



# Deuxième tronçon de la véloroute trans-île en chantier

Robert Silverman et France Lebeau

Le CP a construit un nouveau tronçon de la véloroute Trans-île, sur les terrains des anciennes usines Angus, entre les rues Rachel et Saint-Joseph. Ce petit bout de piste pourra bientôt lier la véloroute au réseau, à condition que la ville de Montréal réalise le lien manquant de 400 m entre les rues Saint-Joseph et Masson, toujours le long de la voie ferrée.

## Longue histoire de la courte véloroute

Au mois de septembre 1994, le maire Doré a inauguré le premier tronçon de la Véloroute trans-île. La partie initiale de cette merveilleuse piste s'étend de la rue Clark à la rue Iberville ju ste au nord du chemin de fer Canadien-Pacifique. À l'origine, on avait prévu une piste le long de la voie ferrée CP de l'angle des rues Sainte-Catherine et Iberville dans le sud-est de Montréal jusqu'à Cartierville dans le nord-ouest, qui ne croiserait pas de circulation automobile. Malheureusement, il n'y a eu aucun progrès dans cet important dossier depuis l'élection du maire Bourque en 1994.

Enfin, ça bouge un peu. Dans le cadre du projet de construction de grande envergure sur le site Angus, rue Rachel à l'est de la rue Iberville, la Cie CP entre-

prend la construction d'un deuxième maillon entre Rachel et Saint-Joseph, pour augmenter la valeur des constructions domiciliaires. Le constructeur prévoit terminer ce maillon d'ici le mois de juin.

## Un lien essentiel

Il est essentiel que la ville de Montréal construise ce petit bout de 400 mètres qui manque entre les rues Masson et Saint-Joseph, au coût d'environ 200 000 \$. Par ailleurs, aux rencontres publiques dans le cadre des «samedis avec le maire», le maire Bourque a répondu à la question sur le parachèvement de la véloroute trans-île, en disant que la construction d'autres tronçons reprendrait en 1999.

Questionné à ce sujet cet hiver au conseil municipal, il semblait toutefois avoir tout oublié du dossier. Heureusement, Noushig Eloyan, du comité exécutif, a pris la relève et affirmé que, malgré un budget presque inexistant pour les pistes en 1999, la priorité serait de compléter les maillons manquant au réseau, et qu'elle tenterait même de débloquer des fonds à cette fin.

## La piste Clark

À l'autre bout de la véloroute, l'administration municipale a amorcé une piste

Il est essentiel que la ville de Montréal construise ce petit bout de 400 mètres qui manque entre les rues Masson et Saint-Joseph

passant sur Saint-Laurent, puis Clark. Elle se termine abruptement au coin des rues Clark et Laurier. Les responsables de l'époque avaient pourtant annoncé son complètement jusqu'au parc Jeanne-Mance pour le mois de juin 1998. Les élections sont passées et les cyclistes attendent toujours... Les constructions de pistes se suivent et se ressemblent.

Le Monde à Bicyclette continue de démontrer la nécessité de telles pistes aux élus municipaux et aux fonctionnaires. Avec l'appui des cyclistes montréalais, le réseau progressera un peu plus à chaque année.



PHOTO : MICHAEL THIBAUT

Le nouveau tronçon de la Véloroute, au sud du boulevard Saint-Joseph, sera complété d'ici juin.

## Cyclistes, joignons les deux bouts... de la Véloroute

Dimanche le 18 avril, 13 h

au bout de la véloroute, angle Masson et Fullum

Apportez vos pelles et casques de construction, venez faire un bout de piste avec nous !

Transport et gaz à effet de serre

# Montréal donne son gros 20 %

France Lebeau

L'automne dernier, la Ville de Montréal adhère enfin au Club des 20 %, ce regroupement de municipalités canadiennes voulant réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES). Déjà une quarantaine de villes en faisaient partie, et mettaient de l'avant des projets favorisant la réduction des GES. Le secteur des transports étant la source de la plus grande partie des

émissions, les mesures de réduction de l'utilisation de l'automobile privée sont importantes.

Maintenant que Pierre-Yves Melançon a annoncé fièrement l'adhésion de Montréal (voir courrier des lecteurs), *Le Monde à Bicyclette* a voulu savoir ce que la ville planifiait d'accomplir dans ce dossier.

Depuis, peu de démarches ont été entreprises afin d'atteindre les objectifs visés de réduction des émissions de ces gaz.

Deux rencontres du programme fédéral de réduction des gaz à effet de serre-table des transports, ont regroupé des représentants de plusieurs milieux: fonctionnaires municipaux, ministère des transports, des affaires municipales, BAPE, entreprise privée, AQTR, organismes vélo et transport en commun, Agence métropolitaine de transport, chercheurs, SAAQ, etc.

Étonnamment, quand le M&B a tenté de se joindre aux discussions,

M. André Hébert, assistant-directeur du Service des travaux publics et de l'environnement et coordonnateur des rencontres, a refusé de dévoiler le lieu et l'heure des rencontres, prétextant que les participants étaient déjà tous sélectionnés et qu'aucun autre organisme ne pouvait s'ajouter à la liste. La sélection de ces organismes s'est déroulée mystérieusement. Heureusement, un

peu de perspicacité a permis à une représentante du M&B de découvrir le lieu de rencontre. Elle y a assisté en tant qu'observatrice, sans droit de parole toutefois, mais les oreilles toutes grandes ouvertes. La première rencontre a permis de déceler une immobilité frustrante de la part des représentants du secteur public.

Suite à la page 2



PHOTO : MICHAEL THIBAUT

L'été dernier, les participants à la randonnée 7 jours sur 2 roues réclamaient l'adhésion de Montréal au club des 20%.

## FEUILLE DE ROUTE

- 2 Editorial
- 2 Faites vos pistes vous-mêmes
- 6 Cyclo Nord-Sud
- 6 Pays du sud, de vieux vélos voyagent vers vous
- 7 Electric bikes
- 7 Now in Montreal, shocking!
- 7 Ville vélo no 1
- 7 Montréal s'assoit-elle sur ses lauriers?
- 8 Old-Jerusalem
- 8 Car-free city!

# ÉDITO

## Privatisation : La bourse ou la piste!

France Lebeau

Le budget municipal pour la complétion de pistes cyclables et la construction de nouvelles pistes est pratiquement inexistant pour l'année 1999. Cela reflète bien le désengagement de la ville de Montréal face à la question du vélo comme moyen de transport.

Du côté provincial, le ministre des transports Guy Chevrette a bien annoncé récemment l'octroi de quelques millions de dollars afin de terminer le Réseau vélo métropolitain, en collaboration avec l'organisme Vélo-Québec.

Malheureusement, la priorité semble mise sur les pistes de loisirs, les pistes touristiques, plutôt que celles servant aux déplacements utilitaires. Aussitôt que la construction d'une voie cyclable implique une diminution de la circulation automobile, les décideurs tardent à agir. Dans cette veine, la véloroute trans-île, donnant accès à la rive nord et à la rive sud du fleuve sera probablement complétée avant la petite piste Maisonneuve permettant de traverser le centre-ville. Les tronçons manquants de la véloroute seront les bienvenus mais il faut plus pour favoriser le vélo en ville.

Si telle est la situation pour les pistes cyclables, imaginez pour d'autres mesures plus révolutionnaires telles l'apaisement de la circulation ou les réductions de taxes pour les cyclistes!

Parallèlement, une nouvelle tendance se dessine pour tracer de nouveaux tronçons


urbains cyclables, c'est l'investissement privé. De cette façon, des fondations recueillent des dons d'individus et obtiennent des permis de la ville. De tels exemples existent en Angleterre, où les citoyens ont pris eux-même l'initiative de faire construire plusieurs kilomètres de voies cyclables. Les grandes compagnies voient aussi de plus en plus les avantages pour leur image de marque d'investir dans les pistes cyclables. À Vancouver par exemple, les sentiers cyclable et pédestre seven-eleven et Molson, subventionnées par les compagnies du même nom, parcourent une partie de la ville, sous le Sky train.

De cette façon, le dossier avance plus vite, mais les différents paliers de gouvernement se déresponsabilisent. Ils continuent de payer pour les routes de tous les automobilistes, adoptent le principe utilisateur-payeur pour les voies cyclables. Le ministre Chevrette a même pris soin

de spécifier en annonçant les nouveaux budgets des transports pour la région montréalaise que si un péage obligerait les automobilistes à payer pour entrer à Montréal, une alternative gratuite serait toujours disponible. Vivement un tel raisonnement pour le vélo!

Pourtant, les pistes sont si peu chères comme solution à la congestion automobile, et si populaires!

Il existe une autre solution, radicale celle-là : faites vos pistes vous-mêmes! *Le Monde à Bicyclette* a donné l'exemple en peignant de nuit l'embryon de ce qui est maintenant l'axe nord-sud. Des cyclistes partout au monde prennent leur sort, et un pot de peinture, en main et peignent leurs pistes.

La peinture, le stencil de vélo, les cônes et les habits de travail sont économiques et donnent des résultats, si non permanents, au moins immédiats. 

### Le Monde à Bicyclette

**Coordination**  
France Lebeau

**Comité de rédaction**  
France Lebeau, Tom Ostreiko,  
Michel Thibault, Robert Silverman

**Correction**  
Maria Stuart, France Lebeau,  
Don McLean

**Rédaction**  
Grant Burke, René Coignaud,  
Denise Doty, Tooker Gomberg,  
Sébastien Landry, France Lebeau,  
Don McLean, Claire Morissette,  
Robert Silverman, Yves DuSablon

**Illustration en couverture**  
Graef

**Photographie et illustrations**  
Catherine Brunet, Tom Ostreiko,  
Robert Silverman, Singer,  
Michael Thibault, Michel Thibault,  
Tristan Verboven, Jean Couture

**Infographie**  
Ivan Benoit

**Publicité**  
Tom Ostreiko

**Impression**  
Hebdo-Litho

**Dépôt légal**  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 0823-5570

**Prochain numéro**  
Juin 1999

Le journal *Le Monde à Bicyclette* se veut un espace pour l'expression d'informations et d'idées alternatives au sujet des transports écologiques en milieu urbain, cycliste piétonnier ou collectif, et dans les domaines connexes. Les contributions sont les bienvenues. Les auteurs portent l'entière responsabilité de leurs écrits. La reproduction en tout ou en partie est permise, à condition de mentionner la source.

**Le Monde à Bicyclette**

911 Jean-Talon Est, local 135

Montréal (Québec)

H2R 1V5

tél.: (514) 270-4884

télé.: (514) 270-9190

internet:

lemab@cam.org

www.cam.org/~lemab

**Tirage 16 000 exemplaires**

Recyclez ce journal!

Offrez-le à un(e) ami(e)!


## Montréal donne son gros 20 %

Suite de la page 1

interventions trop osées de la part de certains participants semblaient effrayer les fonctionnaires municipaux particulièrement, ceux-ci se réfugiant constamment derrière l'argument économique pour dénigrer les mesures un tant soit peu progressistes mises de l'avant.

