

# MON VELO N'EST PLUS LA!!!

Stéphane Desjardins

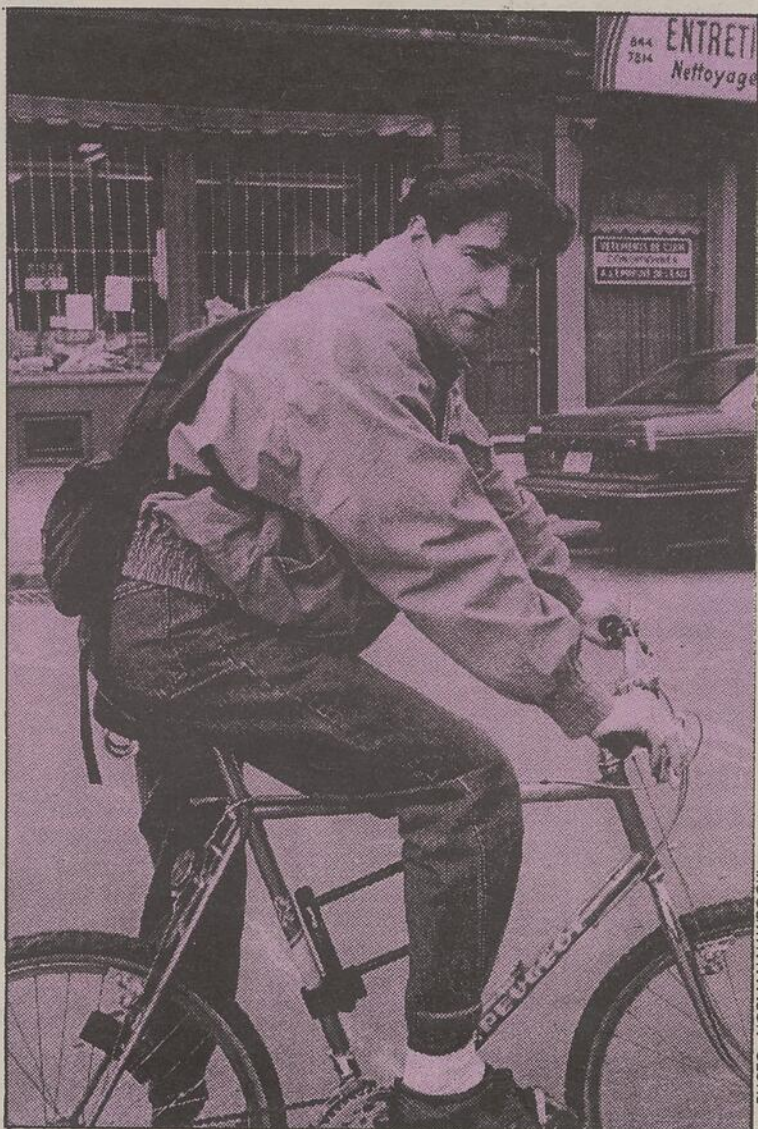
**AUTOMNE 1987. JE STATIONNE MON PUR-SANG AUX VELOGARDES DE L'UQAM. JE VERIFIE SI LE CADENAS (UN CADENAS EN FORME DE U A CLE RONDE DE MARQUE NORCO) EST BIEN VERROUILLE, PUIS JE M'ENGOUFFRE DANS LE CAMPUS POUR EN RESSORTIR, 15 MINUTES PLUS TARD, ET CONSTATER AVEC STUPEFACTION... QU' EGLANTINE (C'EST LE NOM DE MA MONTURE) A DISPARUE!**

Les doutes m'assaillent, suis-je fou, diablement distrait, où est-ce un vol? Ce matin-là, je me retrouvais parmi les 70 % de gens qui ne reverront jamais leur vélo volé, malgré les démarches policières et toutes les mesures de précaution qu'ils auront prises.

Tous mes téléphones - à la police, à l'assureur, au marchand, à l'Uqam, à ma blonde - n'ont rien donné de concret, sinon qu'ils ont contribué à l'essor des statistiques policières... Et à ma colère. Perte de temps, d'argent, de patience, je constate que le vol d'une simple bicyclette génère bien plus d'ennuis qu'on ne le croit. Et je n'étais pas minoritaire dans cette situation, bien au contraire.

**Tout d'abord, mes démarches de remboursement.** Mon assureur me dit que la compagnie de cadenas, si celle-ci propose une assurance, doit remplir sa promesse d'abord. Premier appel vers le Pacifique pour me faire répondre que mon nom ne figure pas dans le fichier des assurés. Je suis stupéfait. Les gens de chez Norco m'expliquent que la compagnie ne me remboursera que si mon assureur refuse de le faire... à condition d'être inscrit au fichier. Mon assureur me remboursera beaucoup plus tard (à force de persuasion) mais, entretemps, je n'ai toujours pas pu récupérer l'argent servant à financer Gédéon (ma nouvelle monture). Je communique ensuite avec le président de Norco, en Colombie-Britannique, qui me déclare tout bonnement que si mon nom n'est pas inscrit dans son fichier, il ne peut rien faire. Je n'avais qu'à l'envoyer par courrier recommandé. Voilà.

Constatant que plusieurs autres marques de cadenas - Kryptonite entre autres - conseillent, directement sur la carte de garantie, d'envoyer celle-ci par courrier recommandé, je conclus que Norco porte une part du blâme : un consommateur doit-il avoir un réflexe automatique à propos de cette procédure? Deuxième constatation : il n'existe aucune mesure incitative à la prudence quant à la prévention du vol de bicyclette, pour le grand public.



Même les meilleurs cadenas ne nous protègent pas du vol

Le Service de police de la CUM organise, avec les Clubs Optimistes, des cliniques de sécurité, et a publié

un dépliant, qui traite bien plus de sécurité routière que des mesures à prendre pour contrer les vols.

«Malgré les campagnes de sensibilisation menées dans les journaux locaux, déclare le sergent Gravel, de la Section de la prévention du crime de la police de la CUM, la majorité des vols sont dus à la négligence des gens.» Habituellement, les vols seraient perpétrés surtout lorsque les vélos sont laissés déverrouillés et sans surveillance. Mais que se passe-t-il dans le cas des raptés similaires à celui d'Eglantine? M. Réjean Brunet, directeur du Service de protection publique de l'Uqam, répond : «Les voleurs de vélos disposent de plusieurs techniques pour venir à bout des meilleurs cadenas. Certains utilisent des crics hydroliques d'une demi-tonne pour les faire éclater, d'autres injectent de l'acide dans la serrure et la font sauter au marteau. Un loustic s'est même fabriqué une fausse-clé très efficace avec un bout de tuyau et une bobépine.» Malgré une surveillance constante et des rafles fréquentes, rien n'y fait. Selon M. Brunet, une trentaine de vélos par année disparaissent à l'Uqam, 90 % de ces derniers étant verrouillés avec une chaîne et un petit cadenas. «Nous encourageons les gens à se procurer des cadenas en U», poursuit le sergent Gravel. Mais malgré ce type de cadenas, les vols font rage.

**Quel est le profil du voleur de vélo moyen et quels sont ses motifs?** «Il a 15-16 ans et se

procure ainsi rapidement de l'argent par un vol qui ne prend même pas 15 secondes,» déclare le Sergent Moranville, du poste 33, celui du quartier latin. Les policiers n'ont aucune connaissance que ces petits voleurs soient organisés en réseaux. Mais M. Brunet rapporte qu'en 1987, l'Uqam a fait arrêter un petit réseau de voleurs, tous des jeunes, qui revendaient les bécanes à un receleur de Longueuil. Dans un autre cas, un voleur s'est enfui à bord d'une camionnette qui l'attendait au coin de la rue. «Les marchés aux puces sont le lieu idéal pour écouler la marchandise, conclut M. Brunet. Il y a probablement un marché des vélos volés.» Un marché existe certainement, si l'on se fie aux chiffres du seul quartier couvert par le poste 33 pour 1987 : 310 bicyclettes volées, dont seulement 113 retrouvées (environ 30 %); 4797 sur le territoire de la CUM en 1986. Sans compter les vols qui ne sont jamais déclarés aux policiers et les vélos trouvés jamais identifiés et vendus à l'encan. Taux de solution moyen des vols pour la CUM : 5 %. Ceux et celles à qui on retourne leur bicyclette sont même surpris de la revoir!

**Il est donc permis de douter des mesures consacrées à la prévention des vols de bicyclettes. Le système d'identification des vélos - il n'existe même pas un fichier centralisé d'immatriculation**

SUITE A LA PAGE 3

## A LA CASE DEPART

Claire Morissette

**LA PLANIFICATION CYCLISTE EN EST A SES PREMIERS BALBUTIEMENTS A LA VILLE DE MONTREAL. SEIZE MOIS APRES SON ACCESSION AU POUVOIR, L'ADMINISTRATION RCM OUVRE MAINTENANT LE DOSSIER CYCLISTE.**

Et encore, ce n'est pas pour dessiner concrètement des plans et devis de pistes cyclables, mais pour énoncer une politique cycliste globale et étendre ses tentacules dans tous les services municipaux concernés. Puis, les cyclistes seront invités à la table de planification. Ensuite, dans six mois environ, on entreprendra une consultation de la population en général et des autres intervenants intéressés. Voilà ce que nous annonçait en mars M. Robert Desjardins, planificateur du réseau cyclable pour la Ville de Montréal.

Donc pas de grands travaux de développement du réseau cyclable cette année. Des corrections: l'axe

nord-sud qui passait sur St-André passera plutôt dans le parc Lafontaine, la bretelle Chambord-Brébeuf sera tracée sur Brébeuf seulement - elle était trop étroite sur Chambord. Un bout de piste cyclable "résidentielle" sera aménagé sur la rue Lionel-Groulx, du métro St-Henri à la rue Crescent, sur une ancienne emprise de chemin de fer.

Entretemps sera fondue une politique cycliste qui devrait avoir un impact sur des années à venir, couvrant tous les aspects pertinents: travaux publics, signalisation, mobilier urbain, sécurité, éducation, tourisme, etc. etc.

Récemment, la signalisation cycliste a été standardisée à la grandeur du Québec par la RAAQ, en collaboration avec les intéressés - la Ville de Montréal en était - et on verra de nouveaux panneaux et un marquage au sol plus adéquats et explicites.

Desjardins est un cycliste convaincu. La documentation qu'il a emprunté au Monde à Bicyclette, relative à l'expérience internationale en planification cycliste, il la lit durant ses week-ends. Il est en contact avec les planificateurs d'Europe et des Etats-Unis qu'il a rencontrés au Congrès de Groningen où il représentait la Ville, en septembre



On en a assez des miettes

dernier. Il ne s'agit pas de réinventer la roue: on sait qu'il est facile de tracer des lignes cyclables; c'est sur les noeuds - intersections, viaducs, ponts, etc - que l'attention sera concentrée.

Ce qu'il nous a dit, c'est exactement ce qu'on voulait entendre au Monde à Bicyclette. Mais on aurait voulu que ce fût l'an dernier. Nous

aussi avons abordé la question des caractéristiques générales du réseau cyclable, lors de notre consultation de mai 87, puis avons défini les axes cyclables les plus prometteurs. On aurait voulu des chantiers cette année.

Nous qui débattons la question énergiquement depuis treize ans, comprenons mal que la Ville n'ait rien fait pendant un an et demie dans ce dossier. Les cyclistes affrontent des conditions indécentes tous les jours dans la rue. Dans la région c'est 1600 accidents cyclistes par année qu'on subit, dont une centaine graves. Si la Ville s'apprête à paver la route à l'élite cycliste du Tour de France en 1992 - un affaire de quelque \$5 millions -, elle devra en toute cohérence avoir doté les Montréalais d'un équipement cyclable décent, pour qu'ils puissent se rendre à ce spectacle éphémère dans des conditions qui ne soient pas "humiliantes", ni pour les Montréalais, ni pour son administration.

Quoi qu'il en soit, le Monde à Bicyclette a promis de poursuivre son travail de mobilisation de l'opinion sur la question du réseau cyclable. Énergiquement. Et quand le plan cyclable paraîtra, c'est tout le monde qui en reconnaîtra la nécessité.


**COURS DE MÉCANIQUE VÉLO**  
avec le Centre d'activités physiques du Collège Marie-Victorin

- De mars à octobre 1988
- Cliniques majeures (2 jours)
- Cliniques mineures (2 soirs)

INFORMATIONS ET INSCRIPTIONS  
**328-3828**




De Jour  
De Nuit



**AU HASARD** ... un bar

Musique "live" le dimanche de 17h à 21h

803 Ontario e. (coin St-Hubert)

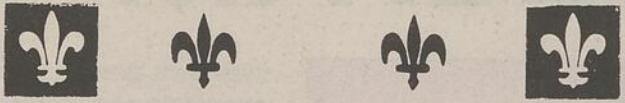


**BAR DANSANT** 845-8443  
4483 SAINT-LAURENT, MONTRÉAL  
(Coin Mont-Royal) H2W 1Z8

843-6838

*Bar Café L'Exit*  
(entre Rachel et Marie-Anne)

4282, rue St-Denis, Montréal, Québec



**Taverne  
du Quartier Français**

1262, rue Saint-Hubert, Montréal (Québec) H2L 3Y7

**Spécial  
2h à 10h**

*Le Bar*

2019 St-Denis  
Montréal  
Tél.: 845-6998

Tel.: (514) 845-1620

*Café du Poète*

Bienvenue

3956 A, St-Laurent  
Montréal, H2W 1Y3

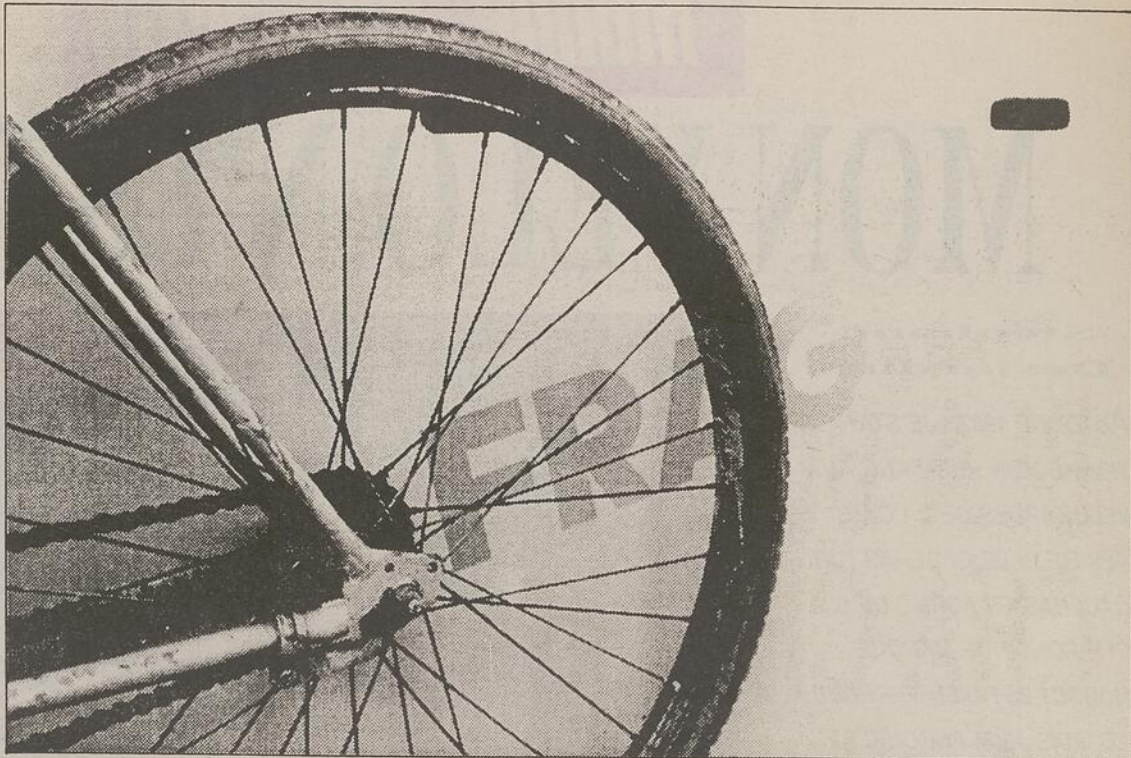



PHOTO: NORMAN NAWROCKI

**E**t alors ? Est-il assez foncé à votre goût le sirop d'érable cette année ? Ça vous a coûté assez cher pour en faire provision ? Parce qu'il faut en faire provision puisque dans quelques années, dit-on, l'industrie érablière sombrera sous le seuil de rentabilité. Au banc des accusés: les pluies acides.

Chaque printemps, l'état déplorable des érables -et de toute la forêt- nous rappelle l'urgence effarante de ce problème. Les producteurs érabliers se plaignent au gouvernement, qui se contente mollement du pacte conclu avec notre voisin du sud pour poursuivre les études sur la question. La solution ? L'énergie nucléaire s'avère trop onéreuse -et risquée, oui, oui, oui- l'importation d'énergie hydroélectrique du Grand Nord sous-tend d'autres risques, et même la filtration des émanations gazeuses industrielles pose un problème d'enfouissement de

## PRINTEMPS ACIDE

résidus et donc de pollution souterraine. On oublie constamment qu'une portion appréciable du problème pourrait être réglée en cessant le gaspillage et la surconsommation. Portion où chacun de nous, consommateur-trice, avons un impact et une responsabilité personnelle dans le mal acide.

