



Printemps 2004
Volume 5, numéro 1

Sommaire du numéro

- ÉDITORIAL**
- 1** *Auto et S.V. : un mythe à dégonfler*
- DOSSIER TRANSPORT**
- 3** *Infiniment plus qu'un moyen de transport!*
- 4** *Pour un avenir sans voiture*
- 6** *Les chemins du transport alternatif*
- 8** *Le mythe de l'automobile réduit à quelques kilomètres à l'heure*
- 8** *L'auto électrique : un mirage écologique?*
- 9** *À la campagne, sans voiture, avec enfants et beaucoup de bonheur!*
- 10** *Auto-critique*
- 11** *Petit jeu-questionnaire sur les transports*
- 12** *Pour aller plus loin...*
- 12** *Clin d'œil*
- 13** **AGORA**
- 15** *Colloque sur la simplicité volontaire*
- 16** **DEVENIR MEMBRE DU RQSV**

SIMPLICITÉ VOLONTAIRE ET TRANSPORT

ÉDITORIAL

Auto et S.V. : un mythe à dégonfler

par Dominique Boisvert

On croit souvent que pour simplifier sa vie, la première chose à faire est de vendre son auto: faux! Ou que les adeptes de la S.V. voyagent tous à pied, à vélo ou en transport en commun: faux!

La S.V. est quelque chose de beaucoup plus vaste, nuancé et passionnant que ce « refus de l'auto », heureusement! Car la S.V., c'est une approche qui peut toucher absolument toutes les dimensions de l'existence: rapport à l'argent et à la consommation certes, mais tout autant l'habitation, l'alimentation, le travail, le transport, les loisirs, la vie sociale, intellectuelle, culturelle et spirituelle, etc.

Alors, qu'en est-il de l'auto? Comme tous les autres objets matériels, elle doit être un moyen et non une fin. Et il s'agit ensuite d'évaluer, dans chaque cas particulier, s'il s'agit du meilleur moyen, à tous les points de vue, pour remplir les objectifs poursuivis. Et c'est sur cette base que chacun peut ensuite décider, dans un esprit de S.V., si l'automobile individuelle est la meilleure solution ou pas.

Car quand on parle auto, c'est toujours d'auto individuelle que l'on parle (chacun ayant « sa » voiture privée à sa disposition permanente) et même très souvent « d'auto-solo » (une seule personne à bord du véhicule), alors qu'il existe pourtant, comme vous le verrez dans ce numéro, une foule d'autres façons, plus collectives, d'utiliser et même de posséder une automobile (coopérative, covoiturage, taxis, etc.).

D'ailleurs, tout dépend des objectifs que l'on poursuit à travers une démarche de S.V., et ils peuvent être fort nombreux: économiser de



Le bulletin *Simpli-Cité* est publié 3 fois l'an par le Réseau québécois pour la simplicité volontaire. Le RQSV laisse aux auteurs l'entière responsabilité de leurs textes. La reproduction des textes est encouragée à condition d'en mentionner la source.

POUR CE NUMÉRO :

Coordination : Jacinthe Laforte
Révision : Sophie Gagnon
Mise en page : Michel Séguin

PROCHAIN NUMÉRO
Simpli-Cité

Vous souhaitez envoyer des textes pour le prochain bulletin du Réseau québécois pour la simplicité volontaire? N'hésitez pas!
RQSV@simplicitevolontaire.org

Les prochains thèmes prévus :
Loisirs et vacances (été 2004)
Don et partage (automne 2004)
Alimentation (hiver 2004)

Malheureusement, nous ne pouvons nous engager à publier tous les textes reçus.

Commentaires

Vous avez des commentaires ou des suggestions? N'hésitez pas à nous les faire parvenir :

1710 Beaudry, local 3.3
Montréal (Québec) H2L 3E7
Tél. : (514) 937-3159

Courriel : RQSV@simplicitevolontaire.org

Site Internet et forum du RQSV :
www.simplicitevolontaire.org

l'argent, gagner du contrôle sur son temps, travailler moins, être plus écologique et moins gaspilleur des ressources, développer une plus grande justice et équité entre les personnes et les peuples, accorder plus d'importance à la quête du sens de la vie, etc.

Si l'objectif est de dépenser moins, alors il est incontestable que toutes les solutions de rechange à l'auto privée sont plus économiques (voir www.equiterre.org/transport/transportez/troussecocktail.html). Si vous voulez gagner du temps dans vos déplacements urbains (et de la santé par ricochet), alors la bicyclette est presque toujours plus rapide que le transport en commun et celui-ci très souvent plus rapide que l'automobile. Si vous vous préoccupez de la pollution, des changements climatiques et des maladies respiratoires, alors la solution collective des transports en commun, urbains comme interurbains, s'impose. Si vous en avez assez du stress, dans ce cas aussi les transports en commun sont la solution. Mais si vous cherchez à explorer un coin éloigné du pays ou si vous voulez faire une balade à la campagne un dimanche après-midi, il y a fort à parier que l'automobile (mais pas obligatoirement « individuelle ») soit votre meilleur choix, etc.

Comme en toute autre chose, il importe d'abord de bien clarifier ses objectifs. Et s'il s'agit bien de se transporter (soi et ses bagages) d'un point à un autre, alors il faut choisir le moyen qui correspond le mieux, selon l'ensemble de nos critères, au but poursuivi. C'est pour cela que nous préférons parler de « transport et S.V. », plutôt que d'« auto et S.V. », le transport étant l'objectif poursuivi tandis que l'auto n'est qu'un des (nombreux) moyens, et très souvent pas le meilleur, pour le réaliser.

Évidemment, si l'objectif est d'afficher votre statut social, d'épater les voisins ou de donner libre cours à votre agressivité, alors vous risquez de devoir vous rabattre sur la propriété et l'usage individuels d'une automobile récente et généralement surperformante comme celles que nous vendent, à longueur d'année, le lobby automobile et son omniprésente publicité.

Il n'est sans doute pas inutile de rappeler que « l'économie automobile » (principalement les constructeurs de véhicules, fabricants de pneumatiques et industries pétrolières) est devenue un véritable oligopole et qu'elle domine, et de très loin, au plan international comme dans presque chaque pays, les puissances financières qui dictent leurs intérêts aux gouvernements et aux institutions nationales et internationales. Les intérêts automobiles ne sont plus, et depuis longtemps, au service des besoins de transport des individus et des collectivités. Ils ne visent que leur profit, leur croissance et leur compétitivité. Au point d'avoir littéralement, au cours du dernier demi-siècle, remodelé nos modes d'habitation, de travail, de loisirs et de déplacement, et donc le tissu social et notre façon de vivre en société.

Auto et S.V.? Une réflexion qu'il faut entreprendre ensemble et partager largement. Les solutions seront multiples. Mais nous y gagnerons tous, individuellement et collectivement. ☞



DOSSIER TRANSPORT

Infiniment plus qu'un moyen de transport!

par Dominique Boisvert

Il y a longtemps que l'automobile n'est plus un simple moyen de transport. Elle est devenue un puissant symbole de notre imaginaire collectif. Et l'un des leviers fondamentaux autour desquels se développe l'économie et s'organise la société. De serviteur des humains qu'elle était lors de son invention, elle est rapidement devenue notre maître qui dicte ses impératifs en matière d'urbanisme, de planification budgétaire et même... de politique étrangère!

Idéologie? Exagération? Paranoïa que tout cela? Eh non! Simple regard attentif au-delà des apparences. Car qu'est-ce que l'industrie automobile, sinon justement une industrie du rêve, du fantasme et des apparences? Regardez n'importe quelle publicité automobile et examinez quel rapport elle a avec les besoins de transport ou de déplacement réels que nous avons dans la vie de tous les jours...

Si l'automobile était un simple moyen de transport, il lui suffirait de fournir à l'utilisateur un véhicule qui permet de se déplacer en sécurité, de la manière la plus économique possible, à l'intérieur des règles de circulation que nous nous sommes données comme société. Et ce véhicule pourrait même être joli d'apparence! Mais nul besoin d'une capacité de vitesse excessive (de toute façon interdite), d'accélération fulgurantes (utiles seulement pour les courses automobiles), de dimensions ou de poids impressionnants ou de caractéristiques techniques rarement utilisées (comme dans la plupart des véhicules utilitaires sport [VUS])!

