

LE COÛT MONTÉ DU RÉSEAU VERT

LA PISTE CYCLABLE LA PLUS CHÈRE AU CANADA

Le réseau vert, annoncé en grande pompe l'automne dernier par un maire Doré sur ses derniers kilomètres, est en panne. Après l'inauguration d'un premier tronçon le long de la voie ferrée du C.P. de la rue Masson à la rue Clark et malgré les promesses d'une suite cette année, au moins jusqu'au parc Jarry, rien n'a bougé. Notre nouveau maire serait-il moins vert qu'il ne le prétend?

François Vermette

Le réseau vert, comme nous le voyons aujourd'hui, porte mal son nom. Il est très peu vert et ne constitue pas un réseau. Pourtant, malgré tout, c'est un succès. Il y a du monde, des vélos, des piétons, et les utilisateurs sont satisfaits. Notre maire Bourque devrait en prendre note, lui qui nous disait le 21 septembre dernier pendant la campagne électorale que le concept de réseau vert était dépassé. Pressé de questions, le plus grand reproche qu'il pouvait lui faire était son coût faramineux de près d'un million \$ du km pour l'aménagement, faisant du réseau la piste cyclable la plus chère au Canada. Comment en sommes-nous arrivés à des coûts aussi élevés? Faire le tour de la question c'est faire le tour de l'inéptie municipale.

M. le maire Bourque a raison, il y a quelque chose qui cloche quand une piste cyclable coûte 1 million\$ du km. Une accumulation de bêtises et de travaux connexes qui n'ont rien à voir avec le réseau, sont les grands responsables.



FRANÇOIS VERMETTE

LA VAPEUR MONTE...

L'incinérateur municipal où nous brûlions nos tonnes de déchets servait de pourvoyeur de vapeur pour les industries environnantes qui l'utilisaient pour se chauffer, une façon de récupérer un peu de cette énergie perdue. Le tuyau d'alimentation passe sous le réseau vert et nous pouvons toujours voir les puits d'accès aux valves de sécurité. Plutôt que de contourner ces puits d'accès qui étaient surélevés par rapport au niveau du sol, on a élevé le sol jusqu'à leur niveau. Résultat: un muret de béton de 2 km entre la piste et la voie ferrée. Ça fait beaucoup d'argent pour éviter quelques monticules. Mais l'ironie suprême est que l'incinérateur a fermé et que le fameux tuyau de vapeur a cessé de servir avant même la fin des travaux.

UNE CLÔTURE TROP BELLE POUR DURER...

Le Canadien Pacifique qui n'entretenait plus sa clôture depuis longtemps, tellement qu'elle avait pratiquement disparu, a exigé et obtenu que la Ville fasse ce qu'il ne voulait plus faire: une clôture neuve entretenue. Sans accord sur les passages à niveau pour traverser la voie ferrée, une clôture hermétique était condamnée d'avance. Ne reculant devant rien, la clôture installée est de meilleure qualité que toute autre clôture à Montréal, plus haute, plus solide. Il n'y manque que les barbelés. Bien entendu, elle est déjà criblée de trous.

FAIRE LA LUMIÈRE SUR TOUT ÇA...

Le réseau vert n'est pas éclairé la nuit. Après le coucher du soleil, il est fermé et l'accès, déconseillé. Sans moyens pour assurer une surveillance de tous les coins, l'éclairage devenait une fausse sécurité. Le soir, abstenez-vous d'y passer tout simplement. C'était trop simple en effet, une décision venue d'on ne sait où, demandait de jouer sur les deux tableaux. Il n'y a pas d'éclairage mais tout le filage et les bases de lampadaires sont enfouis, rouillant tranquillement sous terre. M. André Lavallée, responsable politique du dossier sous la précédente administration, nous disait que c'était au

cas où ils changeraient d'idée, que ça reviendrait moins cher que de recommencer au début...

PASSEZ LA FACTURE PAR ICI...

Le passage du réseau vert est devenu le prétexte à d'autres travaux le long de son parcours. Réfection de viaducs, construction d'une bande de trottoir le long de la rue des Carrières. Des travaux certainement pertinents mais difficilement justifiables sur le budget d'une piste cyclable. De plus, à un endroit entre les rues Henri-Julien et Casgrain, derrière l'usine d'Ilco Unican, on a construit un parc. (voir page couverture du numéro 3 vol. XIX du journal du M&B). Ce site de l'ancienne cour de triage Mile-End a été acquis, contrairement au reste du trajet qui n'est que loué et aménagé en parc. C'est bien beau mais on ne procède pas ainsi quand on veut économiser. Imputer tous ces coûts à la piste cyclable la plus chère au Canada, c'est faire preuve de démagogie ou de malhonnêteté intellectuelle, la campagne électorale est terminée maintenant, les enflures verbales peuvent rester au vestiaire.

Pour 1 million \$ du km, on a bien plus qu'une simple piste cyclable. On a surtout une série de dépenses douteuses qui font grimper les coûts indûment. Pourtant, on pourrait faire aussi bien, sinon mieux, pour bien moins cher.

SMALL IS BEAUTIFUL

Le réseau vert n'est pas un concept dépassé, au contraire. Partout, les sentiers polyvalents voient le jour et sont des succès monstres. L'Estriade, la piste du Petit train du nord, le réseau vert longueuillois, même la piste du canal Lachine sont des succès dont les retombées économiques se calculent en millions. Vélo Québec vient de publier un livre très intéressant sur toutes ces nouvelles expériences, *Les sentiers du XXI^e siècle*. La piste du canal Lachine, victime de son succès, est maintenant congestionnée, les cyclistes et les patineurs recherchent des endroits où aller. Contrairement aux pistes polyvalentes en région qui sont d'abord pour le loisir, le réseau

vert en milieu urbain est aussi utilitaire. Le projet du gouvernement du Québec d'une route verte qui doit relier toutes les grandes villes du Québec devra bien passer par Montréal. L'axe nord-sud n'est pas approprié pour soutenir la route verte, le réseau vert, lui, l'est.

Mais un réseau vert modeste, une bande de 3m en pierres concassées où l'on a laissé le plus possible de la végétation sauvage pousser le long des voies ferrées, où les aménagements sont minimaux, est la solution de l'avenir pour réunir vélo utilitaire et de loisir. Ainsi, les coûts pourraient être divisés par dix, permettant d'aller plus loin dans la réalisation du tracé. Les coûts latéraux doivent revenir à d'autres programmes mais les budgets cyclistes ne doivent pas devenir les bailleurs de fonds de services municipaux ratoureux.

Le premier tronçon a coûté trop cher mais faut-il jeter le bébé avec l'eau du bain? Le réseau vert peut devenir la colonne vertébrale du réseau cycliste montréalais parce qu'il est linéaire, direct et en site propre. D'autres pistes sur artères peuvent venir s'y greffer pour rejoindre le centre-ville; des rues transformées en rues vertes avec des aménagements intelligents deviendraient les tentacules du réseau dans les quartiers. Il ne peut y avoir de pistes cyclables partout. Pour pouvoir se déplacer en vélo dans la ville, il faut que la rue soit accueillante pour les cyclistes. Ce qui n'empêche pas un réseau multifonctionnel de décupler les possibilités cyclistes. Tout ça n'entre-t-il pas dans la vision du Montréal vert de monsieur le maire, tout ça n'est-il pas dans la pensée qui sous-tend le projet éco-quartier?

Le maire Bourque entend privilégier le réseau bleu, l'accès aux berges. C'est bien, mais il faut bien s'y rendre aux berges. La Ville investit 250 000\$ pour les 5 prochaines années d'opération de la navette fluviale, entre la promenade Bellerive dans l'est de la ville et l'île Charon, alors que la Promenade est difficilement accessible pour les cyclistes qui sont les premiers utilisateurs. La piste de la rue Notre-Dame, à l'est de Viau, ne mérite même pas le nom de piste. On s'affaire en ce moment

à refaire la rue, plus de 4 millions\$ en travaux mais la piste restera ce qu'elle est, une honte. Pourtant, 3 pâtés de maisons au nord, parallèlement, il y a la voie ferrée du CN sur laquelle le Maire veut faire passer son petit train électrique. Un bout de réseau vert pourrait très bien cohabiter et constituerait un puissant moteur de développement récréo-touristique pour l'Est, tout en devenant un grand tronçon utilitaire dans cette partie de la ville balafnée de grands axes routiers et autoroutiers et en permettant de relier efficacement le parc régional du bois de la Réparation, les parcs riverains de Pointe-aux-Trembles et de Tétéaultville au reste de la planète cyclable.

ET SI LA VILLE ÉTAIT INCOMPÉTENTE?

La Ville de Montréal, en poursuivant ces nombreux objectifs avec ses fonctionnaires travaillant de nombreux dossiers en même temps, n'est peut-être pas la plus apte à mener à bien un projet de ce type. Un peu comme sur le modèle des Groundwork trust en Angleterre qui réunissent des organismes à but non lucratif, des bailleurs de fonds privés et gouvernementaux pour le reverdissement de friches industrielles, nous pourrions créer ici un organisme qui serait responsable de la réalisation et de la gestion du réseau. Cet organisme (pourquoi pas le Monde à Bicyclette) serait plus à même de susciter la participation des citoyens des quartiers traversés, à l'élaboration du réseau. De même, un organisme indépendant de la Ville pourrait plus facilement interpellier les entreprises privées pour les amener à participer à ce projet. De même, la participation financière de Québec pourrait être mise à profit, 55 millions\$ sont prévus pour l'aménagement de voies cyclables dans le cadre de la route verte. Combien viendront à Montréal, là où la masse des cyclistes est concentrée et combien iront à faire des pistes cyclables dans les épinettes des Laurentides? ♦

CYCLO-PROZAC À VÉLO SANS TÊTE, ES-TU TOMBÉ SUR TON CASQUE ?

Que Montréal soit une ville cycliste, voilà ce que l'été aura encore révélé, mais Montréal ville cyclable est encore péniblement loin: encore aujourd'hui, il y en a qui voudraient se déplacer à vélo en ville, mais ces personnes ont peur... (voir p. XX). Le réseau vert s'est arrêté à son premier et trop court tronçon qui aura coûté bêtement et scandaleusement cher; l'entretien du stationnement cycliste de la ville en rue commerciale laisse à désirer et son expansion est encore remise à l'année prochaine: voilà qui engendre des montées de bave dans le Monde à Bicyclette (lire les textes de F. Vermette). Étant donné la forte demande des commerçants pour du stationnement vélo, nous souhaiterions que la Ville de Montréal, au-delà de ses propres initiatives que nous attendons impatiemment, autorisent les commerçants à implanter eux-mêmes leur propre stationnement vélo, moyennant évidemment le respect de certaines normes d'installation et d'entretien de la voie publique. Ceci ne coûterait rien à la Ville.

Ajoutez à ces irritants l'anorgasmie intellectuelle de la machine municipale en matière de maîtrise de la circulation automobile et nous sommes au bord de la cyclo-névrose. La signalisation et les découpages des voies implantés par la Ville dans la zone parc Laurier/rue Christophe-Colomb ont permis de réduire de 40% le volume de circulation dans la rue Christophe-Colomb, sauf que l'impact de la circulation n'a pas changé, puisque les vitesses n'ont pas diminué d'une miette. Sur la rue Parthenais, l'aménagement de l'an dernier a réduit les excès de vitesse (nombre d'autos roulant plus vite que 55 km/h). On n'a pas refait l'aménagement cette année, un sondage fait auprès des résidents indique le peu d'enthousiasme pour cet aménagement somme toute peu convaincant. Contrairement à la méthode préconisée pour implanter les mesures d'apaisement de la circulation, la Ville n'a pas tenté de stimuler la réflexion des gens vivant sur cette rue... Dans l'est

de Montréal, les résidents du secteur Radisson-Des Groseillers avaient gagné la paix l'an dernier, grâce à des mesures réduisant de beaucoup le volume de circulation dans leur coin. Ils l'ont perdue cette année: la Ville a modifié les mesures sans avertissement.

Ainsi la nuit, nous nous mettons à faire des rêves étranges du genre petit nuage fatigant qui reste collé sous le nez. Nous voulons des zones de 30 km/h dans les quartiers résidentiels: la Ville va peut-être mettre à l'essai dans un secteur, la limite de 40 km/h, ce qui ne changera pas grand-chose à l'impact de la circulation automobile. Alors qu'on refaisait, pour exactement 4 196 359 \$ et 45 cents (gros lot pour Lafarge Canada inc), la rue Notre-Dame dans l'est de la Ville, on aurait pu envisager de reconfigurer le contexte pour mieux aménager la caricature de piste cyclable... D'autre part, parce qu'on nous en a pas mal parlé cet été, nous psychanalyserons dans notre prochain numéro, la rue Rachel et sa troublante piste cyclable.

