

Le Monde à Bicyclette

VOL XIX, #1 • PRINTEMPS 1994 • GRATUIT / FREE

LIEN CYCLABLE AU PONT CHAMPLAIN: C'EST GAGNÉ !

Peter McQueen

Début spectaculaire de la saison cycliste 1994! Le ministre des Transports fédéral, M. Doug Young, et le député de Verdun-Saint-Paul, M. Raymond Lavigne, annonçaient le 23 mars —un délai remarquablement court— que le passage cyclable empruntant le trottoir ouest du pont Champlain, entre Verdun et l'Île-des-Soeurs, sera enfin aménagé pour être sécuritaire, d'ici la fin du mois d'avril 1994. (à quel coût ?)

Et, une bonne nouvelle ne vient jamais seule, le maire de Verdun, M. Georges Bossé, annonçait le lendemain qu'il fera de son côté tous les tronçons cyclables nécessaires pour relier le Canal Lachine et la piste de l'Aqueduc à la piste du pont Champlain. Cela fera des pistes de ce secteur l'ensemble le plus intégré, le mieux articulé, et ce, dans la région déjà la plus densément cyclabilisée de l'île montréalaise.

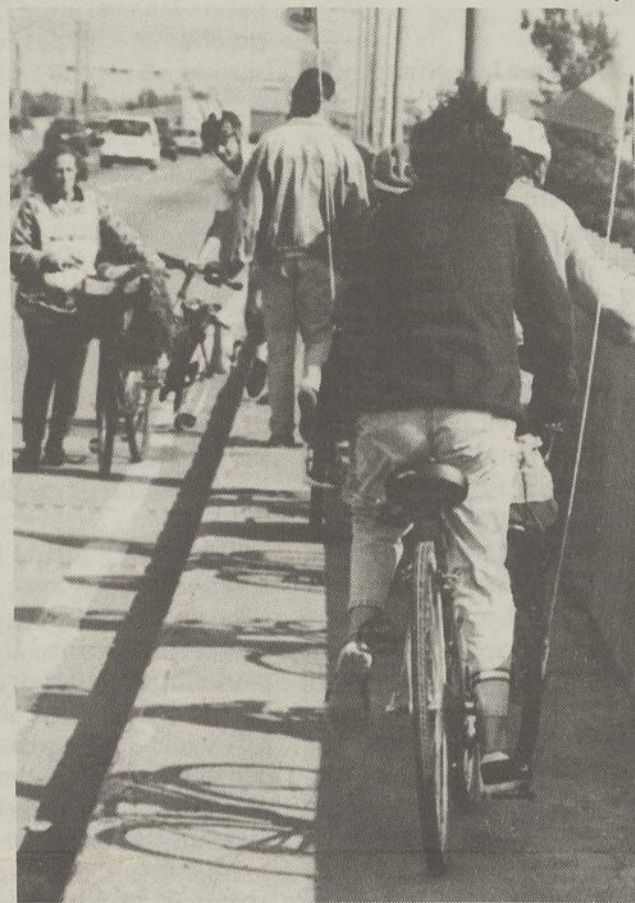
Foule sur deux-roues attendue

Des milliers de cyclistes utilisaient déjà ce passage névralgique —même dans l'état pitoyable où il était—, pour se rendre au site de la piste cyclable de la Voie Maritime du Saint-Laurent et à la Rive-Sud. Avec une bonne surface au sol et une signalisation explicite sur les autres pistes de la région —800 000 cyclistes par an sur la piste du Canal Lachine—, il ne serait pas surprenant de voir ce lien connaître un succès aussi foudroyant que le Chaînon de l'Île Notre-Dame (50 000 cyclistes par mois !).

La surface du sol sera aplanie et pavée de part et d'autre du pont: on parle ici d'environ un demi-kilomètre de pavage pour matériel roulant léger; aucun entretien n'est requis par la suite.

Il faut souligner l'excellence du tracé choisi par la ville de Verdun pour articuler le réseau cyclable dans ce secteur. Le lien empruntera la rue de l'Église (ou est-ce le lien actuel sous l'autoroute puis la rue Dunn qui sera consolidé ?), de la piste du Canal Lachine à la piste de l'Aqueduc. La piste de l'Aqueduc sera allongée, dans son prolongement naturel, sur les terrains de l'usine d'épuration des eaux, puis le long de la rue Joseph, une rue joliment boisée. Ensuite, un tronçon

cyclable longeant l'autoroute menant au pont Champlain, et empruntant ensuite les rues Rushbrooke et Henri-Duhamel



Michael Thibault

—lien qui avait été en fonction il y a environ cinq ans—, sera définitivement consolidé. Soulignons que ce tracé est EXACTEMENT celui choisi par le Monde à Bicyclette sur sa «carte des pistes projetées» pour la région de Montréal. Comme quoi les cyclistes savent aussi bien que les planificateurs urbains où sont les meilleurs tracés.

D'autres pistes seront aussi complétées sur l'Île-des-Soeurs où se trouve un précieux petit boisé sauvage, une acquisition récente de la Ville de Verdun.

Le budget voté par la ville de Verdun pour ces travaux est de 200 000\$.

La force de l'unanimité

Cela faisait plus de deux ans que les pressions s'intensifiaient pour obtenir l'aménagement de ce lien. La question était dans l'air depuis un certain temps lorsque le Monde à Bicyclette —après avoir obtenu des résultats à peu près satisfaisants du côté du «Chaînon manquant» de l'Île Notre-Dame— s'attaquait au dossier, en juin 1992, acheminant une demande formelle à la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

Pour appuyer sa demande, le Monde à Bicyclette recueillait, pendant l'été 1992, des lettres d'appui de 18 députés fédéraux

de la région (sept conservateurs, sept libéraux et quatre bloquistes, sous le régime Mulroney). L'Association des propriétaires et l'Association des locataires de l'Île-des-Soeurs apportaient leur appui en août 1992.

Les conseillers Marvin Reisler et Arthur Bennaroch, de la Ville de Verdun, ne chômaient pas non plus: une pétition circulait à l'automne 1992, et une proposition était adoptée à l'unanimité en Conseil municipal de Verdun en novembre 1993, et acheminée au ministre des Transports (M. Jean Corbeil, à l'époque).

Dès avril 1993, après avoir multiplié les démarches pendant l'hiver —coups de téléphone, question en séances du Conseil de ville, etc—, le Monde à Bicyclette faisait une spectaculaire manif de lapins cyclistes, montrant que ce lien cyclable n'était qu'un «sentier de lapins», pour exposer la question, demandant au ministre de donner des carottes aux cyclistes, qui pédalent après tout pour le mieux-être de tous.

En août 1993, la Ville de Montréal, joignait sa voix au concert cycliste, par une lettre de M. André Lavallée, membre du Comité exécutif de Montréal, à la Société des ponts.

En septembre, en pleine campagne électorale fédérale, la manif de lapins était répétée. Interviewés par le MAB, tous les candidats en lice déclaraient qu'ils feraient le nécessaire pour que le lien soit réalisé promptement. En effet, M. Lavigne et les nouveaux élus de l'équipe Bossé à Verdun se rencontrèrent aussitôt après les élections, et le lien Champlain était parmi un des premiers points de la concertation, ce qui permit d'aboutir rapidement à la conclusion maintenant connue.

Attention au maillon faible

Une seule inquiétude persiste au lendemain de ces bonnes nouvelles, et c'est l'aménagement du trottoir du pont lui-

même.

En effet, le trottoir ne mesure actuellement que 140 centimètres de large, et outre les trois travées automobiles de 365 centimètres chacune, on trouve, immédiatement à côté du trottoir, un espace résiduel de 130 centimètres. Or, les normes minimum du ministère des Transports du Québec sont de 150 centimètres pour une piste cyclable unidirectionnelle, et de 275 pour une piste bidirectionnelle.

Dans les circonstances actuelles du pont, il faut comprendre que ces normes sont difficiles à rencontrer, et le Monde à Bicyclette recommande que le trottoir soit élargi à au moins 200 centimètres (une simple surface métallique avec recouvrement sablé suffirait), profitant de l'espace résiduel disponible, sans rétrécir les travées automobiles. Il faut souligner qu'on est ici au début du pont, et que les autos ne sont pas lancées à toute vitesse comme c'est le cas plus loin.

Or, les plans actuels soumis par la Société des ponts ne prévoient aucun élargissement du pont, ce qui obligerait les cyclistes à s'immobiliser pour rencontrer un cycliste venant de face. Avec le volume de clientèle attendue à cet endroit, et la qualité des aménagements qu'il y aura de part et d'autre du pont, ce serait une grossière erreur de faire un aménagement aussi étroit, et il serait évident, avant même la fin de la saison cycliste, qu'il faut élargir. Plutôt que de mal faire le travail et devoir le faire deux fois, il serait plus avisé et économique de faire tout de suite un aménagement satisfaisant. La solution d'un porte-à-faux métallique, fixé à l'extérieur du pont demeure aussi une solution possible et relativement peu coûteuse (dans les 500 000 \$ environ).

Reste que le principe de la traversée de cette portion du pont par les cyclistes et les piétons sera enfin reconnu, et que la masse cycliste qui s'y trouvera à court terme fera la démonstration, une fois de plus, que les aménagements cyclables sont souhaitables, et bénéficient à une très forte portion de la population, et ce, avec des petits budgets. Il s'agit que la volonté politique s'en mêle pour voir des résultats heureux, dans des délais remarquablement courts.

QU'EST-CE QUE L'INFRASTRUCTURE?

Eric Hamovitch

Infrastructure — les parties inférieures d'une construction ou l'ensemble des installations au sol, selon le dictionnaire — n'est guère le mot le plus joli que l'on peut trouver en français ou dans n'importe quelle autre langue. Pourtant, c'est un mot qui semble avoir de plus en plus la faveur des politiciens, et donc des journalistes.

Lors des élections fédérales de 1993, ce mot a été répété souvent par les candidat(e)s du Parti libéral du Canada qui, une fois au pouvoir, n'ont pas hésité à mettre en oeuvre leur programme tripartite de création ou réparation d'infrastructures. Ce programme vise surtout à stimuler l'emploi et par hasard, la reconnaissance politique. Au niveau fédéral on s'est

engagé à dépenser deux milliards de dollars d'ici au 31 mars 1997. Les provinces et les municipalités sont tenues de payer des parts égales pour les projets sur leurs territoires, ce qui porte à six milliards le total des dépenses prévues. La part du Québec est fixée par une formule qui tient compte de sa population (25 pour cent du total canadien) et du nombre de ses chômeurs (28 pour cent du total) pour arriver à un chiffre de 26.5 pour cent du budget global de ce programme, soit 1.6 milliards de dollars.

Plusieurs économistes affirment la nécessité des infrastructures solides et performantes pour assurer la santé économique future, que ce soit dans le domaine du transport (routes, voies ferrées, ports, aéroports), de l'approvisionnement ou

évacuation des eaux, électricité, déchets domestiques ou industriels, ou bien dans maints autres domaines tels les services de santé, d'éducation ou de récréation. Une société douée d'infrastructures croulantes ou même absentes est une société qui se verra handicapée dans son développement économique, selon cette pensée.

Lorsque la volonté politique existe, la définition d'infrastructure s'avère encore plus élastique. Avant même de signer l'accord cadre entre Ottawa et Québec pour la disposition de la manne infrastructurelle fédérale au Québec, les principaux intervenants (voilà un autre mot vraiment joli) ont décidé que la construction d'un palais des congrès à Québec devait bénéficier du programme. Tout grand pays en voie de développement semble croire qu'il a besoin de sa propre aciérie, et toute ville qui se respecte doit avoir son palais de congrès, même si c'est vide 90 pour cent du temps. De l'infrastructure, quoi.

Le programme du gouvernement de Jean Chrétien vise à créer des projets au niveau local qu'on n'aurait pas entrepris sans cette nouvelle source de financement. L'aspect «création d'emplois» joue fort. Ceci est une application classique des théories du grand économiste britannique John Maynard Keynes qui, pendant la Grande dépression des années 1930, a préconisé l'endettement des gouvernements pour stimuler l'emploi. (La pensée de Keynes suggère également que les gouvernements devraient hausser les impôts pendant les périodes de croissance économique afin de créer des réserves fiscales; nos gouvernements ont fait fi de ce côté moins agréable, s'endettant au point où nous sommes fort restreints maintenant dans notre capacité collective de stimuler l'emploi.)

Un document attaché à l'entente Canada-Québec signée le 7 février 1994 pré-

cise que «la priorité sera accordée aux travaux pour des infrastructures dites classiques tels les réseaux associés à la distribution de l'eau potable ou à l'évacuation des eaux usées, les routes, rues, trottoirs, ponts, viaducs, tunnels, etc.» Il n'y a aucune mention spécifique des installations cyclables, mais nous avons reçu l'assurance écrite qu'elles ne sont pas exclues.

Qui va décider comment cet argent voué à l'infrastructure sera dépensé? Plusieurs individus et organismes, dont *Le Monde à Bicyclette*, ont apporté des suggestions. Bien sûr, il serait vraiment enchanteur de voir de nouvelles pistes cyclables apparaître à coups de milliards, mais même parmi nous il existe une petite portion de réalisme.

Dans une lettre à l'honorable Arthur Eggleton, président du conseil du trésor et ministre responsable du programme de travaux d'infrastructure, *Le Monde à Bicyclette* n'a même pas demandé d'argent pour des projets cyclistes prioritaires. Dans notre modestie, nous avons mis de l'avant la proposition suivante: que tout projet routier qui exclut cyclistes et piétons (comme les autoroutes) soit exclu du financement dans le cadre du dit programme et que la priorité soit accordée aux projets favorisant les transports en commun ainsi que les transports non motorisés. Nous savions que monsieur Eggleton, en tant qu'ancien maire de Toronto, serait au courant des questions d'environnement et d'urbanisme que notre proposition impliquait.

Trois mois plus tard nous avons reçu la réponse suivante d'un adjoint du ministre: l'allocation des fonds sera décidée par un comité de gestion de quatre personnes, deux nommées par le Gouvernement du Canada et deux par le Québec. Les décisions seront basées sur des recommandations fournies par le Gouvernement du Québec après analyse des dif-

férentes propositions ressortant de consultations avec des autorités municipales. Dans sa conclusion, l'adjoint du ministre nous a suggéré que c'est plutôt aux niveaux local et provincial que nous pourrions chercher à influencer les propositions.

Il est clair que ce programme de travaux d'infrastructure n'aura rien à voir avec la méthode d'attaque du programme ISTEPA du gouvernement fédéral américain, qui établit des cadres plus précis favorisant les transports non automobilisés. L'entente Canada-Québec déclare que «le Canada et le Québec reconnaissent l'importance de la viabilité [sic] de l'environnement et conviennent que des investissements dans les infrastructures peuvent améliorer la qualité de l'environnement», mais il est à craindre que le programme soit détourné par ceux qui favorisent des projets routiers ayant l'effet contraire. L'un des signataires de l'entente a été le ministre québécois Claude Ryan, celui-là même qui a retiré le financement aux transports en commun.