Mais l'automobile est *d'abord* le plus gros oligopole financier de la planète, concentrant à lui seul un quinzième de tout le produit mondial, loin devant les banques, puis les compagnies d'assurance. Sept des huit plus importantes entreprises de la planète sont des fabricants automobiles ou des pétrolières. Pas étonnant que leurs intérêts économiques et politiques pèsent lourd sur toutes les décisions gouvernementales à tous les échelons, du fédéral au municipal. Il est fascinant de voir comment l'industrie automobile élargie (fabricants, pneumatiques et pétrolières) a littéralement réussi à faire disparaître les transports en commun (dont les tramways et les trains) pendant la plus grande partie du XX^e siècle, jusqu'à la redécouverte toute récente de ceux-ci (AMT, trains de banlieue, etc.). Fascinant aussi de voir comment l'automobile a dicté littéralement la façon dont les villes se sont développées à partir de la Deuxième Guerre mondiale (étalement urbain, autoroutes, centres commerciaux, etc.).

Avant même notre rapport symbolique ou affectif à l'automobile, il y a d'abord le poids énorme des intérêts économiques en jeu. Ce qui explique les sommes astronomiques que l'industrie automobile consacre chaque année à la publicité pour modeler nos désirs, nos exigences et même nos besoins. Car il ne faut pas être dupe : si les fabricants automobiles prétendent qu'ils ne font que répondre aux demandes des consommateurs, ils prennent bien soin de cacher les efforts considérables et fort efficaces qu'ils font pour créer et modeler ces « demandes » en fonction de leurs propres intérêts!

Comment expliquer autrement les innombrables modèles et choix de couleurs renouvelés chaque année? L'obsolescence planifiée et de plus en plus rapide? Les normes très différentes appliquées d'un continent à l'autre? La grosseur, la sophistication et les prix sans cesse plus élevés offerts/imposés aux consommateurs?

Mais ne nous le cachons pas, l'automobile est aussi devenue une histoire d'amour pour nos contemporains! Aussi irrationnelle, passionnée et dépendante que bien des histoires d'amour du reste! Même en oubliant que ses « parents » nous ont fortement poussé la « bien-aimée » dans les bras, il reste que nous sommes tombés en amour avec elle, au point qu'on ne peut plus imaginer vivre sans elle à cause de tous ses avantages réels ou supposés : liberté, vitesse, souplesse, confort, plaisir, image, réussite sociale, etc.

Bien des gens achètent, utilisent et « tiennent à » leur auto pour toutes sortes de raisons qui ont peu à voir avec leurs stricts besoins de transport. L'image symbolique du statut social y joue un rôle important (on croit spontanément que si quelqu'un n'a pas d'auto, c'est évidemment parce



qu'il n'en a pas les moyens, puisque l'auto est l'un des premiers biens de consommation importants que l'immense majorité des jeunes rêve de se procurer). Mais aussi toutes sortes d'autres variables affectives qui relèvent de l'imaginaire individuel et collectif : couleur, apparence générale (le marché de l'auto féminin n'étant pas le même que celui des hommes), « puissance », modèles sports ou 4 X 4, réputation réelle ou surfaite, jeunesse et liberté, etc.

Et l'addition de ces deux facteurs de dépendance (les pressions considérables de l'industrie automobile et l'attachement affectif et symbolique à ce que représente

l'auto comme modernité) nous rend souvent littéralement aveugles à tout « autre monde possible » : des villes faites en fonction des piétons, des moyens de transport aussi efficaces que l'auto mais développés en fonction des intérêts collectifs, des bilans de santé bien meilleurs à des coûts beaucoup moindres, ou même, carrément, la possibilité d'avoir plus de temps ou d'argent disponible simplement grâce à une façon plus rationnelle de transporter les personnes et les biens.

Pour un avenir sans voiture

par Dominique D'Anjou

La voiture : un fléau environnemental

De plus en plus, la plupart des gens commencent à s'apercevoir des effets dévastateurs de l'automobile sur l'environnement. Mais très peu savent pourquoi nous en sommes rendus là. Connaître les raisons qui ont fait le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui n'est pas seulement intéressant du point de vue historique, mais nous amène aussi à constater que ce qui nous a conduit à la société de surconsommation n'est pas le fruit d'une évolution inéluctable et que cette évolution n'est pas irréversible.

En effet, l'avènement de la voiture a été soigneusement planifié par les magnats de l'automobile et du pétrole. Jusque dans les années 50, la plupart des grandes villes américaines avaient des réseaux de transports publics très efficaces avec les trains et les tramways. Ces réseaux ont été rachetés par trois compagnies : *General Motors*, *Firestone Rubber Company* et *Standard Oil (Esso)*. Ensemble, elles ont démantelé les réseaux ferroviaires pour promouvoir le transport routier, c'est-à-dire l'automobile et dans une moindre mesure, l'autobus. Accusées de complot, elles ont été inculpées d'entente illicite et condamnées à payer la somme faramineuse de 5 000 \$. Malheureusement, le gouvernement américain est allé dans la même direction en construisant les grandes autoroutes et les aéroports. Bref, tout a été planifié de manière intentionnelle pour vendre le plus de voitures possible.

Ce complot des industriels ne serait pas aussi révoltant si le développement de la société de l'automobile apportait plus de bienfaits que de nuisances. Malheureusement, les effets néfastes de l'automobile et du transport irrationnel sont beaucoup plus grands qu'on pourrait l'imaginer à première vue. Attardons-nous sur un de ses effets les plus ravageurs : la dégradation de l'environnement naturel, plus particulièrement, le réchauffement climatique.

Le réchauffement climatique fait maintenant l'unanimité parmi la communauté scientifique. L'être humain, par son activité, change le climat. Les plus éminents scientifiques sonnent l'alarme. Selon Dominique Jolly, spécialiste de

Utopie? Pas du tout! Mais pour y arriver, il va falloir cesser de regarder les automobilistes comme des ennemis ou comme des inconscients, nous intéresser de près aux motivations autres que le seul besoin de déplacement de ceux-ci et surtout démontrer de façon convaincante, en commençant déjà à les expérimenter nous-mêmes, qu'il existe d'autres moyens de se transporter qui sont aussi efficaces et bien plus gratifiants, aussi bien pour les individus que pour la collectivité. ☞

l'étude des paléoclimats à l'université de Montpellier : « Il n'y a pas vraiment eu de climat plus chaud qu'aujourd'hui depuis le quaternaire, soit il y a environ deux millions d'années. Et le réchauffement que les climatologues nous annoncent est plus rapide que tout ce que l'histoire de la Terre a connu : on va vivre en deux cents ans des changements qui auparavant, même dans les phases d'accélération, duraient deux ou trois mille ans! » Selon l'organisme américain *Union of Concerned Scientists*, **l'activité humaine qui a le plus d'impact sur l'environnement et le réchauffement planétaire est le transport, l'automobile en tête**, suivi par l'agriculture et l'habitation. Et selon la World Wildlife Foundation (WWF), les transports sont responsables à plus de 80 % de l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre depuis 2000.

Le Groupe international d'étude du climat (GIEC) prédit que si aucun effort n'est fait pour réduire les gaz à effets de serre (GES), des changements climatiques importants se produiront sur toute la planète d'ici 2100 et pour des milliers d'années à venir. La liste des bouleversements à venir serait longue à faire, mais de nombreux changements se produisent déjà aujourd'hui :

- L'augmentation de température de 1 °C depuis 1900 et de 1,5 à 6 °C d'ici 2100 (ce n'est pas rien, car il y a 10 000 ans, la température a baissé de *seulement* 5 °C et le Québec était sous une couche de plusieurs mètres de glace!);
- L'extinction massive des espèces, 27 000 chaque année selon le sociobiologiste Edward Wilson de l'université Harvard et 50 % de toutes les espèces d'ici 2100;
- La fonte rapide des glaces aux pôles et des glaciers continentaux;
- L'accroissement du niveau des mers à cause de la dilatation de l'eau sous l'effet de la chaleur;
- La fonte du pergélisol en Arctique qui relâche dans l'atmosphère des tonnes de méthane (GES 23 fois plus puissant que le CO₂) qu'il retenait prisonnier depuis des millions d'années;
- La dégradation de la situation agricole dans plusieurs pays du Sud;
- La multiplication des phénomènes climatiques violents;
- La migration des espèces animales, des insectes et virus nuisibles vers le nord déséquilibrant ainsi les écosystèmes nordiques déjà ébranlés.

Face à tous ces bouleversements intenses et rapides, certains scientifiques craignent même pour la survie de l'espèce humaine (voir Hubert Reeves, *Mal de Terre*).