De plus, la représentante fédérale semblait déplorer l'absence de représentants des villes de banlieue. Ceux-ci sont de la plus haute importance pour décider de mesures touchant l'accès au centre-ville.

Cette table des transports n'est

qu'une amorce de programme de réduction des gaz à effet de serre. Il reste à espérer que la Ville de Montréal tiendra un débat public à ce sujet, auquel seront invité-e-s les citoyen-ne-s, les organismes d'usagers de transport en commun, les groupes cyclistes et autres organismes communautaires ayant développé une expertise dans ce domaine depuis plusieurs années. À suivre... 



Tél: 527-3021

**GARANTIE BICYCLE ENR.**  
VENTE ET RÉPARATION  
DE BICYCLETTES

Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli  
Vélos et pièces usagées  
901 Marie-Anne est, Montréal

## LES BICYCLES

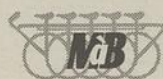
# QUILICOT

**TOUJOURS DE CE MONDE (DEPUIS 1915)**

**POUR MIEUX VOUS SERVIR**

**ET TOUJOURS AU 1749 ST. DENIS, MONTRÉAL**

**H2K 3K4 514-842-1121**



Danger à l'ombre de l'échangeur des Pins

# Les résident-e-s de la rue Hutchison réclament leur rue

René Coignaud

Le rôle d'une rue résidentielle est de favoriser la qualité de vie des gens qui y vivent, notamment par la sécurité et la quiétude qu'elle offre. Or, la circulation automobile excessive sur la rue Hutchison, au sud de l'avenue des Pins, représente une réelle nuisance pour ses résident-e-s.

Comme cette rue unidirectionnelle vers le sud donne accès au centre-ville, voitures et camions l'empruntent à haute vitesse en descendant de l'avenue des Pins. En fait, puisqu'il n'y a aucun feu de circulation au nord de l'échangeur (d'ailleurs contesté par des citoyen-ne-s) cette portion de la rue ressemble à une autoroute. Il en résulte un grand nombre d'accidents, dont la destruction d'un balcon et le déracinement d'arbres témoignent de la gravité. Cette réelle menace pour la sécurité des piétons est d'autant plus inquiétante qu'on y dénombre deux parcs officiels et un autre officieux (ancienne ruelle décapée et réaménagée), où les enfants du quartier jouent. Il y a aussi un centre commercial à proximité. Outre le danger, la pollution de l'air et le bruit sont insupportables.

Les résident-e-s exaspéré-e-s entre l'avenue des Pins et la rue Sherbrooke ont décidé que c'en est assez. Une pétition circule et ils ont rencontré le conseil de quartier. Ces citoyen-ne-s demandent simplement que la circulation de la rue soit orientée vers le nord plutôt que

**Le rôle d'une rue résidentielle est de favoriser la qualité de vie des gens qui y vivent, notamment par la sécurité et la quiétude qu'elle offre.**

vers le sud, entre l'avenue Prince-Arthur et l'avenue des Pins. Les élus municipaux, dont M. Prescott, semblent généralement favorables aux revendications mais c'est surtout au service de la circulation

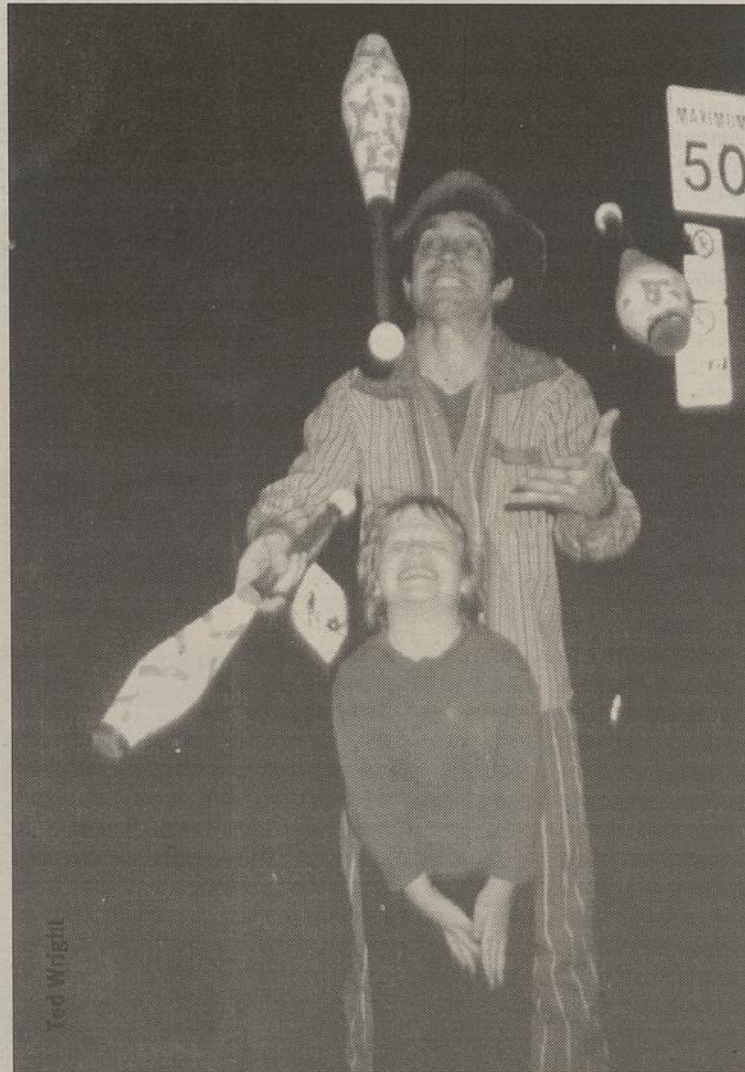


PHOTO : TED WRIGHT

[automobile] que les réticences risquent de se faire sentir.

Néanmoins, il y a sans doute place au compromis, que ce soit l'installation de feux de circulation ou de dos d'âne. De timides améliorations ont vu le jour par le passé, entre autres en réduisant la chaussée d'une voie sur une certaine distance avant l'échangeur de l'avenue des Pins. De plus des changements semblables à ceux qu'on exige sur la rue Hutchison ont été réalisés dans les rues environnantes par le passé.

Les citoyen-ne-s organisent une fête de rue le 20 juin prochain afin de démontrer qu'une rue peut-être un lieu agréable pour tout le monde. Tous et toutes y sont cordialement invité-e-s.

Les fêtes *Reprenons les rues* se multiplient

Quoi de neuf dans le stationnement vélo

# Plus de 300 nouveaux supports en 1999

Alex Bombay et Robert Silverman

Avec de plus en plus de cyclistes dans la région montréalaise, il est essentiel qu'il y ait assez de places pour garer les vélos près de leur destination et en toute sécurité. Voici un portrait de la situation.

L'année dernière, la Compagnie Pattison a installé 700 supports munis de deux panneaux publicitaires sur les trottoirs des rues

**Les grandes institutions, enfin, commencent à saisir l'ampleur de la popularité et de la croissance du nombre d'utilisateurs de la bicyclette dans la région montréalaise.**

commerciales de Montréal. Chaque appareil abritait cinq bicyclettes, pour un total de 3 500 stationnements.

Il y avait une opposition vélophobique de la part de l'ancienne conseillère du district englobant la rue Sainte-Catherine ouest sur l'installation de ces supports. Le Monde à Bicyclette a fait beaucoup de pressions à l'Hôtel de ville et finalement Montréal a donné à Pattison l'autorisation

d'installer 12 de ses appareils sur la rue Sainte-Catherine ouest au début du mois de septembre.

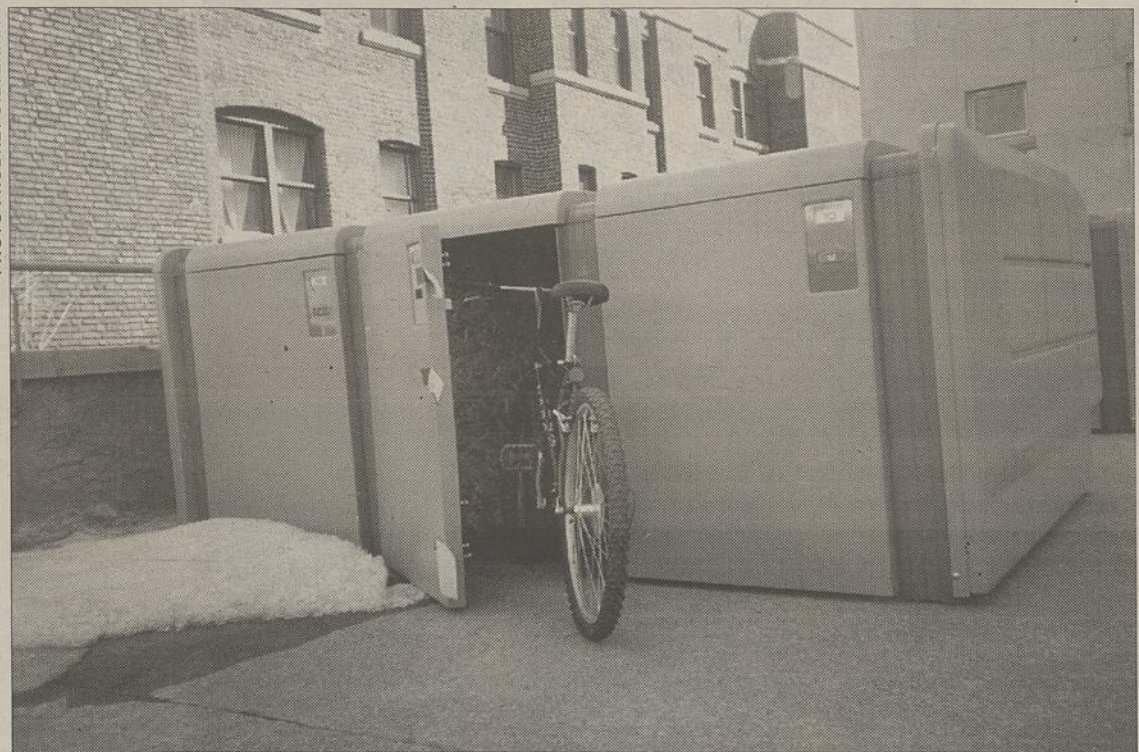
## Les améliorations prévues pour 1999

La Compagnie Pattison prévoit installer 300 nouveaux supports, soit un total de 1 000 supports. Et, selon le nouveau coordinateur du dossier vélo de la Ville de Montréal, M. Serge Lefebvre, la Ville va installer 70 supports devant les édifices publics municipaux comme les bibliothèques, les maisons de la culture, etc.

Les grandes institutions, enfin, commencent à saisir l'ampleur de la popularité et de la croissance du nombre d'utilisateurs de la bicyclette dans la région montréalaise. À côté de son nouveau pavillon au coin des rues Ontario et Jeanne-Mance, l'UQAM a installé environ 70 nouveaux supports sécuritaires. Ceux-ci se situent sur le côté est de la rue Jeanne-Mance. Ce geste pratique et écologique comporte bien d'autres avantages dont la visibilité pour de nombreux passagers d'autobus qui montent la côte chaque jour. L'Université McGill a fait de même.

