POPPI
673 est, Henri-Bourassa
Montréal 383-8356

«EL PEDALO»
5801, Monkland, Montréal 465-7705
157, St-Jacques, Ville St-Pierre 363-6733

- SIMPLE et ESTHÉTIQUE, en une seule pièce. À la fois ROBUSTE et LÉGER, non encombrant, facile à manipuler.
- Pour REMISAGE de tout vélo (homme et femme): modèle ordinaire à luxueux. Dans garage, remise, escalier, etc... Sur tout mur: bois, gypse, brique, pierre, béton, etc... Intérieur et/ou extérieur.
- SUSPEND le vélo au mur à toute hauteur désirée.
- PROTÈGE le vélo contre les bris.
- SÉCURITAIRE: se cadenasse de multiples façons.
- D'INSTALLATION aisée: 4 vis.
- UNIQUE! ce porte-vélo mural.

Réaction à l'article sur le jeûne

La lecture de l'article de Claire Morissette sur le jeûne dans le numéro du printemps dernier a sûrement provoqué chez vos lecteurs (c'est mon cas) une avalanche de questions.

Lorsque vous écrivez que le chlore nettoie le plasma sanguin et que le silicone assiste la glande thyroïde, ne s'agit-il pas de coquilles de traduction, le silicone étant un polymère-élastomère, produit 100 % synthétique et le chlore un gaz dont la forme solide est un désinfectant et un agent de blanchiment?

D'autre part la pratique du jeûne chez des sujets souffrants de problèmes coronariens, rénaux, thyroïdiens ou autres, peut entraîner des conséquences fâcheuses. L'aval de votre médecin serait une précaution essentielle.

N. Jasmin

Dans le texte de Burroughs, parmi les propriétés de la limonade qu'il prescrit: «*Its chlorine cleanses the blood plasma. Its silicon aids the thyroid for deeper breathing.*» Nous ne saurions trop recommander des lectures plus complètes avant un jeûne aux personnes souffrant de problèmes de santé. Merci de ces notes complémentaires.

C. Morissette

Le MAB, source d'inspiration pour Québec

Votre journal est très intéressant et donne des idées quant au développement du réseau cyclable de la ville de Québec. La Ville de Québec tient présentement des soirées d'informations et des audiences publiques en vue de la préparation de son plan directeur pour le réseau cyclable. Votre article sur le lien cyclable au pont Champlain me fait espérer qu'un jour pas si lointain, nous pourrions traverser le pont de Québec en toute sécurité!

Nathalie

Non à l'agrandissement du stationnement du Casino

Madame Manon Forget

Conseillère municipale district De Lorimier

Je désire vous faire part de mon opposition au projet d'agrandissement de stationnement du Casino de Montréal situé sur l'île Notre-Dame.

La Ville de Montréal s'est enfin donné un espace vert des plus intéressants et paisibles avec le parc des îles, il ne faudrait pas maintenant que le bruit, la circulation automobile et le béton parviennent jusqu'à ce bout de tranquillité.

Le moyen de transport idéal, si on veut découvrir toutes les possibilités que nous offre ce parc, demeure sans contredit le vélo. D'ailleurs, l'accessibilité du parc des îles est très facile par la piste cyclable du pont de la Concorde. Malheureusement, comme le stationnement actuel du Casino déborde, c'est le tablier du pont de la Concorde qui est utilisé à cette fin. Va-t-on assister à une histoire où l'automobile chassera les vélos?

Yves Leclerc

Une alliance à cultiver

M. Terry Ivany,

Président Via Rail

En ces temps financièrement difficiles, il me semble que Via Rail devrait courtiser les gens qui ne peuvent se permettre de recourir à un véhicule privé pour leurs déplacements quotidiens.

Les cyclistes constituent des alliés naturels du transport par rail, et l'harmonie entre les deux groupes devrait être cultivée et non minée. Dans cette perspective, il est plutôt étrange de voir votre compagnie exiger que le vélo d'un passager soit emballé dans une boîte afin d'être emporté à bord. Demander de recourir chaque fois à une boîte ne peut que décourager les cyclistes de faire appel à vos services.

Charles Montpetit

Des événements à ne pas manquer

Dimanche 19 juin

LE GRAND TOUR DU LAC MÉGANTIC (3^e édition)
53 km ou 16 km.
Bureau d'information touristique: 1-800-363-5515

Vendredi 24 juin

MON DRAPEAU, MON VÉLO
à Ville Mercier.
Randonnée populaire de 25 et 55 km.
Explo Tour, (514) 691-4731

Dimanche 26 juin

VÉLOTOURNÉE LANAUDIÈRE
20 / 43 km
Repentigny - L'Assomption - Lavaltrie
Vélotournée, (514) 581-0319

Dimanche 3 juillet

LE TRIATHLON '94 SRI CHINMOY
Parc du Mont Orford.
Nage 1,5 km. Vélo 40 km.
Course à pied 10 km.
À 8 heures du matin.
Information:
Richard, 277-5857

Du 6 au 13 août

LE GRAND TOUR
Randonnée cyclo-touristique de 700 km en 8 jours à travers 8 régions du Québec.
1000 cyclistes attendu-e-s.
Le Grand Tour, 847-VÉLO

Dimanche 14 août

VÉLOVIRÉE. 62 km
St-Félix-de-Valois, région de Lanaudière.
Vélovirée, (514) 581-0319

Les 20 et 21 août

RANDONNÉE FORESTERIE NORANDA POUR LA SCLÉROSE EN PLAQUES
Magog, Sherbrooke
1j / 75 km; 2j / 150 km.
Randonnée Foresterie Noranda, 847-VÉLO

Dimanche 28 août

CYCLO-RALLYE '94
Un jeu pour le plaisir de redécouvrir Montréal.
Une expérience des plus enrichissantes.
Parcours de 24 sites exceptionnels.
Prix magnifiques à gagner.
Le Monde à Bicyclette, 844-2713

Dimanche 11 septembre

UN VÉLO, UNE POMME
70 / 115 / 150 km.
Ste-Martine et Haut - St-Laurent. Pour tous.
Explo Tour, (514) 691-4731

Dimanche 25 septembre

VÉLO AUDAX 100 et 200 km
Épreuve de régularité et d'endurance (Montréal)
Aventures douces Plein air, (514) 336-9320



Un choix qui change le monde!

- santé
- environnement
- respect des animaux

5 RESTAURANTS
2115 St-Denis, Mtl.
1204 McGill College, Mtl.
3715 Queen-Mary, Mtl.
360 Sicard, Ste-Thérèse.
860 St-Jean, Québec.

POUR EMPORTER
La Boulange
5043 St-Denis, Mtl.
(Traiteur 843-7741)
La Réserve
400 Sherbrooke E., Mtl.
845-0248



TourPass

É T É 1 9 9 4



14 JOURS!

\$169

Votre prochaine aventure... Venez découvrir le Québec et l'Ontario!

TourPass... C'est 14 jours de voyage au Québec et en Ontario, en autocar. Peu importe où vous allez cet été, **TourPass** est votre passeport! Peu importe votre budget, planifiez votre itinéraire en grand car TourPass... c'est beaucoup plus pour beaucoup moins!

Renseignements et conditions : **842-2281** Voyageur

Veuillez consulter notre dépliant pour les détails de cette offre.





**Tel que le rêvait Georges Pompidou:
Paris, plus que jamais l'Enfer automobile.**

PHOTO: BERNARD JEAN

EUROPE

Eurotunnel accessible

On a pensé aux cyclistes lors de l'aménagement de l'Eurotunnel. Des autocars, munis de remorques pour bicyclettes, relieront les villes de Calais et Folkestone. Après leur trajet sous la Manche, les autocars monteront sur une navette ferroviaire. Un système de réservation est prévu.

L'événement du 1er décembre 1993 (lu dans Vélocité, mars 1994)

TRONDHEIM, NORVÈGE

Remonte-pente pour vélos

À Trondheim en Norvège, un remonte-pente pour vélos a été installé dans la vieille ville allant au Brubakken (la colline du pont, d'une altitude de 150 mètres). La municipalité justifie cette installation par le fait que la grimpe décourage de nombreux citoyens de prendre le vélo. Le remonte-pente à vélos consiste en un câble mû électriquement, posé le long du trottoir. Au câble sont fixés des appuis sur lesquels le cycliste peut poser son pied droit, sans descendre de selle. Les cyclistes sont alors tirés vers le haut avec leur vélo. Le remonte-pente est mis en marche en introduisant une carte magnétique en bas de la station. Durant la période d'essai, l'utilisation du remonte-pente est gratuite. Si ce système s'avère une réussite, une taxe est envisagée.

Vélocité, mars 1994

GRENZENLOOS 1994

**Move your pedals and join in for solidarity and environment
International Environment Bike Demonstration
July 20 - August 3, 1994 Belgium, the Netherlands, Germany**

«A fortnight's» cycling tour with a few hundred young and older people, dreamers and realists, for an environmentally friendly and just world. Campaigning together with local groups at ports and airfields, near new motorways, tunnels and the Betuwe railway line, against the unimpeded growth of transport. Discussions, getting to know each other, singing and dancing. Showing a different lifestyle which radiates more pleasure, rouses the imagination and is less focused on the consumption of material goods.»

Information:
Gerbrand, Oude Gracht 42, 3511 ar Utrecht, Holland
Tel: Gerbrand: 011-31-30-316566
Robert Silverman: (514) 844-2713



vél'aube

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

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER



5 \$ de rabais sur cuissard Louis Garneau

BELGIQUE

Mobilisation de masse contre la bagnole à Gand

Dans la ville universitaire de Gand, la lutte contre la bagnole se porte bien. Chaque fois qu'un cycliste ou un piéton se fait tuer par un automobiliste, 150 à 300 personnes se mobilisent et bloquent les principaux carrefours de la ville pendant 30 minutes. Ce phénomène spectaculaire se produit depuis trois à quatre ans! Au début, les actions étaient assez limitées: elles comptaient seulement 15 à 25 personnes. Mais petit à petit, la résistance a grossi, la presse locale et nationale s'est intéressée aux mobilisations, les automobilistes ont démontré une certaine compréhension et les policiers ont toléré le blocage des carrefours par les militants. Jusqu'à présent, les résultats concrets tardent à se manifester: pas de zones 30 km/h, pas de rues sans autos. Mais les militants se réjouissent tout de même de voir que la conscience générale a évolué.

Pour une ville sans voiture, février 1994

BANGLADESH

Medical Students Strike Against Entry Trucks

In Dhaka, Bangladesh, a young woman on her way to medical school in a tricycle rickshaw was killed by a truck driver. In the wake of previous government actions trying to ban this common transport which provide jobs for 300 000 people in the city, the killing set off a demonstration that turned violent. In grief and outrage, students of the Salimullah Medical College Hospital and the Dental Medical College went on a rampage stoning trucks in their path. They formed a procession ending at the National Press Club. Here they declared a strike in all of the nation's medical schools and demanded the immediate punishment of the truck driver. Their march was joined by other organisations in urging government authorities to ban the entry of trucks into the city during the daytime.

Sustainable Transport, June 1994

SAN FRANCISCO

Commuter trains welcome bicyclists

After many years of intense lobbying by the Santa Clara Valley Bicycling Coalition and the San Francisco Bicyclists Coalition, the operators of the regional commuter trains, CalTrains, has begun to welcome bicyclists.

Ellen Fletcher, veteran California velolutionary E-mailed us a report: «Two double seats (that could seat 4 passengers total) were removed from each "trailer" car, and there are three trailer cars on each train. Each bike space can hold four bicycles.