L'automobile privée, surtout en milieu urbain, est un monument de surconsommation. Selon Environnement Canada, tandis que l'industrie lourde -et ses besoins en énergie thermique- est principale responsable des dioxydes de soufre, les transports -l'automobile surtout- sont responsables de 61% des émissions d'oxyde d'azote dans l'atmosphère. Réduire l'usage de l'automobile réduit évidemment la pollution par l'auto et aussi l'activité industrielle lourde liée à sa production. Eh oui ! **PÉDALER EST UNE FAÇON DE COMBATTRE LES PLUIES ACIDES!**

Nous, cyclistes, avons bien hâte que les gens qui parlent du problème acide expédient publiquement et exemplairement leur pollueuse automobile au recyclage, et incitent la population à faire de même. On reproche au gouvernement du Canada de demander aux Etats-Unis de contrôler les pollueurs, sans s'occuper de les contrôler au Canada. Que les lobbyistes contre les pluies acides cessent leur pollution automobile personnelle, pour ensuite exiger du Canada qu'il contrôle les pollueurs. C'est une question de crédibilité ! Non seulement l'atmosphère -et les pluies- en seront assainis, mais la mortalité, l'accaparement de l'espace, le bruit constant, le gaspillage des ressources, l'endettement, etc, tous fléaux de l'automobile seront enfin solutionnés.

Peut-on vivre sans auto ? Les gens moins favorisés, ou trop vieux, ou trop jeunes, s'en passent déjà. Mais des alternatives valables doivent être exigées, répondant aux besoins de tout le monde: des pistes cyclables, un transport public plus efficace avec voies réservées pour autobus, taxis collectifs, trains nombreux, ponctuels, rapides, co-voiturage systématisé, etc. Par ailleurs, pour freiner "démocratiquement" l'usage massif des automobiles privées dans les villes, il serait raisonnable d'exiger -comme à Singapour- que tous les automobilistes sans passager paient un droit d'entrée aux abords des centres-villes, et que les fonds ainsi recueillis servent à subventionner le transport collectif. Que le privilège de l'actuelle clientèle automobile le cède enfin à

une gestion plus égalitaire des déplacements humains.

Ça prendra du temps pour passer des lois anti-pollution, les appliquer, les enforcer, réduire significativement les polluants atmosphériques, et voir la forêt se remettre peu à peu de son dessèchement par l'acidité des pluies. Cesser la pollution automobile, c'est quelque chose que l'on peut faire **TOUT DE SUITE, PERSONNELLEMENT**, sans attendre après quiconque. Car on n'a plus le temps d'attendre, surtout pas après des bureaucrates et des politiciens. Dans la question des pluies acides, vous pouvez être partie du problème, ou partie de la solution. Choisissez.

**A VÉLO CONTRE LES PLUIES ACIDES!**

Ce numéro contient notre fameux "Cyclo-Ressources" 1988: tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le vélo, pour rouler partout, tout le temps. On a aussi un article fort pertinent sur le recyclage des déchets, pour que se termine cet autre gaspillage-pollution qui salit les pluies et que soient récupérés les trésors de ressources qui s'y trouvent. Ne manquez pas l'entrevue exclusive relatant le voyage récent de notre Bicycle Bob en terre cycliste vietnamienne.

Le printemps 88 est le moment où les cyclistes sauront enfin si l'administration RCM "livre la marchandise" concernant son programme d'aménagements cyclables à Montréal. Le Monde à Bicyclette travaille déjà sur le raffinement du plan du réseau cyclable de Montréal et invite tous les cyclistes à nous contacter pour l'élaboration du plan dans leur quartier.

On veut tenir des tables d'information dans les écoles, le long des pistes, aux événements pertinents... faire connaître notre proposition pour un réseau complet de pistes cyclables à Montréal... susciter l'intérêt pour que les élus municipaux sentent la population derrière eux, pour ne pas dire sur leurs talons... On a aussi le journal à produire et consolider... toute contribution est bienvenue, l'enthousiasme afflue déjà abondamment, on essaie le mieux possible de canaliser les énergies, ce qui n'est pas toujours simple... On demande votre patience, coopération et initiative.

Bon printemps cycliste!  
L'Équipe

## Le Monde à Bicyclette

Le journal LE MONDE A BICYCLETTE paraît 4 fois l'an. Tirage: 18.000 exemplaires.

Le journal se veut un espace pour l'expression d'information et d'idées alternatives dans tous les domaines, avec une constante dans les questions de transport écologique en milieu urbain, transport cycliste, piétonnier et collectif.

Vous êtes invités à présenter à l'équipe des propositions d'articles, de lettres, de photos, dessins, caricatures, etc.

Des contributions au financement, à l'édition, la mise en page, la distribution, sont également bienvenues. Ecrivez-nous, visitez-nous, téléphonez-nous.

**REDACTION:**  
Katie Curtin, Yvon Dinel,  
Susan Gray, André  
Maisonnette, Claire Monissette,  
Robert Silverman  
**COLLABORATEURS-TRICES:**  
Jacques Brière, Stéphane  
Desjardins, Yves du Sablon,  
Emmanuel Joly, Thierry Martin,  
Sébastien Bouchard  
**COMPOSITION:**  
Pamplémousse Communication  
(Stéphane Desjardins),  
Patrice Hébert, Thierry Martin  
**GRAPHISME:**  
Norman Nawrocki  
**PUBLICITE:**  
André Maisonnette  
844-2713

Les auteurs portent la responsabilité de leurs écrits et de leurs déclarations. Toute reproduction en tout ou en partie est interdite sans notre autorisation écrite. Dépot légal à la Bibliothèque nationale du Québec D 830600 Courrier de la deuxième classe Autorisation en cours

Photo de la page couverture:  
Paul de "Poodles"  
par Norman Nawrocki

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

ARRONDISSEMENT  
CENTRE

# BLA BLA BLA, CHA CHA CHA

Claire Morissette

**L**a Ville s'avère un partenaire aux pas incertains sur la question cycliste, dans son énoncé d'intentions pour l'aménagement du Centre de Montréal, rendu public le 30 mars dernier.

Au chapitre de l'accessibilité pour les cyclistes, la proposition 49 est explicite:

«Structurer un réseau de voies cyclables permettant de relier les points privilégiés de destination selon l'importance de la demande;

● identifier les besoins actuels et potentiels de voies cyclables sur le territoire, en termes de destinations privilégiées, en complémentarité avec le transport collectif;

● réaliser des aménagements à la mesure de ces besoins, en privilégiant la sécurité des piétons et des cyclistes».

Dans l'analyse de la situation

qui précède cette proposition cependant, on sent une volonté mitigée de promouvoir le cyclisme en ville et de changer les mentalités. Lisez plutôt: «La bicyclette peut constituer un mode intéressant d'accès aux quartiers du Centre s'il s'appuie sur un réseau bien structuré... Toutefois les conflits importants que la bicyclette suscite avec les piétons, les autobus et l'ensemble des véhicules, la faible disponibilité des infrastructures routières, ainsi que les limites à son utilisation imposées par les conditions climatiques, limitent l'implantation de voies cyclables sur le territoire du Centre».

VOILA QUI N'EST PAS POUR



PHOTO: NORMAN NAVROCKI

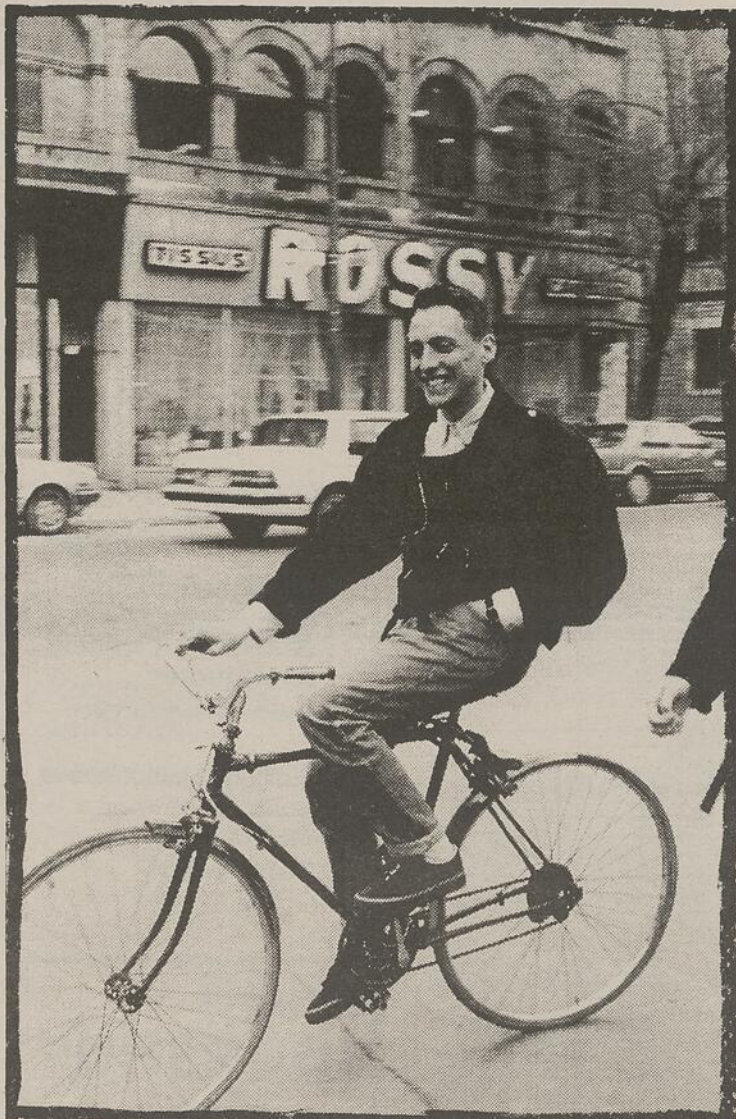


PHOTO: NORMAN NAVROCKI

rassurer les cyclistes quant à la fermeté des intentions de l'administration RCM de cyclabiliser Montréal. Pas surprenant de constater qu'on a complètement oublié la question du stationnement cycliste dans le plan d'aménagement du Centre.

Il est vrai que dans les conditions actuelles, les cyclistes peuvent se retrouver «dans les jambes» des piétons, autobus et automobiles. Mais que l'on objecte des «infrastructures routières peu disponibles», revient à dire que l'espace urbain dévoré par l'automobile est un état de fait qu'on ne veut pas bouleverser; ça, c'est inquiétant. Que le réseau cyclable soit sous-utilisé en hiver - trois mois sur douze - n'est, quant à nous, guère plus scandaleux que l'espace sous-utilisé pour le stationnement d'automobiles immobiles 22 heures sur 24.

CEPENDANT, MEME TIMIDE, cet énoncé d'intentions n'est pas irréconciliable avec la vision du centre-ville cycliste développé par les cyclistes lors de la consultation de mai 87. Les cyclistes n'ont demandé que deux axes est-ouest au centre-ville: de Maisonneuve, et Notre-Dame, ainsi que quelques axes-jonctions nord-sud. Le Monde à Bicyclette a déjà mesuré la largeur du boulevard de Maisonneuve, pour constater qu'on peut y aménager une piste cyclable double - 3 mètres de large - sans enlever l'espace nécessaire aux piétons et aux quatre travées automobiles actuelles. Les cyclistes ont

suggéré une distance d'environ 1 km entre les axes cyclables, cad une piste par 15 rues environ. C'est extrêmement raisonnable quand on pense à l'innoffensivité des bicyclettes et à leur désirabilité au centre-ville.

L'administration promouvoit décidément le transport collectif dans son plan d'aménagement du Centre: voies réservées aux autobus, feux de circulation favorisant les ceux-ci, etc. On ne peut qu'applaudir et crier: "Enfin!" Mais elle est timide dans son évaluation de l'impact de l'auto en ville. Elle la taxe de surconsommation d'espace et de ressources, mais elle passe sous silence la responsabilité de l'auto dans la pollution atmosphérique, l'omniprésence du bruit, les pertes de vies, la production d'handicapés, les coûts collectifs de déneigement, des hôpitaux, de police, l'endettement personnel forcé, etc.

Comment expliquer que d'une part le plan vise à éliminer les déplacements inutiles en rapprochant de leur lieu de travail les résidents, donc en favorisant le développement résidentiel du Centre, et que d'autre part, le plan veille à fournir aux résidents du territoire les espaces de stationnement requis? Qui a besoin d'une auto au centre-ville? Les résidents escompté ne sont-ils que des yuppies, des DINC qui ne peuvent voir la vie autrement que de derrière un pare-brise? Au fait, quel véhicule utilisent les urbanistes qui ont élaboré le plan d'aménagement du Centre...

## VELO VOLE

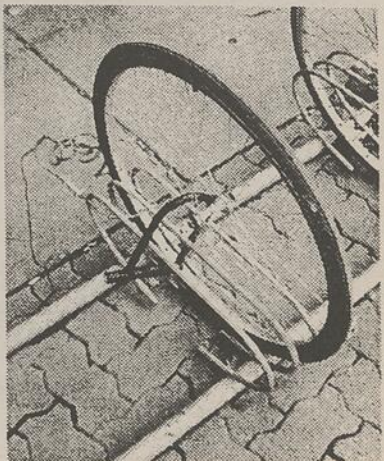
SUITE DE LA PAGE 1

sur le territoire de la CUM -, la sensibilisation du public (incitation à la prudence et à ne pas acheter des vélos d'occasion sans en connaître la provenance) et les ressources policières ponctuelles sont inadéquats.

Le cas d'Eglantine démontre éloquemment le manque d'intérêt des politiciens pour ce fléau. Que fait M. Doré, éminent cycliste, devant un problème on ne peut plus municipal? Quant aux policiers, disposent-ils de tous les moyens d'identification et de contrôle des vélos volés? Comment impliquer le public cycliste pour lui éviter les frustrations d'un vol effectué la plupart du temps pour des sommes dérisoires (un vélo de 700 \$ est habituellement revendu pour 50 \$, et moins...)? Quel affront, en plus, pour la belle Eglantine!

### LA BICYCLETTE PROTÉGÉE :

- 1 Évidemment, ne la laissez jamais déverrouillée sans surveillance;
- 2 autant que possible, traînez-la avec vous à l'intérieur de l'endroit où vous vous dirigez;
- 3 verrouillez-la à un arbre ou un objet fixe et solide (certains voleurs enlèvent même les poteaux), dans un endroit achalandé;
- 4 utilisez un cadenas en U à clé ronde, d'une marque reconnue, et verrouillez-le la serrure vers le bas;
- 5 achetez un cadenas d'une marque reconnue et envoyez la carte de garantie par poste recommandée le jour même de votre achat;
- 6 à l'achat, vérifiez si le numéro de série indiqué sur la facture et celui de votre vélo coïncident;
- 7 burinez votre numéro d'assurance sociale ailleurs sur son cadre (burins disponibles gratuitement au poste de police);
- 8 faites une copie de la facture et de la carte de garantie et conservez-les en lieu sûr... dans le dossier de vos assurances;
- 9 faites-la inscrire à votre police d'assurance, si son prix la rend admissible;
- 10 s'il s'agit d'un vélo usagé, s'assurer si le numéro de série n'est pas effacé ou si le prix n'est pas dérisoire, et prendre le plus d'informations possibles sur le vendeur;
- 11 faites-la immatriculer, c'est votre garantie si par miracle les policiers la retrouvaient après le vol;
- 12 faites des pressions auprès des autorités politiques; n'oubliez pas qu'à Montréal nous sommes 1 million de cyclistes (dont une bonne part d'électeurs) et que le dossier de la prévention du vol de bicyclettes ne pèse pas lourd dans leurs agendas...



**Besoin d'aide ?**  
 Traitement de textes,  
 révision,  
 rédaction de curriculum vitae,  
 traduction,  
 rédaction administrative.

**Impression laser  
 meilleur prix en ville :  
 0,75 \$/page !**

Vous cherchez des professionnels  
 qui feront un travail soigné,  
 rapidement et à prix abordable ?

**Appelez Pamplemousse Communications  
 Stéphane Desjardins**

**525-0721**

Nous utilisons la norme Macintosh.

**Tutti Frutti**

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

**Une halte rafraîchissante**

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

**Maxi Nature**

GAMME COMPLÈTE DE PRODUITS NATURELS  
 Ouvert le dimanche de 12 hrs à 18 hrs

3887, St-Laurent  
 Montréal, Québec H2W 1X9 (514) 842-5799

FOR THE LOVE O' BIKING

**OBEY  
 THE CODE!**

The Highway Safety Code  
 obliges cyclists to observe  
 the same rules of the road  
 as other vehicle operators.

To get to destination safely,  
 cyclists must be doubly  
 cautious and ride with the  
 flow of traffic.

Night riding means equip-  
 ping your bicycle with the  
 five mandatory reflectors  
 as well as a headlight  
 and tail-light.

**Highway Safety**  
 Year  
 I N Q U E B E C

**HE  
 LIKES  
 USED  
 BIKES**

MONTREAL'S ONLY USED  
 BIKE SHOP  
**LES QUEESTIRS INC.**  
 HAS MOVED TO  
 932 CHAMPAGNEUR  
 TEL: 270-3663

**Michael Fish  
 & Stanley  
 Architectes**

4920, de Maisonneuve  
 Suite 303  
 Montréal  
 Tél.: 486- 8395

**ARGO  
 BOOKSHOP**

**PAPERBACKS &  
 CANADIAN BOOKS**

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

Régie de l'assurance  
 automobile  
 du Québec

# COURRIER

## Réouverture de l'axe nord-sud

Montréal, 25 mars 1988  
 M. Raymond Blain  
 Conseiller associé, dossier "Pistes Cyclables"  
 Ville de Montréal

Bonjour, monsieur Blain,  
 J'aimerais savoir comment il se fait que l'axe cyclable Nord-Sud n'est pas encore réaménagé à ce jour. Dès le mois de mars, la température a été douce et les quelques précipitations de neige que nous avons, fondent en touchant l'asphalte.