Mais enfin, il y a quand même eu cet été, un peu de quoi se soulager. Grâce à l'entrée en service de la navette Bellerive/Ile Charron (lire le texte de Nathalie Mercier), les vents fluviaux éloignent les fatigants petits nuages collés sous le nez. En plus, il est désormais permis de rêver éveillé, comme vous pourrez le conclure avec notre dossier «Villes sans autos».

CYCLISTE EN BALOUNE

En juin dernier, La Presse et Le Devoir ont mis en bonne place dans leur page, une lettre de M. Daniel Gomez arguant contre le port obligatoire du casque pour les cyclistes. Nous partageons son avis quand il soulève l'inapplicabilité de la loi, quand il défend le confort à vélo (ce qui est d'ailleurs un élément de sécurité) et quand il suggère de ne s'en tenir qu'à encourager le port du casque, car nous ne nions pas son utilité potentielle.



M. Gomez aurait dû ajouter qu'au-delà d'un nécessaire effort d'éducation pour un comportement adéquat des cyclistes et pour le partage de la rue qui doit viser cyclistes et automobilistes, le fait est que la sécurité des cyclistes passe beaucoup par l'amélioration de leur environnement: quand ils se font tuer, c'est dans la plupart des cas par des véhicules automobiles. Ainsi la rue, tuyau d'écoulement de la circulation automobile, doit disparaître au profit de la rue milieu de vie. Des pistes cyclables doivent être envisagées dans certaines artères. Les pistes en site propre, tel le réseau vert, qui nous promettent des voies éloignées de la circulation automobile, doivent être aussi développées.

Toutefois, nous cessons sec de pédaler avec M. Gomez quand il passe de la question bien concrète du port du casque pour partir en baloune sur la raison «plus fondamentale» qu'il a de s'opposer au port obligatoire du casque: «(...) j'en ai pardessus la tête que l'État veuille absolument mon bonheur et ma sécurité. Je veux qu'il me laisse respirer, qu'il me laisse la petite marge de liberté qu'il me reste (...) L'État protecteur, l'État gendarme, y'en a marre monsieur le ministre. Laissez notre tête en liberté».

Nous ne sommes pas indifférents au délirant discours anti-État. Alors, il y en a qui préfèrent que leur bonheur soit entre les mains de Coca-Cola, GM ou Mazda? Nous espérons désespérément que les M. Gomez ne réaliseront pas trop tard à quel point ils font le jeu de ceux pour qui l'État est l'obstacle à éliminer pour mieux disposer de nos libertés démocratiques et économiques, pour mieux mettre à sac notre planète.

M. Gomez se proclame «cycliste libre». Cela nous appelle définitivement dans notre «régularité» (mangez du All-brun, adieu RBO). Le Monde à bicyclette se réclame depuis toujours de l'anarchisme. Comme l'a dit on ne sait plus trop qui, être anarchiste, ça veut dire être responsable et la liberté, ça ne va pas sans lucidité. On pourra toujours s'engueuler sur la liberté et la lucidité mais cela ne signifie certainement pas répéter les constats du 19^e siècle... L'État, honni des anarchistes, s'acharnait alors à détruire l'univers autogéré paysan et imposer l'enrégimentement de l'industrialisation. L'État social-démocrate que nous connaissons aujourd'hui a permis une maîtrise relative du capitalisme et de faire un peu plus de justice. C'est ce rôle modérateur de l'État que l'on tente de faire disparaître, avec l'appui de gens dépassés par les transformations de notre société,

sous la poussée de celles de l'économie. En ce qui nous concerne, nous souhaitons des réformes de l'État, pour qu'il soit plus démocratique encore et pour qu'il puisse tracer les voies qui s'imposent face aux problèmes socio-écologiques de la fin du 20^e siècle.

BOSNIE

Tant qu'à nous éloigner de nos préoccupations cyclo-urbaines, nous ne pouvons pas passer à côté de la Bosnie. Il y en a eu, notamment dans l'hebdomadaire Voir il y a quelques semaines, pour faire leur intéressant sur le thème: en Occident on sait mais on fait rien pour sauver la Bosnie.

Ce n'est pas vrai que nous ne faisons rien. Nous souffrons tabarnak. L'horreur qu'on laisse infliger aux Bosniaques, Croates et Serbes par des forces politiques fanatiques, nous écoeurent. Cela se passe au sein de la plus riche, la plus puissante mais aussi la plus prétentieuse civilisation de l'Histoire, l'Occident. Le plus dégoûtant, c'est d'entendre certains couillons (dont un «expert» du Devoir) poser la question: «Sommes-nous prêts à envoyer nos fils et nos filles mourir pour la Bosnie». Lorsqu'il a été question de se porter à la défense des crapules d'émirs pétro-monarchiques du Golfe Persique, pour qu'il reste possible de continuer de gaspiller le pétrole à bas prix, on n'a pas cru bon de nous poser la même question.

UTOPISTES

Il y en a eu pour dire que le journal du M&B commence à faire années 1960. Certains textes seraient dans le genre «changer le monde». Nous n'en demandons quand même pas tant. N'est-il pas raisonnable de vouloir une ville «place publique», que l'automobile soit remise à sa place, qu'on réduise le temps de travail pour que tous travaillent mais moins, qu'on produise sans polluer, qu'on nous épargne l'esprit avec le harcèlement publicitaire des médias électroniques et qu'on cesse de fabriquer des armements?

La génération des années 1960 voulait changer le monde et elle s'est trouvée de bonnes jobs. Celle des années 1990 veut se trouver de bonnes jobs, mais n'aura pas d'autres choix que de changer le monde.

Christian Boulais

Le Monde à Bicyclette

Quatre numéros par année

Organisme sans but lucratif fondé en 1975, le Monde à Bicyclette fait la promotion de la bicyclette comme élément d'un système de transport assurant la mobilité des personnes et des biens de façon à minimiser les impacts socio-écologiques et à vivifier l'environnement urbain. Rien de moins.

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

Christian Boulais

COMITÉ DE RÉDACTION

Danielle Béchar, Christian Boulais, Maria Dobrev, Lili Haury, Lorraine Mayrand, Stephanie Roth, Robert Silverman, Michael Thibault, François Vermette

TEXTES

Danielle Béchar, Maria Barba, Christian Boulais, Benoît Lambert, Nathalie Mercier, Claire Morissette, Stephanie Roth, Michel Séguin, François Vermette

PHOTOGRAPHIES / ILLUSTRATIONS

Danielle Béchar, Michael Thibault, François Vermette

Photo page couverture: Infographie d'après des photos de Christian Boulais

TRADUCTION

Christian Boulais

CORRECTIONS

Danielle Béchar

INFOGRAPHIE

Sébastien Bouchard

DISTRIBUTION

Coordonatrices: Danielle Béchar, Michèle Lebeau

PUBLICITÉ

Lili Haury
(514) 844-2713

IMPRESSION

Imprimerie Québécois Saint-Jean

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.apc.org

ADRESSE POSTALE

C.P. 1242, succ. Place du Parc
Montréal (Québec) H2W 2R3

MILLE MERCI À CEUX ET CELLES QUI DISTRIBUENT LE JOURNAL DU MONDE À BICYCLETTE

Plusieurs personnes s'impliquent au Monde en Bicyclette en faisant une tâche anonyme mais combien utile: la répartition à vélo du journal du M&B vers les points de distribution, cafés, bars, bibliothèques, buanderies, caisses populaires et vélocistes, à qui nous exprimons notre reconnaissance.

Certaines personnes se sont même mises à adopter une «run» qu'elle refait à chaque parution, et qu'elles entretiennent (en remplaçant les points de distributions vides). Une façon de se créer des liens avec son milieu, comme quoi la tâche n'est pas qu'ingrate. Merci à, selon un ordre pêle-mêle, David Alper, Danielle Béchar, Maria Barba, Estelle Demers, Bruno Dubuc, Mathieu Francoeur, Yves Desjardins, Stéphane Gagné, Kevin Head, Patrice Limoge, John Johnston, Michelle Lebeau, Miro Nésic, François Vermette, Stephanie Roth, Andréa Szakos, Michael Thibault et à Michel Thibault, qui lui se claque régulièrement, avec Bob Silverman ou François Vermette la tournée de distribution en camion.

VÉLO-BATEAU BOUCLEZ-LA AVEC VOTRE VÉLO!

Nathalie Mercier

Un autre chaînon manquant ne l'est plus! Avec la mise en service, au début de l'été, d'une nouvelle navette fluviale dans l'Est de Montréal, voici que nous est maintenant accessible le parc des îles de Boucherville et, par le fait même, la Rive-Sud, à partir de Montréal, sans pédaler pendant des heures et sans risquer sa vie sur le pont Jacques-Cartier... il était grand temps!

UNE BOUCLE...

La navette qui part du quai du parc de la Promenade Bellerive dans Tétéreaultville permet de se rendre aux îles de Boucherville puis, par deux autres navettes, soit à Boucherville ou à Longueuil. Du quai de cette dernière, on peut rejoindre le réseau vert (sur lequel Montréal pourrait très certainement prendre exemple), la promenade René-Lévesque qui longe le fleuve et, pour boucler le circuit, la traverse Longueuil-Vieux port de Montréal.

L'Est de Montréal, qui a toujours fait figure de parent pauvre en ce qui concerne les infrastructures cyclistes, hérite enfin d'un équipement impor-

tant qui pourra devenir, on le souhaite, un catalyseur pour d'autres aménagements. En effet, avec les deux pires pistes de tout Montréal (si ce n'est de l'univers...) l'Est de l'île n'est pas très invitant pour les cyclistes. Maintenant que le bateau est à l'eau, il faudra travailler les liens qui permettent aux usagers de rejoindre le quai (comme la piste de la rue Notre-Dame) et ainsi relier l'Est au reste de la planète vélo.

GARANTIE DE 5 ANS OU \$500 000.00...

La revendication, lancée par le Comité des citoyens de la Promenade Bellerive, a été reprise par une société à but non lucratif issue du premier groupe, la Société d'animation de la Promenade Bellerive, responsable des activités dans le parc. Les négociations avec la Ville de Montréal d'une part et le gouvernement du Québec d'autre part, ont été longues même si les appuis étaient nombreux. Les quais étaient déjà installés des deux côtés du fleuve et on ne savait même pas s'il y aurait, un jour, un bateau qui les relierait. Ce n'est que quelques jours avant le lancement du service de navette fluviale qu'une réponse ferme, garantissant le financement du service pour les 5 prochaines années, s'est



faite entendre. La Ville de Montréal contribuera pour 50 000\$ par année et le Gouvernement du Québec en fera autant par l'entremise des ministères des Affaires municipales et du Tourisme.

UN SUCCÈS

Le succès est instantané. Les fins de semaines, ils sont plus de 1000 cyclistes à monter à bord. La demande était là, alors on se demande pourquoi les politiciens ont tant attendu avant de se décider à investir. Maintenant, Pierre Bourque et Camille Laurin, qui a convaincu ses collègues ministres, peuvent se vanter d'avoir mis la navette au monde. Tant pis pour ceux qui ont trop tardé! Ce sont les nouveaux venus qui ont su prendre les décisions et qui récoltent aujourd'hui les fruits de cette réussite. ♦

La navette Promenade Bellerive—île Charron est en opération 5 jours par semaine, du jeudi au lundi, de 11h à 18h. À partir du 4 septembre et jusqu'au 9 octobre, le service sera assuré les fins de semaine seulement.

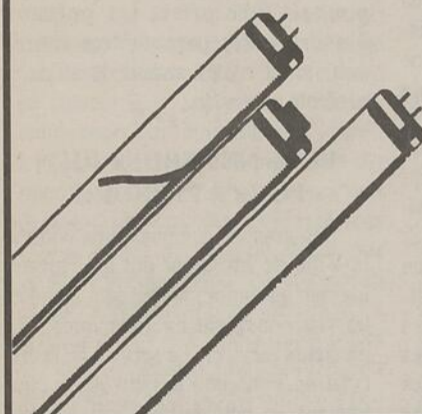
Les départs se font aux heures de la Promenade Bellerive et aux demies de chaque heure de l'île Charron. Le coût du passage est de 2,50\$

La Promenade Bellerive est située à l'est du tunnel Louis-H. Lafontaine, le long du fleuve entre les rues Liébert et George-V, à la limite de Montréal-est. L'embarcadère est au pied de la rue Mercier.

Pour informations sur ce service de navette et celles du Vieux-port, composez le 281-8000

On a un tube pour vous:

La plupart des tubes fluorescents sont stressants car leur lumière diffère du spectre naturel. Heureusement, il y a une alternative:



Spectralite
des tubes dont le spectre se compare à la lumière du soleil.

