

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

PRATIQUES CYCLISTES À MONTRÉAL, 1900-1950

MÉMOIRE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
À LA MAITRISE EN HISTOIRE

PAR  
MARION BEAULIEU

JUIN 2017

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL  
Service des bibliothèques

Avertissement

La diffusion de ce mémoire se fait dans le respect des droits de son auteur, qui a signé le formulaire *Autorisation de reproduire et de diffuser un travail de recherche de cycles supérieurs* (SDU-522 – Rév.10-2015). Cette autorisation stipule que «conformément à l'article 11 du Règlement no 8 des études de cycles supérieurs, [l'auteur] concède à l'Université du Québec à Montréal une licence non exclusive d'utilisation et de publication de la totalité ou d'une partie importante de [son] travail de recherche pour des fins pédagogiques et non commerciales. Plus précisément, [l'auteur] autorise l'Université du Québec à Montréal à reproduire, diffuser, prêter, distribuer ou vendre des copies de [son] travail de recherche à des fins non commerciales sur quelque support que ce soit, y compris l'Internet. Cette licence et cette autorisation n'entraînent pas une renonciation de [la] part [de l'auteur] à [ses] droits moraux ni à [ses] droits de propriété intellectuelle. Sauf entente contraire, [l'auteur] conserve la liberté de diffuser et de commercialiser ou non ce travail dont [il] possède un exemplaire.»

## REMERCIEMENTS

L'idée de ce mémoire est née à la suite d'une représentation du spectacle *SPIN* créé et performé par Evalyn Parry. Je remercie cette artiste d'avoir semé en moi ce qui est devenu une véritable passion pour l'histoire du vélo.

Je souhaite exprimer ma reconnaissance à la Fondation de l'UQAM, au FRQSC et au CRSH pour le soutien financier octroyé ainsi qu'aux personnes m'ayant offert diverses formes de support. Merci au personnel des archives de la Ville de Montréal et à Catherine Boily, archiviste à la Société de Transport de Montréal, qui ont apporté leur soutien à ma quête de sources documentaires. Merci à mes collègues pour leurs conseils et leur intérêt envers mon projet. Je remercie particulièrement Maude Bouchard-Dupont pour le partage de ses découvertes liées à l'histoire du cyclisme et Laura Barreto Palacio pour son soutien géomatique.

Je souhaite maintenant remercier Joanne Burgess qui m'a enseigné méthode et rigueur, et qui m'a généreusement partagé son érudition et son amour de l'histoire montréalaise. Enfin, j'offre mes sincères et chaleureux remerciements à Magda Fahrni, directrice de ce mémoire, qui a cru en ce projet depuis ses balbutiements. C'est un privilège et un plaisir que d'avoir été guidée avec intelligence, sagesse, nuance et bienveillance.

Au-delà des murs de l'université, j'ai eu l'immense bonheur de réaliser ce mémoire accompagnée d'êtres lumineux. Élyse, je te suis infiniment reconnaissante pour la confiance, la patience et surtout l'amour dont tu m'as toujours entourée. Henri, ta venue au monde fut à la fois le plus grand et le plus formidable défi à la rédaction de ce mémoire. J'ai hâte de t'apprendre à rouler à bicyclette.

## TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES.....	iii
LISTE DES FIGURES.....	v
LISTES DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES.....	viii
RÉSUMÉ.....	ix
INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE I TOUR DE PISTE : HISTORIOGRAPHIE, PROBLÉMATIQUE, SOURCES ET MÉTHODES.....	6
Introduction.....	6
1.1 Bilan historiographique.....	6
1.2 Problématique.....	23
1.3 Sources et méthodes.....	25
Conclusion.....	39
CHAPITRE II TERRITOIRES ET IDENTITÉS CYCLISTES.....	40
Introduction.....	40
2.1 Espace et matérialité.....	41
2.2 Profils et identités.....	72
Conclusion.....	118
CHAPITRE III CIRCULATION ET COHABITATION.....	120
Introduction.....	120
3.1 Automobilisation.....	121
3.2 Immatriculation.....	124

3.3 Réglementation.....	130
3.4 Vols et infractions.....	133
3.5 Sécurité et accidents.....	152
3.6 Rouler durant la Grande Dépression et en temps de guerre.....	172
Conclusion.....	184
CONCLUSION.....	186
ANNEXE A DISTRIBUTION SPATIALE DES MAGASINS DE VENTE ET DE RÉPARATION DE BICYCLETTE ET DES CLUBS CYCLISTES, 1900- 1950.....	190
ANNEXE B DISTRIBUTION SPATIALE DES MAGASINS DE VENTE ET DE RÉPARATION DE BICYCLETTE ET DES CLUBS CYCLISTES SELON L'ORIGINE ETHNOLINGUISTIQUE DE LA RAISON SOCIALE ET DU PATRONYME ASSOCIÉS, 1900-1950.....	202
BIBLIOGRAPHIE.....	214

## LISTE DES FIGURES

Figure	Page
0.1	Feature. V.E. Day Conrad Poirier. 7 mai 1945. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P11795.....1
0.2	Feature. V.E. Day Conrad Poirier. 7 mai 1945. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P11805.....2
2.1	[Carte] Bicycle Map of the Island of Montreal and Surrounding District - 1897, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, BAnQ Vieux-Montréal, Fonds Cour supérieure. District judiciaire de Montréal. Greffes d'arpenteurs, CA601, S171, SS1, SSS2, D2-18-2.....49
2.2	[Carte] Projection des trajectoires cyclables de la <i>Bicycle Map of Montreal</i> (1897) sur la géobase actuelle de Montréal.....50
2.3	[Carte] Projection des trajectoires cyclables cartographiées dans l'ouvrage <i>Dans la toile d'araignée</i> (1949) sur la géobase actuelle de Montréal.....52
2.4	[Carte] Projection des trajectoires cyclables cartographiées dans la <i>Bicycle Map of Montreal</i> (1897) et dans l'ouvrage <i>Dans la toile d'araignée</i> (1949) sur la géobase actuelle de Montréal.....54
2.5	Extrait de la carte Winnipeg's Bicycle Path System c. 1905 (Compiled from Winnipeg Public Parks Board, Summer Outings 'Round Winnipeg, 1906), publiée dans John C. Lerh and H. John Selwood, « The Two-Wheeled Workhorse: The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », <i>Urban History Review/Revue d'histoire urbaine</i> , 28, 1, 1999, p.7. ....55
2.6	[Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes. Vue d'ensemble – 1900.....61
2.7	[Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette. Vue d'ensemble – 1920.....62

2.8	[Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette. Vue d'ensemble – 1950.....	63
2.9	[Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes. Vue rapprochée – 1900.....	66
2.10	Parade de bicyclettes décorées c. 1940-1950 Société d'histoire de Parc-Extension, Collection privée.....	78
2.11	Children's Activities. Montreal West Bicycle Parade on Percival Ave. Conrad Poirier. 18 juin 1938. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BANQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P2112.....	79
2.12	Publicité, <i>La Presse</i> , 27 avril 1940.....	81
2.13	Rue Notre-Dame. 1932. Société de Transport de Montréal, Fonds de la Montreal Tramways Company, 3-932-001.....	84
2.14	Facteur télégraphiste à bicyclette, square Dominion, Montréal, QC, vers 1935. Musée McCord, Archives photographiques Notman, MP-1992.22.36.....	86
2.15	Cycling. Rules for Cyclists. Doreen and Peggy. Conrad Poirier. 5 mai 1941. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BANQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P6704.....	91
2.16	Publicité de la compagnie C.C.M, <i>La Presse</i> , 4 mai 1940.....	93
2.17	Friends and Family. St. James Street Conrad Poirier. 13 février 1935. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BANQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. Détail de la photographie P48, S1, P.334.....	104
2.18	Éudiantes accompagnées d'une bicyclette. <i>Old McGill</i> , vol. 18, 1935, p.169.....	105
2.19	Livreur à bicyclette, 1941. Société d'histoire de Parc Extension. Collection privée.....	106
2.20	Rues Notre-Dame et Valois. 1937. Société de Transport de Montréal. Fonds de la Montreal Tramways Company. Détail de la photographie 3-937-010.....	107

2.21	[Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue d'ensemble – 1900.....	110
2.22	[Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue rapprochée – 1900.....	111
2.23	[Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue d'ensemble – 1920.....	117
3.1	Immeuble de la London & Lancashire Insurance, Montréal, QC, vers 1895. Musée McCord. Archives photographiques Notman. VIEW-3253.....	141
3.2	<i>Rice Lewis &amp; Son Limited Bicycle Accessories Catalog</i> , 1900, Toronto, p.40.....	143
3.3	<i>Rice Lewis &amp; Son Limited Bicycle Accessories Catalog</i> , 1900, Toronto, p.41.....	144
3.4	Une bicyclette sur le trottoir nord de la rue Sainte-Catherine. Août 1930. Archives de Montréal, détail de la photographie VM98, SY, D2, P036.....	147
3.5	La rue Sainte-Catherine Ouest, à l'angle de la rue Stanley. 1928. Archives de Montréal, VM94, SY, SS1, SSSS17, Z1820.....	159
3.6	La rue Sainte-Catherine Ouest, à l'angle de la rue Stanley. 1928. Archives de Montréal, détail de la photographie VM94, SY, SS1, SSSS17, Z1820.....	160
3.7	Cycling. Verdun Y.M.C.A. Safety Bicycle Club. Conrad Poirier - 18 juillet 1941. Des membres du Club de la sécurité à vélo de la Young Men's Christian Association (Y.M.C.A.) de Verdun sont accompagnés d'un policier. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P48, S1, P6741.....	169
3.8	Cycling. Verdun Y.M.C.A. Safety Bicycle Club. Conrad Poirier - 18 juillet 1941. Des membres du Club de la sécurité à vélo de la Young Men's Christian Association (Y.M.C.A.) de Verdun roulent à la file indienne derrière un policier. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P48, S1, P6740.....	170

## LISTE DES TABLEAUX ET GRAPHIQUES

Tableau	Page
2.1	Prix médian des bicyclettes usagées et neuves, 1900-1950.....97
2.2	Répartition ethnolinguistique des clubs cyclistes (jusqu'en 1915) et des magasins de vente et de réparation de bicyclette recensés au Lovell, 1900-1950.....113
3.1	Prix plafond des bicyclettes vendues au Canada en 1942 tels qu'établis par la Commission des prix et du commerce en temps de guerre selon <i>Le Canada-Français et le Franco-Canadien</i> , 26 novembre 1942.....181

~

Graphique	Page
2.1	Rapport entre le salaire ouvrier et le prix d'achat d'une bicyclette neuve, 1900-1951.....99
3.1	Quantités de licences de bicyclette émises par le département de police de la Ville de Montréal et consignées dans les rapports annuels du département du Contrôleur de la Cité et dans ceux du département de police.....125
3.2	Bicyclettes déclarées volées à Montréal entre 1900 et 1950 telles que consignées dans les rapports annuels du département de police.....135
3.3	Occurrences des infractions consistant à rouler à bicyclette sans lumière et sur un trottoir, 1900-1950 d'après les rapports annuels du département de police de Montréal.....148
3.4	Répartition des collisions impliquant une bicyclette et un autre moyen de transport en 1936 et 1938 telles que consignées dans les rapports annuels du département de police de Montréal.....162
3.5	Vols de bicyclettes, de chevaux et de voitures et d'automobiles, 1900-1950 selon les rapports annuels du département de police de Montréal.....178

## RÉSUMÉ

Cette enquête vise à tracer les premiers contours des pratiques cyclistes montréalaises entre 1900 et 1950. Ce mémoire s'intéresse aux usages utilitaires et récréatifs de la bicyclette à Montréal et écarte la dimension sportive et compétitive du cyclisme. Les pratiques cyclistes montréalaises de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle ont laissé peu de traces. Des cartes anciennes, des photographies, des catalogues de vente par correspondance, des articles et des annonces classées de la presse quotidienne, des rapports annuels du service de police de Montréal et des registres d'accidents ont notamment été exploités. Le corpus des sources étudiées se compose de fragments qui étayent des dimensions restreintes et spécifiques du phénomène cycliste. Pour cette raison, les analyses menées convoquent toutes des sources variées et s'appuient sur différentes méthodes d'analyse : cartographique, iconographique et textuelle. Exploratoire, cette étude s'articule autour de trois axes. Le premier s'intéresse au territoire des pratiques cyclistes et fait appel à des techniques de visualisation cartographique. La visualisation de trajectoires et d'espaces associés au cyclisme permet d'évaluer l'étendue diachronique du « Montréal cycliste ». Le second axe documente les profils sociodémographiques des cyclistes montréalais en interrogeant les marqueurs identitaires que sont l'âge, le genre, le niveau de vie et l'appartenance ethnolinguistique. Cette analyse intersectionnelle, largement basée sur une analyse iconographique, révèle que la masse cycliste forme un groupe hétérogène, bien qu'elle soit plus masculine et semble davantage composée d'enfants et d'adolescents à partir de la décennie 1940. Enfin, le troisième axe traite de la place de la bicyclette dans la ville. Cette portion de l'enquête documente les conditions de circulation des cyclistes et les modalités de cohabitation avec les autres usagers de la rue. À travers l'examen de l'empreinte de la bicyclette dans l'espace urbain, l'étude révèle une place discrète bien que constante des cyclistes dans la ville.

**MOTS CLÉS (français):** Montréal, cyclisme, vélo, bicyclette, urbain, mode de déplacement, moyen de transport, utilitaire, loisir, récréatif, iconographie, visualisation cartographique, système d'information géographique historique, SIG, SIGH.

**MOTS CLÉS (anglais):** Montreal, Bicycle, Cycling, urban, mean of transportation, utilitarian, leisure, recreational, iconography, cartographic visualization, Historical Geographic Information System, GIS, HGIS

## INTRODUCTION



Figure 0.I. Feature. V.E. Day Conrad Poirier. 7 mai 1945. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P11795.

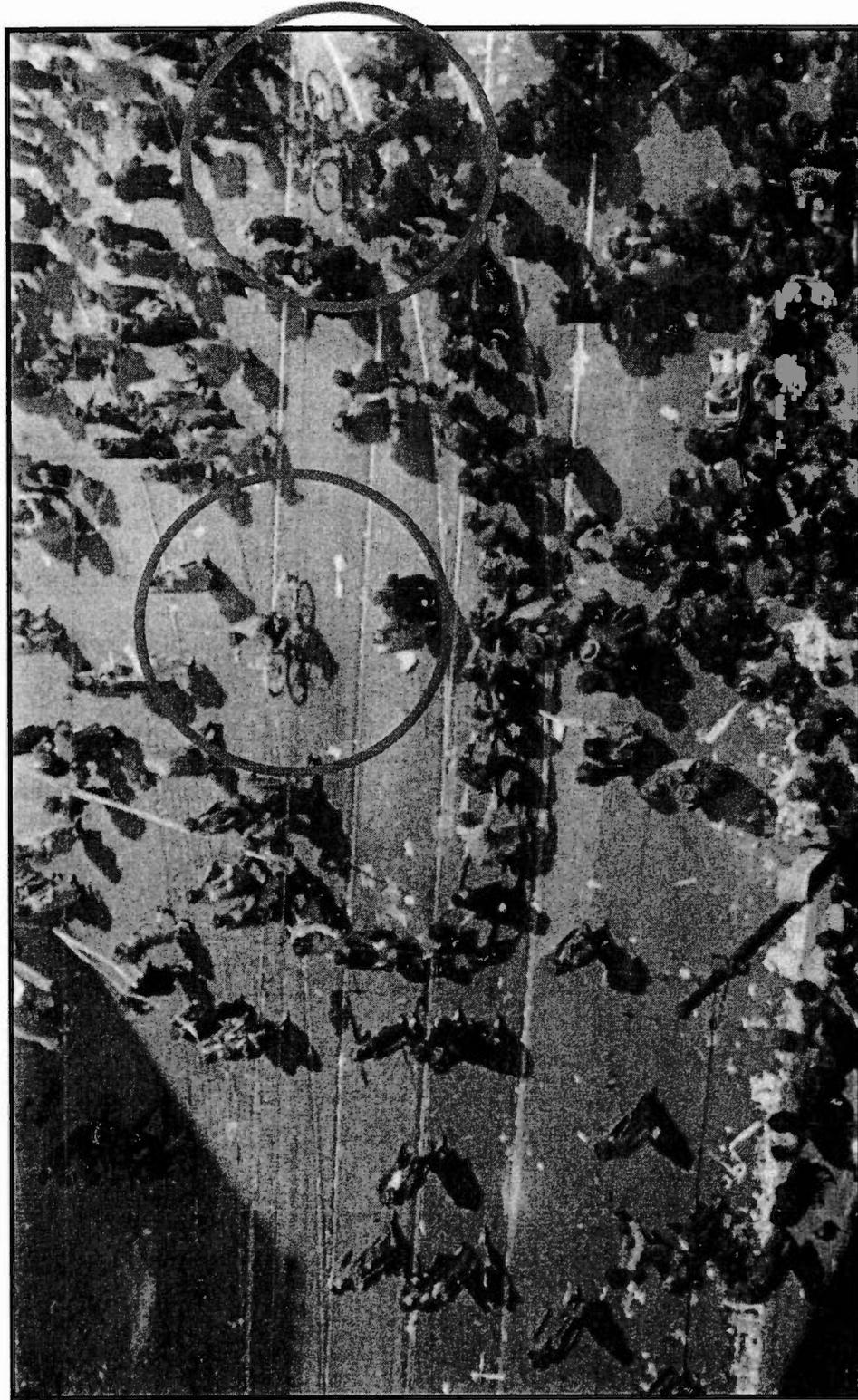


Figure 0.2. Feature. V.E. Day Conrad Poirier. 7 mai 1945. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P11805.

Le 7 mai 1945, des milliers de personnes déferlent rue Sainte-Catherine, au centre-ville de Montréal, afin de célébrer la reddition de l'Allemagne et la fin imminente de la Deuxième Guerre mondiale en Europe. Parmi la foule immense capturée par la lentille du photoreporter Conrad Poirier se trouvent notamment des enfants, des femmes et des hommes à bicyclette. Bien que le rassemblement constitue un événement hors du commun, la présence discrète de ces cyclistes semble refléter avec justesse la place de la bicyclette dans la ville durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle : une présence quotidienne courante quoique mineure.

Alors que, depuis plusieurs années, le cyclisme urbain fait l'objet de nombreuses enquêtes publiques et académiques<sup>1</sup>, l'histoire de la place de la bicyclette en ville n'a quant à elle, que peu retenu l'attention des historiens-nes. En effet, à ce jour, au Québec et Canada, l'historiographie cycliste néglige globalement l'étude du XX<sup>e</sup> siècle et de Montréal. Quant à l'historiographie de la mobilité urbaine, elle est largement tournée vers l'automobile et ne s'est pas intéressée à la bicyclette. Notre étude propose de combler ces lacunes en traitant des pratiques cyclistes utilitaires et récréatives à Montréal entre 1900 et 1950. Précisons que dans le cadre de ce mémoire, la dimension sportive et compétitive du cyclisme a été écartée. Notre étude vise ainsi à enrichir la

---

<sup>1</sup> Au plan international, voir notamment les travaux académiques de Philippe Crist pour le Forum International des Transports et les études suivantes : John Pucher and Ralph Buehlered, *City Cycling*, Cambridge, Massachusetts Institute of Technology Press, 2012, 393p. ; Zack Furness, *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia, Temple University Press, 2012, 348p. ; Carlton Reid, *Roads Were Not Built for Cars: How Cyclists Were the First to Push for Good Roads & Became the Pioneers of Motoring*, Washington, Island Press, 2015, 331p. Au plan local, mentionnons les contributions récentes d'Ugo Lachapelle (*Enquête de mobilité des étudiants et employés de l'UQAM UQAMobilité*, 2014 et *La multiplication des services de livraison à vélo et les problèmes de santé et de sécurité des travailleurs cyclistes : élaboration de bonnes pratiques*, 2016-...) et la publication *L'état du vélo au Québec* publiée à tous les cinq ans par l'organisme Vélo Québec. Enfin, précisons que le cyclisme utilitaire et récréatif fait aussi l'objet d'enquêtes de mobilité et de campagnes de sécurité municipales qui prennent notamment la forme d'applications pour téléphones mobiles (voir Mon RésVoélo et 100%Vigilant).

connaissance historique du cyclisme, en tant que loisir et en tant que mode de transport urbain. Exploratoire, notre enquête suit les traces d'un « Montréal cycliste » dont on ne sait que peu de choses. Durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, où fait-on usage de la bicyclette? Qui sont les cyclistes montréalais? Comment la bicyclette cohabite-t-elle avec les autres usagers de la rue? Ce sont ces questions qui ont inspiré et animé toutes les étapes de la présente investigation, de la recherche de sources à la communication visuelle et écrite des résultats.

Le premier des trois chapitres qui composent cette étude présente, dans un premier temps, l'état de l'historiographie entourant la mobilité urbaine et le cyclisme. De ce bilan des connaissances découlent la formulation théorique du cadre spatio-temporel et la présentation des questions de recherche qui guident cette enquête. Enfin, une troisième portion introduit et précise les sources documentaires et les méthodes d'analyse (cartographique, iconographique et textuelle) sur lesquelles se fonde la démonstration.

Intitulé « Territoires et identités cyclistes », le deuxième chapitre aborde successivement les dimensions spatiale et démographique des pratiques cyclistes montréalaises de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Sensible à l'appel des théoriciens et praticiens du tournant spatial et des systèmes d'informations géographiques historiques (SIGH) en faveur d'une intégration de la dimension « espace » dans l'étude du passé, notre portrait des pratiques cyclistes montréalaises s'amorce par l'analyse de l'espace urbain associé à la bicyclette. Des espaces cyclistes « éphémères » (des trajectoires empruntées par des cyclistes) et des lieux « permanents » associés au cyclisme (des magasins de vente et de réparation de bicyclette et des locaux de clubs cyclistes) sont examinés. Une fois appréhendé le territoire des pratiques cyclistes, le second volet de ce chapitre s'attache à documenter la dimension humaine du cyclisme. L'analyse des marqueurs identitaires que sont l'âge, le genre, le niveau de vie et l'appartenance ethnolinguistique permet de préciser le visage des cyclistes montréalais.

Si la triangulation de ces facteurs démographiques identifie une variété de profils de cyclistes, elle distingue aussi quelques types de cyclistes « dominants ». En certains cas, l'analyse sociodémographique permet également d'associer des catégories de cyclistes à des usages spécifiques de la bicyclette.

Le troisième et dernier chapitre se consacre à définir la place de la bicyclette dans la ville en abordant les conditions entourant la circulation et la cohabitation des cyclistes et des autres usagers de la rue montréalaise. À travers les thèmes de l'immatriculation, des règlements, des infractions, des accidents, des mesures de prévention associés au cyclisme et enfin, des formes d'usage et d'encadrement de la bicyclette durant la Grande Dépression et les deux conflits mondiaux, ce chapitre éclaire à la fois la place investie par la bicyclette et la place attribuée à la bicyclette dans la rue montréalaise de 1900 à 1950.

Enfin, cette enquête s'ancre dans une période de l'histoire de Montréal durant laquelle la ville connaît de profondes transformations, notamment liées à l'arrivée et au développement de l'automobile. En documentant le phénomène jusqu'ici méconnu des pratiques cyclistes utilitaire et récréative durant cette période particulière, nous souhaitons que cette étude rende possible une meilleure compréhension des antécédents de la « renaissance » actuelle du cyclisme urbain comme mode de déplacement et qu'elle permette de lier l'histoire du cyclisme à Montréal aux réflexions passées et présentes sur les usages et le partage de la rue.

## CHAPITRE I

### TOUR DE PISTE : HISTORIOGRAPHIE, PROBLÉMATIQUE, SOURCES ET MÉTHODES

#### Introduction

Ce premier chapitre jette les bases conceptuelles et méthodologiques de notre enquête sur les pratiques cyclistes à Montréal durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Les pages qui suivent dressent les contextes historiographique et documentaire de la présente étude ainsi que les méthodes d'analyse qui seront employées. Dans un premier temps, la revue de la littérature traitant des pratiques cyclistes met au jour d'importantes lacunes historiographiques auxquelles tente de répondre, dans un deuxième temps, la problématique formulée. La troisième et dernière partie de ce chapitre discute du potentiel et des limites des sources documentaires (cartographiques, iconographiques et écrites) disponibles et des méthodes d'analyse convoquées par notre enquête.

#### 1.1 Bilan historiographique<sup>1</sup>

Plusieurs productions scientifiques participent à établir le cadre interprétatif et méthodologique de cette histoire des pratiques cyclistes montréalaises de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Notre étude convoque, de façon thématique, une historiographie composée d'une part, de travaux d'histoire de la mobilité urbaine, et d'autre part, de contributions savantes dédiées à l'histoire du cyclisme.

---

<sup>1</sup> Plusieurs passages de ce chapitre sont extraits de l'article suivant : Marion Beaulieu, « Tour de piste historiographique: le cyclisme au Québec et au Canada », *Revue Le Manuscrit*, édition spéciale II *Altius, Citius, Fortius*: le sport dans l'histoire, [<http://www.revuelemanuscrit.ugam.ca/index.php/édition-speciale/2016-02-09-19-07-21/72-tour-de-piste-historiographique-le-cyclisme-au-quebec-et-au-canada>] (11 juillet 2016)

### 1.1.1 Histoire de la mobilité urbaine

En 2003, Claire Poitras constate que depuis les premiers efforts déployés dans les années 1970 afin d'accréditer l'histoire urbaine en tant que champ historiographique, de nombreuses tentatives de définition, du champ et de son objet, ont été formulées<sup>2</sup>. Le présent bilan historiographique n'a pas l'ambition de dresser un portrait complet du champ, ni même d'en esquisser les tendances générales. L'exercice vise plutôt à dégager les principales contributions qui forment notre compréhension de certaines dimensions de l'urbain associées à l'espace et à la mobilité. Il nous apparaît en effet que la ville est plus que le simple décor des déplacements des individus : elle influence les manières dont les citoyens empruntent et partagent l'espace. Au sein de notre étude, la ville est omniprésente sans jamais toutefois occuper le premier plan.