D'ailleurs, lors du Congrès du RCM en novembre 1987, plusieurs districts ont laissé savoir aux élus municipaux, qu'ils souhaitaient voir l'axe cyclable nord-sud en fonction du 1<sup>er</sup> mars au 1<sup>er</sup> décembre, chaque année (prop 16.36).

J'utilise constamment l'axe cyclable nord-sud dans mes déplacements quotidiens, et j'apprécierais que la Ville de Montréal réponde plus adéquatement aux besoins de ses administrés.

Bien à vous,  
 Louise Aubut  
 Montréal

## Les vélos sur le train Deux-Montagnes

Deux-Montagnes, 21 mars 1988  
 M. Gilles Thibodeau  
 Directeur des Services Administratifs et Financiers  
 Transports Urbains, Canadien National  
 Monsieur,

Je viens d'établir ma résidence permanente à Deux-

Montagnes. Quelle ne fut pas ma déconvenue lorsque j'ai appris que les vélos ne sont pas acceptés à bord des trains faisant la liaison entre Montréal et ma nouvelle résidence.

Pourtant la liaison entre Montréal et Vaudreuil est ouverte aux vélos, depuis un certain temps, sur des trains administrés par le Canadien Pacifique. Il semble que l'expérience se soit avérée exempte d'incidents fâcheux, et il n'y a donc aucune raison pour qu'elle ne soit reprise par le Canadien National, sur sa ligne entre Montréal et Deux-Montagnes.

Je tiens à souligner que les transports publics se doivent de répondre, dans la mesure du possible, aux besoins variés de leur clientèle, au risque de voir ceux-ci, lorsqu'empêchés sans raison, opter pour le transport privé - l'automobile - délaissant probablement pour toujours leur fidélité au transport public. Je tiens à souligner également que l'accès des vélos au trains n'entraîne aucun coût de la part du CN.

Par la présente, je demande que les vélos soient admis sur les trains entre Montréal et deux-Montagnes, en dehors des heures de pointe, et même pendant les heures de pointe dans le sens contraire de l'affluence, de façon que je puisse utiliser le vélo en complément à mes déplacements, et que nos parents et amis-es puissent venir nous visiter à vélo, et profiter des remarquables pistes cyclables de la région d'Oka-Deux-Montagnes.

Bien à vous,  
 Jean-René Rose  
 Deux-Montagnes

**LA PORTE À BICYCLETTE INC.**

**CYCLOSPORTIF  
 CYCLOTOURISME**

VENTE & SERVICE

Simon Roy, prop. 4308, HÔTEL DE VILLE, MTL, H2W 2H4  
 Jean-Pierre Tél.: 849-7954

**Une performance digne  
 de mention**

Best Business Award  
 Prix du Meilleur Commerce

**An Award Winning Performance**

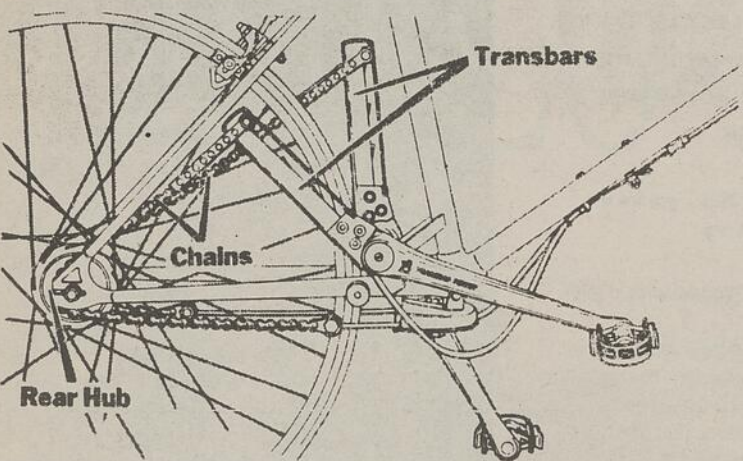
**CYCLE  
 Peel**

6665, Saint-Jacques  
 (West of Cavendish)  
 (à l'ouest de Cavendish)  
 Montréal 468-1148

**Le plus grand magasin de vélo au  
 Québec  
 Largest Bicycle Shop In Quebec**

### How the Transbar Power System Works

As the pedals seesaw up and down, separate chains on each side of the racheting gears on the wheel hub alternately turn the hub. A gearshift on the handlebars varies the point at which the chain attaches to each transbar, providing the rider with a choice of speeds.



## NOUVELLES INTERNATIONALES

### DANEMARK

#### PUISSANT LOBBY CYCLISTE

UNE RENCONTRE ENTRE LA Fédération des cyclistes européens (FCE) et le Ministère danois des transports, le quinze décembre dernier, s'est soldée par l'assurance faite par le ministre que le transport cycliste serait à l'agenda lors du prochain Conseil des ministres. (La FCE a confirmé la chose le huit février dernier lors d'une conférence téléphonique).

Fondée en 1983, la FCE est présente dans seize pays européens et compte 350 000 membres. L'étendue du territoire qu'elle couvre lui permet de faire pression sur divers ministères des transports en Europe ainsi qu'à la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports). Egalement, cela lui permet de bien prendre le pouls du cyclisme. Et il se porte bien; par exemple, au

Danemark, le nombre de kilomètres parcouru à bicyclette est le même que celui parcouru par train.

Son expertise est telle que certaines commissions mises sur pied par le Parlement Européen lui confient des enquêtes sur le transport à bicyclette en Europe. D'ailleurs, le Parlement Européen adopta en mars 87 le rapport "Wijsenbeek" dans lequel figuraient plusieurs propositions favorisant l'usage du vélo.

Devant un tel interlocuteur, le ministre danois ne pouvait pas faire autrement qu'acquiescer à la demande du FCE.

### OREGON

#### SUPER SERVICE CYCLISTE

LE "CITY ENERGY OFFICE" (CEO) de Portland en Oregon a proposé une étude de faisabilité pour un centre de services aux usagers du vélo.

Les motivations sont, principalement, de deux ordres: l'économie d'énergie et la bonne condition physique des gens. Ce projet devrait servir de modèle à d'autres villes.

Ce centre sera ouvert au moins de sept à dix-neuf heures cinq jours par semaine. Situé en plein centre-ville près de la station d'autobus, il offrira un espace où mettre garer bicyclettes, des commodités telles que des magasins de vente ou de réparation de vélo, des douches pour les usagers ainsi que des restaurants.

Le centre, tel que projeté par les administrateurs du CEO, sera financé, entre autres, par le retour de la taxe fédérale sur l'essence.

### NEW YORK

#### TRANSBARS : UPS AND DOWNS

THE BICYCLE IS THE MODE of transportation that needs the least energy. Still, it can be improved. Alenax Corporation has tried to do it. The idea is simple; what you have to do is to push the pedals connected to the transbars up and down instead of pushing them round and round.

When one pedal is pushed down, the other one rises, ready for the next downward stroke. Each transbar is connected to the rear hub by a chain. These chains propel the bicycle as the old system did.

This concept is not new. Fifteen years ago, a Korean, Marn Seol, invented it. Then he sold it to a Korean entrepreneur. The transbar system came to the United States early in the eighties.

This system needs less force from the legs than the old one. And, because the pedal cranks are longer, there is more power per stroke.

Unfortunately, most people did not want this change. The company has seen that it is not always easy to introduce new technology into society: "We've learned just how hard it is to take something and say that it's better than what has been around for a hundred years or more" Richard Chey, Alenax's head of sales and marketing told the New-York Times.

The company is now trying to market the invention as a fitness bicycle, hoping to teach the consumer the advantages of the transbar system.

From the New-York Times in The Gazette, March 12, 1988

### THAILAND

#### THE THAIS ARE COMING !

WITH STRONG GOVERNMENT support, and a send-off by a marching band, Thailand has joined rival Malaysia in the world car market. On January 10, 420 Thai-assembled Mitsubishi, Lancer compacts, rebadged as Dodge and Plymouth Colts, were loaded onto a Japanese roll-on-roll-off vessel for delivery to Chrysler in Canada. The Thais are hopeful that this will be the first of 100 000 cars targeted at the Canadian market over the next six years.

The newly formed Thai automobile industry will add to the world's pollution and certainly kill and wound thousands of Canadians.

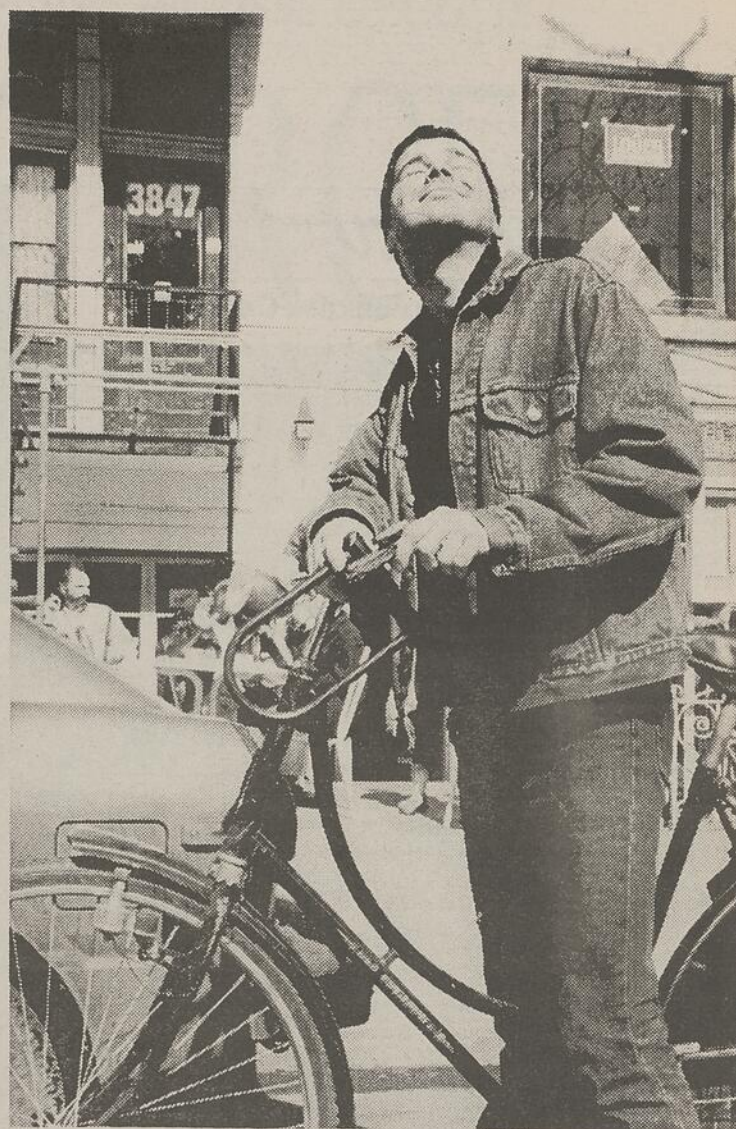


PHOTO : NORMAN NAWROCKI

## MENAGE DU PRINTEMPS

### YVES DUSABLON

*Le soleil du printemps vous chauffe la couenne, vous sortez votre vélo et roulez en écoutant les couicouis charmants des petits oiseaux... Mais non! regardez! c'est votre chaîne de vélo qui se lamente et réclame des soins printanniers.*

Plusieurs bons manuels peuvent vous guider dans votre "grand ménage" -dont "Approche du vélo, du Monde à Bicyclette", \$3.00- mais voici tout de même quelques conseils pour vous rafraîchir la mémoire.

Si ce n'a pas été fait avant l'entreposage d'hiver, un bon nettoyage-"décroûtage" est à conseiller. Sur un tapis de papier-journal, avec du varsol, une vieille brosse à dents, une guénille, et de l'eau savonneuse -rincez, bien sûr- enlever tout

dépôt de saleté pour que le métal brille comme neuf.

Avant de vous mettre au nettoyage de la chaîne, vérifiez-en l'usure. Changez-la au besoin ou une fois par année.

Ensuite, huilez bien les pièces mobiles: chaîne, ressorts de dérailleurs et de freins, cables de freins et de vitesses.

Vérifiez si les cables, surtout ceux des freins, sont intacts -pas de fibres brisées- et si leur tension est suffisante pour assurer une bonne résistance lorsque vous serrez les manettes de freins. Changez cables et gaines au besoin ou tous les trois ans. Réajustez la longueur des cables de freins et de dérailleurs.

Avant un premier test de route, prenez soin de remettre la bonne pression dans les pneus -généralement indiquée sur les flancs des pneus-. Sinon ce sont vos jantes de roues qui souffriront des trous et bosses de la chaussée.

Enfin, il est nécessaire de démonter, graisser, et ré-assembler les roulements à billes du pédalier, des roues, des pédales et de la direction. C'est une opération plus compliquée, qui requiert certains outils spécialisés. Faites-vous aider d'un-e ami-e compétent-e, faites-le faire par un-e professionnel-le...ou, encore mieux, inscrivez-vous au cours de mécanique du Monde à Bicyclette annoncé dans ces pages! L'autonomie a bien meilleur goût! Bonne saison cycliste!



7<sup>e</sup> FESTIVAL

### «Un geste pour la paix»

10, 11, 12 juin 1988, Parc Jeanne-Mance

Nous vous invitons à participer à cet événement de façon active :

- musique, danse, théâtre, poésie, kiosque d'information, activités pour enfants, événements spéciaux;
- au relais vélo express Ile d'Orléans - Montréal, qui acheminera un poème écrit par Félix Leclerc pour la soirée d'ouverture du festival;
- à l'équipe de bénévoles du comité organisateur;
- emplois disponibles, travaux communautaires, 18-30 ans - Projet Festival/Projet Recyclage Plateau Mont-Royal

2 8 2 - 9 8 4 4

Geste pour la paix du Québec

## SHIATSU Professional Training

### Yuki Rioux Shiatsu Centre

Yuki Rioux, director, is a sexologist and author of *Shiatsu et sensualité*, published by Éditions de l'Homme. She is a graduate of the Kimura Shiatsu Institute and the Nippon Shiatsu School of Tokyo.

Certification is granted after 300 hours of class. Advanced courses are also offered.

Montréal (514) 524-7818

TEL.: 481-3369

### Martin's Swiss Repair Shop

LOCKSMITH — MEDICO — ABLOY  
INSTALLED  
GENERAL REPAIR — BICYCLES  
KNIVES & SCISSORS SHARPENED

313 VICTORIA AVE.

WESTMOUNT

### SUR DEUX ROUES



vente  
location  
entretien  
réparations  
vêtements et  
accessoires de  
bicyclettes

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

1565, Laurier E.  
Montréal (Québec)  
(514) 524-5893

### ACADEMIC BOOK SHOP • LIBRAIRIE ACADEMIQUE

#### NOW AT

385 SHERBROOKE ST. WEST (between Hutchison & Park Ave.)  
MONTREAL CANADA • TELEPHONE (514) 849-3833  
5 minutes du METRO PLACE DES ARTS — BUS 24, 80, 129

MON., TUES., WED. LUN., MAR., MER.	9:30 A.M. to 6 P.M. 09h30 à 18h00	
THURS., FRIDAY JEUDI, VEND.	9:30 A.M. to 7 P.M. 09h30 à 19h00	SAT. SAMEDI 10 A.M. to 5 P.M. 10h00 à 17h00



L'alcool au guidon,  
c'est criminel!



18 pays 80 bières

Stationnement pour bicyclettes disponible.

BAR

AUX ÉCLOPÉS

500, Rachel Est, Montréal

Tél. : 514/521 0342

«BICYCLE BOB» SILVERMAN EST BIEN CONNU POUR SES EFFORTS POUR PROMOVOIR LA BICYCLETTE. MAIS IL A AUSSI ÉTÉ TRÈS IMPLIQUÉ DANS LA LUTTE POUR METTRE FIN À LA GUERRE AU VIETNAM. CET HIVER, BOB EST ALLÉ EN VISITE AU VIETNAM.

### ENTREVUE par Katie Curtin

**P**ourquoi avez-vous décidé d'aller au Vietnam?

Je crois en la réincarnation. J'ai fait déjà des voyages dans des vies antérieures, où j'étais un poète vietnamien vivant à Hue pendant le 19<sup>ème</sup> siècle. C'est peut-être la raison fondamentale de mon attirance envers le Vietnam.

J'ai toujours eu beaucoup d'admiration pour ce peuple qui a lutté avec tant de courage contre les colonialismes français et américain. Ils ont réussi à gagner leur libération nationale contre la plus grande puissance militaire de l'histoire. Et comme des millions de gens partout dans le monde, j'ai été impliqué dans la lutte contre l'intervention américaine au Vietnam.

Également, je suis un passionné de la bicyclette; j'avais entendu dire que le Vietnam était un pays où la bicyclette est très valorisée comme moyen de transport.

**Quelle est l'attitude du gouvernement vietnamien envers les touristes?**

Avant le 6<sup>ème</sup> congrès du Parti Communiste en décembre 86, le Vietnam était ouvert seulement aux touristes des pays socialistes. Mais à présent, on commence à encourager le tourisme de plus en plus, car c'est un moyen de développer l'économie et d'obtenir des devises étrangères.