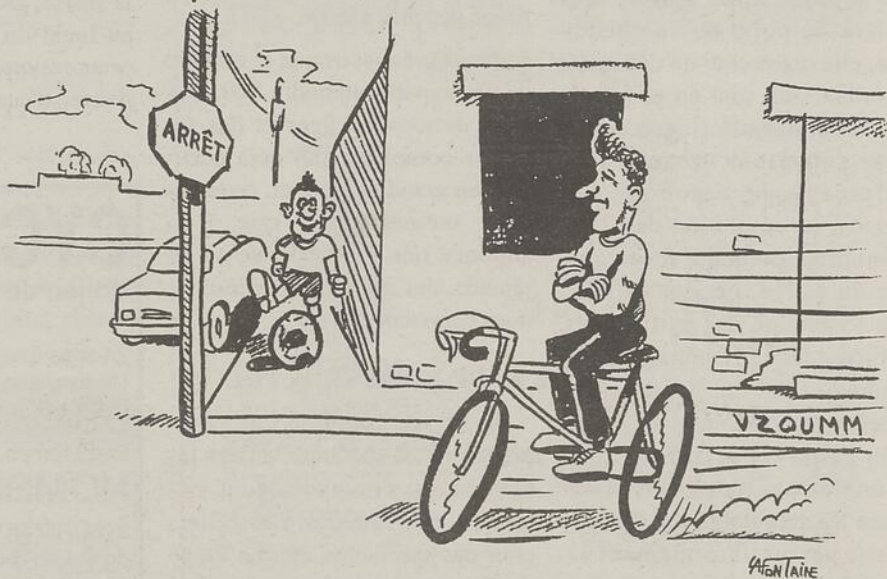
«Each bike car has a large orange colored sign on the outside with a black bicycle as an indication to the bicyclist which cars take bikes and on what side of the vestibule the bicycle space is.

The San Francisco Bicycle Coalition deserves much of the credit, because they obtained 30 000 \$ funding for the seat removal.»

Courtoisie cycliste

De plus en plus, les cyclistes sont À LEUR PLACE dans la rue

Le respect des piétons, c'est fondamental !



Un message du **Monde à Bicyclette** 844-2713

Les dessins de la campagne de courtoisie du Monde à Bicyclette peuvent être reproduits sans autorisation.

SÉCURITÉ OBLIGE

par Jean-Pierre Bonenfant

Il y a quelque temps, j'ai reçu un appel d'un cycliste me disant que des supports-vélos installés sur la rue Saint-Denis disparaissaient!

Après vérification, la constatation est évidente. Sur la rue Saint-Denis, quelques supports sont chambranlants, d'autres carrément invisibles.

Par un après-midi de mai, nous avons photographié un des supports défectueux: seuls deux boulons retenaient le support. L'enlever aurait été un jeu d'enfant. Quelques jours plus tard, comme nous le supposions, le support n'était plus où nous l'avions vu, il avait disparu.

Pas complètement, il faut le dire, les boulons étaient encore bien en vue, ancrés au sol.

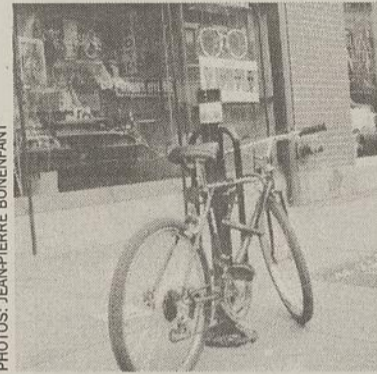


LES NOUVEAUX SUPPORTS À VÉLOS

En mai, la Ville a installé 240 nouveaux supports à vélos au coût total de 80 000 \$ (30 000 \$ pour l'installation et 50 000 \$ pour l'équipement). De même type que ceux de la rue Saint-Denis mais avec des boulons différents qui semblent mieux adaptés et plus discrets. Un des problèmes des supports est l'ancrage au sol, et le

choix d'un bon boulon est primordial pour la sécurité des vélos, étant le seul lien entre le sol et le support. La Ville de Montréal fait des efforts qu'il faut encourager, même si tous les problèmes ne sont pas résolus à l'heure actuelle.

Un jour, probablement, nous n'aurons plus à utiliser les parcomètres qui eux sont permanents et bien ancrés au sol.



PHOTOS: JEAN-PIERRE BONENFANT

Rent-a-Bike in Downtown Ottawa

by Zak Patterson

What started off with humble beginnings out of someone's basement in Ottawa's downtown, has now turned into a thriving business for Harry Musson and Ronnie Plaunt.

Ronnie first began to rent bikes out of a basement in Ottawa's Bytowne Market in 1976. In 1978 Rent-a-Bike moved from there to the Chateau Laurier. They first tried renting bicycles from the front of the downtown Ottawa hotel, but discovered it to be too chaotic, and two days later the business was moved into the parking lot where it has been ever since. In 1981 Harry and Ronnie joined into partnership.

Today, Rent-a-Bike located in the heart of Ottawa's downtown is very accessible to all tourists and is a very convenient, and relaxing way to see beautiful Ottawa. It has a rental fleet of just under 200 bicycles and every year, 2/3 of the rental fleet is replaced. Rent-a-Bike rents out bicycles for the short term (an hour or a day), as well as for the long term (1 week or even 1 month or longer!). Rent-a-Bike also offers tours around Ottawa itself. Harry attributes the success of the bicycle tours directly to the highly developed bicycle infra-structure in Ottawa. This excellent infra-structure is also why Rent-a-Bike is (as far as Harry knows) the only location in North America to have urban bicycle tours. During the season there are some 11000 people who rent bikes at Rent-a-Bike, after all, what better way is there to see a city?

LE CYCLO-RALLYE DU MONDE À BICYCLETTE OU UNE JOURNÉE D'AVENTURE À BICYCLETTE EN PLEIN CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL

Le 28 août prochain, la troisième édition du cyclo-rallye du Monde à Bicyclette se mettra en branle. Vous découvrirez ou redécouvrirez de nombreuses façons de mieux vous débrouiller pour rouler en vélo de façon sécuritaire parmi la circulation automobile, mais surtout vous passerez des moments agréables dans le cadre d'un jeu de société.

par Michel Thibault

Le cyclo-rallye du Monde à Bicyclette est un jeu grandeur nature; si l'expérience s'avère instructive du point de vue historique, elle représente un défi pour le cycliste qui, tout en pédalant, devient scrutateur critique, voire même enquêteur urbaniste en s'efforçant de résoudre les énigmes. La résolution des 25 à 30 énigmes donnant accès aux clefs du rallye, de site en site, attire l'attention des participants sur l'existence d'aménagements urbains qui ont été pensés pour permettre aux citoyens de vivre de façon conviviale, qui incitent piétons et cyclistes à relaxer lorsque les automobilistes n'envahissent pas unilatéralement le territoire.

Évidemment la coopération entre les cyclistes est encouragée. On considère qu'il sera plus facile et excitant de participer si l'on

partage son expérience en groupe. Il en coûte 15 \$ pour s'inscrire. Un prix de groupe est proposé, soit 75 \$ pour six personnes.

Il y a plusieurs possibilités de trajets, car le participant ou le petit groupe choisit l'ordre dans lequel il veut compléter les boucles d'investigation.

Il faut s'inscrire un peu à l'avance, avant le mois d'août idéalement, car le Monde à Bicyclette envoie par la poste les kits de préparation à l'événement. Il faut prévoir apporter un lunch ou de l'argent pour le dîner. Encore cette année, de l'eau de source et des fruits seront distribués le long du parcours.

Le départ est fixé vers les 9 heures du matin, et il bon de rappeler qu'il est essentiel d'arriver avant 16 heures pour participer au tirage des prix à la fin.

Nous prévoyons que le nombre de participants atteindra 500. Des gens de tous les âges et des familles complètes ont déjà participé en grand nombre et, cette année, même avant que l'on annonce que l'expérience serait répétée, des appels pour s'inscrire nous parvenaient.

DE NOMBREUX PRIX

Le tirage comprend de nombreux prix de participation très intéressants: des gants pour cyclistes, des cadenas, des billets pour des spectacles, etc. Le tirage en lui-même est une attraction! L'an dernier, un participant a remporté quatre prix!

Une invitation est lancée aux commanditaires: il est encore

temps de s'ajouter à la liste. En plus d'être publicisés dans le cadre du cyclo-rallye, les commanditaires bénéficieront d'une publicité gratuite dans le journal si la valeur de la commandite dépasse 200 \$, sinon d'un rabais de 25 % lorsqu'ils placent de la publicité dans notre journal.

UNE INVITATION AUX BÉNÉVOLES

L'équipe grossit et, plus il y aura de bénévoles, mieux le cyclo-rallye se portera. Nous lançons donc une invitation spéciale aux personnes intéressées.

Nous avons besoin de pointeurs le jour du cyclo-rallye. Même quelques heures de votre temps seraient utiles comme lors de l'enregistrement et de l'accueil le matin. Des bénévoles resteront au local du Monde à Bicyclette pour répondre aux appels d'urgence; d'autres, qui connaissent

bien la ville et possèdent le trajet en mémoire rouleront à bicyclette pour veiller au bon déroulement de l'événement. Nous avons besoin de messagers, de préposés à l'entretien mécanique, etc. Nous offrons les lunchs pour les bénévoles.

Nous apprécierions aussi que des personnes viennent aider à la promotion, distribuer des tracts, faire des téléphones, etc, et ce dès maintenant.

Nous sommes ouverts aux suggestions d'anciens participants: venez nous aider à repérer des sites susceptibles de représenter un attrait dans le cadre d'un tel cyclo-rallye!

UNE ORGANISATION QUI A FAIT SES PREUVES

Nous avons recueilli, après chaque édition du cyclo-rallye, les impressions des participants à l'aide d'un petit sondage. La majorité des participants a collaboré

et nous les en remercions grandement. Cela nous permet d'améliorer l'organisation du cyclo-rallye.

Rappelons que parmi les répondants, 43 personnes se disaient très satisfaites et 26 assez satisfaites, 1 peu satisfaite et aucune très peu, 2 n'ayant pas répondu à ce questionnaire. 68 répondants affirmaient que le dépliant du trajet était juste assez éducatif, 4 pas assez éducatif et 0 trop éducatif.

Hâtez-vous de vous inscrire: vous participerez à un jeu amusant et instructif, vous découvrirez en groupe ou de façon individuelle, à votre propre rythme, un nouveau Montréal, un Montréal inusité et inspirant qui vous donnera un aperçu de ce que la vie urbaine peut être avec de l'imagination et une conscientisation écologique et cycliste.

CYCLO-RALLYE '94 du Monde à Bicyclette

Un jeu de société à la grandeur de la ville — 3^e édition

24 sites exceptionnels à découvrir au moyen d'énigmes
Un parcours de 4 à 5 heures, sans hâte, au coeur de la ville

DIMANCHE LE 28 AOÛT

Beau temps, mauvais temps. Départ à partir de 9h. Fin et tirage à 16h.

NOMBREUX PRIX À GAGNER !

INSCRIPTION: 15\$/personne, 10\$/les moins de 18 ans, 75\$/groupe de 6. Les revenus serviront à financer les activités revendicatives et le journal du Monde à Bicyclette. **DATE-LIMITE:** le 12 août par la poste, le 19 à nos bureaux. Les personnes de moins de 16 ans doivent être accompagnées d'un adulte. **MODALITÉS:** faites-nous parvenir vos nom, adresse, code postal, téléphone et chèque ou mandat-poste à:

Le Monde à Bicyclette, C.P. 1242, Succ. La Cité, Montréal (Qc) H2W 2R3, Tél: (514) 844-2713



LA VOITURE COOPÉRATIVE, UNE ALTERNATIVE EN TRANSPORT URBAIN

Par François Vermette

L'automobile s'avère souvent un mal nécessaire, un mode de transport très utile dont le danger, comme pour la cigarette, croît avec l'usage. Adeptes du vélo, du transport en commun, l'envie ne vous est-elle jamais venue de vous motoriser? Cependant, une fois la chose acquise, on l'utilise de plus en plus, on devient un peu paresseux et puis, il faut bien amortir son investissement! Les défenseurs de l'automobile face aux autres modes de transport font valoir sa souplesse, sa rapidité et ils ont un peu raison. Toujours pratique pour déplacer un meuble, faire son épicerie, aller à un rendez-vous important à l'autre bout de la ville où le transport en commun est aléatoire et pas toujours fiable, la voiture devient trop rapidement un élément essentiel de la vie urbaine. Les avantages sont contrebalancés par de nombreux désavantages: coûts élevés, pollution, consommation importante d'espace et engorgement du réseau routier réduisant la qualité de vie des citoyens de nos villes. Une alternative est pourtant en train de percer sur nos routes congestionnées: la voiture coopérative.

QU'EST-CE QUE C'EST?