Un survol des principales contributions américaines, canadiennes et québécoises à l'historiographie de la mobilité révèle que, dans l'immense majorité des études, les cyclistes sont totalement absents. Malgré l'éventail des pratiques de mobilité, aux États-Unis comme ailleurs, l'histoire des transports est, à ce jour, largement dominée par des études sur l'automobile. Publiée en 2008, la monographie *Fighting Traffic : The Dawn of the Motor Age in the American City* de l'historien Peter D. Norton étudie l'évolution des discours sur les usages de la rue au cours du processus d'automobilisation des villes<sup>3</sup>. L'auteur retrace le passage d'une première posture de l'opinion publique, qui perçoit l'automobile comme un dangereux intrus dans les rues jusqu'à 1930, à une conception inverse, mais tout aussi généralisée, qui endosse la suprématie des droits automobiles dans l'espace public urbain. Ce faisant, la population

---

<sup>2</sup> Claire Poitras, « Introduction : redonner à la ville son autonomie comme objet de recherche », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 32, 1, 2003, p.3-6.

<sup>3</sup> Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, 396p.

considère dès lors que ce sont les autres usagers qui représentent une nuisance et génèrent l'insécurité. Si elle offre de précieuses indications quant au désordre qui règne dans les rues nord-américaines suite à l'arrivée de l'automobile, l'analyse exclut totalement les cyclistes, et ce, sans justification. À l'instar de Peter Norton, l'historien américain Cotten Seiler s'intéresse aux dimensions discursives associées à l'automobile, mais cette fois pour présenter une histoire des idées associées à l'automobilisme, soit une histoire des interprétations sur les significations de l'automobile<sup>4</sup>. Au fil de la démonstration, alors qu'évoluent les discours sur l'automobile, les changements concomitants relatifs aux aménagements, aux réseaux routiers et aux autres usagers de la voirie sont, quant à eux, généralement occultés.

Au Canada et au Québec, peu d'études ont été consacrées à l'étude de la mobilité à ce jour. Outre les contributions scientifiques des historiens québécois Dany Fougères et Dale Gilbert<sup>5</sup> et les travaux grand public de Jacques Pharand, de Louiselle Courcy-Legros et de Pierre Lambert<sup>6</sup> qui traitent du tramway et de la diligence, un modeste corpus de contributions porte sur le processus d'automobilisation des villes.

En 1989, à l'occasion d'un article intitulé « 'Reckless Walking Must be Discouraged': The Automobile Revolution and the Shaping of Modern Canada to 1930 », l'historien

---

<sup>4</sup> Cotten Seiler, *Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2009, 240p.

<sup>5</sup> Ces historiens de l'urbain portent une attention particulière à l'étude des modes de déplacement. Voir notamment: Dany Fougères, « Les services urbains sous surveillance politique: le pouvoir municipal et l'établissement du service de transport en commun à Montréal, 1860-1880 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 26, 1, 1997, p.18-31 et Dale Gilbert, *Vivre en quartier populaire. Saint-Sauveur, 1930-1980*, Québec, Septentrion, 2015, 334p.

<sup>6</sup> Jacques Pharand, *À la belle époque des tramways*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1997, 280p; Louiselle Courcy-Legros, *Les p'tits chars. Évolution historique du transport en commun à Montréal*, Québec, Transport 2000, 1985, 23p. et Pierre Lambert, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Septentrion, 1998, 193p.

Stephen Davies s'intéresse aux impacts de l'avènement de l'automobile sur l'ensemble du territoire canadien<sup>7</sup>. L'auteur démontre que la présence de l'automobile amène la nécessité d'une régulation plus intense des divers usagers de la voie publique. Tout comme en Europe, les mesures de contrôle et d'ordonnement relevées par Davies aboutissent, pour les piétons, à une perte de droits et de privilèges<sup>8</sup>. Alors que la congestion automobile apparaît dès 1910 dans les villes canadiennes, c'est dans l'entre-deux-guerres que l'automobile glisse d'un statut d'amusement réservé à une élite masculine à un produit plus accessible, de plus en plus considéré comme nécessaire. Achevée en 1998, la recherche doctorale de Veilleux constitue la plus imposante étude sur le thème de la motorisation urbaine réalisée au Québec à ce jour<sup>9</sup>. Cette thèse, qui se situe à la croisée de l'histoire des techniques et de l'histoire sociale, s'intéresse à l'introduction du véhicule moteur à Montréal. Elle porte un intérêt marqué aux tensions et aux luttes qui opposent les partisans du transport en commun et ceux de l'automobile durant les trois premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. L'étude témoigne d'une sensibilité « sociale » qui se décline comme une attention particulière aux acteurs et aux enjeux sociaux, économiques, politiques, et urbanistiques soulevés par l'introduction et le développement de l'automobile.

---

<sup>7</sup> Stephen Davies, « “Reckless Walking Must Be Discouraged”: The Automobile Revolution and the Shaping of Urban Canada to 1930 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.123-138.

<sup>8</sup> L'historien Joseph Anthony Amato consacre les derniers chapitres de son ouvrage *On Foot. A History of Walking* à la marche en milieu urbain. En examinant plus particulièrement les villes de Londres et de Paris, l'auteur constate les mêmes phénomènes d'encadrements des pratiques piétonnes. Voir Joseph Anthony Amato, *On Foot. A History of Walking*, New York, New York University Press, 2004, 333p. Au sujet de la promenade à l'époque moderne, voir Laurent Turcot, *Le promeneur à Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, Gallimard, 2007, 427p.

<sup>9</sup> Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de doctorat (histoire), Université McGill, 1998, 440p.

L'auteur précise :

les problèmes engendrés par l'adoption et la diffusion du véhicule moteur ne sont pas des problèmes uniquement techniques, mais aussi des problèmes sociaux puisqu'ils sont le résultat de tensions pour le partage de la voie publique, tant sur le plan de l'espace que de celui du mouvement des véhicules<sup>10</sup>.

Ainsi, suivant l'exemple donné par Stephen Davies, c'est à travers la problématique du partage de l'espace de la rue que Veilleux aborde l'objet « automobilisation ». En éclairant non seulement un usager de la rue (ici, l'automobile), mais aussi les enjeux sociaux soulevés par ce dernier, les acteurs qui lui sont associés et l'espace dans lequel il évolue, cette façon d'aborder l'histoire de la mobilité contribue à une connaissance à la fois plus fine et plus globale de l'espace urbain. Du reste, c'est précisément cet angle d'analyse qui est adopté par les études récentes de l'histoire des déplacements urbains.

À l'instar de Davies et de Veilleux, dans l'article « Automobile, transports urbains et mutations: l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1939 », l'historien Étienne Faugier soutient que la période de 1919 à 1939 constitue un moment charnière dans le processus de motorisation puisqu'on y voit émerger les fondements du système automobile urbain en lutte avec les transports déjà présents<sup>11</sup>. À la manière dont Gerald Bloomfield a étudié le cas de la ville de London, Ontario à la fin des années 1980<sup>12</sup>, Faugier se penche sur les transformations sociales et physiques du milieu urbain de

---

<sup>10</sup> *Ibid.*, p.414.

<sup>11</sup> Étienne Faugier, « Automobile, transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919-1939 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 38, 1, 2009, p.26-37.

<sup>12</sup> Gerald T. Bloomfield, « No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-61 », *Urban History Review / Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.139-158.

Québec et souligne, d'une part, que l'arrivée progressive de l'automobile s'est effectuée entre 1897 et 1919 pour Québec et entre 1903 et 1919 pour London et, d'autre part, que la diffusion de l'automobile se réalise dans les deux villes au cours de la période 1910-1939.

Enfin, la dernière contribution significative abordée par le présent bilan consiste en l'article de Claire Poitras intitulé « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960<sup>13</sup> ». Publiée en 2015, cette étude vise deux objectifs distincts, bien que complémentaires. Un premier exercice de comparaison entre plusieurs provinces canadiennes et villes québécoises situe le processus d'automobilisation à Montréal à l'échelle provinciale et fédérale. Poitras établit que « [l]a motorisation des villes québécoises [connaît] un départ tardif<sup>14</sup> ». La seconde démonstration porte une attention particulière aux adaptations du cadre bâti montréalais à l'automobile. Ce faisant, l'étude de la spécialiste des études urbaines approfondit le fécond filon automobile/transformations urbaines.

En bref, dans son ensemble, l'historiographie de la mobilité urbaine au Québec et au Canada offre un corpus de connaissances relativement complémentaires et consensuelles. Largement consacrée à la motorisation, cette littérature accorde peu d'attention aux autres usagers de la rue. Si le tramway fait l'objet de modestes études, les piétons et les cyclistes sont largement occultés. Dans l'ensemble de ces travaux, le lien entre le développement de l'automobile et celui de la ville constitue l'objet d'étude principal. À l'unisson, les conclusions des études examinées relèvent que l'automobilisation des villes canadiennes présente un processus et des répercussions

---

<sup>13</sup> Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain* (CIEQ, coll. « Les chantiers de l'Atlas historique du Québec », 2015, 16p.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p.6.

similaires. Ils constatent une redéfinition du rôle des transports urbains : la rue n'est plus un lieu de sociabilité et les individus y perdent leur liberté de flânerie<sup>15</sup>. D'intruse, en quelques décennies, l'automobile devient reine dans les rues, au détriment des autres usagers. Ces études de l'automobilisation des villes ont le mérite d'amorcer le chantier historiographique de la mobilité au Québec et au Canada. Néanmoins, ils négligent entièrement de considérer la présence des cyclistes et d'étudier les impacts de l'automobilisation urbaine sur ces derniers. Il faut, pour en trouver quelques traces, se lancer sur la piste de contributions mettant le cyclisme au coeur de l'enquête.

### 1.1.2 Histoire du cyclisme

L'histoire du cyclisme a suscité l'attention de chercheurs-ress issus de diverses disciplines. Des géographes, des économistes, des historiens-nes du design, de la culture, du sport en ont fait le sujet d'investigations variées. L'histoire de la bicyclette est également l'objet de nombreuses contributions non scientifiques qui ont été écartées de ce présent bilan<sup>16</sup>. L'histoire du cyclisme en tant que loisir et mode de déplacement convoque un essaim d'ouvrages d'histoire des villes, des loisirs, du genre et des transports qui documentent et discutent d'une diversité de thèmes : le vélo comme vecteur de « la modernité » et du « progrès », de l'émancipation féminine, et enfin,

---

<sup>15</sup> Un article d'Yves Bussières qui traite de l'automobile et de l'expansion des banlieues   Montréal de 1901 à 2001 arrive d'ailleurs aux mêmes conclusions. Pourtant, si cette analyse a le mérite de fournir une base statistique et quantitative sur le cas précis de Montréal, l'analyse des données statistiques repose sur une méthodologie qui semble peu rigoureuse. Voir Yves Bussière, « L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.159-165.

<sup>16</sup> Ces contributions, notamment publi es dans les actes de l'*International Cycling History Conference*, n'ont pas été retenues au sein de ce bilan puisqu'elles portent essentiellement sur les dimensions matérielles (modèles et pièces de cycles, avanc es mécaniques, etc) et sur la pratique sportive et compétitive du cyclisme. Par ailleurs, la plupart de ces travaux offrent une histoire factuelle et pointue des pratiques cyclistes.

d'un militantisme écologiste. Avant d'aborder successivement ces thèmes, il convient toutefois de débiter par un rapide examen des principaux efforts déployés pour établir une trame chronologique générale du cyclisme.

Dans une imposante synthèse intitulée *Bicycle. The History*, l'historien américain David V. Herlihy propose une histoire globale de la bicyclette qui pose les jalons historiques de la pratique à travers le monde et en aborde les différentes fonctions<sup>17</sup>. En adoptant également une approche diachronique, mais cette fois confinée à un plan national, le sociologue français Philippe Gaboriau procède à un découpage temporel et fonctionnel similaire à celui de Herlihy au sein de l'article « Les trois âges du vélo en France »<sup>18</sup>. Ces deux études dégagent une trame historique commune qui associe des usages spécifiques de la bicyclette à différentes significations sociales selon les époques et les régions géographiques<sup>19</sup>. Les auteurs soutiennent qu'au XIX<sup>e</sup> siècle, le cyclisme est d'abord le symbole d'une distinction sociale, une pratique associée à la bourgeoisie, une incarnation du « progrès moderne ». On affirme qu'en France, le second âge du cyclisme est celui de l'usage populaire alors que le vélo, devenu accessible, se popularise de façon constante tout au long de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle parmi les travailleurs et les ouvriers. En Amérique du Nord, si on soupçonne que cette époque correspond plutôt au déclin du vélo au profit de l'automobile, cette période

---

<sup>17</sup> David V. Herlihy, *Bicycle: The History*, New Haven; London, Yale University Press, 2004, 480p.

<sup>18</sup> Philippe Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle Revue d'histoire*, 29, 1991, p.17-34.

<sup>19</sup> À l'occasion de l'ouvrage *Voyages à vélo. Du vélocipède au Velib'*, l'historienne Catherine Bertho Lavenir procède quant à elle à un découpage similaire bien que légèrement différent : l'âge du vélocipède (1814-1880), l'âge de la bicyclette (1880-1914), l'âge du vélo (1914-1970) et enfin, la bicyclette à l'âge de l'automobile (à partir de 1970). Bien qu'elle reprenne essentiellement les repères et les tendances de Herlihy et de Gaboriau, cette périodisation propose une dénomination des âges du cyclisme qui nous semble moins pertinente. Voir Catherine Bertho Lavenir, *Voyages à vélo. Du vélocipède au Velib'*, Paris Bibliothèques, Paris, 2011, 127p.

historique n'a pas encore fait l'objet d'investigations historiques approfondies. Enfin, les auteurs conviennent d'une renaissance généralisée du cyclisme, dans les pays occidentaux, vers la décennie 1970, à travers l'usage du vélo en milieu urbain comme moyen de transport actif. Communément emprunté et reproduit par divers auteurs-res, le découpage temporel proposé par Herlihy et Gaboriau a vu se greffer à lui une abondante littérature, dont seulement quelques enquêtes portent sur le cas canadien.

Au Canada et au Québec, les ouvrages *The Ride to Modernity* (2001) et *Critical Geographies of Cycling* (2015), produits par le géographe industriel Glen Norcliffe, constituent les contributions les plus étoffées sur l'histoire du cyclisme à ce jour<sup>20</sup>. La monographie *The Ride to Modernity* s'intéresse à la fois à la production et à la pratique de la bicyclette au Canada, depuis l'apparition du premier vélocipède sur le territoire canadien vers 1869 jusqu'au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. La thèse de Norcliffe fait de la bicyclette un puissant vecteur de « modernité », qui s'inscrit dans la théorie économique de l'onde porteuse. Cette théorie veut que certaines inventions soient si déterminantes qu'elles engendrent à leur tour, à la manière de cercles concentriques, des séries d'innovations qui contribuent à l'avènement de la modernité. La notion de modernité est ici précisément conçue comme la technique la plus récente à une période donnée, et cette acception justifie la clôture de l'enquête de Norcliffe à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, lorsque la bicyclette devient plus largement accessible et perd son cachet « moderne ». Alors que l'étude *The Ride to Modernity* offre une première étude savante de l'histoire du cyclisme au Canada, l'enquête présente aussi plusieurs limites. Elle accorde peu d'attention à l'usage de la bicyclette au Québec, néglige totalement la

---

<sup>20</sup> Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p. et Glen Norcliffe, *Critical Geographies of Cycling*, Farnham; Burlington, Ashgate, 2015, 275p.

pratique cycliste des Canadiens français et traite de façon superficielle (et parfois même erronée)<sup>21</sup> de l'usage de la bicyclette par les femmes.

Au sein de *Critical Geographies of Cycling*, le plus récent ouvrage que Norcliffe consacre à la géographie, l'économie et l'histoire du cyclisme, l'auteur tente de combler certaines des lacunes (nommées *supra*) de sa précédente monographie. Toutefois, cette étude, qui se compose d'une dizaine de contributions exploitant des sujets et des perspectives théoriques variés, se révèle inégale. Des six chapitres qui adoptent, dans l'ensemble ou en partie, une analyse historique du cyclisme, trois chapitres portent sur des espaces non canadiens ou ont déjà fait l'objet d'un chapitre au sein de la monographie *The Ride to Modernity*<sup>22</sup>. Ainsi, seuls trois chapitres constituent de nouvelles contributions à l'histoire du cyclisme au Canada<sup>23</sup>. Parmi ceux-ci, ce sont les chapitres consacrés au Montreal Bicycle Club et à la Canadian Wheelman's Association qui, à travers leur étude de la culture cycliste associative montréalaise et pancanadienne, représentent les apports les plus significatifs au champ historiographique. En dépit de ces nouvelles contributions, les travaux de Norcliffe se limitent toujours au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>24</sup> et éludent encore la dimension ethnolinguistique des

---

<sup>21</sup> Voir à ce sujet le compte rendu suivant : Jarrett Rudy, compte rendu de l'ouvrage de Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p. dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 56, 4, 2003, p.563-566.

<sup>22</sup> Ces chapitres sont: « G-COT: The Geographical Construction of a Technology », « The Aha! Myth: Geographically Embedded Innovation in the Canadian Cycle Industry 1868-1900 », et « Popeism and Fordism: Examining the Roots of Mass Production ».

<sup>23</sup> Ces chapitres sont: « Associations, Modernity and Club Citizenship in a Victorian Highwheel Bicycle Club », « Men, Women and the Bicycle in the Late Nineteenth Century » et « 'Thirty Thousand Wheelmen Who Never Smile': National Identity and the Rise of the Canadian Wheelman's Association ».

<sup>24</sup> Et ce, même si les groupes étudiés (le Montreal Bicycle Club et la Canadian Wheelman's Association) sont encore actifs au-delà de 1900, pour environ une dizaine d'années. Bibliothèque et Archives Canada, Fonds Montreal Amateur Athletic Association (MG28 I 351).

pratiques cyclistes. Nous nous pencherons un peu plus loin sur l'autre chapitre retenu, qui consiste en une analyse genrée du cyclisme victorien<sup>25</sup>.

Partageant l'intérêt de Norcliffe pour la machine, ses composantes et sa production, l'historienne Sharon Babaian est l'auteure d'une brève monographie traitant du cyclisme au Canada, des origines à la fin du XX<sup>e</sup> siècle<sup>26</sup>. Bien que largement fondée sur l'évolution des cycles (du vélocipède au BMX), l'étude de Babaian offre une instructive démonstration et évoque, en fin d'ouvrage, quelques hypothèses au sujet des différents usages du vélo au XX<sup>e</sup> siècle.

Aux côtés des monographies de Norcliffe et de Babaian, plusieurs travaux de plus modeste taille ont été consacrés à l'histoire de la bicyclette. Le plus important d'entre eux est un article d'Anita Rush qui s'emploie à nuancer le rôle émancipateur et progressiste régulièrement associé à la bicyclette, et ce, en trois domaines<sup>27</sup>. Pour Rush, aussi populaire soit-elle durant les années 1890, –décennie dite du *bicycle boom* ou de la *bicycle craze* –, la bicyclette n'efface pas les barrières sociales et demeure, au XIX<sup>e</sup> siècle, une activité réservée aux classes nanties. Si la bicyclette et les revendications de certaines cyclistes contribuent à l'assouplissement du vêtement féminin, au développement du tourisme et à l'amélioration des routes, pour Rush, dans ces trois champs, le vélo est moins le dispositif déclencheur de transformations qu'un reflet de l'évolution des normes sociales de l'époque. Longtemps isolé, le travail de Rush est

---

<sup>25</sup> Glen Norcliffe et Phillip Gordon Mackintosh, « Men, Women and the Bicycle in the Late Nineteenth Century » dans *Critical Geographies of Cycling*, Farnham; Burlington, Ashgate, 2015, p.155-170.

<sup>26</sup> Sharon, *The Most Benevolent Machine. A Historical Assessment of Cycles in Canada*, Collection Transformation, 8, Musée national des sciences et de la technologie, Ottawa, 1998, 122p.

<sup>27</sup> Anita Rush, « The Bicycle Boom of the Gay Nineties: A Reassessment », *Material History Review*, 18, 1983, p.1-15.

récemment rejoint par des interprétations différentes qui enrichissent substantiellement la connaissance des débuts et de l'âge d'or du phénomène cycliste.

En ce qui concerne le rôle de la bicyclette dans l'émancipation des femmes victoriennes, dans le chapitre qu'elle consacre au cyclisme au sein de sa synthèse d'histoire du sport féminin, l'historienne Margaret Ann Hall n'hésite pas à faire du vélo un agent de libération et d'émancipation féminine plus influent que ne le soutient Rush<sup>28</sup>. Bien qu'il s'agisse là d'une légère divergence relative au poids social de la bicyclette, Rush et Hall partagent toutefois l'idée selon laquelle le vélo est un facteur de l'émancipation féminine parmi d'autres, plutôt qu'un élément initiateur et décisif. Au sujet de l'usage de la bicyclette par les femmes, les rapports de recherche d'Amélie Gagné et de Laura Jackman s'intéressent tous deux aux discours entourant la pratique de la bicyclette par les femmes victoriennes, respectivement au Québec et en Ontario<sup>29</sup>. Dans le cas québécois, au cours de la période de 1880 à 1920, Gagné observe une transformation du climat social entourant le cyclisme féminin. Son étude des discours de la presse sur les femmes à vélo démontre qu'au cours de la période, les commentateurs conservateurs se font de plus en plus discrets, alors que se multiplient les discours de tendance plus « progressiste », qui témoignent d'une acceptation plus étendue du cyclisme féminin au sein de la société québécoise. Enfin, la plus récente contribution sur le sujet consiste en le chapitre « Men, Women and the Bicycle in the Late Nineteenth Century » coécrit par Glen Norcliffe et Phillip Gordon Mackintosh<sup>30</sup>.

---

<sup>28</sup> Margaret Ann Hall, *The Girl and the Game: A History of Women's Sports in Canada*, Peterborough, BroadView Press, 2002, 284p.

<sup>29</sup> Amélie Gagné, *La petite reine et les femmes: la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, 113p. et Laura Jackman, 'Society insists on an upright position': *The Making of the 'Lady Cyclist' in Late-Nineteenth Century Ontario*, M.A. research essay, Carleton University, 2008, 62p.

<sup>30</sup> Glen Norcliffe et Phillip Gordon Mackintosh, *op. cit.*

Cette analyse étudie l'usage genré de la bicyclette dans l'espace public victorien. D'une part, elle se penche sur les pratiques cyclistes des hommes, qui instrumentalisent la bicyclette dans diverses formes de démonstrations de « virilité ». D'autre part, l'analyse examine l'usage de la bicyclette par certaines femmes, qui, selon les auteurs, s'approprient le cyclisme afin de remplir leurs « fonctions féminines » dans la sphère publique, telles que des visites d'œuvres de charité. Bien qu'elle se limite à étudier l'usage bourgeois de la bicyclette, cette contribution offre une rare perspective genrée comparée de l'usage de la bicyclette. En outre, plusieurs efforts d'investigations sont déployés afin de « dépasser » l'étude des discours sur le cyclisme féminin et pour trouver des traces historiques concrètes de femmes cyclistes.

À l'occasion d'une étude des groupes de pression cyclistes au XIX<sup>e</sup> siècle et au cours de la décennie 1970, l'historien Ivan Carel démontre l'apport des organisations de cyclistes à l'amélioration des routes du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>31</sup>. Contrairement à Rush qui tend à minimiser leur l'impact, Carel estime que les membres des premiers clubs cyclistes militent activement pour la reconnaissance et l'encadrement sécuritaire de la bicyclette dans les rues et les parcs, reprenant à leur compte l'idéologie dominante de progrès moderne et d'amélioration des réseaux de transport et de communication<sup>32</sup>.

Dans une seconde portion de son analyse, Carel étudie les revendications et les stratégies de groupes de militants écologistes prônant l'usage de la bicyclette en ville et s'opposant à la domination de l'automobile dans l'espace urbain. L'étude des liens

---

<sup>31</sup> Ivan Carel, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » dans Stéphane Savard et Jérôme Boivin (dir.), *De la représentation à la manifestation. Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Québec, Septentrion, 2014, 444p.

<sup>32</sup> Il s'agit aussi de la thèse défendue par dans l'ouvrage *Roads Were not Built for Cars* qui porte sur les groupes de pression cyclistes en Grande-Bretagne et aux États-Unis. Carlton Reid, *Roads Were not Built for Cars. The Hidden History of Hardtop and How Cyclists Were the First to Push for Good Roads*. Washington, Island Press, 2015, 331p.

entre le cyclisme et les mouvements environnementaux des années 1970 est également l'objet d'investigations récentes parmi lesquelles se trouve les articles « Vive la vélorution ! »: Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980» et « 'We Are No Longer Freaks': The Cyclists' Rights Movement in Montreal » des historiens Daniel Ross et Darcy Ingram<sup>33</sup>. Les deux études mettent à l'honneur Le Monde à bicyclette, le groupe de cyclistes urbains militant fondé en 1975 et leur projet de *vélorution*, soit la proposition d'une ville cyclable et humaine, qui s'oppose à logique hégémonique du « tout à l'auto ». Enfin, à l'instar de Ross et d'Ingram, en 2015, Pablo Bernard consacre son mémoire de maîtrise de réalisation à l'étude du « mouvement cycliste » et à l'émergence de concepts environnementaux en ville, de 1975 à 2000<sup>34</sup>.

Largement occultés au sein des études des loisirs, des transports et complètement absents des synthèses d'histoire de Montréal qui s'intéressent pourtant à d'autres modes de déplacement, à ce jour, les usages quotidiens de la bicyclette comme loisir ou comme mode de déplacement font l'objet de trois études. Publié en 2014, l'ouvrage *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050* est un travail de synthèse réalisé par l'économiste français Frédéric Héran<sup>35</sup>. La plus grande force de la monographie est d'offrir un modèle d'analyse qui tient compte

---

<sup>33</sup> Daniel Ross, « 'Vive la vélorution !' » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, 23, 2, 2015, p.92-112 et Darcy Ingram « 'We Are No Longer Freaks': The Cyclists' Rights Movement in Montreal », *Sport History Review*, 43, 2012, p.18-42.

<sup>34</sup> Pablo Bernard, *Naissance et évolution de la lutte cyclo-militante à Montréal et à Paris (1972-2004)*, Mémoire de Master 2 histoire contemporaine, Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines, 2015.

<sup>35</sup> Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, 255p.

des évolutions parallèles et transversales des autres modes de transports urbains, et ce, tout en faisant du vélo le sujet premier de l'étude. En effet, pour Héran, il s'avère

impossible d'expliquer l'évolution de la pratique de la bicyclette sans la replacer dans l'univers très concurrentiel et complexe des déplacements urbains. En d'autres termes, l'histoire du vélo utilitaire est principalement une histoire de son rapport aux autres modes de déplacement [...] <sup>36</sup>.