Pendant ma visite, j'ai vu des touristes des pays d'Europe de l'Est et d'Union Soviétique, des touristes italiens, des américains, des britanniques, des français et beaucoup de japonais. C'étaient surtout des groupes, mais on voit également du tourisme individuel. Ceux que j'ai rencontrés étaient tous ravis de leur expérience au Vietnam.

Ils en ont aimé les attraits naturels: les plages, le delta du Mekong, les cavernes, les beaux lacs et les montagnes.

J'ai eu la chance de visiter des pagodes, de voir un orangeraie et une plantation de noix de coco. On peut voir les sites historiques de la révolution comme la maison et la tombe de Ho Chi Minh, le dirigeant de la lutte pour la libération nationale et fondateur de Parti Communiste Vietnamien. On peut aussi visiter la piste Ho Chi Minh et la vallée de Diem Bien Phu, où a eu lieu la fameuse bataille déterminante dans la victoire des Vietnamiens contre les Français.

Les tunnels creusés du Cu chi sont vraiment remarquables. Ils sont situés à 70 kilomètres au nord de Saïgon. Environ 15,000 Vietnamiens s'y sont cachés pendant douze ans pour se protéger. Les entrées des tunnels étaient très petites, mais à l'intérieur, c'était immense. Il y avait des générateurs, des usines, des hôpitaux, des vieux bazookas qu'ils avaient construits là-dedans. Les Américains n'ont jamais pu pénétrer dans ces tunnels car les entrées étaient trop petites pour eux - mais pas pour les Vietnamiens. C'était le triomphe du petit sur un plus grand.

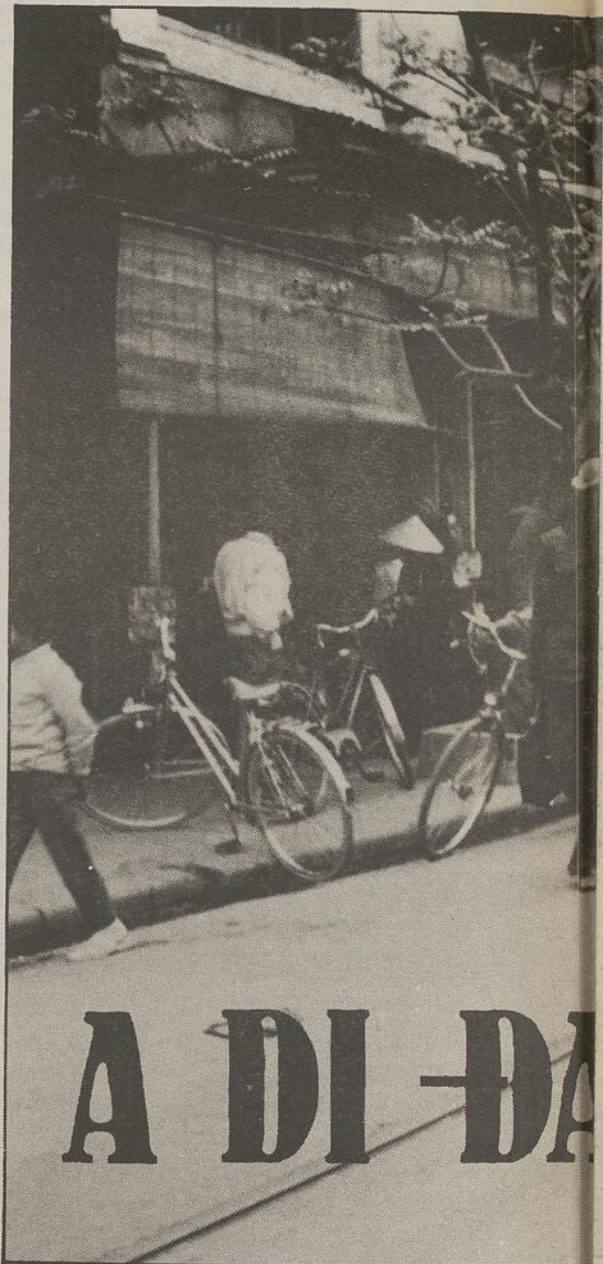
**Quelles sont les commodités pour les touristes?**

Dans les hôtels où je suis allé, il y avait de l'électricité et de l'eau chaude, qui pouvait parfois aussi manquer à l'occasion. Les chambres étaient propres et grandes; les lits étaient bons et il y avait des moustiquaires. La bouffe était superbe, mieux qu'ici, avec une grande variété de plats. Beaucoup de poisson, de la pieuvre, du crabe, des crevettes, des oiseaux tropicaux, de la soupe et du riz. C'était délicieux et abondant. Il y avait aussi beaucoup de fruits, d'oranges, de pamplemousses des mangos et des noix de coco.

**Est-ce que c'était facile pour vous de parler et d'avoir des contacts avec les gens ordinaires?**

Il y a un vaste écart entre ce qu'on dit du Vietnam en Amérique et la réalité. Des articles dans le New York Times racontent que c'est impossible de parler aux Vietnamiens parce qu'ils ont trop peur! Peut-être était-ce comme ça avant le 6<sup>ème</sup> congrès, mais ce n'est plus du tout le cas. Au 6<sup>ème</sup> congrès tenu en décembre 86, plusieurs vieux communistes ont démissionné. Le congrès a pris des résolutions d'ouverture, permettant une plus grande liberté de presse et de mouvement. Le nouveau secrétaire général du Parti, Nguyen Van Linh, un genre de mini-Gorbatchev, a promis des réformes économiques comme en Chine: encourager les petites entreprises privées, avoir des marchés libres et établir des projets conjoints avec des compagnies étrangères. Les gens semblaient satisfaits de ces changements.

J'ai pu aller partout où je voulais. J'étais le seul blanc à bicyclette à Saïgon. Personne ne m'a arrêté pour me demander si j'avais mon visa. Je suis resté chez une famille vietnamienne pendant douze jours sans le moindre problème. J'étais invité partout et j'ai entendu les gens critiquer ouvertement le gouvernement. Ils ne se



# A DI - ĐA

plaignaient pas du manque de démocratie, mais plutôt de problèmes économiques tels que les bas salaires et l'inflation. Ils se plaignaient aussi de la corruption de certains cadres, qui demandent des pots-de-vin pour un service ou pour la permission d'émigrer. Apparemment, ils sont en train de rédiger une loi contre les abus de pouvoir et le gouvernement encourage la presse à exposer les cas de corruption.

Je n'ai rencontré aucune hostilité malgré le fait que je sois nord-américain. Les gens, voyant que j'étais étranger, m'ont aidé beaucoup.

Quand j'ai gravi la montagne la plus sacrée du Vietnam, le Chu Huong, les gens voulaient se faire photographier avec moi. Tout le monde disait "A Di-Đa Phat", ce qui veut dire: "Lâche pas". Les gens me donnaient

constamment du riz et des petites pommes vietnamiennes pour m'encourager et pour me montrer leur respect.

**Quelles sont les conséquences de la guerre au Vietnam?**

Le Vietnam a beaucoup souffert de la guerre. Jamais un pays n'a subi autant de destruction. Des 15,000 villages qui existaient au sud, plus de 10,000 ont été rasés par les Américains. Ils ont laissé tomber trois fois plus de bombes sur le Vietnam, que toutes les bombes utilisées pendant la deuxième guerre mondiale. Et le Vietnam est un tout petit pays, de la grandeur de la Californie.

**D**e 1965 à 1975, selon les rapports américains, 10 millions de personnes ont été obligées de quitter leur village à cause des bombardements. Il y a eu 1.5 million de Vietnamiens tués. Et même

aujourd'hui, chaque jour des gens sont tués par des mines et des bombes qui restent encore dans certains régions. Environ 19 millions gallons de défoliants ont été déversés, détruisant les forêts, et causant de graves problèmes de santé. J'ai vu les forêts près de Saïgon et Dalat, et elles m'ont semblé assez florissantes. Mais il semble que dans les hauts plateaux où il y a eu beaucoup de batailles et dans les forêts du delta, comme la fameuse forêt de U-Minh, c'est un vrai désastre écologique. J'ai eu la chance d'avoir une entrevue avec Dr Nguyen Kach Vien, un écrivain et intellectuel vietnamien, mondialment connu. Il m'a dit que ça va prendre cinquante ans pour que les forêts se rétablissent. En saison des pluies, on assiste à une érosion excessive, en saison sèche, il y a des feux. Tous les animaux sont partis, il n'y a plus de lapins, ni de tigres. Ce qui reste, ce sont des rongeurs, des rats et des souris, et ils répandent des maladies, comme la peste. Les dioxines qui viennent des défoliants déversés sont un produit très toxique et cancérigène. Elles entrent dans les chromosomes et les enfants naissent malformés; les avortements spontanés sont anormalement nombreux. Les Américains ont mené une politique d'urbanisation forcée. Ils donnaient des bonbons aux citadins et punissaient les villageois. Le Vietnam du Sud qui comptait

A DETACHER ET A CONSERVER DANS VOTRE TROUSSE CYCLISTE

# CYCLO-RESSOURCES



PHOTO: NORMAN NAWROCKI



**V**OICI UN BOTTIN DE TELEPHONES, d'adresses, d'informations, de trucs qui vous seront sûrement utiles pendant la saison cycliste. Servez-vous en abondamment. Chaque fois que vous posez une question cycliste, cela fait pression pour que les aménagements et services soient multipliés.

Téléphonez au Monde à Bicyclette pour nous tenir au courant de vos démarches. Si vous écrivez à un fonctionnaire, envoyez-nous copie de votre lettre, de sa réponse. Ce sont pour nous des outils, pour appuyer nos représentations auprès des responsables d'aménagements et de services. Cela nous tient au courant d'une situation en constante évolution. Cela peut servir de preuve, par exemple, si vous aviez à établir ultérieurement qu'une administration quelconque connaissait un problème mais n'y a pas remédié. Cela fait évoluer les situations.

Le Monde à Bicyclette est là pour vous aider à obtenir la considération que méritent les cyclistes dans leur quotidien, et à faire de votre vélo un véritable mode de vie.

## AMÉNAGEMENT CYCLABLES

### Pistes cyclables actuelles sur le territoire de la Ville de Montréal:

(Voir aussi "Cartes des Pistes" ci-après)  
Information: accès, jonctions, services, etc

872-6211

### Développement d'un réseau complet de transport cycliste en ville, améliorations à apporter aux pistes actuelles:

Raymond Blain 872-2435  
Conseiller associé en charge du dossier des pistes cyclables.

#### Votre conseiller de district

Les conseillers municipaux sont intéressés à s'associer à un projet cycliste dans leur circonscription. Ces projets sont populaires, coûtent peu et rejoignent toutes les couches de la population.  
Bureau des conseillers 872-3134

### Questions au Conseil de Ville:

Un autre moyen efficace d'obtenir les pistes que vous voulez:  
Orale: 1/2 heure avant la séance du conseil, enregistrée auprès du greffier, court préambule, avec interlocuteur désigné.

Ecrire: 10 jours avant la séance du Conseil, att: Bureau du greffier, suite 120, 275 Notre-Dame est Montréal Qué H2Y 1C6 Plus de détails 872-3140

### Pistes cyclables actuelles et futures, hors du territoire de la Ville de Montréal:

Hôtel-de-ville local  
Pages Bleues de l'annuaire

#### Piste du Canal Lachine

Accès, jonctions, sécurité, services, entretien:  
Parcs Canada 283-6054  
Guide historique "De la Vapeur au Vélo", \$3.95:  
Les Mill Lieues 844-3234

#### Stationnements cyclistes

Pour en faire installer en un lieu public:  
Votre conseiller municipal 872-3134

Pour convaincre votre employeur d'installer un stationnement cycliste sur les lieux de travail: la brochure "La condition physique, c'est payant!":  
Condition Physique - Canada  
365 Laurier ouest, 10<sup>e</sup> étage  
Ottawa Ont K1A 0X6  
(613) 996-4510

Sélection d'un modèle approprié:  
Monde à Bicyclette 844-2713

## CARTES PISTES CYCLABLES

### Communauté Urbaine de Montréal:

"Voies Cyclables Été 88". Gratuite. Toute l'île de Montréal.  
Fond imprécis.  
Planification du territoire 280-6700

### Montréal:

"Pour le Plaisir de Rouler". Gratuite. Ville de Montréal seulement. Fond imprécis. Points d'intérêt signalés.  
Loisirs et Développement  
Communautaire 872-2644

### Tout le Québec:

"Carte du Québec cyclable" \$3.50. Trajets suggérés.  
Hébergement. Information sur trains et autobus.  
Vélo-Québec 252-3123

### Amérique du Nord:

"Bikecentennial Cyclo Source Catalog", gratuit.

15 séries de cartes à prix variés.  
BikeCentennial (406) 721-1776  
P O Box 8198  
Missoula, Montana  
59807 USA

### Ailleurs dans le monde:

Contactez le bureau de tourisme ou le consulat du pays en question.  
Pages Jaunes, rubrique: "Renseignements touristiques"

## TRAVERSÉE DES PONTS

TOUS les ponts entre Montréal et la Rive-Sud sont interdits aux cyclistes. Leurs trottoirs, quand il y en a, sont inaccessibles à un bout ou l'autre du pont.

Le trottoir EST du pont Jacques-Cartier est cependant le moins difficile à utiliser: une seule voie rapide à franchir, côté Longueuil. C'est dangereux, mais faisable, et toléré.

Pour traverser le fleuve, il existe un lien qui passe par: la Cité-du-Havre; l'île Notre-Dame, les écluses de la Voie Maritime (clôturé, mais il y a souvent des trous dans la clôture), le trottoir soudé au côté OUEST du pont Victoria à son extrémité sud.

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

On peut aussi utiliser le métro Berri-Longueuil, et les vélobus STRSM (voir "Accès aux transporteurs publics" ci-après).

On peut aussi obtenir une escorte pour franchir certains ponts, surtout pour un groupe.

### Accès Ile-Notre-Dame, piste de la Voie Maritime, estacade du pont Champlain et trottoir sud du Pont Victoria:

Le Club Nautique et Plein Air, Ville de Montréal 872-6093

### Ponts Jacques-Cartier et Champlain:

André Hébert 651-8771

### Pont Victoria

Interdit à cause de la chaussée grillagée

### Pont Mercier:

Sûreté du Québec, Sgt Boudreau 341-4411 #53

Pour la partie sud du pont, passant sur le territoire de Kanawake:  
Police de Kanawake 632-6505

SUITE A LA PAGE 8

## ACCES AUX TRANSPORTEURS PUBLICS

### Montréal: STCUM

En semaine après 19:00 heures. Toute la journée en fin-de-semaine. Pas besoin de permis. Premier ou dernier wagon, 4 vélos par wagon.

Conditions et règlements:  
Relations publiques: 280-5656  
Horaires: AUTOBUS

### Montréal-Rigaud Train CP-STCUM

Accessible le samedi (les 4 trains) et dimanche (les 3 trains), et en semaine le matin vers Rigaud, et le soir dans les deux directions

Information: AUTOBUS  
Chef de gare: 395-7493

### Rive-Sud: STRSM

Vélo-bus avec support avant pour deux vélos, sur les lignes suivantes:

30 Métro Bonaventure à Lapinière-Provencher, Brossard (pont Champlain)

45 Métro Bonaventure à Panama-Taschereau, Brossard (pont Champlain)

61 Métro Radisson à Industriel-DeMortagne, Boucherville (pont-tunnel L-H Lafontaine)

65 Métro LaSalle à Panama-Taschereau, Brossard (pont Champlain)

70 Métro Papineau à Ste-Hélène et St-Laurent, Longueuil (pont Jacques-Cartier)

80 Métro Longueuil aux Iles-de-Boucherville, Gratuit.

Relations publiques: 463-1666  
Itinéraires, horaires: 463-0131

### Laval: STL

Complètement inaccessible, depuis leur conversion complète à des autobus urbains

### Nord de Laval: Autocar Basses-Laurentides

(St-Jérôme, Ste-Thérèse, Boisbriand). Peu accessible à mesure de l'acquisition d'autobus "urbains", plutôt qu'interurbains. On envisage des vélo-bus comme ceux de la STRSM.

Itinéraires, horaires: 437-0211

### Inter-urbain, au Québec: Allo-Stop

Co-voiturage. Parfois accessible, si votre conducteur dispose d'un support. Préavis de quelques jours nécessaire.

Réservations: 282-0121

### Inter-urbain, au Québec et USA: Voyageur, Greyhound

Presque toujours accessible. Coût chez Voyageur: tarif d'un colis d'environ 25 lbs. Gratuit chez Greyhound, sauf pour l'ouest canadien. Démontage et emballage nécessaires. Boîtes disponibles à certains terminus pour \$2. Outils non fournis. Arrivez un peu d'avance.

Itinéraires, horaires: 842-2281



Vélobus STRSM

### Inter-urbain, au Québec et Canada: Via Rail

Parfois accessible. Gratuit. Emballage recommandé (pédales, guidon). Boîtes disponibles dans les grandes gares pour \$5.40, outils non fournis. Pas responsables des dommages. Arriver une heure d'avance.

Horaires, information: 871-1331

### Inter-urbain, aux États-Unis: AMTRAK

Complètement inaccessible, depuis l'élimination des wagons-bagages

### Outre-mer: selon chaque transporteur aérien.

Renseignez-vous auprès de votre transporteur.

#### Exemple: Air Canada:

Toujours accessible. Gratuit outre-mer si vous n'avez pas plus de 3 pièces-bagages: \$20, en Amérique-du-Nord. Démontage et emballage nécessaires. Outils non disponibles. Housses disponibles à \$3. Arriver 1 1/2 heures d'avance.