L'idée de base est simple: pour quelqu'un qui utilise le transport en commun ou le vélo comme mode principal de transport, la voiture n'est utile qu'occasionnellement. Stationnée le trois quarts du temps sur la rue, la voiture est sous-utilisée. Pour pallier ce problème, la plupart des propriétaires utilisent donc de plus en plus leur voiture. Or, si celle-ci était partagée entre plusieurs utilisateurs, les frais pour chacun seraient moins élevés, il y aurait aussi moins de voitures pour encombrer nos rues et tous ne s'en porteraient que mieux. La collectivisation de l'usage de la voiture répond à une demande pour l'utilisation occasionnelle, sans la nécessité de devenir propriétaire. Originaire de Berlin, en Allemagne, l'idée a fait son bonhomme de chemin un peu partout dans ce pays, sous le nom de Stattauto, avant de gagner la Suisse, l'Autriche, la France, le Danemark, les Pays-Bas, les États-Unis (Eugene Car coop) et, finalement, s'est manifestée plus près de nous, à Québec.

LE SERVICE

Le service qui sera implanté dans la ville de Québec dans les prochaines semaines tient compte du fait que les entreprises de location de voitures ne peuvent pas répondre au besoin occasionnel de quelques heures pour faire, par exemple, une course. Le service allemand Stattauto qui fonctionne depuis plusieurs années et qui est

en constante croissance, sert de modèle au service AutoCom de Québec. Il y a au départ des frais de 500 \$ pour devenir membre de la coop, qui sont remboursables lorsqu'on se retire. S'ajoutent des frais annuels non remboursables, pouvant aller jusqu'à 360 \$, selon le forfait choisi. Ensuite, le membre a accès à la flotte de véhicules de la coop et paie selon l'utilisation qu'il fait de la voiture, selon le temps d'utilisation et selon la distance parcourue. Pour un propriétaire de voiture qui fait moins de 15 000 km par année, l'économie est substantielle, plus de 1 000 \$ par année. Vous avez besoin d'une voiture une heure dans la journée, une demi-journée, une fin de semaine à

membres, idéalement à moins de dix minutes de marche; c'est pourquoi au départ les premiers membres sont recrutés dans un même quartier.

Trois forfaits seront offerts qui s'adresseront à des types d'utilisateurs différents. Un premier forfait s'adresse aux personnes ayant fréquemment besoin d'un véhicule pour effectuer de longs trajets. Un deuxième forfait est proposé pour les utilisateurs qui prévoient surtout de courts trajets. Un troisième forfait est prévu pour les utilisateurs occasionnels. [Voir tableau]

À partir du 100^e kilomètre dans la même journée, le tarif horaire (heure et journée) ne s'ap-

plus pratique (comme pour les déplacements au centre-ville). De plus, les utilisateurs qui ont abandonné leur voiture pour se tourner vers la voiture communautaire ont réduit de manière significative le nombre de kilomètres qu'ils parcouraient annuellement, jusqu'à 50 p. cent de moins! Moins de voitures dans nos rues, moins de km parcourus par personne et notre environnement ne s'en portera que mieux. Par contre, à ce jour, même le service allemand, le plus développé, n'a pas encore permis de réduire de façon marquée le nombre de véhicules en circulation à cause du très grand nombre d'automobilistes, mais ce n'est qu'un début selon les organisateurs.

LA SOLUTION PRAGMATIQUE

L'automobile qui a toujours été un facteur de dispersion de la population et qui a grandement favorisé l'étalement urbain, deviendra ici un facteur de concentration. En effet, un des facteurs de succès de l'entreprise est la proximité résidentielle des membres et, par conséquent, la densité du milieu urbain. Entre le bannissement total de l'automobile et son utilisation tous azimuts le partage de véhicule est une solution pragmatique et abordable face à l'envahissement motorisé. Jumelé à des mesures pour ralentir la circulation et à des aménagements pour rendre nos rues plus vivables, la voiture communautaire peut devenir un chaînon important dans une série d'initiatives destinées à revaloriser la vie urbaine. L'auto occupe trop de place dans nos villes et dans nos vies; l'avenir doit amener des rues qui ne lui sont pas entièrement consacrées, où les vélos et les piétons sont aussi chez eux, des quartiers qui ne sont plus découpés en îles désertes par des voies de communication trop imposantes et des moyens de transport qui ne bouffent pas 40 p. cent d'un budget familial à eux seuls.

ÇA S'EN VIENT PAR ICI

L'idée vous intéresse? Le concept vous plaît? Vous seriez intéressé à devenir membre d'un tel service au moment où il s'implantera à Montréal? Faites-nous le savoir, écrivez à François Vermette, c.p. 592, succursale La Cité, H2W 2P2. Car d'ici un an au plus tard, si l'expérience de Québec fonctionne bien, le service pourrait démarrer à Montréal.

LES FORFAITS PROPOSÉS

	coût fixe annuel	prix par km	Prix à l'heure et à la journée	
			en semaine	en fin de semaine
Forfait A	360\$	14¢	1,20\$ (12\$ max)	1,80\$ (18\$ max)
Forfait B	120\$	21¢	1,20\$ (12\$ max)	1,80\$ (18\$ max)
Forfait C	0\$	27¢	1,20\$ (12\$ max)	1,80\$ (18\$ max)

l'occasion et vous pensez vous en acheter une? Pourquoi le faire quand on peut être copropriétaire d'une flotte de véhicules? Le service berlinois qui comptait cinq voitures en 1989 en comptait 48 en 1992. Le nombre de membres augmente de dix à chaque semaine et s'établit maintenant à plus de 600 membres. Pas étonnant que la flotte ne cesse de grandir. À Québec, le service doit débiter avec six voitures et une trentaine de membres. L'automobile devient ainsi un mode de transport alternatif au transport en commun et au vélo plutôt que le contraire.

Dans la vieille capitale, le ratio membre / véhicule est au départ de cinq membres par voiture, mais à partir d'un certain seuil, le ratio peut être réduit à environ 12 membres pour une voiture et permet d'avoir un véhicule disponible sur demande à tout moment. Les véhicules sont stationnés sur un site le plus près possible de la résidence des

plique plus. Tous les tarifs comprennent le prix de l'essence, c'est-à-dire que c'est la coopérative qui paiera la consommation d'essence de l'automobile. Les coûts fixes annuels sont payés par ménage, deux personnes habitant à la même adresse ne paient donc qu'une fois les coûts fixes, à condition de n'utiliser qu'une voiture à la fois.

En Europe, comme un service de ce genre existe déjà dans plus de 80 villes, en Allemagne, en Suisse et en Autriche, le membre de Munich a aussi accès aux voitures de Hambourg et vice versa. Le service québécois devrait remonter le fleuve vers Montréal et lui aussi permettre le partage des voitures entre les villes.

MOINS DE VOITURES EN CIRCULATION

Le fait d'avoir une voiture disponible seulement quand on en a vraiment besoin, permet d'utiliser un autre mode de transport quand celui-ci est disponible et surtout quand celui-ci est moins cher et

LES COLLABORATIONS POSSIBLES

À Québec, les négociations vont bon train pour que le membership de AutoCom donne droit à un tarif privilégié pour la carte mensuelle de la STCUQ. Des coopératives d'habitation vont fournir les places de stationnement, une coopérative de taxi va partager son centre téléphonique. Le ministère des Transports du Québec a permis l'utilisation de ses locaux pour la réalisation de l'étude de marché tout en offrant un soutien logistique important.

UNE BICYCLETTE DE RENOMMÉE MONDIALE



VISITEZ VOTRE DÉTAILLANT POUR VOIR NOTRE SÉLECTION DE BICYCLETES JUVENILES, DE RANDONNÉE, HYBRIDES ET DE MONTAGNE.

FABRIQUÉ AU CANADA

Raleigh Industries of Canada Limited
Les Industries Raleigh du Canada Ltée
5480, Boul. Industriel (CP 640) Waterloo, P.Q. JOE 2N0
Tél: (514) 539-2455 Fax: 1-514-539-2598

LE VÉLOCISTE

Bouchard Y services (depuis 1936)

LEADER • MINELLI • MIYATA • NORCO • RALEIGH • SPECIALIZED

Réparation rapide de toutes marques...
Aussi: service d'aiguillage



6662 Papineau, St-Zotique

727-7171

Faire de Montréal un jardin?

Texte: Christian Boulais
Photos: François Vermette

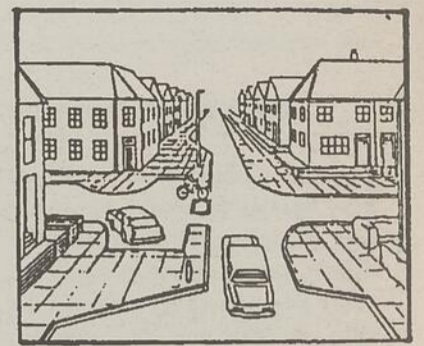
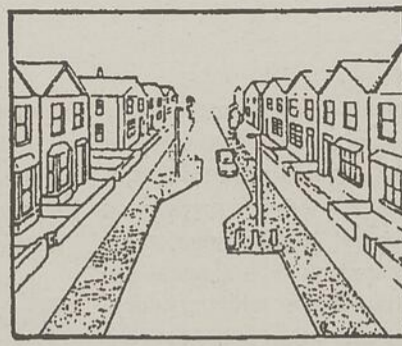
MM. Bourque et Doré nous promettent de faire de Montréal une ville verte. Comment concrétiser ce très raisonnable idéal si on ne maîtrise pas ce qui nous en éloigne le plus, soit la circulation automobile? Bonne question à poser à nos candidats à la mairie. Toutefois, nous croyons que l'adoption de l'approche de l'apaisement de la circulation, à l'échelle de quartiers entiers, nous permettrait effectivement de mettre notre ville sur la «map» des villes vertes. Il y a quelques rues à Montréal qui l'espace afin d'améliorer l'environnement urbain, tel la plantation d'arbres ou l'aménagement d'espaces publics. Dessins sont aménagées selon un design dont on jurerait tirés de Zuckermann, Wolfgang. *End of the road. The world car crisis and how can we solve it.* 1991. 300 p. qu'il a été guidé par cette approche. Dans ces rues, il n'en manque plus beaucoup pour que l'auto ne soit plus maître, mais invitée et où l'on peut commencer à se sentir chez soi. Nous en rapportons ici des images.

Les mesures d'apaisement de la circulation ont été décrites dans le numéro d'automne 1993 du *Monde à Bicyclette*. En résumé, elles visent deux objectifs:

1) réduire la vitesse des automobiles: la vitesse est à l'origine des problèmes causés par la circulation, soit l'insécurité pour les enfants, piétons, cyclistes et automobilistes eux-mêmes, le bruit et la pollution de l'air. Il s'agit de changer le design des rues, les rendre moins larges, briser leur linéarité, le tout pour forcer les autos à ralentir (en zone résidentielle max 30 km/h ou commerciale) et à respecter les autres usagers de la rue, que ce soit les résidents, les cyclistes et les autres automobilistes...

2) réduire le volume de circulation automobile: en favorisant les alternatives à l'auto, en incitant à délaissier la voiture (surtout en banlieue), en affectant moins d'espace à l'auto et plus pour les résident-e-s ce qui améliore l'ambiance des rues commerciales, et en aménageant sur les artères, des voies réservées pour autobus et pistes cyclables.

Pour implanter les mesures d'apaisement de la circulation, il ne manque que si peu de chose: a) que la Ville adopte ses objectifs, délaissant l'approche traditionnelle qui consiste à considérer les rues comme des tuyaux d'écoulement de la circulation, alors qu'elles sont aussi un milieu de vie; b) la participation des citoyen-ne-s qui auront cessé de croire que vivre en ville, ça veut dire nécessairement endurer la circulation automobile et tout l'emprise qu'elle a sur la vie urbaine.