En dépit de l'intérêt de ce cadre conceptuel novateur, l'étude présente des limites méthodologiques évidentes. Au sein de l'analyse, l'objet de l'enquête est inégalement documenté. En effet, pour toutes les périodes étudiées antérieures à 1970, le manque de sources et d'études quantitatives sur la part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements urbains donne lieu à un récit perforé et à de grands bonds temporels. Cette limite documentaire constitue une contrainte bien réelle à l'application de l'approche théorique globale des modes de déplacement promue par l'auteur. En outre, l'ouvrage se compose de deux parties bien distinctes qui brouillent la frontière disciplinaire entre l'étude du passé et l'analyse militante et prospective. Dans la première portion « historique », le vélo est placé au centre de l'histoire des déplacements urbains alors que dans la seconde, l'auteur fait ouvertement la promotion du cyclisme urbain.

La deuxième enquête est l'article « Bicycling in Minneapolis in the Early 20th Century ». Menée par le juriste Ross D. Petty, l'étude témoigne d'une démarche de documentation rigoureuse. En effet, elle repose sur l'analyse de photographies de rue, sur la consultation de journaux locaux et sur l'examen de précieuses statistiques de circulation municipales qui comptabilisent les passages de bicyclette parmi les usagers des rues. L'existence de telles sources documentaires permet à Petty d'investiguer la

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, p.16.

pratique cycliste *post bicycle boom*, et ainsi mener une des rares investigations nord-américaines sur la place du vélo en ville au début du XX<sup>e</sup> siècle. Si elles confirment l'hypothèse largement répandue du déclin de l'usage utilitaire du vélo en ville, les conclusions en nuancent le caractère drastique en démontrant qu'à Minneapolis, c'est vers 1910 que l'automobile – ainsi que le tramway dans une moindre proportion – s'approprie la part modale du vélo au sein des déplacements urbains.

Enfin, ce tour de piste historiographique inclut la seule enquête canadienne à s'être spécifiquement intéressée à la place de la bicyclette en ville à travers sa dimension utilitaire. Coécrit par les géographes John C. Lehr et John Selwood, l'article « The Two-Wheeled Workhorse : The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg » offre un cas d'étude fascinant<sup>37</sup>. Les chercheurs exploitent principalement un corpus de procès-verbaux municipaux et les archives du *Bicycle Paths Board* de la ville de Winnipeg, un organisme mis sur pied en 1901 afin d'établir et d'entretenir un réseau de pistes cyclables urbaines. L'étude s'appuie également sur un riche ensemble de documents iconographiques et sur quelques entrevues réalisées avec d'anciens témoins de la pratique cycliste à Winnipeg. Les résultats délivrés par les deux auteurs de l'article se distinguent de ceux obtenus par Petty en ce qu'ils démontrent une croissance inégale, mais soutenue du nombre de vélos circulant à Winnipeg pour le plaisir ou pour les déplacements quotidiens jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Par ailleurs, les données de Lehr et Selwood indiquent qu'au terme du *bicycle boom*, tout comme en Europe, l'usage utilitaire du vélo est largement répandu chez les travailleurs et les travailleuses<sup>38</sup>. Selon les auteurs, l'état actuel des connaissances sur le cyclisme

---

<sup>37</sup> John C. Lehr et John Selwood, « The Two-Wheeled Workhorse : The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 28, 1, 1999, p.3-13.

<sup>38</sup> Et ce, tout au long de l'année, malgré le climat rigoureux de Winnipeg. *Ibid*, p.3.

canadien indique que la pratique massive de la bicyclette comme moyen de transport à Winnipeg représente probablement une exception au sein du Canada. C'est avec l'étude des pratiques cyclistes au sein d'autres villes que le caractère singulier du cas de Winnipeg pourra être évalué.

Au terme de la revue des principales contributions à l'histoire de la mobilité urbaine et du cyclisme, plusieurs constats se dégagent. Il semble d'abord que les pratiques de mobilité dans la ville soient essentiellement étudiées à travers l'automobile et négligent d'examiner la place spécifique du vélo dans l'offre de transports urbains. Pourtant, les travaux traitant du cyclisme démontrent qu'avant l'avènement de l'automobile, la bicyclette est déjà bien présente dans l'espace public. Elle représente une catégorie d'usagers associée au partage de l'espace et à la cohabitation au sein des rues et des parcs. Par ailleurs, l'histoire de la mobilité n'a porté que très peu d'attention à l'étude de Montréal. En ce qui a trait à l'histoire des pratiques cyclistes, à quelques exceptions près, il appert que la majorité des écrits sur l'histoire du cyclisme urbain portent sur le XIX<sup>e</sup> siècle, depuis l'apparition des cycles au Canada en 1869 à la fin du *bicycle boom* vers 1899. Or, sachant que jusqu'en 1890, la configuration et le coût des montures font de la pratique cycliste une activité réservée à une élite masculine aventureuse, et que la décennie 1890 connaît plusieurs bouleversements qui changent la face du cyclisme en rendant l'usage de la bicyclette plus sécuritaire, plus confortable et plus abordable<sup>39</sup>, il est regrettable que, à ce jour, très peu de recherches se soient intéressées aux conséquences et aux suites de l'effervescente décennie 1890 et du *bicycle boom* sur la pratique cycliste au XX<sup>e</sup> siècle. Deuxièmement, il semble que les usages de la bicyclette au Québec soient peu étudiés. Si l'historien Jarrett Rudy déplore le manque de

---

<sup>39</sup> Parmi les éléments les plus marquants de l'évolution du cyclisme au cours de cette période effervescente, notons l'avènement de la «safety bicycle», des modèles adaptés aux jupes féminines, l'ajout des pneumatiques et enfin, le passage d'un mode de fabrication artisanale à une production manufacturée, qui occasionne une chute drastique des prix des bicyclettes entre 1895 et 1900.

connaissances manifeste du géographe Glen Norcliffe sur la pratique cycliste des Canadiens français<sup>40</sup>, cette lacune est aussi attribuable à l'absence d'intérêt, jusqu'à présent, des chercheurs pour l'histoire du cyclisme québécois.

## 1.2 Problématique

Les principales lacunes historiographiques révélées par la revue de la littérature témoignent d'un savoir partiel et incomplet. Dans son état actuel –discontinue et parcellaire- l'histoire du cyclisme au Québec et au Canada ne permet que d'éclairer certains phénomènes cyclistes spécifiques, qui s'inscrivent dans des contextes temporels et géographiques définis et éclatés. Devant un tel constat, il appert qu'une compréhension plus complète du passé cycliste peut s'atteindre d'une part, par l'étude de périodes et de territoires jusqu'ici négligés, et d'autre part, par une acception et une problématisation élargies de l'objet «cyclisme». Or, c'est précisément à ces motifs que s'arrime notre examen des pratiques cyclistes à Montréal de 1900 et 1950.

L'ancrage montréalais de cette étude se justifie d'abord par l'importance de la ville au sein du Canada. De la confédération aux années 1960, bien que son importance décline au fil du XX<sup>e</sup> siècle au profit de Toronto, Montréal demeure la métropole économique et culturelle du Canada. En regard de cette position de force sur la scène nationale, l'étude du «Montréal cycliste» représente une pièce importante de la construction d'une meilleure connaissance du phénomène cycliste canadien.

---

<sup>40</sup> Jarrett Rudy, compte rendu de l'ouvrage de Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900* Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p. dans *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 56, 4, 2003, p.563-566.

Quant à la période de 1900 à 1950, il s'agit d'une époque qui n'a jamais été étudiée en profondeur dans le cas montréalais<sup>41</sup>. Bien que certains auteurs justifient l'étude exclusive du XIX<sup>e</sup> siècle par la chute des quantités de bicyclettes vendues au tournant du siècle, par la diminution des débats autour de la pratique du vélo dans la presse, ou par l'effritement du caractère novateur associé au cyclisme, ces explications nous paraissent faibles et incomplètes<sup>42</sup>. Aussi, nous semble-t-il plus juste, à l'instar d'Amélie Gagné, de parler d'un apparent « apogée » de la bicyclette de 1890 à 1900<sup>43</sup>. En effet, si ces tendances représentent, certes, une rupture, peut-être marquent-elles davantage un changement dans les usages faits du vélo et dans sa signification sociale, plutôt que la fin drastique de la pratique au tournant du XX<sup>e</sup> siècle.

Pour étendre l'étude du cyclisme à la période méconnue de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle et pour en approfondir la connaissance, il semble ainsi nécessaire de considérer les nombreuses dimensions de la pratique cycliste, plus justement désignée comme pratiques cyclistes. La diversité des usagers et des fonctions du vélo ne permet pas de réduire le cyclisme à un usage univoque de la bicyclette. Même en écartant la dimension sportive et compétitive de cette étude, la variété des profils de cyclistes et des fonctions utilitaires et récréatives attribuées à la bicyclette laisse entrevoir plusieurs intersections fécondes et esquisse une place fluide et difficile à cerner pour le vélo dans la ville et plus largement, dans la société. Afin de saisir si les deux Guerres mondiales et la Crise des années 1930, qui ont eu des impacts économiques majeurs sur la société

---

<sup>41</sup> Une exception nuance ce constat : le rapport de recherche d'Amélie Gagné (2005) qui traite des deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle au Québec.

<sup>42</sup> Cette situation est elle aussi nuancée par les travaux récents de Ingram (2012), Ross (2015), Carel (2014) et Bernard (à paraître) traitant spécifiquement des décennies 1970 et 1980.

<sup>43</sup> Amélie Gagné, *La petite reine et les femmes : la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, p.96.

québécoise, influencent (ou non) les usages de la bicyclette, la date butoir de 1950 apparaît comme un choix judicieux, qui permet l'examen des phénomènes cyclistes jusqu'à cinq ans après la fin du second conflit mondial.

Devenu considérablement plus abordable, le vélo est-il un loisir et un mode de déplacement important à Montréal au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle? Dans quels contextes fait-on usage de la bicyclette à Montréal entre 1900 et 1950? Quelles sont les trajectoires empruntées par les adeptes de la bicyclette et quels sont les espaces qui leur sont associés? Les pratiques récréative et utilitaire du vélo déterminent-elles différents profils de cyclistes ou s'agit-il d'un groupe relativement homogène? Quels rapports les cyclistes entretiennent-ils avec les autres usagers des rues?

### 1.3 Sources et méthodes

Alors que subsistent peu de traces des pratiques cyclistes montréalaises au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, la recherche de sources documentaires exige le défrichage d'archives de natures variées qui sont souvent parcellaires. Précisons d'emblée que le Montréal désigné par les sources est sujet à diverses variations géographiques. En effet, selon la nature des documents, le territoire montréalais étudié désigne la région, l'île, ou la ville de Montréal. Pour exploiter une documentation fragmentaire et aussi diversifiée que l'est celle qui entoure les pratiques cyclistes à notre disposition et pour parvenir à documenter les différentes dimensions associées aux usages de la bicyclette, la triangulation de plusieurs types de sources et de diverses méthodes d'analyse s'avère nécessaire.

### 1.3.1 Analyse et visualisation cartographique

#### « Mapping Is Thinkable, Thinking Is Mappable<sup>44</sup> »

Notre étude du « Montréal cycliste » prend d'abord appui sur une démarche d'analyse et de visualisation cartographique. L'axe « spatial » de cette recherche se décline en deux facettes : les cartes anciennes sont exploitées en tant que sources, alors que les cartes numériques, réalisées par le biais d'un système d'information géographique historique (ci-après, SIGH) à des fins de visualisation de données, ont fonction de ressources. D'une large perspective, notre modeste exploration des relations entre certaines données et l'espace montréalais étudié s'inscrit dans le sillon d'une foisonnante littérature mondiale associée au « tournant spatial » et aux humanités numériques. Au plan national, notre contribution rejoint celles du nombre encore relativement limité de géographes et d'historiens-nes qui ont, depuis la décennie 1990, exploité des SIGH<sup>45</sup>. Le plus notable de ces projets consiste en l'ambitieux projet *MAP, Montréal, l'avenir du passé* piloté par Sherry Olson et Robert Sweeny<sup>46</sup>.

Aux plans théorique et méthodologique, les analyses et les couches cartographiques réalisées dans le cadre de ce mémoire s'inspirent d'une part, de plusieurs contributions

---

<sup>44</sup> Cette formule constitue le titre de l'introduction de l'ouvrage Jacques Lévy (éd.), *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, EPFL Press, Lausanne, 2015, 336p.

<sup>45</sup> Jennifer Bonnell et Marcel Fortin (éd.), *Historical GIS Research in Canada*, University of Calgary Press, Calgary, 2014, p.xii.

<sup>46</sup> Présenté par son fondateur Robert Sweeny et sa fondatrice Sherry Olson comme « une expérience d'histoire appliquée », le Projet MAP « constitue une infrastructure de recherche pour explorer et mieux comprendre la transformation rapide et fondamentale de Montréal dans le temps et l'espace ». Par l'entremise du site web de MAP, des jeux de données historiques, telles que la cartographie des cadastres, du bâti et de la trame des rues à différents moments sont offerts. Dans le cadre de ce mémoire, la trame des rues de la ville en 1880 produite par MAP a d'ailleurs été employée dans la réalisation de certaines couches cartographiques.

parmi lesquelles se trouvent les ouvrages de référence *A Cartographic Turn*<sup>47</sup> et *GIS Research Methods*<sup>48</sup> et l'ouvrage collectif *Historical GIS Research in Canada*<sup>49</sup>. D'autre part, précisons que des tutoriels en ligne ont guidé notre apprentissage autodidacte de la manipulation de SIGH.

Notre démarche cartographique se décline en deux étapes qui visent respectivement à identifier les trajectoires empruntées par les cyclistes de l'époque et les lieux associés à des pratiques cyclistes. Pour mener à bien ces objectifs, l'exploitation d'un SIGH se présente comme une démarche tout indiquée. Précisons d'abord que les SIGH présentent des avantages d'ordre analytique et d'ordre communicatif. Durant l'analyse, les SIGH permettent d'organiser et de représenter des données historiques associées à un territoire. En d'autres termes, l'exploitation d'un SIGH permet la visualisation cartographique des données<sup>50</sup>. Intégrées à une interface cartographique, les données sont flexibles et aisément manipulables. Elles peuvent ainsi être explorées (entrecroisées, masquées, mesurées, etc.) afin de répondre aux questions qui surgissent au cours de la recherche. En ce qui a trait à la livraison des résultats, il est incontestable que le langage visuel propre à la visualisation cartographique en fait un outil de communication puissant. Les SIGH permettent en effet aux chercheurs-res de produire eux-mêmes des cartes illustrant leurs résultats, et ce, à l'échelle et au niveau de détail

---

<sup>47</sup> Jacques Lévy (éd.), *A Cartographic Turn. Mapping and the Spatial Challenge in Social Sciences*, EPFL Press, Lausanne, 2015, 336p.

<sup>48</sup> Sheila Steinberg et Steven Steinberg, *GIS Research Methods*, Redlands, California, Esri Press, 2015, 409p.

<sup>49</sup> Jennifer Bonnell et Marcel Fortin (éd.), *Historical GIS Research in Canada*, University of Calgary Press, Calgary, 2014, 344p.

<sup>50</sup> David J. Staley, *Computers, Visualization, and History. How New Technology Will Transform Our Understanding of the Past*, Second Edition, New York, M.E. Sharpe, 2014, 193p. Une partie du cinquième chapitre de cet ouvrage intitulé « History Takes Shape », propose une démonstration du potentiel des SIG dans la recherche historique (p.139-142).

désiré. Aux fins de cette enquête, l'analyse cartographique des pratiques cyclistes montréalaises s'effectue essentiellement par le biais de l'application géomatique QGIS<sup>51</sup>.

La première étape qui concerne les trajectoires cyclables consiste au géoréférencement<sup>52</sup> et à la superposition d'une carte ancienne intitulée *Bicycle Map of Montreal and Surrounding Districts*<sup>53</sup> publiée en 1897 et d'un jeu de trois cartes représentant des parcours cyclables publiées dans le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* en 1949<sup>54</sup>. En ce qui concerne le contexte de production de la *Bicycle Map of Montreal* de 1897, bien que l'on ignore l'auteur et le lieu de publication du document, il est toutefois possible d'interroger deux exemplaires dont l'un a visiblement appartenu à un cycliste francophone et l'autre à un cycliste anglophone<sup>55</sup>. Les deux artefacts livrent de précieuses informations : tous deux portent des traces d'usure témoignant de leur usage et présentent des marques d'annotation des utilisateurs renseignant sur l'expérience vécue par les cyclistes. En ce qui a trait à l'ensemble des trajets cyclables extraits du guide d'excursion *Dans la toile d'araignée*,

---

<sup>51</sup> QGIS est un logiciel SIG créé en 2002 par une communauté de développeurs. Opérant sous la « GNU General Public Licence », l'application est une version libre et collaborative du logiciel de traitement de données géographiques ArcGIS (arcgis.com).

<sup>52</sup> Le géoréférencement ou la géolocalisation se définit comme l'utilisation de coordonnées géographiques de latitude et de longitude pour attribuer une localisation précise et universelle à une entité (un objet, une personne, un phénomène, etc.) selon un système de projection cartographique donné. Pour une définition plus approfondie du processus de géoréférencement, on peut consulter le site web d'ArcGIS : arcgis.com (3 décembre 2016).

<sup>53</sup> « Bicycle Map of the Island of Montreal and Surrounding District », 1897, Centre Canadien d'Architecture, (G3454.M67 1897) et « Bicycle Map of the Island of Montreal and Surrounding District », 1897, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, CA601, S171, SS1, SSS2, D2-18-29.

<sup>54</sup> Michelle Le Normand, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, 1949, 183p.

<sup>55</sup> « Bicycle Map of the Island of Montreal and Surrounding District », 1897, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, (CA601, S171, SS1, SSS2, D2-18-29).

aucun crédit n'est attribué à l'illustrateur (ou l'illustratrice)<sup>56</sup> des cartes réalisées pour accompagner les récits de randonnées cyclistes narrées par Le Normand au sein de son ouvrage, sur lequel nous reviendrons plus loin. Rectifiés<sup>57</sup> à l'aide des applications MapWarper<sup>58</sup> et QGIS, les documents cartographiques de 1897 et de 1949 se révèlent tous être topographiquement approximatifs. Il semble en effet que ces cartes soient avant tout thématiques, c'est-à-dire qu'elles visent essentiellement la représentation graphique d'un phénomène -soit des trajectoires cyclables- sur fond de repère -ici Montréal-, plutôt que la représentation topographique exacte du phénomène sur la surface terrestre<sup>59</sup>.

La seconde dimension de l'analyse cartographique, qui s'intéresse quant à elle aux espaces associés au cyclisme dans la ville, consiste à la géolocalisation sur un support cartographique numérique des locaux des clubs cyclistes et des entreprises liées à la

<sup>56</sup> L'ouvrage *Dans la toile d'araignée* est la première publication de la coopérative d'édition «Éditions Jeunesse», fondée en 1949 par l'Association des écrivains pour la jeunesse (AÉJ). Membre actif de l'AÉJ, l'illustrateur Daniel Lareau est aussi le gérant des Éditions Jeunesse, pour lesquelles il illustre un certain nombre de volumes. On ignore toutefois si Lareau est l'auteur des trois cartes de l'ouvrage *Dans la toile d'araignée*. Jacques Michon, *Histoire de l'édition littéraire au Québec au XX<sup>e</sup> siècle: Le temps des éditeurs, 1940-1959*, Volume 2, Montréal, Fides, 1999, p.218.

<sup>57</sup> La rectification de cartes et plans est une opération qui permet, dans un système d'information géographique, de lire et de représenter une image (une carte ancienne, par exemple) sur une carte numérique (une trame urbaine actuelle, par exemple). Pour rectifier la *Bicycle Map of Montreal* à l'aide de l'application MapWarper, il suffit d'identifier certains points de repère sur la carte ancienne puis d'identifier ces mêmes «points» sur une géobase actuelle de la ville de Montréal. Ce processus permet d'obtenir une superposition (à différents niveaux d'opacité) de la *Bicycle Map of Montreal* et d'un plan contemporain de la ville.

<sup>58</sup> MapWarper une plate-forme web libre sous licence MIT permettant la superposition de cartes existantes numérisées et de documents cartographiques numériques. Cet outil de géoréférencement a d'abord été créé par l'informaticien Tim Waters à l'intention du réseau des bibliothèques publiques de la ville de New York, (New York Public Library)(nypl.org) et est maintenant associé au Center for Geographic Analysis de l'Université Harvard (gis.harvard.edu).

<sup>59</sup> Jocelyn Létourneau, *Le coffre à outils du chercheur débutant : guide d'initiation au travail intellectuel*, Montréal, Boréal, Seconde édition, 2006, p.118.

vente, à la réparation et à la location de bicyclette recensés à Montréal de 1900 à 1950. Les couches cartographiques ainsi réalisées par le biais de l'application QGIS exploitent des coordonnées géographiques recueillies par le dépouillement des adresses des clubs et des commerces recensés aux cinq ans dans l'annuaire Lovell<sup>60</sup>. Si elle ne permet pas de mesurer l'affluence et l'influence de ces endroits, la représentation cartographique des clubs et des commerces liés au cyclisme, additionnée à la représentation des trajectoires cyclables de 1897 et 1949, permet notamment d'évaluer l'étendue ou, au contraire, la concentration des activités cyclistes sur le territoire montréalais.

### 1.3.2 Analyse iconographique

Une fois cernée la spatialité des pratiques cyclistes grâce à la cartographie des trajectoires cyclables et des lieux associés au cyclisme dans la ville, le deuxième volet documentaire et méthodologique sur lequel s'appuie l'étude du « Montréal cycliste » consiste en une démarche d'analyse iconographique.

Le corpus iconographique exploité est composé de 192 documents parmi lesquels on retrouve 185 photographies, six cartes postales et un tableau. Ces traces visuelles du cyclisme dans la ville constituent un ensemble de sources à la fois riches et exigeantes. S'ils témoignent de phénomènes dont il n'existe aucune trace écrite et révèlent de précieuses informations sur les pratiques cyclistes, les documents iconographiques analysés requièrent toutefois une critique et une contextualisation rigoureuses, puisqu'ils forment un corpus hétérogène et qu'ils proviennent de contextes différents

---

<sup>60</sup> En raison des changements d'adresses massifs survenus à Montréal entre 1924 et 1931, pour toutes les adresses antérieures à 1924, au dépouillement des adresses dans les annuaires Lovell s'adjoint un exercice supplémentaire d'équivalence d'adresses qui sera détaillé au sein du prochain chapitre (voir p.54).

et inégalement documentés. Les photographies et les cartes postales retenues ont toutes été produites entre 1899 et 1950 sur l'île de Montréal par certains photographes professionnels connus (dont Conrad Poirier et Herménégilde Lavoie), par des photographes anonymes employés des compagnies de tramways de Montréal et de la Ville de Montréal et, dans une moindre mesure, par des photographes identifiés et non identifiés<sup>61</sup>. La majorité des clichés ont une visée documentaire et représentent des scènes de rue<sup>62</sup> dans lesquelles figurent un ou plusieurs vélos, le plus souvent en arrière-plan. Alors que la plupart des photos de Conrad Poirier s'inscrivent dans un contexte de photojournalisme<sup>63</sup> et sont destinées à accompagner des articles de journaux couvrant l'actualité, certains clichés du corpus semblent davantage se rattacher aux courants de la photographie humaniste, sociale et de la «nouvelle vision», qui placent le sujet dans le cadre de la vie quotidienne, en capturant des scènes sur le vif ou en élaborant des mises en scène<sup>64</sup>. Au sein du corpus iconographique exploité, certains

<sup>61</sup> En détail, le corpus photographique exploité est composé de cent-vingt-sept photographies produites par Conrad Poirier, vingt-quatre photographies produites par un(e) photographe de la Compagnie des tramways de Montréal, onze photographies produites par un(e) photographe de la Ville de Montréal, sept photographies produites par des photographes professionnels ou des studios identifiés et vingt-deux photographies produites par un(e) photographe non-identifié.

<sup>62</sup> La photographie de rue est une forme documentaire qui existe « depuis la naissance ou presque de la photographie ». Le style est principalement défini par l'impression de naturel et de spontanéité associée aux clichés. Juliet Hacking, «La photographie de rue » dans *Tout sur la photographie. Mouvements et chefs d'œuvre*, Montréal, Hurtubise, 2012, p.288-195.

<sup>63</sup> Au début du XX<sup>e</sup> siècle « [l']amélioration des moyens de communication et des techniques permet de reproduire à peu de frais des clichés dans les revues et les journaux ». L'effervescence de l'actualité internationale et les progrès techniques « entraîne[ent] la naissance photo-journalisme et le public peut désormais voir les grands événements du monde comme le ferait un témoin oculaire direct ». Juliet Hacking, «Naissance du photo-journalisme » dans *Tout sur la photographie. Mouvements et chefs d'œuvre*, Montréal, Hurtubise, 2012, p.188-191.

<sup>64</sup> La « nouvelle vision » est un mouvement qui prend naissance à la mi-décennie 1920, au moment où est commercialisé l'appareil photographique portatif Leica. L'arrivée de cet appareil en 1925 rend possible diverses expériences en matière d'angles de prise de vue (telle la contre-plongée), de collages, de montage etc. auxquelles se prête abondamment Conrad Poirier. La photographie humaniste est quant à elle un sous-genre documentaire qui s'inspire souvent des magazines populaires et se consacre spécialement à des sujets de rue, aux faits et gestes quotidiens. Enfin, la photographie sociale privilégie

documents sont des clichés individuels. Parmi les photographies de Poirier sélectionnées, il est possible d'identifier deux séries photographiques, dont l'une met en scène des jeunes femmes cyclistes<sup>65</sup> et l'autre représente les célébrations du Jour de la Victoire<sup>66</sup>. Enfin, le seul tableau de notre corpus est une huile sur toile du peintre moderniste Adrien Hébert, intitulée « Angle Peel et Sainte-Catherine », qui aurait été produite vers 1948. Selon Caroline Beaulne, bien que les scènes de rue montréalaises produites par Hébert soient sujettes à un biais moderniste (qui consiste dans ce cas à mettre en valeur les éléments qui témoignent du progrès, de la modernité et de l'américanité), il apparaît que « [l]e peintre semble [...] soucieux de présenter les rues de Montréal telles qu'elles apparaissent à l'époque où il exécute ses tableaux »<sup>67</sup>.