Nous faisons face à des autorités provinciales et municipales (surtout en banlieue) dont les décisions ont systématiquement privilégié l'automobile. Il n'est pas difficile d'imaginer quel genre de propositions le programme d'infrastructure va attirer. Le processus de sélection ne prévoit ni audience publique ni commission parlementaire, du moins lors des premières étapes: il est à craindre que le tout sera contrôlé étroitement par des fonctionnaires des trois paliers gouvernementaux à l'abri du grand public. Il nous faudra être vigilant(e)s et mettre des pressions sur nos élu(e)s afin de faire écarter des projets vraiment néfastes et de promouvoir d'autres projets offrant quelque chose de positif pour l'environnement et pour les non-automobilistes.

Le Monde à Bicyclette

Tirage: 18 000 exemplaires • Quatre numéros par année

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

Présentez-nous vos idées d'articles, de photos, de dessins, etc. Les contributions au financement, à la recherche, à la correction de textes 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: Pat Moore Textes: Eric Hamovitch, Claire Morissette, Norman Parisien (Transport 2000), Daniel Lacoste, Robert Silverman, Pat Moore, Michel Thibault, Jean-François Lefebvre, Peter McQueen, Louise Brownrigg, Tooker Gomberg, Leslie Lutsky, Guy Théberge, France Lebeau

Photographies: Michael Thibault, Jean-François Lefebvre

Corrections: France Lebeau, Guy Théberge

Infographie: Michael Thibault

Impression: Quebecor

Publicité: (514) 844-2713

Daniel Lacoste, Lily Hauray

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

Le Monde à Bicyclette

3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341
Tél.: (514) 844-2713 / Fax: (514) 844-6622



E-mail: lemab@web.agc.org
Adresse postale:

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE Le Monde à Bicyclette

DATE: DIMANCHE, LE 17 AVRIL À 12HRES

OU: CENTRE STRATHEARN, 3680 JEANNE-MANCE: SALLE 212

BUT: POUR DÉFINIR LES PRIORITÉS DU MAB POUR 1994

Editor

Re: Simon Rancourt, "Respectez-donc les piétons!" and Miriam Abileah, "You, the small minority", Le Monde à Bicyclette, Autumn 1993

As a victim of a reckless cyclist I could not agree more with these readers on this matter. The recent killing of a pedestrian, Mile Veshovski, by a cyclist on a park path in Metro Toronto brings notice to an increasing hazard on the public roadways and walkways. Defined as a vehicle under the Highway Traffic Act, the bicycle has brought the dangers of the road to the sidewalk.

Bicycle advocates have portrayed cycling as beneficial to society, as a cure for urban transportation needs. The actual behaviour of cyclists draws this into serious question as increasing numbers of cyclists are proving themselves nuisances and a public menace. On the very day I was released from hospital following major surgery 22 May 1991, I was struck down from behind on a sidewalk by one of these self-righteous, eco-nice cyclists. The result for me was twelve stitches on my chin, dental work exceeding \$5,000 and other damages. As a victim of an uninsured and worthless cyclist I have acquired an intolerant attitude toward cyclists and get this — I am a cyclist myself!

Cyclists should keep in mind that they are silent, practically invisible, fast moving and consequentially possess sufficient kinetic energy to severely injure or even kill. Older people in particular are badly startled when passed on a sidewalk and if struck can sustain life threatening injuries. Cyclists therefore should remember the slogan of the Toronto City Cycling Committee:

Bicycles belong on the road ... not on the sidewalk!

Not only sidewalks but in parks are cyclists posing a danger and nuisance as the Veshovski tragedy amply demonstrates. Pedestrian park users are harassed by cyclists. At the same time bicycles are damaging nature trails and ecologically sensitive areas.

Some people think cyclists ride on the sidewalks for safety. This is patently untrue when one observes that the most troublesome sidewalk cyclists are macho road warriors who bounce willy-nilly from street to sidewalk to street; hardly the timid sort who seek refuge from cars. Statistical evidence also exists which indicates most cyclists ride on sidewalks to suit their convenience while oblivious to the safety of pedestrians.

Unlike Montreal, motorists in the Toronto area are largely much nicer towards pedestrians than cyclists. They take great pains to give the right of way to pedestrians whether the pedestrian is right or wrong. Motorists must earn the privilege to drive their vehicle. They must drive safely to retain their insurance. Motorists are accountable; why not cyclists!

The implementation of bicycle lanes on such streets as Spadina Avenue and College St. is bound to result in an increasing hazard to pedestrians. Bicycle lanes are - figuratively speaking - loaded shotguns pointed at pedestrians. Scores of pedestrians will be injured every year as cyclists run into them.

The death of Mile Veshovski was no accident, but an act of criminal negligence. Penalties for violating existing bicycling prohibitions should be increased to reflect the seriousness of violating them. I suggest a minimum \$120 fine for the first offence, \$55 for the second and \$1,000 for the third with subsequent violations meriting a term in jail. Every time I see a cyclist on a sidewalk, I see a criminal.

Pedestrians will soon be at war with cyclists. Cyclists have drawn first blood. Remember that those long concrete platforms on each side of the street are not called siderides, side-bikes, or sidewheels, they are called — sidewalks.

John Thompson

Editor,

The winter 1993 edition of Le Monde à Bicyclette, (Vol XV111 #4) contained an Index of statistics in relation to bicycle

accidents compiled by Pat Moore.

As we all know, that even though statistics can be accurate, they do not always reflect the greater picture, and as a result, the reader can be left with half-baked truths.

For instance amongst the statistics presented in the article are the following:

30 cyclists were killed in road accidents (car—bicycle) in Montreal between 1988 and 1992;

429 cyclists were seriously injured in Montreal between 1988 and 1992;

5596 cyclists were slightly injured in Montreal between 1988 and 1992.

These numbers make no reference as to where and why the accidents took place other than on the road.

Let us ask a couple of questions. How many of these road accidents involved bike paths? For instance, were any caused at intersections where cyclists appeared unexpectedly from bike paths alongside the road? How many were caused by passengers opening the right side car door without expecting cyclists to whiz by on a bike path?

Without such questions, these statistics belie the truth and as a result unknowledgeable cyclists will conclude that more bike paths offer safety from cars, even though there has never been any conclusive evidence to prove this.

Another statistic quoted in the article claimed that more than 40% of cycling accidents involve a motor vehicle. The reference given was Velo Quebec, July August 1988. This was news to me. According to "A Study of Bicycle/Motor Vehicle Accidents" by Dr Kenneth Cross, one of the most comprehensive studies of bike—car accidents, about 10% of bike

accidents involve a motor vehicle. According to The Cyclist Vehicle, Edmonton, Summer 1991, between 5% and 20% of bike accidents involve a motor vehicle.

If the percentage of car—bike accidents is shown to be higher than it actually is, people will incorrectly assume that cyclists need a safety zone free from cars to insure their safety.

Ms. Moore quotes from the Quebec Highway code in her article as it relates to cyclists. She tells us the following:

The Highway Code prohibits wearing earphones or a walkman while riding a bike.

The Highway Code obliges all cyclists to ride in single file when in a group and limits the length of that file to fifteen cyclists.

One of the laws from the Quebec Highway Code that Ms. Moore neglected to mention states that if a road has a bikepath and a cyclist chooses to ignore it and uses the road, the cyclist can be fined \$30,000.

Why has this piece of information been omitted?

While all the statistics in the article may be true, without an informed analysis, many people will fall into the false belief that the answer to safety for cyclists lies with separation from cars and the implementation of bike paths.

The cycling movement has been divided for many years over this issue, whether bikes should be segregated or integrat-

ed with other traffic. Many major cycling associations in North America, particularly the Canadian Cycling Association and the League of American Wheelman have fought for the rights of cyclists to a share of the road.

Le Monde à Bicyclette has taken a pro bike path position and should continue to lobby for their implementation according to their belief; however, by bandying around statistics and numbers without explanation and analysis, to further their own propaganda, they are being intellectually dishonest.

Leslie Lutsky

Response:

The idea behind the Index was—as in Harper's—to throw out a bunch of statistics that will, hopefully indeed, provoke the reader to ask questions! The Index was not meant to be an 'article', in the sense of an opinionated analysis, it was a compilation of statistics.

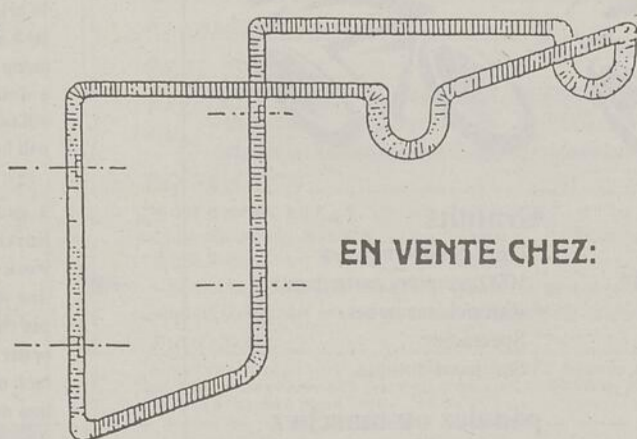
As the offending stats. came from Vélo Quebec, maybe one of the questions to ask is: "What is their slant?"

I would also like to point out that the survey, done by Vélo Quebec, from whence came the quoted stats., uses Cross's article in its reference material. Cross's article is dated 1977. It is conceivable that in an eleven year period, from the time of the Cross study to the time of the Velo Quebec survey, things have changed.

Pat Moore

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

PORTE-VÉLO «ALMAS»



EN VENTE CHEZ:

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 cadennasse de multiples façons.

D'INSTALLATION aisée: 4 vis.

UNIQUE! ce porte-vélo mural.

vélo
montréal

5100 ouest, Notre-Dame
Montréal 931-7612

QUILICOT

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

POPPI

673 est, Henri-Bourassa
Montréal 383-8356

«EL PEDALO»

5801, Monkland, Montréal 455-7705
157, St-Jacques, Ville St-Pierre 363-6733

HOLLANDE
GRENZENLOOS S'EN VIENT

L'an dernier, des milliers de jeunes militants ont enfourché leurs bicyclettes et sont descendus dans les rues de Magdeburg, en Allemagne pour manifester contre le racisme et pour promouvoir l'environnement.

Des cyclistes allemands, belges et hollandais se sont rencontrés et ont émis l'idée d'une nouvelle manifestation à vélo pour l'été 1994: Grenzenloos venait de voir le jour.

À partir du 20 juillet 94, des milliers de cyclistes circuleront à vélo durant deux semaines à travers les trois pays. Ils veulent protester contre l'augmentation de «l'asphaltation» et du transport polluant. Ils déplorent les effets sociaux et environnementaux qui en résulteront.

Orégon, U.S.A.
UN BON EXEMPLE À SUIVRE.

Une alternative intéressante à l'achat abusif et aux coûts déraisonnables de l'automobile.

Eugene Car Coop propose à ses dix membres de partager les frais d'utilisation d'une voiture. Ils paient des frais d'inscription de 50\$, non-remboursables, une cotisation de 200\$ par année (remboursable à deux mois d'avis), des frais de 50¢ par heure d'utilisation et 15¢ du mille servant à l'entretien du véhicule et à la protection des membres en cas d'accident.

CUBA
EXERPTS FROM...

"Bicycling in Cuba: a Case Study On Sustainable Transportation Planning Development and Implementation".

"Bicycles have become part of the transportation landscape in Cuba,

and even if the economic conditions that led to their introduction should improve in the short, medium or long term, they are in Cuba to stay as part of the transport system..." a new era in transportation has begun in Cuba: the era of the bicycle—a form of sustainable transport capable of meeting present needs, without mortgaging future generations' abilities to meet theirs."

"...increased use of bicycles in Cuba, far from being a step backward, is an indication of progress, a gesture of respect for the ecosystem, benefiting the country economically with a sounder use of limited resources. Bicycles stand for the improvement of the quality of life and human development in Cuban society."

By Huberto Valdes Rios, Ph.D., Senior Scientist Head Laboratory on Economics and Organization of Passenger Transportation Research Institute, Havana, Cuba.

U.S.A
THE EARTHQUAKE & MODES OF TRANSPORTATION

On January 19, USA Today headlines proclaimed, "Land of the automobile finds itself in a huge mess." The megacity made possible by the automobile is being held hostage by its collapsed freeways. On a typical pre-quake day, 6.6 million drivers spent an average 69 minutes in their cars; 20% spent two hours. The Highway Patrol said that a commute from Antelope Valley to downtown now takes six hours.

In all the news stories, nobody mentioned the bicycle as sustainable transportation. They talked about the Metrolink experiencing an eightfold increase on the Santa Clarita line, about telecommuting, and staggered work hours. They talked about how California will simply tax us all to rebuild the gangling LA support system, and how soon the freeways would be fixed so everything will be normal again.

Silently and unnoticed, bicyclists went on errands, to work, or to school as usual, detouring around debris and scooting past blocks of drivers. We can only hope that the bicyclists smiled to themselves because they could cope with a downsized world. And maybe, just maybe some of those simmering drivers would have time to picture that bicycle sitting in their garages and realize that it could do the same for them.

Santa Barbara Bicycle Coalition

Ohio, U.S.A.
PLUS DE PLACES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉLOS

L'État de l'Ohio tente de rétablir l'équilibre entre le nombre de bicyclettes qui circulent dans les rues et le nombre de places de stationnement pour vélos disponibles. Selon l'architecte de l'Université de l'Ohio, John Lawter, l'état accordera cette année une somme de 40 000\$ afin d'installer 1 000 nou-

veaux supports métalliques en forme de U. Lawter ajoute que de nouveaux espaces de stationnement sont aménagés chaque fois que l'Université entreprend des travaux sur le campus.

Cambridge, ENGLAND
LE RECYCLAGE DE BICYCLETTES PERMET DE LUTTER CONTRE LA CRIMINALITÉ

La ville de Cambridge passe aux actes: elle a décidé de distribuer gratuitement des bicyclettes vertes pour en finir avec le vol de bicyclettes qui représente 25 p. cent de toute la criminalité rapportée sur son territoire.

La remise des bicyclettes a lieu dans l'un des 26 parcs de la ville, situés de manière stratégique. Imaginez: aucun dépôt n'est requis, vous n'avez qu'à enfourcher la monture de votre choix et la route vous appartient! Au terme de votre randonnée, vous devez cependant vous rendre au parc le plus près pour y rapporter la bicyclette.

«La police consacre un temps fou à s'occuper des vols de bicyclettes et l'expérience démontre que les vols surviennent souvent juste après la fin d'une promenade, alors qu'elle est simplement laissée sans surveillance», précise John Houston, porte-parole du conseil municipal. «Un nombre incalculable de bicyclettes sont abandonnées et nous les ramassons depuis des années.»

«Nous en avons découverts une centaine dernièrement laissés à l'abandon près d'une gare. Certaines personnes, incluant quelque 28 000 étudiants, ont pris l'habitude de se servir eux-mêmes et de les abandonner un peu plus tard.

Jusqu'à maintenant, 250 bicyclettes ont été remises à neuf. Ce nombre devrait s'accroître au fur et à mesure que la police et les membres du conseil en découvrent de nouvelles.

Chaque bicyclette usagée - les bicyclettes neuves sont plus attrayantes pour les voleurs - est remise à neuf par des jeunes convenants qui purgent ainsi leur peine en effectuant des travaux communautaires. Les bicyclettes sont peintes en vert et portent un numéro d'identification.