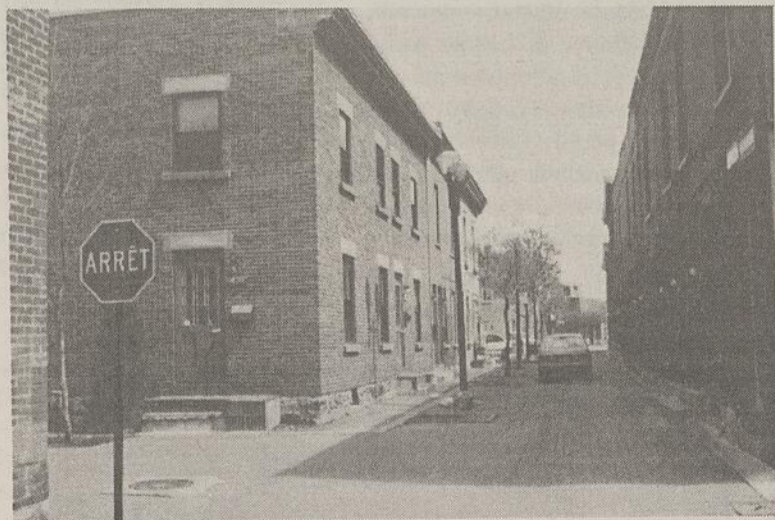


Exemple de design: entrées de rue en dos d'âne allongé et en goulot pour forcer le ralentissement et indiquer l'entrée d'une rue où des gens vivent; obstacles qui brisent la linéarité de la rue, limitant les possibilités d'accélération, et offrant de l'espace afin d'améliorer l'environnement urbain, tel la plantation d'arbres ou l'aménagement d'espaces publics. Dessins tirés de Zuckermann, Wolfgang. *End of the road. The world car crisis and how can we solve it.* 1991. 300 p.

Des exemples sur les rues rés

▼▼ **Sainte-Rose, entre Alexandre-de-Sève et Dalcourt (au sud de Sainte-Catherine, près du Centre Saint-Pierre).**

Cette rue résidentielle est située au centre-ville. Cette photo est dédiée aux colonisés qui sombrent dans les commentaires idiots quand on leur parle d'un peu de campagne en ville. On peut constater que la différence entre la chaussée carrossable et le trottoir est quasi nulle. Ceci signale à l'automobiliste qu'il n'est pas dans son domaine asphalté et qu'il doit partager l'espace avec les résidents, piétons et cyclistes. Conjugué à la faible largeur apparente de la rue, cet aménagement fait que l'automobiliste sera mal à l'aise d'aller vite.



◀ rue Magnan, entre Fullum et Dufresne

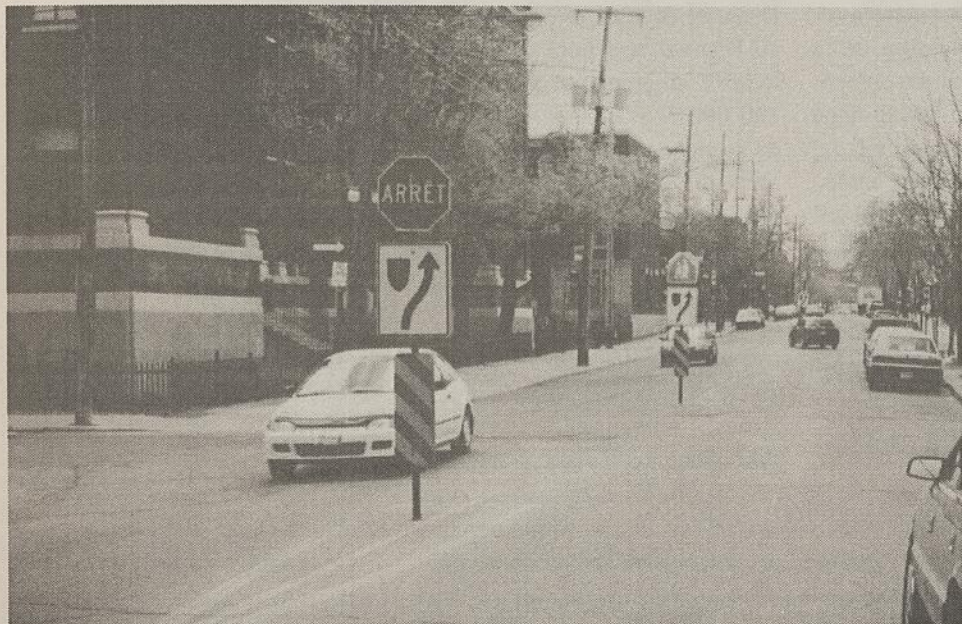


▲ rue Lartigue, entre Maisonneuve et Logan



Autres rues résidentielles du type de la rue Larose. S'il y avait plus d'arbres et de végétation, ce serait vraiment bien. Il ne faut pas se laisser avoir par le fait que ces rues sont dès le départ peu larges, comme s'il était impossible de transformer des rues résidentielles plus importantes. Ces dernières seraient aménageables avec de meilleurs résultats encore, car on pourrait utiliser avec plus d'efficacité, du point de vue d'amélioration esthétique et environnementale, l'espace retiré à la voie carrossable, pour faire de plus jolis stationnements protégés pour résidents, des espaces publics et pour planter des arbres.

Des principes physiques



▲ de la signalisation plantée au beau milieu de la rue

Cette photo montre un principe «physique» au centre des mesures de l'apaisement de la circulation. Cette signalisation plantée au beau milieu de la rue constitue un obstacle qui ralentit assez efficacement la circulation en face de l'école primaire Brébeuf dans Rosemont. Il manque bien sûr un principe esthétique. En effet, les obstacles doivent aussi contribuer à rehausser l'esthétique de la rue, signalant à l'automobiliste qu'il n'est pas sur une piste d'accélération, mais dans un milieu de vie où il n'est pas roi et maître, mais invité.

▼ des travaux au beau milieu de la rue

Principe physique et esthétique encore. Ces travaux de rues imposent un ralentissement important sans pour autant empêcher les automobiles de circuler. On peut imaginer qu'un obstacle permanent et adéquat, tel un arbre au centre d'un petit îlot, aurait un effet ralentisseur et esthétique.



ésidentielles et commerciales



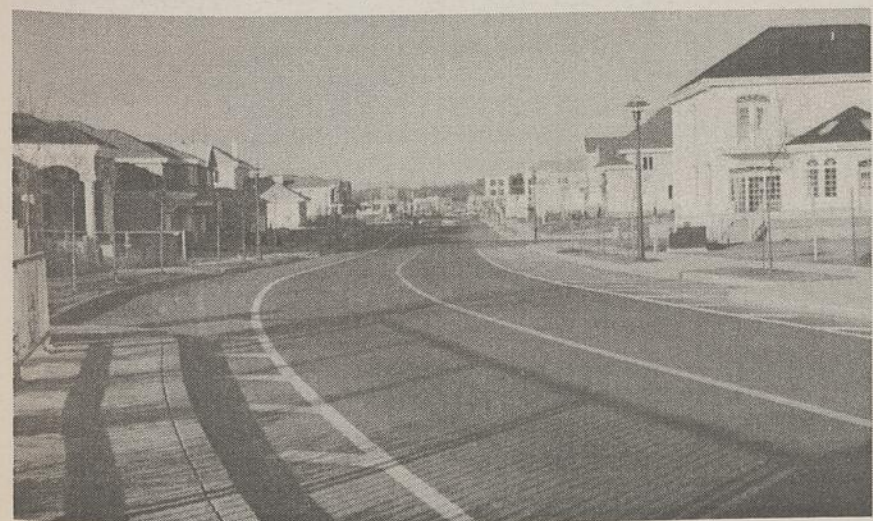
▲ rue St-Dominique

La largeur démesurée de la rue St-Dominique entre les rues Bellechasse et Jean-Talon provient du fait que cette rue accueillait autrefois une importante ligne de tramway. Le tramway disparu, cette rue est beaucoup trop large pour une rue de quartier. Les citoyens, exaspérés parce que leur rue sert de voie d'évitement et de débordement pour la rue St-Laurent, l'artère voisine, faisaient des pressions depuis de nombreuses années pour que des mesures soient prises. Minimaliste, la solution qui consiste à tracer un terre-plein qui réduit visuellement la largeur de la rue, n'en est pas moins bienvenue. Si cette zone morte au centre de la rue était transformée en terre-plein planté d'arbres, la circulation serait encore plus efficacement ralentie et l'aspect visuel serait grandement amélioré. Cette séance de peinture s'inscrit quand même dans les grands principes de l'apaisement de la circulation, c'est-à-dire dans une réduction de la largeur des voies inutilement larges.



▲ rue Duluth

La rue Duluth, surtout entre St-Laurent et St-Denis où la voie carrossable est moins large, ressemble beaucoup à un bon exemple de transformation dans l'optique que nous souhaitons. Le pavé de cette petite rue commerciale est peu différent de ceux des trottoirs (quoique encore trop accentué), signalant aux automobilistes le partage de la rue avec la circulation non motorisée. Toutefois les automobilistes se sentent encore trop sur une rue ordinaire, montrant souvent de l'impatience face aux piétons et cyclistes, peut-être aussi parce que les entrées de la rue ne sont pas assez démarquantes. Cela sans parler de leur éducation... Reste que la faible largeur de la rue, dont l'impression est accentuée par la suite de bacs à fleurs, contribue à faire en sorte que les autos roulent moins vite. Le tout confère à la rue Duluth un aspect de gaieté qu'on souhaite pour toute la ville.



◀ QUAND LES NORMES SONT FAITES POUR L'AUTO

En banlieue, dans la perle du nouveau Longueuil, le parcours du Cerf, l'automobile prend trop de place. Prisonnière de normes qui disent qu'une collectrice doit avoir une certaine largeur, la Ville a construit des rues dignes de pistes de courses. Suite à des plaintes des citoyens —une voiture a été prise à rouler à 90 km/h— la Ville a réduit visuellement la largeur de la rue en peignant au sol des lignes représentant une piste cyclable qui va de nulle part à nulle part, des cases de stationnement (alors que toutes les maisons ont leur propres entrées de garage!), mais aussi des coins de rue élargis pour empêcher les virages rapides. Ces solutions très peu esthétiques dans un quartier qu'on veut "huppé" montrent bien la nécessité de revoir les normes et de repenser l'aménagement des rues dans les quartiers résidentiels en fonction d'objectifs d'apaisement de la circulation. Hélas pour Longueuil l'erreur est coulée dans le béton et ne peut être réparée qu'à grands frais, d'où l'utilisation de la peinture.

DU COTÉ DE LAC-MÉGANTIC

Les occasions de pédaler pour une bonne cause ne manquent pas cet été. Le 19 juin prochain, pourquoi ne pas aller explorer à bicyclette du côté de Lac-Mégantic en Estrie, tout en encourageant la création d'une piste cyclable régionale?

par Louise Chartier

Le Grand Tour propose, dans le cadre du Festival du lac Mégantic, une randonnée familiale de 53 km ou de 16 km, autour du lac. Le parcours, exceptionnel, est accessible à tous. Le rendez-vous est fixé à 9h30 à Baie-des-Sables.

Cette troisième édition du Grand Tour du Lac-Mégantic se dit prête à accueillir 800 participants. De nombreux prix de participation seront tirés.

UN PROJET DE PISTE LENT À DÉMARRER

Les profits de l'événement serviront à amasser des fonds pour soutenir un projet de corridor vert sur rail désaffecté, d'une longueur de 40 km, entre les municipalités de Lac-Mégantic et Courcelles. Les rails de la voie ferrée Québec

Central ont été enlevés il y a deux ans, et le dossier n'avance pas vite, déplore la coordonnatrice du comité des citoyens en faveur de la piste, Lise Paradis, qui entend réaliser une étude approfondie avec les profits de la randonnée.

Depuis un an toutefois, les pressions se sont intensifiées, et une entente a été conclue entre les propriétaires de véhicules tout-terrain (VTT) et les cyclistes qui se disputaient le terrain. Du 15 mai au 1er septembre, les bicyclettes seront seules autorisées à circuler sur le corridor, alors que pendant l'automne et l'hiver, ce sera le domaine des VTT. Des cyclistes bénévoles patrouilleront la piste l'été, et les utilisateurs de VTT ont promis d'en assurer l'entretien. Ceux-ci utilisent déjà la piste et, l'hiver dernier, ils ont aménagé quelques pontceaux.

Le plus grand problème à régler demeure la question de la propriété de l'emprise. La compagnie Québec Central, dont le siège social est à Londres, ce qui ne facilite guère les communications, est en litiges avec le CP à ce sujet. Des avocats sont en train d'interpréter les baux, mais le processus s'annonce long. Avec le CP, le prix de location des emprises de chemin de fer est fixé à 1 \$ pour un an, alors que Québec Central demanderait 6000 \$ par année. Une grande différence!

Quoiqu'il en soit, la municipalité de Lac-Mégantic, qui appuie

le projet de piste et qui collabore au Festival, a déposé un projet à la MRC du granit, au coût total de 100 000 \$, pour l'aménagement du corridor vert. Le maire de Lac-Mégantic, Jacques Leblanc, aimerait bien que le projet commence dès cet automne, mais semble dire que la balle est rendue dans le camp de la MRC.