De son côté, le bulletin du mois de mars de l'Agence métropolitaine de transport annonce une politique vélo. L'Agence va faciliter la pratique de l'intermodalité vélo-transport en commun, « Tout d'abord en installant de nouveaux supports à vélos, dans des emplacements visibles, accessibles, à proximité des équipements, et, si possible, à l'abri des intempéries. »

PHOTO : ROBRET SILVERMAN



Les casiers à l'hôpital général protègent mieux les vélos que de simples supports.

## Des casiers à l'Hôpital général

L'Hôpital général de Montréal, quant à lui, a le mérite d'avoir installé les premiers casiers à vélo dans notre région. Sis au nord-est de l'hôpital sur la rue Cedar à quelques mètres de la porte d'entrée, les neuf casiers accueillent chacun deux bicyclettes. L'hôpital loue ces casiers aux employé-e-s cyclistes, au tarif de 60 \$ pour la saison : ils sont tous occupés. La situation géographique de l'hôpital, au sommet d'une côte, fait en sorte qu'il est préférable d'utiliser une bicyclette de haute qualité et chère. Ce facteur peut expliquer que l'Hôpital général de Montréal soit le premier établissement à offrir ce genre de service à ses travailleurs et travailleuses cyclistes.

Les cyclistes qui doivent laisser leur vélo sans surveillance pendant leur journée de travail sont prêts à payer pour un stationnement couvert, sécuritaire, à l'abri du vandalisme. L'édifice situé sur le côté est de la rue McKay, entre le boulevard de Maisonneuve et la rue Sainte-Catherine, est un exemple de stationnement cycliste payant et surveillé qui sert bien la clientèle locale. Les cyclistes désirent plus de stationnements surveillés. Les responsables de l'église Unie au coin des rues Sainte-Catherine et Saint-Alexandre pourraient s'inspirer de cet exemple.

## Stationnements menacés à Longueuil

Une ombre au tableau persiste, malheureusement. La Ville de Longueuil prévoit réaménager l'espace au sud de la station de métro, ce qui risque d'éliminer ou de déplacer le très populaire stationnement de vélos qui s'y trouve. Cyclistes de la Rive Sud, restez donc aux aguets!

My home page :

← <http://www.cam.org/~rsilver/> → My sister site;

Le Monde @ Bicyclette :

← <http://www.cam.org/~lemab/> →



# lettres

## Regroupement des municipalités : Montréal adhère

Octobre 1998

Madame,

J'ai lu avec intérêt votre éditorial dans la dernière édition du Monde à Bicyclette. Vous n'êtes pas sans savoir que l'Administration municipale partage avec vous la conviction qu'il faut continuer à faire de Montréal une ville de plus en plus saine d'un point de vue environnemental. Depuis plusieurs années déjà notre Administration a entrepris des efforts sur plusieurs fronts quant à la diminution des gaz à effet de serre produits par ses propres activités.

En effet, que ce soit dans la gestion de la flotte de véhicules, dans le chauffage des édifices municipaux ou dans l'émission de CO<sub>2</sub> et de méthane produits par l'enfouissement des déchets, la Ville a réussi à réduire considérablement de ces gaz contribuant à créer un effet de serre. Ainsi, depuis 1990, l'émission de méthane résultant de la gestion des déchets a diminué de 90 % alors que l'émission de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble des activités propres à l'administration municipale a chuté de 62 % pour la même période.

C'est fort de ces résultats extrêmement positifs que j'ai proposé aux autorités de la Ville l'adhésion au Club des 20% de la Fédération canadienne des municipalités, Montréal ayant fait la démonstration qu'elle était en mesure d'atteindre et de dépasser largement ces objectifs. C'est donc à l'initiative de notre Administration que le conseil municipal adoptait, le 18 septembre dernier, une motion demandant à ce que la Ville de Montréal adhère à ce groupe. Je joins d'ailleurs à cette lettre copie de la motion.

Étant heureux de pouvoir vous donner l'assurance que notre Administration fait tous les efforts nécessaires afin de rendre Montréal encore plus saine sur le plan environnemental, je vous prie de recevoir, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**Pierre-Yves Melançon**  
Membre du comité exécutif  
responsable du Service des travaux publics  
et de l'environnement

## Nature in the city

When I moved to the Plateau in the spring, I ruled out bicycling to my job in Lachine. Too far. So I commuted by bus/metro/bus, for a few months. Travel time varied between one hour to 1.5 hours. I became exasperated with packed buses, buses not showing up and delays in the metro. I decided to bike to work. It's 17 km, one way. It takes me just under one hour. I bike down noisy, polluted St. Urbain, beside many impatient, discourteous car drivers. When I reach the Old Port, I head west on the wonderful bike path to Lachine.

During my cycle-commutes, I have seen flocks of robins, a heron, ducks, a downy woodpecker. I have smelt the barn which shelters the horses that pull the calèches. I have seen Queen Anne's Lace, crimson sumachs, purple asters and milkweed pods bursting. And other cyclist-commuters.

I have cycled against 25 km/hr winds, cold air off Lac St. Louis challenging me to cycle harder. I have arrived at work sweat dripping off my face, with helmet hair and big rosy cheeks. It takes me five minutes to change into office attire.

My quads are growing. And so is my appreciation for the fine people who had the foresight to build the Lachine Canal Bicycle Path. Thank you.

Jan Hermiston

## En réponse à l'article « Quand conduire rend fou » de Claire Morissette

Chère Claire,

Je viens de lire l'article que tu as fait paraître dans le journal du MAB concernant la rage au volant. Comme toi, je déplore que la SAAQ ne se penche pas sur le phénomène. J'aimerais bien connaître quelles sont les raisons qui la justifient de le considérer comme un problème sans intérêt. Du côté des États-Unis, je ne doute pas de l'existence de certains comportements carrément meurtriers. Dans un pays d'une si grande population, on retrouve des phénomènes inconnus dans les sociétés peu peuplées. En même temps, je me méfie des psychiatres et autres thérapeutes de la même famille. En effet, ceux-ci mènent aux États-Unis une campagne pour faire reconnaître la rage au volant comme maladie mentale. La conséquence de cette reconnaissance est financièrement majeure: les thérapies de rage au volant pourront être remboursées par les assurances.

On peut donc comprendre que les psy aient intérêt à amplifier le phénomène. Au delà de l'enjeu monétaire, ce débat m'amène à me demander: est-ce vraiment une maladie, une affliction individuelle ou est-ce plutôt un mal social? Soigner les individus ou limiter la nécessité de l'auto? Pensons aux armes à feu...

Robert Boivin  
Montréal

## Pédaler à l'hôpital

Je suis ravi de vous connaître car depuis deux ans je me rend jour et nuit, qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il neige, à vélo à l'hôpital.

Dans un premier temps c'était pour améliorer mon asthme et puis c'est devenu un besoin, je n'ai pas calculé si je faisais des économies car j'ai changé le cadre d'un vieux vélo d'occasion pour un canondale et ce qui me reste du vélo d'origine, ce sont les roues! C'est un vrai plaisir tous les six mois d'améliorer mon moyen de transport quotidien qui tend actuellement vers la perfection et qui me sert pendant les vacances en montagne. En tout cas ça me fait gagner du temps pour trouver une place de parking et ça en libère pour les autres ou pour les patients handicapés. L'administration m'a fourni une cave cadenassée car je transportais mon vélo dans mon bureau, ce qui gênait un peu. Mais la nuit, en garde, je traverse les couloirs de «l'hosto» à toute vitesse pour me rendre en urgence à la maternité faire les épidurales: un vieux fantasme! Je suis le seul médecin qui se rend à vélo, ce qui m'oblige à m'habiller en gortex et j'ai plutôt l'air d'un skieur de fond. Quelques infirmiers et aides-soignants viennent aussi à vélo mais il n'y a pas réellement une communauté d'esprit entre cyclistes. L'hiver je mets des pneumatiques de VTT et sinon des pneus lisses. L'été je porte un casque mais l'hiver un bonnet de gortex avec visière. Pas de problème d'habillement car nous sommes tous en blouse dans l'hôpital, sinon j'apporterais un complet chaque semaine.

Denis Péronnet  
Anesthésiste et pain consultant  
France

Vox populi

# Qu'est-ce qui rend votre trajet à vélo le plus agréable?

Catherine Brunet



**Isabelle Pontbriand :**  
« Circuler dans les parcs sur mon vélo, même si je devrais le faire à côté de mon vélo! »



**Charles Guilbert :**  
« Passer tout près du grand mélèze du parc Lafontaine m'émeut en toutes saisons. »



**Jean-Marc Côté :**  
« Croiser le regard des gens aussi contents que moi de sentir l'espace tout à coup s'élargir. »

PHOTOS : CATHERINE BRUNET

**The Program for Better Vision**  
Six Audio Tapes and a Workbook  
Information;  
Robert 849-5596

**ARGO BOOKSHOP**  
  
PAPERBACKS & CANADIAN BOOKS  
1915 Ste-Catherine W.  
Tel. (514) 931-3442  
Montréal, Québec

**LE VALET D'COEUR**  
  
4408 St-Denis,  
Montréal, Qué  
Canada H2J 2L1  
(514) 499-9970  
www.levalet.com  
Boutique de jeux et  
d'objets insolites

## Assemblée générale annuelle

le mercredi 21 avril 1999 à 18 h 30  
3509, rue Hutchison

Venez partager vos idées, rencontrer les membres actifs,  
élire les membres du conseil d'administration

# Monde Cyclopédique



## Ici

### Politique vélo de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)

L'AMT s'étant engagée à faciliter l'intermodalité vélo/transport en commun, elle prévoit installer de nouveaux supports à vélos dans des emplacements visibles, accessibles, près des équipements et, si possible, à l'abri des intempéries. Elle cherchera aussi à assurer l'accessibilité pour les cyclistes sur les voies d'accès, par l'installation de panneaux de signalisation et par l'incitation à développer le réseau de pistes cyclables. L'AMT analyse aussi la possibilité d'accroître le transport des vélos à bord des transport en commun. Elle évaluera, avec ses partenaires, certains nouveaux services tels que l'installation de supports à vélo à l'avant des autobus.

Aucune précision quant au nombre de stationnements supplémentaires ou aux trajets d'autobus dignes d'un support n'a été apportée. C'est un dossier encourageant à suivre.

### Sofa, So Good

(from Arrested in Montreal: Sofa, so good, by Tooker Gomberg)

Today felt like the first day of spring. The sun and warmth brought hordes outdoors to celebrate the end of winter by ambling along St. Denis, one of Montreal's great strolling streets. The sidewalks pulsed with peds. In the gutter winter's last traces trickled toward the sewers.