Info: Robert Silverman, 849-5596

ENTREPOSAGE-VÉLO

5 \$ par mois

☎ 381-0049

LE VÉLOCISTE

Bouchard Y services (depuis 1936)

LEADER • MINELLI • MIYATA • NORCO

RALEIGH • SPECIALIZED • ACTION VÉLO PLUS

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



6662 Papineau, St-Zotique

727-7171

Café-Couette



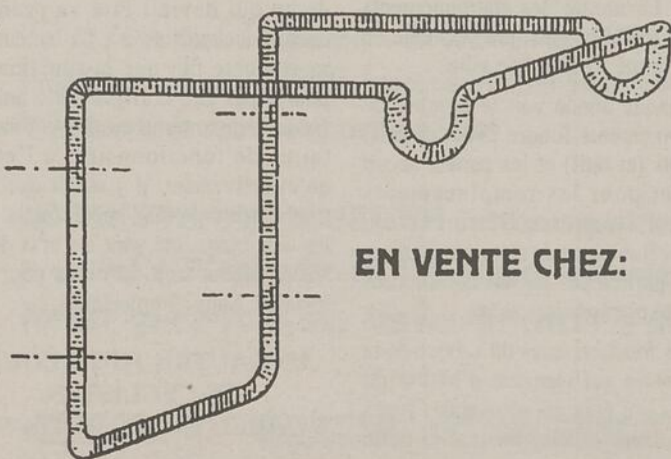
«À l'ombre de l'Orford»

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. J0E 1H0
TÉL.: (514) 535-6589

PORTE-VÉLO «ALMAS»



EN VENTE CHEZ:

COPIGRAPH inc.

410-247 rue Saint-Nicolas / Vieux-Montréal

Téléphone et fax (514) 285-2125

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

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

SUSPEND le vélo au mur à toute hauteur désirée.

PROTÈGE le vélo contre les bris.

SÉCURITAIRE: se cadénasse de multiples façons.

D'INSTALLATION aisée: 4 vis.

Unique! ce porte-vélo mural.

CONFLIT AUTOBUS/VÉLO

Transport en commun et vélo sont en principe des modes de transport complémentaires. Depuis dix ans, la relation autobus/vélo s'est apparemment améliorée, mais pour que l'évolution se poursuive, nous tenons à publier cette lettre d'une personne utilisant son vélo pour se rendre à son travail, et qui a adressé sa plainte en bonne et due forme à la STCUM. Un exemple à suivre!

Le 1er septembre 1995

Madame Roxane Corbeil
Relations avec la clientèle
Société de transport de la
Communauté urbaine de Montréal
800 rue De la Gauchetière
Bureau 1-4200
Montréal
H5A 1J6

Madame,

La présente se veut une plainte formelle à l'endroit d'un de vos chauffeurs d'autobus dont le comportement au volant de son véhicule a risqué de me coûter la vie. Les lignes qui suivent sont donc le condensé des reproches que j'adresse audit chauffeur, lesquels ont également été con-

signées au téléphone par un de vos agents. (...)

J'utilise le vélo comme moyen de transport pour aller travailler. Le 29 août 1995, je roulais paisiblement, au sortir du bureau, en direction de ma demeure. L'incident s'est produit vers 18h20, alors que j'étais sur la rue Jeanne-Mance, direction nord. Je roulais à l'extrémité droite de la chaussée, comme il se doit. Je me trouvais entre les rues René-Lévesque et Ste-Catherine lorsqu'un autobus, provenant du sud, passa à ma gauche. Comme cet autobus désirait s'arrêter pour cueillir les gens qui attendaient à l'arrêt d'autobus, il s'est tout simplement tassé à droite, sans se préoccuper de moi, qui était à sa droite. Au lieu d'attendre que je passe devant lui,

comme j'en avais le privilège, voire la priorité, l'autobus s'est tassé à droite, où je me trouvais. N'eut été de ma promptitude à réagir (j'ai freiné et j'ai dirigé ma bicyclette sur le trottoir), j'aurais été écrabouillée! Je comprends que les autobus ont priorité à gauche, lorsque, après un arrêt, ils redémarrent, mais ce n'est pas la situation ici: j'étais à droite et l'autobus m'a littéralement coupée.

Puisque j'ai eu très peur et de toutes façons, j'avais atterri sur le trottoir, je suis montée dans l'autobus, pour demander au chauffeur s'il me voyait bien. Ce dernier, derrière ses lunettes de soleil et occupé à mâcher avec force et conviction sa gomme (tout un chic quand on travaille avec le public), m'a répondu que oui, il me voyait. Je lui ai alors demandé si lorsque j'étais sur mon vélo, il me voyait aussi. Il me répondit narquoise-

ment que non, pas lorsque j'étais sur mon vélo. Je lui ai demandé de s'identifier, ce qu'il a refusé de faire. J'ai alors cherché sur le tableau de bord et dans les alentours un indice pour me permettre de l'identifier et me voyant faire, il m'a suggéré de prendre le numéro de l'autobus et de sortir au plus vite, car il partait.

Le numéro de l'autobus était 60-032 et le numéro de la plaque d'immatriculation était A-13411.

Montréal est une ville où l'utilisation de la bicyclette est en forte progression. Un nombre impressionnant d'individus s'en servent pour se véhiculer. Bien plus qu'un sport, le vélo est un moyen de transport. Les automobilistes doivent se cycliser et apprendre à partager la rue. La STCUM a un rôle à jouer en ce sens en conscientisant ses chauffeurs au danger qu'ils peuvent représenter,

lorsqu'ils ne respectent pas les vélos. Après tout, un cycliste happé par un autobus, ça n'a pas très bonne presse! En ce qui me concerne, mes impôts servent, entre autres, à financer votre Société. J'ai pleinement le droit de circuler à vélo dans la rue et j'entends le faire respecter. Le comportement de votre chauffeur démontre le plus grand mépris et il constitue un réel danger pour les cyclistes.

Je tiens à ce que la présente lettre soit incorporée au dossier disciplinaire du chauffeur en question, lorsque vous l'aurez identifié et je demeure disponible pour témoigner lors d'un éventuel arbitrage. J'attends de vos nouvelles.

Isabel Larose, avocate.

c.c. Madame Elaine Binette,
Directrice des Ressources Humaines
de la STCUM; Le Monde à Bicyclette.

STATIONNEMENTS CYCLISTES À MONTRÉAL: DE MOINS EN MOINS CHAQUE ANNÉE!

François Vermette

En 1993, pour la première fois la Ville de Montréal installait des stationnements cyclistes sur la rue St-Denis, puis l'année suivante, sur la rue St-Laurent et l'avenue du Mont-Royal. Les rues Monk et Laurier en profitent aussi sur de courtes distances. Le Monde à Bicyclette saluait cette initiative avec joie, après des années de revendications restées sans réponses. Les trombones, comme on les appelle, entraînent dans le paysage montréalais. Le modèle, développé par la Ville elle-même, était salué comme une réussite.

La troisième saison de ces stationnements s'achève maintenant, l'enthousiasme des premières années laisse place au désenchantement. Après un bon départ en 1993, l'année suivante ne voyait leur nombre augmenter que par l'introduction de nouvelles rues. Déjà sur les premières rues à profiter des stationnements, la situation commençait à régresser en 1994. Sur la rue St-Denis au sud de Sherbrooke, aucun stationnement n'est encore installé en ce début de septembre 1995. Sur cette même rue, au nord de Roy, il en manque plus de 40%!

Nous avons pris la rue St-Denis en exemple mais la situation n'est guère mieux sur les autres rues, les stationnements sont de moins en moins nombreux. À la Ville, c'est la consternation. Pierre-Yves Melançon, responsable politique du dossier vélo, ignorait la situation mais chose plus grave, les fonctionnaires responsables de la planification cycliste l'ignoraient aussi! La moitié des stationnements peut disparaître sans que personne ne le remarque à l'Hôtel de ville.

Chaque année voit le nombre de stationnements fondre avec les bris, les vols (et oui!) et les pertes, aucun budget pour les remplacements n'ayant été prévu. Détruits et/ou égarés, il manque de stationnement, et on ne parlera pas ici des nombreuses rues qui n'en ont jamais eu.

Les fonctionnaires du service de la circulation qui viennent d'hériter du dossier qui était au service des parcs l'an dernier encore, mettent la faute sur leurs prédécesseurs, c'est un peu facile. En attendant, on cherche les stationnements perdus dans un quel-

conque entrepôt que les cols bleus auraient oublié de signaler.

ON NE RIT PLUS!

Cette situation serait drôle si elle n'était pas symptomatique de la fonction publique montréalaise. Elle est plutôt pathétique. La main gauche ignore ce que fait la main droite qui oublie elle-même ce qu'elle a fait la veille. Planification déficiente, suivi inexistant et certainement un peu d'incompétence crasse démolissent les gains de plusieurs années de luttes.

La Ville de Montréal se gausse de 114 km de pistes cyclables dont une grande partie est dans un état d'entretien proche de l'abandon, elle se pète les bretelles d'avoir installé des stationnements cyclistes sur quelques rues commerciales puis, les laisse disparaître sans s'en soucier. La machine municipale, du haut jusqu'en bas, n'a pas encore le réflexe cycliste. Si la moitié des places de stationnement pour automobiles disparaissait rue St-Denis, on en entendrait parler et la situation ne durerait pas longtemps. Si le tiers du mobilier urbain d'une rue s'envolait, on serait au courant. Malgré leur grand nombre les cyclistes semblent encore invisibles pour plusieurs. Il serait temps que les élus et les fonctionnaires habitent cette ville, à pied, à vélo et qu'ils la vivent un peu plus.

À L'AN PROCHAIN

Nous avons commencé à signaler la situation au mois de mai. Depuis, la machine cherche des égarés et des fonds de tiroirs pour en faire faire d'autres. L'inventaire de ce qui est et de ce qui devrait être va prendre encore quelques mois...La lenteur du mastodonte fait que la situation ne pourra pas être corrigée cette année. Nous avons même eu des commentaires de fonctionnaires à l'effet qu'effectivement, il y aurait des stationnements de disponibles mais que les cols bleus, qui sont les bras de la Ville, étaient trop débordés pour les installer. Sans commentaires.

UNE AUTRE TUILE POUR LES CYCLISTES: ADIEU PARCOMÈTRES

Les parcomètres qui font bêler les automobilistes sont une bénédiction pour nous. Ce sont des stationnements

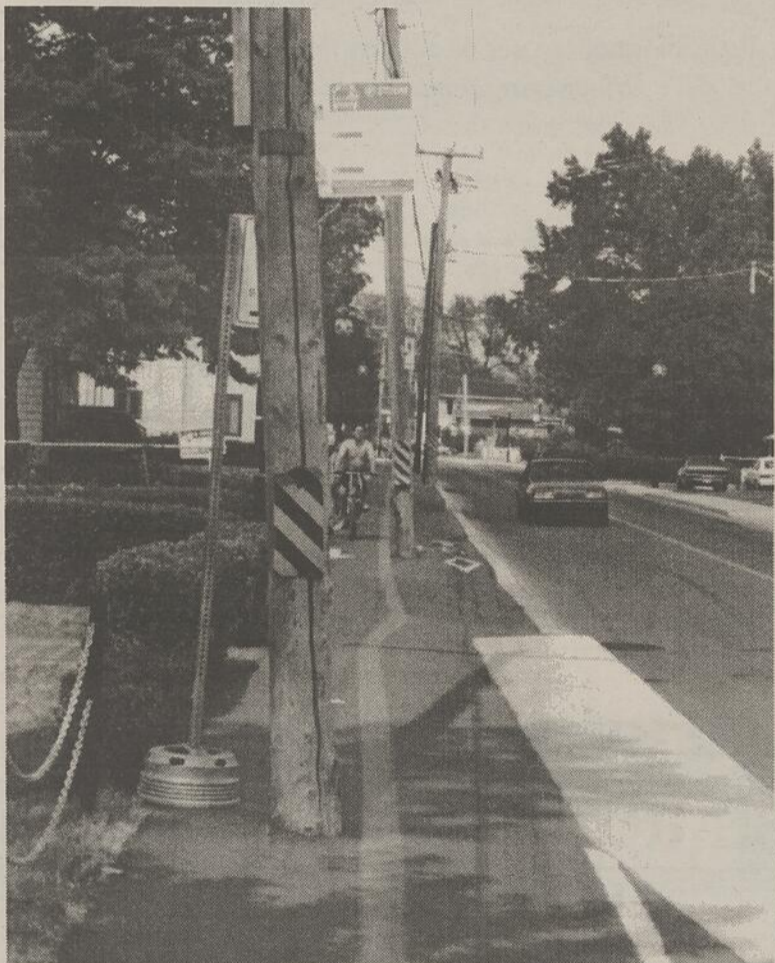
nombreux, solides et toujours sur des rues passantes où la demande est forte. Mais voilà, la Ville envisage de remplacer les parcomètres par des orodateurs ce qui réduira encore plus les emplacements de stationnement cycliste. La Chambre de Commerce qui gère le stationnement sur rue a-t-elle pensé aux cyclistes? La Ville y a-t-elle pensé? La solution à cette catastrophe appréhendée n'est pas encore connue. Les poteaux d'ancrage des parcomètres pourraient servir de base à des emplacements pour vélo, si on y installait une invention intéressante de la Ville de Montréal: les volants. Ce sont des pièces de métal ovales fixées au poteau, elles sont déjà installées sur certains parcomètres de la rue Fleury. Si, pour une fois, une décision rapide pouvait être prise, les poteaux d'ancrage des parcomètres retirés pourraient rester autant de stationnements pour vélo.