Serge Bilodeau, de la MRC du granit, affirme que la volonté est ferme d'aménager le corridor, mais avoue que l'énergie à consacrer au dossier n'est pas toujours au rendez-vous. Le projet requiert un investissement important d'ar-

gent, et le partage des coûts est loin d'être acquis entre les municipalités où passerait le corridor vert. Certaines municipalités rurales ont peu de moyens financiers et comptent beaucoup d'agriculteurs (certains agriculteurs auraient déjà récupéré des parties du terrain désaffecté et l'utiliseraient à des fins agricoles). M. Bilodeau souhaiterait que les municipalités se regroupent et que les citoyens se mobilisent davantage. Le ministère des Transports, quant à lui, n'a pas encore donné son appui au projet.

Un dossier à suivre...

DES JOURNÉES DE GRAND AIR

Venez marcher avec nous

VOYAGES

Parc Acadia et Nouvelle-Écosse,
Terre-Neuve et Côte-Nord,
Californie, Grand Canyon,
Autriche, Tour du Mont-Blanc,
Népal, Rocheuses,
Terre de Baffin

RANDONNÉES EN MONTAGNE

Sorties d'une journée et de week-end

MARCHES TOURISTIQUES

Découvrez les plus belles
régions du Québec,
de l'Ontario et des États-Unis

MARCHES DE VILLE

Mont-Royal,
Île Sainte-Hélène,
Île de la Visitation

RANDONNÉES
PLEIN AIR du Québec

Demandez notre programme
(514) 278-3577

BICYCLETTERIE J.R.

72 RACHEL E.
TÉL. : 843-6989
FAX : 843-5027



GRANDE OUVERTURE! BICYCLETTERIE J.R. II

907 BÉLANGER EST (coin BOYER)
TÉL. : 278-4016

Comme toujours...

Nous vous offrons service supérieur
et le meilleur prix et qualité

Vente - Achat - Location -
Restauration de vélos antiques
Service en 24 heures
Travail Garantie

Venez voir nos spéciaux d'ouverture !

Amélioration naturelle de la vision

Améliorer votre vision
en 8 semaines
par une trousse
consistant de
six cassettes
et un livre



Information:
Robert Silverman
tél: 849-5596

Nouvelle-Écosse!



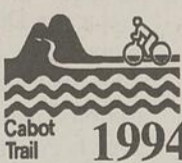
Atlantic Canada Bicycle Rally

29 juillet - 1 août, Bridgetown, N-E

- Panoramas des plus pittoresques
- Randonnées dans la joie
- Manifestation conviviale
- Banquet and danse

Bridgetown, NS., July 29- Aug. 1

- Spectacular Setting
- Enjoyable Rides
- Friendly Social events
- Banquet and Dance



Cabot Trail

3 au 5 Septembre
September 3-5

Le plus gros événement cycliste au Cap Breton.
Cape Breton's largest recreational cycling event.

Western Nova Scotia Camping Tour 2-9 juillet / July 2-9
Annapolis Valley and Atlantic Ocean Camping Tour 2-9 août / August 2-9

The Nova Scotia Bicycle Book

Le cyclo-guide complet de la Nouvelle-Écosse. Description commentée de 39 circuits (en anglais) 300 pages. 24,95\$ plus 5,00\$ frais de livraison.

The most comprehensive guide for the cyclist in Nova Scotia. An invaluable 300 page resource for enjoying one of the world's finest cycling destinations. 300 pages \$24.95 plus \$5.00 postage

Atlantic Canada Cycling, P.O. Box 1555, Station M.,
Halifax, Nova Scotia B3J 2Y3

Nova Scotia!

LE PORT DU CASQUE, ASPECTS STATISTIQUES

Impossible ne pas le remarquer, la question du casque cycliste est dans l'air ces jours-ci, la campagne que mène la Société de l'assurance-automobile du Québec sur ce thème est très visible, et de plus en plus d'intervenants sociaux de tout acabit entrent dans la ronde.

par Claire Morissette

ÊTES-VOUS UN INNOVATEUR OU UN RÉCALCITRANT?

Plusieurs études scientifiques ont examiné différents aspects du débat sur le port du casque. Voyons quelques conclusions de ces recherches qui découpent la population cycliste en tranches, en quartiers et en pointes de tartes.

Peut-être serez-vous surpris d'apprendre que, dans sa stratégie de généralisation du port du casque, la Société de l'assurance-automobile du Québec (SAAQ) range les cyclistes en cinq catégories selon leur attitude face au changement: les innovateurs, les adoptants précoces, la majorité précoce, la majorité tardive et les récalcitrants. Ces concepts sont tirés d'une théorie plus générale appelée «théorie de diffusion des innovations».

Selon cette théorie, explique Claude Dussault, de la SAAQ, l'adoption d'une innovation progresse à un rythme dépendant des caractéristiques psychologiques de chacun de ces cinq groupes, que l'on stimulera par des moyens différents. Les innovateurs sont

La coercition

s'échelonnera ensuite sur trois autres années, pour plafonner à 90 ou 95 % des personnes visées.

«plus scolarisés, curieux et informés et ont un fort attrait pour ce qui est nouveau»; si vous portiez déjà un casque en 1988 au Québec, vous faisiez partie du 2,5 % des cyclistes qui composent cette catégorie. Les adoptants précoces sont également rapides et réagissent dès l'apparition de la publicité; cette catégorie faisait grimper le taux de port du casque à 15 % en 1991 en certains endroits au Québec. Pour la majorité précoce, une campagne de sensibilisation plus soutenue est nécessaire avant que ce groupe ne modifie son comportement; la théorie des innovations estime qu'environ 34 % de la population en fait partie. Vient ensuite la majorité tardive, plus sceptique, qui ne se laissera convaincre que par le recours à la législation; on estime



«Portez le casque et faites des folies!»

qu'une autre tranche de 34 % de la population se conformerait alors au changement proposé. Restent finalement les récalcitrants, «au statut socio-économique inférieur, moins instruits, plus passésistes»; pour ce dernier 16 %, la contrainte est nécessaire. Parmi eux, malgré les interventions policières et les amendes, un ultime 5 % demeurera toujours délinquant¹. Voilà, chers cyclistes, comment la SAAQ considère la clientèle cycliste en matière de port du casque et pourquoi elle intensifie présentement sa campagne.

Selon cette théorie, l'introduction d'une loi trop hâtive provoquerait trop de résistance. Une stratégie étalée sur sept ans est préconisée. Il faut d'abord pendant trois ans gagner les innovateurs, les adoptants précoces et la majorité précoce, soit 40 à 50 % de la population. Ensuite, on déploiera les moyens légaux, ce qui produira un bond rapide, en un an environ, pour atteindre les 80 % de la population. La coercition s'échelonnera ensuite sur trois autres années, pour plafonner à 90 ou 95 % des personnes visées².

On sent autant d'empathie là que de la part d'un rouleau compresseur !

MOINS DE CYCLISTES, MOINS DE BLESSURES!

Lorsqu'on écoute les opposants au port obligatoire du casque — les pro-choix, pourrait-on dire — on constate que leurs arguments sont loin d'être le fait de personnes «socio-économiquement inférieures, moins instruites, plus passésistes». Des motifs très sérieux et même graves justifient une telle position.

La plus grande inquiétude des pro-choix, est fondée sur le cas de l'état de Victoria en Australie, qui rendait le casque obligatoire en juillet 1990. Succès fracassant: selon la *Transport Accident Commission*, les blessures à la tête ont chuté de 63 % et les autres blessures de 21 %. Une autre source de statistiques, la

Victorian Injury Surveillance System, fait état d'une réduction de 32 % des blessures à la tête chez les enfants et de 21 % pour leurs autres blessures. Une troisième source, le Département de santé de l'état qui compile les données sur l'admission des patients dans les hôpitaux, recense une diminution de 47 % de cyclistes admis pour blessure à la tête, et de 30 % pour autres blessures³. Mais un instant ! Comment explique-t-on cette diminution des autres blessures ?

Le Centre de recherche sur les accidents de l'université Monash à Melbourne révélait une diminution de l'usage du vélo après l'application de la loi rendant le casque obligatoire, de 36 % chez les enfants, cette diminution culminant à 44 % chez les 12-17 ans.

Voilà le hic: le Centre de recherche sur les accidents de l'université Monash à Melbourne révélait une diminution de l'usage du vélo après l'application de la loi rendant le casque obligatoire, de 36 % chez les enfants, cette diminution culminant à 44 % chez les 12-17 ans⁴. Voilà qui explique le grand «succès» de la loi. Moins de cyclistes, moins de blessures !

En fait, on le verra plus loin, on peut même s'attendre à une détérioration de la santé publique et de l'environnement urbain, due à une diminution du cyclisme.

SELON L'ANGLE

Dussault nous offre par ailleurs d'autres statistiques révélatrices. «Durant la dernière décennie (1981-90), il y a eu en moyenne 36 décès, 330 blessés graves et 3400 blessés légers pour un total de 3766 victimes par année parmi les cyclistes impliqués dans un accident avec un véhicule moteur (AVM) au Québec. Si on considère la sous-évaluation des accidents AVM (environ 35 % ne seraient pas rapportés) et les victimes cyclistes d'accidents sans véhicule moteur, le nombre de victimes cyclistes avoisinerait plutôt les 10 000 par année, dont

environ 40 décès. Selon les enquêtes de Statistiques Canada, on peut estimer qu'il y a environ 3 millions d'adeptes, à des degrés variables, de la bicyclette au Québec. Cela nous permet de déduire des taux de victimes très approximatifs de 0,13 décès et de 33,2 blessés par 10 000 cyclistes. De tels taux se comparent avantageusement à ceux des occupants de véhicules moteurs qui s'établissaient en 1990 à 2,38 décès et 125,2 blessés par 10 000 véhicules moteurs en circulation⁵».

C'est lorsqu'il traduit ces taux en risques par kilomètre parcouru, les distances accomplies par les cyclistes — qu'il évalue à 800 km/an — étant selon lui 20 fois inférieures à celles des véhicules moteurs — 6 000 km/an en moyenne — que Dussault peut conclure que «la bicyclette constitue un mode de transport, par kilomètre parcouru, plus à risques que les véhicules moteurs⁶». Qu'on considère les accidents, par 10 000 cyclistes, par kilomètres parcourus, par temps passé en dé-

placement, par dollars économisés, par calories dépensées, ou par bonheur éprouvé, cela relève de la fantaisie de qui veut compulser des chiffres.

En chiffres absolus, en effet, on comptait en 1991:

- 38 personnes décédées et 422 blessées gravement à vélo;
- 586 personnes décédées et 4083 blessées gravement en auto; et
- 146 personnes tuées et 866 blessées gravement à pied⁷ (présument par des automobiles).

Pourquoi envisage-t-on de n'imposer le casque qu'au plus petit groupe, alors qu'il y a beaucoup plus d'économies en soins de santé à réaliser auprès des 5220 victimes d'accidents mortels ou graves qui se recrutent dans les deux autres groupes? Le casque poserait d'ailleurs beaucoup moins d'inconvénients aux automobilistes qui ne connaîtraient pas les problèmes de chaleur et de ventilation, et qui pourraient le laisser dans l'auto lorsqu'ils arrivent à destination. Incidemment, en même temps que sa récente pub télévisée «Es-tu tombé sur la tête?», la SAAQ en diffuse une autre intitulée «La vitesse tue»; avez-vous remarqué que la jeune

Qu'on considère les accidents, par 10 000 cyclistes, par kilomètres parcourus, par temps passé en déplacement, par dollars économisés, par calories dépensées, ou par bonheur éprouvé, cela relève de la fantaisie de qui veut compulser des chiffres.

placement, par dollars économisés, par calories dépensées, ou par bonheur éprouvé, cela relève de la fantaisie de qui veut compulser des chiffres.

Par ailleurs, Dussault ajoute: «Nonobstant un taux d'accident par kilomètre parcouru plus élevé, on relève un nombre proportionnellement limité de victimes cy-

clistes pour un très grand nombre d'usagers. Or, un nombre aussi important de cyclistes (environ 3 millions) nécessiterait des investissements majeurs que le nombre absolu de victimes peut difficilement justifier par rapport à l'ensemble du bilan routier.»