Si la pratique organisée et compétitive du cyclisme a laissé quelques minces traces écrites, les textes témoignant des usages récréatifs et utilitaires de la bicyclette, moins officiels, se font d'autant plus rares. En de pareilles conditions documentaires, l'analyse iconographique prend une valeur considérable. La contribution la plus significative de l'examen iconographique à l'étude des pratiques cyclistes tient à ce qu'elle permet d'identifier des cyclistes. La capacité des images à reconnaître les

---

les franges démunies et marginalisées de la société. Juliet Hacking, *Tout sur la photographie. Mouvements et chefs d'œuvre*, Montréal, Hurtubise, 2012, 576p.

<sup>65</sup> Cette série de soixante-quinze cliché fait l'objet d'une étude publiée en 2014 : Marion Beaulieu, « Regard historien sur l'iconographie : le cas des représentations de femmes cyclistes à Montréal, 1938-1946 », *Revue Le Manuscrit*, Édition Colloque 2013, parution en ligne en octobre 2014 : [\[http://www.revuelemanuscrit.ugam.ca/index.php/edition-colloque/v-colloque-2013/46-regard-historien-sur-l-iconographie-le-cas-de-representations-de-femmes-cyclistes-amontréal-1938-1946-marion-beaulieu-universite-du-quebec-a-montreal-bien-que-lesmonographies-historiques-tendent-a-inclure-de-plus-en-plus-d-images-parmi-leurs-pagesau-se\]](http://www.revuelemanuscrit.ugam.ca/index.php/edition-colloque/v-colloque-2013/46-regard-historien-sur-l-iconographie-le-cas-de-representations-de-femmes-cyclistes-amontréal-1938-1946-marion-beaulieu-universite-du-quebec-a-montreal-bien-que-lesmonographies-historiques-tendent-a-inclure-de-plus-en-plus-d-images-parmi-leurs-pagesau-se). (23 novembre 2016)

<sup>66</sup> Au sein du fonds Conrad Poirier (Bibliothèque et Archives nationales du Québec), seize photographies du Jour de la Victoire où figurent une ou plusieurs bicyclettes ont pu être identifiées.

<sup>67</sup> Caroline Beaulne, *Adrien Hébert : de la réalité à la représentation. Étude des scènes de rues de Montréal (1925-1940)*, M.A. Étude des arts, 2009, Université du Québec à Montréal, p.113.

adeptes du vélo est toutefois limitée. Si dans bon nombre de cas, il est possible de déterminer le sexe et une tranche d'âge relative<sup>68</sup>, les clichés ne permettent que rarement<sup>69</sup> d'effectuer une analyse croisée des marqueurs identitaires telles la langue parlée, la religion, l'origine ethnique et la classe sociale. Il s'agit là d'une limite significative à l'établissement du profil sociodémographique des cyclistes.

L'examen des représentations du cyclisme permet également de documenter les contextes d'utilisation de la bicyclette. D'abord, bien qu'elle soit en partie spéculative et dans certains cas impossible à réaliser, la classification des clichés en fonction des usages compétitif, récréatif ou utilitaire représentés atteste de l'existence de ces trois types de pratiques cyclistes. Qui plus est, une analyse méthodique des scènes de rue établit et précise un aspect particulier de la pratique utilitaire du vélo : la livraison de messages et de marchandises.

Enfin, l'étude des traces visuelles des pratiques de la bicyclette renseigne sur les manières dont les cyclistes occupent l'espace public et sur leurs rapports de cohabitation avec les divers usagers de la rue<sup>70</sup>. L'analyse des témoignages iconographiques participe à éclairer les conditions des pratiques cyclistes dans les rues de la ville et vise notamment à établir si les phénomènes qui structurent l'espace public montréalais, tels l'accès à d'autres moyens de transport (dont l'automobile) et l'urbanisation accélérée favorisent ou non l'usage de la bicyclette. Ainsi, les traces visuelles examinées fournissent certains indices quant à l'expérience, sécuritaire ou

---

<sup>68</sup> Sur les deux-cent-trois (203) cyclistes différents repérés, vingt-trois (23) n'ont pu être identifiés alors que soixante-sept (67) cyclistes sont des hommes, vingt-neuf (29) des femmes, soixante (60) des garçons et vingt-quatre (24) des filles.

<sup>69</sup> Exception faite de la cinquantaine de clichés de Conrad Poirier dont le titre comporte les noms et prénoms des cyclistes « modèles ».

<sup>70</sup> Précisons qu'en raison de la rareté des sources documentaires entourant l'usage de la bicyclette dans les parcs, cette enquête se concentre essentiellement sur les chemins et les rues.

non, de la pratique de la bicyclette à Montréal du tournant au mitan du XX<sup>e</sup> siècle à Montréal. S'ils sont précieux, ces indices délivrés par l'iconographie (et la cartographie) offrent toutefois des réponses partielles à certaines questions. Ainsi, pour préciser la place du vélo dans la ville, mais aussi pour étayer les profils de cyclistes et les différents contextes d'utilisation, il est désormais nécessaire de convoquer les modestes traces écrites qui témoignent des pratiques cyclistes.

### 1.3.3 Analyse quantitative et qualitative des sources écrites

Le travail de défrichage d'archives à la recherche de sources écrites témoignant des pratiques cyclistes montréalaises constitue une entreprise minutieuse dont les résultats ne couvrent généralement pas l'ensemble de la période étudiée et sont, à quelques exceptions près, relativement ténus. Néanmoins, l'analyse de ces sources de diverses provenances et des données qu'elles délivrent, croisée aux analyses cartographique et iconographique, permet d'éclairer maints aspects et d'approfondir certaines hypothèses.

Plusieurs types de documents textuels attestent de l'usage général de la bicyclette dans la ville. Parmi ces preuves éparses se trouvent les catalogues de vente par correspondance des magasins Eaton et Dupuis et frères<sup>71</sup>, qui renseignent sur l'offre de

---

<sup>71</sup> Douze catalogues Eaton (s'étendant de l'édition printemps-été 1908 à celle de l'automne-hiver 1950-1951) ont été consultés ainsi que deux catalogues Dupuis et frères (les éditions automne-hiver 1945-1946 et printemps-été 1948). La variété des modèles offerts ainsi que l'éventail des prix annoncés des bicyclettes permettent de préciser le(s) public(s) visé(s). Une fois calculé, le prix médian des modèles de vélos « enfants » et « adultes », croisé à des indicateurs du coût et du niveau de vie (tels les salaires moyens par professions, et le coût de certaines denrées établis par les recensements canadiens et des études d'histoire sociale de Montréal. Terry Copp, *Classe ouvrière et pauvreté. Les conditions de vie des travailleurs montréalais, 1897-1929*, Montréal, Boréal Express, 1978, 213p. ; Robert Bothwell, Ian Drummond et John English, *Canada, 1900-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1990, 427p. ; Jean-Pierre Charland et Mario Désautels, *Système technique et bonheur domestique: rémunération, consommation et pauvreté au Québec, 1920-1960*. Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1992, 273p. ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montréal, Boréal, 2000, 627p.

bicyclettes vendues et permet de spéculer sur la demande. Tel que suggéré par l'historienne Sharon Babaian<sup>72</sup>, l'analyse de contenu porte sur le prix des montures comme indicateur d'accessibilité et sur les différents modèles offerts qui renseignent sur les usages et les cyclistes auxquels sont destinées les bicyclettes<sup>73</sup>. Pour tenter de mesurer l'importance de la pratique du vélo à Montréal de 1900 à 1950, les rapports annuels du Trésorier et du Bureau des permis et des licences de la ville de Montréal sont mis à contribution. Parmi les nombreuses statistiques colligées par ces services se trouvent les quantités de plaques d'immatriculation de bicyclettes délivrées annuellement par la ville. Si les statistiques officielles établissent la quantité de vélos enregistrés sur le territoire montréalais, ces chiffres doivent toutefois être manipulés avec précaution. D'abord, bien que depuis 1898, l'immatriculation des bicyclettes est officiellement obligatoire sur le territoire montréalais<sup>74</sup>, il n'est pas possible de connaître le degré d'application de ce règlement par les propriétaires de bicyclette. Si les cyclistes ne respectent pas tous l'obligation d'immatriculation, à tout le moins, les statistiques d'immatriculation permettent d'évaluer l'importance minimale de la pratique cycliste. Une autre limite à la valeur des données d'immatriculation réside en ce qu'elles ne sont disponibles que de 1900 à 1901, puis de 1934 à 1949. Conséquemment, les trente années de données manquantes ne permettent pas de

---

<sup>72</sup> Dans la brochure qu'elle consacre à l'histoire des cycles au Canada, l'historienne Sharon Babaian s'appuie notamment sur l'étude de catalogues de vente de la Canadian Cycle and Motor company (CCM). Sharon Babaian, *The Most Benevolent Machine. A Historical Assessment of Cycles in Canada*, Collection Transformation, 8, Musée national des sciences et de la technologie, Ottawa, Canada, 1998, 122p.

<sup>73</sup> Sans approfondir cette piste, sur la base de son analyse des catalogues de la compagnie CCM, Babaian émet certaines hypothèses liées à l'évolution des profils de cyclistes canadiens. Sharon Babaian, *op. cit.*, p.89.

<sup>74</sup> Le « Règlement concernant les bicycles ou autres véhicules de cette nature » de la ville de Montréal (numéro 231) est entériné le 25 avril 1898.

comprendre l'évolution quantitative de la pratique de la bicyclette dans une perspective diachronique.

En ce qui concerne plus précisément la pratique de la bicyclette comme mode de déplacement, les rapports annuels du service de police et de la Cour du recorder de Montréal ainsi que le registre des accidents de la Montreal Street Railway Company permettent d'évaluer l'importance de différents phénomènes tels les vols de vélos et les accidents impliquant des cyclistes. C'est toutefois en croisant les statistiques relatives au cyclisme à celles impliquant d'autres moyens de transport que ces archives révèlent leur plein potentiel. Elles permettent alors d'établir certaines comparaisons entre les différents moyens de locomotion empruntés par les Montréalais.es au cours de la période. Bien qu'elle soit précieuse, cette capacité à évaluer l'importance relative de certains phénomènes (tels les vols et les accidents) en fonction des moyens de transport impliqués se voit considérablement limitée par la rareté et l'irrégularité des données recherchées, et ce, particulièrement au sein des rapports du service de police et du registre de la Montreal Street Railway Company. Aux fins de cette enquête, tous les rapports annuels du service de police de la ville de Montréal entre 1900 et 1950 ont été consultés à la Section des archives de la Ville de Montréal (sauf les documents de 1915, 1916, 1948 et 1950, non disponibles). Au cours des décennies, la nature et le niveau de détail des informations colligées au sein des rapports sont sujets à d'importantes variations<sup>75</sup>. Conservé aux archives de la Société de Transport de Montréal (STM), le registre des accidents de la Montreal Street Railway Company couvre quant à lui la période d'avril 1905 à octobre 1911. Au sein de ces cartables sont consignés tous les accidents impliquant un tramway au cours de la période, incluant la nature de l'incident ainsi que le lieu et la date de l'événement. Dans les vingt-trois cas

---

<sup>75</sup> Archives de Montréal. Fonds Service de la police de Montréal (VM095).

repérés d'accidents concernant un vélo au cours de ces six ans de recension, à huit occurrences, le nom des individus impliqués ainsi que leur adresse (dans sept cas) sont aussi mentionnés<sup>76</sup>.

Les règlements municipaux associés au cyclisme constituent une autre piste documentaire permettant d'étayer les connaissances de la pratique utilitaire du vélo dans la ville. La réglementation relative au cyclisme est une source riche : elle traduit un discours administratif et une autorité légale<sup>77</sup>, elle témoigne de l'encadrement de la bicyclette comme moyen de transport et elle permet d'appréhender la place « officielle » qui lui est impartie dans l'espace public urbain. Alors que les règlements municipaux produisent un discours prescriptif, les fonctionnaires municipaux ne sont pas les seuls à se prononcer sur les pratiques cyclistes. En effet, bien que le cyclisme ne semble généralement pas faire couler beaucoup d'encre au cours de la période étudiée, quelques articles et entrefilets<sup>78</sup> complètent la documentation écrite exploitée pour qualifier et mesurer la pratique utilitaire du vélo. Si les coupures de presse traitant des pratiques cyclistes ne sont pas nombreuses, croisé à l'analyse des scènes de rue, l'examen des articles de presse traitant du cyclisme éclaire et précise toutefois certains aspects de la pratique du vélo. Il s'agit là d'aspects suggérés, mais difficiles à établir par le biais de la seule analyse iconographique, tels que le sentiment (ou l'absence) de

---

<sup>76</sup> Archives de la Société de Transport de Montréal. Fonds S1 – Fonds Montreal Street Railway Company (S1/4.5,1 à S1/4.5,6).

<sup>77</sup> Le rapport entre réglementation et autorité peut également être lu de façon inverse, à savoir que c'est l'autorité légale qui crée la réglementation.

<sup>78</sup> Au sein du Fonds de la Commission des tramways de Montréal conservé aux archives de la Société de Transport de Montréal, une série rassemble des coupures de journaux issues de quarante-six publications, de 1919 à 1949 (les quatre dernières années de la recension des journaux semble avoir été réalisée de manière moins rigoureuse). Les coupures de journaux portent sur divers thèmes liés au transport et à l'urbanisme, incluant le cyclisme utilitaire. Le dépouillement exhaustif des coupures de presse de la Commission des tramways de Montréal a permis d'identifier vingt-sept articles traitant, en tout ou en partie, du cyclisme.

sécurité. Lorsqu'y sont rapportés des accidents, les articles de journaux et les entrefilets précisent aussi généralement l'identité des cyclistes, ce qui contribue à préciser la morphologie des profils cyclistes. Enfin, l'étude du contenu et de la fréquence des coupures de presse permet, dans une certaine mesure, de lier certaines préoccupations exprimées au sujet du cyclisme à de grands épisodes qui bouleversent les sociétés québécoise et canadienne, telles la crise économique des années 1930 et la Deuxième Guerre mondiale.

Enfin, dans le cadre de cette enquête, la documentation écrite portant sur l'usage de la bicyclette comme activité récréative consiste essentiellement en l'ouvrage « Dans la toile d'araignée » que l'écrivaine Marie-Antoinette Tardif signe sous le nom de Michelle Le Normand<sup>79</sup>. Publié en 1949 pour un lectorat « jeunesse », ce guide d'excursion propose treize itinéraires cyclables sur l'île de Montréal et dans sa proche périphérie, dont trois sont accompagnés d'une carte thématique permettant de visualiser la trajectoire suggérée. Les balades présentées correspondent à de véritables itinéraires et les descriptions réalistes qu'en fait Le Normand permettent de reconstituer le décor, parfois urbain parfois pastoral, de la pratique cycliste récréative. Enfin, en addition aux informations de nature topographique qu'elle révèle, une analyse textuelle de l'ouvrage de Le Normand permet aussi de camper le décor « social » de la pratique. En effet, chaque excursion est dépeinte à travers un court récit qui met en scène des personnages et une courte historiette. Bien qu'ils dépeignent de véritables itinéraires cyclables, les récits qui entourent la présentation des trajets abordent un ton lyrique qui s'éloigne du genre documentaire. Si elles relèvent vraisemblablement de la fiction, les historiettes imaginées par Le Normand livrent toutefois certains indices sur le climat «social» entourant l'usage de la bicyclette à travers les personnages de femmes

---

<sup>79</sup> Denyse Baillargeon, *Brève histoire des femmes au Québec*, Boréal, Montréal, 2012, p.111.

cyclistes pratiquantes qu'elle met invariablement en scène<sup>80</sup>. En somme, le public cible, la forme narrative et les trajectoires cyclables proposées « Dans la toile d'araignée » font du guide d'excursion une source documentaire d'un intérêt certain pour l'étude des pratiques cyclistes montréalaises.

### Conclusion

Une fois établis les bases historiographiques et les rouages méthodologiques de notre étude, les deux autres chapitres qui composent ce mémoire proposent l'analyse des traces visuelles et écrites des pratiques cyclistes. En croisant les sources documentaires et les méthodes d'analyse présentées *supra*, le prochain chapitre s'intéresse aux dimensions spatiale et démographique des pratiques cyclistes montréalaises.

---

<sup>80</sup> Empruntant un ton plus littéraire que documentaire, les historiettes qui décrivent les excursions proposées dans le guide convoquent toutes des personnages de femmes cyclistes dont la foi est tantôt précisée par la mise en scène d'un départ en excursion immédiatement après la messe dominicale, tantôt révélée par un narrateur omniscient qui sonde l'âme des cyclistes et les sentiments religieux inspirés par la pratique de la bicyclette aux personnage de *Le Normand*.

## CHAPITRE II

### TERRITOIRES ET IDENTITÉS CYCLISTES

#### Introduction

Où et qui sont les cyclistes? Ce chapitre s'intéresse aux lieux et aux individus associés aux pratiques cyclistes montréalaises durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. En s'inspirant de la notion « d'espace physique des pratiques sociales » élaborée par le philosophe Henri Lefebvre<sup>1</sup>, il explore les liens qui unissent des lieux concrets, soit les espaces publics que sont les rues, les clubs et les magasins de bicyclette, les pratiques, ici définies comme les usages utilitaires et récréatifs du vélo et les cyclistes de profils variés. Fécond, l'examen des liens entre espace urbain, pratiques et identités cyclistes met au jour de riches intersections.

Une première partie de ce chapitre s'intéresse aux territoires cyclistes. L'étude de l'ancrage spatial des pratiques cyclistes s'appuie à la fois sur l'historiographie de l'urbanisation montréalaise et sur l'analyse de couches cartographiques géoréférencées. La mise en récit spatiale des pratiques cyclistes aborde les multiples mutations de l'espace de la rue, les trajectoires empruntées par les cyclistes et les espaces associatifs et commerciaux associés au cyclisme dans la ville.

---

<sup>1</sup> Henri Lefebvre, « La production de l'espace », *L'Homme et la société*, 31-32, 1974, Sociologie de la connaissance marxiste et anthropologie, p.15-32.

## 2.1 Espace et matérialité

### 2.1.1 La ville Protée

Lorsque le géographe Raoul Blanchard écrit en 1947 que « Montréal est une ville Protée »<sup>2</sup>, la formule vise à souligner les nombreuses transformations qui jalonnent l'histoire de l'agglomération. Au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le dynamisme et la vocation au changement que Blanchard attribue à Montréal empruntent de nombreuses formes. Entre 1900 et 1950, une manifestation remarquable de mutation urbaine consiste en l'expansion de la ville. Amorcée depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'expansion urbaine se décline en plusieurs phénomènes parmi lesquels la croissance de la population, l'étalement graduel du territoire de la ville sur l'île et le développement des réseaux de transport.

L'accroissement démographique tient notamment à l'annexion de trente (30) municipalités à la ville-centre de 1893 à 1918<sup>3</sup>, à l'arrivée d'immigrants venus de l'étranger ainsi qu'à celle, concomitante, de ruraux essentiellement issus de la plaine de Montréal qui s'établissent en ville en quête de travail<sup>4</sup>. Parallèlement à la croissance et à la diversification de la population, le territoire de la ville s'agrandit progressivement suivant, d'une part, l'impulsion des promoteurs qui se consacrent au lotissement de terrains et participent à la création de nouveaux quartiers et, d'autre part, le développement des banlieues qui encadrent la ville-centre de plusieurs couronnes.

---

<sup>2</sup> Raoul Blanchard, *Montréal : esquisse de géographie urbaine*, Grenoble, Imprimerie Allier, 1947, p.149.

<sup>3</sup> Dany Fougères et Valérie Shaffer, « Une île sans partage : la domination de Montréal à l'ère d'une nouvelle dynamique insulaire », dans Dany Fougères dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, tome 1, p.461.

<sup>4</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, p.161.

Enfin, l'expansion de la ville se traduit également par le développement des réseaux de transport. L'augmentation de la population et de la taille du territoire de la ville va de pair avec l'accroissement du nombre et de la distance moyenne des déplacements urbains. L'électrification du réseau de tramways en 1892 et son essor rapide dans la ville et au-delà<sup>5</sup> marque l'amorce d'une ère où l'expansion urbaine et le développement de modes de mobilité s'influencent mutuellement. Le peuplement progressif des périphéries immédiates de la ville et le développement d'infrastructures de transport s'accompagnent dès lors inexorablement et modifient la morphologie et les usages d'un élément-clef de la trame urbaine : la rue. Or, comme nous le verrons un peu plus loin, d'un bout à l'autre de la période, c'est précisément dans les rues de la ville que roulent les cyclistes montréalais.

Au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, certains modes de transport, comme les voitures hippomobiles et les chevaux, s'accommodent de la rue ancienne, étroite et souvent non rectiligne. L'émergence et le développement d'autres modes de déplacement, tels le tramway électrique et les véhicules moteurs, entraînent quant à eux de profondes mutations, à la fois physiques et symboliques, des rues de la cité. La mise en place de services publics d'approvisionnement en gaz et en électricité, et la cohabitation de différents modes de transport modifient la matérialité de la rue. Au tournant du siècle, les rues de la vieille ville sont pavées alors que les rues des faubourgs se couvrent progressivement de macadam et d'asphalte, et que les routes des périphéries sont en terre battue. Au fil des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, la géométrie et le revêtement des rues et routes montréalaises se transforment : la chaussée est plus large, plus droite et recouverte d'une composition d'asphalte et de

---

<sup>5</sup> Dany Fougères et Valérie Shaffer, *op. cit.*, p.440.

béton.<sup>6</sup> Les trottoirs de la ville, d'abord en bois puis bétonnés, sont progressivement réduits et les rues élargies, au détriment des rangées d'arbres qui les bordent et des piétons qui y circulent<sup>7</sup>. L'éclairage nocturne s'électrifie et se propage. Les rails du tramway scarifient les principaux axes de circulation et les rues commerçantes. Enfin, l'augmentation progressive du nombre d'automobiles et du débit de la circulation modifie aussi la physiologie de la ville en ce qu'elle entraîne l'apparition d'un nouveau phénomène : l'occupation de l'espace urbain par les véhicules moteurs stationnés. Les automobiles se garent d'abord de part et d'autre de la voirie. Puis, la rue devenant rapidement saturée, des mesures encadrant le stationnement sont adoptées<sup>8</sup> et des terrains sont aménagés à cette fin<sup>9</sup>.

Telles les veines qui parcourent et irriguent l'organisme montréalais, les rues de la métropole sont des catalyseurs de l'urbanisation accélérée que connaît la ville au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. En leur sein circulent les habitants et les marchandises qui renouvellent les façons d'aménager et d'occuper l'espace public. Pour tous les usagers de la rue, dont les cyclistes, les conditions matérielles de la voie publique ont un impact sur l'expérience de l'espace, ainsi que sur les usages qui en sont faits.

---

<sup>6</sup> Dany Fougères et Valérie Shaffer, *op. cit.*, p.476.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p.473 et Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain* (CIEQ), 2015, p.5.

<sup>8</sup> Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de doctorat (histoire), Université McGill, 1998, p.232-257.

<sup>9</sup> Ces zones de stationnement sont le plus souvent établies sur des terrains laissés vacants à la suite de la démolition de bâtiments. Claire Poitras, *op. cit.*, p.5.

Le 10 mai 1897, dans une lettre adressée aux autorités municipales<sup>10</sup>, le Montreal Bicycle Club exprime en ces termes le mécontentement de ses membres à l'égard de l'état des rues de la métropole :

The Montreal Bicycle Club wishes to call to your attention the disgraceful and dangerous condition of many of our city streets. The excavations which has been made by the Telegraph, Electric, Gas and other companies have been so badly refilled that they now are a [nuisance ?] to life and limb.

We wish to call your attention particularly to Ste Catherine St. from University, Bleury St. and east of Amherst St.- Craig St. From St. Denis to Victoria Square – St James St. from St. Francois Xavier to Windsor St., as well as the macadam paving and asphalt on many of our residential streets. It would further being to your notice the conditions of the roads in immediate proximity to the tracks of the Street Railway.

We would, therefore, respectfully request that your officer's attention be given to this matter, so that the wheelmen and women of this city (who are specially and as we consider, unfairly taxed for this very purpose) may enjoy perfect safety and comfort while riding, in pursuit of pleasure or business on our city streets<sup>11</sup>.

Cette lettre rédigée par le secrétaire du Montreal Bicycle Club est un rare écho de la voix des cyclistes qui nous soit parvenu. La missive, qui emprunte la forme d'une plainte officielle, dévoile que les multiples aménagements occasionnés par la mise en place de services publics et la densification du réseau de tramway constituent de réelles sources d'inconfort et de danger pour les cyclistes. En adressant leurs doléances au conseil de ville, les membres du Montreal Bicycle Club démontrent qu'en dépit de la responsabilité des diverses compagnies qui interviennent sur la voirie, c'est l'administration municipale que les cyclistes jugent ultimement responsable de l'état

---

<sup>10</sup> La lettre s'adresse précisément au maire (alors Richard Wilson Smith) et au conseil de ville de Montréal.

<sup>11</sup> Bibliothèque et Archives Canada, Fonds Montreal Amateur Athletic Association, Montreal Bicycle Club Letterbook (1897-1903), H-1877.

déplorable et dangereux des rues de la ville. À leur avis, c'est aussi au conseil de ville de lever ces obstacles à la pratique cycliste. Qui plus est, ces mauvaises conditions s'avèrent être particulièrement frustrantes pour les cyclistes du club, qui se disent précisément et injustement taxés par la Ville pour l'entretien des voies publiques. Enfin, la plainte constitue une première preuve de la circulation des cyclistes dans les rues de la ville. Il s'agit là d'un précieux témoignage. Ainsi, les cyclistes parcourent la trame des rues urbaines, ce territoire filandreux que Michelle Le Normand désigne comme une « toile d'araignée »<sup>12</sup>. Outre les quatre (4) segments de rues jugés particulièrement problématiques par les membres du Montreal Bicycle Club, bien d'autres lieux sont sillonnés par les cyclistes montréalais. La section suivante de ce chapitre nous mènera sur leurs traces.

#### 2.1.2 Trajectoires cyclistes

*« Parcourir à bécane les terrasses du Mont Royal, c'est voir se dérouler un des plus beaux films qui soit »<sup>13</sup>*

En tentant de cerner et de documenter l'empreinte spatiale de la bicyclette dans la ville, notre enquête doit composer avec le caractère éphémère et instable de certains territoires cyclistes. Des lieux, tels les locaux de clubs cyclistes et les magasins de vente et de réparation de bicyclette, sont associés -de façon relativement permanente et officielle- à une adresse. Ces espaces sont connus, leur existence peut être localisée dans le temps et dans l'espace grâce à l'annuaire Lovell. Aux côtés des lieux « permanents » et officiels que constituent les locaux de clubs et les magasins, les terrains et les trajectoires empruntés par les cyclistes constituent des territoires insaisissables.