VOUS NE PERDEZ RIEN POUR ATTENDRE!

Les grandes organisations comme la Ville de Montréal ont leur propre logique qui ignore la logique. Installer un stationnement cycliste interpelle plusieurs services: Le service de la circulation, celui de l'urbanisme, le contentieux et, pour faire la job, les cols bleus. Dans le dédale, des bouts se perdent, l'information circule mal et la responsabilité échappe à tout le monde.

On ne change pas une machine comme ça facilement. Mais il vient un temps où on en a marre de l'inefficacité. Il faut à l'intérieur du service de la circulation, des fonctionnaires qui ont à coeur le développement du vélo et il faut que ces fonctionnaires ne soient pas que de simples exécutants. Nous ne devrions pas avoir à surveiller si la job est faite, elle devrait se faire. Nous devrions pouvoir concentrer nos énergies sur le développement des infrastructures cyclistes et non pas nous battre pour leur survie.

Bon! Cette année est perdue mais les bases d'un bon démarrage l'an prochain se mettent en place. Après que le Monde à Bicyclette ait un peu brassé la cage, une volonté de changement semble apparaître. Les résultats ont besoin de suivre si tout ce beau monde veut conserver ne serait-ce qu'une façade de crédibilité. ♦



Dans la série des horreurs cyclables: la piste du boulevard Gouin à Rivière-des-Prairies. Pouvez-vous croire que s'est une piste très récente, refaite l'an dernier? Une cochonnerie qui oblige au slalom entre les poteaux, le tout sur un trottoir. Qui dit pire?

DIAPORAMA SUR LES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

Le Monde à bicyclette présentera gratuitement aux groupes de citoyens qui en feront la demande un diaporama sur les mesures d'apaisement de la circulation. Découvrez comment votre quartier et votre ville pourraient être transformés... • MaB • 844-2713.

DOUX VENTS D'EUROPE GERMANIQUE

LES VERTS PARTICIPENT AU POUVOIR D'UNE PROVINCE ALLEMANDE

Une Coalition formée des Verts et du SPD (Parti social-démocrate) dirigera le lander allemand le plus riche et le plus peuplé, la Rhénanie Nord-Westphalie. Les Verts ont accepté de former cette coalition, appuyée par plus de 92% des délégués de chaque parti, moyennant l'abandon de projet de construction de route et d'agrandissement d'aéroport. Les ministères de l'Environnement et de la Construction seront dirigés par des Verts. Certains se demandent si cette alliance ne préfigure pas d'un futur gouvernement fédéral allemand (LaPresse, 3 juillet 1995, B3).

FEMME, AUTO ET TRAVAIL

Brême, Allemagne, une étude du ministère fédéral du transport allemand a montré que les femmes engagées dans la vie professionnelle sont plus disposées à prendre le transport en commun pour se rendre au travail que les hommes. Cette étude, dont la cible était les entreprises de 500 employés et plus à Brême, a aussi permis de conclure que l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail pourrait être réduite aisément de 30%. Les règlements d'urbanisme de la ville exigeant les stationnements d'entreprises ainsi que les dispositions encore trop restrictives pour le "job-ticket" (passe pour le transport en commun achetée en gros par l'entreprise pour ses employés, à prix réduit) défavorisent l'utilisation du transport en commun et en conséquence, encouragent l'utilisation de l'automobile. (SR, source: ACE Lenkrad juin 95).

PAYS-BAS

ÉLÉMENTS DE FISCALITÉ INTELLIGENTE

Quiconque au Pays-Bas qui assurera ses déplacements pour le travail à l'aide du vélo au lieu de l'automobile, aura droit à des réductions d'impôt. Cette décision du gouvernement néerlandais témoigne de sa volonté de réduire la congestion sur les routes, d'accentuer la lutte à la pollution atmosphérique et d'améliorer la santé publique. Cette mesure fiscale entre en vigueur le 1^{er} septembre 1995. Les employeurs qui fourniront des vélos à leur personnel ont droit à un vélo par employé à tous les trois ans et peuvent déduire de leur impôts sur le profit ces frais d'achats de vélo, de même que ceux relatifs aux vêtements appropriés et aux éventuelles réparations. La mesure offre des déductions telles qu'elle permettra aux travailleurs d'acheter un vélo neuf pour aussi peu que 34\$ (The Gazette, 29 août 1995).

PEUPLE ! CONTINUE À NOUS TRANSMETTRE DES INFORMATIONS

Une excellente façon de contribuer à la force du Monde à Bicyclette est de porter à notre connaissance tout évènement et phénomènes bizarroïdes reliés aux conditions de pratiques du vélo, nous remercions ceux et celles qui nous parlent de la rue Rachel, ne vous en faites pas, on ne vous oublie pas! Les questions relatives à la circulation automobile (sécurité routière, aménagement) et à l'aménagement urbain nous intéressent beaucoup aussi.

FERRARRA, ITALIE

LE PARADIS AVANT LA FIN DE VOS JOURS

Notre collaborateur François Vermette y a déjà séjourné et tombe encore sans connaissance quand on lui en parle: le paradis cycliste et urbanistique de Ferrarra, près de Venise, dans le nord de l'Italie. D'après les rédacteurs de *Pedaliando*, la revue de la Fédération italienne des amis(es) de la bicyclette, dont nous tirons du numéro de mai 1995 les informations qui suivent. La bicyclette est naturelle à Ferrarra, autant que le fait de marcher, le vélo sert à tous les déplacements, que ce soit pour le travail, l'école, les achats ou les loisirs des 137 384 citoyens de la ville, 100.000 sont des cyclistes habituels! C'est la ville d'Italie où le vélo est le plus utilisé et le taux de possession de vélo, (un par habitant), y atteint celui des Pays-Bas.

Favorisant l'usage du vélo, le stationnement cycliste y est développé: un important stationnement cycliste se trouve à la Gare centrale (train) et il abonde sur les rues commerciales. Comme dans de nombreuses villes européennes, les rues en pavé causent des problèmes aux cyclistes et la ville installe du pavage d'asphalte, dans le centre des rues étroites et sur les côtés des rues plus larges, pour accommoder les cyclistes. Cependant, et voilà qui rejoint le point de vue que nous développons au M&B, les pistes cyclables sont rares dans cette ville, il n'y en a que 35 km: elles n'apparaissent pas nécessaires. La présence cycliste est si importante que les automobilistes ne se sentent plus maîtres de la

INTERNATIONAL



FRANÇOIS VERMETTE

rue, si bien qu'ils conduisent plus lentement et prudemment. Les conflits entre utilisateurs de la rue seraient très rares, le respect réciproque entre automobilistes, cyclistes et piétons étant bien ancré dans les moeurs.

La municipalité veut que les cyclistes puissent circuler librement partout, sans pistes cyclables. Comme nous le soutenons au M&B, là où la coexistence est plus dangereuse pour les cyclistes, c'est-à-dire, dans les artères, on envisage des pistes cyclables, à tout le moins, des bandes cyclables (marquages réservant de l'espace pour les cyclistes). D'autre part, les autorités municipales de Ferrarra priorisent des projets de pistes cyclables interurbaines, dans le but de favoriser l'accès à la ville en

vélo, dont une pour rejoindre Venise. D'après notre Vermette, qui a fait le trajet, ce ne serait pas vraiment nécessaire.

Ferrarra va se lancer dans des développements visant à restreindre encore plus la circulation automobile dans le centre-ville et à étendre les zones piétonnes. Un parc de stationnement automobile avec poste de location de vélo existe à l'entrée de la ville pour accommoder le tourisme, et ceux qui font le choix intermodal obtiennent une carte offrant des rabais pour les musées et les restaurants. On envisage d'autres stationnements de ce type.

On aimerait bien que la ville de Montréal nous annonce des projets aussi fantastiques.



D'un sport à l'autre...

Boutique d'équipement sportif d'occasion
Vente • Achat • Échange

Vente de vélos d'occasion

278-1909

Réparation et

176, rue Bernard Ouest

mise au point de vélos

Éco-Vélo

1617, rue Ste-Félicité, Longueuil, 677-5974



Spécial Monde à Bicyclette!

10 % de rabais sur présentation de ce coupon*
*Ne peut être jumelé avec autre spécial ou promotion. Valable jusqu'au 31 décembre 1995.

Vente / location / réparation de vélos et matériel de plein-air (tente, sac à dos, etc...)

Pièces et accessoires vélo (cyclotourisme) plein-air (camping d'été et d'hiver)

Vêtements et sous-vêtements d'hiver

Spécial AUTOMNE-HIVER Entreposage d'hiver, évaluation et mise au point du vélo pour \$39,95 plus taxes. 100 places seulement. Allons chercher et livrons. Renseignez-vous sur les modifications de votre vélo pour rouler l'hiver!

CARNAC

GRÄBER

OGC

SPEEDPLAY

S SARIS

Vittoria

BECKERICH

SYNCROS

PROFILE
Leader by design.™

PEDROS

MAVIC

KRYPTONITE

GIRVIN™

Giro

AVOCET

CYCLO-RALLYE, ÉDITION '95: DEUX FOIS PLUS DE PARTICIPANTS-ES!

Vous avez manqué le Cyclo-rallye '95 du Monde à bicyclette? Erreur monumentale! Sous un ciel clément, la quatrième édition du Cyclo-rallye du Monde à bicyclette combinait fête du vélo et découverte, dans l'entraide et la bonne humeur, le tout couronné de prix alléchants distribués au son des rythmes antillais.

Claire Morissette

Vous pensez que j'en rajoute? Écoutez plutôt les cyclo-rallyistes: selon le sondage de fin de journée, 69% d'entre eux étaient TRÈS satisfaits, 29% ASSEZ satisfaits et 2% seulement étaient peu ou pas très satisfaits de leur journée. Ah! Ha! Vous commencez à vous dire: «J'aurais dû être là!», n'est-ce pas?

DE PERSONNAGES EN DÉCOUVERTES

Et comment! Le parcours cette année explorait le centre-ville, le Vieux-Montréal, le faubourg aux Récollets et le quartier latin, avec une pointe vers l'ouest, par St-Henri et l'estacade du pont Champlain. 40 kilomètres ponctués de découvertes surprenantes et de délicieux petits coins secrets

On y faisait connaissance avec Herbert Aymes, dit «Herbert les bécoses», lui qui s'est battu pour le droit à une toilette privée par famille à Montréal, au cours du siècle passé. On apprenait le talent d'homme d'État de Kondiaronk, un Huron, dit «le Rat» (les rats vivaient plus noblement à cette époque-là), artisan de la Grande Paix de 1701, alors qu'il construisait un consensus auprès de 40 nations amérindiennes aux dialectes différents dans l'est du continent. Faut le faire! On contemplait le cadre où le beau Jean séduisait la petite Florentine dans le roman de Gabrielle Roy. On saluait le premier journaliste montréalais, les

artistes du Cri-Art, un socialiste initiateur de la Fête du 1er mai, l'escroc le plus notoire du Régime français, l'homme le plus fort du Québec au début du siècle, et bien sûr, quelques notables et des architectes de génie aux styles flamboyants. Et vous avez manqué tout ça? Hooooonnn!

Qu'en disent les rallyistes? 93% trouvent le tracé «juste assez éducatif»... et 69% trouvent le trajet «juste de la bonne longueur».

Qu'est-ce qu'ils ont le plus aimé? «Le beau temps» bien sûr, mais aussi «découvrir de nouveaux sites à Montréal», «faire connaissance avec la ville (nouvelle immigrante)», «la diversité des quartiers», «les endroits méconnus de Montréal», «le regard particulier sur Montréal», «hors des sentiers battus», «coins insolites», «je me suis senti comme un touriste dans ma ville natale!», «le choix entre plusieurs trajets», «avoir fait le parcours avec une participante que je ne connaissais pas au départ», «le sentiment d'appartenance: rencontrer les autres participants au hasard du rallye», «la collaboration en équipe», «la souriante des bénévoles», «les animateurs chaleureux», «la cordialité des pointeurs», «la liberté de pouvoir s'arrêter», «le tracé du Bonheur d'occasion», «la vue du fleuve». J'invente rien! C'est tiré directement des sondages de fin de journée!