Par ailleurs, on a calculé — puisque l'économie des deniers publics semble sous-tendre les

campagnes de prévention — que la campagne de promotion du casque dans l'état de Victoria en Australie en 1984, chiffrée à plus de 565 000 \$ australiens, a permis les gains en sécurité suivants: 43 traumatismes en moins, soit un coût direct de plus de 13 000 \$ australiens pour chaque blessure évitée⁸.

IL Y A BLESSURE ET BLESSURE

Une autre étude fort pertinente de la SAAQ examine le siège et la nature des blessures dans 23 800 cas d'accidents (toutes catégories de véhicules) recensés en 1987. L'étude constate que les blessures des cyclistes se retrouvent:

aux membres inférieurs 34,1 %
à la tête et au visage 27,1 %
aux membres supérieurs 19,3 %
au tronc 11,4 %⁹

Tiens, il faudrait d'abord porter des jambières...

Les blessures à la tête et au visage surviennent dans une proportion de:

- 33,3 % chez les passagers arrière des véhicules de promenade et taxis
- 29,0 % chez les conducteurs de camions et tracteurs routiers
- 29,8 % chez les passagers des camions et tracteurs routiers
- 27,1 % chez les cyclistes
- 24,5 % chez les conducteurs de véhicules de promenade et taxis
- 23,2 % chez les passagers avant des véhicules de promenade et taxis et
- 21,6 % chez les piétons¹⁰

Ici, ce sont les passagers arrière des automobiles et les camionneurs qui devraient capter l'attention des gestionnaires de la sécurité routière.

Mais lorsqu'on examine les victimes d'un traumatisme cranio-cérébral, on apprend que «les occupants de véhicules de promenade et taxis sont surreprésentés pour ce genre de blessures», soit:

- 59,0 % chez l'ensemble des occupants de ces véhicules, dont 39,4 % chez les conducteurs de ces véhicules
- 17,2 % chez les piétons
- 7,7 % chez les cyclistes
- 6,7 % chez les motocyclistes¹¹

Chez les cyclistes, 53,3 % des blessures à la tête et au visage sont en fait des plaies, sans fractures ni traumatismes internes¹². Il est bien connu que la gravité des accidents est fonction de l'énergie cinétique (la vitesse) des véhicules impliqués; notre petite vitesse à vélo nous sauve sur ce tableau. D'ailleurs, le bilan routier de 1991 corrobore ce principe de base. Alors que les cyclistes récoltaient 7,8 % de tous les accidents de la route, ils ne récoltaient que 3,7 % des accidents mortels et 5,9 % des accidents graves, contre 8,2 % des accidents légers¹³: beaucoup de petits accidents, et relativement moins de gros.

En conclusion, les auteurs de cette étude exhaustive soulignent que «les victimes ayant eu les blessures les plus graves se retrouvent surtout chez les occupants avant des véhicules de promenade et taxis, les piétons ainsi

«les victimes ayant eu les blessures les plus graves se retrouvent surtout chez les occupants avant des véhicules de promenade et taxis, les piétons ainsi que les motocyclistes [...]»

que les motocyclistes [...]; les victimes ayant subi un traumatisme cranio-cérébral se retrouvent davantage parmi les occupants des véhicules de promenade et taxis ainsi que parmi les piétons; ils recommandent donc le coussin gonflable et le port de la ceinture. Ces mêmes auteurs n'ont pas relevé de problème particulièrement aigu chez les cyclistes, ni cru bon faire de recommandation précise à leur sujet.

«SURVIVABILITÉ» DES ACCIDENTS AVEC OU SANS CASQUE

Autre question fort pertinente: pourquoi se concentrer à protéger la tête des cyclistes alors qu'on ne fait pratiquement rien pour assurer leur protection corporelle intégrale. La tête est dépositaire des fonctions vitales et de la conscience universelle, soit, mais un corps en miettes n'est pas non plus un lot enviable ! Une étude récente de l'association médicale britannique¹⁴, organisation crédible s'il en est, débat de la question sous cet angle. Elle signale que selon le département des transports britannique, 95 % des décès et 90 % des blessures

graves à vélo impliquent une automobile. Selon elle, le port du casque serait incapable d'empêcher la mort dans deux tiers des accidents actuellement mortels, les cyclistes succombant alors à leurs autres blessures.

Elle souligne que les conclusions des promoteurs du casque sont fondées sur des cas très locaux et sur de petits échantillonnages, desquels on ne peut tirer que des conclusions très limitées. Le fait est que personne ne sait si le port du casque réduit réellement la gravité des accidents, et dans quelle mesure; cette éventualité n'est qu'hypothétique pour l'instant.

CASQUE OU PRUDENCE

Ainsi, on ne sait pas si le taux moins élevé de blessures à la tête chez les cyclistes casqués est dû au casque ou à des habitudes de prudence chez ces cyclistes.

71,8 % chez les non casqués [...] Les bicyclettes des cyclistes casqués sont équipées un peu plus souvent de l'ensemble complet des réflecteurs (51,6 %) que les bicyclettes des non casqués (40,3 %) [...] Les cyclistes casqués respectent le sens de la circulation dans 98,6 % des cas, alors que ce taux est de 96,8 % chez les non casqués¹⁵»

LE CASQUE KAMIKAZE?

Néanmoins, même si le casque semble associé à une conduite prudente dans la portion de la population qui le porte actuellement, il est loin d'être certain que le casque insufflera la prudence dans le reste de la population si on le lui impose. On peut même craindre le contraire. On pourrait fort bien être plutôt témoin d'une diminution des blessures à la tête, mais d'une augmentation des autres blessures, parfois tout aussi graves.

Néanmoins, même si le casque semble associé à une conduite prudente dans la portion de la population qui le porte actuellement, il est loin d'être certain que le casque insufflera la prudence dans le reste de la population si on le lui impose.

Vélo Québec offre des données qui tendent à corroborer cette dernière hypothèse. Ayant observé 19 239 cyclistes pendant l'été 1991, Vélo Québec rapporte que «les cyclistes portant un casque respectent le feu de circulation automobile dans 81 % des cas, alors que cette proportion est de

À ce sujet, le rapprochement qu'on peut faire avec l'expérience du casque dans le hockey amateur est éloquent. Pendant les années 1970, le casque est devenu obligatoire dans le hockey amateur. Alors qu'on ne rapportait aucune blessure majeure à la colonne vertébrale au milieu des années 1970

PÉDALER MONTRÉAL ET SES ENVIRONS

La seule carte des voies cyclables de Montréal et ses environs disponible sur le marché québécois. Publiée en collaboration avec la ville de Montréal et la Communauté urbaine de Montréal. Prix de détail exceptionnellement bas (2,99 \$).

Une première au Canada LE RÉPERTOIRE DES VOIES CYCLABLES DU QUÉBEC

Un guide essentiel pour tous ceux et celles qui veulent rouler en toute sécurité.

- Plus de 130 municipalités à découvrir à vélo
- 135 cartes
- Une légende et une échelle adaptées aux besoins de cyclistes
- 1 600 km de voies cyclables réalisées et

PÉDALER MONTRÉAL ET SES ENVIRONS



Ou commander par téléphone au
(514) 847-VÉLO



THE GREAT MONTREAL BIKE PATH GUIDE

The only cycling map of Montreal and its environs available. Published in collaboration with the Ville de Montréal and the Communauté Urbaine de Montréal. Low cost — only \$2.99.

- 15 detailed maps of the Island of Montreal and the South Shore
- Over 400 kilometers of bicycle paths
- Easy to read and easy to carry

To order by telephone call
(514) 847-VELO

Faites-moi parvenir

Pédaler Montréal et ses environs
3,20 \$ (taxes incluses) + 1,67 \$ de frais postaux = 4,87 \$
Le Répertoire des voies cyclables du Québec
21,35 \$ (taxes incluses) + 3,61 \$ de frais postaux = 24,96 \$

Nom _____
Prénom _____
Adresse _____
Ville _____ Code postal _____

Mode de paiement : Chèque Mandat

Les Éditions Tricycle Inc. • 3575, boul. Saint-Laurent
Bureau 310, Montréal (Québec) H2X 2T7

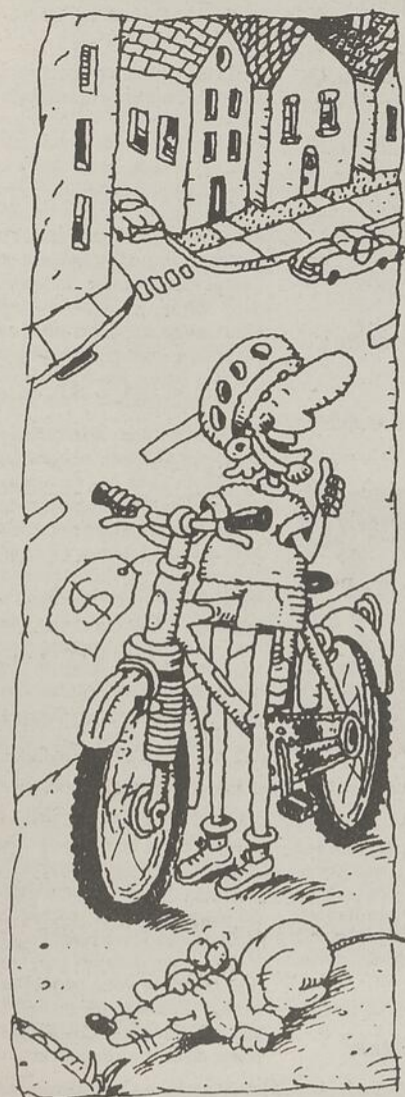
How to order

The Great Montreal Bike Path Guide
\$3.20 (taxes included) + \$1.67 postage = \$4.87

Last name _____
First name _____
Address _____
City _____ Postal Code _____

Method of Payment
 Cheque Money order

Les Éditions Tricycle Inc. • 3575, boul. Saint-Laurent
Bureau 310, Montréal (Québec) H2X 2T7



VOYEZ-Y!



culaire. Si on pouvait déplorer, entre 1966 et 1975, une moyenne annuelle de 69 décès cyclistes, on note entre 1982 et 1993 une moyenne de 39 cyclistes tués (25 en 1992, et 23 en 1993), alors que l'utilisation de la bicyclette a triplé¹⁷.

Cette «montée au casque» tout à fait sans fondement a un autre impact déplorable: celui de faire croire que le cyclisme est une activité dangereuse. L'association médicale britannique est formelle là-dessus: «même dans l'environnement hostile de la circulation actuelle, les bénéfices obtenus de la pratique régulière du cyclisme surpassent la perte d'années de vie due aux accidents cyclistes.» Selon eux, en fait, il est bien plus dangereux de NE PAS pédaler, tant pour le cycliste que pour la société en général.

Il est extrêmement délicat de jouer avec cette notion de «danger du vélo», cette notion étant la raison première, et purement intuitive, qu'allèguent nombre de gens qui refusent de pédaler. Les autorités devraient désamorcer ces peurs plutôt que de les renforcer. Sans vouloir être cynique, il est plus important de mettre les cyclistes potentiels en selle que de diminuer les accidents cyclistes. Cela parce que nous sommes hélas face à un dilemme insoluble autrement: il faut qu'il y ait beaucoup de cyclistes dans la rue pour que les autorités se sentent pressées de fournir des aménagements sécuritaires.

En Europe, dans les pays les plus cyclistes, le casque est virtuellement absent du paysage. C'est le grand nombre de cyclistes qui est facteur de sécurité. Pédaler est une activité normale, quotidienne, et on ne devrait pas avoir à l'aborder vêtus d'une armure comme au moyen-âge.

(Suite au prochain numéro)

(2 cas avant 1976), on trouvait 12 cas entre 1976 et 1979, 7 cas en 1980, 12 en 1981, 14 en 1982, 16 en 1983, et 15 en 1985. Interviewés, les jeunes victimes ont avoué qu'elles se sentaient in-vulnérables lorsque munies de leurs équipements protecteurs¹⁶. Ce phénomène, appelé «homéostasie du risque», est bien connu: les usagers tendent à compenser l'effet d'une mesure de sécurité en augmentant leur performance ou en prenant des risques nouveaux. Ainsi, le conducteur d'une automobile munie de pneus à crampons aura tendance à conduire plus vite dans la neige, annulant le gain en sécurité que lui offrent son équipement.