Information: 393-3111

## DANS LA RUE

### Lois et règlements:

Nul n'est sensé ignorer ses droits et obligations: lisez le Code de la Sécurité Routière. Disponible en bibliothèques et au Monde à Bicyclette. En vente à \$11.55 chez l'éditeur officiel

Publications du Québec: 873-6101

La Loi, c'est la loi. Elle ne fait pas votre affaire? Proposez des amendements:

R.A.A.Q. Communications 873-7311  
1134 chemin St-Louis, 4 e étage  
Sillery Qué G1S 1E5

### Sécurité

Soyez préventif, prévisible par les autres usagers de la rue, courtois surtout envers les piétons.

Vous voulez apprendre à rouler à vélo de façon sécuritaire? Vous voulez sensibiliser votre milieu à la conduite sécuritaire, au respect mutuel entre automobilistes et cyclistes?

RAAQ: 873-7311

### Assurances

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

Vélo-Québec: 252-3123

### Etat défectueux de la route

Trous dans l'asphalte, grilles d'égoût, etc. (Voir "En Cas d'Accident" pour les réclamations possibles) Pour signaler de tels défauts, sur le territoire de Montréal, (Contactez-nous pour que nous enregistrions votre plainte en double; cela pourrait servir de "preuve de négligence" si la réparation tardait).

A Montréal: 872-3434

## EN CAS D'ACCIDENT

Si un véhicule à moteur en mouvement (inclués les camionnettes) est impliqué, vous êtes couvert par les assurances de la RAAQ.

Indemnisation: 873-7620  
Ailleurs: 1-800-361-7620

### Ambulance

Contactez le numéro d'urgence de la police locale (911) dans les grandes villes, ou la Sûreté du Québec. La RAAQ rembourse les frais d'ambulance.

### Hospitalisation

Au Québec, le RAMQ défraie la totalité de ces coûts. Il est toujours prudent de se faire examiner par un médecin dans les 24 heures, même si on ne sent pas de douleur. L'état de choc, même léger, bloque les sensations. On peut même marcher sur une fracture! Soyez attentif aux signes de blessure, et soignez sans délai pour éviter toute complication.

Hors du Québec, vous devez conserver vos reçus; le RAMQ vous remboursera, selon sa grille tarifaire; c'est pourquoi une assurance privée est recommandée pour couvrir l'excédent des frais par rapport à cette grille, s'il y a lieu.

### Dommages corporels

Sans égard à la faute, la RAAQ pourvoit une indemnisation pour blessures, invalidité temporaire ou permanente, remplacement de revenu, décès, indemnité forfaitaire, et pour tous les frais entraînés par l'accident. On a toujours intérêt, s'il y a blessure ou dommages matériels de plus de \$250, à ce qu'un rapport de police soit rédigé et à passer un examen médical avant 24 heures.

### Dommages matériels

Selon l'article 108 de la Loi de la RAAQ, l'automobiliste est automatiquement présumé responsable des dommages matériels. La RAAQ ne couvre pas les dommages matériels, mais l'automobiliste est tenu d'avoir une assurance personnelle pour dommages à autrui.

L'automobiliste a cependant avantage à ne pas avoir recours à cette assurance: il y a de toutes façons un déductible de quelque \$200, ou \$300, et les réclamations entraînent des hausses de tarifs. Il est donc souvent possible de négocier à l'amiable un dédommagement pour les bris à votre vélo et autres dommages, sans avoir recours aux assurances.

Il est néanmoins risqué de conclure une entente sur les lieux, au cas où vous découvririez plus tard des dommages inaperçus sur le coup. Il vaut mieux faire dresser un rapport de police sur les lieux de l'accident, incluant les noms et coordonnées du policier (ils aiment venir témoigner: c'est 1/2 journée relax pour eux!) et des témoins, et un constat détaillé des dommages à votre vélo. Obtenez plus tard un estimé du coût des réparations par un magasin spécialisé; une photo du vélo endommagé est utile.

Avec ces éléments en main, contactez l'automobiliste pour obtenir remboursement. S'il n'obtempère pas, expédiez-lui une mise en demeure, lui donnant un temps limité pour vous rembourser. S'il ne réagit pas, ayez recours à la Cour des petites créances (393-2304), pour obtenir jusqu'à \$1000. Ajoutez les frais de cour (\$15 à 25) à votre réclamation. Notez que pour toutes ces démarches, vous pouvez avoir recours à l'Alde Juridique au besoin.

Dans le cas où l'automobiliste impliqué s'est ensuite enfui (Hit & Run), la RAAQ paie une partie des dommages matériels encourus par les victimes.

Si l'accident est dû à un mauvais entretien de la route, il y a des réclamations possibles auprès des responsables de l'entretien. Notez que si vous avez déjà signalé un défaut de la route, et en avez la preuve, par exemple une copie conforme de votre lettre expédiée au Monde à Bicyclette, la preuve de négligence est d'autant plus facile. Réclamations (avant 30 jours):

Au municipal: 872-2977

Au provincial: 873-3907

Pour une aide légale plus détaillée

Le Monde à Bicyclette: 844-2713

## BICYCLETTES ET ACCESSOIRES

### Bicyclettes neuves et accessoires

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

2/ Prévoyez de \$15 à \$45 pour un bon cadenas "en forme de U".

3/ Exigez les réflecteurs réglementaires, sans frais supplémentaire: réflecteur avant (blanc), arrière (rouge), de pédales (jaune), de rayons (jaune, rouge).

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

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

Magazine Vélo-Québec de mai: 252-3123

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



Vélo-métro STCUM

### Bicyclettes usagées

Consultez les Pages Jaunes de l'annuaire téléphonique: rubrique "Bicyclettes-Détailants" et rubrique "Meubles usagés"

La police de Montréal fait 2 ou 3 encans par année. Faites-vous accompagner de quelqu'un qui connaît ça un peu:

Encan de la Police de Mt: 872-2340

### Location de bicyclettes

Pages Jaunes de l'annuaire, rubrique "Bicyclettes - Location". Ça se trouve également sur certains sites touristiques

Tourisme Québec: 873-2015

## COURS DE MÉCANIQUE VÉLO DU MONDE À BICYCLETTE

Une occasion en or pour:

- comprendre son vélo,
- préparer son vélo pour le remisage d'hiver,
- ajuster, nettoyer, graisser son vélo,
- être autonome sur la route ou en ville.

Tout ça dans un cours pour cyclistes débutant ou intermédiaire, d'une durée de 15 heures, réparties sur 5 soirs/semaines.

Inscription. Contactez: Yves DuSablou: 727-8230

## CLUBS DE RANDONNÉE À VÉLO

### Montréal:

Club des Railleurs: 272-2286

Montréal: 728-6235

Club Cyclo-Nature: 383-0564

Montréal: 271-6046

Détour-Nature: 271-6046

Montréal: 365-7318

LaSalle: Vélo Club LaSalle

Laval: Vélo de Laval: 688-2355

St-Eustache: La Pédale Douce: 472-7738

Ste-Julie-de-Verchères: 649-2586

Les Vélomanes: 649-1469

461-2841

## RANDONNÉES DE PLUS D'UNE JOURNÉE

Il faut alors planifier un peu ou beaucoup:

- 1/ l'équipement: trousse d'habillement, de couchage, de cuisine, de mécanique, de premiers soins, et de trucs géniaux,
- 2/ les formalités d'identité, de douanes, s'il y a lieu,
- 3/ le transport du vélo, son emballage,
- 4/ le trajet, les cartes,
- 5/ l'hébergement, l'alimentation recommandée,
- 6/ les endroits spécialement intéressants, spécialement cyclables,
- 7/ les adresses utiles.

Consultez un bon livre de cyclo-tourisme, recommandé par Vélo-Québec: 252-3123

Consultez également les bureaux de tourisme pour une information générale sur les points d'intérêt: Tourisme Québec: 873-2015

Aussi: Bureaux-voyage des CEGEP et universités.

Pour hébergement:

Agricotours - Gîtes du passant: 252-3138

Vacances-familles: 282-9580

Auberges de jeunesse: 252-3117

Revue "Temps Libre": 252-3119

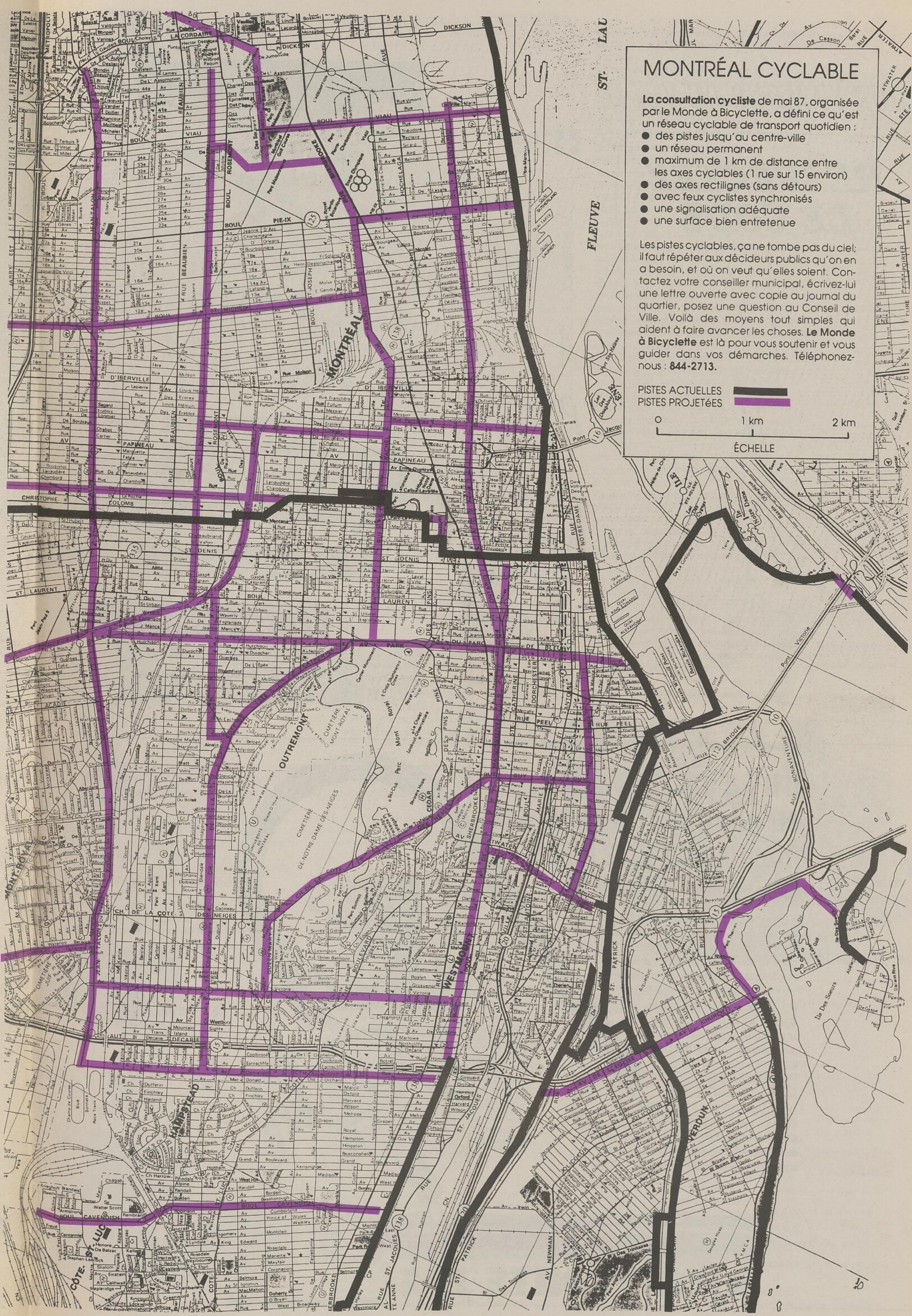
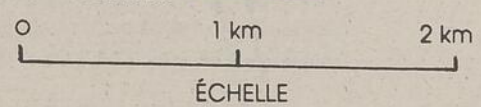
# MONTRÉAL CYCLABLE

La consultation cycliste de mai 87, organisée par le Monde à Bicyclette, a défini ce qu'est un réseau cyclable de transport quotidien :

- des pistes jusqu'au centre-ville
- un réseau permanent
- maximum de 1 km de distance entre les axes cyclables (1 rue sur 15 environ)
- des axes rectilignes (sans détours)
- avec feux cyclistes synchronisés
- une signalisation adéquate
- une surface bien entretenue

Les pistes cyclables, ça ne tombe pas du ciel; il faut répéter aux décideurs publics qu'on en a besoin, et où on veut qu'elles soient. Contactez votre conseiller municipal, écrivez-lui une lettre ouverte avec copie au journal du quartier, posez une question au Conseil de Ville. Voilà des moyens tout simples qui aident à faire avancer les choses. **Le Monde à Bicyclette** est là pour vous soutenir et vous guider dans vos démarches. Téléphonnez-nous : 844-2713.

PISTES ACTUELLES  
PISTES PROJÉTÉES



POUR L'AMOUR DU VÉLO

**RESPECTEZ  
LE CODE**



Régie de l'assurance  
automobile  
du Québec

**L**e Code de la sécurité routière soumet les cyclistes aux mêmes règles de la circulation que les conducteurs des autres véhicules routiers.

**A**insi, pour circuler en sécurité, le cycliste doit adopter un comportement préventif; il doit toujours rouler dans le sens de la circulation.

**P**our être bien visible, il doit équiper sa bicyclette des cinq réflecteurs obligatoires et des deux feux pour la conduite de nuit.



**ON EST PARTOUT  
ON VA PARTOUT**



**ON VEUT  
DES PISTES  
PARTOUT**

**Le Monde à Bicyclette  
travaille à faire reconnaître les  
droits des cyclistes, pour une  
ville cycliste**

**En-roue-lez-vous**

**Contactez-nous :**

**Le Monde à Bicyclette  
844-2713**

**Il n'y a pas plus solide  
en ville que notre cadenas,  
maintenant plus long!**

**P**artout au monde, il y a tous les jours des bicyclettes qui disparaissent. Mais les bicyclettes solidement cadenasées à l'aide de la Kryptonite K-4 sont rarement volées, car il n'y a pas de cadenas qui soit plus efficace que la Kryptonite K-4, enrobée de vinyle. Et ce cadenas est maintenant plus long, afin d'être plus manoeuvrable.

Le concept de la "double serrure" K-4 signifie que l'on peut fermer l'arceau des deux côtés. Le boîtier en angle facilite l'emploi ainsi qu'un positionnement parfait chaque fois que l'on ferme le cadenas.

Nous promouvons cet article grâce à une garantie anti-vol, qui s'élève à \$1000 us. Car, bien que ce cadenas soit excessivement simple à employer, les voleurs de bicyclettes n'ont d'autre solution que de continuer leur chemin en maugréant.

Et que faire du cadenas pendant que l'on fait du vélo? Le poser sur le guidon? Sous le siège? Sur sa tête? La Kryptonite K-4 se fixe facilement au cadre de toute bicyclette, au moyen d'un bras enrobé de vinyle, qui le maintient fermement en place, simplement et efficacement, sans même que le cycliste ne se rende compte de sa présence.

S'obtient dans tous les magasins qui vendent des accessoires de bicyclettes de qualité. Distribué par Outdoor Gear 2708 Diab, St-Laurent Québec, H4S 1E8 tél.: (514) 332-1320, 332-1362

**KRYPTONITE K-4**



# A PHẬT VIETNAM!

PHOTO: ROBERT SILVERMAN

15% de population urbaine en 1960, en comptait 45% en 1974 et même 65% si on compte les centres de regroupement de personnes déplacées. Comme Nguyen Kach Vien le dit dans son livre "Sud Vietnam, au fil des années (1975-1985)" ce chiffre est celui d'un pays très industrialisé, alors que le Vietnam ne possède pratiquement pas d'industries.

L'économie du Vietnam a été maintenue par une injection massive de fonds venant des Etats-Unis. En tout, 6,7 millions de personnes vivaient de salaires et de traitements versés par l'Amérique.

**A** la fin de la guerre, Nixon a promis une aide américaine de \$3,5 milliards pour la reconstruction du Vietnam. Mais la politique actuelle est de saigner le Vietnam à blanc. Non seulement les Etats-Unis ne donnent pas l'aide promise, mais utilisent tous les moyens pour maintenir un embargo total. Même les petits cadeaux rapportés par des Américains de souche vietnamienne ont été saisis par la douane américaine à Los Angeles. Les douaniers ont dit que c'était illégal d'acheter des produits du Vietnam. Récemment les américains ont fait tout en leur pouvoir pour empêcher les compagnies japonaises d'ouvrir des usines au Vietnam, en proférant des menaces de

boycottage contre ces compagnies japonaises. Il ne faut pas non plus oublier le comportement des Chinois, qui ont attaqué le Vietnam en 79. Encore aujourd'hui, il n'y a pas de communication entre les deux pays, et le train entre eux ne fonctionne pas. C'est horrible parce que c'est supposé être un voisin socialiste, donc amical, juste à côté.

### Quels sont les problèmes économiques auxquels les Vietnamiens font face actuellement?

De graves difficultés économiques sont dues à la destruction causée par la guerre, le boycott américain et des problèmes reliés au sous-développement. Je n'ai vu aucun tracteur. L'électricité à Hanoï était parfois coupée pendant la journée.

L'interruption de l'aide américaine a mené à un chômage important de l'ordre de 3,4 millions sans emploi. On a réussi à réduire ce chiffre, mais il reste encore un taux de chômage élevé.