Strolling along, a discarded love seat grabbed my eye. The couch was waiting for the garbage truck. Lickety split Ange and I put two and two together, (her two arms and mine, that is) and the forlorn alley couch was suddenly metamorphosized into a funny, and transformative road prop. We settled in, soaked up some rays, and read the paper. Unexpectedly, the sofa had become a tool for liberating a small chunk of pavement from the cars, allowing people to gather and visit. Sitting in the street we observed how the hordes of pedestrians were herded onto the narrow sidewalks, while the vast majority of the space was hogged by two ton tin cans speeding, honking and dangerously pushing their weight around. We gloried in taking back a bit of space and giving it back to people.

We were there for a couple of hours; maybe we were having too much fun. A second cop car showed up as the sun dipped beneath the buildings. The officers were not amused. We were interfering with the traffic flow, they said. Why weren't the police dealing with the true criminals — speeding motorists and drunk drivers? A glorious day ended on a sour note with three hours in a holding cell and two \$135 tickets.

Over the decades we have lost our cities to smog, noise, speed, and asphalt little by little: a road widening here, a parking lot there. And we can restore cities to people in a similar fashion. A couch here, a rug there, a street party. A loaf of bread, a jug of wine and now — let's take back the streets bit by bit..

Source: Tooker Gomberg, [www.greenspiration.org](http://www.greenspiration.org)

### Le sentier transcanadien

Environ 150 000 Canadiens ont contribué, à raison d'un minimum de 40 \$ chacun, à la construction d'un sentier multifonctionnel non-motorisé qui s'étend de la côte est à la côte ouest du pays. La majeure partie du sentier transcanadien est construit sur les rails désaffectés du CP. Les contributions personnelles, déductibles d'impôt, totalisent à date près de 5,5 millions de dollars.

Le gouvernement a quant à lui puisé dans son Fonds du millénaire et ajouté 7,7 millions pour subventionner la complétion du sentier, déjà terminé à 70 pour cent. D'autres contributeurs importants sont Chrysler et Irving, respectivement de l'industrie automobile et pétrolière! Pour de plus amples renseignements, voir [www.tctrail.ca](http://www.tctrail.ca)

### Need for Federal Bicycle Policy and Funding

In spite of attempts of oil and car industry lobbyists to block it, in May, 1998 the US Congress adopted a successor bill to the I STEA and authorized hundreds of millions of dollars per year for three years of spending for bicycle-related facilities such as bicycle parking and bicycle trails in the United States. Each state must apply for their share of this bicycle funding.

It is now time for Canadian bicyclists to demand that the Canadian Government pass a law granting permanent funding for bicycle-related facilities such as bicycle trails and parking. Tooker Gomberg and Angela Bischoff, well known bicycle activists and ecologists from Edmonton, have prepared a draft proposal for such a federal law, which was sent to bicycle groups throughout Canada. Each group will add to the proposal. Le Monde à Bicyclette is in agreement with it. After analysis and dis-

cussion with the cyclists organizations, Gomberg and Bischoff will submit the proposal to Canadian Transport Minister, David Collenette.

For further information and copy of the proposal e-mail Gomberg and Bischoff at [tooker@web.net](mailto:tooker@web.net)

### Cycling for access to justice

When Dugald Christie resigned from the bar association and left Vancouver on his bicycle last July, he was seen off by the province's Solicitor General, among other well-wishers. Aptly clad in his barrister's robes and bike helmet, the intrepid Christie departed before the television cameras with a wave of his hand after vowing to complete his solo journey.

This was more than your average cross-country jaunt, however. Christie, a «soish» Vancouver lawyer, set out on a 2000 mile mission, aiming to go all the way to Ottawa. The crux of Christie's



PHOTO : TOM OSTREIKO

«Couch in the street», read the ticket.

journey was to make public his protest against what he termed an uncompassionate two-tier system of justice which, by the sheer nature of its financial requirements, discriminates against lower income groups. This would explain the crest-fallen look on the Solicitor General's face as he watched his former employee disappear over the horizon, his robes flapping in the breeze.

The perilous possibilities were all out there and waiting along that lonely 2000-mile stretch of road. Nevertheless, a somewhat leaner and meaner Dugald Christie re-emerged into the public eye on September 17th. Standing triumphantly on Ottawa's Parliament Hill, Christie defiantly uttered a brief statement of purpose for the CTV cameras before publicly burning his robes on the Parliament's front lawn.

### Grande-Bretagne

#### London underground reinvents the railbike

How does a maintenance worker at the London Underground get around in the miles of tunnels at night - when power has been turned off for safety reason. Until now he would simply walk, which is both tiresome and slow. But now the London Underground has recently invested in 10 railbikes.

London Underground is using the bikes to save time for staff getting round the system at night when the third rail power supply is off. At present, such journeys are made on foot through the tunnels or by road for longer distances. The company says the time saved will result in improved productivity and make manager's tasks easier. The idea came from Gary Day, track manager of the Bakerloo Line, who had seen similar devices in the 1950s. Visit the bikenews website to see the London Underground Railbike.

## France

### Des Lyonnais demandent un quartier sans voiture

Cinq cents affiches ont été collées dans le quartier de Lyon Croix-Rousse annonçant le lancement d'une campagne pour débarrasser ce centre-ville du voisinage des voitures. Deux semaines plus tard, le 5 mars, une conférence de presse suivie d'une action de «déplacement» de véhicules eurent lieu. Initiée par le Regroupement Pour une Ville sans Voitures (RVV) de Lyon, le projet concerne l'un des quartiers les plus densément peuplés d'Europe, ainsi que les bureaux du RVV, de Car Bu sters et l'atelier vélo du RVV. Le maire d'arrondissement du Parti Vert, Gilles Buna, ne fait pas du problème de la circulation sa priorité de travail. Il se concentre plus sur la pollution par les graffitis et le placardage d'affiches.

Source: Bulletin Carbu sters, mars 1999

## Mozambique

The Institute of Development and Transport Policy (IDTP) in New York, a non-governmental organization promoting ecological transport in developing countries, announces a major bicycle project for women in Mozambique.

«In February, IDTP's Karen Overton began implementation of their most ambitious mobilization to date. Together with Rural mozambiquian women (AMRO)'s executive director, Amelia Zambeze, Karen is now conducting Earn-a-bike courses by which women will obtain hundreds of bicycles and scores of bike trailers donated by the Burley Design Cooperative.

## United States

### San Francisco Bike Summer '99

They will come from all directions, the healthiest of weary travelers. Then, when 10,000 of them have gathered in a mass of glittering aluminum and steel, the ride will begin - and the world will wake up to the call for sustainable cities.

This summer, San Francisco will play reluctant host to the most extraordinary cyclist summit in North American history. Bike Summer '99 will keep the season hot with daily mass rides, art exhibits, political strategy workshops, etc. - and global support for local efforts to break San Francisco city hall's resistance to bike route improvements.

«We hope the event becomes a focus for building a real international network of bicyclists and environmental activists», said Paul Dorn, a Bike Summer organizer. «By drawing hundreds of people to San Francisco, Bike Summer will help create links for future sustainability advocacy on a global scale.»

The celebrations begin with Critical Mass' July 30th ride. For more information, contact the San Francisco Bicycle Coalition at (415) 431-2453 or visit their website at <http://www.bikesummer.org>

Source : Adbu sters, Spring 1999 Issue

## Belgique

### Réseau Autonome de Voies Lentes

Récemment, en Belgique, le Ministère wallon d'Équipement et du transport a construit un réseau de pistes multidimensionnelles et de grande qualité sillonnant la Wallonie, le RAVeL.

Il vise compléter un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, là où la situation le permet. Les itinéraires RAVeL se veulent des lieux de convivialité entre les différents usagers. Ce réseau emprunte des chemins de halage et des voies ferrées désaffectées.

Déjà Ravel 2 et 3 sont terminés. Ces pistes d'une grande qualité vont du nord au sud dans les provinces Wallonnes de Brabant, Wallon, Namur et Hainaut. En plus, les trains Belges accommodent les bicyclettes facilement les gares offrent des vélos de location.



SOURCE DE LA PHOTO : INTERNET

Cyclo Nord-Sud

# Donnez à des vélos une seconde vie dans le tiers-monde

Claire Morissette

Cyclo Nord-Sud, une toute nouvelle initiative du Monde à Bicyclette, propose de faire à Montréal et au Québec, une cueillette active de vélos usagés, pour les acheminer auprès de communautés qui en ont grand besoin dans divers pays en émergence.

## Des expériences concluantes

L'idée n'est pas vraiment nouvelle ni très originale. De telles initiatives ont cours depuis belle lurette aux États-Unis, en Europe et ailleurs.

Née en 1985, la doyenne, *Bikes Not Bombs*, une réplique militante à l'embargo américain de l'époque contre le Nicaragua, expédie toujours des vélos au Nicaragua, en Haïti et en République Dominicaine, et s'assortit de programmes tels «Earn-a-Bike» et «Girls' Initiative», à l'intention des jeunes des quartiers défavorisés de Boston. Plus récente, *Pedals for Progress* opte pour une productivité tous azimuts en recueillant quelque 25 300 vélos depuis 1991 pour les expédier dans dix-neuf pays d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie-Pacifique.

À défaut d'originalité, Cyclo Nord-Sud se console en puisant abondamment dans l'expertise et les recettes à succès de ses homologues américains!

## La mobilité et développement durable

Cyclo Nord-Sud se propose, à long terme, de faire la démonstration de la crédibilité des transports non-motorisés comme réponse aux besoins de mobilité de localités du Sud, et d'y soutenir l'émergence d'une «culture cycliste».

La mobilité est, en effet, un élément crucial dans la vie des gens. Elle leur permet d'améliorer leur productivité personnelle, d'avoir accès à des marchés pour écouler leurs produits ou offrir leurs services, accès à l'emploi, accès aux soins de santé, à l'éducation et aux idées porteuses de progrès. La mobilité représente souvent la différence entre la misère et un niveau de vie décent. À Beira, au Mozambique, un projet de la Banque Mondiale a permis d'observer une augmentation du revenu des individus de 4 % par mois, mois après mois, grâce à l'acquisition d'un vélo.

Le vélo est un véhicule écologiquement irréprochable, performant, et capable d'une «seconde carrière» de trente ans et plus, à très faible coût, dans les pays du Sud, pour peu qu'il y devienne accessible. L'utilité d'un vélo est immense, notamment dans les communautés rurales, qui sont aussi les plus pauvres. Le vélo est bien adapté au transport des marchandises — un vélo peut transporter jusqu'à dix fois son propre poids —, notamment parce qu'il fonctionne à l'énergie musculaire, une ressource surabondante dans le tiers-monde, plutôt qu'avec du carburant, importé et payé

en devises étrangères, et parce qu'il peut s'accommoder des sentiers non pavés qui servent souvent de voies de circulation dans les pays peu développés. La Chine fait depuis longtemps la démonstration de la place du vélo, et aussi d'autres instruments à pédales, dans une politique de développement adaptée aux pays du Sud.