On peut aussi craindre que le casque ait un effet d'augmentation de l'agressivité des automobilistes envers les cyclistes, ou une diminution de la conscience de leur présence chez les automobilistes, dû à la chute du nombre des cyclistes. Ce phénomène est actuellement observable en Australie où, compte tenu de la diminution de la pratique du vélo, la diminution des blessures à la tête s'est avérée moindre qu'escompté, et où les autres blessures ont augmenté. Et les cyclistes continuent d'y mourir, bien casqués cette fois.

EXAGÉRATION DES DANGERS DU CYCLISME

On pourrait croire qu'une augmentation récente et significative des accidents cyclistes est à l'origine de cette soudaine

«montée au casque» à la SAAQ. Pas de tout. Vélo Québec signale en effet que «malgré la spectaculaire augmentation de la pratique cycliste, le bilan routier des accidents cyclistes affiche depuis 30 ans une amélioration aussi specta-

Pour vous faire entendre:

— Claude Sicard, vice-présidence à la planification, coordonnateur de la Coalition pour la promotion du casque à vélo, SAAQ, 333 boul. Jean-Lesage, C.P. 19600 (N-6-41), Québec (Qué) G1K 8J6, et Michel Fontaine, directeur des communications, SAAQ, 870 de Maisonneuve Est, 5^e étage, Montréal (Qué) H2L 4W3, tél: 847-7685

— Thérèse Daviau, comité exécutif, Ville de Montréal, 275 Notre-Dame Est, Montréal (Qué) H2Y 1C6

Références:

1. Claude Dussault, coordonnateur planification et développement à la SAAQ, «Le casque protecteur cycliste: problématique, efficacité et relations avec les comportements», *Perspectives mondiales sur le vélo*, Conférence vélo-mondiale, Vélo Québec, Montréal, 1992.
2. Ibid.
3. Max Cameron et Lorna Heiman, Université Monash, «Effect of the Mandatory Bicycle Helmet Wearing Law in Victoria», *Perspectives mondiales sur le vélo*, Conférence vélo-mondiale, Vélo Québec, Montréal, 1992.
4. Ibid.
5. Claude Dussault, coordonnateur planification et développement à la SAAQ, «La promotion de la sécurité à bicyclette au Québec: le passé, le présent, l'avenir»,

Perspectives mondiales sur le vélo, Conférence vélo-mondiale, Vélo Québec, Montréal, 1992.

6. Ibid.
7. SAAQ, Bilan 1991.
8. Jean-René Carré, «Le casque cycliste revisité: intérêt discutable et protection limitée», *Perspectives mondiales sur le vélo*, Conférence vélo-mondiale, Vélo Québec, Montréal, 1992.
9. Louise Charron et Rabah Saighi, *Profil des blessures des victimes d'accidents de la route*, SAAQ, février 1992
10. Ibid.
11. Ibid.
12. Ibid.
13. SAAQ, Bilan 1991.
14. British Medical Association, *Cycling Towards Health and Safety*, Oxford University Press, 1992
15. Laurent Moreau et Jean-François Pronovost, «Les comportements cyclistes et le port du casque protecteur», *Perspectives mondiales sur le vélo*, Conférence vélo-mondiale, Vélo Québec, Montréal, 1992.
16. Charles Tator, «Neck Injuries in Ice Hockey: a Recent, Unsolved Problem with Many Contributing Factors», *Clinics in sports medicine*, Vol. 6 No 1, Janvier 1987.
17. Jean-François Pronovost, «On est tombé sur la tête... et après?», *Info Vélo Québec*, Vol 1 No 2, Mai 1994

SUR DEUX ROUES

vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes

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

Centre du Vélo McWhinnie Cycles

"Établi depuis 1930"

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

RALEIGH • LEADER • MINELLI • VÉLOSPORT
 PEUGEOT • NORCO • NISHIKI • UNIVEGA
 MARIN • KONA • GT • CANNONDALE • GIANT

Nick - Joseph - Bruno @ 481-3113 / @ 481-8891
 6010 rue Sherbrooke o., Montréal, Qué. H4A 1X9

À vélo sans casque... es-tu tombé sur la tête ???

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Cartes des pistes cyclables

Montréal et la région:

Pédaler Montréal et ses environs. 15 cartes détaillées en couleurs. 450 km de voies cyclables: l'archipel montréalais et les abords de la Rive-Sud. Fait par des cyclistes, pour les cyclistes. Traversée des ponts. 32 pages. Bilingue. Prix: 2,99 \$ + taxes. Disponible dans les librairies, les bureaux Accès-Montréal (à prix réduit avec la carte Accès-Montréal), dans certaines boutiques spécialisées et à Vélo Québec. Un produit des Éditions Tricycle: 847-VÉLO.

Tout le Québec:

Le Québec à vélo. Carte routière en couleurs comprenant entre autres 60 parcours (trajets suggérés). Réseau Agricoutours. Adresses des boutiques de vélo et de plein air. Prix: 4,57 \$ + taxes. Un produit de Vélo Québec: 847-VÉLO

Répertoire des voies cyclables du Québec. 1 600 km de voies cyclables réalisées et 900 km de projets d'ici 1995. 130 municipalités à découvrir. Cartes précises. Plus de 200 pages. Prix: 21,35 \$ + taxes. Un produit des Éditions Tricycle: 847-VÉLO.

États-Unis:

Les cartes et livres *Bikecentennial*. Catalogue disponible chez Bikecentennial, P. O. Box 8308, Missoula, Montana, 59807 U.S.A. Tél: (406) 721-1776. Cartes et livres disponibles chez Vélo Québec: 847-VÉLO.

Ailleurs dans le monde:

Le bureau de tourisme ou le consulat du pays en question; pages jaunes «Renseignements touristiques». Voir aussi «Cartes géographiques» dans les pages jaunes. Guides et livres pour la France et pour l'Europe disponibles chez Vélo Québec: 847-VÉLO.

TRAVERSÉE DES PONTS

Le «Chaînon» de la Voie maritime:

Depuis juin 1990, un nouveau lien réunit les deux rives, l'ancien «Chaînon manquant», qu'on emprunte en passant par: la Cité du Havre, l'Île Notre-Dame, le remblai de la Voie maritime, le trottoir soudé au côté ouest du pont Victoria, la passerelle au-dessus de l'autoroute 132, pour atterrir à Saint-Lambert, angle

Riverside et Rivermere.

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

Horaires d'ouverture: du samedi 7 mai au dimanche 10 octobre 1994, de 7h à 22h (fermé pendant le Grand Prix: du 9 au 13 juin)

Société de l'Île Notre-Dame 872-6093

Pont Jacques Cartier:

Les trottoirs du pont Jacques Cartier sont également cyclables quoique plutôt étroits, et parfois fermés à cause de tra-

vaux. On peut changer de trottoir à Montréal, grâce à une passerelle sous le pilier du pont, et à l'Île Sainte-Hélène, grâce à un passage souterrain. À Longueuil, le trottoir ouest atterrit sur Lafayette; le trottoir du côté est atterrit à la place Charles-Lemoyne ou, en traversant une voie rapide, angle Sainte-Hélène et Saint-Laurent.

Les trottoirs du pont Jacques Cartier sont fermés l'hiver et sont ouverts du 1^{er} avril au 30 novembre

Société des ponts Jacques Cartier et Champlain: 651-8771

On peut aussi utiliser le métro Berrillongueuil (voir «Accès aux transporteurs publics», ci-après). On peut parfois aussi obtenir une escorte pour franchir certains ponts, surtout pour un groupe.

Pont Mercier:

Les premiers 80 % du pont sont praticables car il y a des trottoirs. Dangereux près de la Rive-Sud.

Sûreté du Québec, poste 53: 341-4411

Pour la partie sud du pont, passant sur le territoire de Kanawake:

Peacekeepers de Kanawake: 632-6505

Pont Victoria:

Interdit à cause de la chaussée grillagée.

Navette fluviale Montréal-Longueuil:

Pendant l'été, une navette fluviale relie le quai de l'Horloge dans le Vieux-Port de Montréal et le port de plaisance de Longueuil. Elle transporte piétons et bicyclettes. Coût: 3,00 \$ (aller simple); gratuit pour les 5 ans et moins.

Horaire:

Du 21 mai au 12 juin: fins de semaine

Du 18 juin au 5 septembre: tous les jours

Du 10 septembre au 10 octobre: fins de semaine

Renseignements: 442-9575

Train Montréal-Rigaud: STCUM

Les trains sont accessibles tous les jours, même pendant l'heure de pointe, dans le sens contraire de l'affluence. Accès aux gares suivantes seulement: Windsor, Dorval, Beaconsfield, Sainte-Anne-de-Bellevue, Île-Perrot, Dorion. Du 1^{er} mai au 31 octobre. Maximum de quatre vélos par TRAIN. Les moins de 16 ans doivent être accompagnés.

Renseignements: AUT-OBUS

Interurbain, au Québec et aux États-Unis: Voyageur, Greyhound

Presque toujours accessible. Coût chez

CYCLO - RESSOURCES 1994

Accès aux transporteurs publics

Métro de Montréal: STCUM

Les vélos ont accès au métro du lundi au vendredi, de 10 heures à 15 heures et après 19 heures, et toute la journée les fins de semaine et les jours fériés. Dernier wagon seulement. Maximum de 4 vélos par wagon. Les moins de 16 ans doivent être accompagnés.

Train Montréal-Deux-Montagnes: STCUM

Les trains sont accessibles tous les jours, même pendant l'heure de pointe, dans le sens contraire de l'affluence. Accès à 4 gares seulement: Val Royal (1/2 km du métro Côte-Vertu), Roxboro, Sainte-Dorothée et Deux-Montagnes. Maximum de 2 vélos par wagon. Les moins de 16 ans doivent être accompagnés.

Renseignements: AUT-OBUS

Voyageur: tarif d'un colis, au poids (environ 12 kilos ou plus). Coût chez Greyhound: 10 \$US, payable à destination. Démontage (guidon et pédales) et emballage nécessaires. Outils non fournis. Housses disponibles à certains terminus pour 5,00 \$ Arriver une heure d'avance. Renseignements: 842-2281

Interurbain, au Québec et au Canada: Via Rail

Accès aux trains avec wagon-bagages. Il est possible de faire transporter son vélo sur un autre train que celui qu'on prend. Frais de 15 \$ (incluant la boîte) + taxes. Démontage (guidon et pédales) et emballage nécessaires. Outils non fournis. Boîtes disponibles dans certaines gares. Arriver une heure d'avance.

Renseignements: 871-1331

Interurbain, aux États-Unis: AMTRAK

Accès aux trains avec wagon-bagages. Il est possible de faire transporter son vélo sur un autre train que celui qu'on prend. Démontage (guidon et pédales) et emballage nécessaires. Outils non fournis. Boîtes disponibles pour 5 \$. Arriver une heure d'avance.

Renseignements: 1-800-872-7245

Outre-mer:

Conditions variables selon les transporteurs.

Exemple: Air Canada:

Toujours accessible. Gratuit outre-mer, si vous n'avez pas plus de 2 pièces-bagages. Frais de 25 \$ (incluant la housse) en Amérique du Nord. Démontage (guidon et pédales) et emballage nécessaires. Outils non fournis. Housses disponibles à 5 \$ + taxes. Arriver deux heures d'avance. Renseignements: 393-3111

DANS LA RUE

Assurances

Sachez que vous n'êtes pas protégé(e) par la SAAQ pour dommages corporels à soi ou à autrui, si vous avez un accident où aucun véhicule à moteur en mouvement n'est impliqué. Ayez au moins l'assurance cycliste de Vélo Québec: 847-VÉLO

État défectueux de la route

Trous dans l'asphalte, grilles d'égout, etc. (Voir «En cas d'accident» pour les réclamations possibles). Pour signaler de tels défauts à la Ville de Montréal, notez le numéro civique le plus proche et avertissez les Travaux publics: 872-3434 (24 h sur 24)

En cas d'accident

Si un véhicule à moteur en mouvement est impliqué (ce qui inclut les portières qui s'ouvrent), vous êtes couvert par les assurances de la SAAQ. En cas d'urgence médicale, contactez la police locale (le 911 à Montréal) ou la Sûreté du Québec. S'il y a blessure ou si les dommages matériels se chiffrent à plus de 250 \$, on a toujours intérêt à ce qu'un rapport de police soit rédigé, de même qu'un constat détaillé des dommages à votre vélo. On pourra se procurer ce rapport au poste de police couvrant le territoire où a eu lieu l'accident, en fournissant la date exacte et l'heure approximative.