Les salaires sont bas pendant que l'inflation galope. À mon avis, les plus pénalisés sont les employés du gouvernement, les cadres ou les professeurs. Souvent, ils cumulent deux emplois, pour arriver à joindre les deux bouts. Il y a beaucoup de monde, dans les villes, qui s'inquiètent de leur prochain repas.

Mais comme partout ailleurs, certaines couches de la population vivent aisément. À Saïgon, 70% ont de la famille à l'extérieur du Vietnam et en reçoivent de l'argent. Avec ce revenu, ils sont souvent capables de vivre très bien, même sans travailler. J'ai vu des gens qui étaient très pauvres et c'était souvent parce qu'ils n'avaient personne pour les aider en-dehors du Vietnam. Mais, à la campagne, tout près de la source d'alimentation, les gens vivent beaucoup mieux. Il existe une politique gouvernementale favorisant la campagne et qui encourage la population à retourner dans leurs anciens villages. Ceci renforce la conscience villageoise. Avec une amie, j'ai visité My Lai, son village d'origine détruit pendant la guerre et en reconstruction. J'y ai rencontré beaucoup de gens qui avaient été déplacés par la guerre, et qui sont ensuite revenus chez eux. Mais ce n'est pas du tout seulement à la politique du gouvernement que c'est aussi parce qu'ils veulent être proches de leurs amis et de leurs ancêtres, étant donné que leur culte, c'est celui des ancêtres. Chaque maison que j'ai visitée avait un autel pour les ancêtres. Ils se sentent plus à l'aise dans leur ancien tissu social qui inclut les ancêtres, la famille et les gens de l'école.

### Quels sont, à votre avis, les gains de la révolution?

C'est d'abord la paix, la fin de la domination impérialiste, l'unification, la réforme agraire et d'autres réformes sociales, dont l'alphabetisation et la santé.

On semblait porter une grande attention à l'éducation. J'ai parlé à un haut fonctionnaire du Ministère de l'Éducation,

à bicyclette. Il m'a dit que le nombre des universités a doublé après la révolution. En campagne, ils ont construit des écoles et ont installé l'électricité. Il y a des améliorations à la santé publique. Beaucoup de Vietnamiens, des étudiants, des travailleurs, vont étudier en Russie et dans les pays d'Europe de l'Est. Ça va importer des connaissances techniques, par exemple les ingénieurs qui vont revenir contribueront au développement du Vietnam.

### Parlez-nous un peu du système de santé au Vietnam?

Une des choses les plus mémorables de mon séjour est une visite que j'ai faite à un hôpital à Hanoï. C'était aussi un centre de recherche sur la médecine traditionnelle. Ici, la médecine traditionnelle est illégale, mais au Vietnam, elle est garantie dans la constitution. J'ai parlé avec le directeur, Dr Chau. Il m'a dit qu'on traitait les gens par les plantes, par l'acupuncture, par une sorte de gymnastique douce avancée et autres méthodes traditionnelles. Lui, était aussi médecin de formation moderne. On étudie actuellement comment la médecine des plantes guérit. Il m'a dit qu'il y a beaucoup de touristes qui visitent l'hôpital et m'a invité à voir une opération de la thyroïde avec anesthésie par acupuncture.

### Auparavant, la lutte du Vietnam était surtout celle de la libération nationale. Quelle est maintenant leur lutte contre les ingérences?

La libération nationale a été un thème très important. Ils sont un peuple très fier et très nationaliste. Ils ont été dominés par les Chinois pendant plus d'un millier d'années mais les Chinois n'ont jamais réussi à les assimiler. Les Vietnamiens sont parmi les seuls à avoir résisté aux Mongols. Et, en ce siècle même, ils se sont battus pendant des décennies contre les Français et les Américains.

Depuis la libération, la culture vietnamienne est revalorisée. On constate ceci dans l'écriture. C'est un thème dans le livre de Nguyen Kach Vien, alors qu'il parle du Nouveau Vietnamien, le vietnamien qui est Vietnamien. Les livres se sont multipliés, beaucoup de pièces écrites en vietnamien. Avant c'était peu valorisé, le monde écrivait en français, même Nguyen Kach Vien a écrit plusieurs grands livres en français.

### Quelle est la situation des femmes au Vietnam?

Dans tous les secteurs de travail, les femmes ont des salaires égaux et des opportunités de promotions. Mais il y a des limites au pouvoir de l'état. Si quelqu'un est méprisant envers sa femme, c'est difficile à faire évoluer. J'ai parlé avec des femmes qui m'ont dit qu'il n'y avait pas de harcèlement sexuel. Pendant mon séjour au Vietnam, je n'ai vu aucun harcèlement sexuel, sauf par un touriste américain dans un bar.

C'était sécuritaire pour les femmes de se promener seules les soirs, j'en ai vu des milliers. Il y a très peu de viols aussi. Il n'y avait pas de publicité sexiste ou pornographique.

Vietnam, terre cycliste



PHOTO: THAI DINH VIEN

En effet il n'y avait pas de publicité. C'est quelque chose que j'ai bien aimé. Je n'aime pas le bombardement incessant de publicité ici, au Canada. Je n'ai presque pas vu d'affiches, sauf une très belle contre l'alcool au volant, à l'intention des motos, et plusieurs affiches du gouvernement. Il n'y avait pas de photos du dirigeant du Parti Communiste, Nguyen Van Linh. Par contre, j'ai vu des photos de Ho Chi Minh dans beaucoup de maisons et de bureaux. C'était une manière d'appuyer le gouvernement. En campagne, en particulier, j'ai vu beaucoup de photos de Ho Chi Minh.

### Qu'est-ce qui vous a le plus impressionné dans leur manière de vivre?

Dans les quartiers moins aisés où j'habitais, j'ai remarqué une vie de rue très vibrante à partir de 6 heures du matin. Les gens vivent beaucoup dans la rue. Il y a beaucoup d'entraide entre les gens. Le système familial n'est pas juste nucléaire mais inclut les tantes, les oncles, jeunes et vieux ensemble, et on s'entraide beaucoup.

Le monde sourie constamment et il n'y a pas de gêne à se toucher. On voit souvent deux hommes ou deux femmes se promenant main dans la main.

Le monde s'habille simplement. Il y a une ambiance spéciale, naturelle, un feeling difficile à décrire, intangible, que j'ai beaucoup aimé.

Dans notre prochain numéro:  
"Le transport collectif et la bicyclette au Vietnam"



PHOTO: THAI DINH VIEN

Bicycle Bob en compagnie de l'écrivain vietnamien Nguyen Kach Vien

# YUPPIE-YUP!

Sébastien Bouchard

**LE GRAND PLAISIR QUI NOUS** est donné, nous, citoyens du plus grand pays démocratique, c'est le magasinage du samedi. Ça, c'est ma raison de vivre. À quoi cela servirait-il de travailler de 9h à 17h, du lundi au vendredi, si l'on ne pouvait se permettre quelques petites folies par



un beau samedi ensoleillé? Déambuler devant les vitrines colorées de la rue St-Denis, tout en pensant à son futur immobilier: vais-je acheter chez Struc-Tube ou chez Kit-A-Tout? C'est dans ces moments de liberté que vient une profonde satisfaction, la raison d'être de notre "job" presque inhumaine: travailler? mais pourquoi... pour consommer, tout simplement! On n'a rien sans rien!

Cependant, il m'est arrivé, par un beau jour de printemps nucléaire, de partir en petite randonnée à vélo. On a roulé, ma copine et moi, partant du centre, zone infestée de nouveaux investisseurs: les happy-yuppies-artistes-philosophes-fins-consommateurs, ceux qui ont tout intégré mais n'ont rien compris, pour ensuite atteindre le périmètre, coïncé en sandwich avec la banlieue, zone où est entreposée la masse des travailleurs de toutes sortes et de toutes les provenances, durant la nuit. Signe de chance, nous avions franchi les dernières limites de civilisation alors que le ciel était à son plus beau.

Il n'y a pas si longtemps, j'ai visionné un documentaire sur les poulets en élevage industriel; l'environnement dans lequel ces créatures presque vivantes sont maintenues est frappant: quelques centimètres d'espace libre, presque pas de lumière et une nourriture à base douteuse, vitamines, protéines et hormones synthétiques ajoutées. Pour les besoins du documentaire, on plaça deux ou trois poulets à l'air libre, sur du gazon pas trop radioactif, au centre d'un cercle d'un mètre de diamètre. Il ne fallut pas moins de cinq minutes pour que l'un d'entre eux s'aventure hors du périmètre. C'est assez affolant de constater l'état amorphe de ces animaux dit civilisés, ceux dont les caractères originaux ont été canalisés vers d'autres voies, au service d'une force obscure et terrifiante, au nom de l'argent et du pouvoir.

Curieusement, j'eus une sensation bizarre, alors que nous hésitions pour environ trois cents secondes avant d'aller de l'avant et de nous asseoir sur un petit coin d'herbe fraîche, là où il n'y avait pas de neige...

## EN AMERIQUE

### DU NORD

, règne une société de gaspillage. Avec plus d'espace et de ressources que la plupart des autres pays, on y produit plus de déchets que partout au monde. Jusqu'à récemment, le moyen le plus répandu pour éliminer ces déchets était l'enfouissement. Mais de plus en plus de citoyens protestent pour éloigner ces sites de leur voisinage à cause du danger pour leur santé.

La solution qui semble être la plus attrayante pour les gouvernements nord-américains est l'incinération. Mais les émissions produites par les incinérateurs sont extrêmement dangereuses. Trois des quatre sites d'enfouissement autour de Montréal seront saturés d'ici trois ans et nous

de l'état de Washington, tous les échantillons de cendres lourdes ou légères ont été considérés dangereux. Pire: quatre échantillons de cendres légères sur cinq ont été classifiés "extrêmement dangereux", de même qu'un échantillon sur cinq de cendres lourdes. L'EPA (Environmental Protection Agency) est actuellement à amender ses règlements concernant les déchets toxiques. Il est probable que les cendres des incinérateurs seront considérées comme étant toxiques, ce qui entraînerait de graves problèmes pour l'industrie car le coût d'enfouissement des déchets toxiques est très élevé. Les problèmes de technologie persistent. Montréal a payé 10 millions \$ pour l'installation d'un précipitateur électrostatique mais cette technologie,

**LES GOUVERNEMENTS EN AMERIQUE DU NORD TIENNENT DES PROPOS FAVORABLES AU RECYCLAGE DES DECHETS. POURTANT, LES INCINERATEURS CRACHENT ENCORE UNE FUMEE D'INSOUCIANCE.**

# L'ODYSSEE DES SACS VERTS

Susan Grey

n'avons toujours pas de programme de recyclage à la ville de Montréal. A ce chapitre, Montréal accuse un retard comparativement à beaucoup de villes sur le continent. Le RCM et les Libéraux provinciaux ont intérêt à suivre les leçons des pays où les niveaux de recyclage sont élevés, avant que nous n'ayons plus de place pour mettre nos déchets et que l'air commence à nous étouffer.

**DES DIOXINES ET METAUX LOURDS** sont produits par l'incinération, une option qui augmente en popularité en Amérique du Nord. Même si tous les effets des dioxines ne sont pas connus, les dioxines sont considérées parmi les substances les plus dangereuses sous plusieurs formes chimiques et on sait pertinemment qu'elles sont cancérigènes. Quant aux métaux lourds, ils sont associés à beaucoup de maladies, incluant des problèmes respiratoires, des maladies du cerveau et le cancer. On a déterminé cliniquement que le plomb est une cause de problèmes neuro-psychiatriques, causant des baisses de performance intellectuelle et de capacité d'apprentissage, surtout chez les enfants.

Un autre problème posé par l'incinération est le fait que même si on installe des dispositifs pour empêcher les dioxines et métaux lourds de s'échapper par les cheminées, on les retrouve aussi dans les cendres. Jusqu'à un tiers du poids des déchets brûlés reste comme scorie, incluant une portion de cendres. Il est difficile de se débarrasser de ces déchets. Par exemple, l'état de Philadelphie transporte ses cendres au Panama parce que c'est trop cher de les déposer dans la région. Présentement, Montréal envoie ses cendres au site d'enfouissement de Rivière-des-Prairies. La toxicité des cendres est officiellement un sujet de débat. Lors de tests effectués par le département d'écologie

autrefois considérée comme efficace, ne l'est plus aujourd'hui. Aux Etats-Unis on considère maintenant un "baghouse" et un "épurateur de gaz" comme étant une meilleure technologie pour contrôler les émissions.

Même les précipitateurs électrostatiques laissent passer des dioxines et furans sous forme gazeuse. Les Suédois, voulant mieux contrôler les émissions provenant de leurs incinérateurs, ont décrété un moratoire de deux ans sur la création de nouveaux incinérateurs transformant les déchets en énergie, après avoir constaté des niveaux élevés de dioxines dans le lait maternel. Ils n'ont levé le moratoire qu'après avoir établi des standards réglementant les émissions. Neil Seldman, un expert en gestion des déchets à l'"Institute for Local Self-Reliance" à Washington, fait un parallèle entre la hâte avec laquelle les Nord-Américains s'orientent vers l'incinération et la façon avec laquelle ils ont construit les installations nucléaires. Toutes deux sont des technologies vulnérables, ayant connu plusieurs échecs ainsi que des fermetures d'usines; toutes deux sont soutenues par de puissants lobbies. Elles posent de sérieux dangers à la santé publique. Aux Etats-Unis, on compte actuellement 52 incinérateurs en construction; au Canada, en 1985, on dénombrait plus de onze villes dans la même situation.

En 1970, certains ont proclamé que l'incinérateur montréalais Des Carrières, situé dans le quartier fort résidentiel de Rosemont, était un objet de beauté. Cette "pensée positive" existe encore parmi nos politiciens; Michael Fainstat, président du Comité Exécutif de Montréal, dit que "l'incinérateur Des Carrières a le niveau d'émissions de dioxines le plus bas au monde. On ne sait pas pourquoi mais c'est comme ça". Fainstat se base sur une étude produite par Environnement Canada en

**FRÉSCO  
VRAC**

3985 St-Laurent  
Montréal, P.Q.  
H2W 1Y4

(514) 285-1319

**OUVERT LE  
DIMANCHE**

**ALIMENTS  
NATURELS  
EN  
VRAC**



Le Restaurant Café  
Le Claire Fontaine



De la pause café à  
la table d'hôte

Venez goûter à notre  
spécialité, le lapin

1201 Rachel Est  
Pour rés.: 527-0253

**VALLÉE DE LA LOIRE..**

à bicyclette 15 jours  
Départs: 1990 \$  
mai, juil., sept.

Autres: Pérou, Chine, Thaïlande,  
Rocheuses, Galapagos, etc

Brochure sur demande



**SIPINIPI** Tél.: (514)

LES GRANDS VOYAGEURS 276-9690

5139, rue SAINT-DENIS, MONTRÉAL, Qc H2J 2M1

## L'ÉCHANGE

DISQUES, LIVRES, CASSETTES,  
ET COMPACT DISC USAGÉS

CHOIX ET QUALITÉ

3694 ST-DENIS, MTL  
849-1913 MÉTRO SHERBROOKE

713 MONT-ROYAL EST, MTL  
523-6389 MÉTRO MONT-ROYAL

1983. Ces résultats n'ont jamais été corroborés par d'autres études. Environnement Canada admet qu'il y avait tellement de variables incontrôlées et de difficultés dans cette étude, que les résultats ne sont pas concluants.

**LES ALTERNATIVES A L'INCINÉRATION** sont nombreuses, de la réduction des déchets jusqu'au recyclage. Dr Paul Connert, un chimiste qui enseigne la gestion des déchets à la "St Lawrence University" dans l'état de New York, croit qu'on peut éviter totalement l'incinération. Ses choix, par ordre de préférence sont les suivants: 1) réduction des déchets 2) réemploi des objets 3) recyclage 4) compostage 5) enlèvement des déchets toxiques 6) enfouissement sélectif des déchets non-toxiques 7) transformation en énergie

de l'Ouest et en Autriche recyclent présentement 65% de leurs déchets et au Japon, la moyenne est de 58%. La conscience sociale dans ces pays est plus développée qu'ici, car ils ont moins de ressources naturelles et une population plus dense. Jusqu'aux années cinquante, le recyclage connaissait une certaine popularité en Amérique du Nord. On recyclait des morceaux de tissus pour en faire des couvertures piquées; les repas étaient souvent basés sur les restes de la veille. La première et la deuxième guerre mondiale ont grandement bénéficié du recyclage pour fournir la machine de guerre en matières premières.

**LA CULTURE DU GASPILLAGE** est ensuite devenue prédominante.

ont démontré l'effet nuisible des contaminants organiques, par exemple le dichlorobenzène. Troisièmement, les gaz produits par les sites d'enfouissement vieillissants soulèvent d'autres difficultés. Ils peuvent être immobilisés par les couches de terre saturée et contenus dans une enveloppe d'argile. Le gaz méthane lorsqu'il atteint une concentration de 5 à 15%, présente un danger d'explosion. On a déjà vu des cas d'explosion en Ontario, dans une maison située près d'une site d'enfouissement. Par ailleurs, un Torontois s'est blessé en démarrant son auto - le garage a explosé à cause du méthane. Un document qui mérite l'attention au sujet de la planification des sites d'enfouissement, est celui produit par le

l'industrie des pâtes et papiers de recycler les fibres secondaires, une des raisons pour lesquelles le gouvernement provincial s'oriente vers le recyclage. Cependant, selon Roc Généreux, du Service des résidus domestiques à la Direction de la récupération et du recyclage du gouvernement provincial, la quantité escomptée de la collecte sélective pour le Québec est "optimalement de 30%, mais 20% serait déjà un chiffre intéressant. Il faut un bon tri à la source et faire la collecte une fois par semaine, pour une famille moyenne, pour réussir à atteindre le chiffre optimal." Le matériau avec lequel on a le plus de complications est le plastique. A cause de leur grande variété et des marchés restreints pour les plastiques mixtes, les plastiques ne sont pas facilement recyclables au Québec. De plus, séparer les plastiques exige beaucoup de connaissances. Selon le gouvernement provincial, il serait préférable de réduire le nombre de catégories des plastiques et de les coder.