Il est crucial que les pays industrialisés cessent d'exporter au tiers-monde leurs erreurs — notamment la culture automobile — et les retombées désastreuses qui découleraient de la généralisation de tels modèles dans le Sud. Les engagements pris à la Conférence sur les changements climatiques à Kyoto exigent qu'on adopte une approche éclairée dans le développement du transport, avec nos voisins du Sud.

## Le rôle et la part des femmes

Dans les pays peu industrialisés, la plus grande portion du transport de l'eau, du bois et des denrées agricoles se fait à pied et dans la plupart des cas par les femmes — 79% du temps et 90% du volume en Tanzanie, par exemple—. Elles y passent souvent cinq heures par jour — parfois jusqu'à sept —, à transporter un poids total de 50 kg, en trois ou quatre allers-retours. Cette corvée non-productive mine leur santé et fait des femmes les plus pauvres parmi les pauvres. Et les enfants, par ricochet, écoperent. Grâce au vélo, on pourrait réduire des deux tiers l'effort consacré à ces corvées, libérant du temps pour d'autres activités plus productives ou éduca-



Canada. Dans la plupart des cas, les vélos déshabillés sont abandonnés pour des raisons de taille, de mode ou de performance, et sont encore parfaitement utilisables.

Incidemment, dans le domaine de la gestion des déchets, la problématique au Canada en est une d'insuffisance des décharges publiques existantes, de pression à la hausse sur les coûts d'enfouissement, de projets de création de nouveaux sites, entraînant de légitimes réactions de refus chez les populations concernées. On observe

Diálogos et le Movimiento Bicyclero, à Cuernavaca au Mexique, ont été retenus. Malgré son inclusion dans l'Association de libre-échange du Nord de l'Amérique (ALENA), on assiste au Mexique à une croissance sans équité, excluant toujours les classes laborieuses de la prospérité qui se concentre dans les coffres d'entreprises et d'intermédiaires. Quarante-neuf pour cent de la population demeure «pauvre» (34%) ou «extrêmement pauvre» (15%), particulièrement en zone rurale.

Les vélos seront distribués dans plusieurs villages entourant Cuernavaca, dont Tequixquiac, Zacatepec, Cautla, Tepoztlán et ailleurs. Ils serviront notamment à des mères travailleuses dans une coopérative de couture et surchargées par leurs doubles responsabilités, à des ouvrières et ouvriers de la canne à sucre ayant à parcourir de longues distances jusqu'au champ, à des jeunes qui abandonnent actuellement l'école parce que le transport scolaire grève le budget familial, et à des jeunes filles qui démarreront une coop de taxi et de livraison à vélo.

Pour Areli Carreón, coordonnatrice du projet à Cuernavaca, «le développement durable n'est pas seulement un développement économique qui protège les sources de vie et leur richesse, mais aussi un développement communautaire qui permet aux gens d'améliorer leur qualité de vie et leur bonheur. Cela implique le commerce équitable, des conditions de travail et des salaires équitables, une nourriture saine, une eau et de l'air propres pour tous et toutes, et la protection de la nature. Nos relations avec nos partenaires du Nord n'en sont pas seulement de transferts de ressources, d'améliorations technologiques ou d'outils de planification nouveaux et plus efficaces; mais une relation respectueuse, d'échange d'expérience méthodologique, de confiance mutuelle, avec une vision commune

de nos projets de transformation. Nous avons construit ce projet commun en partageant nos idées sur les causes structurelles de la pauvreté, et en décidant d'y faire face en misant sur des processus démocratiques à long terme, et avec une base de travail fondée sur le genre, les droits de la personne et l'environnement.»

Cyclo Nord-Sud entrevoit une collaboration sur plusieurs années avec ses partenaires. De nouveaux liens dans d'autres pays latino-américains seront envisagés à mesure que l'accroissement du volume des vélos récoltés le permettra.

## Un réseau de cyclo-coopération

La meilleure façon pour Cyclo Nord-Sud de maximiser son rayonnement est de favoriser la création de chapitres locaux — groupes cyclistes, écologistes ou ethniques, les professeurs et étudiants, les églises, les centres communautaires, les pompiers, les retraités, les clubs sociaux, etc — dans les différents quartiers de la métropole, et dans les principales villes du Québec. Une trousse organisationnelle sera fournie aux groupes intéressés. Le démarrage est prévu au courant de cet été et l'objectif pour 1999 est de 1200 vélos.

*Vous êtes cordialement invités à collaborer à cette initiative qui regorge d'emplois bénévoles, pour ceux aimant se dépenser physiquement, pour les amateurs de pitonnage, pour les friands de relations publiques. Laissez-nous vos coordonnées et préférences. Les dons en argent sont les bienvenus. Demandez la brochure détaillée au 843-0077. Bienvenue!*



tives. On peut même affirmer que la libéralisation et la promotion de l'éducation des femmes que peut procurer le vélo sont névralgiques, si l'on veut résoudre de manière humaine-ment acceptable la grave crise démographique qui s'annonce pour le prochain siècle.

## Une ressource précieuse au potentiel énorme

Le nombre des vélos qui dorment au fond des hangars au Canada est ahurissant. Quelque 1,4 million de vélos sont vendus chaque année au

par ailleurs un faible taux de participation au recyclage — à environ un tiers de son potentiel — et la nécessité d'une sensibilisation accrue du public. Dans un tel contexte, l'enfouissement dans un dépotoir d'un vélo, capable de rendre de précieux services à des personnes qui en ont immensément besoin, ne peut se traduire que par deux mots : gaspillage et indécence.

## Les partenaires du Sud

Comme premier point de tombée, les groupes Centro de Encuentros y

Bicycling décernait son prix en février dernier

# Montréal meilleure ville cyclable en Amérique du nord

Sébastien Landry

En février dernier, la revue américaine Bicycling plaçait, la ville de Montréal au premier rang des villes cyclables nord-américaines. Les motifs de son choix incluaient le nombre impressionnant de stationnements pour vélos, et les incitatifs réglementaires pour tout nouvel immeuble de prévoir du stationnement pour vélo dans sa construction. Étaient aussi mentionnés le Tour de l'île et le Tour des enfants, événements cyclistes d'envergure qui ont le mérite de mettre des Montréalais sur leur bécane au moins une fois par année.

**Plus de pistes, moins de budget**

Faisait aussi partie des motifs, la construction prévue de 93 km de nouvelles pistes cyclables cette année et la possibilité pour les Montréalais de quitter la ville et rejoindre la route verte trans-Québec de 3 500 km. Étrangement, au département des finances de la Ville, aucun investissement n'était prévu

pour la construction de nouvelles pistes cyclables et Montréal constitue toujours un chaînon manquant de la route verte.

Les auteurs de l'article de Bicycling sont même allés jusqu'à parler de la « maturité cycliste » qu'aurait atteint Montréal. Élogieuse

**Les auteurs de l'article de Bicycling sont même allés**

**jusqu'à parler de la « maturité cycliste »**

flatterie sur laquelle la ville risque de s'asseoir comme sur une confortable selle en gel. Entre temps, le « réseau » cyclable de Montréal demeure un enchevêtrement de bouts de pistes sans liens utiles. Les policiers ne

priorisent pas le respect des limites de vitesse et des feux de circulation, et les automobilistes en profitent. D'éternelles discussions sur le port du casque et du virage à droite refont surface. Les projets d'extension ou d'élargissement d'autoroutes, de construction de nouveaux ponts et de stationnements pour autos sont plus populaires que jamais. Et on prévoit que 300 000 autos de plus traverseront les ponts de l'île d'ici quelques années.

**Des résultats pour les organismes promoteurs**

Cette nomination vient quand même récompenser les efforts soutenus des cyclistes montréalais et des organismes comme Vélo Québec et le Monde à bicyclette qui pédalent fort depuis des années pour que le vélo s'approprie une mince part de l'asphalte qui s'étend sans cesse sur Montréal. Espérons que cette victoire saura gonfler les troupes car y a beaucoup de boulot en perspective.

Electric Bicycles

# New current for bikes

Don McLean

For anyone pondering the state of electric bikes here in Montreal, little local news seems available at this time. In fact, it is a wonder that we don't hear more on the subject when so much movement appears evident in so many other parts of the world. This is especially so considering the recent launch of Lee Iaccoca's new «E-bike» and the shipment of a complete product line-up to his network of 600 American dealerships. Oddly, echoes of such progress do not appear to have spilled over onto the streets of Bicycle Magazine's number-one son. Nevertheless, there are a few interesting items to report...

For those wishing to put their toosh into the saddle of a bonafide electric bicycle, a genuine example can be rented at Cycles Tranquille, located on Lasalle Boulevard in the town of the same name, south-west of Montreal. This solitary bike is the «Mikado» model presently being assembled in St-Georges de Beauce by Quebec's very own Procycle Inc. Additionally, for Le Monde à Bicyclette's center-city readership, our intrepid team of scouts also managed to uncover yet another of the Procycle line during a recent excursion to Baggio Cycle, on Boulevard St-Laurent.

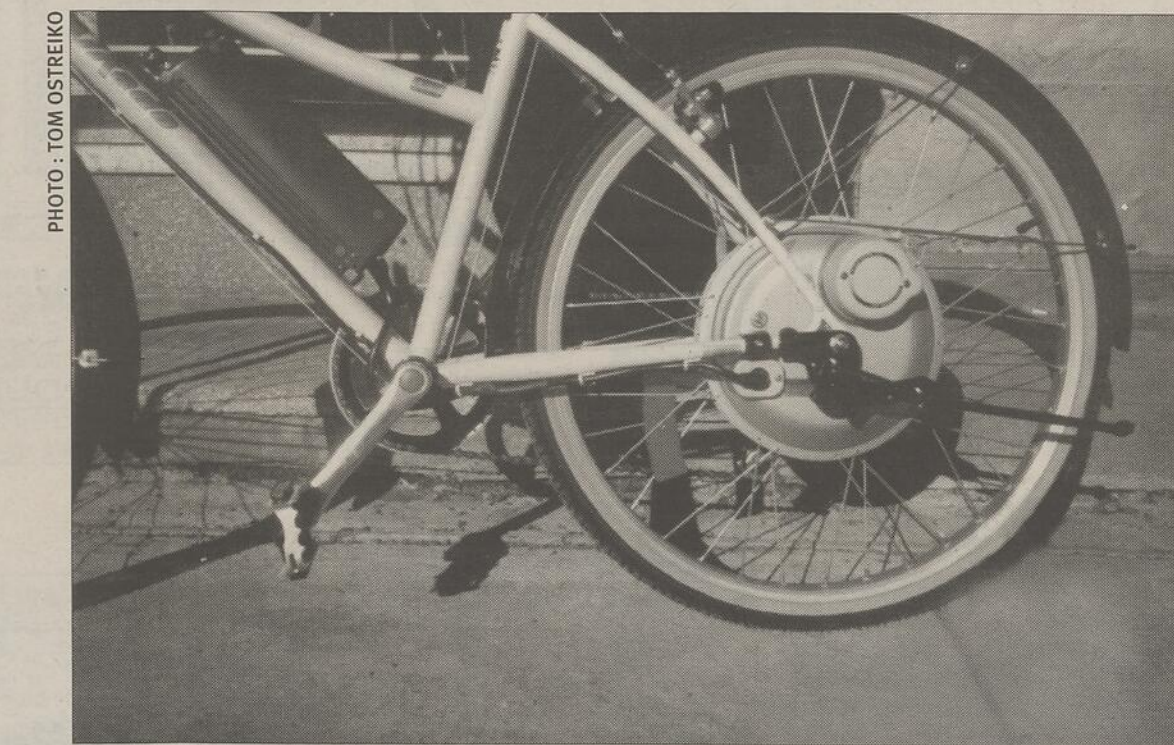
**«Zesty!»**

A brief in-shop test ride gave this reviewer an eye-opening glimpse of what electric «pedal assist» is all

**In fact, it is a wonder that we don't hear more on the subject when so much movement appears evident in so many other parts of the world.**

about. Fortunately, the brakes on the women's «Electra» model were as effective as the motorized rear hub and I managed to screech to a halt before inflicting any damage to either myself, the bike, or the back of the shop. «Zesty» is the word for this machine's performance - and so, future test drives of e-bikes will be conducted out of doors.