Mais de combien devrait-on réduire nos émissions de GES? Pour Michel Petit, président de la société météorologique de France : « Pour réduire la quantité de CO₂ dans l'atmosphère à un taux qui n'influe plus sur le climat, il faudrait diviser les émissions actuelles de l'ensemble de l'humanité par quatre ». Selon les modes de vie de chaque région du monde, la réduction sera plus ou moins importante pour en arriver à cet objectif. Par exemple, **les Nord-américains devraient diviser leurs émissions par 12!** En clair, cela signifie qu'il faudrait limiter ses déplacements en voiture de classe économique à environ 5 000 km par année. Et même si on arrive à diminuer nos émissions à ce point, le taux de CO₂ dans l'atmosphère ne se stabilisera que plusieurs centaines d'années après. Bref, il faut agir maintenant avant qu'il ne soit trop tard!

Aller plus loin, sans voiture

Nous vivons avec des idées qui, si nous les éprouvions vraiment, devraient bouleverser toute notre vie.

Albert Camus

La situation est grave. Mais ce n'est pas une raison pour rester à ne rien faire. Des solutions, il y en a quantité et elles sont à la portée de tous, si nous consentons à faire des efforts individuels et collectifs appropriés.

Bien que l'idéal serait de ne pas avoir de voiture, il est parfois difficile de s'en passer complètement. Voici quelques trucs pour diminuer ses émissions de GES avec ou sans voiture :

- Habiter le plus près possible de son travail ou même travailler à la maison quand c'est possible;
- Se déplacer à pied et à bicyclette;
- Utiliser les transports en commun;
- Acheter des produits locaux, car beaucoup de GES sont émis par le transport des biens de consommation (nourriture, vêtements, etc.).

Si on n'a « pas le choix » d'avoir une voiture :

- Pratiquer le covoiturage ou la location occasionnelle;
- Conduire une voiture de classe économique (sous-compacte) de préférence et bannir les véhicules utilitaires sport (VUS);
- Ne pas faire tourner le moteur de sa voiture lorsqu'elle est en arrêt, les émissions de GES décuplent lorsque le moteur tourne au ralenti car l'essence brûle moins bien;
- Ne pas utiliser la climatisation l'été, ouvrir les fenêtres et respirer « l'air pur », d'autant plus qu'il s'accumule dans les conduites d'aération des voitures des fourgonnettes et d'autres produits chimiques toxiques;

- Conduire de manière civilisée, car la conduite agressive entraîne un surcroît d'émission de GES de 20 à 40 %;
- Respecter les limites de vitesses, car au-delà de 100 km/h, la consommation d'essence est beaucoup plus grande;
- Bannir les véhicules motorisés récréatifs (moto-neige, moto-marine, moto-cross, motocyclette, hors-bord, etc.).

Mais on ne peut compter que sur les efforts individuels, car les problèmes sont aussi et surtout dans la structure sociale et urbaine de notre mode de vie.

De l'étalement urbain à l'émerveillement urbain

La révolution consiste à aimer un humain qui n'existe pas encore.

Albert Camus

Focaliser toute notre attention sur une utilisation plus rationnelle de l'automobile c'est bien, mais quand la structure même de nos villes et banlieues est conçue en fonction de celle-ci, c'est comme éteindre un feu de forêt avec un verre d'eau. Il est absurde de vouloir complètement éliminer



les voitures avant de réorganiser le territoire où nous vivons en fonction des gens qui l'habitent. Pour résoudre le problème à long terme, nous devons repenser le territoire, repenser nos déplacements, repenser notre mode de vie.

Il y a 50 ans, l'arrivée massive de l'automobile et le saccage des transports en commun, a permis le fractionnement du territoire puisque les distances pouvaient être parcourues plus rapidement. On a pu façonner sur mesure un compartiment pour l'habitation (la banlieue), un autre pour le travail (les centres-villes et les zones industrielles) et un autre pour le commerce (les centres commerciaux et les rues à vocation commerciale). Cet éclatement des activités humaines a eu plusieurs conséquences malheureuses, dont :

- L'augmentation des distances, du temps et des coûts de transport;
- La difficulté physique et financière d'offrir un service de transport en commun efficace sur un territoire vaste et peu peuplé;
- L'augmentation de la pollution de l'air, de l'eau et du sol et l'utilisation abusive des ressources naturelles;
- La dislocation des liens naturels entre les gens en les isolant les uns des autres, la disparition du sentiment d'appartenance à une communauté causant l'érosion de la société civile, véritable colle humaine de la démocratie;
- Une vie culturelle et sociale anémique;
- Des routes dangereuses pour les piétons et les cyclistes;

- Des secteurs peu sécuritaires en dehors des zones résidentielles;
- Un esthétisme douteux et peu attrayant.

Selon les chercheurs Australiens Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, qui ont mené une étude sur le déplacement dans les plus grandes villes du monde, la densité de la population est le facteur le plus influent sur la dépendance des citoyens à l'automobile. Ils concluent que **la meilleure façon de diminuer significativement l'utilisation de l'automobile serait de vivre dans des communautés où la densité de population est grande**. Un peu partout dans le monde, des gens se penchent sur cette question et des initiatives sont prises dans plusieurs villes pour améliorer la situation. Les résultats sont éloquentes et même des individus convaincus du mode de vie typiquement nord-américain ont préféré vivre dans des quartiers plus densément peuplés, car les avantages étaient de loin supérieurs à ceux des banlieues!

En effet, les expériences effectuées dans différentes villes de la côte ouest (Portland, Seattle, Vancouver) sont parvenues à concilier à la fois qualité de vie, sentiment d'appartenance, sécurité, vie sociale et culturelle plus riche, amélioration du transport en commun et diminution importante de la pollution et de la dépendance à l'automobile, tout en augmentant la densité de la population à un niveau suffisant et à un coût minime.

En quelques lignes, voici un résumé de ce qui a été fait dans certaines de ces villes et de ce qui pourrait être fait ici, au Québec :

Les rues

- Rues plus étroites, bordées d'arbres, avec des trottoirs plus larges, des dos d'âne pour ralentir le trafic, diminuer les limites de vitesse, parcs disséminés un peu partout dans les quartiers et sur le chemin des pistes cyclables, priorité aux piétons et aux cyclistes (pas de virage à droite au feu rouge!)

Les chemins du transport alternatif

par Michel Séguin

Vélo, transports en commun, covoiturage, location ou partage d'une auto, patin à roues alignées, autotaxi, marche, traîneau à chiens, voilier, canot, trottinette électrique, etc. Les moyens ne manquent pas pour se déplacer de manière plus économique et écologique que la « maudite bagnole ». De plus, plusieurs de ces moyens riment avec exercice physique, temps pour relaxer et engagement communautaire. Oui, vraiment, ces moyens de transport s'inscrivent pleinement dans un mode de vie axé sur la simplicité volontaire.

L'habitation

- Les fenêtres donnant sur la rue pour un plus grand sentiment de sécurité;
- Mélanger ensemble les immeubles locatifs, les maisons unifamiliales, les triplex, les commerces, les restaurants, les cinémas, les boutiques, les bureaux (les maisons en rangées permettent d'économiser 50 % de l'énergie de chauffage);
- Entourer les gratte-ciels de bâtiments plus bas de façon à ne pas se sentir écrasé;
- Construire plus densément autour des stations de métro;
- Densifier les banlieues environnantes.

Le transport

- Installer des supports à vélo près des métros, dans les métros, sur les autobus et les tramways et dans les lieux très fréquentés;
- Compléter un réseau de pistes cyclables à travers toutes les villes et banlieues;
- Installer un système de tramways et de métros de surface;
- Installer des voies réservées pour les autobus.

L'automobile

- Faire payer le vrai coût du stationnement aux automobilistes;
- Faire payer le vrai coût de l'assurance automobile en fonction des déplacements en élevant le prix de l'essence et en donnant cette augmentation aux assureurs (environ 9 cents le litre!);
- Taxer les véhicules de luxe et récréatifs selon leurs émissions de GES.

Bien sûr, toutes ces solutions, et d'autres encore, passent par l'implication et le support d'individus et de groupes qui croient qu'une autre façon de vivre et de se déplacer est possible, même essentielle. Chacun de nous peut faire une différence, chacun de nous porte en elle et en lui une partie de la solution pour que nos petits-enfants et arrière-petits-enfants puissent encore s'émerveiller de la beauté du monde.

Cet article est inspiré des références présentées à la page 12.