---

<sup>12</sup> « [...] Montréal et sa banlieue, toile d'araignée de grands et petits chemins d'asphalte et d'eau [...] ». Michelle Le Normand, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, p.22.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p.107.

Ils se créent et disparaissent au fil des déplacements. C'est le mouvement humain qui, au fil des coups de pédale, insuffle sens à l'espace qu'il parcourt et le définit comme espace cycliste. Or, une fois un itinéraire quitté, désinvesti par le ou les cyclistes qui l'ont emprunté, dans quelle mesure un lieu demeure-t-il associé au cyclisme ? En l'absence d'infrastructures spécifiquement destinées à l'usage de la bicyclette, quelle permanence peut être attribuée aux lieux parcourus à vélo, aux territoires cyclistes ? La mise en récit spatiale de l'histoire des pratiques cyclistes montréalaises propose une réponse partielle à ces interrogations. Pour parvenir à une connaissance plus approfondie du territoire du « Montréal cycliste », notre enquête emprunte à la géographie des méthodes de visualisation cartographique. Grâce à la rectification de la « Bicycle Map and Surrounding District » de 1897 et des trois cartes publiées dans le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* en 1949, et à la réalisation de couches cartographiques géoréférencées, il est possible d'identifier certaines trajectoires empruntées par les cyclistes montréalais d'un bout à l'autre de la période qui fait l'objet de notre étude.

Réalisée en 1897, la *Bicycle Map of Montreal* est une carte thématique représentant des trajectoires cyclables sur l'île de Montréal, l'île Jésus, l'île Perrot, l'île Bizard et sur les rives nord et sud de ces îles. Que révèle ce document cartographique quant aux espaces cyclables, aux terrains empruntés par les cyclistes du tournant du siècle ? Il confirme, d'une part, que se sont dans les rues et sur les routes que roulent les cyclistes de l'époque. Il permet, d'autre part, de visualiser l'étendue des trajectoires empruntées par les cyclistes.

Selon la légende qui accompagne la carte ancienne, deux types de routes sont représentés et distingués : les « roads » qui sont les plus nombreuses et les « good roads » qui, sur l'île de Montréal, correspondent essentiellement à la route qui suit le

rivage et enserme l'île, ainsi qu'à quelques tronçons de rues urbaines<sup>14</sup>. Désignées comme de simples « roads », les trajectoires cyclables représentées par la « Bicycle Map of Montreal » ne semblent ni correspondre à des corridors spécialement aménagés pour la circulation de bicyclettes, à l'image des bandes et des pistes cyclables qui existent alors ailleurs (nous y reviendrons), ni à leurs équivalents actuels. La comparaison de la carte de 1897 à la « Carte de l'île de Montréal » produite par André Jodoin en 1834 suggère que la « Bicycle Map of Montreal » propose aux cyclistes montréalais de parcourir le réseau viaire partiellement rural de côtes et de montées qui s'est déployé sur le territoire à partir du début du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>15</sup>. La rectification du plan, c'est-à-dire la superposition de la carte ancienne sur un plan actuel du territoire<sup>16</sup>, permet de confirmer que les « roads » et les « good roads » de la « Bicycle Map of Montreal » correspondent à des voies de circulation (routes et rues) destinées à l'usage des charrettes et des voitures tirées par des chevaux<sup>17</sup>. Réalisée à l'aide du logiciel de visualisation cartographique QGIS, la figure 2.2 (p.50) est une projection des trajectoires cyclables de la « Bicycle Map » de 1897 sur un détail de la géobase actuelle de l'île de Montréal. La figure obtenue témoigne de la correspondance des « roads » de 1897 aux voies de circulation actuelles, ce qui confirme que les cyclistes du tournant

---

<sup>14</sup> Les tronçons de rues qui correspondent aux « good roads » de la *Bicycle Map of Montreal* correspondent à une grande proportion du chemin du tour de l'île et à ces segments de rues actuelles : à l'Ouest, la Côte Sainte-Catherine, les boulevards Laurentien et Marcel-Laurin, et les deux rives du Canal de Lachine. Les « good roads » de la partie centrale de l'île correspondent quant à eux au boulevard Saint-Laurent, à la rue Berri (au nord de l'autoroute 40), à la rue Saint-Denis (des rues Crémazie à Jean-Talon) et à l'ensemble des rues représentées sur la carte au sud de la rue Sherbrooke. Enfin, à l'Est, on trouve l'actuel boulevard Saint-Michel (du boulevard Gouin à la rue Rosemont).

<sup>15</sup> Une similitude soulignée par M. Paul-André Linteau. André Jobin, *Carte de l'île de Montréal*, Bibliothèques et Archives Canada, NMC11045, consultée dans Jean-Claude Robert, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Libre Expression et Art global, 1994, planche 24, p.100-101.

<sup>16</sup> Cette opération a été réalisée à l'aide de l'application libre MapWarper.

<sup>17</sup> Il s'agit de voies de circulation toujours existantes aujourd'hui.

du siècle empruntent et partagent la rue existante<sup>18</sup>. Enfin, l'étendue et la variété des itinéraires représentés par la *Bicycle Map of Montreal* font de ces trajectoires des « roads » tout aussi appropriés à un usage utilitaire qu'à un usage récréatif de la bicyclette. Alors que certains tronçons, généralement longs, tel que le chemin du tour de l'île, constituent des décors enchanteurs pour des balades à bicyclette, d'autres « roads », comme les trajectoires qui empruntent les grandes artères commerciales ou le centre-ville indiquent plutôt une utilisation de la bicyclette comme mode de déplacement urbain.

---

<sup>18</sup> La rectification permet de constater que les cartes sont davantage thématiques que géographiques en ce que les représentations qu'elles fournissent sont relativement imprécises. C'est cette caractéristique qui a rendu nécessaire l'exercice de traçage manuel des trajectoires sur la géobase actuelle.

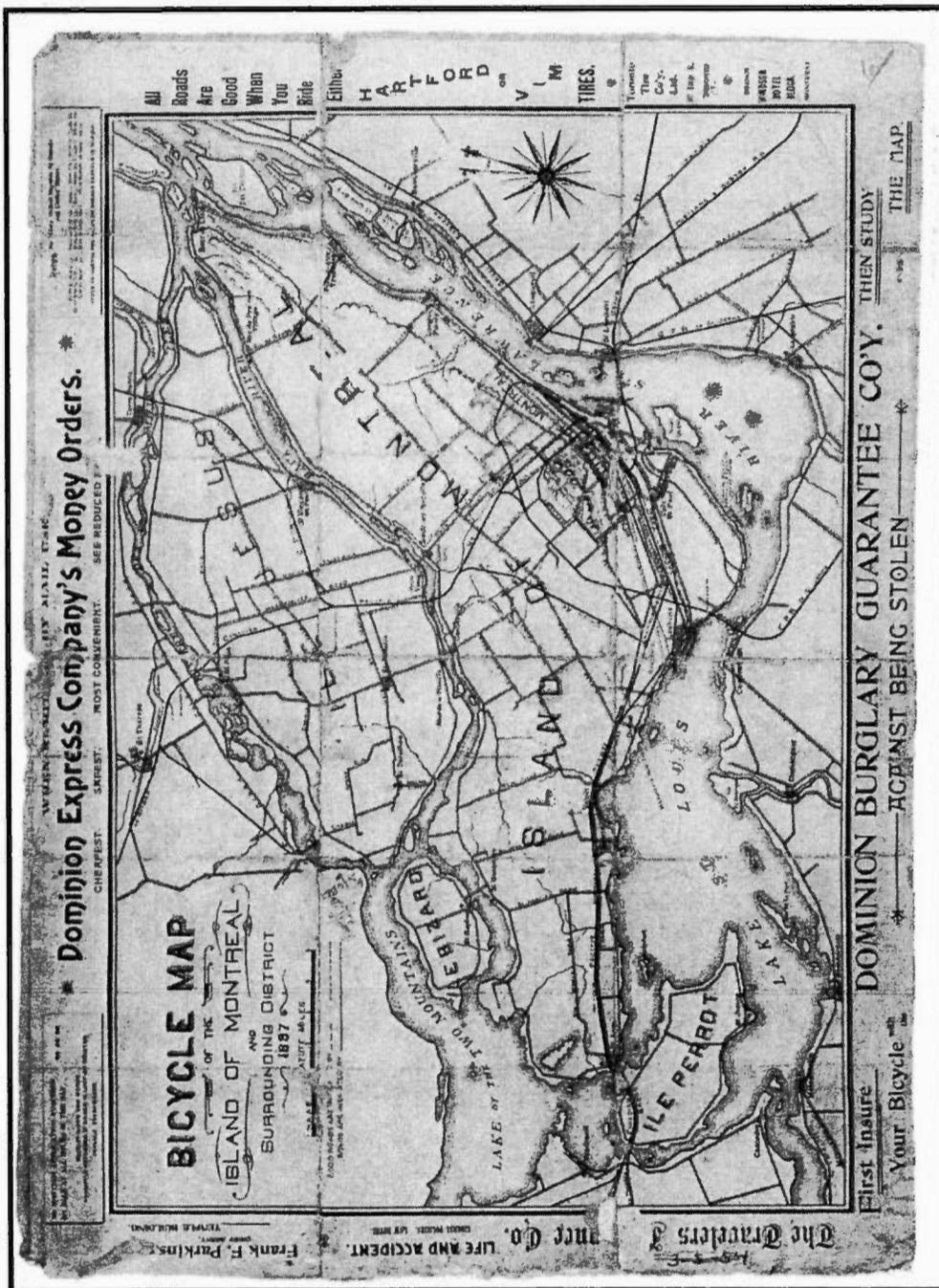


Figure I. [Carte] Bicycle Map of the Island of Montreal and Surrounding District - 1897, Bibliothèque et Archives nationales du Québec, BAQ Vieux-Montréal, Fonds Cour supérieure. District judiciaire de Montréal. Greffes d'arpenteurs, CA601, S171, S51, SSS2, D2-18-2.

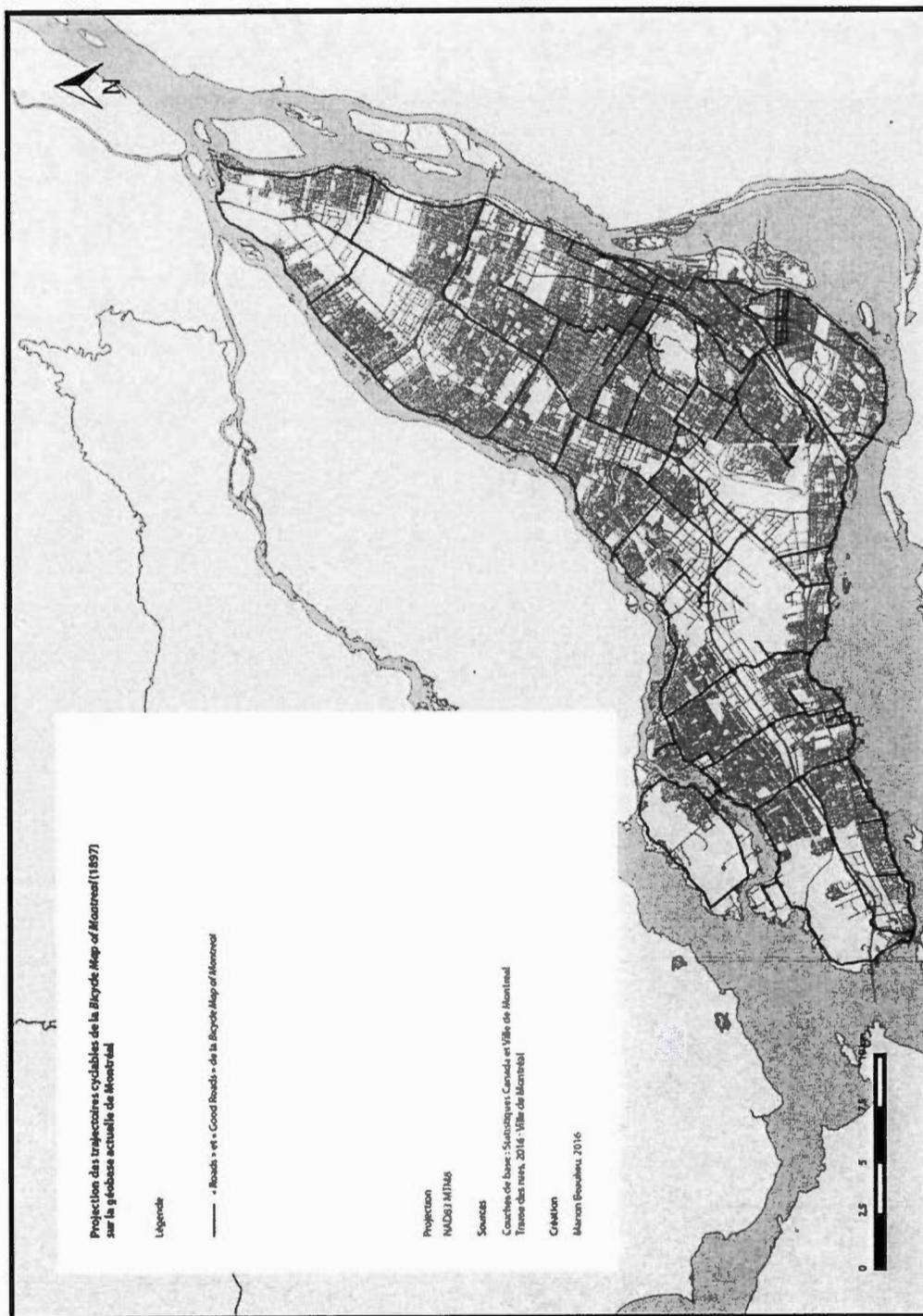


Figure 2.2. [Carte] Projection des trajectoires cyclables de la *Bicycle Map of Montreal* (1897) sur la géobase actuelle de Montréal

Représentée par la figure 2.3 (page suivante), la répétition de l'exercice de rectification et de traçage des trois trajets cartographiés dans le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée*<sup>19</sup> sur la trame actuelle des rues de la ville à la même conclusion : les itinéraires cyclables respectivement intitulés « Le petit canal », « Senneville sous les lilas » et « Boucherville » empruntent eux aussi des rues et des routes existantes. Contrairement aux trajectoires de la *Bicycle Map of Montreal* qui semblent se prêter aussi bien à des usages utilitaires qu'à des usages récréatifs de la bicyclette, les itinéraires cyclables tirés de l'ouvrage de Le Normand semblent davantage destinés à des fins récréatives. En effet, les treize (13) balades auxquelles l'auteure convie les jeunes cyclistes montréalais nécessitent une certaine préparation. Les trajets se déploient sur des territoires montréalais et dans la périphérie de l'île. Ils représentent des distances variables. La plus modeste balade du guide consiste en l'ascension du mont Royal. Elle fait parcourir une distance de cinq (5) milles, soit huit (8) kilomètres aux cyclistes et exige un effort d'environ 1h30. La balade la plus longue proposée dans le guide s'intitule « Le tour de l'Île Bizard » et représente une distance de 44 milles, soit soixante-dix (70) km.

---

<sup>19</sup> Rappelons que parmi les treize (13) itinéraires qui composent le guide d'excursion cycliste, seuls trois sont accompagnés d'une carte. Ce sont ces trajectoires qui ont été reproduites sur la couche cartographique présentée en figure 2.3 (page suivante).

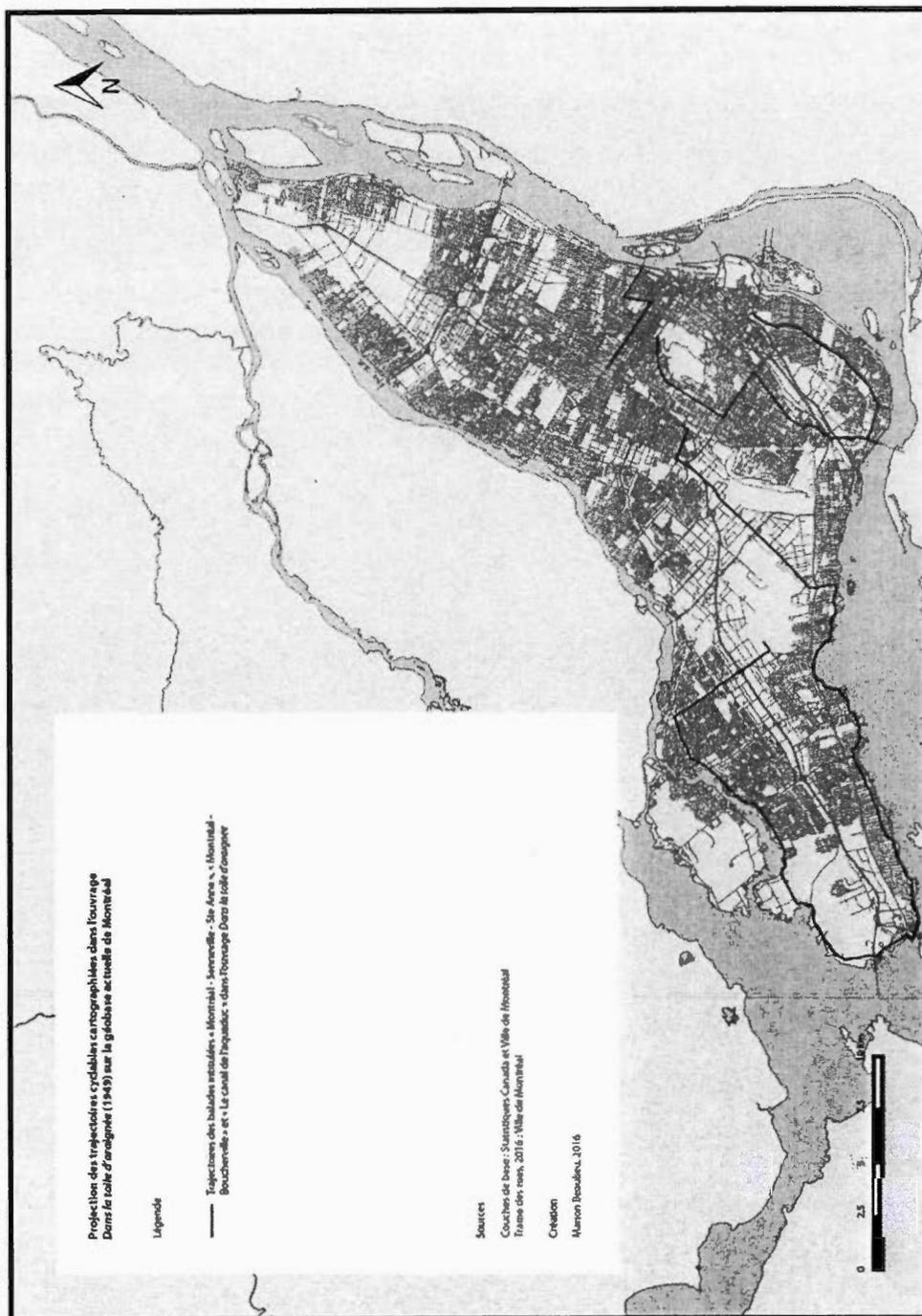


Figure 2.3. [Carte] Projection des trajectoires cyclables cartographiées dans l'ouvrage Dans la toile d'araignée (1949) sur la géobase actuelle de Montréal

Enfin, la triangulation des trajectoires cyclistes la *Bicycle Map of Montreal* et des trois itinéraires cartographiés du guide *Dans la toile d'araignée* (figure 2.4, page suivante) présente des fragments de trajectoires représentées tant dans la carte de 1897 que dans celles de la 1949. Dans une plus grande proportion, les itinéraires « communs » mis au jour se trouvent dans l'ouest de l'île. Ces trajets consistent en des segments des actuels chemin du tour de l'île (qui porte différents toponymes<sup>20</sup>), de la route 138, du boulevard des Sources, de la Côte-de-Liesse, de la Côte-Sainte-Catherine, de la rue Sherbrooke, et d'une portion de la rive nord du Canal de Lachine. Compte tenu de l'envergure et les contextes de production différents des cartes de 1897 et de 1949, les conclusions d'un tel croisement doivent être formulées avec prudence. Ces fragments ainsi réunis témoignent qu'au tournant et au mitan du XX<sup>e</sup> siècle, les cyclistes montréalais empruntent un large segment de la partie ouest de la route qui ceinture l'île de Montréal. On peut sans peine imaginer des cyclistes, en solitaire, en couple ou en groupe, sillonner ce chemin pour le plaisir de rouler. En effet, la géographie riveraine de ce lieu suggère un usage récréatif de la bicyclette. Toutefois, à défaut d'avoir accès à davantage de traces de cette pratique, les sources nous astreignent à des hypothèses.

---

<sup>20</sup> La portion de la route riveraine ici impliquée est désignée par les toponymes suivants : chemin Bord-du-Lac, boulevard Beaconsfield, rue Lakeshore, rue Sainte-Anne et chemin Senneville et boulevard Gouin Ouest.

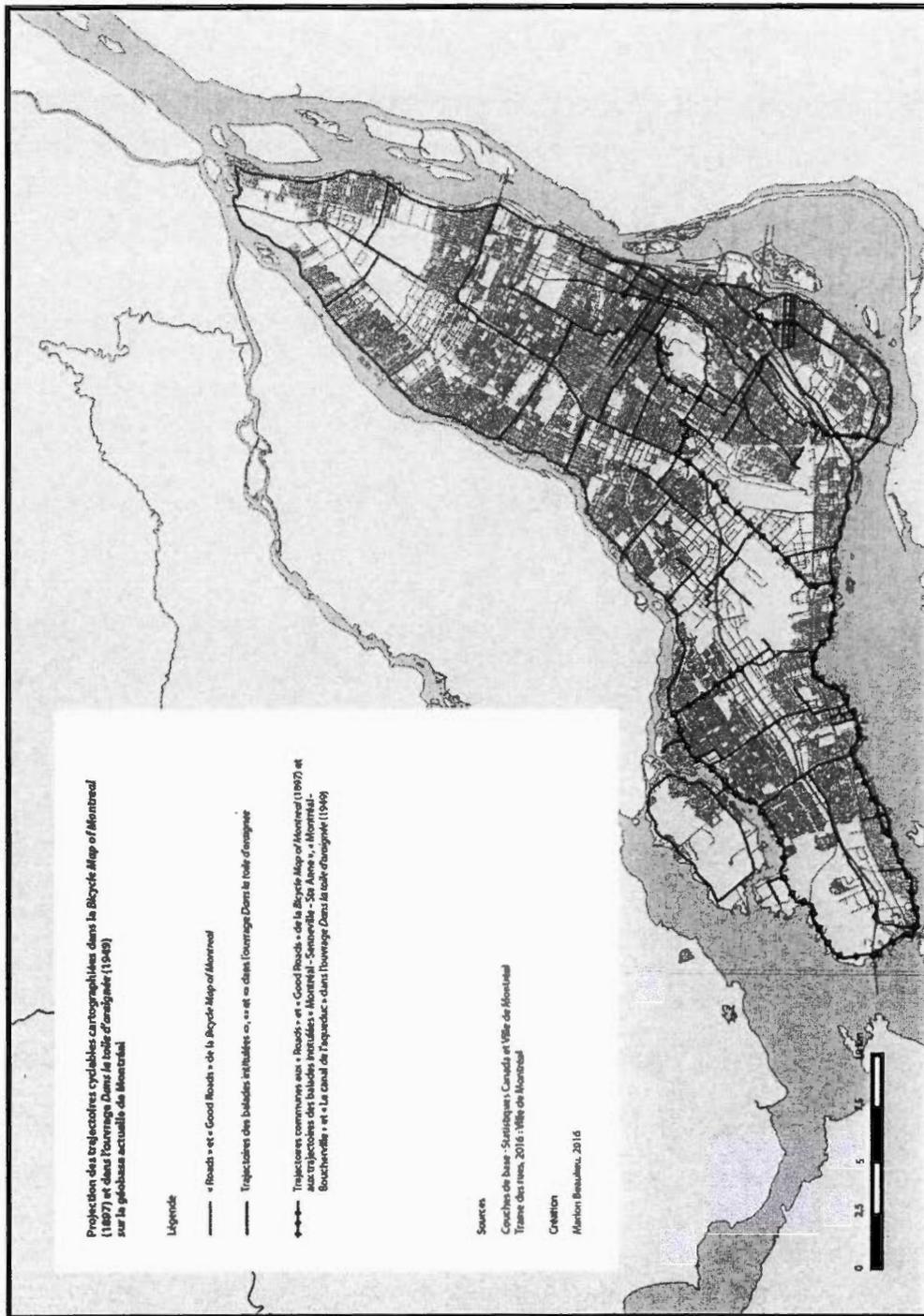


Figure 2.4. [Carte] Projection des trajectoires cyclables cartographiées dans la *Bicycle Map of Montreal* (1897) et dans l'ouvrage *Dans la toile d'araignée* (1949) sur la géobase actuelle de Montréal

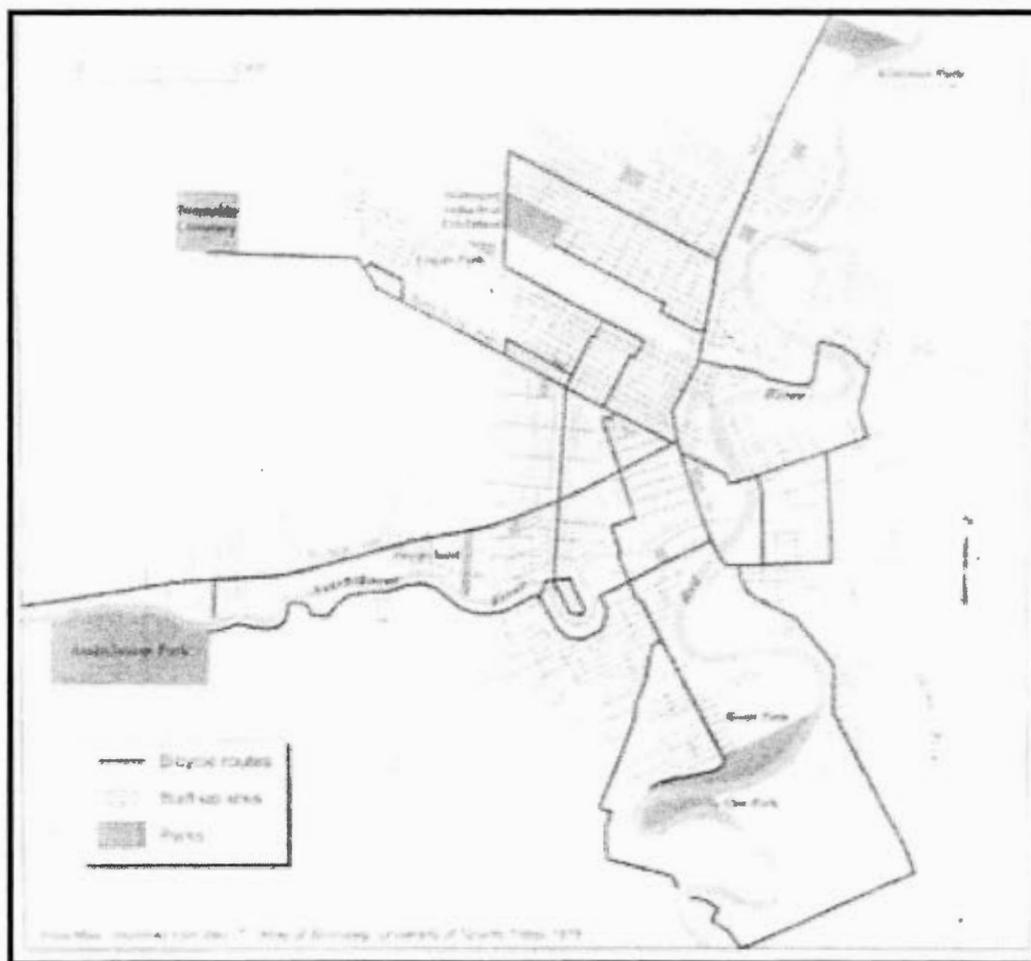


Figure 2.5. Extrait de la carte Winnipeg's Bicycle Path System c. 1905 (Compiled from Winnipeg Public Parks Board, *Summer Outings 'Round Winnipeg*, 1906), publiée dans John C. Lerh and H. John Selwood, « The Two-Wheeled Workhorse: The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 28, 1, 1999, p.7.