There is no question that the Procycle offerings are directed at an older crowd, with an eye to the Boomers as they age. Although this may be where the consumer money is (both bikes retail for approximately \$1150), e-bikes in general have already made a favourable impression on other niche markets in the United States, where they can be found patrolling restricted parkland



The small motor on this electric bicycle is part of the rear wheel.

areas, recreational zones, or other enclaves where noise and pollution standards prohibit the use of gas-powered transport. In fact, two American based companies, Zap and Charger, have even created and successfully marketed a beefed-up version of e-bike specifically for law enforcement agencies.

While there appears to be a real shortage of places to rent or buy electric bikes in the Montreal region, with our faithful readers' help we may be able to compile a wider list of

resources on the local situation. If anyone should have any additional information to volunteer on the subject of electric bikes, le Monde à Bicyclette would appreciate your input.

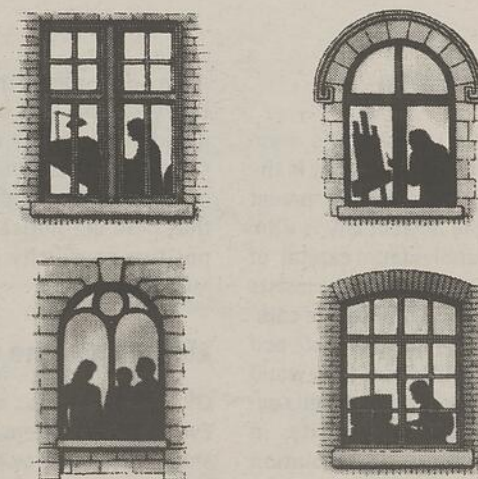
**Missing links**

For cyber-niks wishing to take an online tour of products and developments in the rapidly evolving world of hybrid electric two, three and four-wheelers, the following urls

might provide some good starting points.

<http://www.electric-bikes.com/>  
<http://www.electric-bikes.com/others.htm>

<http://www.evworld.com/index.html>



**Pour des bureaux ouverts sur la créativité**

La créativité est au cœur de votre entreprise et votre environnement de travail se doit de refléter cette réalité? Vous êtes à la recherche d'espace à bureau abordable, flexible, offrant un excellent rapport qualité/prix, au cachet créatif unique et à proximité du centre-ville?

La Société de développement de Montréal a plusieurs immeubles industriels et institutionnels transformés offrant ces caractéristiques à vous proposer. Qu'il s'agisse du Faubourg des Récollets, du Complexe le Nordelec, du Centre Strathearn, du Centre Jean-Marie Gauvreau ou du Monastère du Bon-Pasteur, faites comme plusieurs entreprises de la nouvelle économie et découvrez les multiples avantages de travailler dans des bureaux ouverts sur la créativité.

Contactez Gilles De Repentigny du Service de l'exploitation au (514) 872-5547



Société de développement de Montréal

Une société paramunicipale de la Ville de Montréal

Old Jerusalem, Car-Free

# Jerusalem the Quiet

Robert Silverman

The City of Jerusalem is mentioned virtually every day in the media. The Israeli Government repeats that the ancient city is «the eternal and undivided» capital of Israel. The Palestine Authority insists that East Jerusalem will be the capital of their future Palestine state and the United Nations reminds the world that it does not recognize Israeli sovereignty over the «holy» city, in accordance with the UN resolution passed in 1947, which serves as the legal foundation for the establishment of the State of Israel and which stipulates that Jerusalem become a «Corpus Separatus» under U.N. jurisdiction.

Of the thousands of articles from the hundreds of journalists writing from Jerusalem, there is never a mention of the old city's most attractive feature: the substantial part of Jerusalem that is car-free. I know, for from April, 1968 to July, 1968, my ex-wife and I lived within the old and, thankfully, walled city in a very small

room on the roof of the El Arab Hotel. However, this was before I reincarnated into a bicycle advocate. I was so unconscious at the time and so accepting of the dominant car culture, that I did not notice the amazingly positive specificity of car-free old Jerusalem.

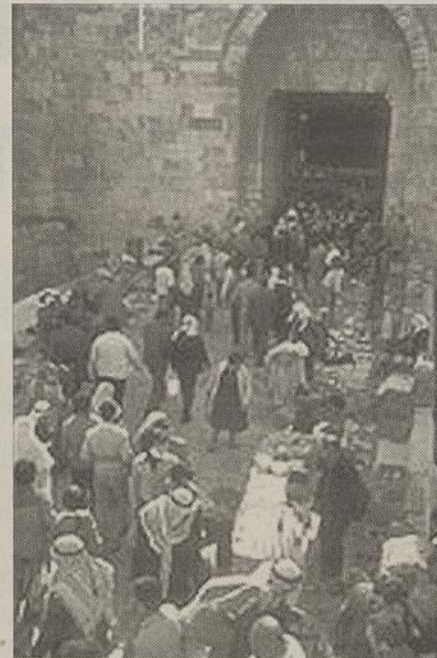
## Life within the walled city

Old Jerusalem is a walled city. Everyone walks there. There are eight small gates narrower than a car's width, Hurray! On some of the designated streets, there are stands full of fruit and vegetables. Every morning Palestinian women bring their produce to these streets. Every working day of the year, Jerusalem within the walls looks like the street and shopping fairs held twice a year in the heart of St-Laurent boulevard — from Sherbrooke to Mont-Royal. The only noises are human sounds: people speaking, foot steps on the stones... Children and old people walk the carless and human streets in peace without fears of being struck by a car.

There are markets selling a great variety of products: food of all sorts, clothes, kitchenware, hardware items, radios and computers, VCRs, air-conditioners and fans, etc.. There are homes, hospitals, restaurants, schools and hotels. The walled city of Jerusalem is like any other city of the 1990's, except that, thanks to the narrow gates and walls, it is car-free. Products are brought in by cart and donkeys. The population living within the walls of Old Jerusalem, occupies a space of roughly 1,2 kilometres by 1,6 kilometres.

## Next : Old Montreal?

Old Jerusalem is not unique in being car-free. An Arab friend tells me that in the Arab countries the cities have extensive car-free areas known as Medinas, just like in Jerusalem. She mentioned Tunis and Fez in Morocco. When are Montreal decision-makers going to make Old Montreal car-free south of St. Paul between Bonsecours and McGill?



SOURCE DE LA PHOTO : INTERNET

The gates to Old-Jerusalem let people in, not cars.

**vél'aube**

Vente et réparation de vélo, accessoires, entreposage, cours de mécanique

Cadre et vélo Marinoni Mongoose Bianchi KHS

5863, avenue de Lorimier tel.:276-2728

BICYCLETTERIE

**VENTE - SERVICE - LOCATION**

Jaime Rosenblüth

151, rue Rachel E. Montréal, QC. H2W 1E1  
(514) 843-6989 < Tél. >  
(514) 843-5027 < Fax >

907, rue Bélanger E. Montréal, QC H2S 1G9  
(514) 278-4016  
(514) 843-5027

LE CYCLISTE •

**Whinnie**

DÉPOSITAIRE DE :

Cannondale • Giant • Kona • Peugeot  
Leader • Raleigh • Mikado • Minelli • Oryx  
Norco • Mongoose • Vélo Sport • Gary Fisher

PATINS À ROUES ALIGNÉES :  
Rollerblade

COUPAGE DE CLÉS

6010, Sherbrooke O., N.D.G. H4A 1X9  
www.cyber.globe.net/users/~mcwhinnie  
**(514) 481-3113**

• APRES VENTE •

**ROULODÔME**  
ET SKATE PARK

**Patinage libre et cours**

**Faites rouler votre énergie et amusez-vous sur 4 roues!**

**TazMahal**  
Palais du commerce  
1650 Berri  
**(514) 284-0051**

vente réparation location

**le vélodidacte**

4468, rue Brébeuf  
Montréal, H2J 3K9  
piste cyclable Nord-Sud, coin Mont-Royal  
(514) 522-5499

**AVE**

**Cycles Baggio**

6975, Saint-Laurent,  
Montréal Qc H2E 3E1  
Tél.: 279-5655

VENTE • SERVICE • RÉPARATION

525-2737

**GENE VÉLO Sports**

TOUT POUR LA BICYCLETTE

ARTICLES DE SPORTS  
équipement de hockey, baseball et autres

Mise au point 1795\$

525-2787  
3444 Ontario est. Montréal, Qc H1W 1P9

**Les néons ordinaires vous irritent ?**

Procurez-vous les tubes fluorescents « naturels »

**SPECTRALITE**

et vous verrez la vie sous une autre lumière!

**SPECTRALITE** reproduit le spectre complet de la lumière naturelle extérieure

Robert Silverman  
Tél. : 849-5596

Car-free with kids

# Teach decisions, not excuses

Denise Doty

In March, Montreal was the host of a very inspiring family of five, visiting from Minnesota. This car-free family came here on vacation, mostly attracted by the good bicycle reputation of the city and the award bicycling granted it... Here's a story of their life, from the Early Spring issue of Auto-free Times.

One of the first things we parents teach our kids when they learn to walk is to «Stay off the street! Watch out for cars!» Considering the damage cars can (and do) inflict upon these most tender and needful members of our society, it is highly ironic that the middle class American idyll so closely connects kids with cars. The rules of the game dictate that once we pair and procreate- it's time to accumulate! The race for consumer goods is on- with a big car at the top of the list. Take your eyes off this carrot for a moment, please, and look down at what you're running over- it might be your values!

People are always wondering how I, as a parent, can «do without» a car. They assume I've got some kind

of depravation thing going on. I, on the other hand, am wondering how a parent who wants to raise children to truly respect the Earth and their fellow human beings can «do with» a car (or two, or three).