Network News

ENGLAND
SURVEYING WORK FOR WYMONDHAM "BYPASS" DISRUPTED

Protesters at the site of the Wymondham "bypass" are attempting to delay surveying work by standing in front of the theodolites.

Background Work is due to start today on construction of the road, but a protest camp set up on the site has resulted in a delay whilst a court injunction is obtained. It is unknown whether this will be achieved today.

A group of people including Norfolk Earth First! is attempting to stop work by occupying a disused railway line which is subject to a compulsory purchase order. They claim that the order is not legal. A camp was set up last night on a strip of the railway line owned by the protesters.

Security guards approached the camp early this morning and asked

Amélioration naturelle de la vision

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



Information:
Robert Silverman
tél: 849-5596



Dimanche
29 mai 1994
Départ - 9 h 30

pour tous renseignements
359-1988

Cyclothon PLUS
au/at **Parc Lafontaine**

50/5 km



Commanditaires officiels



INSCRIPTION

9 h à 10 h 30
Un minimum de 30 \$ en commandites ou de 25 \$ en argent est requis pour participer. N'apportez que les copies jaunes au CYCLOTHON

MARCHETON !

Une marche de 5 km pour la recherche sur le diabète autour et à l'intérieur du Parc Lafontaine.

Gratuits

- ° Un T-Shirt remis aux 1000 premiers participants
- ° Rafrâichissements
- ° Spectacles
- ° Service d'autobus

pédalez ou marchez pour vaincre le diabète.

the protesters to leave without any confrontation. They want to repossess the land subject to the compulsory purchase order and begin fencing it off for the roadbuilding. **THE PROTESTERS HAVE REFUSED TO LEAVE.** They will disrupt any work which is attempted.

Norfolk Earth First!/Lizard Tribe

ENGLAND "SPEED BUMP INNOVATION" BRITISH CITIES TEST 'ELEPHANT DROPPINGS'

Road bumps, known in the U.K. as road humps, became admissible throughout the U.K. four years ago, largely in response to pressures for speed reduction to lower road casualties and improve the liability of residential neighborhoods. In the intervening years they have turned out to be something of a mixed blessing. They helped along traffic calming projects and gave evidence of speed and accident reduction. Yet they have also become the target of complaints by bus operators, police and emergency services for undermining bus speeds, passenger comfort and the safety of patients carried in ambulances.

National guidelines mandated uniform widths and heights, but some communities experimented with illegal 'minihumps' which buses could deal with at reasonable speed. Others put them at the bottom of the list of traffic calming devices and mounted a search for better solutions to the problem.

AASHTO International Transportation Observer, Fall 1993, p.8 "Automobile negotiates speed cushion in York trials"

ENGLAND "WANSTONIA FALLS, LONG LIVE LEYTONSTONIA"

*We are the old people,
We are the new people,
We are the same people,
But stronger than before!*

*We are the brave people,
We are the good people,
We are the same people,
Yet stronger than before!*

*You can't kill the spirit,
You can't kill the spirit,
You can't kill the spirit of the Dragon!*

(The Twyford Down Song/anon.)

*I believe what the hedge-hogs say,
You can f**k your motorway!*

(Last line of "the Motorway Song"/by Theo Simon.)

**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

Hedge-hogs are a small type of porcupine, commonly found flattened by traffic on the tarmac of English roads.

On 16th Feb 1994, after six weeks of protest and struggle, the Independent Free Area of Wanstonia finally fell.

Yet out of the dust and the ashes the Independent Free Area of 'Leytonstonia' is now rising!

In an almost totally non-violent and ritualistic piece of public theatre, it took 1400 British police, bailiffs, sheriffs officers, injunction servers, security guards, cherry-picker operators, crane-drivers, loggers, bulldozer drivers, fencing contractors, construction workers and attendant ambulances and fire engine crews, a full 11 hours to remove the 200 protesters barricaded into the three remaining houses of Wanstonia.

At 5am the busy A11 commuter-road in front of Wanstonia and other local streets were closed to all traffic.

At 6am the police ringed the area to stop any new protesters entering.

At 7am the bailiffs announced on a loud-hailer that we were trespassers and asked us to leave.

At 7.01am there was a mass hoot of derision, wild cheering, singing and the chanting of "NO MORE ROADS!".

At 7.02am the assault started.

It took 7 hours work with power hammers to break into the room where two women locked on to a concrete filled washing machine in the massively barricaded top floor room dubbed the 'Final Refuge', and another three hours to chip them out of the concrete.

Meanwhile other bailiffs worked up through the houses floor by floor, through lighter barricades, into the attics and then finally onto the roof, where 30 of the hard-core eco-freaks were locked on. One by one they were cherry-picked off.

Then they went for the tree-houses. The last heroic protester was removed in floodlight with a cheery-picker from a half ton concrete lock-

on 60 foot up in a branching chestnut tree that had been slowly, but skilfully, reduced to a single idiotic stem.

At 7.30 pm we all went home or crawled, exhausted to the nearby pub.

But...down at the other end of the line of the M11 Link Road lies an area of London called Leytonstone (aka 'The Free Independent Area of Leytonstonia'). The defence of Leytonstonia starts this Monday.

In the middle, between 'Leytonstonia' and 'Wanstonia' lies Bush Wood and The Green Man. Active defence will not start yet, while the 200 houses in Leytonstonia have to be defended, but long term preparations, and research is now well underway. The first thing is for us to start managing Bush Wood's 1.5 acres, which has been abandoned as the authorities are selling it to the Department of Transport, by tidying up the litter and providing an interpretive and educational trail through this little bit of wildwood.

Onto BUSH WOOD and THE GREEN MAN!

Theo Hopkins. (NFN.England and the No M11 Link Campaign).

Alaska, U.S.A WINTER INSPIRATION

Do you wimp out when it comes to winter riding in our "severe" Atlanta climate? Take your cue from a group of bicycle commuters in Nikiski, Alaska. Their goal is to commute by bike at least half of the 98 days between Christmas and April 1."We figure if we can do it when temperatures are 35 below zero, snow depths are around 4 feet, and it's dark all but 5 hours per day, it may inspire others."

(from Bicycling Magazine)



Michael Thibault

OPÉRATION RÉDUCTION

Serez-vous parmi les chanceux qui recevront avec la présente édition quelque-uns des derniers numéros de notre journal? Cette initiative nous permet d'écouler nos surplus tout en nous faisant connaître dans votre quartier.

Notre journal paraît quatre fois l'an, soit à la fin des mois de mars, mai, août et octobre. Abonnez-vous et, du même coup, devenez membre de notre organisme en nous retournant le coupon prévu à cet effet. On peut aussi se procurer le journal au local du MAB, situé au 3680, rue Jeanne-Mance, bureau 341 à Montréal

Pour toute information supplémentaire concernant les revendications de notre organisme, vous pouvez nous joindre du lundi au vendredi, entre 10 h et 16 h, au 844-2713. En notre absence, n'hésitez pas à nous laisser un message.

Pour encourager cette initiative, nous vous invitons à continuer dans le même sens en faisant lire à vos ami(e)s les numéros reçus. En espérant recevoir bientôt vos commentaires, nous vous souhaitons une bonne année lunaire du Chien remplie de santé et d'harmonie.

Toute l'équipe du journal
Le Monde à Bicyclette.

the Critical Mass Ride is moving!
to the last THURSDAY of each month
at, of course, 17h00.

la Randonnée de Masse Critique
aura lieu chaque dernier JEUDI
du mois à 17h00, comme d'habitude

MARTIN'S SWISS CYCLE
rent
sell
trade
repair

313 Victoria Ave., Westmount 481-3369

LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS

52 KM 32 KM
Venez faire votre tour
67 KM

INSCRIPTION AVANT LE 14 MAI 94

DIMANCHE LE 29 MAI 1994
AU PROFIT DE LA FONDATION DES SOURDS DU QUÉBEC INC.
FRAIS D'INSCRIPTION 25\$ OU 60\$ POUR UNE FAMILLE DE 4 PERSONNES

NOM : _____
ADRESSE : _____ VILLE : _____
CODE POSTAL : _____ TÉLÉPHONE : _____
PAYÉ PAR : VISA MASTERCARD AMEX CHÈQUE MANDAT
NOM DU DÉTENTEUR DE LA CARTE : _____
NO DE CARTE : _____ DATE D'EXP.: _____
MON CHOIX EST : 1. LE GRAND EXPRESS - 67KM 35 km/hre 2. L'EXPRESS - 67KM
25 km à 30km/hre 3. L'ORLÉANS - 52KM 25 km/hre 4. LE POPULAIRE - 52KM 20 km/hre
5. LE FAMILIAL - 32KM 15 km/hre

Je dégage La Fondation des Sourds du Québec inc. ou tout autre intervenant de toute responsabilité en cas d'accident corporel ou matériel survenu durant l'événement et me concernant.

SIGNATURE : _____
Signature du parent ou du tuteur, pour les participant(e)s de moins de 18 ans.

ADRESSEZ VOTRE CHÈQUE À LA FONDATION DES SOURDS DU QUÉBEC INC. ET POSTEZ LE TOUT À : LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS LES GALERIES DE LA CANARDIÈRE 2485, BOUL. SAINTE-ANNE, QUÉBEC, QC G1J 1Y4
TEL. : (418) 663-TOUR POUR LES GENS DE L'EXTÉRIEUR DE LA VILLE : 1-800-663-VÉLO

LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS

MB-94

BILAN ET CRITIQUE DE L'ADMINISTRATION RCM

PÉDALES DOUCES ET MOMENTS D'INERTIE

Daniel Lacoste

À l'automne, Jean Doré et le RCM (Rassemblement des Citoyens et Citoyennes de Montréal) solliciteront un troisième mandat à l'hôtel de ville. Au Monde à Bicyclette (MAB), nous suivrons de près la campagne électorale dans l'intérêt des cyclistes montréalais. Cet article est le premier d'une série où nous traiterons surtout de l'administration municipale, du RCM, des autres partis, coalitions et conseillers indépendants en lice. Bien entendu, le tout appréhété à la sauce cycliste. L'analyse englobera les deux mandats consécutifs du RCM et, bien sûr, la campagne électorale à venir et portera plus sur la finalité que sur la chronologie des événements. Enfin, le MAB ne s'associe ni de près ni de loin à quelque formation politique municipale, provinciale ou fédérale que ce soit. Vive la vélorution!

Plate-forme du congrès 94

Dans un document de travail soumis aux assemblées générales de district, le RCM met l'accent sur le thème du transport, des réalisations passées, sa vision de l'avenir et une énumération de ses promesses électorales dans le dossier vélo. De façon générale, il s'engage "à maintenir la

politique du vélo et à poursuivre le prolongement du réseau cyclable. Plus précisément, le parti propose l'aménagement de voies cyclables entre des destinations importantes, tel les grands parcs, les grandes institutions d'enseignement et les principales zones d'emploi. On prévoit également poursuivre l'intégration du réseau montréalais à ceux des municipalités voisines et l'installation de stationnements-vélo à proximité des endroits les plus fréquentés.

En préambule, on rappelle que dans un laps de temps relativement court, soit environ 10 ans, le réseau cyclable de Montréal s'est développé et s'étend aujourd'hui sur une distance de 150km, mais on mentionne toutefois que la haute densité et la variété du domaine bâti constitue un défi distinct de celui des autres municipalités voisines.

L'aménagement de 150 km de voies cyclables en dix ans représente pour certains citoyens un effort louable. Pourtant, en consultant une carte des voies cyclables, on constate que ce terme désigne une espèce de fourre-tout: les pistes cyclables, les bandes cyclables et les voies désignées. Ces dernières sont au mieux bordées d'une ligne blanche non-flu-

orescente qui n'empêche aucun automobiliste effronté ou dangereux de l'envahir. La bande cyclable assure une meilleure protection, car il y a des poteaux à intervalles réguliers sur la ligne. À titre d'exemple, la piste Rachel est une bande cyclable. Enfin, la piste cyclable est séparée physiquement de la circulation automobile par un terre-plein. On désigne de la même façon toutes les voies cyclables aménagées dans les parcs.

En scrutant la carte, on s'aperçoit donc qu'un total de 150 km de voies cyclables ne signifie pas 150 km de pistes cyclables aménagés de façon sécuritaire et permanente. D'autre part, le chemin Olmsted du Mont-Royal constitue un des nombreux exemples de supposées voies cyclables où les cyclistes et les piétons circulent pêle-mêle. Pourtant, la carte indique une voie désignée. C'est compliqué de tracer une ligne permanente sur de la gravelle...

Ajoutons aussi pour terminer le portrait que si la voie cyclable suit un tracé à même le pavé autrefois accessible à l'automobile, c'est habituellement un aménagement temporaire, soit une voie désignée ou

une bande cyclable. Les "vraies" pistes cyclables de plus de 3 km, hormis celles dans les parcs, sont plutôt rares à Montréal. L'axe Nord-Sud est une voie hybride (bande et piste) dont le tracé zigzague; les bandes cyclables Rachel et St-Zotique, et la piste cyclable Notre-Dame Est sont des exemples à suivre.

soit le Plateau Mont-Royal et le quartier Saint-Édouard. Le RCM en revendique le mérite, c'est tout à fait justifié, quoi que pour le commun des mortels, il n'y a qu'un quartier central à Montréal et c'est le centre-ville.

Pour l'avenir, on propose "l'extension du réseau cyclable de manière à



File Photo

En somme, la ville de Montréal n'aménage pas les voies cyclables comme elle le fait pour les voies motorisées. Si c'était le cas, les cyclistes montréalais circuleraient en ligne droite et seraient aménagés en respectant le flux de la circulation cycliste. La politique vélo du RCM s'y perd un peu dans les méandres de la bureaucratie municipale.

Quelques bons coups

L'équipe du RCM à l'hôtel de ville a le mérite d'avoir aménagé, en partenariat avec le Ministère des Loisirs, de la Chasse et de la Pêche, le Chaînon manquant, lien cyclable entre l'Île Notre-Dame et les écluses de la voie maritime à la hauteur de Saint-Lambert. Mentionnons toutefois que ce projet n'a vu le jour qu'à la suite d'une campagne de lobbying efficace du MAB, menée auprès des députés provinciaux et des élus municipaux de Montréal et de la Rive-Sud. De plus, une fois le projet voté au conseil municipal, le MAB a dû talonner l'administration municipale sans relâche afin que l'aménagement devienne réalité.

Le document évoque le développement récent de nouvelles pistes cyclables dans les quartiers centraux,

établir des voies cyclables entre les destinations importantes." Eh bien, ami(e) cycliste, ne perdez pas la foi si vous travaillez au centre-ville; on nous promet une piste sur Maisonneuve depuis 1990. Le projet figurait alors dans le plan directeur de l'arrondissement Centre. Voyons voir si ce sera le thème central de la campagne électorale du RCM au niveau des aménagements cyclables sécuritaires. En passant, nous tenons à souligner l'aménagement d'une passerelle, pour cyclistes et piétons, du côté sud du pont de la Concorde et, bien sûr, la multiplication des stationnements-vélos sur la rue St-Denis. Ceux-ci à défaut d'apaiser notre stress sur les grands artères, diminuent notre inquiétude de se faire voler les jours de chance. La ville devrait en installer bientôt le long du boulevard Saint-Laurent

Les projets actuellement en cours (la réalisation du premier tronçon du Réseau vert entre Masson et St-Urbain, et un aménagement à la falaise St-Jacques) promettent des pistes de hautes qualités aux cyclistes. Mais c'est une solution lente et coûteuse, comme pour éviter d'avoir à construire des pistes

suite à la page 7

LIMITE DE 2000 PARTICIPANTS

Un vélo... une pomme
11 Sept. 94

AMÈNE-MOI
PÊCHER, ADAM!