S'il n'y a ni blessure, ni grand dommage, remplissez un formulaire de constat à l'amiable — l'automobiliste est censé en avoir un — en prenant soin d'y indiquer les coordonnées de l'automobiliste et

celles des témoins ainsi que les circonstances de l'accident. Conservez-en une copie.

Il est toujours prudent de se faire examiner par un médecin dans les 24 heures qui suivent, même si l'on n'a que quelques éraflures ou des douleurs minimes. Sans égard à la faute, la SAAQ fournit une indemnisation pour blessures, invalidité, remplacement de revenu, décès et pour tous les frais entraînés par l'accident, incluant les frais d'ambulance. (La Régie de l'assurance-maladie du Québec, pour sa part, défraie les coûts d'hospitalisation.) Vous avez un délai de trois ans pour acheminer une réclamation à la SAAQ, mais ne tardez pas à le faire, cela accélérera le traitement de votre dossier.

Pour réclamer des dommages matériels à un automobiliste en tort, faites faire un estimé du coût des réparations de votre vélo par un magasin spécialisé; une photo du vélo endommagé vous sera également utile. L'automobiliste est tenu d'avoir une assurance personnelle pour dommages à autrui. La plupart du temps, il sera préférable pour l'automobiliste de négocier à l'amiable un dédommagement pour les bris occasionnés à votre vélo et autres dommages, sans avoir recours aux assurances. Il est néanmoins risqué de conclure une entente sur les lieux, au cas où vous découvririez plus tard des dommages insoupçonnés sur le coup.

Si l'automobiliste n'obtempère pas, expédiez-lui une mise en demeure par courrier recommandé, rappelant le lieu et la date de l'accident, le tenant responsable des dommages que vous énumérez, et lui donnant dix jours pour vous rembourser. S'il ne réagit toujours pas, la cour des petites créances vous permettra éventuellement d'obtenir jusqu'à 3 000 \$. (N'oubliez pas d'ajouter les frais de photocopie, de poste, de cour à votre réclamation.)

Pour toutes ces démarches, vous pouvez avoir recours à l'Aide juridique si vous êtes admissible.

Lorsque l'accident est dû à un mauvais état des routes, même si désormais les réclamations ne sont plus compensées hors cour par les villes, des poursuites demeurent possibles auprès des administrations municipales. Attention: dans certains cas, vous n'avez que sept jours pour signifier à la Ville concernée votre intention de la poursuivre, bien que ce délai soit de deux ans au provincial. Expédiez donc votre mise en demeure aussitôt que possible, indiquant le lieu et la date de l'accident et votre intention de faire des poursuites légales; vous pourrez envoyer la liste des dommages et autres détails subséquentement. Consultez sans tarder un avocat, car les délais de prescription sont très stricts.

En passant, il n'est pas nécessaire d'attendre un accident pour signaler aux responsables municipaux où se trouvent les trous dans l'asphalte et les grilles d'égout mal orientées, sur vos trajets habituels. Pour signaler de tels défauts, notez l'adresse civique la plus proche et communiquez avec votre municipalité. Cela vous simplifiera la vie, et d'autres cyclistes en bénéficieront aussi.

BICYCLETTES ET ACCESSOIRES

Bicyclettes neuves et accessoires

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

2) Prévoyez un bon cadenas en forme de U.

3) Assurez-vous que votre vélo a les réflecteurs réglementaires: réflecteur avant (blanc), arrière (rouge), de pédales (jaune), de rayons (jaune, rouge).

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

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

Magazine *Vélo Mag* 847-VÉLO

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

Bicyclettes usagées

Consultez les Pages jaunes de l'annuaire téléphonique: «bicyclettes — détaillants», aussi parfois «meubles usagés».

La police de Montréal fait deux ou trois encans par année. Faites-vous accompagner de quelqu'un qui peut évaluer l'état du vélo. Vous assurer qu'il y a un numéro de série.

Encan de la Police de Montréal:

872-2340 ou 872-5232

Location de bicyclettes

Pages jaunes de l'annuaire: «bicyclettes—location».

Les Bicycles



QUILICOT

EFFECTUÉE PAR NOS SPÉCIALISTES

SPÉCIAL
MISE AU POINT
29⁹⁹\$

- Ajustement:
 - dérailleurs
 - freins
 - roulements à billes
- Alignement des roues
- Gonflage des pneus
- Lubrification externe

Jusqu'au 30 avril 1994

2 magasins pour mieux vous servir :

1749 rue St-Denis, Montréal 842-1121

472 Bl. Roland Therrien, Longueuil 442-1121

VOUS NE SAVEZ QUEL STATIONNEMENT CHOISIR?



Appelez les courtiers en stationnement du M^àb: 844-2713

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR. VENTE ET RÉPARATION DE BICYCLETTES

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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



VENTE
SERVICE
RÉPARATION

**ACTION
VELO
PLUS**

Le spécialiste en cyclotourisme

LA PORTE
À BICYCLETTE

4308, HÔTEL DE VILLE
MTL., Qc. H2W 2H4

Simon Roy Prop.

Tél.: 849-7954



le **RÉCYCLEUR** VÉLOS
neufs et d'occasion

PROCYCLE

PEUGEOT. expert

DBS
Le cadre d'abord

523 • 6480

5415, rue Papineau, Montréal



LE VALET D'COEUR

Plus qu'une
boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970



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



café les entretiens

tous les jours
de 9h30 à 24h

1577, Laurier est
près de Fabre
521-2934

bières, vins et spiritueux



RESTAURANT
SPÉCIALITÉ

COUSCOUS

SERVICE
DE TRAITEUR

OUVERT TOUS LES JOURS
DE 17H À MINUIT

(Avec réservations,
le midi et après minuit)

73 rue Duluth Est,
Montréal 844-7405

**Le Vélo: plus
qu'un sport,
un transport!**

Abonnez-vous
au Monde à
Bicyclette
(voir coupon en
page arrière)

Erratum

Dans l'article de Daniel Lacoste «Bilan et critique de l'administration RCM», paru lors du dernier numéro du *Monde à Bicyclette* du printemps 1994, il fallait lire que Mme Louise Roy était présidente du RCM et candidate dans le district Laurier et non directrice des relations publiques. Nos excuses!

Randonnée de Masse Critique



Chaque dernier jeudi du mois à
17hres Ste-Catherine et Atwater



Critical Mass Ride

LE MONDE À BICYCLETTE EST À LA RECHERCHE DE PROJETS EXTRA

Vous êtes un assisté social intéressé à un projet extra et ça vous tente d'expérimenter vos aptitudes à produire en milieu communautaire? Vous entérez le fait que la préservation et l'amélioration de nos conditions de vie passent par la popularisation du transport cycliste et vous voulez acquérir de l'expérience dans l'administration en collégialité? Venez faire un tour au Monde à Bicyclette, on sera heureux de vous accueillir. Vous explorerez votre créativité socio-communautaire et vos aptitudes dans la promotion ou le journalisme d'avant-garde et vous pourrez parfaire vos connaissances dans la présentation et le montage de documents par ordinateur.

Cours de mécanique vélo

C'est en plein le temps de prendre un cours de mécanique vélo pour préparer adéquatement sa bicyclette pour la nouvelle saison. Avec une clinique majeure du *Monde à Bicyclette* pour débutants et intermédiaires, apprenez à réparer, nettoyer et réajuster vous-même votre bicyclette.

Sous forme de fin de semaine intensive, le cours aura lieu la fin de semaine du: **11-12 Juin**

Nombre de places limitées, on doit s'inscrire dès maintenant !!! (date limite d'inscription cinq jours avant la fin de semaine).

Coût: 55 \$

Pour s'inscrire et pour plus d'informations sur les prochaines dates de cours, contactez:
Yves Du Sablon
au 276-2728

Use your head. Wear a helmet.



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC

Excellence
sports

I.G.
LOUIS GARNEAU

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

Le Monde à Bicyclette

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

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

nom: _____

adresse: _____

ville: _____

code postal: _____ tél.: _____

Le vélo, c'est plus qu'un sport, c'est un transport !

3383 001

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

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

578%
meilleur

48%
meilleur

33%
meilleur

Sciage

Traction

Torsion

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

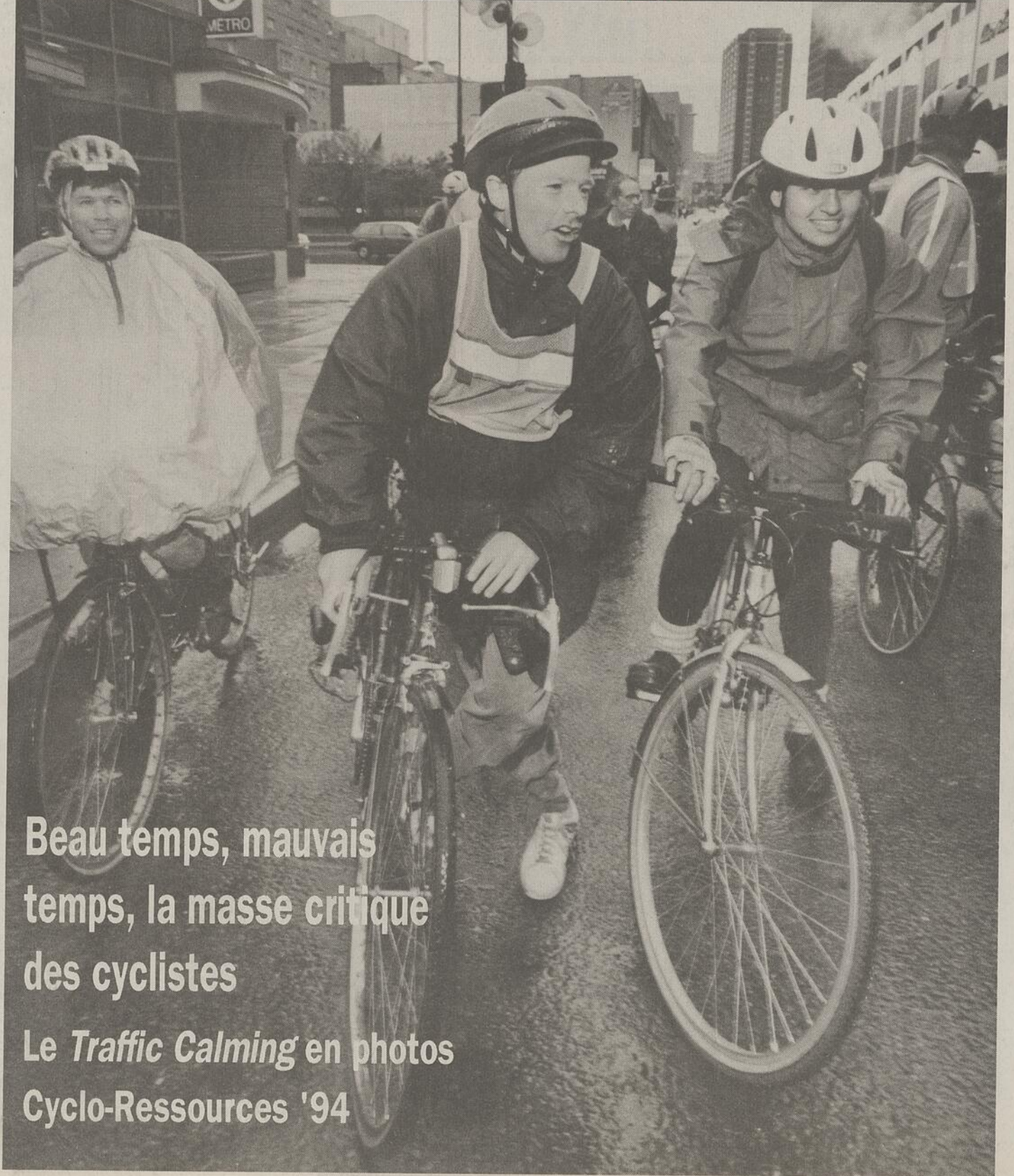
KRYPTONITE
EVOLUTION 2000™

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

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

Le Monde à Bicyclette

VOL. XIX, #2 • ÉTÉ 1994 GRATUIT / FREE



Beau temps, mauvais temps, la masse critique des cyclistes

**Le Traffic Calming en photos
Cyclo-Ressources '94**