Et le moins aimé? «ne pas pouvoir tout faire», «trop de cyclistes et de patins en ligne sur les pistes cyclables», «le Vieux-Montréal bondé



FRANÇOIS VERMETTE

de monde», «les bouts à contresens où il faut marcher», «la circulation sur les artères», «le tracé du Grand large un peu long», «... devrait rapporter deux billets», «plus d'eau aux relais»...

KILOMÈTRES SUR MESURE

En effet, la construction même du rallye – en six «tracés» indépendants donnant chacun une chance de gagner permet de l'ajuster aux capacités de toutes sortes de pousse-pédales. 74% des participants ont fait quatre ou cinq tracés, alors que 6% d'entre eux ne faisaient qu'un ou deux tracés, et que 8% réussissaient à parcourir le carnet de route au complet.

Une bonne balade qui les amenait en hauteur jusqu'aux environs de l'avenue Dr Penfield, ou les emportait aux abords de la rive-sud sur le remblai de la Voie maritime, escapade qu'on pouvait couronner d'une bonne douche sous le soleil au Jeu des pompes à eau de l'Île Ste-Hélène! Un participant, baptisé par une mouette de l'Île de la Couvée (vous connaissez? Non? Hooooonnn!) a vu sa chance confirmée au tirage de fin de journée et se méritait un prix.

DES INDICES MALICIEUX

Saviez-vous que le 8 dans l'écriture amérindienne symbolise une consonne pour laquelle il n'y a pas d'équivalent français? Qu'un poste de péage remplaçait jadis la station-service à l'angle de la rue Sherbrooke et de la montée Saint-Laurent? Que Louis Cyr parvenait à soulever 4337 livres sur son dos à partir de chevaux? Que le nouveau Forum a

coupé le rail sous les trains de la gare Windsor? Vous saviez pas ça? Ah bon!

Il faut dire que les recherches ont été grandement facilitées cette année par la quête incessante – à l'année longue – du comité de repérage des sites qui court tout ce qui bouge en visites guidées – visites de l'Autre Montréal, cours universitaires, bouquins de toutes sortes – et grâce à la précieuse collaboration d'Héritage Montréal – dont c'est incidemment le vingtième anniversaire de fondation. Si les quatre sites du tracé «Pression centripète» témoignaient de la difficulté de survie des bijoux architecturaux du centre-ville, alors que l'Hôtel Queens connaissait définitivement le pic des démolisseurs quelques jours seulement avant le rallye.

Sur la même lancée, le Monde à Bicyclette permettait aux cyclistes de savourer sa récente victoire – l'aménagement d'un lien cyclable aux abords du pont Champlain – et s'inquiétait du futur de la piste cyclable de l'Estacade, menacée par des projets de monorail ou de voie réservée aux autobus – visant en réalité à restaurer une voie automobile sur le pont Champlain.

MULTIPLES FACETTES

Rares sont les événements cyclistes où on fait travailler les mollets... et les méninges des pédales. Le Cyclo-rallye tombe en plein cœur du mandat du Monde à Bicyclette: cycliste, urbain, intelligent, amusant, social et politique. Si les cyclistes viennent et surtout pour le fun (49%), beaucoup recherchent le contenu éducatif (21%)

ou la balade en groupe (19%). La publicité de bouche à oreille (57%) est la plus efficace: il n'y a rien comme d'entendre un participant vous raconter ses exploits pour vous convaincre de vous joindre à l'aventure! Les prix à gagner sont la cerise sur le sorbet: 10% des cyclistes pédalent dans l'espoir de les emporter. Le grand prix de cette année – un voyage d'une semaine pour deux en Martinique, hôtel et déjeuners compris – avait vraiment de quoi faire rêver!

Le Cyclo-rallye attire un peu plus d'hommes (57%) que de femmes (43%). Les 30-39 ans sont les plus nombreux (43%), suivis des 20-29 ans (23%) et des 40-49 ans (17%). Un peu plus du tiers des participants pédale une fois par semaine ou moins, alors que 27% pédalent cinq fois par semaine ou plus. 19% des rallyistes utilisent leur vélo pour aller travailler, ce qui ne les empêche pas de l'utiliser également pour un événement de loisir, comme le Cyclo-rallye!

Faut aussi mentionner le magnifique travail des bénévoles, de toutes provenances, qui ont mis leur touche personnelle dans l'événement. Cellulaires en mains, estampille au poste, ils ont jalonné le parcours de leur cordialité et les participants l'ont beaucoup apprécié.

Dans le Cyclo-rallye, il y en a donc pour tous les goûts. Si vous désirez être informé de la tenue du prochain Cyclo-rallye, téléphonez au Monde à Bicyclette, et laissez vos coordonnées, on vous postera un coupon d'inscription l'an prochain. Manquez pas ça une autre fois! ♦



Les Coccinelles étaient ravies de pouvoir partager cette expérience entre amis.

ACTION VELO PLUS

VENTE
SERVICE
RÉPARATION

LA PORTE À BICYCLETTE

Le spécialiste en cyclotourisme

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

Simon Roy Prop. Tél.: 849-7954

SPORT PLUS

Le Recycleur m.p.s.

VÉLOS neufs et d'occasion

NOUVELLE ADRESSE

1308
Mont-Royal Est
Montréal, Qc,
H2J 1Y5

look MINELLI LEADER

PEUGEOT expert

DBS 523 • 6480

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

cadre et vélo

MARINONI BIANCHI

vél'aube

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER



Mme Roselyne Girondin de l'Office du Tourisme de la Martinique a ouvert le tirage en pigeant le premier coupon gagnant. Elle est accompagnée de l'animateur Pierre Chaussée et de Marie-France Bonenfant.

LES GAGNANTS DU CYCLO-RALLYE

André St-Jacques, un voyage d'une semaine pour deux en Martinique incluant l'avion, l'hôtel et le petit déjeuner (Office du Tourisme de la Martinique); **Brigitte St-Martin**, bon d'achat de 50\$ (D'un sport à l'autre); **Geneviève Boivert**, Une pompe à vélo (Le Vélociste) et une mise au point (The Lazy Walker Bicycle Co.); **Carol Gagnon**, une passe de saison de ski de fond (Centre Plein Air Far-Hills) et deux consommations gratuites (Bar Pastel); **Guylaine Lebreux**, une passe de saison de ski de fond (Centre Plein Air Far-Hills) et deux consommations gratuites (Bar Pastel); **Philippe Gauthier**, casque à vélo (La porte à Bicyclette) et T-Shirt et casquette

(STCUM); **Francine Dupont**, randonnée de cyclotourisme pour deux (Aventures douces Plein Air) et 2 mises au point (The Lazy Walker Bicycle Co.); **Serge Thérout**, diablo (Valet d'oeur) et T-shirt et casquette (STCUM); **François D'Avignon**, un séjour de deux nuits pour deux personnes incluant le petit déjeuner (Auberge de la Grande Ligne) et T-shirt et casquette (STCUM); **Michel Trottier**, Cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); **Roberto Nieto**, mise au point (Bicycletterie JR) et T-shirt et casquette (STCUM); **Nicole D'Avignon**, mise au point (Bicycletterie JR) et T-Shirt et casquette (STCUM); **Jacques Dupont**, une passe de saison de vélo de montagne et de randonnée pédestre



(Centre de Plein Air Far-Hills) et un bon d'achat de 20\$ pour repas (Café les Entretiens); **Jean Lamy**, un support à vélo mural (Copigraph inc) et une lumière à vélo (Vél'aube); **Michèle Hogue Thériault**, randonnée de cyclo-tourisme pour deux (Aventures douces Plein Air) et 1 coupon de 15\$ pour repas (Au Messob d'or); **Benoît Boucher**, casque à vélo (Sur deux roues) et T-shirt et casquette (STCUM); **Julie McDonald**, une passe de saison de vélo de montagne et de randonnée pédestre (Centre de Plein Air Far-Hills) et un bon d'achat de 20\$ pour repas (Au Messob d'or); **Mourier Fullere**, un voyage en autobus pour deux Ottawa-Montréal incluant une excursion en bateau (Voyageur); **Jacques Drolet** casque à vélo (Sur deux roues) et T-shirt et casquette (STCUM); **Nathalie Gratton**, randonnée à la marche (Randonnées Plein Air du Québec) et un T-shirt et casquette (STCUM); **Denis Caron**, Randonnée de cyclo-tourisme pour deux (Aventures douces Plein Air) et installation gratuite de deux pneus neufs (The Lazy Walker Bicycle Co.); **Alain Pelletier**, cuissard (Garantie Bicycle) et T-shirt et casquette (STCUM); **Pauline Ouellette**, une passe de saison de vélo de montagne et de randonnée pédestre (Centre de Plein Air Far-Hills) et une installation gratuite de pneus de vélo de montagne (The Lazy Walker Bicycle Co.); **Claude Lemieux**, randonnée de cyclo-tourisme pour deux (Aventures douces Plein Air) et deux mises au point (The Lazy Walker Bicycle Co.); **Mathieu Lamothe**, cadenas Kryptonite (Outdoor Gear); **Catherine Desjardins**, un support à vélo mural (Copigraph inc) et une lumière à vélo (Vél'aube); **Pauline Ouellette**, une passe de saison de ski



de fond (Centre Plein Air Far-Hills) et T-shirt et casquette (STCUM); **Roberto Nieto**, odomètre (Cyclo Pop) et T-shirt et casquette (STCUM); **Karl Morin**, randonnée à la marche (Randonnées Plein Air du Québec) et deux consommations gratuites (Bar Pastel); **Brigitte St-Martin** casque (McWhinnies cycle enr) et T-shirt et casquette (STCUM).

production et la diffusion de notre publicité, de même que Mme Suzanne Matte pour nous avoir reçu deux fois en entrevue; M. Ion Valceanu du Centre Info-Tourisme pour la distribution des cartes de Montréal et Mme Sylvie Giroux de la ville de Montréal pour le permis et le prêt d'équipement sonore.

UN GROS MERCI À NOS COMMANDITAIRES ET À TOUS CEUX ET CELLES QUI NOUS ONT AIDÉ!

Nous aimerions remercier chaleureusement: Mme Marie-Claude Bellance, Mme Roselyne Girondin et Marilyn de l'Office du Tourisme de la Martinique pour avoir offert le grand prix; M. Antoine Daoud de la compagnie Labrador pour avoir fourni l'eau de source gratuitement aux participants; Mme Audrey Sebag de CIBC Télécom ainsi que M. Michel Touchette de Bell Mobilité pour le prêt de téléphones cellulaires et l'accès à des lignes; M. Lorenzo Calle de la compagnie Autocar Connaisseur pour le transport du matériel et le prêt d'un autobus; Mme Bouchra El Haili et M. Michel Harvey de CIBL pour la

UN GROS MERCI AUX BÉNÉVOLES!

On ne saurait trop remercier l'ensemble des bénévoles à l'accueil, sur les sites de pointage et l'équipe de réparation vélo qui ont offert leur temps et leur assistance avec générosité et une gentillesse exemplaire: Tarek Allam, Maria Barba, Danielle Béchar, Gaetan Besner, Marie-France Bonenfant, Christian Boulais, Pierre Chaussée, Johanne Delauniers, Estelle Demers, Maria Dobrev, Jean-Charles Gayet, Paul Lagassé, Michèle Lebeau, Marielle Luneau, Bruno Mainville, Peter McQueen, Claire Morissette, Diane Rioux, Jeanne Tourgeon, Siobhan Ua'Siaghail, Martin Vaillancourt, François Vermette, Michael Thibault, Michel Thibault, Lise Thibeault et Diane Rioux.



café les entretiens

tous les jours de 9h30 à 24h

1577, Laurier est près de Fabre 521-2934

Bière, vins et spiritueux



Pour le plaisir de bien manger!

7 RESTAURANTS
2115 St-Denis, Mtl.
1204 McGill College, Mtl.
3715 Queen-Mary, Mtl.
3180 St-Martin O., Laval.
360 Sicard, Ste-Thérèse.
816 Taschereau, Greenfield Park.
860 St-Jean, Québec.