Plusieurs organismes s'occupent de transport alternatif et offrent différentes solutions ainsi qu'une foule d'informations. En voici quelques-uns :

Vertigogogo (www.vertigogogo.ca/jsp/site/Portal.jsp) : Installée dans les Laurentides, cette association offre un service de covoiturage vers 600 destinations à travers le Québec. Elle collabore également avec des entreprises afin de promouvoir et faciliter le covoiturage de leurs employés. De plus, si vous souhaitez créer un réseau de covoiturage, le site de Vertigogogo apporte des réponses à plusieurs questions. On y suggère aussi divers projets très intéressants qui pourraient servir d'exemples, tels les taxibus de Charlevoix et de Rimouski, le vélo-bus et même un plan communal de mobilité expérimenté en Belgique.

Équiterre, Cocktail Transport (www.equiterre.qc.ca/transport/trousse_cocktail/index.html) : Il n'est pas nécessaire de choisir un seul moyen de transport! Vélo, auto, métro, taxi, marche... Le cocktail transport suggéré par Équiterre invite à prendre graduellement, et selon les circonstances, des habitudes de transport écologique.

Allo-Stop (www.allostop.com) : Cette agence de liaison entre passagers et automobilistes se présente comme une pionnière dans le domaine du covoiturage. Elle compte 60 000 membres et a des bureaux dans les villes suivantes : Montréal, Québec, Sherbrooke, Jonquière, Chicoutimi et Rimouski. Et pour ceux que cela intéresserait, le site affiche une liste d'organismes de covoiturage disponibles en Europe.

www.AutoTaxi.com : Encore du covoiturage, mais à travers le Canada et les États-Unis.

Communauto (www.communauto.com) : C'est presque comme avoir une auto, mais sans les inconvénients et en étant beaucoup plus économique. Qu'il ait besoin d'une voiture pour une demi-heure, une journée ou pour une longue période, l'abonné a accès à un parc d'automobiles qui sont garées en une multitude d'endroits et qui se louent à petit prix. On trouve des bureaux de Communauto à Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau.

Transport 2000 Québec (www.transport2000qc.org) : Cet organisme est voué à la défense des usagers du transport en commun et à la promotion de moyens de transport efficaces et durables. Ses objectifs : promouvoir l'accessibilité à des moyens de transport collectifs efficaces à travers le Québec; promouvoir le développement des moyens de transport ayant le moins d'impact sur l'environnement et favoriser le regroupement des usagers.



Vélo-Québec (www.velo.qc.ca) : Se définit comme « un organisme privé sans but lucratif qui a pour mission d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisirs, de tourisme et de transport, dans une perspective de promotion de l'amélioration du cadre de vie et de protection de l'environnement urbain et rural ». Ce site offre une foule d'informations sur tout ce qui concerne le vélo : itinéraires, événements, clubs cyclistes, publications, etc.

Le Monde à Bicyclette (www.cam.org/~lemab) : Cet organisme a pour objectif une utilisation accrue du vélo en tant que moyen de transport urbain écologique, l'apaisement de la circulation automobile et la revitalisation des villes.

S.T.M. (www.stcum.qc.ca) : La Société de transport de Montréal vous informe sur ses services : autobus, métro, trains de banlieue, transport adapté, transport collectif par taxi.

Co-Voiturage Montréal (www.toutmontreal.com/covoiturage) : Un service gratuit de covoiturage à Montréal qui fait le lien entre les passagers et les automobilistes. Cet organisme peut également aider une entreprise ou une institution à organiser un service de covoiturage pour ses employés. Parlez-en à votre patron!

Agence Métropolitaine de Transport (www.amt.qc.ca) : Cet organisme gouvernemental a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes en favorisant l'utilisation du transport en commun dans la région de Montréal. Outre l'autobus, le métro et le train de banlieue, l'AMT propose les combinaisons vélo-bus et vélo-train de banlieue, ainsi que le projet Vélos en libre-service.

Fédération québécoise de la marche (www.fqmarche.qc.ca) : Cet organisme a pour mandat la promotion et le développement de la marche sous toutes ses formes et plus particulièrement la promotion de la marche comme activité de loisir et de santé à l'échelle du Québec.

Voyagez futé Montréal (www.voyagezfute.ca) : Cet organisme se définit comme « un CARREFOUR de services et d'information sur les solutions alternatives de déplacement pour le centre-ville ». Il veut « stimuler et coordonner le développement de projets de transport en entreprise et favoriser la cohésion et le partage de moyens entre les intervenants publics et privés ». On parle donc de transport en commun, de covoiturage, de vélo, de patin, de trottinette et de marche. Parmi ses services, mentionnons la mise sur pied de flottes de vélos en libre-service.

Promo-Vélo (www.promo-velo.org) : C'est « un organisme à but non lucratif qui, depuis 1990, œuvre essentiellement à la promotion du cyclisme, à l'amélioration des conditions de pratique du vélo utilitaire et récréatif, ainsi qu'à la représentation des intérêts des cyclistes auprès des autorités publiques, dans la grande région de Québec ».

Car Free Cities (www.carfree.com) : Ce site veut présenter des exemples, du passé, du présent et de l'avenir, de villes sans voitures, ainsi que des solutions aux problèmes de l'automobile dans les milieux urbains.

Cette liste est loin d'être exhaustive. Il est malheureusement difficile de trouver des sites dédiés au transport alternatif en région. Alors, n'hésitez pas à nous communiquer toute adresse qui pourrait enrichir notre liste (aussi disponible sur notre site : www.simplicitevolontaire.org). ☞



Le mythe de l'automobile réduit à quelques kilomètres à l'heure

par Arthur Lacomme

Ivan Illich, sociologue des années 1970, a passé une grande partie de sa vie à réfléchir sur le rapport que les êtres humains entretiennent avec l'énergie qu'ils consomment. Il cherchait à savoir s'il pouvait y avoir équité tout en ayant consommation d'énergie¹.

L'auteur démontre qu'il faut faire un usage rationnel de la technique. Passé un certain seuil d'énergie consommée, il en découle des conséquences néfastes, que ce soit d'un point de vue social (l'équité, la perte de temps) ou bien environnemental.

Calcul de la vitesse moyenne en automobile

Avez-vous une idée de la vitesse moyenne réelle d'une automobile? 50 km/h? 80 km/h? Illich en a fait le calcul en se basant sur des statistiques américaines. Une vitesse, qui s'exprime en km/h, c'est le rapport entre une distance (en kilomètres) et un temps (en heures). La distance en moyenne parcourue par un automobiliste en une année est de 10 000 km.

Pour le calcul du temps, l'auteur n'a pas seulement pris le temps que l'automobiliste passe à l'intérieur de son outil de locomotion mais il a tenu compte aussi du temps passé à s'en occuper : aller à la station d'essence, nettoyer son auto, faire des réparations. À cela s'ajoute le temps qu'il faut travailler pour son auto, c'est-à-dire pour l'acheter, pour

payer les assurances, pour payer l'essence. Finalement, c'est bien d'un temps global qu'il est question. Le résultat de ce calcul donne 1 500 heures par année, soit 4 heures par jour pour se servir de son auto, s'en occuper et « travailler » pour elle. (En passant, de cette étude est ressorti un fait intéressant : l'automobiliste passe 80 % de son temps sur la route pour des trajets routiniers entre sa maison, son travail et son épicerie. Nous sommes loin du rêve où l'auto nous transporte de l'autre côté de la Terre.)

Maintenant que nous avons la distance et le temps, nous pouvons calculer la vitesse moyenne :

$$10\ 000\text{ km} / 1\ 500\text{ h} = 6,5\text{ km/h!}$$

Eh oui, en moyenne, un automobiliste fait donc du 6,5 km/h. En comparaison, la vitesse à pied est de 3 km/h et en vélo, cela peut monter à 20 km/h.

Cette vitesse correspond à de l'énergie consommée. Et quand Illich parle de l'incompatibilité entre croissance énergétique, croissance industrielle et équité, il tient à souligner que plus la vitesse pour se transporter (à pied, à vélo, en auto, en train, en avion) augmente, plus le fossé se creuse dans la population, entre la minorité des gens qui peuvent se permettre de voyager loin et longtemps et la majorité qui reste cantonnée à des trajets monotones.

Ses propos sont d'actualité et imaginons les conséquences au niveau planétaire lorsque tout être humain revendiquera le droit d'avoir une automobile pour se sentir « libre ». Il est grand temps de repenser notre rapport à l'énergie. ☞

1 ILLICH, Ivan : Énergie et équité, Éditions Du Seuil, Paris, 1975

L'auto électrique : un mirage écologique?

par Pascal Grenier

L'auto électrique est vue souvent comme la solution d'avenir aux problèmes de pollution atmosphérique. Serait-ce là un mirage écologique?