Plus qu'un tour à vélo!

T-SHIRT
GRATUIT
SI INSCRIT
AVANT LE
1^{er} AOÛT 94

- Déjeuner-brunch chaud!
- 70-115 km. de vélo sur le plat
- "COYOTE" - 150km.!
- 10 kg. de pommes par pers.!

Sur présentation du coupon (dans le Guide cycliste), on vous remettra votre superbe T-Shirt «Adam & Ève» en couleur avant le départ ou, en option, recevez-le par la poste.

«DÉBROUILLARDS»

Regardez bien les tarifs de groupe et réservez dès maintenant 4, 10, 25 places et plus, même si vous n'avez pas encore tous vos noms. Ces places seront faciles à "refiler" à vos amis cet été, surtout si vous avez les T-shirts en main.

Une grande classique vélo très prisée des amateurs. N'attendez donc pas trop tard car cet été tout sera complet.

INCLUS DANS VOTRE FORFAIT

- Déjeuner-brunch (chaud) à STE-MARTINE, l'hôtesse.
- 10 kg (22 lbs) de pommes / personne, merci FRANKLIN
- Grand rassemblement à HUNTINGDON.
- Les pauses:
de l'eau, du jus frais, de la compote de pommes, du lait, des croustilles, du fromage, de la tarte aux pommes sur le parcours et un apéro avant le lunch
- Services:
- Aérobic musicale par le POLYDIUM
- Services mécaniques: SHIMANO
- 1ers soins: Ambulance ST-JEAN et
- 1ers soins: PATROUILLE CANADIENNE DE SKI
- Autobus a u g e r et camions / récupération
- Votre guide cycliste posté en Août:
Info-hébergement: Dortoir, camping, motel.
Info-garderie.
- ...et 400 bénévoles à votre service

INSCRIPTION OBLIGATOIRE TÉL. (rés.):

ÉCRIRE LISIBLEMENT PHOTOCOPIE OU TÉLÉCOPIE ACCEPTÉE

NOM: _____

ADR: _____

C.P.: _____

COCHER VOTRE CHOIX

APRÈS le 1^{er} AOÛT

AVANT le 1^{er} AOÛT

T-SHIRT INCLUS

Option T-Shirt

par la poste

1 pers. 28\$ 26\$ 3\$

2 pers. 52\$ 49\$ 6\$/2

4 pers. 96\$ 98\$ 10\$/4

10 pers. 228\$ 208\$ 10\$/10

≥25 _____ 28\$/ch. _____ 18\$.5\$/ch.

Total \$ _____

Votre Guide cycliste suivra au mois d'août

Ci-joint chèque (non post-date) ou mandat à EXPLOR TOUR

Je dégage EXPLOR TOUR de tout incident / accident suite à ma participation ou celle de mon groupe (si c'est le cas).

Sign.: _____ Date: _____

non-remboursable - PLUIE on roule

Note: le T-shirt se vendra 14\$ le matin de l'événement.

Note: On doit commander par la poste, le même nombre de T-shirt que d'inscription

Tél: 527-3021

GARANTIE BICYCLE ENR.
VENTE ET RÉPARATION
DE BICYCLETTES

Casques - Vêtements - Accessoires
Raleigh Norco Bianchi Leader Minelli

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

DERNIÈRES NOUVELLES DE CUBA

Bob Silverman

Le peuple cubain qui, d'une certaine façon, a été entraîné dans la chute de l'ex-URSS, a beaucoup souffert depuis son effondrement. Quarante-cinq p. cent du commerce de Cuba se faisait avec l'Union soviétique et ses alliés Cominterm en Europe de l'Est. Cuba obtenait des prix élevés en échange de son sucre et ses fruits, tout en payant des prix inférieurs à ceux du marché pour le pétrole soviétique. En plus des subventions consenties pour l'achat de 14 millions de tonnes de pétrole, Cuba recevait des autobus, de l'engrais, des pièces détachées et des milliers d'autres produits provenant de l'ancien Bloc de l'Est. L'économie cubaine était dépendante de celle, éloignée, de l'Est. Durant trente ans, cette situation a permis à l'économie socialiste cubaine de survivre, malgré le blocus américain illégal et injuste imposé à l'origine par le président Kennedy en 1962, et de lentement sortir de son sous-développement et de sa pauvreté. Le système de soins de santé et d'éducation de Cuba n'a certes rien à envier à n'importe quel pays d'Amérique latine. Le taux de mortalité infantile se situe à 8 décès pour mille enfants, un niveau inférieur à celui de New York.

À cause de ce désastre imprévu, Cuba devait trouver de nouveaux partenaires commerciaux et devenir concurrentiel sur le marché mondial. L'économie cubaine s'est effondrée de 40 p. cent, une baisse sans précédent, même dans les pires récessions capitalistes. Les

problèmes du peuple cubain ont été aggravés par l'intensification du blocus américain en 1992. L'amendement Torricelli, ridiculement nommé "Cuban Democracy Act", rend illégal pour les filiales de compagnies américaines installées au Canada ou dans d'autres pays supposément souverains, tout échange commercial avec Cuba. La compagnie Heinz du Canada a reçu l'ordre formel du siège social américain de refuser une commande cubaine de nourriture pour bébé. Cette loi américaine interdit aussi aux navires arrêtés à Cuba de débarquer dans les ports américains au cours des six mois suivants.

Avec le temps, la population cubaine a commencé à voir diminuer le nombre de produits disponibles dans les magasins. La nourriture, auparavant disponible également pour tout le monde grâce à la carte de rationnement, s'est fait rare. Le service d'autobus de La Havane et d'autres villes a dû être restreint de façon drastique. Des centaines de milliers de travailleurs ont été mis à pied - à 80 p. cent du salaire - parce que leurs usines fonctionnaient au ralenti ou fermaient, à cause d'un manque de pièces de l'ex-URSS ou, s'ils vivaient en banlieue, n'avaient aucun moyen de transport fiable.

Vers la fin de 1992, la nourriture disponible sur la carte de rationnement ne satisfaisait plus aux besoins de base. Entretenu par des pénuries et la mise en circulation excessive de pesos qui a submergé l'économie cubaine, le

marché noir est devenu florissant. En échange de milliers de pesos dans les magasins d'état, les Cubains pouvaient se procurer toute la nourriture dont ils avaient besoin. De plus, parce que le salaire d'un travailleur devenait insuffisant à la survie, à cause des pénuries de nourriture dans les magasins de l'état et des prix élevés du marché noir, plusieurs personnes préféraient rester à la maison à foirer, peu encouragées à travailler.

Je l'ai moi-même remarqué en janvier, en visitant les bureaux des employés du gouvernement qui ont organisé l'an dernier la conférence internationale sur la bicyclette, alors que certains fonctionnaires importants étaient absents.

Carlos Batista, un excellent journaliste cubain, vient tout juste de rédiger un superbe article à propos de ce phénomène. Le titre de l'article est évocateur: «Cuba: Une fontaine à mille griffes pour le marché noir». Batista révèle d'abord l'évidence: «Le marché noir, une activité économique illégale ayant atteint des proportions incalculables en 1993 à Cuba, a comme principale source d'approvisionnement le vol, par des milliers de mains, de la propriété d'état.»

«Cuba étant une île, avec en plus une économie d'état, elle est en crise économique caractérisée par une vaste pénurie de produits, une inflation élevée, un déluge de pesos et, conséquemment, un marché noir galopant.»

Batista note que, selon des économistes indépen-

dants, les Cubains peuvent satisfaire seulement 40 p. cent de leurs besoins en nourriture avec la carte de rationnement; ils dépendent du marché noir pour le reste. Depuis août 1993, la police a commencé à combattre le vol de la propriété d'État.

Batista écrit: «la publication de ces crimes dans les médias officiels a démontré que c'est le manque de contrôle des activités économiques qui donne accès à ces personnes aux produits d'État.»

80 000 réunions ouvrières ont eu lieu pour tenter de résoudre ces problèmes. Trabajadores, l'hebdo de la Fédération cubaine du travail écrit: «Ce qui doit être fait, c'est l'intensification du contrôle des inventaires, pour que chaque jour on sache si quelque chose manque, pour ainsi connaître l'identité des pilliers.»

Le marché noir est aussi alimenté par la mise en circulation de plus de 11 milliards de pesos cubains. Batista affirme que le gouvernement a l'intention de réduire cette quantité rapidement pour raffermir l'économie. La moitié de cet argent est déposé dans des comptes bancaires d'épargne, selon l'économiste Oscar Pinto Santos.

À la fin de son article, Batista confirme mes dires en citant Santos: «d'une part, les gens restent chez eux... et d'autre part, ils dépensent des sommes faramineuses sur le marché noir.»

SOLIDARITY WITH CUBA

Louise Brownrigg

After the collapse of the Soviet Union and the intensifying of the U.S. blockade of Cuba in 1992, the Cuban economy has seriously contracted, bringing many hardships to the Cuban people. The distress caused to the Cuban people by the 30-year embargo—imposed by the world's strongest power against its small Caribbean neighbour of 10 million people—has led to an international movement of solidarity with Cuba. For the last 2 years Pastors for Peace has defied the embargo by bringing various supplies to Cuba donated by concerned Americans and Canadians.

This year for the first time the solidarity movement spread to Quebec. Solidarity committees were formed in Montreal, Quebec and Three Rivers. Popular groups and trade unions gave their backing and donated money. Trucks and cars were lent to carry the supplies through the United States and then via Mexico to Cuba. And three Quebec drivers donated their time and energy by driving to the Mexican port of Tampico as part of the caravan. A bigger campaign is planned for later this year. If you are interested in helping Cuba in this way, please phone (514) 523-4149.

suite de la page 6 BILAN ET CRITIQUE DE L'ADMINISTRATION RCM


“SUR RUE”, ce qui serait beaucoup plus économique et moins compliqué.

Louise Roy, directrice des relations publiques du RCM

Dans une entrevue accordée récemment au journal Voir, Louise Roy, une ancienne de Vélo-Québec, affiche sa sympathie envers les commerçants aux prises avec la récession et ne semble pas très disposée à appuyer de nouveaux projets d'apaisement de la circulation durant la campagne électorale. Faut-il n'y voir qu'une manœuvre électoraliste? Il y a eu une opposition acharnée de certains commerçants à l'implantation de la voie

réservée sur l'avenue du Parc; mais il faudrait surtout l'attribuer à un manque d'information et surtout de sensibilisation. Dans plusieurs villes à travers le monde, l'implantation de mesures d'apaisement de la circulation a stimulé, après une courte période de transition, l'activité commerciale des artères visées. L'affluence de la clientèle n'est pas uniquement fonction du moyen de transport utilisé, beaucoup d'autres variables en déterminent l'importance. Certains commerçants identifient trop facilement leur clientèle à l'automobile. Il ne faut toutefois considérer cette réaction comme une preuve de l'immuabilité de ce mode de transport. Les

mentalités changent rapidement et la composition d'une clientèle évolue aussi très rapidement. Demandez-le aux commerçants du mail piétonnier de la rue Prince-Arthur. Ils vous diront que la prospérité commerciale déborde même au nord et au sud du mail sur le boulevard St-Laurent. Dans plusieurs villes à travers le monde, on limite l'accès de l'automobile au centre-ville. À Groningen aux Pays-Bas, on projette d'éliminer graduellement la circulation automobile pour faire place aux autobus, aux tramways et bien sûr aux vélos. Souhaitons que Louise Roy révisera sa position pour le mieux être de tous les Montréalais.



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

CLUB CYCLOTOURISTE EXPLO TOUR

Un club reconnu pour son organisation et son atmosphère décontracté

- 50 sorties d'une journée
- 40, 80 et 100 km d'avril à novembre
- escorte motorisée - aide mécanique
- service au métro - transport vélo
- carte et trajet

Bons de 5 ou 10 sorties, passe saison
vous choisissez les sorties
QUAND et OÙ cela vous plaît

EXPLO TOUR

1013, St-Joseph #4

Mercier, Qc.

J6R 1U3

Russi:

- fins de semaine vélo
- randonnées de nuit
- Le désert de l'Arizona

S.V.P. ME FAIRE PARVENIR LA BROCHURE GRATUITE DU CLUB CYCLOTOURISTE EXPLO TOUR

Nom: _____

Adr: _____

C.P.: _____

Tél.: _____

GESTION ÉCOLOGIQUE DES TRANSPORTS

Genève montre la voie

Jean-François Lefebvre

Un train électrique m'amène de l'aéroport à la gare Cornavin, située au coeur de Genève, en moins de 10 minutes. Cinq minutes plus tard, mon autobus me dépose non loin de mon hôtel, en circulant sur une voie réservée. À l'arrêt, le début d'une voie piétonnière longeant le magnifique lac Léman. Alors qu'aux Palais des Nations, tout proche, on discute de la mise en oeuvre de la Convention sur les changements climatiques, Genève est déjà à l'ère de la gestion écologique des transports.

Le contraste est frappant. Ici, les transports publics, piétonniers et cyclistes ont chacun leur place respective. Une des clés du succès des Transports publics genevois? Un réseau complet et permanent de voies réservées qui quadrillent toute la ville.

Pourtant, la Suisse a elle aussi connu sa période d'engouement pour la «bagnole». La ligne de tramway qui traverse le centre de Genève a stoïquement survécu au démantèlement dont furent victimes toutes les

autres lignes de la ville durant la période d'après-guerre. Aujourd'hui, au coeur de la vieille ville, les multiples piétons côtoient paisiblement les trams et les trolleybus.

Alors que l'implantation de nouvelles zones piétonnières suscite, ici comme chez nous, des sentiments très partagés, les passions se sont apaisées pour plusieurs projets bien implantés. Certaines rues piétonnières sont devenues de luxueuses avenues commerciales, signe de l'attrait qu'exerce sur la clientèle cet espace de vie.

Les autorités cantonales ont lancé récemment une nouvelle offensive visant à montrer aux automobilistes le chemin des transports collectifs et des transports non motorisés, le programme Circulation 2000.

Circulation 2000

Anne-Catherine Jornod travaille à l'Office des transports et de la circulation du canton de Genève. C'est une passionnée. Pour cette ville qu'elle aime et que son équipe travaille avec ardeur à modeler afin de la rendre plus compatible avec les objectifs écologiques

grâce au programme Circulation 2000, un vaste ensemble de mesures visant à respecter les normes adoptées par la Suisse en matière de qualité de l'air.

Les principales mesures visent à limiter progressivement la circulation sur les plus importantes artères de transit de la ville au moyen de plans

ouvrables. À ces moments, seuls les Transports publics genevois, les taxis, les vélos et les véhicules de livraison peuvent y circuler, ainsi que les voitures des résidents de la rue dûment identifiées grâce à un macaron.