Recyclage Orford, une compagnie privée qui recrute parmi ses clients ville Lasalle, Bell Canada, la Banque Royale et la Banque de Montréal, croit que le marché pour le plastique va prendre de l'expansion car il se fait beaucoup de recherches à ce sujet actuellement. Pour ce qui est du financement du recyclage en général, Simon Lafrance, consultant en recyclage des déchets, pense que Montréal devrait s'impliquer progressivement, en commençant par un pourcentage de 10 à 15%. "Si la ville entière commençait avec une collecte de 15% de tous les papiers, les prix baisseraient," dit-il. Lafrance ne prise pas non plus les politiques de dépendance envers les gouvernements, expliquant que des subventions provinciales au recyclage pour Montréal,

créeraient des marchés instables. "Parce que les politiques des gouvernements varient, on ne pourrait pas planifier l'amélioration de nos équipements à long terme", explique-t-il.

**DU COTE DE MONTREAL**

l'administration RCM souhaite le recyclage. Au moment d'aller sous presse, une compagnie a été choisie par le Service des travaux publics et doit être approuvée par le Comité exécutif, pour faire une étude portant sur un plan précis pour le recyclage à Montréal. Selon Sharon Leslie, conseillère municipale et membre de la Commission de développement communautaire, on devrait commencer par des projets-pilotes de collecte sélective dans quelques quartiers de Montréal l'automne prochain. Questionnée sur le pourcentage de recyclage que la Ville pense réaliser, Leslie répond, "Les chiffres exacts ne sont pas importants, ce qui est urgent, c'est le début des projets-pilotes." Il est vraisemblable que Montréal va suivre la norme de récupération pour les grandes villes nord-américaines, qui est de 10 à 15%.

Le fait que Montréal se prépare à recycler et que l'administration municipale vient de conclure une entente de deux ans avec un osbl pour recycler une bonne portion du papier dans ses édifices, indique que le RCM fait plusieurs pas en avant comparative-ment à la précédente administration Drapeau. Ce dernier n'a jamais soutenu les efforts locaux de recyclage et a même contribué à les supprimer. Philip Van Leeuwen, président du groupe Ecosense, qui fait du lobbying pour le recyclage, déclare qu'il est content que le RCM donne suite à ses promesses électorales, mais "qu'il manque une

SUITE A LA PAGE 14

# Récupérons pour la victoire

## ENRÔLEZ-VOUS DANS L'ARMÉE DE LA RÉCUPÉRATION

Incitation au recyclage pendant la 2<sup>e</sup> guerre ... à des fins ... de gaspillage !

des déchets par des procédés chimiques ou biologiques 8) incinération sélective pour l'énergie 9) incinération. Les trois premières méthodes sont souvent groupées dans cet ordre, dans la littérature sur la gestion des déchets.

Une volonté politique est nécessaire pour assurer des changements majeurs dans la gestion des déchets. On estime que 30% des déchets municipaux industriels et résidentiels sont composés d'emballages. Au Québec, on travaille actuellement sur un code d'éthique pour l'emballage avec l'Association des emballeurs du Canada. Présentement, il y a un débat à savoir si on doit mettre un sceau de recyclage sur les produits recyclés. Déjà, des produits sont recyclés sans que le public le sache. Une autre avenue à considérer est une majoration d'impôts aux manufacturiers de produits non récupérables, par exemple les petits contenants à jus "tetrapak" couverts de cire, qui sont tellement pratiques mais impossibles à recycler.

**LES EUROPEENS ET LES JAPONAIS** recyclent bien plus que les Nord-Américains, ce qui n'est surprenant à constater. Certaines villes en Allemagne

Mais on souffre maintenant de nouveaux problèmes économiques et environnementaux causés par ce luxe. Le prix pour l'enfouissement sanitaire grimpe constamment depuis les années soixante-dix. En 1973, le coût moyen pour éliminer les déchets en Ontario

WPIRG, un groupe d'intérêt public de Waterloo géré par des étudiant-es et affilié au réseau PIRG fondé par Ralph Nader, grand défenseur des droits du consommateur, comprenant plusieurs groupes à travers les Etats-Unis et le Canada et jouissant de l'expertise de

**En 1970, certains ont proclamé que l'incinérateur montréalais Des Carrières situé dans le quartier fort résidentiel de Rosemont, était un objet de beauté.**

était de \$1.50/tonne. En 1985, il était de \$20/tonne et récemment le coût moyen atteignait \$65/tonne<sup>2</sup>. Trois problèmes majeurs découlent des sites d'enfouissement. Premièrement il y a formation de "leachate", un liquide nocif qui se ramasse en-dessous des déchets enfouis. Deuxièmement, le "leachate" contamine la nappe phréatique dans les alentours. A cause de la quantité élevée de déchets normalement amassés dans les sites d'enfouissement, ceux-ci contiennent des contaminants organiques capables d'affecter l'eau. Par le passé, on a mis l'emphase sur le danger des contaminants non-organiques, mais des études récentes

professionnels. **LA COEXISTANCE PACIFIQUE** entre le recyclage et l'incinération serait impossible. Pour être vraiment rentable, un incinérateur doit fonctionner 24 heures sur 24. Les programmes de recyclage à grande échelle nuisent aux besoins de l'industrie de l'incinération parce que celle-ci requiert beaucoup de papier. **LE MARCHÉ DU RECYCLAGE** varie selon les matériaux. Certains produits n'ont pas de marchés proprement développés. Au Québec, plusieurs compagnies font déjà la récupération et le recyclage du papier. Avec le problème de la déforestation, il devient de plus en plus profitable pour

**AU JARDIN**

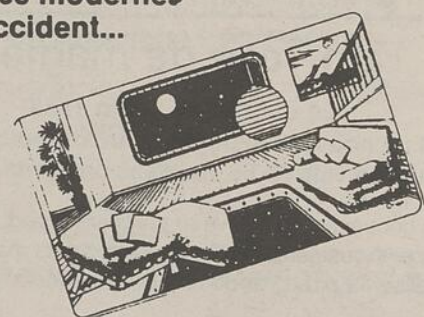
FINE CUISINE VÉGÉTARIENNE

330 Marie-Anne est  
Métro Mont-Royal

849-8867

## Les Futonistes

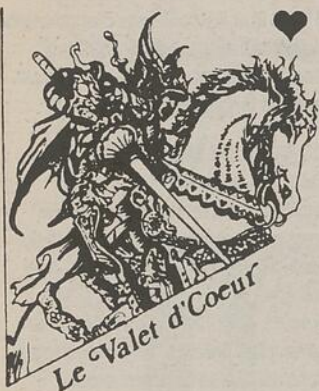
Un humble et ancien confort oriental digne des caprices modernes de l'Occident...



Service de livraison accessible  
Boutique de décoration intérieure  
Spécialisée en futons et accessoires  
Vaste choix de bases, housses, coussins,  
de couleurs et d'articles de décoration  
assortis

Grande disponibilité de modèles et de formats ainsi que fabrication sur mesure

**NOUVELLE ADRESSE:**  
**4810 ST-DENIS, MONTRÉAL**  
**842- 0890**



Déménage le 1<sup>er</sup> mai  
au 4532 St-Denis  
Tlé. : 499-9970

*pastel*

bar

Spécial 2 pour 1  
13h. à 20h.

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



Nutrition, santé.  
Nature, éco-société.  
Croissance, conscience.  
Technologies douces.  
Jardinage, agriculture.  
Spiritualités.  
Loisirs, contes.

*La librairie  
des ressources*

OUVERT 7 jours/semaine

312 Est, rue Ontario  
Montréal, Qué.  
H2X 1H6  
514/843-7997  
Berri

**LE CAKE**

4824 ST-LAURENT, MTL (Métro INC 15 JARDIN) TEL: 843-7561

## Le Tour de l'île de Montréal

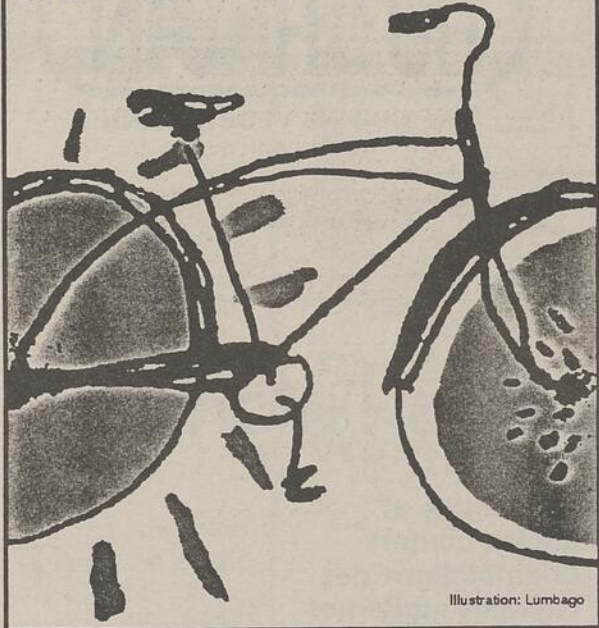


Illustration: Lumbago

### Un Tour de magie!

Le dimanche 5 juin 1988  
c'est un nouveau départ du Parc olympique pour  
une balade en vélo de 66 km, dans une ambiance de fête.

Une île à découvrir, un nouveau parcours à pédaler et 30 000  
cyclistes enthousiastes. Voilà les ingrédients magiques pour  
réaliser la plus grande fête cycliste en Amérique.



Inscrivez-vous dès maintenant,  
procurez-vous un formulaire  
d'inscription chez votre marchand  
**sports experts**

L'inscription à l'avance est obligatoire.

Venez en famille, avec des ami-e-s ou des collègues  
de travail. Soyez de la partie le 5 juin prochain pour  
une autre édition du Tour de l'île de Montréal.

Informations : (514) 251-6955

Le Tour de l'île de Montréal, une idée originale de Vélo Québec.

Les commanditaires officiels:

Fédération  
des producteurs  
de lait du Québec

UPA  
Union des  
producteurs  
agricoles

La Presse  
CKAC 973  
CFM 10

## SACS VERTS

SUITE DE LA PAGE 13

date-limite quant aux plans du CIDEM (l'agence de développement économique de la Ville) pour encourager les industries basées sur le recyclage à venir s'installer ici.

Ecosense, qui a initié des projets de recyclage à Notre-Dame-de-Grâce entre 1978 et 1982, a déjà présenté un rapport à la Commission de développement communautaire et au Comité ad-hoc sur la récupération et le recyclage des déchets mis sur pied deux mois après l'entrée au pouvoir du RCM. Van Leeuwen affirme qu'il y a même des conflits parmi les groupes qui ont présenté des rapports à la Ville. "On était le seul groupe à promouvoir spécifiquement le recyclage", dit-il. "Un autre groupe ne voulait pas de collecte sélective de porte à porte, mais seulement des dépôts, et que le projet soit géré par un osbl. C'est une attitude rétrograde car on sait que la collecte sélective est le moyen le plus efficace pour faire le recyclage." Tout en soulignant que c'est dans l'intérêt politique du RCM d'investir dans le recyclage - ça crée des jobs -, il pense que la clé du projet serait "que la Ville fasse la collecte de plusieurs matériaux."

### QUEL AVENIR S'OFFRE A NOUS?

L'incinération, un moyen très onéreux pour se débarrasser des déchets, crée beaucoup moins d'emplois que le recyclage. Plus de recherche doit être faite pour aider à développer l'industrie de recyclage et pour aider cette industrie à dépasser ses limites techniques actuelles. Comme dans l'état du New Jersey, il est aussi dans l'intérêt du gouvernement provincial de majorer les impôts des grosses industries polluantes pour que leurs produits cessent de perturber davantage notre environnement.

Au lieu de penser à prolonger la vie de cet "objet de beauté" qu'est l'incinérateur Des Carrières, on devrait le fermer, montrant ainsi aux Européens qu'on est à l'avant-garde du mouvement écologique. Tout en tenant compte de la nécessité de créer des marchés pour les produits recyclés, on ne doit pas craindre de subventionner cette industrie. Parlant des \$700,000 du fonds PARFAIR (Programme d'aide à la recherche, à la formation et à l'amélioration de l'industrie de la récupération), Généreux qualifie ce montant de "ridicule", le comparant aux budgets que l'Ontario, un des "leaders" en Amérique du Nord dans le recyclage, consacre à ce chapitre. Si on ne procède pas à des changements radicaux dans notre méthode de gérer les déchets à court terme, les coûts de l'incinération et des autres méthodes à hauts risques, pourraient s'avérer plus cher à la société, à long terme, que leurs alternatives, en termes de coûts de santé et de protection de l'environnement.

### Notes:

1. Bott, Robert "Trashing In", *Canadian Business*, Novembre 1985
2. Monet, Peter et Feldman, Julien "A Burning Issue", *Montreal Mirror*, Vol 2, No. 16, Mai 22-Juin 11, 1987
3. *ibid.*
4. \$150/tonne- Seldman, Neil "The Rise and Fall of Recycling", *Environmental Action* Janvier/Février 1987
5. Kidd, Joanna "The Politics of Energy from Waste", *Probe Post*, Août 1986
6. *ibid.*
7. Incinérateurs qui peuvent générer l'électricité ou la vapeur.
8. Monet, Peter et Feldman, Julien "A Burning Issue", *Montreal Mirror* Vol 2, No. 16, Mai 22-Juin 11, 1987 *ibid.*
9. *ibid.*
10. *ibid.*

## ABORTION :

# SUPREME COURT VICTORY : WHAT NOW ?

MANY PEOPLE CELEBRATED THE JANUARY 28 SUPREME COURT DECISION STRIKING ABORTION FROM THE CRIMINAL CODE. BUT THIS DECISION INFURIATED ANTI-ABORTION FORCES WHO ARE RALLYING TO PREVENT THE IMPLEMENTATION OF THIS DECISION.

Katie Curtin

I was among those who were overjoyed at this decision. Finally, women would have the right to decide if and when they would have children. Women could no longer be prosecuted for procuring abortions, nor forced to undergo the indignities of therapeutic abortion committees. Doctors sympathetic to women's rights, who performed abortions in clinics outside the accredited hospitals, would not be threatened with jail sentences up to life imprisonment.

The Supreme Court decision made me think back about about the years which I'd spent with others fighting to change these laws. I remember the abortion caravan in the summer of 1970, the first major cross country action on abortion. Women travelled in a cavalcade across Canada testifying about the terror of backstreet abortions and of lives destroyed by unwanted pregnancies. I remember all the demonstrations and picket lines calling for repeal of the abortion laws. And in particular I remember the heroic battle which Dr. Morgentaler carried out to open abortion clinics in the various provinces, the constant legal battles and the time he spent in jail.

I also remember the times of frustration when those of us who fought for abortion law repeal wondered if all our actions were in vain. Because even though polls showed we had the majority of Canadians on our side, the federal government made no move to change the laws. This victory made me feel that all those hours were not wasted. We had finally won a victory, a historic victory similar in importance to winning the vote.

Others were not so happy with the results, in particular, the Catholic Church and right wing forces. Provincial governments slow to act on other issues which would improve our quality of life such as environmental measures to curb pollution, or food supplements for children coming to school hungry, were quick to move to try and restrict the impact of this decision. The Social Credit government of Bill Vander Zalm announced that the B.C. government would only pay for abortions if the mother's life was in danger. In New Brunswick, the government refused to pay for abortions unless the woman had a second doctor's opinion. In Prince Edward Island the government said it would pay for abortions but no hospitals in the province will provide for them. The Mulroney government also

announced its intentions to introduce legislation which would limit the practice of abortion to the early stages of pregnancy.

As Stuart Russell, Montreal lawyer and civil rights advocate points out, the Supreme Court decision only resolved part of the debate. "It strikes down the regulations making abortion illegal, but says nothing about access," says Russell. The judgement states that earlier in the pregnancy there is less reason for government intervention, but its interests increases as the foetus develops. "This leaves unanswered the question of whether the state has the right to restrict abortions in the later stages of pregnancy."

There has been a huge clamour among the right-to-life forces, as they so pretentiously call themselves, to introduce a law completely denying women the right to abortion. They accuse women of being murderers when they say they want to decide when or if they have children. They accuse Morgentaler, himself a victim of the concentration camps, of being a Nazi. Their sensationalist rhetoric is the smokescreen behind which they hide their anti-women bias, their opposition to women having full control over their destiny.

These people care little about under what conditions children are brought into the world. We don't see the anti-abortionists pressuring the government for more childcare facilities or for better sex education in the schools or for birth control clinics. The women's movement, which has fought so hard for abortion rights, has also been in the forefront of the struggle to make our society assume its responsibilities towards its children and to make abortion necessary only as a last resort.

The anti-abortionists who profess to be so concerned about the right to life, have strange ways of showing it. People working at the Toronto Morgentaler clinic have been harassed, beaten up and received death threats. The carpenter who helped out on repair work at the clinic, had his tires slashed and his tools vandalized. He was physically attacked by anti-abortionists, resulting in permanent impairment to his left eye.