S'il est assez évident que les véhicules électriques peuvent être efficaces pour réduire la pollution (smog) dans les centres-villes, au niveau atmosphérique plus global, les résultats positifs sont très douteux. En fait, l'électricité nécessaire à ces véhicules devra provenir de certaines sources d'énergie dont les plus probables sont le charbon, le nucléaire et le mazout, donc très polluants. Nous sommes privilégiés au Québec avec notre hydro-électricité « propre-propre ».

Tout comme les industries qui, dans les décennies 1960 et 1970, ont « réglé » leurs problèmes locaux de pollution atmosphérique en rehaussant



leurs cheminées, les véhicules électriques pourraient uniquement déplacer et amplifier les problèmes. Ils soulageraient les centres-villes mais accentueraient les pluies acides et l'effet de serre à plus large échelle. Dans ce contexte, certains disent avec cynisme que, globalement, les ZEV (Zero Emissions Vehicles) s'avèrent davantage des EEV (Elsewhere Emissions Vehicles).

Cette technologie ne doit pas nous faire oublier certaines approches de développement durable des transports. Celles-ci sont évidemment moins spectaculaires mais néanmoins très valables: une réduction de l'étalement urbain, l'amélioration des transports en commun, l'optimisation du transport des marchandises spécialement par l'usage du train et du bateau, la taxation des carburants, la réduction des transports aériens, l'accroissement des déplacements non motorisés, etc. Curieusement, presque tous ces aspects sont en perte de vitesse ici, comme dans la plupart des pays industrialisés.

À la campagne, sans voiture, avec enfants et beaucoup de bonheur!

par Volker, Éloïse Toutcourt, Ramon Vitesse et le ou la petit être à venir!

Déjà, en ville, notre couple bondissant refusait l'auto et tout ce qu'elle charrie comme morpions. Notre transition à la campagne s'est faite dans l'optique de maintenir ce choix de champion écolo toutes catégories... D'emblée, nous avons comme premier et triple critère pour déterminer notre nouvelle résidence :

- à la bordure immédiate d'un village (pour tout marcher, skier ou faire à vélo) en ayant accès aux services de base, aux loisirs et à du monde.
- suffisamment dans le bois pour partir à l'aventure en ouvrant la porte.
- autobus disponible pour aller en ville (rarement).

Évidemment, nous étions déjà convaincus de l'efficacité de faire de l'activité en SE transportant, de réduire le cercle vicieux de ce que nous observons dans notre voisinage (une auto par adulte et six à quinze allers-retours quotidiens par véhicule!!! Principalement, le travail pour payer le véhicule et les déplacements surconsommation à la pièce...). Les résultats sont là pour notre joie : à force de balades, nous et notre progéniture prenons du grand air, sommes complices des températures extrêmes, pétons de santé, avons un sommeil et un appétit à faire rougir un ours. Non seulement ça ne coûte rien mais ça apporte beaucoup...



Le véhicule électrique, considéré souvent comme un symbole du miracle technologique pour sauver la planète, n'est peut-être en fait qu'un mirage écologique. Il pourrait simplement servir à cautionner nos pratiques actuelles inappropriées en matière de transport tout en gonflant le portefeuille des développeurs économiques de tout acabit. Chose certaine, des recherches prospectives de type « bilan écologique », c'est-à-dire l'évaluation des impacts de la production, de l'utilisation et de l'élimination des véhicules électriques, sont à faire. Par contre, il est certain que l'on ne se trompe pas dans la voie du développement durable des transports et ce, dès maintenant. ☞

L'espace qui nous est ici dévolu demeure restreint pour illustrer les trésors d'imagination requis pour se passer de bazou... Mais, en vrac, donnons quelques trucs qui échapperaient à la majorité des motorisés :

- Nous travaillons de manière autonome à la maison (au diable les garderies) et à proximité (moins d'un kilomètre).
- Pour l'alimentation : nous avons notre jardin et les pissenlits en saison, des paniers bio d'hiver livrés localement, un groupe d'achat à une coopérative d'alimentation naturelle qui livre à notre porte (nous pourrions subir un siège avec nos réserves!).
- Pour les enfants, nous nous sommes équipés d'une remorque/pousse-pousse qui se plie pour le transport en commun. Ajoutons que nous évoluons dans nos idées d'école publique alternative locale. Évidemment, nous fréquentons les parcs et des gens de tous âges pour éveiller les jeux et enrichir une vie communautaire naissante...
- À l'occasion (aux deux semaines ou au mois), nous covoiturons avec des voisins (rencontrés en... marchant!) pour des déplacements dans des agglomérations voisines.
- Pour les loisirs, nous profitons à plein de tous les chemins de campagne ignorés par les dévoreurs de kilomètres. Nous connaissons notre région et l'apprécions en étant proches de ceux qui y vivent. La plage municipale et les sentiers pédestres nous charment également.
- Nous faisons des voyages projets afin d'habiter ailleurs, de créer des solidarités au-delà de la visite.

Disons que, au bout du compte, vivre sans auto n'est qu'un élément (évident) parmi d'autres mis en cohérence et en perspective, dont l'autodétermination, l'auto-édition, les idées et actions libertaires synergiques, le végétalisme, un certain équilibre entre activités physiques et intellectuelles enracinées dans notre milieu, proximité avec la nature et l'environnement, imagination et créativité en lien avec l'enfance de l'art au quotidien... ☞

Auto-critique

par Alain Lavallée

Je suis moniteur-auto, c'est-à-dire que j'exerce le dangereux métier consistant à enseigner la conduite automobile dans les rues montréalaises. Ce travail m'amène à être en contact avec l'environnement routier montréalais et je vois bien le cercle vicieux dans lequel les automobilistes sont plongés : il y a de plus en plus d'automobiles dans nos rues, ce qui ralentit la circulation et frustré les automobilistes, car ils prennent de plus en plus de temps pour se rendre du point A au point B. Par conséquent, ces automobilistes frustrés cherchent à rattraper le temps perdu en « tournant les coins ronds » pour gagner le moindre dixième de seconde, par exemple en dépassant largement la limite de vitesse en ville, en dépassant illégalement un automobiliste qui ne roule « qu'à » 50 km/h et bien d'autres choses aussi peu catholiques qu'Oussama Ben Laden. Et quelquefois ces automobilistes pressés se retrouvent derrière une auto-école à transmission manuelle dont l'élève a calé le moteur. Vous pouvez facilement imaginer que ces conducteurs hyperstressés ne sont pas toujours très patients...

J'ai même entendu parler qu'il y a quelques années, un moniteur-auto montréalais s'était fait poignarder lors d'une vigoureuse prise de bec avec un automobiliste qui avait pété les plombs. Donc, tout ceci témoigne de l'aliénation qu'amène une surutilisation de l'automobile dans des milieux aussi urbanisés. Des automobilistes aussi stressés ne se sentent sûrement pas aussi libres que les conducteurs que l'on voit dans les innombrables publicités automobiles à la télé. Quant à moi, il n'y a pas 56 solutions à ce cercle vicieux. Dans une grande ville, la population est très concentrée et le système de transport en commun doit y être considéré comme une priorité, si on ne veut pas alimenter encore plus le cercle vicieux consistant à délaissier le transport en commun pour l'automobile.

Outre l'environnement automobile montréalais qui est fort stressant, une autre chose dont je suis témoin dans mon travail est l'engouement des élèves (la clientèle étant constituée principalement de jeunes) pour l'automobile. À la limite, je peux comprendre qu'on s'intéresse plus à l'automobile dans une petite ville où le transport en commun n'est que strictement décoratif. Je suis moi-même originaire d'une de ces petites villes de région où des autobus aux trois quarts vides (j'oserais même dire à 90 % vides) passent aux heures de 8 h à 18 h du lundi au vendredi, alors qu'il n'y a aucun service la fin de semaine. Mais dans une ville comme Montréal où, quoi qu'on en dise, il y a un bon service de transport en commun, il est surprenant de constater les raisons pour lesquelles des

gens veulent avoir une auto. En fait, il n'y a rien de rationnel là-dedans, et c'est là qu'on voit à quel point la publicité conditionne la pensée des gens par rapport à l'automobile. Par exemple, une de mes élèves avait hâte d'avoir une auto pour se rendre à son lieu de travail. Jusque-là, il n'y a rien d'anormal là-dedans, car certaines personnes demeurent loin d'une station de métro ou vivent sur une rue située loin d'un circuit où les autobus passent fréquemment. Aussi, certains lieux de travail, ainsi que des horaires atypiques rendent l'accès difficile en transport en commun. Mais il faut savoir que la personne en question demeure près d'une station de métro (donc a accès à un service rapide) et travaille sur le plateau Mont-Royal de 9 h à 17 h. Pour ceux qui ne le savent pas, le plateau Mont-Royal est une zone très urbanisée (maisons de trois étages collées les unes sur les autres) où le nombre d'automobiles au mètre carré est parmi les plus élevés au Québec. Sur le plateau, si on savait comment empiler les autos les unes par-dessus les autres, on le ferait. Comme j'ai dit à cette élève : « Bonne chance pour stationner ton auto, et si tu n'es plus capable, que tu es sur le point de craquer, n'oublie jamais qu'il y a une espèce de grosse affaire bleue et blanche avec plein de wagons qui passe près de chez toi. Ça s'appelle un métro. »