De nouvelles zones piétonnières sont progressivement aménagées,

collectif 2000 vise à accroître de 34 p. cent d'ici 1994 l'offre des transports en commun. Ceux-ci vont déjà chercher 20 p. cent des déplacements motorisés du canton de Genève et 65 p. cent de ceux à destination du centre-ville.

Une deuxième ligne de tram est en construction. La ligne existante trans-

porte déjà, à elle seule, 50 000 passagers par jour. Au moins deux autres lignes de tram s'ajouteront ultérieurement. Plusieurs autobus à moteur diesel seront remplacés par des trolleybus électriques. Les autorités évaluent également la possibilité d'implanter à Genève un métro léger, pro-

jet plus controversé à cause des coûts qu'il implique: quatre fois plus par kilomètre qu'une ligne de tram. Chose certaine, de nouvelles voies réservées pour les transports collectifs s'ajouteront aux voies existantes, déjà nombreuses.

Mais une ombre demeure au tableau. Circulation 2000 prévoit également l'amélioration de plusieurs infrastructures pour les véhicules individuels, notamment la construction d'un pont ou d'un tunnel reliant les deux rives du lac Léman, ce qui est devenu ici la légendaire «traversée de la Rade.» Ce projet a été récemment approuvé par référendum populaire. Et ceux-ci ont force de loi en Suisse. Mais ses coûts seraient si élevés que son lancement pourrait toutefois être retardé, au grand plaisir du Parti écologiste genevois et de ses élus, qui combattent féroce-ment ce projet.

L'auteur est président du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME). En août dernier, il représentait l'Union québécoise pour la conservation de la nature (UQCN) et le GRAME, à Genève, lors d'une rencontre des Nations unies concernant la Convention-cadre sur les changements climatiques.



Jean-François Lefebvre

de circulation sectoriels qui créent des poches étanches accessibles au seul trafic de destination. «Maintenant, explique Mme Jornod, personne ne peut plus transiter par la vieille ville en ligne droite. Le réseau de sens uniques fait trois boucles. Impossible de traverser. Alors la place est pour ceux qui s'y rendent vraiment.»

Des mesures particulièrement originales sont mises en place. Ainsi plusieurs rues ont maintenant le statut de «rue de connexion». Dans une rue de connexion, la circulation est restreinte durant la journée, les jours

alors qu'est étendu le réseau cyclable. Il existe même déjà de petites rues peu passantes où la signalisation permet la circulation des autos, à très faible vitesse, mais où la priorité est clairement accordée aux enfants qui jouent!

Les vélos ont également une place de choix: développement de pistes cyclables et d'espaces de stationnement, dont certains pourraient même être couverts. L'objectif? Faire passer la part du vélo de 8 p. cent des déplacements dans la ville à 20 p. cent.

Parallèlement à ces mesures le plan Transport


le RECYCLEUR vélos neufs et d'occasion
SPORT PLUS Boutique
LOOK **MINELLI** **LEADER**
PROCYCLE **PEUGEOT** expert
 **523 • 6480**
 5415, rue Papineau, Montréal

À vélo, sois brillant!

PORTE LE CASQUE



SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC

DES ÉVÉNEMENTS À NE PAS MANQUER

Dimanche 29 mai 1994
LE RENDEZ-VOUS DU VÉLO
3 km, 26 km et 60 km à Drummondville.
Le Rendez-Vous Du Vélo, (819) 478-5301

Dimanche le 29 mai 1994
LE TOUR DE L'ÎLE D'ORLÉANS
32/52/67km. Profit: Fondation des sourds du Québec
Le Tour de l'Île d'Orléans (418) 663-TOUR

Dimanche 29 mai 1994
LE TOUR DES ENFANTS
Randonnée populaire de 20 km pour les 6-12 ans à travers les rues de Montréal: 6000 cyclistes attendues.
Le Tour des Enfants, 847-TOUR

Dimanche 29 mai 1994
TOUR DE VILLE À VÉLO DE ST-HUBERT
Randonnée populaire de 26,3 km (3ième édition).
Tour de Ville à Vélo, 445-7750

Dimanche 5 juin 1994
LE TOUR DE L'ÎLE
65 km dans les rues de Montréal. La plus grosse randonnée populaire au monde: 45000 cyclistes attendus-ues.
Le Tour de l'Île, 847-TOUR

Vendredi 24 juin 1994
MON DRAPEAU, MON VÉLO, à Ville Mercier
Randonnée populaire de 25 et 55 km.
Explo Tour, (514) 691-4731

Dimanche 26 juin 1994
VÉLOTOURNEE LANAUDIÈRE 20/43 km
Repentigny - L'Assomption - Lavaltrie
Vélotournée, (514) 581-0319

Du 6 au 13 août 1994
LE GRAND TOUR
Une randonnée cyclo-touristique de 700km en 8 jours à travers 8 régions du Québec.
1000 cyclistes attendus-ues.
Le Grand Tour, 847-VÉLO

Dimanche 14 août 1994
Vélovirée 62 km
St-Félix-de-Valois, Région de Lanaudière
Vélovirée, (514) 581-0319

Les 21 et 22 août 1994
RANDONNÉE FORESTERIE NORANDA POUR LA SCHLÉROSE EN PLAQUE.
Magog-Sherbrooke. 1 jr/75 km; 2 jrs/150km.
Randonnée Forêt Noranda, 847-VÉLO

Dimanche 28 août 1994
CYCLO-RALLYE '94
Un jeu pour le plaisir de redécouvrir Montréal. Une expérience des plus enrichissantes. Un parcours de 24 sites exceptionnels. Des prix magnifiques à gagner.
Le Monde à Bicyclette, 844-2713

Dimanche 11 septembre 1994
UN VÉLO, UNE POMME 70/115/150 km
Ste-Martine et Haut-St-Laurent. Pour tous.
Explo Tour, (514) 691-4731

Dimanche 25 septembre 1994
VÉLO AUDAX 100 et 200 km
Épreuve de régularité et d'endurance (Montérégie)
Aventures douces Plein air (514) 336-9320

le touchésol

- Vitamines
 - Mets cuisinés
 - Produits en vrac
 - Suppléments alimentaires
 - Remèdes homéopathiques
 - Produits naturels de soins du corps
- 1251, rue Beaubien est (angle de Normanville)
Montréal, H2S 1V1 • Téléphone : (514) 274-3629



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

276-2728

5863, AVENUE DE LORIMIER

5\$

sur présentation de ce coupon
de rabais sur cuissard GARVEAU

"For local transport I use my bicycle and for visiting the world I use cyberspace", wrote a stranger from Santa Cruz, California on one of the bicyclists' "rec.bicycles.x" newsgroups on the internet. "Cyberspace conferences, or newsgroups, are like potluck dinners: everyone brings something to share", observed veteran ecologist and green Edmonton city alderman Tooker Gombert. Françoise Billette, a Valleyfield psychologist, who has been on-line for only 3 weeks, looks through her crystal ball and thinks of her 6 year old daughter Marie-Lise and also of the adolescents she helps in her professional work. She comments: "One day there will be interactive conferences for adolescents and children. This will enable them to reduce their sense of isolation".

None of these comments are exaggerated. Before I got on line 3 months ago, cyberspace was an abstraction for me. Now it has become my passion and I have trouble staying away from it. I tell everyone about this extraordinary new electronic communication mode.

To get on-line, all you need is a personal computer, a modem and the appropriate software. If you have difficulties installing the software and hardware, ask a friend with experience to help you. There are also people around who will do these installations for a small fee.

WHAT IS CYBERSPACE?

Cyberspace is essentially communication between computer-users throughout the world. Private, more personal communication is known as e-mail. You can send a letter to anyone connected to a network anywhere on the planet. The letter will arrive in less than an hour and it will be stored in their electronic mail box. I now receive about three E-mail letters a day.

The other use of cyberspace is for tuning in to electronic conferences or newsgroups. Conferences and newsgroups are news and information about the same subject e.g., urban bicycling. We bicycle advocates receive much inspiration, as well as material for this newspaper, from the "energy bikes" and "transport" conferences on the WEB network. Much of the international information in this issue was retrieved via cyberspace. Entire velorunary newspapers, such as those of San Francisco,

Santa Barbara, California, Atlanta and this one, are on that conference.

If you are interested in any particular country or region in the world, there are regional conferences for you. Reg.india; reg.peru; reg.africa and my favourite reg.cuba are just a few of the regional conferences available on WEB. For those interested in ecological mat-

TO A UNIVERSAL FREE NET

At the moment there are user fees for some of the networks. These fees are a deterrent to cyberspace growth. However, access to the internet is available to university students at no cost to the user-to help them with their research, you see-. However, non university students can get onto the internet via Camnet,

VISITING THE WORLD FROM HOME Robert Silverman

ters, there are about a hundred on that network, many of which are from various campaigns of Greenpeace.

While WEB has about 900 conferences, the Internet -where they are called newsgroups- has over 8,500 and their number grows daily. They are all interactive. People throughout the world follow and contribute to discussion groups ranging from atheism, to alternative sex to urban bicycling. No editor is there to censor you or say that their readers are not interested in your ideas. In a way, in cyberspace, you are the equal in reaching people of a millionaire press baron like Pierre Peladeau or Conrad Black.

ENTERING THE CYPERSPACE EPOCH

What strikes me is the generosity being generated and shared by users on cyberspace. Unlike the dominant paradigm of the capitalist society which we reluctantly endure-that of institutional greed and narrow self-interest-the net, somehow, almost by magic, encourages mutual aid. Unlike other products like automobiles for example which are promoted by the manufacturers by massive expensive and usually deceitful advertising campaigns, cyberspace consciousness and practice is being advanced by the countless satisfied users like myself throughout the world. Attesting to its great benefits to the user and its relatively moderate costs, net users in the 125 countries that are on-line now number 36 million and it is estimated that 1 million newcomers switch on each month. As computer prices descend, as they will, and their use becomes easier, cyberspace will become common like the telephone is today.

a small Montreal company, which charges 25\$ a month. For Francophones, Agora, the first French language network in North America has recently begun.

In 14 cities in the U.S., Canada and New Zealand, generous users have established Free Nets. For the last 8 months, one has been operating in greater Ottawa. I was honoured to attend a public meeting in Montreal in February where people from the capital showed us a video and spoke of the emerging networks of free nets. Ottawa now has 35,000 users of its Free Net and their numbers increase a thousand a month. Community groups and libraries regularly post their activities onto it. And, as the title states, it is free and functions on voluntary contributions to it.

After the public meeting in February, a committee of volunteers, myself included, was set up to try to establish a free net in Montreal so as to share and make more accessible the jewels of cyberspace to Montrealers. At the moment 65 volunteers are working to do that. We are divided into various committees: technical, financial, service providers, communications, etc. If you would like to volunteer, call or e-mail-We should be on line in 7 months.

Cyberspace is truly magic. I, a beginner in it, have only scratched the service. We are lonely with only 35 million users. Some of my friends in far off countries are not yet on-line and their tardiness slows down our contacts. As Tooker Gombert says, "become an armchair traveller". Delay no longer, get on the net quickly. In these days of global pessimism, like the growth of urban bicycling, cyberspace is a glimpse of enlightenment.



Un choix
qui change le monde!

- santé
- environnement
- respect des animaux

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

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



Traffic Jams in Beijing

Leslie Lutsky

At least 50,000 taxis presently clog the streets of Beijing and their number is increasing. Even though their presence offers great convenience to tourists and Chinese people who can afford them, they undoubtedly add to the traffic jams that have plagued the city during the last few years.

Even though China is supposed to be a classless society, there are three classes of taxis. The most expensive are the larger, mostly Japanese cars, that congregate around the tourist hotels. The less expensive taxis consist of Eastern European cars, a style rarely seen in the west.

The cheapest, and by far the most oft used taxis are the ubiquitous yellow mini vans that are manufactured in China. These bright yellow "bread loaves" are small and rickety and definitely not very comfortable. They can fit four people in the passenger section, on the two seats that face each other. The customers using a "breadloaf" taxi pay about half the fare of a first class

taxi and these mini vans appear everywhere. They certainly are an integral part of the madness on Chang'an Boulevard during rush hour when the 14 lane mega monster highway cutting through Beijing resembles a bumper to bumper parking lot.

Adding to the congestion are the public buses which provide cheap transportation but tend to be very crowded most of the time. They add to the congestion by pulling out of the bus stop zones located near the intersections and blocking the traffic on the lanes that they are entering.

Approximately 7 million two wheeled vehicles use the streets on a daily basis. This category would include mopeds, scooters, but mostly bicycles.

Almost every bike has two baskets hanging down alongside the back wheel and a carrier attached to the handlebar. The bikes are utilised to their fullest as they transport a variety of produce and daily necessities: planks of wood, bales of straw, bundles of brooms, sweet potatoes, mounds of coal, watermelons and cabbage. Many bikes pull carts that transport chickens, pigs, produce from the farms and even people. It is not unusual to see five or six folks sleeping or eating while relaxing on a cart and being pulled through Beijing by a bike.

Sometimes there will be a single passenger sitting nonchalantly on the rear carrier of a bike without holding on to anything, both feet dangling down the same side of the bike, usually facing the traffic. These passengers actually use their hands to eat while balancing on the back part of the bike.

How do they maintain their balance?

Not to be forgotten are the trucks, large noisy monsters, many of them rumbling along in formations of 10 or 12, carrying construction materials. The truck drivers are very protective of their space and allow no bike nor car to enter in the space between them.

Driving and walking in Beijing is an adventure. The most sought after area is the space directly in front of the roaduser that everyone, whether cyclist, pedestrian, taxi driver or bus driver, rushes to occupy and the result is sheer bedlam. The conductors of all vehicles keep one hand on the bell or horn which they constantly use to announce their presence. There are special lanes for bicycles, but many cyclists choose the road if it appears to offer quicker movement. Often the bike lanes are used by pedestrians lugging wagons or even the odd horse. These lanes are near the side of the road and sometimes the cyclists prefer the centre lanes of the road if they offer less hazards. Needless to say, crossing the street without getting hit is a challenge as it is difficult to make eye contact with all the individual cyclists as they come, wave after wave without a break and to add to the confusion there are still some carts being pulled by slow moving horses.

Aside from traffic, numerous stalls and private enterprises are set up on the streets, sidewalks and bike lanes. Within these stalls one can find dentists, wart removers, fortune tellers, noodle stands, roast chestnut sellers, umbrella menders, baked sweet potato vendors and melon seed men. Some of these hawkers cycle miles from the countryside to squat all day on the ground to sell a few peanuts and make a few pennies. These stalls add to the traffic congestion by using up space.

China is going through many changes during this period of westernization and many choices will have to be made by those in power. Many new roads will be explored. Let us hope the roads will continue to use bicycles.

BOOK REVIEW REVUE DE LIVRE

The Ecology of the Automobile

by Peter Freund and George Martin

Black Rose Books, Montreal

Reviewed by Pat Moore

Once upon a time, the American met the automobile and fell in love. Unfortunately, this led him into matrimony, and so he did not live happily ever after."