En conclusion, rappelons qu'au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, le territoire montréalais s'urbanise de façon accélérée. L'annexion de municipalités, l'étalement graduel des zones urbaines résidentielles et industrielles, l'accroissement démographique et le développement des réseaux de transport métamorphosent la matérialité de l'espace urbain et de son élément structurel : la rue. La triangulation de l'analyse de la lettre du Montreal Bicycle Club adressée au conseil de ville de Montréal en mai 1897 et de divers exercices de visualisation cartographique permet d'appréhender le territoire et la matérialité des trajectoires cyclistes montréalaises de 1900 à 1950. Brièvement résumés, les résultats de ces analyses révèlent que durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les cyclistes montréalais empruntent les voies de circulation existantes. Aucun réseau officiel de pistes cyclables ne semble exister. Cela ne semble toutefois pas freiner les cyclistes qui font un usage récréatif de la bicyclette. Les sources témoignent aussi d'usages utilitaires de la bicyclette dans la ville. Toutefois, l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport a laissé peu de traces d'itinéraires. La brève revue des grandes transformations de l'espace urbain montréalais (section 2.1.1) et l'analyse des trajectoires cyclistes (section 2.1.2) précisent le portrait de la dimension spatiale des pratiques cyclistes montréalaises. Pour compléter ce tableau, notre enquête s'intéresse également à des espaces commerciaux et associatifs liés à la présence de la bicyclette dans la ville : les magasins de vente et de réparation de bicyclette et les clubs cyclistes.

### 2.1.3 Magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes

#### 2.1.3.1 Définition et cartographie des espaces associés au cyclisme

Afin d'affiner le portrait spatial des pratiques cyclistes montréalaises, notre étude appréhende la présence des locaux d'un club cycliste<sup>21</sup> ou d'un magasin de vente et de réparation de bicyclette dans un secteur donné comme un indicateur d'activités cyclistes. Ne pouvant mesurer ni l'affluence ni l'influence d'un tel commerce sur les pratiques cyclistes locales, la recension ne permet pas de considérer ces lieux comme des « pôles » de l'usage de la bicyclette. Conséquemment, notre analyse se limite à désigner ces lieux comme des « espaces associés au cyclisme » et à leur conférer un rôle d'indicateurs de pratiques cyclistes locales. En dépit de ces contraintes, les espaces associatifs et commerciaux associés à l'usage du vélo ont laissé des traces tangibles de leur existence dans le temps et dans l'espace urbain. En effet, l'activité des clubs cyclistes et des magasins de bicyclette peut être sommairement documentée. Ils ouvrent leur porte, déménagent, changent de propriétaire ou de vocation et, éventuellement, disparaissent. La matérialité de ces lieux et la trace de leurs activités (repérables au sein des sections « Business Directory » et « Miscellaneous » des annuaires Lovell) nous permettent de localiser ces lieux. Mieux, l'utilisation d'un système d'information géographique historique (SIGH) rend possibles la recension, l'analyse, le géoréférencement et la visualisation cartographique des clubs cyclistes et des magasins de vente et de réparation de bicyclette. L'exercice de géoréférencement des « espaces cyclistes » recensés au Lovell permet la création de onze (11) couches cartographiques à l'aide du logiciel QGIS. Le jeu de cartes réalisé, entièrement reproduit en annexe (voir annexe A), révèle que le nombre, la distribution spatiale et les fonctions de ces

---

<sup>21</sup> Au sein de l'annuaire Lovell, les locaux des clubs cyclistes sont souvent désignés comme « club house ».

espaces associés à la bicyclette évoluent durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Dans le cadre de cet exercice, ce sont les pages montréalaises du Lovell qui ont été consultées. Bien que les sections du Lovell portant sur les banlieues environnantes n'aient pas été examinées, les pages montréalaises incluent parfois des clubs et magasins situés à l'extérieur des limites administratives de la Ville de Montréal tel qu'à Verdun.

Avant que l'exercice de visualisation cartographique ne livre ses principaux résultats, l'originalité de notre démarche exige de préciser les stratégies utilisées pour produire les métadonnées des cartes réalisées. Une première étape consiste au moissonnage et à l'établissement d'équivalences d'adresses. Dans un premier temps, il s'agit de saisir les noms (de clubs ou de sociétés) et les adresses de l'ensemble des « espaces cyclistes » répertoriés au Lovell, et ce, à tous les cinq (5) ans, de 1900 à 1950. Dans un deuxième temps, il convient de repérer à quelles coordonnées actuelles ces adresses anciennes font référence. En raison de l'adoption d'un nouveau système de numérotation des immeubles en 1924<sup>22</sup> par la Ville de Montréal, les adresses anciennes antérieures à la mi-décennie 1920 ne correspondent pas aux lieux que les mêmes numéros civiques désignent aujourd'hui. Dans les cas concernés, plusieurs méthodes sont mises à contribution pour localiser les adresses de clubs et de magasins. En 1910 et en 1915, toutes les adresses sont identifiées grâce aux cartes et plans et à partir de 1925, les adresses livrées par le Lovell sont considérées comme identiques aux adresses actuelles. Toutefois, en 1900, 1905 et en 1920, certains clubs et commerces sont localisés à l'aide de plans d'assurance-incendie<sup>23</sup> alors que d'autres entités ne peuvent

---

<sup>22</sup> Anick Forest Bonin, *Comment retracer les changements de noms de rues et les changements de numérotation des immeubles?* [<http://archivesdemontreal.com/2013/11/08/faq-changements-noms-de-rues-et-les-numerotation-des-immeubles/>] (8 juillet 2016)

<sup>23</sup> Ce sont les plans « Goad » de 1890 et de 1912-14 qui ont permis le repérage des adresses anciennes. Voir Charles Edward Goad Co., *Atlas of the City of Montreal from special survey and official plans*,

être identifiées par les cartes anciennes. Dans ces derniers cas, l'emplacement est déterminé par une recherche complémentaire au sein de la section « Street Directory » du Lovell. Cette stratégie permet alors de situer l'élément sur un segment de rue et d'un côté de rue. Bien que moins précise, la méthode du « Lovell par rue » rend néanmoins possible la représentation cartographique de tous les clubs et magasins. Une fois identifié (avec des méthodes et niveaux de précision variables) l'emplacement de tous les « espaces cyclistes », les étapes suivantes consistent à recueillir les coordonnées de latitude et de longitude<sup>24</sup> associées à chaque entité, à consigner ces informations en une base de données, puis à faire migrer ces paramètres au sein du logiciel QGIS. Mentionnons que la visualisation cartographique nous permet d'exprimer les différents niveaux de précision qui cohabitent sur les couches de 1900, 1905 et 1920. Pour ce faire, une symbologie simple, où chaque entité est marquée d'un « x », identifie les clubs et magasins dont l'emplacement est approximatif<sup>25</sup>. Enfin, précisons qu'au moment de l'élaboration des cartes présentées au sein de ce mémoire, deux jeux de trames des rues historiques sont à notre disposition : l'un représentant les rues de 1881 (produit par le projet MAP) et l'autre représentant la géobase montréalaise en 2016 (produit par la Ville de Montréal). Les cartes portant sur les années 1900 à 1915 utilisent la trame de 1881 alors que les cartes traitant des années 1920 à 1950 ont pour

---

*showing all buildings & names of owners*, Montréal, Charles Edward Goad, Co., 1890; Charles Edward Goad Co. et Charles Edward Goad Co., *Atlas of the City of Montreal and vicinity: in four volumes, from official plans - special surveys showing cadastral numbers, buildings & lots*, Montréal, Charles Edward Goad, Co., 1912-1914.

<sup>24</sup> Bien qu'elles puissent être présentées autrement, les coordonnées de longitude et de latitude sont communément exprimées sous la forme (Y, X). À titre d'exemple, le pavillon Hubert-Aquin de l'UQAM est associé aux coordonnées suivantes : 45.513629, -73.559220. Les coordonnées géographiques utilisées au sein de notre enquête sont issues du SIG Google Maps.

<sup>25</sup> Voir, à titre d'exemples, les figures 2.6 (p.61) et 2.7 (p.62).

« fond » la trame des rues de 2016 puisque les entités à représenter à partir de 1920 se situent au-delà des rues existantes en 1881.

#### 2.1.3.2 Portrait spatial et quantitatif

Les couches cartographiques géoréférencées, jointes à l'annexe A de ce mémoire<sup>26</sup>, offrent une vue d'ensemble des espaces qui forment le « Montréal cycliste ». En ce qui a trait au nombre de clubs et de magasins, le jeu de cartes témoigne d'une présence relativement modeste dans la ville jusqu'en 1920, moment où apparaissent de nombreux magasins de vente et de réparation de bicyclette. Dès lors, le nombre de commerces soutient une croissance générale, jusqu'à atteindre le nombre de 106 magasins en 1950. Les figures 2.6 (p.61), 2.7 (p.62) et 2.8 (p.63), qui présentent respectivement les situations en 1900, 1920 et 1950, donnent la mesure du phénomène.

---

<sup>26</sup> Voir Annexe A « Distribution spatiale des magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes, 1900-1950 ».

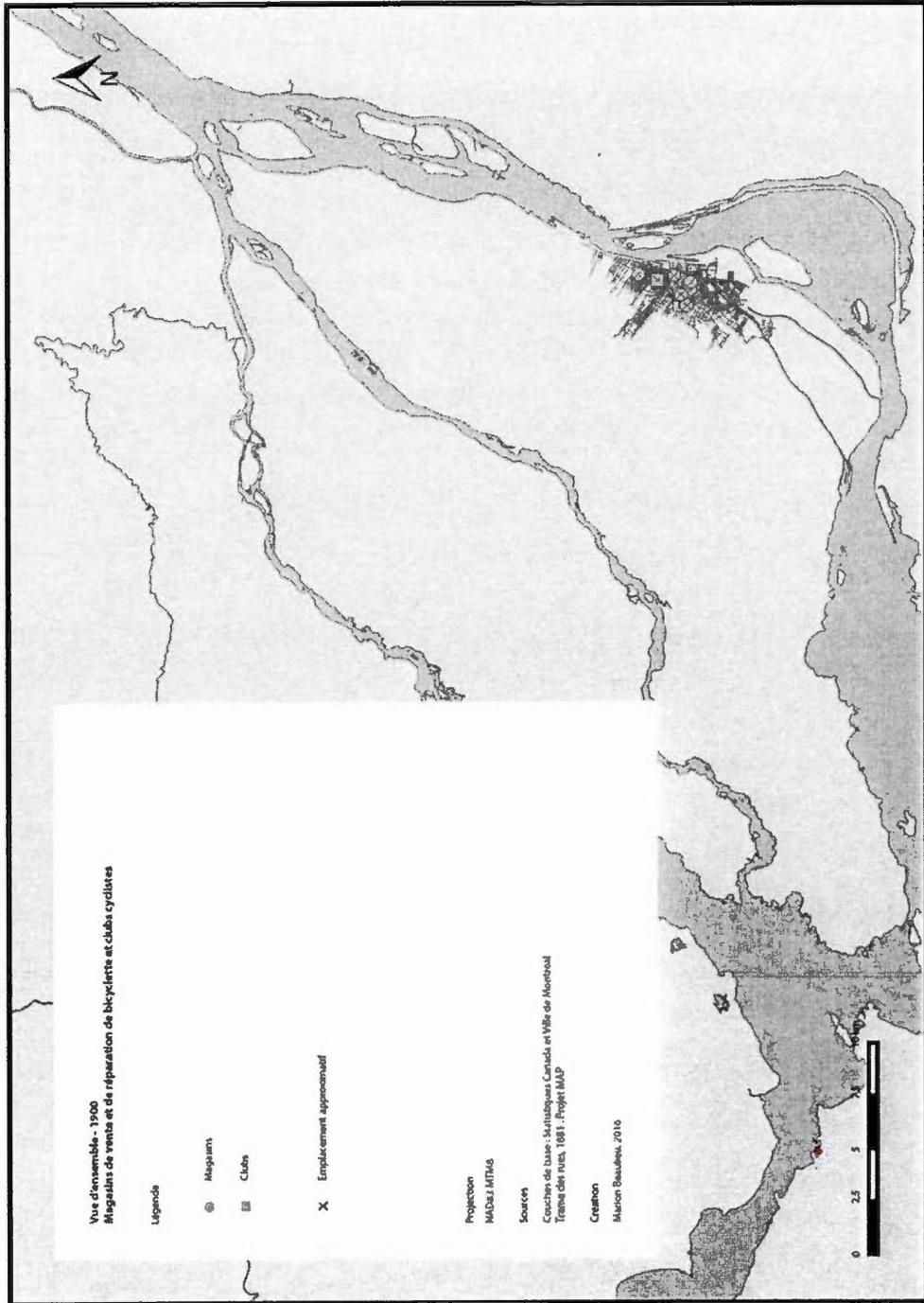


Figure 2.6. [Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes. Vue d'ensemble – 1900.

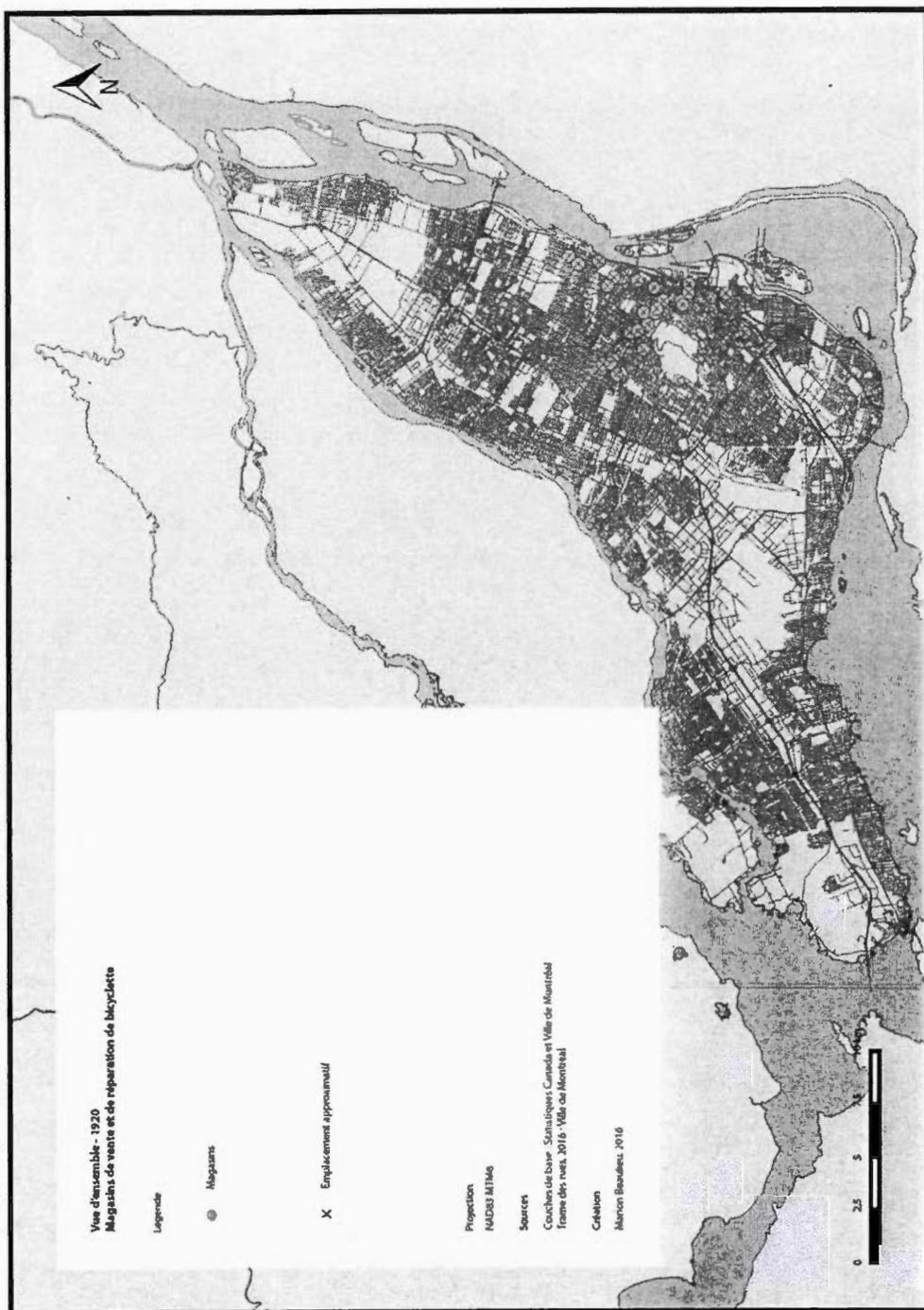


Figure 2.7. [Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette. Vue d'ensemble - 1920.

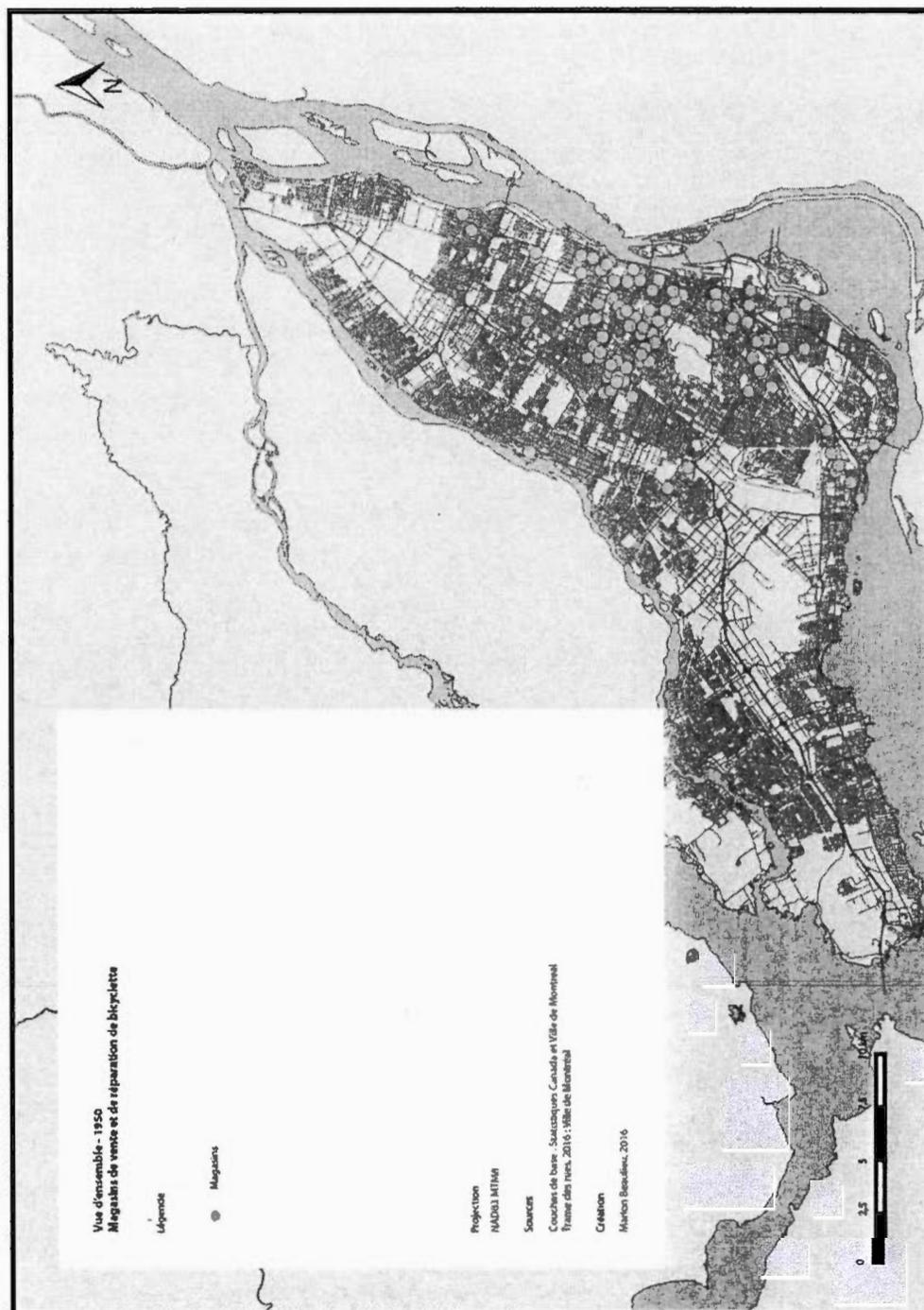


Figure 2.8. [Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette. Vue d'ensemble – 1950.

L'analyse cartographique des clubs et des magasins de bicyclette dévoile aussi la distribution spatiale de ces lieux associés au cyclisme dans la ville. À l'instar du phénomène observé par Claire Poitras au sujet des premiers concessionnaires automobiles montréalais<sup>27</sup>, il est possible qu'au début du siècle, la distribution spatiale des clubs et des magasins répond à une équation de proximité qui veut que les magasins de bicyclettes soient « situés dans de beaux quartiers, à proximité d'une clientèle aisée [...] »<sup>28</sup>, susceptible d'acheter leurs produits. En effet, en 1900, plusieurs clubs cyclistes et magasins de vente et de réparation de bicyclette ont été fondés pendant l'effervescente décennie du « bicycle boom » (1890-1899). Au moment de la création de ces clubs et magasins, le prix d'achat d'une bicyclette fait du cyclisme une pratique réservée à l'élite. Or, tel qu'en fait foi la figure XI (p.66), au tournant du siècle, les clubs et magasins se situent presque tous dans la vieille ville et dans le Golden Square Mile, deux quartiers associés à l'élite anglophone montréalaise. Le phénomène suggère qu'à l'époque, le voisinage d'une clientèle aisée ait pu être déterminant dans le choix de l'emplacement des clubs cyclistes et des magasins de vente et de réparation de bicyclette. Toutefois, la bicyclette devenue considérablement plus abordable au tournant du siècle, la proximité entre magasins et clientèle aisée ne semble plus affecter les choix d'emplacements retenus par les propriétaires des nouveaux magasins de bicyclette qui tiennent pignon sur rue en 1920. En effet, lorsque le nombre des magasins explose en 1920, les établissements récemment fondés essaient notamment sur le territoire de l'actuel Plateau-Mont-Royal, et tout particulièrement dans l'axe du boulevard Saint-Laurent. L'analyse cartographique révèle que, de 1920 à 1950, la distribution géographique des magasins de vente et de réparation de bicyclette se calque

---

<sup>27</sup> Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain*, CIEQ, coll. «Les chantiers de l'Atlas historique du Québec, 2015, p.11

<sup>28</sup> *Ibid.*

désormais au territoire de l'urbanisation montréalaise. On retrouve des magasins de bicyclette dans les quartiers qui se développent les plus densément, soit les territoires perpendiculairement formés par le sud de l'île et l'axe de la rue Saint-Denis.

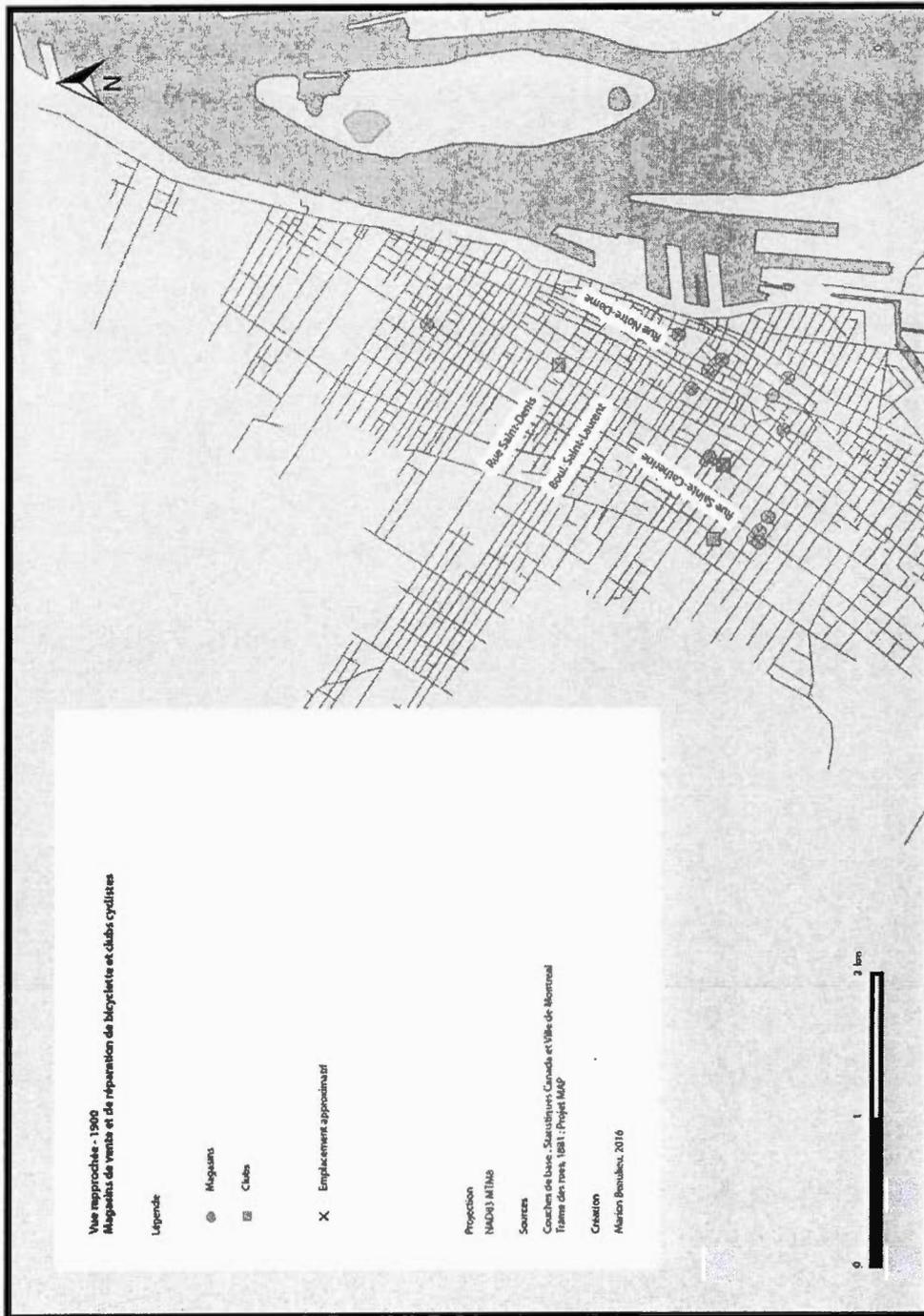


Figure 2.9. [Carte] Magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes. Vue rapprochée – 1900.