À ceux qui disent qu'ils « sont fous ces Montréalais », je répondrais que ce phénomène de motorisation galopante ou, en d'autres mots, cette conversion de plus en plus grande à l'automobile, est un phénomène mondial. On le voit même dans les pays en voie de développement et ce phénomène est présent jusque dans les moindres recoins du Québec. D'ailleurs, ils sont rares les jeunes dans nos campagnes québécoises qui ne sont pas pressés d'avoir leur permis de conduire à 16 ans. Les problèmes liés à l'automobile (stress, pollution de l'air et sonore, stationnement problématique) sont plus flagrants dans une grande ville car la population y est beaucoup plus concentrée, mais la dynamique est la même partout. Pour le moment, l'automobile gagne du terrain et je peux vous assurer qu'il y a de l'avenir pour la sacro-sainte automobile. Toutefois, il est évident que comme pour beaucoup de problèmes, la solution se trouve dans les excès amenés par le problème. Lorsque l'automobile aura vaincu et sera partout (il y a tout de même un adulte sur deux à Montréal qui n'a pas d'auto, imaginez si tout le monde en possédait une et l'utilisait) nous serons bloqués. L'automobile sera reine et... sera rebaptisée **immobile**. Les automobilistes immobilisés dans la circulation pesteront contre les autres jusqu'à ce qu'ils se disent qu'ils font eux aussi partie du problème. Car l'enfer, ce n'est pas seulement les autres... En terminant, soyez prudents et, de grâce, si un jour vous êtes immobilisé derrière une auto-école, ne klaxonnez pas. ☞

Petit jeu-questionnaire sur les transports

par Alain Lavallée

Lorsque l'on parle de simplicité volontaire, il est évident que la façon de se transporter est un enjeu important. Le transport implique des choix qui auront un impact significatif sur notre budget ainsi que sur l'environnement de notre petite planète bleue, et ce autant localement que du point de vue global. Voici donc un petit jeu-questionnaire que j'ai préparé pour tester vos connaissances et votre perception des différents moyens de transport. Veuillez ne choisir qu'une seule réponse par question, soit celle correspondant le mieux à votre situation actuelle. Pour savoir à quel type de « transporté » vous correspondez, allez voir la grille de réponses de la page 15.

1. Qu'est-ce que le cocktail transport?

- Un shooter à base d'hydrocarbures.
- C'est une alternative à la possession d'une auto, faisant appel à différents moyens de transport tels que vélo, transport en commun, taxi, location ou partage d'auto.
- Un cocktail qui a lieu dans une compagnie de transport.
- C'est une façon de se transporter non seulement économique, mais écologique.

2. Vous êtes bloqué dans la circulation et vous remarquez que les autobus circulent librement dans la voie réservée à cette fin. Que pensez-vous?

- Ils devraient remplacer la voie réservée par une voie ordinaire pour les autos afin de décongestionner la circulation.
- Même si je ne trouve pas ça très commode, je vais penser sérieusement à prendre l'autobus la prochaine fois, car ça permettra probablement de me rendre plus vite à destination.
- Ça ne me concerne pas car je circule par un autre moyen de transport que l'automobile.
- Je ne sais pas ce qu'est une voie réservée.

3. Vous avez remarqué qu'un de vos collègues de travail vient travailler à vélo. Que pensez-vous de lui?

- C'est quelqu'un d'un peu bizarre, mais vous considérez que ce n'est peut-être pas si bête de venir travailler à vélo. Toutefois, aller travailler à vélo n'est pas pour vous car vous n'êtes pas en forme.
- Vous venez de découvrir qu'enfin vous n'êtes plus le seul à aller travailler à vélo.
- Pouvez-vous répéter la question?
- C'est un tout-nu qui n'a pas d'argent pour s'acheter un « char ».



4. Qu'est-ce que Communauto?

- Un service de partage de véhicules qui existe dans les gros centres urbains tels que Montréal, Québec, Sherbrooke et Gatineau.
- Un groupuscule communiste anti-auto visant la faillite des producteurs d'automobiles.
- Une patente à gosse qui doit avoir rapport aux autos.
- Une façon de se transporter plus écologique que l'automobile individuelle.

5. Qu'est-ce qu'un Hummer?

- Le rêve de tout maniaque des autos qui se respecte. Généralement ils considèrent ce véhicule comme étant le nec plus ultra des moyens de transport routier.
- Une espèce de grosse affaire laide, d'allure militaire, chère (autour de 100 000 \$) et carrée comme une boîte de chaussures, large comme un autobus et assez haute sur roues pour frapper une auto sous-compacte à la hauteur du pare-brise en cas de collision frontale.
- Un cauchemar.
- Un marteau.

6. Selon vous, dans une grande ville à l'heure de pointe, qui serait le gagnant d'une course de porte à porte entre un cycliste, un usager du transport en commun et un automobiliste?

- Le cycliste.
- L'usager du transport en commun.
- L'automobiliste.
- Le lièvre.

7. Qu'est-ce qu'un vélo représente pour vous?

- Un moyen de transport bon pour la santé, peu coûteux, silencieux et non polluant.
- Une nuisance publique qui nous ralentit dans les rues et sur les routes, car on doit en contourner à tout moment.
- Surtout un loisir, et occasionnellement un moyen de transport.
- Une sorte de chose en métal avec deux roues à chaque bout.

8. Complétez la phrase suivante : Qui perd son char...

- Est un homme mort.
- Est un homme libre.
- S'en achète un autre.
- Toutes ces réponses.



Pour aller plus loin...

Quelques livres et sites Internet...

Richard Bergeron, *L'économie de l'automobile au Québec, Poser la question du financement des transports collectifs suivant de nouveaux termes de référence*, Éditions Hypothèse, Montréal, 2003, 83 p. (qu'on peut lire et télécharger sur le site du Conseil régional de l'environnement de Montréal, www.cremtl.qc.ca).

Richard Bergeron, *Le livre noir de l'automobile, Exploration du rapport malsain de l'homme contemporain à l'automobile*, Éditions Hypothèse, Montréal, 1999, 345 p.

Alan Thein Durning, *The Car and the City, 24 Steps to Safe Streets and Healthy Communities*, Northwest Environment Watch, Seattle, April 1996, 73 p. (qu'on peut lire et télécharger sur le site de Northwest Environment Watch, www.northwestwatch.org).

DURNING, A.T., *How Much Is Enough? The Consumer Society and the Future of The Earth*, New York, Worldwatch Institute, 1992.

REEVES, H. LENOIR, F., *Mal de Terre*, Paris, Éditions du Seuil, 2003.

Québec Science, volume 40, n° 9, *Objectif Terre*, Montréal, La Revue Québec Science, Juin 2002.

Science & Vie, n° 1035, *La menace climatique*, Paris, Excelsior publications SA., Décembre 2003.

Site Internet de Jean-Marc Jancovici (explique en long et en large de manière très concrète le réchauffement climatique) : <http://www.manicore.com/documentation/serre/>

Site Internet du Northwest Environment Watch : <http://www.northwestwatch.org/>
Documents gratuits à télécharger, dont *The Car and the City*.