The Insolent Chariots
by John Keats

This book is an inspiration to the converted for its excellent social political analysis, a challenge to all the activists working for social change, and enlightenment to all those out there wondering. The authors manage to combine the auto industry's obsession with power and profits, the contradiction between the autonomous individual and the social costs and environmental incompatibility (individual freedoms in a collectivity), the left's emphasis on production and the neglect of patterns of consumption, to show us the systemic nature of auto-centred transport — a system that is not fundamentally challenged.

To those of us who recognise the threat of the automobile the authors explain it in ordinary terms: it is not a big dramatic event, like an oil spill that is concentrated and highly visible, but involves millions of little events that are considered quite ordinary. One can dismiss or trivialise "the habitual and routine harm associated with auto use"

because of the inherent appeal of the automobile which lies deeply embedded "in our cultural and psychosocial experiences as an icon of individual mastery over technology, of individual freedom, of power and speed, of social status, and of sexuality".

At least a third of this book addresses the alternatives and social change. Rabid anti-car folks may not like the authors' opinion that the automobile is here to stay, but I like an approach that is based on reality and not the grandiose posturing of 'let's tear it all down and build something new', instead, as the authors put it "we need to nurture realistic, achievable alternatives that can gradually transform" our society.

Whilst the book is laden with studies, surveys and statistics (along the lines of Handy Car Facts, this issue, page 14), many of them reused to illustrate different points, it is also well put together and easy to read, most chapters ending with a conclusion and resume of the preceding pages. If I have a criticism of this book it would be of the insipid title which belies the punch of the contents which are well worth reading.

L'APAISEMENT DE LA CIRCULATION SUR CHRISTOPHE COLOMB

SUIVI

Les citoyens-ennes de la rue Christophe Colomb ont tenté de convaincre les autorités municipales de transformer leur rue par l'apaisement de la circulation, à l'aide de deux documents: Le plan d'urbanisme et Le plan de la circulation, présentés en mémoire en 1992.

Cette année les citoyens continueront la lutte. Ils ont déjà tenu leur première réunion de planification, pour des actions à prendre bientôt.

À suivre...

pastel

bar

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

Les Bicycles

QUILICOT

EFFECTUÉE PAR NOS SPÉCIALISTES

SPÉCIAL MISE AU POINT 29⁹⁹\$

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

Jusqu'au 30 avril 1994

2 magasins pour mieux vous servir :

1749 rue St-Denis, Montréal 842-1121
472 Bl. Roland Therrien, Longueuil 442-1121

SUR DEUX ROUES

vente
location
entretien
réparations
vêtements et
accessoires de
bicyclettes



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

LE CHAINON CHAMPLAIN

Une saga qui n'en finit plus de finir

Michel Thibault

Ville de Verdun fait des pieds et des mains pour que cette jonction piétonnière et cycliste entre les îles de Montréal et des Soeurs devienne une réalité. Le maire Bossey a fait une représentation pour que le chaînon soit inclus dans les projets d'infrastructures du gouvernement Chrétien; mais cela n'a pas passé la rampe. Du moins pas officiellement. Le maire avait répondu lors d'une période de questions en Conseil que la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain redoutait ce projet car cela donnerait la puce à l'oreille partout au Canada. Cependant il y eu volte-face suite à la décision de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain de construire un parapet du long de l'étroit trottoir actuel. Le maire Bossey a avisé le Monde à Bicyclette que le sentier de lapins qui sert de jonction des deux côtés du trottoir utilisé par les cyclistes comme les piétons sera pavé. En plus, un lien cyclable entre le canal Lachine et les voies cyclables longeant la rive à Verdun sera planifié et la rive du côté sud de l'île des Soeurs sera d'ici quelques années cyclabilisée également. Le hic est que ladite Société des ponts n'élargira pas le trottoir et apposera le parapet surmonté d'une clôture tel quel; la largeur utilisable par les cyclistes et les piétons sera insuffisante.

Le réseau de pistes sur l'île des Soeurs sera également développé de sorte qu'une voie passera dans la forêt du centre de l'île située en bordure d'un petit lac naturel acquise il y a quelques années par la ville, en partie comme compensation pour un non-respect du règlement de zonage de la part du méga-entrepreneur qui est roi et maître sur l'île. Il est à noter que dès 1987, le Monde à Bicyclette, suite à une vaste consultation publique sur le réseau cyclable qu'aimerait voir être réalisé les cyclistes, recommandait que la piste cyclable du Canal Lachine soit reliée aux pistes de Verdun sur la rive en empruntant le parc entourant les terrains d'isolement de l'usine de filtration de l'Aqueduc de Montréal; c'est exactement ce que s'apprête à faire l'administration municipale de Verdun, dès qu'elle aura obtenu l'accord de celle de Montréal.

Il est à se demander si la Société des ponts ne s'est pas empressé d'opérer, simple-

ment pour ne pas qu'on puisse enlever de l'espace à même les voies pour la circulation automobile, qu'elle priorise plus que tout.

Dans tout ça, il faut se demander ce que fait le Ministère du Transport, de qui relève la Société des ponts, qui joue à cache-cache avec les cyclistes. Afin de réaliser une voie cyclable à double sens

d'accrochages entre cyclistes et/ou cyclistes et piétons.

Le député Gilbert Chartrand avait laissé entendre l'an passé que des travaux de planification d'aménagement en ce sens avaient débuté, ce qu'avait démenti par la suite à la fin de l'été son collègue Jean Corbeil, ministre fédéral des Transports. Sauf quelques rares exceptions, il ne fait pas



qui soit dans les normes, il faudrait que le trottoir soit élargi de la moitié au moins. La piste sera bel et bien réalisée mais pour ce qui est de la section sur le pont de l'île des Soeurs, la planification qui doit bien émerger du Ministère des Transports pour qu'une telle dépense, entre 250 000\$ et 400 000\$, soit avancée pour sécuriser les gens sur le trottoir.

20 ANS DE LUTTE QUI SE POURSUIVRA POUR VERDUN ET LE MONDE À BICYCLETTE

Lorsqu'il y a beaucoup de trafic non motorisé sur le pont, il y en a toujours plusieurs qui s'aventurent à rouler dans la rue. Maintenant, les cyclistes s'aventurant dans la rue, de l'autre côté de la clôture les séparant des piétons, il vont se retrouver encore plus dans la roue des automobiles.

Pourtant tous sont au courant qu'il y aura beaucoup de cyclistes qui passeront sur ce trottoir, et des piétons. Il risque d'y avoir plus

de doute que les citoyens sont prêts; il est à prévoir que des centaines de milliers de cyclistes vont passer sur ce trottoir qui seront hors-normes selon ces mêmes ministères.

Un aménagement métallique en porte-à-faux par l'extérieur ne serait pas tellement plus dispendieux: en tout cas du point de vue humain ou social, on réglerait définitivement la question d'une voie cyclable du type de celle que l'on a gagné sur l'île Notre-Dame par le pont Victoria. Évidemment, l'idéal serait un pont pour la circulation à pied ou à vélo seulement, du genre de ceux qui enjambent le canal Lachine, mais il faut dire que la distance est quatre fois plus longue à enjamber. C'aurait été un projet abordable dans le cadre d'un projet à contribution tripartite comme un projet d'infrastructure; tels que ceux qui sont acceptés présentement. Cela contribuerait bien plus au développement communautaire et à la jonction entre les parcs sur les deux îles à Verdun.

POURQUOI CELA A-T-IL TRAINÉ EN LONGUEUR?

Le fleuve sert d'interface entre l'île et le Vieux-Verdun ou la terre ferme selon l'administration municipale depuis trop longtemps mais est-ce qu'il en était ainsi avec les administrations et surtout aux yeux du promoteur de l'île.

Il serait à redouter que les Trois sociétés d'investissements, filiales d'un seul et même promoteur, Metropolitan Structure Inc., qui a fait la location de l'île pour 99 ans des mains de la Québec Home and Mortgage au début des années '60 n'étaient pas jusqu'à tout récemment bien chauds à l'idée que les Verdunois et les Montréalais puissent venir dans l'île soit à pied ou en vélo. En tout cas maintenant, tout le monde est rallié à l'avis que la promotion de l'île est plus aisée en permettant une meilleure communication pédestre et cycliste avec le reste de la région montréalaise.

L'intrusion massive des gouvernements supérieurs dans la gestion municipale via des contrôles relevant d'institutions régionales et provinciales chapeautées par des commissions qui privilégient le développement géré de

l'extérieur d'une façon supérieure facilite le lobbying et la représentativité, voire la domination, des méga-promoteurs et des spéculateurs d'envergure nationale et internationale. Le méga-promoteur est bien plus en mesure de pouvoir briser ces règlements de zonages du fait qu'il peut facilement amortir les quelques «amendes» pour lui

peu imposantes qu'il encoure en ne les respectant pas. James Lorimer, in La cité des promoteurs, Boréal Express - le livre est en biblio au local du Monde à bicyclette - prétend que les administrations municipales deviennent de plus en plus la proie de tels méga-entrepreneurs immobiliers; ils ont de moins en moins le choix afin de faciliter une politique rentable financièrement.

Metropolitan Structure Inc. de Chicago dès le début a confié 35 p. cent du territoire à Ville de Verdun pour la construction des services municipaux. Il faut dire que la municipalité avait acquis une solide expérience dans le domaine du remplissage de marais et de construction de digue. Au début du siècle, on a dû assécher le territoire car Verdun était un espace situé entre des îles de l'archipel d'Hochelaga, partiellement inondé durant 4 à 5 mois lorsque la rivière Saint-Pierre et le fleuve sortaient de leur lit. Heureusement que depuis 1985 cependant, Ville de Verdun ne s'occupe plus que des services de voirie ou d'égoûts utiles pour des fins publiques. Tout de même, la municipalité a beaucoup offert de services nouveaux en peu de temps sur l'île et a même frisé la faillite.

UNE PISTE CYCLABLE QUI SERA APPRÉCIÉ À PLUS D'UN POINT DE VUE

Les cyclistes montréalais pourront rejoindre facilement le pont de l'estacade et la piste sur la voie maritime du Saint-Laurent quand ce Chaînon manquant Champlain sera ter-

suite à la page 13



café les entretiens

tous les jours de 9h30 à 24h

1577, Laurier est près de Fabre 521-2934

bières, vins et spiritueux

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

Cycles Gervais Rioux

5042 Boul. St-Laurent
Mtl. Qué. H2T 1R7
Tél.: 278-1818
Fax: 278-1818

ARGON
Gervais Rioux

GRAND MÉNAGE DU PRINTEMPS DIX JOURS SANS MANGER

Claire Morissette

Pour la cinquième fois, je viens de faire un grand nettoyage corporel, une sorte de «jeûne» prolongé et je pense que beaucoup de gens pourraient profiter de cette expérience. Voici pourquoi et comment.

POURQUOI «JEÛNER»?

Chaque année, nous consommons 1 095 repas et, dans les conditions de vie que nous connaissons, leur qualité est assez inégale. Certains sont naturels, équilibrés, biologiques et tout le tralala, mais avouons que d'autres sont plus conventionnels, en tous cas non-biologiques, quand ce n'est pas carrément du «junk-food». Nous ingérons donc inévitablement des produits chimiques – 13 livres d'additifs alimentaires par an en moyenne au Québec –, dans notre nourriture, dans l'eau et même dans l'air, et nous donnons peu de chances à notre organisme de les éliminer.

Jeûner donne un temps de repos au système digestif, au foie et aux reins en particulier et permet un nettoyage en profondeur du conduit digestif, des vaisseaux

sanguins, des articulations et à l'intérieur des cellules et des glandes. C'est aussi une façon de débarrasser l'organisme de ses réserves en trop qui l'encombrent inutilement, et cela chez une grande partie de la population – un adulte sur trois souffre d'obésité à différents degrés, selon la British Medical Association (CTHS22). C'est aussi une bonne façon de mettre fin à de mauvaises habitudes (tabac, alcool, drogues, café, viandes, etc.), car les toxines habituelles sont rapidement éliminées. Et c'est en soi une expérience libératrice.

NETTOYAGE AU CITRON

J'ai déjà essayé le jeûne intégral, à l'eau, et je lui préfère de beaucoup la diète au citron, telle que présentée par Stanley Burroughs dans son excellent petit livre "The Master Cleanser, with Special Needs and Problems".

On connaît les qualités nettoyantes du citron, de la nicotine sur les doigts, par exemple. Le citron s'alcalinise une fois ingéré et, contrairement à ce qu'on pourrait croire, est d'une aide puissante pour combattre l'acidité. La

recette de Burroughs, une limonade de citron et de sirop d'érable, apporte à l'organisme tous les éléments nécessaires à son fonctionnement, ce qui élimine l'inconfort ressenti pendant un jeûne intégral. En effet, selon lui, dans ce mélange citron-sirop d'érable, «le carbone agit comme stimulant moteur, le potassium présent en abondance renforce le cœur, stimule les reins et les glandes adrénales, l'hydrogène active le système nerveux sensoriel, le calcium renforce et nourrit les poumons, le phosphore nourrit les os et stimule le cerveau, le sodium aide à la construction cellulaire, le magnésium agit comme alcalinisant dans le sang, le fer construit des globules rouges, le chlore nettoie le plasma sanguin, le silicium assiste la thyroïde pour une respiration plus profonde, l'oxygène donne de la vitalité. C'est une combinaison parfaite pour nettoyer, éliminer, guérir et reconstruire. Les suppléments ne sont pas nécessaires et pourraient même être nuisibles.»

DEUX RECETTES ESSENTIELLES

La recette de limonade de Burroughs est la suivante: 2 cuillerées à table de jus de citron frais ou de lime (environ 1/2 citron), 2 cuillerées à table de sirop d'érable véritable (pas de substitution, pas de miel), 1/10 cuillerée à thé de cayenne (facultatif) et de l'eau de source tiède ou froide pour remplir un verre de dix onces (300 ml).

Je choisis le sirop d'érable dit «ambre» – par opposition à «clair», de catégorie «B» plutôt que «A», et de qualité biologique, sans formaldéhyde; il est moins cher et plus nourrissant. Il faut du citron frais, pas de jus en plastique ou congelé. La cayenne agit contre les mucus et fournit de la chaleur. On peut boire de six à douze verres de limonade par jour, et lorsqu'on a faim. Il ne faut pas prendre d'autre aliment solide: après deux ou trois jours sans manger, l'organisme se met à

puiser dans les réserves et à se nettoyer en profondeur, et l'ingestion d'aliments solides stopperait ce changement modal. Tricher détruirait tous les bénéfices de l'exercice.

Personnellement, je prends aussi des tisanes – mais pas de jus de fruit –, et du bouillon de légumes clair (laisser décanter avant de boire) pendant le nettoyage. Mais j'avoue que c'est plutôt par recherche de sensations gustatives que pour autre chose. Une tisane laxative douce est suggérée le soir pour régulariser l'élimination intestinale. La menthe est recommandée pour contrôler les odeurs qui accompagnent parfois la désintoxication. On boit autant d'eau qu'on veut. Hydratez-vous abondamment.

L'autre recette est très importante dans une diète ou un jeûne: c'est la recette de «bain salin» pour nettoyer les intestins. La circulation cesse bien sûr dans les intestins et les résidus qui s'y trouvent doivent être évacués, sinon ils pourrissent sur place, occasionnant maux de tête et autres malaises.