### 2.1.3.3 Formes et fonctions

Enfin, notre examen des espaces associés au cyclisme durant la période 1900-1950 s'intéresse aux différentes formes et fonctions des magasins de bicyclette et clubs cyclistes. L'enquête révèle que du tournant au mitan du XX<sup>e</sup> siècle, ces lieux présentent une variété de profils en ce qui a trait à la taille, à la longévité, aux services offerts et à la vocation des établissements.

Certains sont de taille modeste et occupent un local relativement étroit alors que d'autres occupent de vastes espaces et opèrent plus d'une succursale. De grands écarts s'observent aussi au sujet de la longévité de ces entreprises. Quelques magasins n'apparaissent qu'une seule année au Lovell, tandis que des commerces tiennent pignon sur rue durant plusieurs décennies. En ce qui a trait aux services offerts par les établissements, l'annuaire Lovell fait état de plusieurs « combinaisons ». Alors que tous les commerces recensés sous la rubrique « Bicycles » sont des points de vente de bicyclette, certains magasins précisent qu'ils offrent aussi un service de réparation. En de plus rares cas, les commerçants indiquent également un service de location de bicyclette. Enfin, à partir de 1920, des magasins de bicyclette publicisent la vente de montures de seconde main au sein des annonces classées de divers quotidiens montréalais. Parmi eux se trouvent notamment les commerces de James M. Smyth, d'Adrien Lefebvre et de Louis Quilicot.

Au sein du corpus d'établissements examinés, les points de vente de bicyclette forment aussi un ensemble hétérogène. Durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, mentionnons d'abord que les cyclistes montréalais peuvent se procurer une bicyclette neuve dans un grand magasin tels que ceux des compagnies S. Carsley Co. Ltd, Eaton et Dupuis Frères. Tout comme les grands magasins à rayons où la bicyclette est un produit parmi d'autres, dans plusieurs cas, les commerces qui s'annoncent sous la rubrique « Bicycles » de la section « Business Directory » de l'annuaire Lovell ne se spécialisent pas exclusivement dans la vente d'accessoires sportifs ou de bicyclettes. Ils se consacrent

aussi à la vente (et parfois la fabrication) d'autres types de marchandises. Le phénomène de cohabitation de différentes activités commerciales dans un même commerce est particulièrement marqué entre 1900 et 1905 et s'estompe peu avant 1920. Durant les cinq premières années du siècle, le quincaillier David Drysdale, le manufacturier et le fabricant de machines à coudre I. N. Soly<sup>29</sup>, le machiniste et fabricant d'outils George Lunn et l'importateur de tapisseries, de jouets et de paniers George A. Holland sont tous vendeurs de bicyclettes.

Un autre type d'établissement se démarque : le cas des sociétés qui vendent des bicyclettes et qui sont aussi impliquées dans la vente d'automobiles. À titre d'exemple, dès 1900, la E. & D. Bicycles and National Cycle and Automobile Co., située rue Peel dans un immeuble adjacent à l'hôtel Windsor, se spécialise dans la vente de pièces de bicyclette et d'automobile. Dans la même lignée, la société John Millen & Son, d'abord spécialisée dans la vente de produits d'épicerie et de quincaillerie, s'affiche en tant que magasin de bicyclette pour la première fois en 1896-97, en plein « bicycle boom »<sup>30</sup>. De 1906-07 à 1917-18, la compagnie désormais connue sous le nom de John Millen & Sons poursuit dans le commerce de bicyclette tout en s'intéressant à un nouveau produit : l'automobile. Enfin, en 1918, la John Millen & Sons abandonne la vente de bicyclette pour devenir exclusivement concessionnaire automobile. Singulier au sein de l'ensemble des magasins qui composent notre corpus, le parcours de cette société témoigne peut-être d'un simple choix entrepreneurial. Il est aussi possible que le changement de vocation de la compagnie soit une manifestation d'un phénomène plus large que le géographe Glen Norcliffe désigne comme le désintérêt des élites

---

<sup>29</sup> Le prénom de M. Soly n'a pu être identifié.

<sup>30</sup> La société se consacre également à la vente d'un large éventail de produits d'épicerie et de quincaillerie, de matériaux de construction et autres marchandises.

canadiennes envers la bicyclette, au profit de l'automobile<sup>31</sup>. Pour vérifier ces hypothèses, de plus amples recherches seraient nécessaires.

En ce qui a trait aux clubs cyclistes, leur empreinte spatiale est plus difficile à cerner. Précisons d'abord que la recension des clubs cyclistes au sein de l'annuaire Lovell présente plusieurs limites. Premièrement, les clubs cyclistes identifiés dans la sous-section « Clubs » de la section « Miscellaneous » du Lovell ne rassemblent vraisemblablement pas tous les clubs cyclistes de la métropole. En effet, au début du XX<sup>e</sup> siècle, d'autres sources témoignent de l'existence de clubs cyclistes non recensés au Lovell. Deuxièmement, l'inscription des associations cyclistes au Lovell est inégale. Les clubs cyclistes y apparaissent et disparaissent fréquemment selon les années. En outre, pour certains d'entre eux, aucune adresse n'est précisée, ce qui semble indiquer l'absence de locaux (« club house »). Troisièmement, à partir de 1907-08, la vocation des clubs devient moins explicite, les clubs cyclistes ne sont plus regroupés et leur titre ne permet pas toujours d'identifier la nature des organisations. Enfin, en 1920-21, la sous-section « Clubs » disparaît complètement, on perd dès lors la trace de ces associations. En dépit de ces contraintes, les clubs cyclistes présentent un intérêt certain pour appréhender les espaces associés au cyclisme dans la ville. Bien que l'essentiel de l'activité des clubs s'articule autour de la tenue de courses et participe ainsi d'une pratique sportive et compétitive de la bicyclette, l'existence d'associations de cyclistes dans la ville laisse aussi une certaine marque dans la sphère du cyclisme urbain, récréatif et utilitaire, qui fait l'objet de notre enquête. On peut imaginer que les membres des différents clubs cyclistes se rendent à bicyclette aux diverses réunions et activités de leur organisation. Il est aussi possible que les membres des clubs soient des usagers occasionnels ou réguliers de la bicyclette comme mode de déplacement urbain.

---

<sup>31</sup> Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p.37.

Dans la lettre que les membres du Montreal Bicycle Club adressent au conseil municipal en 1897 pour se plaindre du mauvais état des rues pour les cyclistes de la ville, l'organisation se fait le porte-parole des cyclistes qui roulent « pour le plaisir ou pour les affaires »<sup>32</sup>. Enfin, l'analyse cartographique des clubs cyclistes révèle que, tout au long de la période, des liens de cohabitation existent parfois entre magasins de vente et de réparation de bicyclette et associations cyclistes. C'est notamment le cas du Primrose Bicycle Club, situé rue Dorchester (aujourd'hui boulevard René-Lévesque Ouest) en 1900, au même emplacement que le marchand de bicyclette James M. Smyth. En 1950, plusieurs magasins tels que Gachon Cycles, Louis Quilicot et fils et Wolfe Cycle accueillent aussi des clubs cyclistes.

En résumé, l'examen de la distribution spatiale et de l'étude des différentes formes et fonctions des magasins de bicyclette et des clubs cyclistes au cours de la période 1900-1950, dresse un portrait pluriel de ces « espaces cyclistes ». La triangulation d'analyses cartographiques et d'analyses de contenu met au jour plusieurs mutations qui traversent ces espaces commerciaux et associatifs durant la période. Au tournant du siècle, les magasins sont relativement nombreux et détenus par des propriétaires aux patronymes anglophones. En ce qui a trait à la distribution géographique des magasins et des clubs, on note la tendance marquée des espaces commerciaux et associatifs associés au cyclisme à s'installer à proximité d'une clientèle anglophone aisée, dans l'ouest de la ville. Les différents vendeurs de bicyclette recensés sous la rubrique « Bicycles » de l'annuaire Lovell se spécialisent parfois dans la vente d'autres produits. Plusieurs « bicycle dealers » sont notamment liés à l'industrie de l'automobile qui émerge à cette époque. Les données relatives aux années 1905, 1910 et 1915 laissent entrevoir un

---

<sup>32</sup> « The wheelmen and women [...] riding in pursuit of pleasure or business on our city streets. ». Bibliothèque et Archives Canada, Fonds Montreal Amateur Athletic Association, Montreal Bicycle Club Letterbook (1897-1903), H-1877.

certain creux : le nombre de magasins et de clubs affichés au Lovell périclité, le milieu cycliste montréalais semble alors peu dynamique. En 1920, le portrait du « Montréal cycliste » change abruptement. De nombreux magasins de bicyclette ouvrent leurs portes. La distribution spatiale des commerces semble dès lors se « démocratiser », des magasins sont présents dans les quartiers montréalais du centre de l'île, suivant le mouvement d'urbanisation général de la ville. Les magasins de bicyclette des décennies 1920, 1930 et 1940 sont aussi davantage « spécialisés » que ceux du début du siècle. Le plus souvent, ces commerces se consacrent exclusivement à la vente de bicyclette et d'accessoires. Enfin, rappelons qu'ils offrent également un service de réparation et parfois, de location.

### Conclusion

L'historien Daniel Brewer affirme qu'en pensant géographiquement, il est aisé de transformer l'espace en un objet visible<sup>33</sup>. Or, c'est précisément ce que cette section s'est employée à faire à travers l'étude de l'espace et de la matérialité des pratiques cyclistes montréalaises de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. La collecte et l'analyse des traces historiques des différents territoires et itinéraires associés au cyclisme durant la période a mis au jour plusieurs types de lieux, tous liés de différentes façons, à l'usage de la bicyclette. Dans un premier temps, l'étude de cartes anciennes et de sources textuelles a permis d'identifier certaines trajectoires cyclistes. Les territoires cyclistes restitués évoquent des pratiques cyclistes variées. Certains trajets, qui empruntent les artères du centre de la ville, semblent liés à l'usage de la bicyclette comme moyen de transport. D'autres itinéraires, qui privilégient plutôt les routes en périphérie du centre, indiquent une fonction récréative. Dans un deuxième temps, la visualisation cartographique et l'analyse des magasins de bicyclette et des clubs ont

---

<sup>33</sup> Daniel Brewer, « Lights in Space », *Eighteenth Century Studies*, no 37, 2004, p.171-186.

dévoilé un portrait spatial de commerces et associations fréquentés par les cyclistes montréalais. L'exercice a permis de dégager certaines tendances dans l'évolution spatiale et quantitative de ces espaces durant la période à l'étude. Ces deux enquêtes s'intéressent à des espaces de natures différentes, mais complémentaires. En effet, les trajectoires cyclistes sont éphémères, elles témoignent du mouvement, de la mobilité associée à l'usage de la bicyclette. Les magasins de bicyclette et les locaux de clubs cyclistes sont quant à eux des éléments d'un certain réseau d'espaces relativement officiels et permanents associés au cyclisme dans la ville. Il s'agit de ressources, et dans certains cas, de lieux de rassemblements fréquentés par les cyclistes montréalais. En conclusion, la mise en récit spatiale de l'usage de la bicyclette contextualise les différentes expériences du cyclisme, en tant que moyen de transport et en tant que loisir. L'identification, la visualisation et l'analyse des territoires et des espaces investis par les cyclistes durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle sont autant de stratégies qui permettent de préciser l'environnement des pratiques cyclistes montréalaises. Une fois établi notre terrain d'enquête, au sein de la prochaine section de ce chapitre, notre étude se consacre désormais à l'analyse des indices permettant de documenter et de préciser l'identité des cyclistes montréalais.

## 2.2 Profils et identités

Quel est le visage du cyclisme montréalais de 1900 à 1950? En interrogeant les indices disponibles concernant l'origine ethnolinguistique, l'âge, le genre et le niveau de vie des cyclistes, cette section vise d'abord à préciser les traits identitaires des usagers de la bicyclette. Plus qu'un simple portrait d'ensemble, l'analyse des identités plurielles associées aux cyclistes met au jour les liens qui unissent certaines « catégories » de cyclistes à des lieux et des usages particuliers de la bicyclette.

### 2.2.1 Âge

Selon Cynthia Comacchio, c'est entre la Première Guerre mondiale et la décennie 1950 que se construit et se développe la catégorie sociale des adolescents canadiens, définis comme des jeunes âgés d'environ treize à dix-neuf ans<sup>34</sup>. L'enfance, l'adolescence et l'âge adulte forment dès lors des catégories « de classement » qui dépassent l'ancrage biologique et démographique pour exprimer plus largement certains traits de cultures générationnelles. Au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, ces cultures générationnelles associées à certains stades de vie sont certes perméables, mais elles existent et sont revendiquées. Dans ce contexte d'affirmation et d'accréditation<sup>35</sup> des catégories sociales que sont l'enfance, l'adolescence et l'âge adulte, l'usage de la bicyclette a-t-il un caractère générationnel ? Le cyclisme est-il plus étroitement lié à un stade de vie ou un autre, à une culture générationnelle particulière ?

Bien qu'il semble difficile de répondre avec précision à ces questionnements, la préface du guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* publié en 1949 aux Éditions Jeunesse en offre un certain écho, alors que l'auteure de l'ouvrage s'adresse aux lecteurs en ces termes :

« Le but de ce livre est de révéler aux cyclistes qui ne les connaissent pas, les excursions qu'ils peuvent faire sur notre belle île. Je voudrais aussi donner aux jeunes le goût de passer leurs loisirs au grand air [...] Les inciter à prendre la route et pédaler joyeusement [...] »<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Ces balises sont celles établies par Cynthia Comacchio dans *The Dominion of Youth: Adolescence and the Making of Modern Canada, 1920-1950*, Waterloo, Wilfrid Laurier University Press, 2006, 298p.

<sup>35</sup> Louise Bienvenue, *Quand la jeunesse entre en scène*, Montréal, Boréal, 2003, p.243.

<sup>36</sup> Michelle Le Normand, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse (1949); Édition Fides 1959, préface.

Lorsqu'elle écrit ces lignes, Michelle Le Normand se donne-t-elle pour mission de susciter chez « les jeunes » un intérêt jusqu'alors inexistant ou tiède envers la pratique cycliste ou, au contraire, s'adresse-t-elle à un public de jeunes cyclistes déjà sensibles et enthousiastes ? Pour éclaircir cet aspect, il est indispensable de recourir aux données qualitatives et quantitatives existantes. Pour l'ensemble de la période étudiée, un premier exercice de repérage visuel à travers les photographies exploitées révèle que près de la moitié des cyclistes ayant pu être identifiés sont d'allure juvénile<sup>37</sup>. On retrouve également des traces de pratiques cyclistes juvéniles et adultes au sein des catalogues de vente par correspondance des magasins Eaton et Dupuis Frères. L'examen révèle une offre relativement constante de modèles de cycles pour adultes et de modèles « juvéniles », à raison d'environ un modèle de tricycles et de bicyclettes pour enfants et adolescents par catalogue consulté pour deux ou trois modèles destinés aux adultes jusqu'en 1948. Ainsi, du début à la fin de la période étudiée, on devine l'existence d'une catégorie de jeunes cyclistes aux côtés de celle des cyclistes adultes. Fait intéressant, en 1948 et en 1950, on note une nette augmentation du nombre de modèles «juvéniles» annoncés, jusqu'à recenser six modèles «juvéniles» pour cinq modèles «adultes» (Eaton, *Fall and Winter 1948-1949*), et ne finalement retrouver que cinq modèles «juvéniles», sans aucun modèle « adulte », dans le dernier catalogue consulté (Eaton, *Automne-Hiver 1950-1951*)

De 1906 à 1911, on note une proportion assez similaire de cyclistes enfants et d'adultes au sein du registre des accidents de la Compagnie des Tramways. En effet, on y

---

<sup>37</sup> Nous sommes conscientes du caractère subjectif de cette démarche de classement des cyclistes en fonction de leur tranche d'âge « apparente ». Bien que l'analyse s'appuie sur d'imprécis critères de définition et que le facteur de « l'apparence » liées aux catégories d'âge approximatives que sont l'enfance, l'adolescence et l'âge adulte peut parfois induire certaines erreurs, l'examen des photographies de cyclistes nous semble tout de même pertinent en ce qu'il permet d'observer certaines tendances, qui, lorsque la documentation écrite le permet, sont d'ailleurs confirmées par d'autres sources documentaires.

retrouve quatre cas où le cycliste impliqué est identifié comme « boy on bicycle » et six cas où l'on désigne le cycliste comme « man on a bicycle »<sup>38</sup>. Quant aux cyclistes victimes d'accidents recensés dans la presse au cours des années 1920 et 1940, on constate que dans six cas sur huit (6/8), il s'agit de jeunes adolescents de douze à quatorze ans. En ce qui concerne les cyclistes ayant commis des infractions aux règlements municipaux, ce n'est qu'en 1935 que la variable de l'âge est précisée dans les rapports annuels du service de police municipal. Dès lors, on constate un nombre important de jeunes cyclistes, identifiés comme garçon ou fille. En 1946, les rapports<sup>39</sup> précisent pour la première fois le nombre de cyclistes « délinquants » traduits devant la Cour juvénile<sup>40</sup>. Il est possible de croire que l'apparition en 1946 -et le maintien jusqu'au moins 1949- de cette catégorie statistique indique que le nombre des jeunes cyclistes « contrevenants » est devenu suffisamment important pour justifier la compilation et l'archivage du phénomène<sup>41</sup>. Enfin, bien qu'il ne repose que sur trois années, l'examen de l'âge des cyclistes impliqués dans les accidents de la circulation recensés par le service de police de Montréal en 1936, 1938 et 1949 permet toutefois de confirmer certaines tendances. En ce qui concerne les plus jeunes cyclistes, âgés de

---

<sup>38</sup> Il s'agit, dans ce cas, uniquement de cyclistes masculins. Nous reviendrons plus tard sur le genre des cyclistes.

<sup>39</sup> Archives de Montréal. Fonds Service de la police de Montréal (VM095). Rapport annuel, 1946.

<sup>40</sup> Sous l'impulsion du gouvernement fédéral, au début de la décennie 1910, le gouvernement québécois met sur pied un système de justice juvénile étatique dont la Cour juvénile de Montréal est l'organe principal et demeure, jusqu'en 1940, l'unique tribunal «jeunesse» pour l'ensemble de la province de Québec. Tamara Myers, *Caught. Montreal's Modern Girls and the Law, 1869-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 2006, p.30.

<sup>41</sup> Le nombre important de cas de jeunes cyclistes délinquants comparaisant à la Cour juvénile rapporté par le service de police à la fin de la décennie 1940 est peut-être aussi attribuable à l'élargissement de la fourchette d'âge définissant les jeunes délinquants qui passe, en 1942, du groupe des 7 à 16 ans au groupe des 7 à 18 ans. Tamara Myers, *Caught. Montreal's Modern Girls and the Law, 1869-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 2006, p.32. Des recherches plus approfondies pourraient établir si cet amendement entraîne ou non une augmentation des cas jugés par la Cour juvénile. Malheureusement, les informations délivrées par les rapports annuels du service de police de Montréal ne sont pas suffisamment précises pour vérifier cette hypothèse.

cinq ans et moins, en 1936 et en 1938, ils demeurent assez faiblement représentés. En effet, ils forment alors respectivement 19 des 335 cyclistes victimes d'accidents recensés en 1936 et 34 des 468 cas en 1938. En 1949, les jeunes cyclistes âgés de cinq ans et moins ne sont plus associés à aucun accident. En 1936, ce sont les cyclistes de dix-sept ans et plus qui forment le plus gros des effectifs, soit le deux tiers (2/3) des cyclistes victimes d'accidents de la circulation alors que les cyclistes de six à seize ans n'en représentent qu'un tiers (1/3). Une dizaine d'années plus tard, en 1949, la tendance semble s'être inversée alors que les cyclistes adultes ne forment plus que le quart (1/4) des cyclistes « accidentés » et que les « jeunes » de six à seize ans représentent désormais trois quarts (3/4) de l'ensemble des cyclistes victimes d'accidents de la circulation dont la tranche d'âge est connue. Bref, vers la fin de la décennie 1930 et le début de la décennie 1940, les victimes d'accidents de bicyclette semblent de plus en plus associées à l'enfance et à l'adolescence.

Outre les indices révélés par l'analyse des modèles de bicyclette et de l'âge des victimes d'accidents, l'affirmation d'un caractère plus juvénile des pratiques cyclistes pendant et après la Deuxième Guerre mondiale se lit également à travers divers phénomènes événementiels et publicitaires. Mentionnons d'abord la tenue de parades de bicyclettes décorées<sup>42</sup> telles qu'organisées dans différents secteurs de la ville. Un article publié le 20 juin 1938 dans le journal *The Gazette*<sup>43</sup> révèle que la troisième édition du Bicycle Carnival de Montréal Ouest qui s'est déroulée le samedi précédent a réuni près de 500 résidents pour assister à la parade annuelle de bicyclettes décorées (voir figure 2.10, p.78). Pour l'occasion, des garçons et des filles des municipalités de l'ouest de l'île ont orné leurs bicyclettes et leurs tricycles de rubans et se sont eux-mêmes costumés.

---

<sup>42</sup> Une pratique désignée comme « a bicycle gymkhana » en anglais. Glen Norcliffe, *Critical Geographies of Cycling*, Farnham; Burlington, Ashgate, 2015, p.167.

<sup>43</sup> *The Gazette*, 20 juin 1938, p.10.

Des « flower girls », des pirates, des chats noirs, des cowboys et un « Oncle Sam » ont notamment déambulé de l'école Elizabeth Ballantyne au terrain d'une école secondaire avant de se prêter à diverses compétitions. Parmi la programmation, un concours de décoration de bicyclette ouvert aux filles et aux garçons, et un éventail de courses où les filles et les garçons compétitionnent séparément : courses de tricycles, de bicyclette, de « Coaster-wagon », un parcours d'habileté en bicyclette et enfin, un parcours lent (« slow riding race »). Il semble que des événements similaires soient également organisés en d'autres secteurs de la ville tel qu'en fait foi la figure 2.11 (p.79), qui représente une autre parade de bicyclettes décorées dans le quartier Parc-Extension.