Site Internet de Union of Concerned Scientists : <http://www.ucsusa.org/index.cfm>

Site Internet de la WWF : <http://www.wwf.fr/index2.php>

Site Internet du Worldwatch Institute : <http://www.worldwatch.org>

Clin d'œil

par Michel Séguin

Cocon XL

cocons de métal captivants
dans nos vies nous prennent vivants
pour la parade fière et sécurisée
dans un monde qui se carbure
n'importe qui s'y métamorphose
le loup-garou défend sa cause
seul peureux tranquille
seul hargneux fébrile
prudence de l'insouciance
agression de klaxon
accélère nonchalamment
freine brusquement
coupe effrontément
fredonne la banlieue
pianote au vilain feu
clignote au mauvais passage
rage dans l'embouteillage
peste et puis s'emporte
contre chameaux et cloportes
contre bipèdes et cyclistes
le pouvoir des 4 roues motrices
appel aux coreligionnaires
d'un imaginaire du concessionnaire
pour un petit prix de la super

À vos marques!

croyants avides du beau bolide
prêtres d'une déesse à cinq vitesses
mécaniciens du dieu machin
mystiques de l'aérodynamique
grands maîtres du kilomètre
éminences sages de l'antiblocage
prophètes de la soupape en tête
nouveaux hérauts du mf stéréo
conquistadors de l'allure sport
serviteurs de la foi moteur
procession de la servodirection
amis fidèles du luxe de bébelles
astiqueurs du viscocoupleur
compagnons de l'injection
régiment de l'échappement
avant-garde de l'arbre à cames
marionnettes de fourgonnette
turbocompressés de l'air stressé
embrayeurs d'enjoliveurs
possédés de l'infini lustré
rebelles inavoués de chars loués
romantiques du confort esthétique
mannequins des coussins
flancs mous à flancs blancs

vous tous isolés dans votre habitacle avancé
cessez la fausse course aux belles bourses
fuyez le p'tit lard des gros chars
partez à pied chercher la tranquillité

AGORA

Assemblée générale annuelle du Réseau québécois pour la simplicité volontaire

Le dimanche 25 avril 2004, de 9 h à 11 h
Dans le cadre du colloque sur la simplicité volontaire
Pavillon Desjardins, Université Laval (Québec)

(Les membres recevront une convocation formelle par courrier)

renseignements : (514) 937-3159
rqsv@simplicitevolontaire.org
www.simplicitevolontaire.org



Groupes de simplicité volontaire

Joliette (depuis janvier 2004)

Karine Desroches : (450) 759-0007 barbapapa158@yahoo.ca

Longueuil (depuis septembre 2002)

Nathalie Coutu et Denis Sauvé : (450) 672-7999
nathaliecoutu@hotmail.com

Montréal

Pour connaître les activités de la région de Montréal ou si vous voulez vous impliquer dans le comité de coordination de Montréal, communiquez avec Jacinthe Laforte au (514) 937-3159.

rqsv@simplicitevolontaire.org.

Montréal, Ahuntsic (depuis 2002)

Chantha Yim : (514) 761-3588
chrysanthema2000@yahoo.ca
http://cf.groups.yahoo.com/group/simplicite_volontaire_ahuntsic/

Québec (depuis l'automne 2001)

Pascal Grenier : (418) 660-5579 moncot@oricom.ca

Saguenay (Chicoutimi) (depuis novembre 2002)

Guyline Cossette : (418) 545-2338 oreoleqi@hotmail.com

Saint-Georges-de-Beauce

Danielle Fay et Gilbert Rodrigue : (418) 227-8556
gilbert.rodrigue@cgcable.ca

Sherbrooke (depuis 2000)

Denise Turcotte : (819) 563-8144 acef.estrie@qc.aira.com

Trois-Rivières (depuis 2000)

Isabelle Simard : (819) 378-7888 acef@infoteck.qc.ca

Victoriaville (depuis l'été 2002)

Cécile Laroche : (819) 758-7242

Groupe de discussion Ahuntsic

Le groupe se réunit mensuellement un mercredi soir pour échanger sur différents thèmes. Le thème de chaque rencontre ainsi que la personne responsable de l'animation sont déterminés lors de la rencontre précédente. Les rencontres se font dans une ambiance conviviale et ouverte. Bienvenue à tous! (Voir les coordonnées ci-contre.)

Un groupe pour jeunes familles dans Lanaud re

Mon objectif premier est de réunir des jeunes familles qui vivent ou souhaitent vivre selon l'idéologie véhiculée par Serge Mongeau dans son livre « La Simplicité Volontaire ». Je crois que les familles d'aujourd'hui manquent de plus en plus de temps. Comment pouvons-nous concilier notre travail, notre famille, nos besoins et nos valeurs? Comment se sortir du cercle vicieux de la consommation? Comment se créer un réseau de contacts en région et briser notre isolement? Voilà des questions qui méritent un temps de réflexion... Tentons de trouver des solutions et d'agir ensemble.

En créant le groupe de discussion, je souhaite offrir un lieu d'échanges et de partage (nous pourrions éventuellement créer des comités selon nos besoins et disponibilités). Le quatrième dimanche de chaque mois de 9 h   11 h, nous pourrions aborder un thème et en discuter en toute simplicité.

Les rencontres se dérouleront chez moi (ou chez tout autre membre prêt à accueillir le groupe), dans une ambiance familiale. Je tiens à ce que les enfants soient présents et participent à leur façon à nos rencontres, car après tout ce sont eux qui contribueront à construire la société de demain. Longue vie à la simplicité volontaire dans Lanaudière!

Karine Desroches, responsable du groupe de Joliette
644, rue Archambault, Joliette
(450) 759-0007
barbapapa158@yahoo.ca

Activités de Chicoutimi

Dans notre groupe de simplicité volontaire, ça va assez bien, avec une participation variant de 8 à 15 personnes. Voici un aperçu de nos activités : En janvier, une agente d'éducation du Centre de solidarité internationale d'Alma est venue nous informer du fonctionnement de l'organisme et de la situation de la coopération internationale au Québec. En février nous avons échangé des adresses utiles pour vivre plus simplement dans notre région (ainsi qu'ailleurs au Québec, pour ceux qui voyagent). En mars nous aurons un atelier sur le jardinage et le compostage d'une membre de l'ASC (agriculture soutenue par la communauté), nous en profiterons également pour échanger graines et plantules. En avril ce sera une conférence sur la consommation responsable et le commerce équitable, qui exceptionnellement aura lieu à la bibliothèque municipale de Chicoutimi. En mai nous organiserons une vente de garage et pour clore l'année, en juin, ce sera un pique-nique partagé. Mentionnons également que quelques membres du groupe œuvrent à mettre sur pied un JEU (jardin d'échange universel) dans la région. Solidairement,

Guylaine Cossette

Pour information :

Monique Jomphe : (418) 548-0582

Angèle Tremblay : (418) 674-2365

Guylaine Cossette : (418)545-2338

courriel : oreoleqi@hotmail.com

Groupe de Québec

Le Groupe de Simplicité Volontaire de Québec est né en 2001, à la suite d'un colloque et n'a cessé de progresser depuis. Un colloque provincial sur la simplicité volontaire aura lieu à Québec les 24 et 25 avril 2004.

Le Groupe comprend actuellement :

- un **comité de gestion**;
- un **groupe d'achat** favorisant les achats de produits biologiques et écologiques;
- un **comité des conférences** organisant 6 conférences par année et proposant des conférenciers sur la simplicité volontaire et autres sujets reliés;

- des **ateliers d'introduction à la simplicité volontaire** consistant en 10 rencontres de discussion sur différents thèmes de simplicité volontaire. Les ateliers sont offerts dans différents quartiers de Québec;
- un comité voyant à la fabrication et à la vente d'**objets écologiques**;
- la participation au **Groupe JEU de Québec** qui est un groupe d'échange de biens et de services sans argent;
- Un comité préparant la réalisation d'un **documentaire**;
- Un groupe réalisant une **émission hebdomadaire de radio** à CKIA 88,3 le mardi à 16 h 00;
- La préparation d'un mémoire sur la **gestion des matières résiduelles**.

Pour information – Pascal Grenier : moncot@oricom.ca

Une stagiaire simple et volontaire pour le groupe de Trois-Rivières

Je m'appelle Isabelle Simard, j'ai 24 ans et j'étudie en loisir, culture et tourisme à l'Université de Trois-Rivières. Depuis trois ans, c'est de manière graduelle que je me suis plongée dans la lecture des livres de Serge Mongeau. J'insiste sur le terme « graduel » car je ne crois pas à « l'illumination de l'adepte », c'est plutôt pour moi un chemin, une direction qu'on décide librement et consciemment d'emprunter.

C'est donc dans cette direction que j'ai commencé depuis le début janvier mon stage d'une durée de huit mois à temps plein à l'ACEF de la Mauricie. J'ai choisi ce stage d'une façon plus que volontaire en raison des préoccupations et des valeurs personnelles qui me rejoignent dans la simplicité volontaire. Le réseau mauricien existe depuis deux ans, mais une restructuration s'impose afin de maintenir les membres dans l'action. Je souhaite au meilleur de moi-même essayer de promouvoir les valeurs reliées à la simplicité volontaire dans les cégeps et l'université et ainsi démystifier certains préjugés. Il y a un grand nombre d'étudiants à Trois-Rivières (et sûrement ailleurs) qui souhaiteraient obtenir de l'information et être guidés dans ce chemin de consommation responsable.