Le bain salin se fait comme suit: 2 cuillerées à thé rases de sel marin (naturel, non iodé) pour 995 ml d'eau de source tiède (32 onces). On l'enfile d'un coup le matin en se levant; il est important d'avoir une heure et demie de temps libre et calme devant soi pour la durée du processus complet.

Ce taux de salinité est exactement celui du sang. L'eau salée n'est donc pas absorbée par les reins, ni le sel par le sang; elle passe tout simplement tout droit, franchit toute la longueur des intestins et est expulsée – chiée, eh oui – au bout d'une heure et demie environ, entraînant ce qui se trouve dans les intestins. Vers la cinquième ou sixième journée du nettoyage, même après un massage du ventre pendant le bain salin, l'eau expulsée a presque l'apparence de la bière – elle contient les restes de limonade, sucres digestifs et déchets d'élimination

–, témoignant d'intestins roses et propres comme un sou neuf. Les lavements sont déconseillés.

La reprise alimentaire doit se faire en douceur avec au début: jus d'orange, fruits frais, soupes de légumes du marché (pas de conserves), en quantité limitée. On évitera viandes, produits laitiers, pain et aliments transformés. On redécouvre alors les saveurs naturelles dans toute leur richesse, ce qui nous donne une nouvelle occasion d'adopter désormais une alimentation saine et naturelle, gage de santé.

UNE EXPÉRIENCE LIBÉRANTE

Je suis entrée en touriste dans une église, un jour, peu de temps après une diète de nettoyage; c'était le début du carême et le prêtre, légèrement obèse, parlait de la souffrance, de la mortification, de la pénitence par les sacrifices, les privations et le jeûne. Il s'en est fallu de peu que je ne proteste et monte en chaire raconter aux fidèles l'expérience merveilleusement libérante du jeûne.

Il y a quelque chose de paradoxal à se retrouver tout à coup du côté des non-mangeants et de découvrir que non, ce n'est pas souffrant. De se rendre compte à quel point on a PEUR d'avoir faim, mais que la faim, elle, à court ou moyen terme, bien sûr, est en fait légère et fugace. Pendant mon premier jeûne, j'étais appréhensive, par inexpérience; par la suite, rassurée, j'ai pu être sereine.

En jeûnant, on s'étonne un peu de voir tous les autres bien attelés à leurs habitudes de repas, esclaves de leur estomac, alors qu'en fait, on est beaucoup plus libres que ça. On jouit d'une liberté incroyable qui nous permet de couper avec le passé et de repartir dans la direction de son choix. Croyez-le ou non, j'ai souvent profité de mes périodes de diète pour fureter dans les livres de recettes, les bons, végétariens et macrobiotiques, pour copier celles que je voulais introduire dans mon fichier et dans mon alimentation. Jeûner donne aussi beaucoup de temps libre (congé de cuisine et de vaisselle) et, en plus, vous permet d'économiser! – un petit cadeau de jeûne en perspective est une bonne façon de soutenir le jeûne. Enfin, cela rassure sur nos ressources physiques; je ne paniquerais certainement pas si je m'égarais en forêt ou si j'avais à affronter des conditions difficiles pour quelque temps.

MIND OVER MATTER

Cela demande une certaine disposition de l'esprit pour entreprendre une diète de nettoyage. Il faut que la décision ait quelque chose d'irrévocable – avec bien sûr assez de souplesse pour la renverser en cas de malaise réel et permanent – et ceci se prépare quelques temps d'avance. La lecture sur le sujet avant et pendant le jeûne est très soutenante; on en trouve dans

BICYCLETTERIE J.R.

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



GRANDE OUVERTURE! BICYCLETTERIE J.R. II

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

Comme toujours...

Nous vous offrons service supérieur
et le meilleur prix et qualité

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

Venez voir nos spéciaux d'ouverture !

On Your Bike,
Be Bright!



SOCIÉTÉ
DE L'ASSURANCE
AUTOMOBILE
DU QUÉBEC

les magasins d'aliments naturels — les écrits de Herbert M. Shelton, notamment. Il faut aussi éviter, surtout les débutants, les endroits où flottent de bonnes odeurs et la vue de la nourriture; ce que je trouve de plus difficile dans la diète, c'est l'ascèse gustative, la nostalgie des saveurs. Il faut que je discipline mon imagination et que je chasse activement mes fantasmes. La lecture permettra de comprendre le processus du jeûne, d'une logique implacable, les malaises qui peuvent découler d'une mauvaise condition physique avant le jeûne et les bénéfices innombrables qu'on peut en escompter.

Les personnes souffrant de maladies devraient prendre connaissance des aspects concernant leur cas particulier avant d'entreprendre un jeûne, qui pourra leur être d'un grand secours, puisant dans la subtile bio-chimie du corps son pouvoir auto-guérisseur, plutôt que dans les mixtures d'apprentis-sorciers des pharmaciens. Burroughs explique abondamment les bénéfices du nettoyage pour toutes sortes de maladies, y inclus l'ulcère de l'estomac. Même les diabétiques peuvent faire la diète, mais ils ont une recette spéciale — équilibrant insuline et mélasse — à suivre. Pendant le jeûne, les muqueuses se nettoient, les allergies disparaissent, le cholestérol s'élimine, la peau se nettoie, le gras fond au rythme d'environ deux livres, presque un kilo, par jour.

Je suis allée passer un examen du sang l'été dernier au moyen d'un somatoscope — agrandissant 4 500 fois des échantillons de sang vivant, un instrument mis au point par l'éminent chercheur Gaston Naessens. Nous étions un groupe de six personnes, avec des états de santé et habitudes d'hygiène variés, certains avec des diagnostics de maladie en cours. Mon échantillon sanguin montrait un taux presque nul de cellules anormales — il y en a toujours un peu, sur le nombre —, pratiquement aucune bactérie, levure ou autre corps indésirable dans le flux sanguin, aucune viscosité — agglutinement des globules en chaînes —, suffisamment de fer et une remarquable activité des globules blancs, avec des déplacements amiboïdaux spectaculaires. Je ne suis pas la pire, mais je ne suis pas non plus un modèle de cuisine équilibrée et de vie sans excès occasionnels. J'étais la seule ayant recours régulièrement au «Master Cleanser» de Burroughs. C'est peut-être une coïncidence, peut-être pas.

AUTRES CONSIDÉRATIONS

Selon Burroughs, on peut faire la diète de nettoyage trois ou quatre fois par année; la durée doit en être d'au moins dix jours et peut se prolonger jusqu'à quarante jours, quoi que dans ces cas-là, je pense, cela devrait se faire avec l'assistance de professionnels compétents. Son petit livre répond à toutes les questions, regorge d'une foule d'autres conseils utiles, dont une diète de reprise complète, et nombre de précieuses recettes de pharmacopée naturelle. À vous d'en profiter.

miné. Mais aussi ils pourront visiter un fleuron ou un patrimoine écologique de la région de l'ancien archipel Hochelaga; en effet Verdun a fait l'acquisition de la forêt de l'île-des-Soeurs, située au bord du lac naturel de l'île juste au centre-est - qui sera par ailleurs traversé d'une piste cyclable - après qu'une partie lui ait été allouée par le groupe des trois investisseurs dans le cadre d'un transfert suite au non-respect du zonage. Elle constituera en tout cas le principal espace vert des Verdunois; espérons que tous ces visiteurs auront à coeur de l'entretenir.

Les vieilles rues commerciales de Verdun qui constituent pratiquement le seul milieu commercial du centre-ville de Verdun, seront certainement mieux développées dès que les résidents de l'île des Soeurs et de la rive-sud y viendront à pied ou à vélo. Il n'y a pas beaucoup de centres industriels ou d'employabilité dans les vieux quartiers, et le fait de pouvoir se déplacer entre les deux îles sans être dépendant de l'usage d'une automobile améliorera également la possibilité d'aller travailler sur l'île des Soeurs. La communication entre piétons et cyclistes est toujours un bienfait pour l'économie locale et communautaire.

LE DÉVELOPPEMENT FINANCIER SUR LES MARCHÉS ET LA PRÉSERVATION DE L'ÉCONOMIE COMMUNAUTAIRE.

Peu de gens ont conscience que la ville est et doit être le paradis des piétons et des rencontres physiques à ciel ouvert. La congestion de la circulation en ville n'est pas due à la densité humaine, mais bien au nombre d'automobiles et d'espaces de stationnement qui créent des distances. La dispersion de la niche humaine moyenne, habitat-loisir-travail, ne fait qu'accroître le désir de rouler en automobile. À condition de pouvoir compter sur de bons transports en commun et de bonnes voies cyclables pour les trajets inter-cités, on peut encore espérer préserver la pertinence du partage des espaces et des ressources citadins et de la coopération gratuite dans le voisinage

La réapparition du travail à domicile et de la petite entreprise où des travailleurs sous-contractants gravitent autour des com-

La distribution du Monde...à bicyclette

France Lebeau

Pour la première fois, cette édition printanière du journal du Monde à bicyclette sera livrée à vélo. En effet, les différents commerçants et les membres d'organisme avaient l'habitude de voir une camionnette s'arrêter devant leur porte, un livreur ou une livreuse en sortant pour déposer une pile de journaux faisant la promotion des droits du vélo en ville. Cette fois-ci, ils verront probablement un cycliste un peu épuisé, mais fier de participer à cette initiative.

Compte tenu du fait que le printemps nous réserve souvent des tempêtes imprévisibles et que le moment n'est peut-être pas idéal pour entreprendre un effort du genre, le Monde à bicyclette prévoit effectuer la distribution sur deux roues graduellement. Seuls les quartiers où un nombre suffisant de bénévoles aura été recruté, c'est-à-dire couvrant tous les points de distribution, feront partie de cette entreprise. Cette démarche vise à promouvoir concrètement les objectifs du Monde à bicyclette: faire la promotion du rôle utilitaire du vélo en ville, démontrer que plusieurs activités urbaines, même des tâches difficiles à réaliser, peuvent se passer de tout moteur autre que le moteur humain. Quoi de mieux que de commencer par soi-même! Pour ce premier essai, une vingtaine de bénévoles couvriront une bonne partie du territoire de livraison du journal. Au total, plus de 14 000 copies sont distribuées dans près de 400 sites répartis sur le territoire de l'île de Montréal. Bientôt, toute la zone de distribution sera couverte à bicyclette. Si le projet vous intéresse, vous pouvez contacter le Monde à bicyclette pour nous faire part de vos intérêts particuliers et ainsi participer à la prochaine distribution à vélo, cet été.

plexes industriels sont portés à l'enracinement dans le quartier, libère l'espace de la rue autrefois réservé à la circulation automobile et les piétons sont appelés à revivre de plus en plus pour peu que l'urbanisation soit conciliante en ce sens. Quand les enfants et les femmes commencent à revivre dans nos rues: l'économie et la convivialité locale contribuent plus facilement au développement écologique humain.

Le seul choix urbanistique est simple: l'automobile ou la ville? Le gadget gaspilleur par excellence, loin de protéger, expose aux coups et nuit à la survie communautaire. La ville ne doit pas céder son droit de cité à l'utilisation standardisée et obligée de l'automobile privée. Nous avons mieux à faire que de transiter inutilement entre les villes, nous devons communiquer et nous concentrer pour mieux nous enraceriner collectivement, pour une meilleure biodiversité citadine.

Le rôle de la ville passe par la création d'un milieu propice également au rassemblement communautaire et à l'encadrement sociétaire: ce qui seul pourra réhabiliter l'harmonisation de l'économie familiale et de quartier avec une intégration sur les marchés nationaux et multinationaux. Au Monde à Bicyclette, il y a beaucoup d'expertise pouvant servir à la planification d'aires d'apaisement de la circulation lourde ou motorisée; nous sommes certains qu'au niveau de l'aménagement urbain et de la circulation municipale, notre expérience apporterait beaucoup de connaissances utiles en matière de déplacements cyclistes et piétonniers sécuritaires.

Nous sommes convaincus également que des lettres parvenant au bureau des conseillers, des députés et des ministres, les amèneraient à accentuer leurs implications face désir de la population de profiter d'un aménagement multipliant les havres libres de la menace automobile.

LE VÉLOCISTE
MEMBRE DES SERVICES Y. BOUCHARD INC.

- LEADER
- MINELLI
- MIYATA
- NORCO
- RA LEIGH
- SPECIALIZED

ACTION VELO PLUS

RÉPARATIONS RAPIDES DE TOUTES MARQUES...
AUSSI SERVICE D'AIGUISAGE

6662 ave. Papineau (St-Zotique) **727-7171**

Centre du Vélo McWhinnie Cycles.

"Établi depuis 1930"

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

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

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

Nouveau

Le Haut-Saint-Laurent à vélo

GUIDE CYCLOTOURISTE
24 Pages

8 parcours de 40 à 160 km circuits interconnectés

Chaque circuit comprend:

- une carte géographique claire
- description précise des directions et du kilométrage
- informations touristiques et services

À seulement 45 minutes de Montréal

8 circuits pittoresques:

1. La vallée de la rivière à la guerre: 60 km
2. La rivière à la Truite: 60 km
3. Les rives de la rivière Chateaugue: 55 km
4. La route panoramique: 65 km
5. Le site de la Bataille-de-la-Chateaugue: 40 km
6. Les poises du Suroit: 50 km
7. La route de la pomme: 65 km
8. Le tour de la MRC du Haut-Saint-Laurent: 160 km

LE HAUT-SAINT-LAURENT

Une présentation de la Corporation de Développement Économique de la MRC du Haut-Saint-Laurent

Préparé par **EXPLO TOUR**

Adressez votre commande à: **Explo Tour**
1013, St-Joseph # 4, Mercier, Qc. J6R 1V3
Allouez 2 à 3 semaines de livraison

Le Haut-Saint-Laurent à vélo Guide #1 bon de commande

Coût incluant : manutention, poste et taxes

Quantité: 1 ou 2 3.25\$ ch.
3 à 9 2.75\$ ch.

S.V.P. me faire parvenir:

_____ guidé(s) à _____ \$/ch.

1 lot de 10 @ 25\$ _____ Total

1 lot de 25 @ 50\$ _____ Total

Nom: _____ Tél: _____

Adr: _____

_____ C.P. _____

Payable par chèque ou mandat à: **EXPLO TOUR**

INDEX

with apologies and thanks to Harper's

"HANDY CAR FACTS": NOTES ON THE REAL COSTS OF CARS

Here it is folks! Just what you've been waiting for. Here's the bad news on the car. Handy for dropping into dinner conversation, for letters to the editor, speeches you may be writing, or just to impress your friends. Wondering about the costs of cars?. All the news that didn't fit into the car ads!