POUR EMPORTER
400 Sherbrooke E., Mtl.
5043 St-Denis, Mtl.
(Traiteur 843-6845)



Au Messob d'or



Cuisine éthiopienne

15% de rabais aux cyclistes

- Terrasse rafraîchissante après une randonnée dans l'ouest
 - Une cuisine originale à découvrir
- 5690, ave Monkland
Montréal (Québec) H4A 1E4
Tél.: (514) 488-8620



LE VALET D'OEUR

Plus qu'une boutique de jeux

4408 St-Denis, 499-9970



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

COMMENT VOUS SENTEZ-VOUS DANS LE TUYAU

Racontez-nous votre vécu de cycliste urbain. Que ressentez-vous quand vous vous écoutez dans les tuyaux d'écoulement de la circulation automobile que sont malheureusement les rues urbaines.

Par Danielle Béchard

J'envie souvent ces cavaliers et cavalières urbains à cheval sur leur monture, qui s'envolent allégrement sur leur bicyclette pour aller tricoter serré avec les autos. C'est plus rapide que l'autobus ou que les jambes, mais les dangers sont multiples et le fait d'aller travailler ou de faire des courses en vélo, devient un acte quotidien de courage et de sang-froid.

J'ai peur des chars! Même à pied! Alors, imaginez sur un vélo! Quand je surmonte mes craintes, espérant retrouver la liberté et les plaisirs de mon enfance, le flot du trafic impatient, la vitesse avec laquelle les autos me frôlent, une porte de véhicule qui s'ouvre brusquement, le bruit agressant ou le fait de me faire couper sauvagement au coins des rues, me stresse tellement que j'ai plus mal aux bras qu'aux jambes! L'automobiliste

dira qu'il possède de bons freins ou de bons réflexes mais...pas toujours!

Certains conducteurs considèrent que leurs déplacements sont essentiels ou très urgents et nous répondent: «Vas vivre à la campagne ou en banlieue, si tu veux faire du vélo en paix. Tasse-toi, ma tante!». J'aime ma ville et c'est ici que j'ai l'intention de vivre. La ville et la rue m'appartiennent aussi. Quand il s'agit d'aller au travail, à l'école ou d'aller faire des courses, on n'a pas nécessairement accès à une piste cyclable à côté de chez soi. Ce n'est pas qu'un simple loisir, c'est aussi, et de plus en plus, une façon de vivre. Pourquoi ne pas partager NOTRE espace et redonner à NOTRE métropole une dimension plus humaine. La ville doit être plus accueillante et offrir une meilleure qualité de vie (moins de bruit, moins de pollution, sécurité pour les enfants) à ceux qui ont choisi d'y vivre. On s'étonne que de plus en plus de gens quittent la ville pour la banlieue... laquelle, chaque jour, nous ramène

une constipation urbaine contrariante! Et je trouve que ça pue! Bannir l'auto? Il ne s'agit pas de ça! Mais il faudrait

qu'elle soit plus discrète afin que nous n'ayons pas à nous défendre de son envahissement grandissant. Un coeur de ville en santé, aux artères moins asphyxiées, plus paisibles rajeuniront le milieu et le rendront plus dynamique, plus chaleureux et... plus beau. On y vivrait plus sereinement avec une meilleure «cohabitation». J'ai l'intention, malgré tout, de rées-

sayer encore mon vélo, sinon, je pourrai toujours me contenter de longer les ruelles ou, illégalement, d'emprunter les trottoirs, plus sécuritaires. Vive l'apaisement de la circulation! À bas l'angine de quartier! Aux arbres citoyens! Vive le vélo libre!

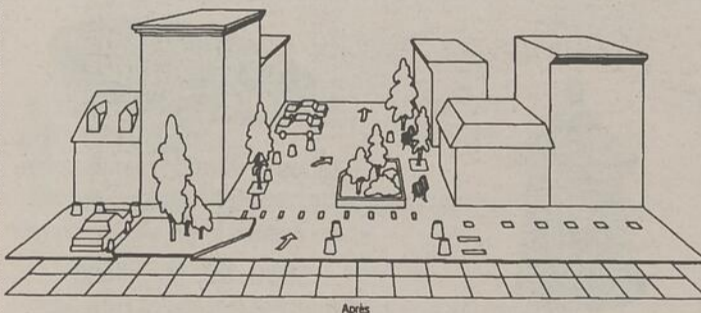
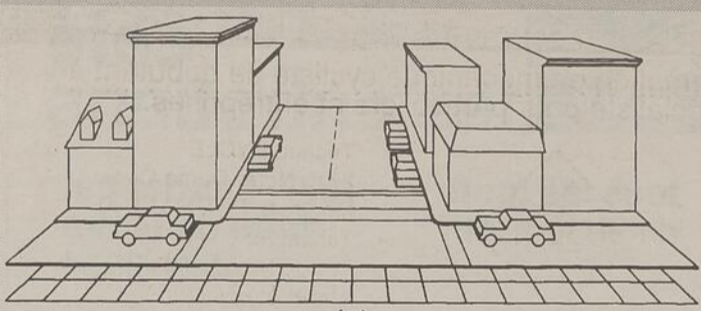
Une ma tante qui lâche pas... ses poignées!



Le 1er août dernier nous recevions la visite de groupe américain Bike Aid. Ce groupe pédale pour amasser des fonds qui servent à aider des groupes comme le Monde à Bicyclette. Cette année leur trajet partait de Montréal et les menait jusqu'à Washington DC. Deux autres trajets traversaient les États-Unis d'ouest en est. L'an dernier nous avons profité de leur générosité. Merci encore et bonne chance!

LES MESURES D'APAISEMENT DE LA CIRCULATION

POUR CONCILIER QUALITÉ DE VIE URBAINE
ET CIRCULATION AUTOMOBILE.



IL NE MANQUE QUE L'INTELLIGENCE
DE LES IMPLANTER.

L'ACTION ENVIRONNEMENTALE : TRANSFORMER LES DÉCHETS EN RESSOURCES VOUS INTÉRESSE ?

Action RE-buts propose un cours d'écoanimateurs(trices) d'une durée de 26 semaines

Action RE-buts, la coalition montréalaise pour une gestion écologique et économique des déchets-ressources, offre une formation de 26 semaines pour permettre à des personnes sans emploi d'aider à la mise sur pied de projets de réduction, de réutilisation et de recyclage-compostage (3R) des déchets-ressources. À la fin de la formation, les écoanimateurs(trices) seront en mesure d'outiller les groupes et les individus afin qu'ils réalisent leurs propres projets 3R.

La formation commence le 2 octobre 1995 et se termine le 29 mars 1996. Elle est offerte aux résidents et résidentes sans emploi de l'arrondissement montréalais Plateau/Centre-Sud. Tous les cours sont gratuits. Intéressé(e)? Contactez ActionRE-buts au 398-7457.



La formation professionnelle des écoanimateurs(trices) à la coalition Action RE-buts a été rendue possible grâce au support de la SQDM et de la CDEC du Plateau Mont-Royal/Centre-Sud.

Use your head. Wear a helmet.



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC



LOUIS GIRNEAU

VENEZ MARCHER AVEC NOUS!



RANDONNÉES
PLEIN AIR
DU QUÉBEC

- RANDONNÉES EN MONTAGNE
- MARCHES TOURISTIQUES
- WEEK-ENDS
Kingston, Abitibi-Témiscamingue,
New-Hampshire...
- VOYAGES
Costa Rica, Grand Canyon,
Rocheuses, Iles-de-la-Madeleine...

Demandez notre programme
514-278-3577

419 boul. Rosemont, # 201 Métro Rosemont

SOYONS RAISONNABLES, DEMANDONS L'IMPOSSIBLE

VILLES SANS AUTOS

MONTREAL
VILLE VERTE?
NOTRE VILLE
N'EST PAS
MEMBRE DU CLUB
DES VILLES SANS
VOITURES

Une ville verte ne pourra pas être autrement qu'une ville dont le système de transport est adapté aux exigences de la vie urbaine et des limites écologiques, une ville organisée et aménagée pour favoriser les modes non-motorisés et collectifs, faisant de l'automobile un mode de soutien. Amen. Amèn'-z-en un plan de transport adéquat.

Poursuivant son idéal d'une ville «place publique», écologique et faite pour l'humain, le Monde à Bicyclette compte bien faire connaître, dans ses pages, la pertinence de la ville sans automobile (dans le sens de ville dotée d'un système de transport dans lequel l'automobile ne sera qu'un mode de transport complémentaire).

Le projet de ville sans autos est de plus en plus pris au sérieux. Dans un document daté de 1992, la Communauté Européenne (structure politique devenue en janvier 1993 l'Union européenne, unifiant 14 pays d'Europe, dont la France et l'Allemagne) considère que la proposition de villes sans automobiles est tout à fait recevable. Si le projet humaniste d'une ville sans autos ne vous semble pas en lui-même assez rationnel, prosternez-vous devant les chiffres. En effet, le système de transport d'une ville bannissant l'automobile pourrait coûter beaucoup moins cher à opérer, si on considère l'ensemble des coûts, qu'ils incombent aux autorités municipales

ou aux particuliers directement. Ainsi, le coût global des transports dans une ville sans voitures pourrait être jusqu'à cinq fois inférieur à celui de la ville automobilisée (cité par Whitelegg, J., 1993, *Transport for a sustainable future, the case for Europe*, Belhaven Press, p.156). CB

Montréal n'en fait pas partie... LE CLUB DES VILLES SANS VOITURES

par Benoit Lambert. Il vit à Genève depuis plusieurs années. Son texte a été raccourci et quelque peu adapté par Christian Boulais, en espérant qu'il ne lui en voudra pas trop!

En mars 1994, se concrétisait à Amsterdam une idée lancée deux ans plus tôt par le Commissaire à l'environnement de la Communauté européenne, M. Carlo Ripa di Meana: la création d'un Club des villes sans voitures. Il s'agit d'un réseau qui compte désormais 47 villes. Elles souhaitent promouvoir la mobilité des

personnes et des biens par des moyens autres que l'automobile, dans le but de réduire radicalement son utilisation. Le maire de Grenade (Espagne), M. Jésus Quero Molina, président du Club pour sa première année d'existence, résuma bien l'ampleur du projet en mai 1994 lorsqu'il affirma: «La ville sans voitures est un style de vie». Pour M. Molina, dans une ville comme la sienne qui vit du tourisme, la diminution du trafic ne va pas contre les intérêts des commerçants. Diminuer l'utilisation de l'automobile est pour lui une opération qui consiste à «conjuguer des intérêts en apparence contradictoires». On peut se demander, en effet, dans quelle mesure la pollution et le bruit sont une attraction touristique...

Les objectifs du Club tels que définis dans sa Charte sont: redonner la ville à ses citoyens; leur offrir une qualité de vie améliorée; renforcer leur mobilité à l'intérieur d'une ville viable sur le long terme. Pour cela, les villes s'appliqueront à encourager une utilisation réduite de l'automobile privée et à promouvoir des modes de transport pour les passagers comme pour le commerce, qui soient favorables à l'environnement: transports publics et collectifs, vélo, marche et automobile à utilisateurs multiples.

(NDLR: Élément très important, le Club constitue aussi un forum d'échange pour le partage des expé-

riences dans l'atteinte de ces objectifs. D'où l'avantage pour Montréal d'adhérer à ce Club. Morte couille, mais qu'attend Montréal?.

À Brême en Allemagne avec une subvention de l'Union Européenne, on a planifié un quartier dans lequel les habitants s'engagent à ne pas posséder de voitures (voir le texte de Stephanie Roth). En fait il y aura 30 places de stationnement pour les personnes handicapées, les visiteurs et les voitures à utilisation partagée entre les habitants de ce «quartier sans voiture». Comme le souligne un responsable du projet: «Il s'agit de rompre avec un certain modèle, un dogme qui dit que posséder une voiture est un signe de prospérité».

La formation de groupes s'opposant au «tout-voiture», particulièrement en milieu urbain, a débuté il y a une vingtaine d'années avec les «cyclo-écologistes» et n'a cessé de croître en nombre et en ampleur depuis. Les «cyclo-écologistes» sont organisés en un véritable réseau international qui fait pression pour la réalisation d'aménagements favorisant l'usage de la bicyclette comme moyen de transport au quotidien.