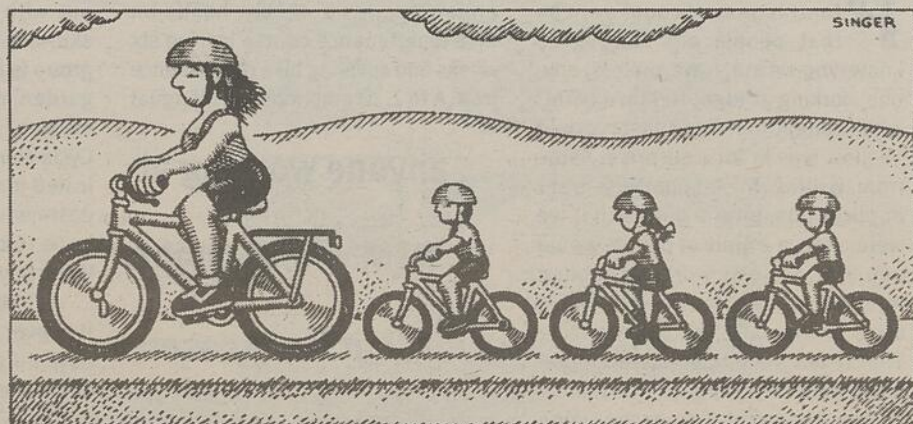
Being car-free has many things to do with our three children but it has not meant being deprived in any way. Quite the contrary, being car-free has resulted in our children's ability to experience more of the world than would have been possible in a car-dependent family of our income. One summer we travelled over 7000 miles, from Minnesota to Guadalajara and back, by train. From 1994 through 1996 we lived in Mexico, where it's as common to see an entire middle class family riding the bus together as it is uncommon in the United States. Living in a less car-dependent society has helped our children appreciate the values of community and connection. These values are attainable even here in car-crazy America, for those wanting to abandon the isolation box. For our family, living car-free has not meant sacrifice- it has meant empowerment through the exercise of alternative options.

We have taken great care to make our car-free status a positive alternative for our kids. In stead of bemoaning the fact that there are places we cannot currently go by bike, bus and AMTRAK, we stay busy exploring the many wonderful places we can go using these options. We scan the newspapers for encouraging items about transportation alternatives. When we see bad news about auto accidents and pedestrian deaths it only increases our resolve, and affirms that we have made the right decision in living car-free. While other families celebrate the victories of their favorite sports teams, ours celebrates the new bus and rail lines and bike trails. Our six-year-old collects and studies bus schedules like other kids his age collect baseball cards. He constructs elaborate grids with his builders and calls them «bus lines». Our three children, now age 14, 11 and 6, have lived car-free (excepting the infamous six-month period now referred to as «The time mom got that job and went nuts») all of their lives. They embrace the car-free lifestyle and are proud of it.

If you decide to live car-free with kids, you may find yourself making choices which allow you to savor the simple pleasures of life you already have within your reach, rather than reaching for pleasures that force you to give up bits of your life and your self. You may find yourself making choices which run counter to the current American Dream- the dream that devastates- with its constant demand for more, its drive to «have it all». You may also find that your friends don't understand.

Our lives are full of people who claim they're like us. They share our concern for the environment and for social justice, yet through their car-dependence offer up contributions to the very corporations that despoil the Earth and streamroll human rights around the globe. «I'd like to be able to be car-free,» they say, «but my job, my health, my schedule, my political work, my kids, my lack of mass transit options, etc., won't let me.» We say, «Sure you can. We are !» They respond, «But you're different!»

Maybe I am different. I have always found my strength in my family, not in the status quo of the larger society. I have always tried to avoid trading in self-deception. When people tell me they can't be car-free, what they are really saying is «I'll only



Kids on bikes, in Montreal as in Minneapolis.

ILLUSTRATION : ANDY SINGER

do it if you make it easier for me.»

The things we experience as children affect us for the rest of our lives. As a young child I was present at the birth of the peace movement in my city, Minneapolis. My family was among the first few people to take to the streets to protest the war in Vietnam. It wasn't easy. People called

**Allow for easier access to bicycles and wheelchairs in a train that has the facilities for them and people will begin to take the train more often**

us communist and Un-American- my father was threatened with losing his job, he was investigated by the FBI. So when I hear people complain that it isn't easy to be car-free, I get very angry. When you go car-free, can you expect the headlines to scream «Blackli sted for bicycling», or «Communist Rides Commuter Bus», or «Walker wanted by FBI?» It already is easy. Why not live car-free? Teach your children to make decisions, not excuses.

From Auto-Free Times, Early Spring, p.19



PHOTO : TRISTAN VERBOVEN



**D'un sport à l'autre...**

Boutique d'équipement sportif d'occasion

Vente • Achat • Échange

278-1909

**Réparation et vente de vélos d'occasion**

Mise au point

**176, rue Bernard Ouest**

**24,95\$**



Seul magasin certifié biologique à Montréal

Céréales, fèves, fruits séchés et noix, grains à germer, farine, flocons, pâtes, produits laitiers, fruits et légumes frais biologiques

4341, rue Frontenac  
STATIONNEMENT À L'ARRIERE  
Tél. : (514) 523-0223

Right to Move update

# Getting Into Gear For Spring!

Grant Burke

Perhaps it was due to mild winter this year. It could even be that people are starting to know who we are. Nevertheless, anyone working at Right to Move (RTM) who thought that last season would be slow was in for a surprise. Aside from writing the mandatory grant applications, on the nights that we were open, a couple of people would pop in to do some work, most often in order to keep their winter rides alive in the salt. The «Winterizing Your Bike» workshops that we organized were surprisingly well attended and also generated an encouraging amount of press for us as well.

## Buzzing with activities in spring

We already have quite a few events and collaborations planned for the spring, not to mention what could get thrown at us in the meantime. By the time you've read this, we will have just finished participating in the student action parade scheduled for the 31<sup>st</sup> of March. RTM contributed by building the trailers for some of the floats – all in the name of social justice – and hopefully, so we won't be paying our student loans off with pension cheques.

## Workshops, workshops, workshops

Beginning in April, RTM will be start-

ing up several workshops for the general public. On Tuesday, April 13th., our spring Workshop Series will get under way. It's a weekly, hands-on bike maintenance course lasting six weeks and covering bike maintenance from A to Z. Workshops are bilingual

... anyone working at

RTM who thought

that last season

would be slow was

in for a surprise.

and participants can work on their own bike or choose a bike from RTM on which to hone their skills. RTM membership (\$15.00 according to a sliding scale) and a small donation of \$5.00 or more is welcome. Other workshops we have planned include a wheel-building workshop at the end of April and a women's-only workshop in early May. (Dates to be announced) We will also be staging a bike «bicycollect» event in mid-May. Unwanted bicycles will be collected and later repaired in order to make them safe and reliable.

On the community front, we're

going to be collaborating with several groups this spring – letting them use our space and/or helping them out with some recycled bikes and skill-building workshops. One such group is Eco-initiatives, a community gardening co-op that delivers vegetables in the NDG area. Another is Cyclo-Nord-Sud, an organization dedicated to recycling bicycles and parts destined for South America. We also hope to be participating in Bike-to-Work Day in June.

That's it for the moment! However, we here at RTM are an adventurous lot, and if you have any ideas that you would like to share, we're always up to a challenge. If you would like a challenge yourself, we're always looking for a few good souls who don't mind grease and can put in a few hours here and there. You don't need to know much about bikes at first – just be willing to learn, and there is much to be done other than bike mechanics.

RTM/LVL is a working group of QPIRG Concordia and can be found in the alley across from QPIRG-Concordia, 2130 Mackay St. Tel: 848-7584.

E-mail: [rtm@cug.concordia.ca](mailto:rtm@cug.concordia.ca)  
Web site: <http://www.pirg.ca/~rtm>

Vendre la philosophie du vélo

# Des choix de transport éclairés

Yves Du Sablon

Voici un texte qu'Yves Du Sablon, mécanicien vélo, remet parfois à ses clients, question de faire réfléchir un peu, en plus de pédaler.

Ah! Avoir son char! C'est le rêve du Québécois moyen, adolescent ou non. Même si l'on connaît les inconvénients évidents de l'utilisation quotidienne d'une voiture (réchauffement de la planète, pollution de l'air, bruit, congestion de la circulation, espace occupé par le stationnement), la liberté qu'elle nous offre nous attire aussi fortement que le nord magnétique attire l'aiguille d'une boussole.

C'est plutôt de liberté conditionnelle qu'il faudrait parler puisque l'automobile nous rend dépendant-es et nous appauvrit. Il y a des gens qui me disent: «Tu vas voir, quand tu auras des enfants tu vas être heureux de t'acheter une voiture». Moi qui croyais que le fait d'avoir des enfants était le fruit d'un acte naturel, pas le résultat d'un passage chez le concessionnaire d'autos. C'est peut-être pour ça que beaucoup d'automobilistes ont l'impression de se faire fourrer chaque fois qu'ils vont au garage.

Je me demande comment nos ancêtres ont fait pour se reproduire, puisque la baignole n'est populaire que depuis 50 ans. «Oui mais j'habite à l'extérieur de l'île et je travaille à Montréal, ça me prend une auto.» Erreur! Ça prend deux véhicules si on a une famille et l'on demeure en banlieue. Tout est loin, le transport en commun est anémique, la banlieue s'est développée par et pour la voiture. Dans le quartier Rosemont, je réussis à faire mes courses en prenant une petite marche de vingt minutes tout en jasant avec des voisins et amis que je rencontre. Essayez d'aller au bureau de poste, à la quincaillerie, à la fromagerie, chez le boulanger, à la fruiterie et au marché à pied à Sainte-Julie ou à Laval. Mieux vaut avoir de bonnes bottes de marche et beaucoup de temps.

Est-ce si agréable que ça, les

bouchons de circulation? En 1985, 89 000 voitures par jour empruntaient le pont de l'autoroute 15 entre Laval et Montréal. C'était trop! Le gouvernement a élargi le pont de six à huit voies, mais les embouteillages demeurent. Le volume quotidien a presque doublé, passant à 157 000 autos en 1996.

Croyez-vous que cela va s'améliorer? Détrompez-vous, le parc automobile de la région métropolitaine devrait augmenter de 20 % d'ici 2007, soit 300 000 voitures de plus.

Que pouvons-nous faire alors pour régler ce problème? Au plan social, il faut d'abord cesser de tenter d'améliorer la circulation en faisant de nouveaux ponts et autoroutes. Nous devons favoriser le transport en commun au dépend de la voiture (voies réservées, augmentation des coûts de stationnement, pistes cyclables, apaisement de la circulation, rues piétonnières).

Bref, nous devons rendre la ville vivable, humaine. Les rues doivent redevenir un lieu de rencontre pour les êtres humains et non une piste de course stressante avec des feux de circulation accessoires.

Au plan individuel, si votre voiture n'est pas un instrument de travail, en avez-vous réellement besoin? Lise Roy et Paul Roux, des clients de Vél'Aube, me confiaient qu'ils avaient solutionné le problème: «Nous avons quitté la banlieue et avons déménagé à Montréal, près de notre travail. Nous avons vendu la voiture, c'est tellement facile de se débrouiller autrement. Nos déplacements se font à pied, à vélo ou en transport en commun. Les rares occasions où nous avons besoin d'une auto, nous la louons. C'est incroyable tout l'argent que l'on peut épargner de cette façon.»