- 400 million cars on the roads. (sep)
- Cars burn almost 50% of the world's fossil fuels. (sep)
- They use 1/3 of urban landscape for roads, parking lots, driveways. (sep)
- They create many of the pollutants washing into storm sewers. (sep)
- They contribute 40% of the world's nitric acid and volatile organic compounds (which create smog). (sep)
- They are responsible for 70% of the world's man-made carbon monoxide, 1/4 of N. America's carbon monoxide. (sep)
- Motor vehicles account for more of the world's air pollution than any other human activity. (sep)
- In Canada there are 15 million passenger vehicles (more than twice as many as there were 20 years ago). (sep)
- It is estimated that 45% of cars on the road would fail emission tests. (sep)
- One 80 litre tank of gas puts 56kg. of carbon into the atmosphere (176k of carbon dioxide). (sep)
- In LA people are forced to ride in car pools, and officials want to rid streets of gas-powered vehicles within 20 years. (sep)
- Michael Renner of Worldwatch Institute believes that the real costs of cars would include an extra \$3,000 annually per car for maintaining roads, parking lots, health care and environmental problems that would triple gas costs. (sep)

"Cars are the enemy" says federal environment minister Lucien Bouchard. Each year 300 million litres of motor oil "vanishes" into the environment in Canada (that's 8 times Valdez!). (sep)

SEP=SOUTHAM ENVIRONMENT PROJECT (SEP BY MARGARET MUNRO, VANCOUVER SUN)

- Total miles driven in non-communist industrial world in 1985: 2.5 trillion- half a light year! (wwm36)
- University of California at Davis scientists estimate that the use of gasoline and diesel fuel in the US may cause 30,000 premature deaths annually, especially among those suffering respiratory ailments. (wwm36)
- US National Crop Loss Assessment Program estimates that annual ozone damage to four crops alone-corn, wheat, soybeans, and peanuts-may top \$4 billion. (wwm38)
- Total acid rain damage to forest, aquatic ecosystems and agricultural production in the U.S. is estimated at more than \$5 billion per year. (wwm38)
- Diesel cars emit less CO, hydrocarbons and nitrogen oxides than gasoline powered cars, but the particulates they release carry carcinogenic compounds called polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs) that can lodge in the human lung. (wwm40)
- New evidence is that ozone is unhealthy at considerably lower levels than previously assumed, and that ozone may have cumulative effects. (wwm41)
- Athens, Budapest, Rome and Sao Paulo restrict cars to battle pollution. (wwm43)
- In Athens ozone based smog claims as many as 40 lives per year. (ww38)

-Automobile fuels account for 17% of world-wide emissions of carbon dioxide. (wwm36)

-It took 50 years to get the lead out, even though the hazards have long been known. (wwm37)

WWM=WORLD WATCH MAGAZINE VOL. 1, #6 NOV./DEC. 1988 (WWM BY MICHAEL RENNER, WORLDWATCH INSTITUTE)

-Asphalt is made from toxic tar—the remains from coal and oil processing. Aggregate from incinerators and power plants, which often contains dangerous heavy metals like cadmium and mercury, is added to it and these slowly leach into the land and water. (ni12)

-In the US 360,000 sq. miles, 10% of arable land, has been paved: that's an area the size of England. (ni12)

-Parking lots are empty 80% of the time, and between parking spaces at home, work and shopping centre the average car uses 3 times the space of the average home. (ni12)

-Canadians use about 800 gallons of gas per car. (ni12)

-Pumping oil from the ground requires great quantities of water to push it out and fill the space, and in the process drilling brines and solvents contaminate ground water. (ni12)

-200 million pounds of plastics are used annually in cars. (ni13)

-2 pounds of hazardous waste produced per pound of plastic. (ni13)

-Burning plastic from cars accounts for much of the poisonous dioxins being released. (ni13)

-Each year 100 million lead car batteries are discarded, releasing lead into the environment. (ni13)

-CO slows the rate which oxygen is absorbed into the bloodstream. Small exposures cause shortness of breath and decreased alertness. Large amounts can kill. (ni13)

-Diesels produce large quantities of particulates which produce cancer. (ni13)

-Gasoline and diesel fuels are distilled at refineries which produce toxic waste and toxic air emissions, and cause increased cancer and occupational disease. (ni13)

-LA has the nation's second largest bus fleet, but only 3% of trips by bus. (ni11)

-A standard 6 lane highway can carry 85,000 cars or 120,000 people, and with junctions, approach roads, hard shoulders every mile of motorway takes up nearly 25 acres. A double track railway can easily move 200,000 people a day, on less than 1/6 of the land. (ni11)

-More than 100,000 cars are produced each day, 1/3 owned by an American. (ni16)

-More than 250,000 people killed in car accidents in 1985. (ni16)

-People per car: Canada 2.2, US 1.8. (ni16)

-GM is the largest company in the world- \$40 billion in 1986; in 1980 12% of global trade in manufactured goods was car related. (ni17)

(NI PPS 12&13 WRITTEN BY ERIC DRAPER, CLEAN WATER ACTION, WASHINGTON DC)

-7 times more likely to die of traffic accidents than homicides. (CKUA)

-The president of Sweden's largest auto maker, Volvo, said that private cars should be banned from big cities to curb air pollution and traffic congestion. (Globe and Mail, June 26, 1989)

-The model American male devotes more than 1600 hours a year to his car, sitting in it while moving and idling, parking it and searching for it, working to pay for gasoline, tolls, insurance, taxes, tickets. (ee120)

-He spends 4 of his sixteen waking hours on the road. (ee120)

-This does not include time spent in hospital, traffic court, garages, watching car commercials, etc. He puts in 1600 hours to travel 7500 miles- less than 5 mph. Walking is the same, and in

suite à la page 15

DES JOURNÉES DE GRAND AIR
Venez marcher avec nous

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

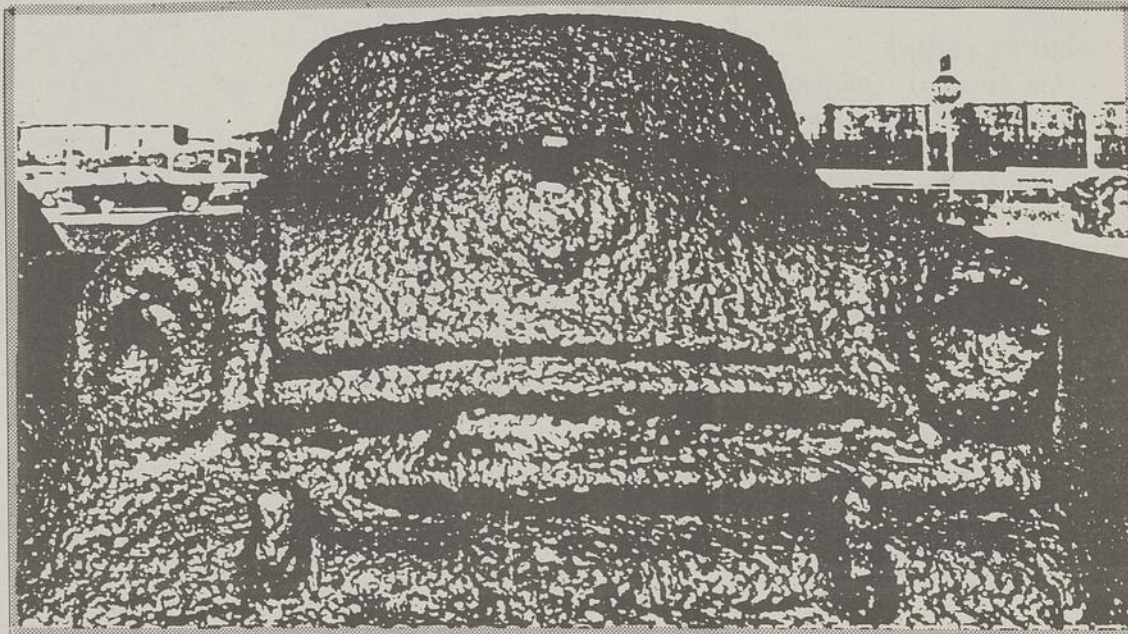
RANDONNÉES EN MONTAGNE
Marchés d'une journée et de week-end

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

MARCHES DE VILLE
Mont-Royal,
Île Sainte-Hélène,
Île de la Visitation

**RANDONNÉES
PLEIN AIR** du Québec

Demandez notre programme
(514) 278-3577



L'AFFICHE CONTROVERSÉE DE LA STCUM INCIDENT CLOS

Daniel Lacoste et Guy Théberge

Robert Perreault, président du Conseil d'administration de la STCUM, a confirmé au Monde à bicyclette (MAB) que la Société de transport a l'intention de retirer les affiches interdisant l'accès aux vélos dans le métro lors de certains événements spéciaux. M. Perreault donne donc suite de belle façon à la demande écrite du MAB formulée en ce sens.

Placée bien en évidence sur toutes les portes donnant accès au métro, l'affiche en question comportait un pictogramme signifiant l'accès interdit aux vélos, énorme en comparaison du texte qui l'accompagnait. Ce qui laissait croire au voyageur distrait ou pressé à une interdiction formelle du vélo dans le métro.

Précisons en revanche que le règlement n'a pas changé; la STCUM se réserve toujours le droit d'interdire l'accès aux vélos lors de certains événements spéciaux.

D'un autre côté, la STCUM refuse toujours d'afficher aux endroits stratégiques (sur les portes d'entrée, peut-être) les heures d'accès pour les cyclistes. Elle nous a quand même fait parvenir quelques exemplaires de l'horaire-vélo, disponible semble-t-il dans tous les bons guichets de métro.

INDEX (suite)

poorer countries only takes 3-8% of time budget. (ee120)

-18 bikes can park in the space of one car, 30 can move along in the space of a single auto. It takes 3 lanes of a given size to move 40,000 people across a bridge in one hour using automated trains, 4 by bus, 12 by car, and 2 by bike. (ee137)

EE=ENERGY AND EQUITY BY IVAN ILLICH, IN TOWARD A HISTORY OF NEEDS

-If you buy a car and keep it for 3 years and drive it 96,000kms, it could range from \$6559 for a Chev. Cavalier- \$2,144 for operations, \$4,415 for fixed costs, to \$10,756 for a Cadillac DeVille (\$2976 operate, \$7,780 fixed). Over \$18/day. (nac24)

-In Vancouver off peak costs \$1.15, during rush hours a 3 zone system takes effect, with long journeys costing \$2.20, and 1/4 of Vancouverites rush hour commute by Transit (nac25)

NAC=DO YOU RALLY NEED A CAR? ROBERT J. SAWYER, YOUR MONEY, MAY 1988

-Air pollution is a major contributor to disease, especially among children. The 1988 World Health Organization report says that "there is substantial evidence implicating exposure to high levels of outdoor pollution in the genesis of Chronic airways diseases" which include chronic bronchitis, pulmonary emphysema, asthma, and chronic obstructive pulmonary diseases. Particular care is required to avoid exposure of young children to high levels of pollution. Federal and provincial air monitoring figures show that Edmonton's air exceeded the 8 hour Maximum Acceptable Level for carbon monoxide 16 times between 1983 and 1988. Twelve of those times were in the last 2 years of that period. (cs1089)

CS1089= CLEAN SLATE MEDIA RELEASE, OCT. 1989

-A Jan. 1990 study by the American Lung Association estimates that motor vehicle emissions are responsible for \$40 - 94 billion in annual health care expenditures, and as many as 120,000 premature deaths each year. (CM- CLEAN MOTION)

-Florence, Milan, Rome and other Italian cities have closed their central areas to all but essential and residents vehicles: Milan providing 1,000 yellow bicycles for the people of Milan. (LEAGUE OF AMERICAN WHEELMEN FACT SHEET)

-Ozone in parts of the southern hemisphere is down by 3%. 1% decrease in ozone means 4-6% increase in some types of skin cancer. (tca)

TCA- THE CHANGING ATMOSPHERE CONFERENCE STATEMENT
Compiled by Tooker Gomberg, Edmonton City Alderman

École de mécanique cycliste " Denise Belzil "

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

**Techno
CYCLE**



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

LE PONT DE LA HONTE

Normand Parisien

Symptôme d'un échec national cuisant, le projet que doit réaliser StraightCrossings (Calgary) sonne le glas de l'intermodalité du transport des voyageurs au Canada. Après avoir abandonné le chemin de fer qui relie le traversier qui accoste à Borden, à l'Île-du-Prince-Édouard, le gouvernement fédéral a donné carte blanche à la firme albertaine qui construira le pont qui devrait relier l'Île au Nouveau-Brunswick. Mettant ainsi fin au service du traversier, la réalisation du pont menace la récolte du homard dans le détroit de Northumberland.

Imaginez! Évalué au bas mot à un minimum de 800 millions \$ (avant actualisation des coûts qui dépasseraient réellement les deux milliards \$), le projet de pont desservira une population dont le nombre est inférieur à celui de Laval (150 000 habitants)! Sur 13 km d'asphalte, on verra affluer automobiles et camions sur l'île. Le maire de Borden est évidemment opposé au projet, tout comme les militants syndicaux, les pêcheurs et les écologistes de l'île qui ont manifesté le 2 octobre dernier, en pleine campagne électorale fédérale.

Transport 2000, représentée par un délégué du Québec et un délégué des Maritimes au congrès du Réseau canadien de l'environnement (Canadien Environmental Network), à Summerside sur l'Île, a participé à

cette manifestation en solidarité avec les opposants. Conduite par les promoteurs, l'étude d'impact environnemental reste un simulacre, qui n'a rien à voir avec une étude exhaustive, vu la suspension des règles fédérales avant l'élection. Les résidents de l'île craignent d'ailleurs une pression énorme de la circulation sur leur qualité de vie et l'état des infrastructures qui ne peuvent accueillir cet afflux supplémentaire. Présent au Congrès en tant qu'orateur, M. Clifford Lincoln, ex-ministre de l'Environnement du Québec et candidat libéral élu, se disait opposé au projet de pont qui, cependant, jouissait de la faveur des candidats libéraux des provinces atlantiques.

L'auteur est le directeur-coordonnateur de Transport 2000.



LA PORTE
À BICYCLETTE

Simon Roy Prop.

VENTE
SERVICE
RÉPARATION

Le spécialiste en cyclotourisme

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

Tél.: 849-7954

**ACTION
VELO
PLUS**

LOCATION **ENTREPOSAGE**

BLACK BALLS • QUICKSILVER • OXYGEN • NITRO

GYCLE POP
VELO-SNOW-ROLLERBLADE

GRAND CHOIX DE VÉLOS POUR PETITES TAILLES

ROCK SHOX SIL

DE KERF
SARIS

UNIVEGA

CONTROLTECH

BONTRAGER

KRYPTONITE

BARRACUDA

Salsa

GT

KHS

DAVY FISHER

BRODIE

OKLEY

ALPINE STARS

PEARL IZUMI

PRO-FLEX

SYNCROS

Giro

McMAHON

AVOCET

GYCLE POP
snowboards

USAGÉ 87b, Marie-Victorin

978, Rachel Est 2080, Gouin Est 1216, Ontario Est **CANDIAC**

524-7102 383-4907 526-2525 444-2527

MONTAGE DE ROUE À LA MAIN

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

Le Monde à Bicyclette

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

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

nom: _____

adresse: _____

ville: _____

code postal: _____ tél.: _____

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

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

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

578%
meilleur

48%
meilleur

33%
meilleur

Sciage Traction Torsion

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

KRYPTONITE
EVOLUTION 2000[™]

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

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

Le Monde à Bicyclette

Vol. XIX, #1 • printemps 1994 • FREE / GRATUIT

- LIEN CYCLABLE AU PONT CHAMPLAIN: C'EST GAGNÉ ! p.1
- Bilan et Critique de L'Administration RCM p.6
- Gestion écologique des transports p.8
- Dernières nouvelles de Cuba p.7