Mais ces associations écologistes spécialisées dans le domaine des transports ont été précédées par quelques grands penseurs, savants ou hommes de lettres. Il est certainement

pertinent de parler ici du plus européen d'entre eux: Denis de Rougemont, défenseur d'une Europe des régions et des cultures, défenseur de la participation du citoyen à la vie publique, du citoyen responsable, il fut un farouche opposant à l'étalement urbain et à la domination des villes par l'automobile. Dans son livre-testament, *L'avenir est notre affaire*, il explique les enchevêtrements qui font de l'abus de l'automobile une voie anti-démocratique: «L'auto a tué la ville en permettant de lui donner une extension kilométrique qui fait éclater toute communauté et un encombrement qui rend impraticable l'usage quotidien des commodités qui font la raison d'une cité-transports; marché, culture, beauté des perspectives, sécurité, surprises de la rue, vie des places publiques. Chassant les piétons des artères livrées au «fleuve des voitures» et des places transformées en parkings, l'auto dévaste ou interdit les lieux où se formait l'opinion vivante au gré des rencontres et des attroupements». Les choix techniques ne sont donc pas neutres: ils impliquent la qualité de vie dans les villes, la culture, la démocratie. ➔

AU COIN BERBÈRE
RESTAURANT SPÉCIALITÉ

COUSCOUS

SERVICE DE TRAITEUR

OUVERT TOUS LES JOURS DE 17H À MINUIT (Avec réservations, le midi et après minuit)

73 rue Duluth Est, Montréal 844-7405

le tournesol

- 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



MISE AU POINT 29.95\$

SUR DEUX ROUES

1269, RUE AMHERST
523-2887


Vélo-Mobile

On roule vers vous

523-8976

Deux mécaniciennes répondent à vos appels

(plateau Mont-Royal et les environs)

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




SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE DU QUÉBEC


LOUIS GARNEAU



Un bel exemple de collaboration intermunicipale. Le long du fleuve, les pistes de Longueuil et de Boucherville ne se rejoignent pas. Pourtant un petit km sépare la fin de la piste à Boucherville, notre photo, du début de celle de Longueuil. Un autre chaînon manquant...

FRANÇOIS VERMETTE

VIVRE EN VILLE SANS VOITURES?

Stephanie Roth

Imaginez-vous un lundi matin au printemps. Il est 7h30, vous prenez une dernière tasse de café en regardant par la fenêtre ouverte de votre appartement, dans un quartier central de la ville. Une brise vous apporte des chants d'oiseaux et l'odeur sucrée des lilas en fleur près de la maison. Vous apercevez le voisin qui donne un dernier coup de pompe aux pneus de la bicyclette de sa fille, prête pour aller à l'école, avant qu'il chevauche son propre vélo pour se rendre au travail. Non loin de là, un petit groupe de garçons se rend à l'école en se poussant, en courant, en rigolant sans souci. Une voisine passe avec une poussette pour aller avec ses deux petits à la garderie du quartier. Vous fermez la fenêtre parce qu'il est l'heure de vous rendre à l'arrêt d'autobus à trois coins de rue et d'aller travailler.

Vous me dites qu'il manque quelque chose dans mon scénario paisible: les voisins qui démarrent leur voiture pour se rendre au travail et la voiture stationnée depuis dix minutes en double avec le moteur en marche qui fait vibrer les verres dans l'armoire. Le bruit d'accélération et de freinage des voitures aux coins de rue. Ou encore l'impitoyable bruit de klaxon chassant un cycliste ou un piéton qui se retrouve dans la rue et les systèmes d'alarme qui partent souvent sans raison. Et vous me dites que la brise du printemps vous apporte plutôt l'odeur des gaz d'échappement des voitures et camions, dont la plupart sont mal réglés, et les gaz qui s'évaporent des taches d'huile à moteur sur l'asphalte au soleil. Mais non, je n'ai rien oublié de tout cela, car dans ce quartier, imaginez, il n'y a pas de voitures. Vous me dites que je rêve en rose, que c'est une belle utopie? Non, cette vision est, ou sera, bientôt la réalité pour certains citoyens en Europe.

LES QUARTIERS URBAINS SANS VOITURES

En effet, depuis quelques années les urbanistes en Europe conçoivent les quartiers résidentiels où la circulation des voitures s'arrête aux entrées du quartier. Des stationnements collectifs y sont aménagés, les derniers 200 m jusqu'à la porte de la maison se font donc à pied, comme toute la circulation à l'intérieur du quartier se fait à pied ou bien sûr, à bicyclette.

L'aménagement est fait en conséquence, pas de rues, pas de trottoirs, pas d'entrées de stationnement, seulement des chemins permettant l'utilisation polyvalente, la place est laissée à la verdure, aux aires de jeux et de pique-nique, aux jardins communautaires, etc.. Et en cas d'urgence, vous me dites? Tout y est conçu pour que les pompiers, l'ambulance et aussi le camion de vidange puissent passer; les 4 à 5 m. des chemins polyvalents sont largement suffisants pour ces cas d'urgence.

Mais le propos ne s'arrête pas là. Depuis peu, des nouvelles d'Europe nous parlent des quartiers résidentiels à Amsterdam (Pays-Bas), Edimbourg (Angleterre), Brême et Nuremberg (Allemagne) qui sont conçus pour des citoyens ne possédant simplement pas de voiture. On estime qu'environ 30 à 40% des ménages des grandes villes ne possèdent pas de voiture. Dans ces nouveaux quartiers urbains, on leur donne la possibilité de jouir ensemble des avantages de ne pas avoir de voiture: pas de bruit de moteur, pas de gaz d'échappement et pas d'accident causé par la voiture. Le projet-pilote le plus strict est celui du quartier Hollerland, à Brême. Les propriétaires et locataires de ce quartier s'engagent, dans le contrat de vente ou dans le bail, à ne jamais posséder de voiture pendant qu'ils y habitent. Les 1 500 unités d'habitation de ce projet domiciliaire ne posséderont pas de larges rues, ni les 1,5 places de stationnements obligatoires, en vertu du Code d'urbanisme allemand. Cet espace sera donc disponible pour les futurs habitants du quartier sous forme de jardins communautaires, de terrains de jeux et d'espaces verts. Le fait d'avoir renoncé à leur voiture ne nuira cependant pas à leur mobilité: pour les distances de 5 à 10 kilomètres, la bicyclette est la favorite entre tous les moyens de transport, les services pour les besoins quotidiens se trouvant à proximité, les stations de tramway ou les arrêts d'autobus ne sont pas loin et donnent accès à un réseau de transport en commun cohérent pour toute la région. Pour des occasions particulières où la voiture est le moyen de transport le plus approprié, il y aura accès aux voitures communautaires stationnées aux portes du quartier. (Nous avons présenté le principe des voitures communautaires (car-sharing) dans un numéro précédent (vol XIX, #2 été 1994, page 7).

Dans les quartiers de la vieille ville de Nuremberg, un tel projet semble plus plausible qu'à la périphérie de Brême. Le projet à Nuremberg s'inscrit en effet dans une planification globale visant la réduction de la voiture individuelle de 70 à 50% du volume de trafic en ville. La circulation y est menée en boucles, le transit de la vieille ville n'est donc plus possible, les stationnements y sont réduits et le transport en commun y est privilégié par des voies réservées, par une signalisation, etc.. Pour les habitants du quartier pilote, la renonciation à l'automobile se fait sur une base strictement volontaire et sans obligations fixées dans des baux. Les stationnements pour les voitures sont ici simplement aménagés sous terre pour regagner de la place vitale en surface pour les habitants, dans ce quartier densément construit. Les cours et les rues sont aménagés en conséquence pour faciliter le partage des espaces libres urbains.

Les coûts de construction pour les quartiers sans voitures ne sont pas moins élevés que pour les quartiers avec voitures. Les coûts de stationnements, de garages, etc., y sont substitués par un réaménagement pour: la circulation efficace et confortable à vélo; les stationnements pour vélos contre le vol et les intempéries aux stations de métro, de tramway et aux arrêts d'autobus; les réduits pour les vélos qui vont avec les appartements et les maisons, etc. Le paradis pour cyclistes a également son prix.

Dans le quartier Westerpark à Amsterdam, l'interdiction de posséder une voiture a cependant fait naufrage au récif du droit actuel. Dans ce paradis des cyclistes, on revient au modèle plus souple des quartiers sans circulation automobile. Les Néerlandais y sont en train d'aménager des stationnements aux entrées de ce quartier. Est-ce qu'il faut déjà conclure que la bataille pour une vie en ville sans voitures est perdue d'avance? Les futurs habitants du quartier Hollerland, à Brême, prendront possession de leur maison ou de leur appartement en 1996. L'avenir nous montrera si ce quartier sans automobiles restera pour toujours un beau rêve écologique ou un premier pas sur la voie (cyclable) vers une planète vivable.

Source: Focus No. 21 (22.05.) 1995: 182, The European, Januar 3-9, 1995; The Toronto Star 15.08.1992: D6

→ Certains parlent même de santé économique, vu le coût de la congestion. Bon, cette liste devrait suffire pour qu'on s'intéresse au problème!

Lors d'une importante conférence à Grenade (Espagne) en mars dernier, M. Jan Gehl de l'École Royale d'architecture de Copenhague (Danemark) a rappelé les trois fonctions devant se retrouver en équilibre dans une ville: la fonction de rencontre, d'approvisionnement et de circulation. À son avis de nombreuses villes américaines sont l'antithèse de cet équilibre: « Dans ces villes, la distance entre les édifices est trop grande et il n'y a rien que l'on puisse atteindre à pied ». La solution au problème de circulation est de diminuer peu à peu les places de stationnement en ville et de créer des espaces publics où l'on passera plus de temps que prévu, comme dans une fête sympa. Mais comment y arriver sans créer une réaction des automobilistes?

Jan Gehl suggère la stratégie progressive mise en oeuvre par Copenhague: L'élimination chaque année de 2 à 3% des places de parking au centre ville converties en espaces libérés pour les piétons. Au début, en 1962 (!), ces changements choquèrent. On disait que de marcher et de vivre dans la rue n'était pas dans la mentalité des Danois. « Nous ne sommes pas des Italiens » opposaient les sceptiques. Aujourd'hui Copenhague est devenue une référence d'un aménagement urbain réussi.

La différence culturelle est un des arguments avancés par les plus réticents, face à ces changements dans les villes méditerranéennes. Mais lors de la conférence, les représentants du sud de l'Europe et une représentante de Curitiba au Brésil, ont montré que ces mesures peuvent être prises par n'importe quelle ville. À Bologne (530 00 hab.), un système informatique limite les entrées dans le quartier historique aux résidents. L'Union

Européenne a, là aussi, participé au projet qui permettra bientôt de soulager les places de stationnement disponibles aux touristes de passage, durant les heures où les habitants du quartier sont absents. La très historique ville de Larissa en Grèce (150 000 hab.) est également un exemple d'une ville du sud de l'Europe qui a su tirer les bénéfices du contrôle de la circulation automobile, en créant des rues et des places réservées aux piétons.

Le cas le plus original, présenté à Grenade, aura certainement été celui de Curitiba (1,5 millions d'habitants). Cette municipalité du sud du Brésil est devenue depuis quelques années le symbole d'une ville écologique dans les pays dits en voie de développement. Selon Maria Luisa Nascimento, représentante de la municipalité à la conférence: « On provoqua une polémique terrible en 1972 quand on ferma des rues à la circulation automobile. Mais après quelques semaines, des citoyens commencèrent à demander que d'autres rues piétonnières soient créées. Les gens se rendirent compte qu'ils appartenaient à une ville; des monuments furent réhabilités et la mémoire collective ainsi retrouvée ». La réputation de Curitiba, ville écologique, fait maintenant le tour de la planète et donne une grande fierté à ses habitants.

La Conférence a également été l'occasion de s'interroger sur le nom du Club (...). Une question pertinente, car certaines villes vivent de l'industrie automobile et sont donc réticentes à joindre le Club des villes sans voitures. Cependant, on peut faire un peu de prospective et se demander: l'automobile telle qu'on l'a connue jusqu'ici, a-t-elle un quelconque avenir dans les villes à long terme? Le nom de « Club des villes sans voitures » a le mérite d'ébranler les idées reçues. Ce qu'on peut souhaiter, c'est longue vie au Club des villes qui refusent les idées reçues!♦

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR.
VENTE ET RÉPARATION

Mise au point \$29⁹⁹

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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

Guerrier-ère-s recherché-e-s

Un-e guerrier-ère est une personne responsable et libre qui met sa testostérone, son cœur et sa matière grise au service d'une pas pire cause de cette fin de 20^{ème} siècle: la bicyclette pour une petite planète. Mouillez-vous activement dans *Le Monde à Bicyclette*: et joignez-vous aux efforts pour faire de la ville ce qu'elle doit être, une place publique.

Collaborateurs/trices qui adoptent un circuit dans leur milieu et qui donneraient deux ou trois heures de temps pour la distribution du journal à vélo.

Des correcteurs/trices, des traducteurs/trices (allemand, italien) et des journalistes, chercheurs, dessinateurs/trices et surtout poètes.