Si vous êtes un étapiste, donnez-vous comme objectif de faire autant de kilométrage en vélo qu'en voiture en 1999 et débarrassez-vous de ce boulet en 2000.

Je vous mets au défi d'utiliser ce qui nous a permis d'évoluer en tant qu'espèce: notre imagination.

## Sono Mithique

Musique, Party  
Relaxation Gymnique

Michel Thibault  
Tél.: (514) 767-7206

## Right To Move La Voie libre

RTM/LVL can be found in the alley  
across from QPIRG-Concordia at:

2130 McKay Street

Tel.: 848-7585 / Fax: 848-7584

Email: [rtm@cug.concordia.ca](mailto:rtm@cug.concordia.ca)

Web site: <http://www.pirg.ca/~rtm>

**AVP**  
ACTION VELO PLUS

**Le Vélociste**  
Membre des services Y. Bouchard Inc

Le spécialiste de la  
Bicyclette (depuis 1936)

6662 ave. Papineau  
Montréal, H2G 2X2

Tél.: (514) 727-7171

## COÛTS D'UTILISATION D'UNE AUTOMOBILE POUR L'ANNÉE 1998 (CAA-QUÉBEC)

Imaginez tout ce que vous pourriez faire avec cet argent, année après année.

	SOUS-COMPACTE	COMPACTE	INTERMÉDIAIRE	STANDARD	MINI-FOURGONETTE
Frais fixes	4 770 \$	6 152 \$	7 152 \$	9 601 \$	7 407 \$
Frais variables	1 392 \$	1 672 \$	1 828 \$	1 936 \$	2 072 \$
<b>TOTAL</b>	<b>6 162 \$</b>	<b>7 824 \$</b>	<b>8 955 \$</b>	<b>11 537 \$</b>	<b>9 479 \$</b>

## MàBoutique

- cartes postales • postcards : 1 \$ / 12 : 10 \$
- dossards • safety vests «Une auto en moins» : 4 \$
- «Deux roues un avenir» de Claire Morissette : 12 \$



**LA PORTE  
À BICYCLETES**

4308 HÔTEL-DE-VILLE  
(Sud de Mont-Royal)

**VENTE - SERVICE RAPIDE**

- FIORI
- HUTSEBAUT
- NORCO
- A V P
- KUWAHARA
- TREK
- POLIQUIN
- DE VINCI

**NOUVEAU: 2X4 TOUTES SAISONS**  
CYCLOTURISME  
VÉLOS DE MONTAGNE  
VÊTEMENTS & ACCESSOIRES

**849-7954**

Métro Mont-Royal

# Quoi!

Vous voici en fin de journal et vous n'avez toujours pas adhéré à un mouvement aussi formidable et nécessaire que Le Monde à Bicyclette! Qu'attendez-vous?

Le Monde à Bicyclette a besoin de gens qui s'impliquent : photographes, journalistes, manifestants...votre contribution est irremplaçable! N'attendez pas à l'été! Dès aujourd'hui, faites le 270-4884, lemab@cam.org ou passez au:

**911 rue Jean-Talon Est, local 135 (métro Jean-Talon, piste Boyer)**

Si vous voulez devenir membre, complétez le coupon à l'arrière et postez-le à l'adresse indiquée.

## Événement Pédaler au travail

Lors de la Journée de l'air pur, Transport 2000 organise une grande fête à l'esplanade de la Place des Arts (angle des rues Sainte-Catherine et Jeanne-Mance)

**MUSIQUE, SPECTACLES, STANDS D'INFORMATION SONT À L'HORAIRE**

*Passez au stand du Monde à Bicyclette et de La Voie Libre : mise au point de vélos, rafraîchissements, etc, y attendent les valeureux cyclistes*

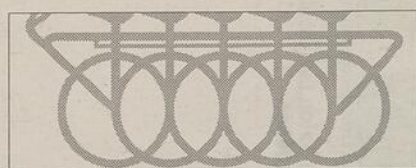
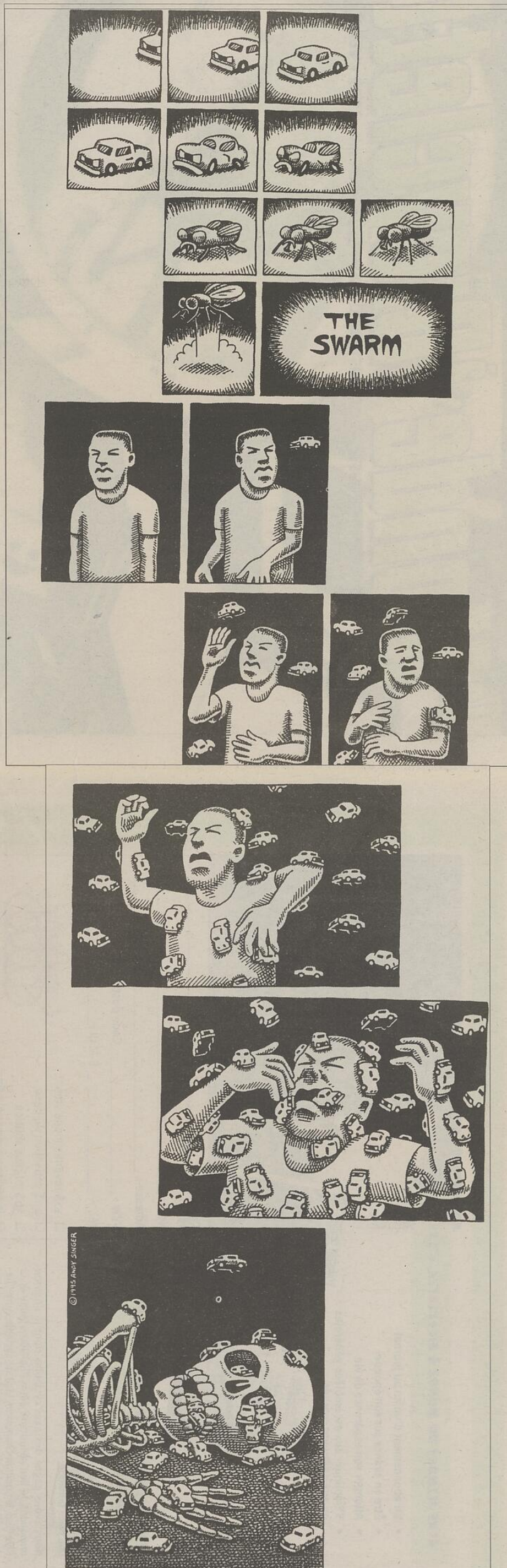
Transport 2000 : (514) 932-8008  
Le Monde à Bicyclette : (514) 270-4884

## Appel à tous et toutes!

Lors de votre ménage de printemps, ne vous débarrassez pas de vos vieux numéros du M&B. Nous cherchons des copies des numéros suivants :

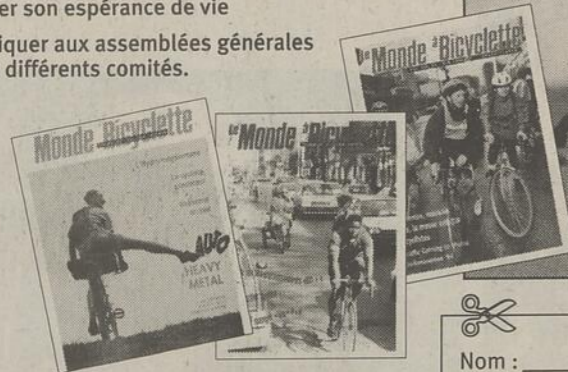
- Vol XVIII N° 3 - Automne 1993
- Vol XX N° 1 - Printemps 1995
- Vol XXI N° 1 - Printemps 1996

Le Monde à Bicyclette  
Service des archives : (514) 270-4884



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

- Un abonnement d'un an au journal
- Être en avance sur son époque
- Allonger son espérance de vie
- S'impliquer aux assemblées générales ou aux différents comités.



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

Appuyer un organisme écologiste qui, depuis 1975, ne recule devant rien pour rendre la ville cyclable et en refaire une place publique.

Nous avons gagné des axes cyclables dont le *Chaînon manquant*, le lien sécuritaire entre l'île Notre-Dame et la Rive-Sud, le *Chaînon Champlain*, la piste cyclable entre l'Île-des-Sœurs et Montréal, l'accès au métro, le développement du stationnement en rues commerciales, la loi sur le stationnement dans les édifices publics, et l'accès aux trains de banlieue...

Et bientôt, les zones de 30 km/het les quartiers sans autos...



Nom : \_\_\_\_\_  
 Adresse : \_\_\_\_\_  
 Ville : \_\_\_\_\_ Code postal : \_\_\_\_\_  
 Tél. : \_\_\_\_\_ E-Mail : \_\_\_\_\_

- 10 \$ revenus modestes
- 20 \$ cotisation de base
- 30 \$ et plus soutien
- Je désire un reçu pour fins d'impôt. (30 \$ ou plus. Dans ce cas, faites votre chèque au nom de la Société d'éducation pour le cyclisme à Montréal)

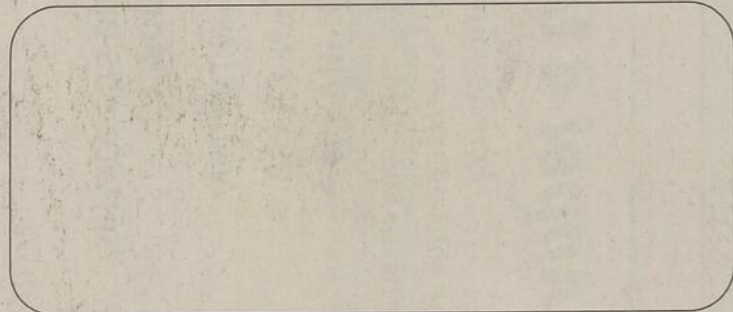


**LE MONDE À BICYCLETTE**  
 911 rue Jean-Talon Est, local 135  
 Montréal, QCH2R1V5

**Le Monde à Bicyclette**  
JOURNAL CYCLISTE, ÉCOLOGISTE ET URBAIN Printemps 1999 • Vol. XXIV, n° 1

911 rue Jean-Talon Est, local 135  
 Montréal, Québec  
 H2R 1V5

*La bicyclette pour une petite planète*



GRATUIT DEPUIS 1975

LISEZ CECI

# Le Monde à Bicyclette

JOURNAL CYCLISTE, ÉCOLOGISTE ET URBAIN Printemps 1999 • Vol. XXIV, n° 1

**Véloroute pas encore  
Trans-Île**

**Réduction ardue des gaz  
à effet de serre**

**Des vélos pour les pays  
en émergence**

**Car-free Old Jerusalem**

3383  
CAN