Recent opinion polls show that the right-to-life forces have little popular support. And it is highly unlikely that they will succeed in their campaign to have abortion completely outlawed. They nonetheless can exert an important influence in restricting access to abortion.

It is for this reason that all of us who believe women should have the democratic right to abortion, cannot afford to just sit back and celebrate the Supreme Court victory. As we have seen in the months since this decision, there is a very real danger that the victory will be torn away from us, sabotaged by restrictions limiting when women can get abortions, by inadequate facilities and by discriminatory regulations on medicare payments. That is the very situation which the Supreme Court decision sought to change when it ruled that the present abortion laws threatened women's health by permitting arbitrary delays and unfair disparities in access to abortion.

We must once again be prepared to hold educational meetings, write letters, sign petitions, picket and demonstrate, so women across this land will have access to abortions. In some cases we will need to mount legal actions such as the B.C. Civil Liberties Association's action which successfully challenged the Vander Zalm government's refusal to pay for most abortions. We must oppose any move by the federal government to introduce restrictive legislation. Instead they should provide funding for abortion clinics and ensure that the provincial governments pay for abortions through their medicare schemes. Otherwise we will continue to have a situation where the right to abortion will be limited by where one happens to live and by how much one earns.

# MIRAGE DE DEMOCRATIE

## Transport 2000

Jacques Brière.

DECEMBRE 1987, le bureau du maire de Montréal faisait parvenir une lettre à une vingtaine d'organismes. Il leur demandait de tracer le portrait du représentant idéal des citoyens au Conseil d'administration de la STCUM. Consultation oblige.

Aussitôt dit, aussitôt fait. Depuis! pas de nouvelle. Pourtant, les organismes ont demandé au Maire les raisons de son silence. Aucune réaction. La Ville de Montréal avait jusqu'au 16 février pour proposer son nouveau représentant des citoyens au Conseil d'administration de la STCUM. On a simplement reconduit le mandat de l'actuel représentant en attendant de lui trouver un ou une remplaçant(e).

SANCTIONNEE EN juin 1985, la loi 49, modifiant la Loi sur la CUM et autres

dispositions législatives, crée la STCUM. Le but de la loi est de remettre le contrôle du transport en commun entre les mains des élus locaux, cela dans un esprit de démocratisation. Avant cette loi, le gouvernement du Québec nommait le commissaire responsable du transport en commun de la CUM. Qui ne se souvient pas de M. Hannigan. En créant une nouvelle structure, Québec remet entre les mains de la CUM le choix des dirigeants de la STCUM.

Le Conseil d'administration est maintenant formé de neuf membres, sept membres du Conseil sont des élus municipaux qui proviennent des différentes villes de la CUM. Outre le président, trois membres proviennent de la Ville de Montréal et trois autres des villes de la banlieue. Deux membres sont désignés par le Conseil parmi les citoyens qui résident sur le territoire de la CUM. L'un est nommé sur représentation de la banlieue et l'autre sur représentation de la Ville de Montréal. Les mandats de ces derniers expiraient en décembre 1987.

POURQUOI CETTE nomination tarde-t-elle à venir? Personne ne peut le dire sauf le Maire de Montréal. Semble-t-il que l'on n'attend pas beaucoup d'initiatives de ce représentant. La loi ne spécifie pas qu'il doit être impliqué dans le transport en commun ni même en être utilisateur. Il représente tous les citoyens dont les usagers font partie. On lui réserve un rôle de quasi faire-valoir.

Pourtant, la loi 49 voulait rapprocher des citoyens le processus décisionnel. En incluant deux représentants des citoyens au Conseil de la STCUM, le gouvernement voulait donner la parole aux premiers intéressés dans les décisions concernant le transport en commun.

QUEL EST le représentant des citoyens idéal? Celui-ci devra bien connaître ses dossiers. En effet, on ne peut espérer faire avancer la cause du transport en commun si la personne choisie

n'en a pas une connaissance approfondie. De plus, il devra faire la liaison entre les groupes communautaires et le Conseil d'administration de la STCUM. Trop longtemps, les décisions ont été prises en vase clos ce qui a amené de l'insatisfaction chez plusieurs usagers. Ils n'ont pas toujours senti que leurs préoccupations avaient un poids dans la balance décisionnelle. Enfin, cette personne devra être un usager. C'est là une condition minimale pour bien comprendre tous les problèmes auxquels sont confrontés quotidiennement les usagers du transport en commun.

Voilà un programme qui n'a peut-être pas plu au Maire de Montréal. Une personnalité trop forte pourrait changer les règles actuelles du jeu. Tant que le représentant des citoyens n'a pas de pouvoir, il n'a pas prise sur les décisions.

LA DEMOCRATISATION des services publics est un but difficile à réaliser. Cela suppose un changement de mentalité de la part de nos élus locaux pour accepter que les citoyens aient aussi des idées et une vision des problèmes que l'on rencontre dans la gestion d'un réseau de transport en commun. Il faut surtout accepter de partager la responsabilité de gérer les gros sous qui sont en jeu. La STCUM, en 1988, a un budget de 535 millions \$. Voilà pourquoi les investissements en transport en commun reflètent plus souvent des choix économiques que des véritables réponses aux problèmes du transport des personnes. Tout cet argent se traduit en bout de ligne par le prix du ticket que devra assumer l'usager et le compte de taxes que recevra le contribuable.

Cette décision soulève beaucoup de questions. A quoi sert la consultation si les résultats ne viennent pas? On a l'impression d'être en face d'une consultation bidon. On se demande si le crédo du RCM lorsqu'ils étaient dans l'opposition, la consultation, n'est pas en train de devenir un requiem.

## LES PETITES ANNONCES DU MONDE A BICYCLETTE



\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### Caractères additionnels

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

TIRAGE : 18 000 exemplaires;  
PARUTION : 4 fois par année;  
PAIEMENT A L'AVANCE;

Date limite : 1<sup>er</sup> juin 88

Tarif de base (max. 100 car.) : 4 \$

Caractères additionnels :

6 cents X \_\_\_\_\_ (nbre de car.) = \_\_\_\_\_ \$

Sous-total = \_\_\_\_\_ \$

Caractères gras : \_\_\_\_\_ X 2 = \_\_\_\_\_ \$

Chèque visé ou mandat-poste : \_\_\_\_\_ \$

Nom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Téléphone : \_\_\_\_\_

Postez à :

**Le Monde à Bicyclette**

C.p. 1242, succ. La Cité  
Montréal (Québec)  
H2W 2R3

Où livrez au :

20, Guilbault Est  
(au Sud de l'Avenue des Pins et à l'Est du boulevard  
Saint-Laurent)

## T-Shirt cycliste



ROUGE, AMBRE, VERT, ROSE, BLANC.  
MOYEN, LARGE, EXTRA-LARGE

UN CADEAU IDEAL  
POUR VOS AMIS CYCLISTES

\$9.00 A NOS BUREAUX  
\$10.00 PAR LA POSTE

Le Monde à Bicyclette 844-2713

**Au Plaisir**  
BAR CAFE

4467 A, St-Denis - terrasse  
☎ 842-7471

TÉL.: 273-9443



### AUX PETITS COQUELICOTS

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

1346, AV. VAN HORNE • MÉTRO OUTREMONT

*Cycles Baggio* 


Peugot - Vélo Sport  
Fiori - Miele

ÉTABLIE DEPUIS 50 ANS

RÉPARATIONS ET VENTE D'AUTRES MARQUES

6975 BOUL. ST-LAURENT **279-5655**

"Améliorez votre qualité de vie en distillant votre eau"



**DISTILL-O-PURE**

374-8884  
374-8885 2250 Bélanger est, Montréal, Qué. H2G 1C6

Si vous êtes Anti-Pollution... !  
ceci-vous intéresse



NE CONSOMMEZ QUE  
DES ALIMENTS NATURELS

**PURAL**

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

MARCHER C'EST VIVRE...


BOUTIQUE  
**LE SANDALIER INC.**

466 Duluth Est  
Montréal, P.Q.  
H2L 1A5

SPÉCIALITÉ  
CONFORT DURABILITÉ - CHALEUR

TEL.: 514-842-3007

Le 5 juin  
Au Tour de l'île  
Solidarité avec l'Amérique Centrale



**Pédalez**  
pour l'Amérique Centrale


Faites-vous commanditer  
afin d'amasser des fonds pour venir en aide à  
des projets humanitaires  
en Amérique Centrale :

- au Salvador pour les sans-abris et les victimes de la guerre;
- au Nicaragua pour soutenir des ateliers de vélos ("Bikes Not Bombs") et de réparation de chaises roulantes;
- Au Guatemala pour la formation de sages-femmes.

Pour obtenir des feuilles de commandites et pour plus d'information contactez:

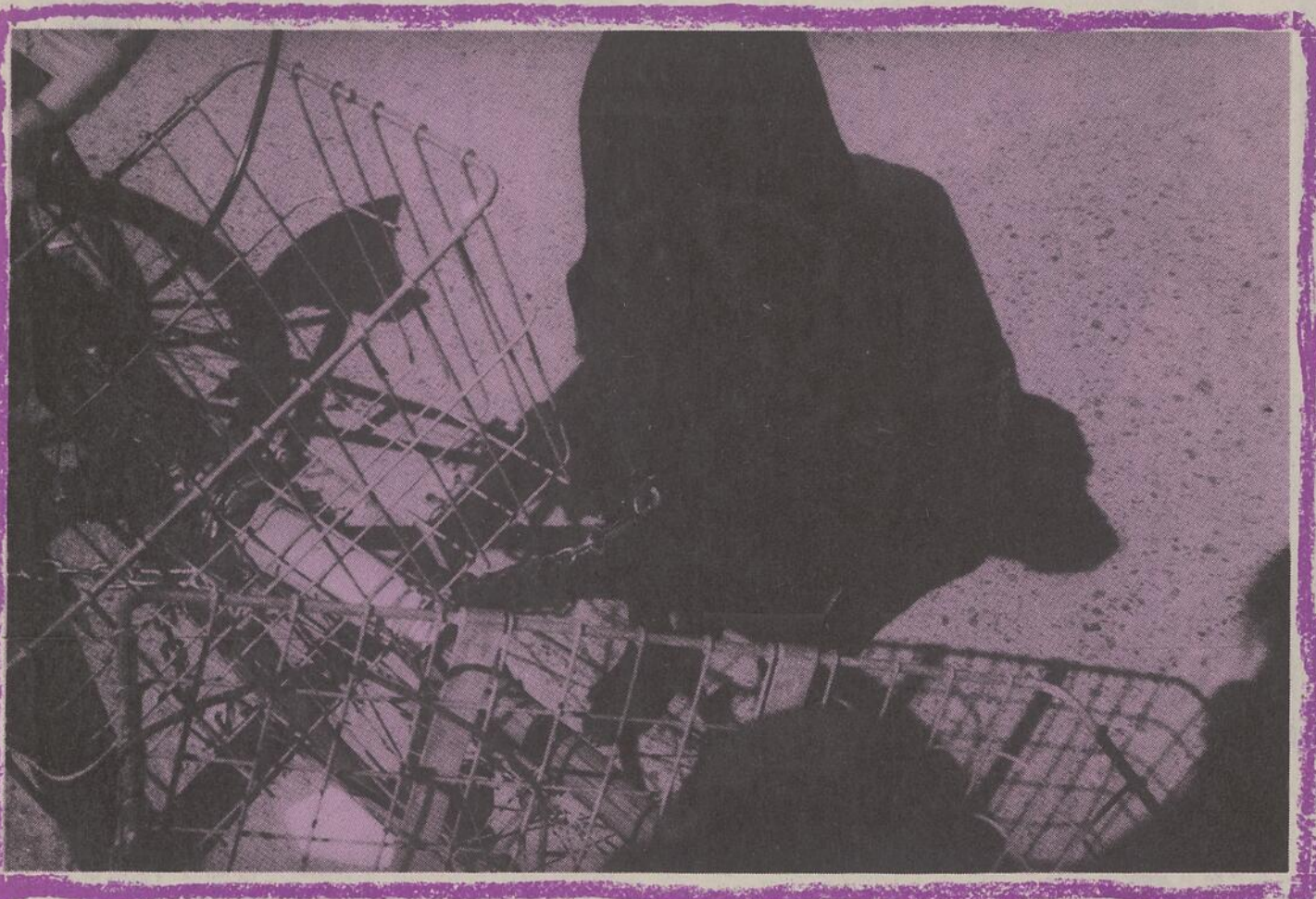
Le Comité Marathon  
avec  
l'Amérique Centrale  
au 989-9965

en collaboration avec :

 **Le Monde à Bicyclette**

# Le Monde à Bicyclette

20, rue Guilbeault Est  
Adresse postale :  
C.P. 1242, Succ. La Cité  
Montréal (Québec)  
H2W 2R3



## **A** vélo dans les rues de Montréal, vous sentez-vous comme un chien dans un jeu de quilles ?

Cyclistes et chiens, unissons-nous  
pour avoir notre place dans les rues !  
Yap ! Yap ! Youppie ! pour le Monde à Bicyclette !  
Devenez membre du Monde à Bicyclette !

**844-2713**

Recevez le Monde à bicyclette chez vous:

NOM: \_\_\_\_\_

ADRESSE: \_\_\_\_\_

TÉL(rés.): \_\_\_\_\_ (trav.) \_\_\_\_\_

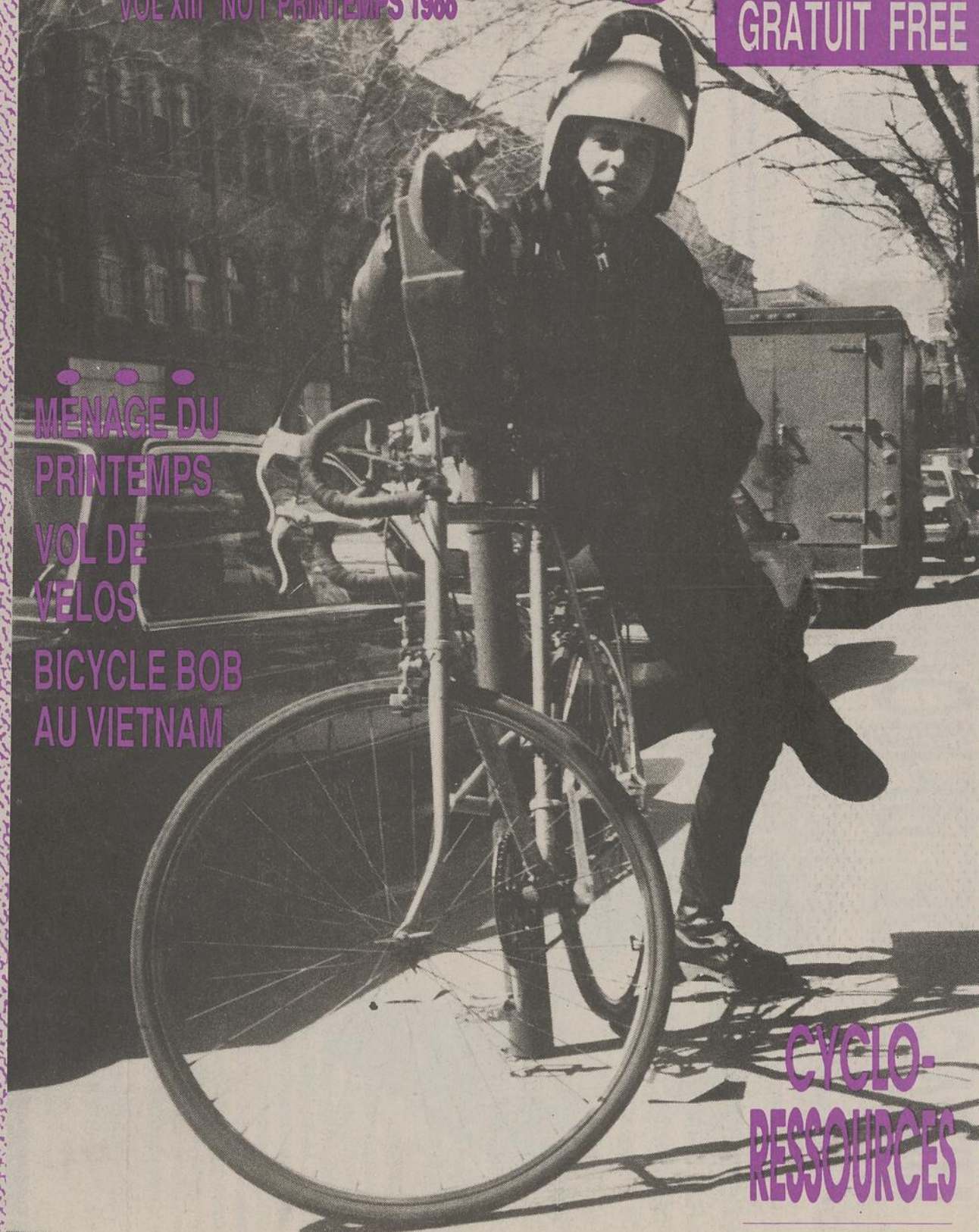
- 5,00 \$ Membre de base
- 10,00 \$ Membre de soutien
- 25,00 \$ Membre donateur

# Le Monde à Bicyclette

VOL XIII NO 1 PRINTEMPS 1988

GRATUIT FREE

MENAGE DU  
PRINTEMPS  
VOL DE  
VELOS  
BICYCLE BOB  
AU VIETNAM



CYCO-  
RESSOURCES

3383

3383