Pour tout renseignement, veuillez téléphoner au M&B au 844-2713

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

LUTTE BIOLOGIQUE À L'AUTOMOBILE

PUCERONS 1 AUTO 0

Christian Boulais

Moi qui voulais sélectionner une variété *souvlaki* de la bactérie *Bacillus thuringiensis*, pour qu'elle bouffe des affairistes reaganiens et qu'elle excrète du Nutella. J'aurais mieux fait de me concentrer sur le puceron anti-auto. Dans plusieurs zones de la région de Montréal, l'automobile, ce fléau écologique, se fait bouffer la carcasse par l'action des pucerons, sous les

yeux horrifiés de ses propriétaires. Les pucerons se nourrissent en plantant leurs pièces buccales dans les feuilles des érables ou des tilleuls notamment. À l'autre bout de leur tube digestif, ils excrètent une drôle de merde, le «miellat». Il s'agit d'une substance très sucrée qui épate les fourmis. Le miellat colle d'aplomb à la peinture des automobiles garées sous les arbres, lui donnant du relief, disons. Éventuellement, un champignon s'installe dans la décoration, ce qui ajouterait à la rigolade.

Dans les zones infestées cette année, la quantité de pucerons peut être quatorze fois plus élevée que l'an dernier. D'après les observations en agriculture, les poussées de population de pucerons suivent les hivers doux, explique Eduardo Palma de PHYTO-DATA, une firme d'agronomes qui met de l'avant les méthodes de «lutte intégrée» aux ravageurs de plantes, méthodes complexes mais efficaces pour réduire les infestations d'insectes avec un minimum de pesticides. Ces méthodes tiennent compte d'un seuil

d'abondance des populations de ravageurs au-delà duquel il faut intervenir pour prévenir les dommages qu'ils peuvent causer. Grâce à ces méthodes, on a pu réduire de 80% l'épandage de pesticides dans la culture de la carotte, par exemple. Face au puceron en ville, PHYTO-DATA travaille actuellement avec les villes de Montréal, St-Léonard et Ville Mont-Royal.

Évolution des mentalités, la population est de plus en plus récalcitrante face aux applications de pesticides. Mais pour protéger leur «char», certains réclament qu'on coupe les arbres... Or, il existe quand même des moyens de combattre les pucerons, comme asperger les arbres d'une solution d'Arctic Power. La lutte intégrée aux pucerons en milieu urbain n'en est en fait qu'à ses premiers pas. On

envisage aussi l'introduction d'insectes prédateurs qui s'attaquent spécifiquement aux pucerons. Mais tout reste à mettre au point.

Face à ces intéressants efforts de PHYTO-DATA, Le Monde à Bicyclette fera mieux: nous comptons faire la lutte intégrée à l'automobile. Nous sélectionnerons un puceron résistant aux savons à lessive et qui se moque des prédateurs, en les dressant contre tous ceux qui se servent abusivement des automobiles. Nos cyclo-pucerons, qui sucèrent la sève des bungalows, excréteront du miellat par dizaines de litres tant que le nombre d'automobiles par habitant dépassera 0,1. Actuellement, il est de 0,5, soit deux habitants par auto. Et comble de raffinement, nos super-pucerons pourront grignoter les fautes d'orthographe dans le journal du M&B. ♦

"L'AVENIR DE LA GESTION DES DÉCHETS?"

Par : Michel Séguin
Co-président Action RE-buts

adaptation d'un texte paru dans *Wasteless Times*, no.23, mars 1995, p.15

La gestion des déchets solides est un enjeu environnemental important. Plus de 80 % de ce que nous jetons pourrait être réutilisé, recyclé ou composté. Cependant, plus de 90 % de ce que nous jetons actuellement trouve le chemin de l'enfouissement pêle-mêle (dépotiers) ou de l'incinération (avec enfouissement subséquent des cendres). C'est

une des raisons qui explique pourquoi plusieurs groupes communautaires et environnementaux, comme la coalition montréalaise Action RE-buts, travaillent à transformer nos déchets en ressources. Que nous réserve l'avenir de la gestion des déchets? Voici quelques réponses à cette question, inspirée de prédictions sur les paramètres caractérisant la gestion des déchets solides en l'an 2015, soit d'ici 20 ans:

L'accord de libre-échange (ALÉNA) fera en sorte qu'il y aura beaucoup plus de matières recyclables en transit, l'ensemble de la réglementation devra être harmonisé. Le

Mexique renforcera plusieurs aspects de sa réglementation concernant la gestion des déchets. Le Canada et le Québec auront une réglementation de gestion des sites d'enfouissement beaucoup plus sévère.

Le recyclage et le compostage seront les filières de traitement privilégiées au Canada et aux États-Unis. Ces filières domineront la gestion des déchets solides. La part du marché occupée par l'incinération des déchets solides en Amérique du Nord n'augmentera pas.

La gestion des déchets dangereux et toxiques sera axée sur la prévention.

Le public et l'industrie auront à travailler ensemble, afin de réduire de façon importante les substances toxiques actuellement trouvées dans les biens de consommations. Les déchets des secteurs industriels, commerciaux et institutionnels seront gérés publiquement et les tarifs de gestion seront établis dans un forum public. Ce sont les gouvernements locaux des grandes villes ou encore des régies qui auront le contrôle absolu des déchets générés sur leurs territoires et il n'y aura plus de partenariat entre les secteurs publics et privés.

Les sites d'enfouissement accepteront uniquement la matière inerte ou encore la matière préalablement traitée, ce qui signale la fin de l'enfouissement pêle-mêle.

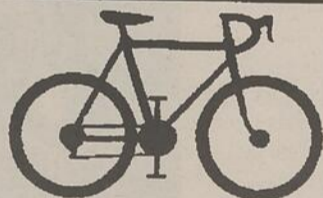
Alors qu'en pensez-vous? Plausible ou farfelu? Qui pensez-vous aurait pu faire de telles prédictions? Si vous croyez qu'elles proviennent de groupes communautaires ou environnementaux, vous vous trompez. Cette

liste de prédictions est le travail de H. Lanier Hickman, le directeur de la *Solid Waste Association of North America*. C'est dans un éditorial de la revue *MSW Management* des mois de juillet-août 1994 que M. Hickman présente sa vision de l'avenir. M. Hickman explique qu'il n'est pas heureux de la direction annoncée, à laquelle son association d'industries de gestion de déchets devra s'adapter.

M. Hickman n'est peut-être pas content, mais il y en a d'autres qui sont encouragés par cette vision de l'avenir. Il y a en a même qui y verrait un indicateur socio-politique qualitatif permettant de penser que le travail largement bénévole de groupes communautaires et environnementaux laisse des traces importantes sur le tissu social et provoque des changements en faveur d'une gestion plus écologique et démocratique des déchets-ressources. Bref, le travail de bénévoles militant en environnement, ça donne quelque chose... ♦



entreposage

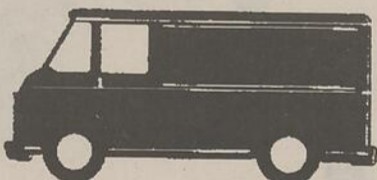


de vélos

pour



l'hiver,
d'octobre à la mi-mai



cueillette

gratuite sur l'île de Montréal

et



assurances incluses,



à seulement

455 avec mise au point complète

25\$

PLATEAU:

978, rue Rachel E., 524-7102

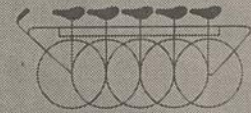
AHUNTSIC:

2076, rue Govin E., 383-4907

CANDIAC:

87B, rue Marie-Victoria., 444-2527

Le Monde à Bicyclette



La bicyclette pour
une petite planète

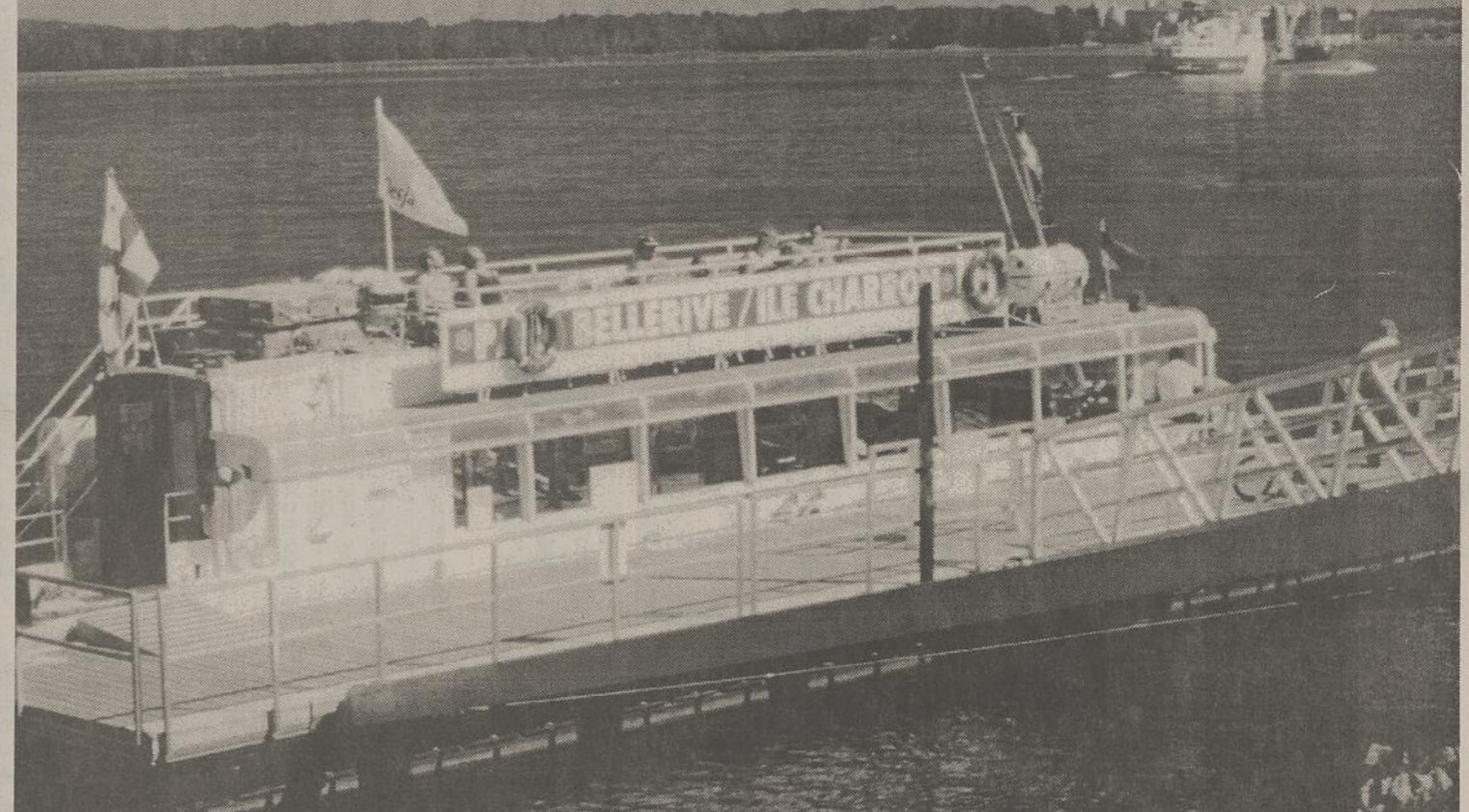
LE MONDE À BICYCLETTE
C.P. 1242, SUCC. LA CITÉ
MONTRÉAL (QUÉBEC)
H2W 2R3

Le Monde à Bicyclette

1975-95 Automne 1995 • Vol. XX, #3

GRATUIT / FREE

LE COÛT MONTÉ DU RÉSEAU VERT



UNE NOUVELLE NAVETTE FLUVIALE DANS L'EST

UN CYCLO-RALLYE '95 ENSOLEILLÉ

La planète a besoin de cyclistes, Le Monde à Bicyclette a

Le Monde à Bicyclette.

Le Monde à Bicyclette a

ÊTRE MEMBRE DU MONDE À BICYCLETTE, C'EST:

- Un abonnement d'un an (4 numéros) au journal frère du Monde Diplomatique
- Être en avance (malheureusement) sur son époque et rallonger son espérance de vie de quelques décennies.
- Délirer aux assemblées générales ou aux différentes réunions.



ÊTRE MEMBRE DU MONDE À BICYCLETTE, C'EST AUSSI:

Donner son appui à un organisme d'avant-garde qui, depuis 1975, poursuit ses efforts pour donner au vélo sa juste place en ville.

Pensons, par exemple, au *Chaînon manquant*, le lien sécuritaire que les cyclistes ont acquis entre l'Île Notre-Dame et la Rive-Sud, ou au *Chaînon Champlain*, la piste cyclable entre l'Île des Sœurs et Montréal, ou au développement du stationnement sur les rues commerciales et au règlement sur le stationnement dans les édifices publics, ou à l'accès aux trains de banlieue, ou... Mais il reste encore beaucoup à faire.

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

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



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

besoin de vous. Devenez membre