Depuis mon arrivée, je me promène dans les dossiers, journaux, sites Internet et organismes reliés à la simplicité volontaire. J'ai eu la chance de rencontrer Jacinthe Laforte (RQSV) et Pascal Grenier (GSVQ) qui m'ont aidée à m'enraciner davantage dans ce projet. Merci! J'anime une émission de radio à l'Université du Québec à Trois-Rivières (CFOU), le mercredi, de 10 heures à 11 heures, où je donnerai de l'information concrète et des conseils simples sur les différents thèmes reliés à la simplicité volontaire. De plus, le comité environnemental de l'UQTR sera un partenaire actif dans la réalisation d'activités de conscientisation à la simplicité volontaire.

Bref, j'aime mon stage. C'est motivant de constater qu'il y a tellement à faire! Je n'ai pas toujours été conscientisée,

mais depuis quelques années, cette direction donne un sens plus profond à ma vie et, par le fait même, vient me soutenir dans mes valeurs. La beauté de la nature ne cessera jamais de m'étonner. C'est dans le bois que je me sens vraiment vivante, étant près de moi-même, près de ma nature. Je pourrais dire que c'est ce contact intime de

contemplation de ces lieux qui m'a amenée ici à faire mon stage pour le groupe de simplicité volontaire.

Je vous invite à nous tenir au courant de vos activités, chers groupes des régions du Québec! Vos partages seront très appréciés, n'hésitez pas!

Colloque sur la Simplicité volontaire

La santé pour soi et pour la planète

Université Laval
Québec

24 et 25 avril 2004

Organisé par le Groupe de simplicité volontaire de Québec (GSVQ)



- 7 conférences! (la SV dans le monde, la publicité déchet, la simplicité intérieure, etc.)
- 9 ateliers thématiques! (jardinage écologique, compulsivité dans l'achat, économie sociale, commerce équitable, etc.)
- 6 groupes régionaux invités à une table ronde!
- Et une soirée d'improvisation, portant sur des thèmes de SV!

Parmi les nombreux conférenciers de cet événement, soulignons :

- Cécile Laroche, présidente du Réseau québécois pour la simplicité volontaire
- Claude Cossette, professeur à l'Université Laval
- Maxime Laplante, de l'Union Paysanne
- Serge Mongeau, écrivain

Les coûts pour ces 2 jours d'activités? Ridicules! Voyez notre grille :

Frais d'inscription	Avant le 20 mars	Après le 20 mars
Tarif général	25 \$	35 \$
Membres RQSV	20 \$	30 \$
Étudiants et sans-emploi	10 \$	15 \$

ATTENTION! Le nombre de places est limité!

Informations

Responsable.gsvq@oricom.ca
a/s Pascal Grenier

Pour de plus amples renseignements, contacter M. Grenier, de préférence par courriel ou par la poste, pour préserver la quiétude de la famille.

10 1/2 St-Yves
Beauport (Québec) G1E 4N9
Tél. : (418) 660-5579
responsable.gsvq@oricom.ca

Formulaire d'inscription sur le site du RQSV :
www.simplicitévolontaire.org
Tél. : (514) 937-3159

Réponses du jeu-questionnaire sur les transports

Pour chacune de vos réponses, notez à quelle catégorie (I, II, III ou IV) elle correspond et voyez à quelle catégorie correspond la majorité de vos réponses :

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. a) I b) III c) IV d) II | 5. a) I b) III c) II d) IV |
| 2. a) I b) III c) II d) IV | 6. a) II b) III c) I d) IV |
| 3. a) III b) II c) IV d) I | 7. a) II b) I c) III d) IV |
| 4. a) III b) I c) IV d) II | 8. a) I b) II c) III d) IV |

Si la majorité de vos réponses sont du type :

I Vous êtes un inconditionnel du char

Pour vous l'automobile est incontournable, et vous ne voulez même pas considérer qu'il puisse exister une alternative à ce moyen de transport. Vous vouez un véritable culte à l'automobile et quelquefois ça frise même la mauvaise foi. Par exemple, vous croyez vraiment pouvoir vous rendre plus rapidement au centre-ville de Montréal qu'un usager du transport en commun? Peut-être en brûlant quelques feux rouges et en stationnant en double...

II Vous êtes un écolo pure laine (de mouton certifié biologique)

Non seulement connaissez-vous bien les différents moyens de transport, mais en plus vous en avez une vision écologique que vous

appliquez dans votre quotidien. Par conséquent, vous êtes bien conscient des conséquences sur votre environnement et votre santé des choix de transport que vous faites. Pour vous, un véhicule comme le Hummer est un véritable cauchemar écologique avec sa consommation de presque cinq fois celle d'une auto de petite cylindrée.

III Vous connaissez bien les moyens de transport

Vous connaissez assez bien les différents moyens de transport, mais vous êtes bien conscient qu'il n'est pas toujours facile de se passer d'une auto dans le monde d'aujourd'hui. Vous faites probablement partie de ce que l'on appelle la majorité silencieuse.

IV Vous gagneriez à en apprendre un peu plus sur les divers moyens de transport

Vous ne connaissez vraiment pas grand chose sur les moyens de transport mais ne vous découragez pas, ça s'apprend. Par exemple, Équiterre donne de l'information sur le cocktail transport sur son site Internet (www.equiterre.qc.ca) et offre des hyperliens avec d'autres organismes de transport, entre autres Communauto, Transport 2000 et la Société de Transport de Montréal. En passant, si vous avez vraiment répondu d) à la question 6, c'est que vous avez confondu Hummer et « Hammer », qui est la traduction anglaise du mot marteau.



DEVENIR MEMBRE DU RQSV

Le Réseau québécois pour la simplicité volontaire (RQSV) réunit des personnes qui veulent vivre et promouvoir la simplicité volontaire comme moyen d'améliorer leur propre vie et de contribuer à édifier une société plus juste et plus durable.

Le RQSV est un organisme sans but lucratif financé par la cotisation annuelle et les contributions volontaires* de ses membres, ainsi que par la vente du bulletin *Simpli-Cité* et de livres. La cotisation annuelle est de 25 \$.

ADHÉSION AU RQSV

Date

Nom

Rue

Ville

Code postal

Téléphone (résidence)

Téléphone (travail)

Courriel

- Cotisation annuelle de 25 \$ Abonnement* au bulletin *Simpli-Cité* de 10 \$

(chèque ou mandat poste à l'ordre du RQSV)

* N.B. : La cotisation de 25 \$ pour être membre du RQSV vous donne droit **gratuitement** à *Simpli-Cité*. Indiquez ci-contre le moyen de livraison.

Je veux recevoir le bulletin *Simpli-Cité*

par la poste via internet

Veillez retourner formulaire et chèque au :

Réseau québécois pour la simplicité volontaire
1710, rue Beaudry, local 3.3
Montréal (Québec)
H2L 3E7

En devenant membre, vous :

- favorisez la création de nouveaux groupes de simplicité volontaire et la diffusion à grande échelle des avantages individuels et collectifs de ce mode de vie;
- pouvez participer et voter à l'assemblée générale annuelle;
- recevez le bulletin *Simpli-Cité* (trois fois par an, par la poste ou par courrier électronique);
- profitez d'une réduction de 15 % sur les livres du RQSV;
- bénéficiez d'un prix réduit lors des activités payantes du RQSV.

* Il est possible de soutenir financièrement le RQSV et de recevoir un reçu pour fins d'impôt en faisant un don (distinct de la cotisation) à l'ordre de la Fondation Écho-Logie.

- J'aimerais que le RQSV donne mes coordonnées au groupe de simplicité volontaire de ma région (s'il y a lieu).
- Je souhaite former un nouveau groupe de simplicité volontaire dans ma région.
- Je suis prêt à m'impliquer dans le Réseau. Voici comment :

Je soutiens le RQSV (contribution volontaire)

- 25 \$ 50 \$ 100 \$ 1 000 \$
- Autre : _____

Reçu pour fins d'impôt (don minimum de 25 \$).

Envoyez-nous un chèque à l'ordre de :

Fondation Écho-Logie
1710, rue Beaudry, local 3.3
Montréal (Québec) H2L 3E7

N.B. : Pour être membre, vous devez régler votre cotisation et votre don séparément.