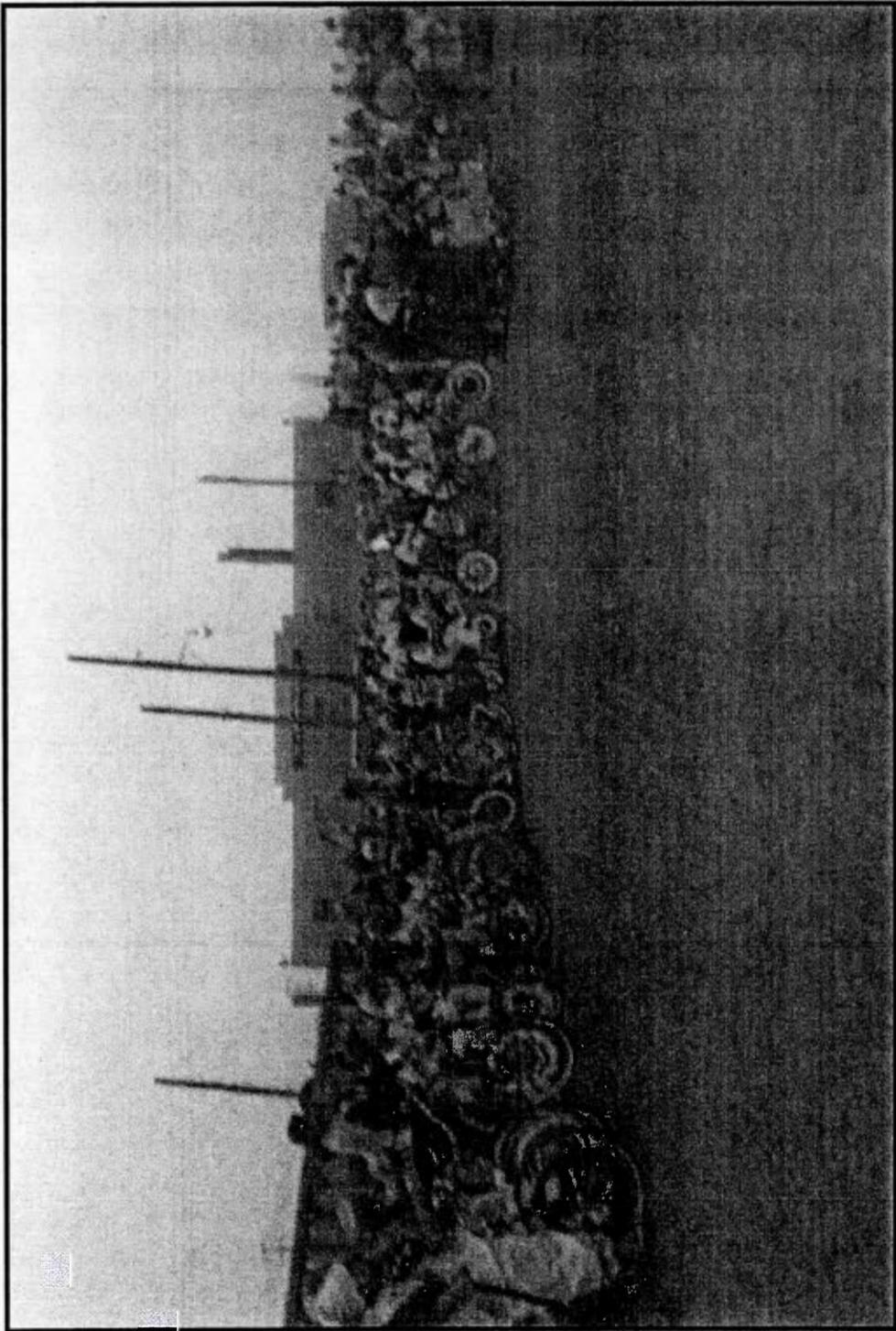


Figure 2.10. Parade de bicyclettes décorées c. 1940-1950 Société d'histoire de Parc-Extension, Collection privée

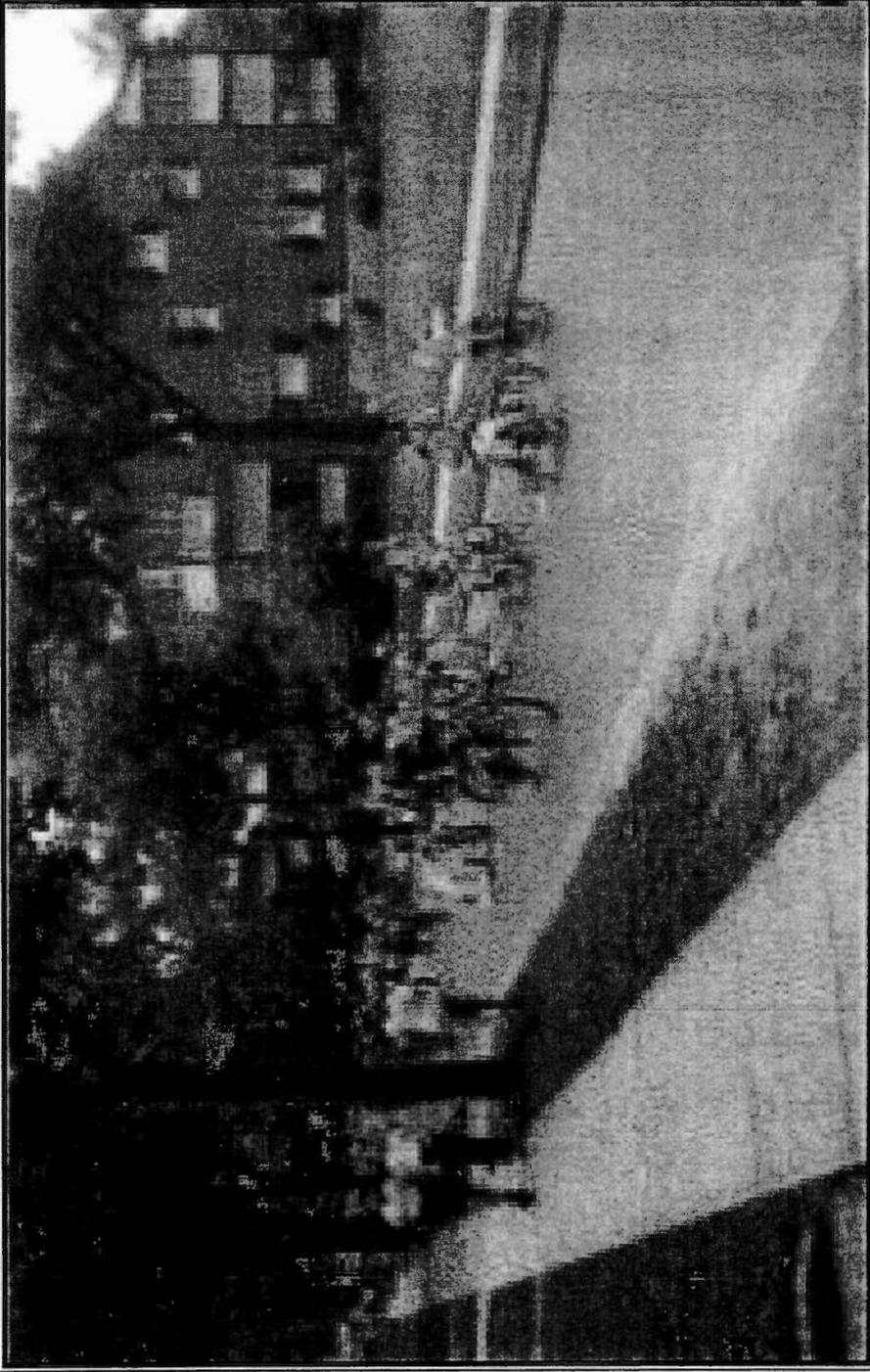


Figure 2.11. Children's Activities. Montreal West Bicycle Parade on Percival Ave Conrad Poirier. 18 juin 1938. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. B.AnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P2112

On retrouve encore d'autres manifestations du raffermissement, vers la fin de la décennie 1930, du lien entre enfance et cyclisme à travers la publication de diverses publicités mettant en scène de jeunes cyclistes dans les quotidiens *La Patrie* et *La Presse*. Qui plus est, vers 1940, la bicyclette est également le prix de divers concours destinés aux enfants. Notamment, dans *La Presse* du 27 avril 1940, une série de concours de yo-yo de marque *Cheerio* est lancée. Ces concours de grande envergure s'adressent aux garçons et aux filles qui souhaitent apprendre le maniement du yo-yo. Les enfants ayant démontré les meilleures aptitudes hebdomadaires courent la chance de gagner l'une des 16 bicyclettes C.C.M. qui constituent les premiers prix.

# Chouette! MA NOUVELLE C.C.M. EST SUPERBE



**TOUT GARÇONNET** sait qu'une C.C.M. est "ce qu'il y a de mieux" même avant d'en posséder une lui-même, car tous ses camarades le lui disent. Et il en a une preuve irréfutable quand il devient le fier possesseur d'une C.C.M. C'est alors qu'il s'exclame: "Chouette! Ma C.C.M. est superbe."

Et est-ce surprenant que la plupart des garçons et des fillettes disent la même chose au sujet des bicyclettes C.C.M. quand celles-ci roulent si confortablement, silencieusement et facilement pendant des années? Une telle performance est le résultat de l'usage et de l'ajustage soignés de toutes les pièces composant les trois parties mobiles d'une Bicyclette C.C.M. — le Moyen avant — le Pédalier Principal à Pignon et le Frein à roue libre C.C.M. Seuls, les aciers les meilleurs et les mieux appropriés sont employés dans la construction des bicyclettes C.C.M. et toutes les pièces mobiles sont trempées et subissent un traitement spécial pour assurer une plus longue durée.

Les Bicyclettes C.C.M. se font dans différents modèles, depuis la "Road-Racer" légère illustrée, jusqu'au modèle de livraison qui est renforcé pour pouvoir porter de lourdes charges.

Garçon! c'est le moment de vous procurer une bicyclette, allez donc maintenant chez votre marchand de C.C.M. le plus près, et choisissez le modèle qui vous convient le mieux. Puis vous direz "Chouette! Ma nouvelle C.C.M. est superbe."

**SOLIDE NOTÉ AVANT C.C.M.**  
En acier trempé avec toutes acides et soigné à l'huile minérale et trempé pour assurer des années de fonctionnement dans la facilité.

**PIÈRE À ROUE LIBRE C.C.M.**  
Un nouveau modèle, plus C.C.M. est plus rapidement sur l'embrayage avant, plus puissant, assure des vitesses plus douces et plus puissantes pour vos déplacements. En acier trempé soigné, pour répondre aux exigences des cyclistes d'aujourd'hui.

**PÉDALIER TRIPLEX C.C.M.**  
Les 13 pédales de ce pédalier sont trempées et soignées. C'est pourquoi C.C.M. peut garantir que son pédalier est fait avec un matériau particulièrement dur et que vous pouvez être le plus tranquille de l'usage que vous en ferez pour plusieurs années.

C.C.M. pour Filles	52.50
au Garçonnet	52.50
C.C.M. "Bambin"	15.00
pour Filles	15.00
C.C.M. "Bambin"	14.00
pour Garçonnet	14.00
C.C.M. "Bambin-Miniature"	10.75
C.C.M. pour Dames	10.50
C.C.M. "Spécial"	11.00
C.C.M. "Road-Racer"	60.00
C.C.M. "Bambin" pour Filles	11.00
Hommes ou Dames	11.50
C.C.M. pour Livraisons	75.00
— Cinq Pédaliers	75.00

## Bicyclettes C.C.M.

**CONSTRUCTION SOLIDE • ROULEMENT FACILE • QUALITÉ SUPÉRIEURE**

Figure 2.12. Publicité, *La Presse*, 27 avril 1940

Enfin, bien que plusieurs indicateurs ébauchent l'hypothèse d'un caractère juvénile plus prononcé de la pratique cycliste dans la période suivant la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il faut toutefois considérer la présence, dès le début du siècle, d'enfants et d'adolescents à bicyclette dans la ville. Parmi ces jeunes cyclistes, au début du siècle, une classe particulière peut d'ailleurs être distinguée : ce sont les messagers des compagnies de télégraphie.

Au tournant du siècle, à Montréal comme dans d'autres grandes villes nord-américaines telles que Boston, New York et Philadelphie, la télégraphie est un moyen de communication implanté depuis plusieurs décennies<sup>44</sup>. Alors que le télégraphe est d'abord employé par les milieux commerciaux, financiers et journalistiques, quelques années après son implantation à Montréal, l'instrument participe de plus en plus activement aux communications locales. À chaque jour, une masse de télégrammes s'échangent entre divers individus, firmes et institutions de la ville. Comme le mentionne Claire Poitras,

[d]ans la situation où les deux interlocuteurs possèdent un appareil, le délai d'émission est presque aboli. Toutefois, et c'est un cas fréquent, lorsqu'un seul des interlocuteurs dispose d'un émetteur, la transmission des messages exige toujours la présence de messagers, porteurs de télégrammes<sup>45</sup>.

---

<sup>44</sup> C'est vers 1846 qu'est mise au point et que se diffuse la technique télégraphique. Dès 1847, la Montreal Telegraph Company est fondée, puis rejointe et concurrencée par la Dominion Telegraph Company en 1868 et la Great North Western Telegraph Co. au début des années 1880. Claire Poitras, *La cité au bout du fil*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2000, p.69 ; Robert E. Babe, « Télégraphe », L'Encyclopédie Canadienne en ligne, [<http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/telegraphe/>], (11 novembre 2015).

<sup>45</sup> Claire Poitras, *La cité au bout du fil*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2000, p.64.

Afin d'assurer avec diligence la transmission des dépêches, les compagnies télégraphiques emploient une flotte de messagers, essentiellement composée de jeunes garçons auxquels on semble le plus souvent fournir une bicyclette « de service ».

Rassemblés dans une salle d'attente de la compagnie qui les embauche<sup>46</sup>, les messagers –qu'on appelle aussi les « boys »– attendent qu'on leur confie une ou plusieurs dépêches à livrer en main propre à quelque(s) citoyen(s) de marque. Pour mener à bien cette mission, les garçons doivent être évidemment être lettrés afin de déchiffrer les adresses, mais ils doivent également maîtriser l'anglais et le français, avoir une bonne connaissance de la topographie de la ville et faire preuve de rapidité. En juin 1902, dans un reportage de l'*Album Universel* consacré à cette occupation, on peut lire que « [les messagers] apprennent vite à se présenter, à exercer de l'intelligence, du discernement [sic] et surtout, de la discrétion »<sup>47</sup>.

---

<sup>46</sup> De 1900 à 1950, plusieurs entreprises de télégraphie, souvent associées à des compagnies ferroviaires, sont actives à Montréal. Notamment, Canada Pacific Telegraph Company, la Great North Western Telegraph Company et la Canadian National Telegraph Company. C'est vers 1846 qu'est mise au point et que se diffuse la technique télégraphique. Voir Éric Mauras, *Construire un système réglementaire : l'État et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916*, Thèse (Histoire), Université de Montréal, 2008, 390p. Claire Poitras, *La cité au bout du fil*, Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 2000, p.69 ; Robert E. Babe, « Télégraphe », L'Encyclopédie Canadienne en ligne [<http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/telegraphe/>] (11 novembre 2015).

<sup>47</sup> *Album Universel*, 28 juin 1902, p.213.

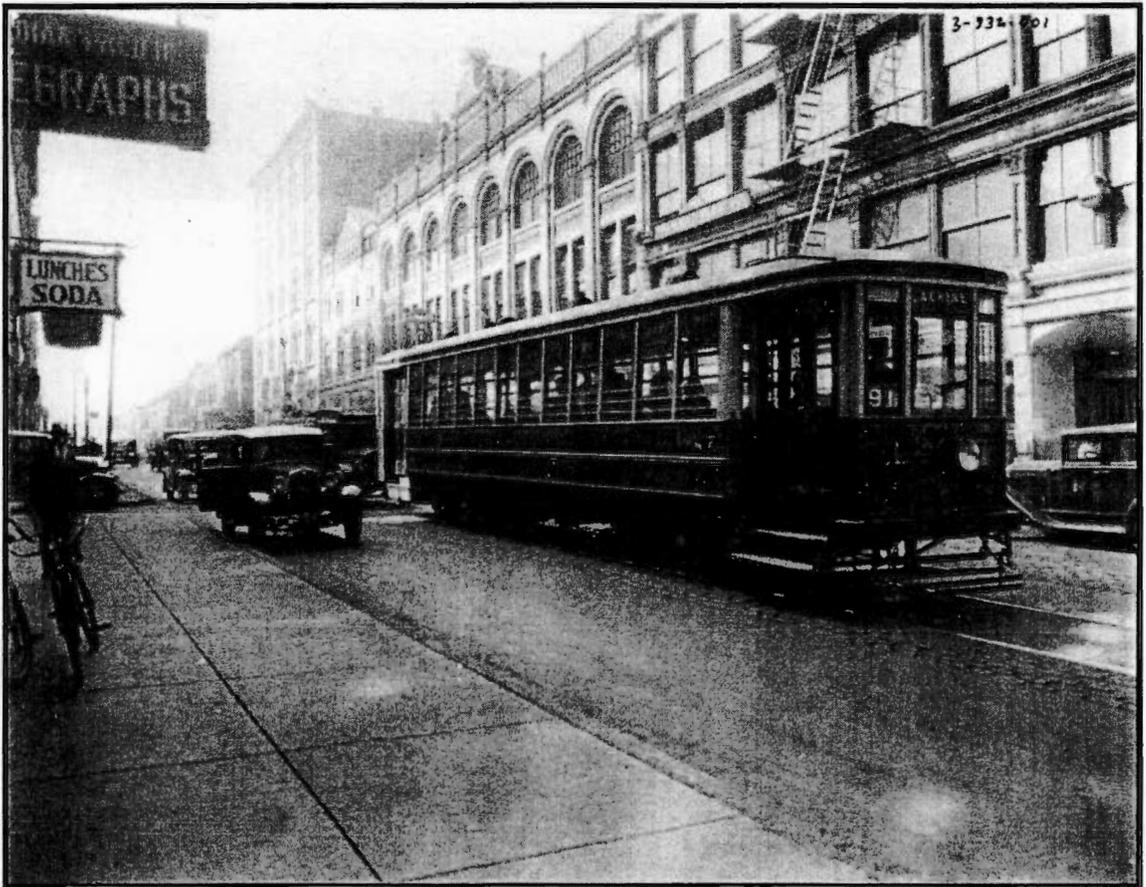


Figure 2.13. Rue Notre-Dame. 1932. Société de Transport de Montréal, Fonds de la Montreal Tramways Company, 3-932-001.

Le jeune facteur télégraphique de la Canadian National Telegraph Company que montre la figure 2.14 reproduite à la page suivante laisse entrevoir l'importance de la présentation des messagers. L'uniforme et l'apparence soignée du jeune homme suggère que bien qu'occupé par des garçons et des jeunes hommes, l'emploi de messager à bicyclette est un poste « sérieux », qui requiert du professionnalisme. Le lieu duquel est prise la photographie témoigne aussi des lieux fréquentés par les messagers. En 1935, de cette allée du square Dominion, le messager se trouve à courte distance de plusieurs lieux où sont susceptibles d'être livrés des télégrammes : l'hôtel et la gare Windsor, les édifices à bureaux de la rue Sainte-Catherine, et celui, très imposant, de la compagnie d'assurance Sun Life qu'on aperçoit d'ailleurs à l'arrière-plan.

Sachant qu'ils ont parfois à se rendre en quatre ou cinq endroits avant de trouver le destinataire du télégramme à livrer, les messagers pédalent avec rapidité et non sans une certaine témérité. Au sein du reportage de l'*Album Universel* cité plus tôt, on décrit en ces termes le caractère périlleux de la tâche des messagers : « Vite, le petit messager enfourche sa bicyclette et dare-dare, au péril de sa vie, se lance tête baissée dans à travers les voitures, les camions et la cohue »<sup>48</sup>. Dans un autre article de l'*Album Universel* consacré cette fois au jeune messager Charles Fyon, on peut lire que : « le goût du cyclisme n'est pas pour lui un simple amusement, c'est aussi une question d'affaires. Grâce à la célérité que cela lui donne dans le service, il fait couramment de sept à huit dollars par semaine »<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> *Album Universel*, 28 juin 1902, p.213.

<sup>49</sup> *Album Universel*, 7 juin 1902, p.140.



Figure 2.14. Facteur télégraphiste à bicyclette, square Dominion, Montréal, QC, vers 1935. Musée McCord, Archives photographiques Notman, MP-1992.22.36.

En raison du contexte bien particulier dans lequel ils pédalent, les jeunes messagers de dépêches télégraphiques forment un groupe distinct au sein des « jeunes » cyclistes. Rappelons que, bien que nombreux –et ce particulièrement au cours de la décennie 1940–, les enfants et les adolescents ne sont pas les seuls à faire usage de la bicyclette. Tout au long de la période, des photographies, des articles de journaux, les victimes d'accidents et les cyclistes « délinquants » identifiés dans les sources témoignent de l'usage de la bicyclette par des individus d'âges variés.

### 2.2.2 Genre

Alors que les cyclistes montréalais présentent jusqu'ici un visage pluriel et que l'on imagine sans peine des individus d'origines ethnoлингuistiques et d'âges divers se côtoyer dans les rues bourdonnantes de la métropole, l'examen du genre des cyclistes permet de préciser significativement ce portrait d'ensemble. En effet, l'analyse croisée de diverses sources indique qu'au cours des cinq décennies examinées, ce sont les cyclistes de sexe masculin qui sont et demeurent les plus nombreux à pédaler.

En 1900, l'usage de la bicyclette par les femmes fait déjà l'objet d'appréhensions et de débats depuis une dizaine d'années. Amélie Gagné rapporte qu'entre 1890 et 1920, les discours véhiculés par le corps médical, par la presse à grand tirage et par des femmes cyclistes témoignent d'attitudes variées à l'égard de l'usage de la bicyclette par les femmes. Alors que les détracteurs du cyclisme féminin s'inquiètent d'une part, des méfaits de l'activité sur la santé physique et mentale des femmes et d'autre part, de l'autonomie que leur procure la bicyclette, les cyclistes victoriennes –qui sont le souvent des femmes bourgeoises– déploient beaucoup d'énergie à justifier leur(s) pratique(s)<sup>50</sup>. Pour Gagné, «[m]algré les progrès réalisés au cours des dernières années

---

<sup>50</sup> À cet égard, le plus célèbre témoignage est certainement celui de la féministe maternaliste et suffragette américaine Frances Williard, présidente de la *Woman Christian Temperance Union* (WCTU),

du XIX<sup>e</sup> siècle, la pratique de la bicyclette demeure encore, pour une partie de la société victorienne, incompatible avec les normes et les modèles de féminité valorisés à cette époque»<sup>51</sup>. À l'instar d'Amélie Gagné, on constate que si les discours des médecins, de la presse à grand tirage et des femmes cyclistes évoluent et qu'au tournant du siècle, tous reconnaissent désormais le droit des femmes à faire usage de la bicyclette, le cyclisme féminin n'est cependant pas libre de tout encadrement. En effet, la pratique cycliste doit alors être modérée. Le cyclisme, constate Amélie Gagné, n'est acceptable que lorsque pratiqué avec modération et en tant que qu'activité de plaisance et de détente<sup>52</sup>.

Les conclusions d'Amélie Gagné expliquent peut-être les résultats de notre propre enquête, qui fait état de peu de femmes cyclistes dans les rues de la ville au cours des deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle. De 1906 à 1911, la totalité des accidents impliquant un tramway et une bicyclette recensés par la Compagnie des Tramways concernent des cyclistes de sexe masculin. Dans les rapports annuels du service de police de Montréal, on recense peu d'infractions commises par des femmes cyclistes. Aucune «délinquante» n'apparaît dans les registres entre 1900 et 1906.

---

qui apprend à rouler à bicyclette dans la cinquantaine, se prend d'enthousiasme pour le cyclisme et écrit un livre sur le sujet. Publié en 1895 sous le titre *A Wheel Within a Wheel. How I Learned to Ride A Bicycle*, l'ouvrage de Williard épouse avec entrain l'idéologie des sphères séparées : il se porte à la défense du cyclisme féminin en plaidant que la bicyclette est un instrument tout désigné pour aider les femmes à accomplir les tâches qui leur incombent, telles que participer à des œuvres de bienfaisance et de tempérance. Au Québec, le même phénomène est observé par Amélie Gagné. Frances Elizabeth (auteure 1895) et Carol O'Hare (ed.), *How I Learned to Ride the Bicycle: Reflections of an Influential 19th Century Woman*, édition révisée, Fair Oaks Publications, Sunnyvale, 1991, 104p. ; Amélie Gagné, *La petite reine et les femmes : la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, p.62. Gagné p.82.

<sup>51</sup> Amélie Gagné, *La petite reine et les femmes : la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, p.62.

<sup>52</sup> *Ibid.*

Plusieurs auteures ont démontré qu'au cours de la décennie 1920, l'émergence de nouveaux modèles féminins bouleverse passablement le rapport des femmes québécoises à l'activité physique<sup>53</sup>. En ce qui concerne la pratique cycliste féminine, l'état de la documentation ne permet cependant pas de constater si l'avènement de la « flapper » et de la « jeune fille moderne »<sup>54</sup> entraîne dans son sillage un plus vaste usage de la bicyclette par les Montréalaises. En effet, dans les rapports annuels du service de police, entre 1907 et 1934, le sexe des cyclistes interpellés n'est pas consigné. Ce n'est qu'en 1939 qu'une première cycliste est associée à une infraction. Puisque nous reviendrons plus tard sur l'encadrement légal du cyclisme dans la ville, contentons-nous pour l'instant de souligner la faible représentation des femmes au sein des cyclistes ayant commis une ou des infractions aux règlements municipaux. On ne retrouve également que peu de filles et de femmes à vélo parmi les victimes d'accidents de la circulation recensés par le service de police. En 1936, 1938 et 1949, les cyclistes de sexe féminin représentent un peu moins du cinquième (1/5) des individus dont le sexe est identifié alors que les cyclistes de sexe masculin sont impliqués dans un peu plus de quatre cas sur cinq (4/5).

Pour l'ensemble de la période, les cent-quatre-vingt-douze (192) documents iconographiques analysés présentent cent-quatre-vingts (180) cyclistes différents dont le genre a pu être précisé<sup>55</sup>. De ce nombre, un peu plus du deux tiers (2/3) sont des

---

<sup>53</sup> Voir à ce sujet les ouvrages : Élise Detellier, *Mises au jeu : les sports féminins à Montréal, 1919-1961*, Montréal, Éditions du Remue-ménage, 2015, 350p. et Margaret Ann Hall, *The Girl and the Game. A History of Women's Sport in Canada*, Peterborough, Broadview Press, 2002, 284p.

<sup>54</sup> Parmi les caractéristiques qui définissent « la flapper », Denyse Baillargeon souligne la mode des robes droites, des cheveux courts « à la Marcelle », le port de vernis à ongles, le tabagisme, la consommation d'alcool, et la conduite automobile. Voir Denyse Baillargeon, *Brève histoire des femmes au Québec*, Boréal, Montréal, 2012, p.124.

<sup>55</sup> Le corpus iconographique couvre l'ensemble de la période à l'étude, du tournant au mitan du XX<sup>e</sup> siècle. Au sein des cent-quatre-vingt-douze (192) documents iconographiques examinés, on a été en mesure d'identifier deux-cent-trois (203) cyclistes différents. Pour arriver à ce nombre, il a fallu prendre

garçons et des hommes et un peu moins d'un tiers (1/3) sont des fillettes et des femmes. Au sein du corpus iconographique examiné, on constate que les clichés représentant des femmes à vélo ont essentiellement été produits par le photographe Conrad Poirier au cours de la décennie 1940<sup>56</sup>. Les femmes cyclistes capturées par la lentille de Poirier entre 1938 et 1946 sont le plus souvent en paires ou en petits groupes, la plupart d'entre elles arborent un look « athlétique » et témoignent d'une aisance manifeste. Elles semblent être à l'aise dans l'espace et en parfait contrôle de leur monture. Plusieurs de ces « jeunes filles modernes » sont d'ailleurs les modèles d'un reportage photographique portant sur les règlements de circulation s'appliquant au cyclisme. Publié dans *The Gazette* le 12 mai 1942, l'article traite de la pratique cycliste utilitaire en prônant le respect des règlements de la circulation par tous les usagers de la route, sans nulle évocation du genre des cyclistes. Dans ce contexte, le choix d'accompagner le texte du reportage de modèles cyclistes exclusivement féminins peut être lu comme une indication du caractère commun, à cette époque, de l'usage de la bicyclette par des femmes. En plus de ne mettre en scène que des jeunes filles, il est aussi remarquable que la pratique cycliste dont traite l'article du quotidien *The Gazette* en soit une utilitaire et non récréative, contrairement aux prescriptions observées par Amélie Gagné jusqu'en 1920. La publication de certains clichés de femmes cyclistes et l'article qui les accompagne en mai 1942 suggèrent que les attitudes envers le cyclisme féminin ne cessent d'évoluer au cours des décennies 1920 et 1930 jusqu'à témoigner d'une

---

garde aux individus qui apparaissent sur plusieurs clichés différents. Enfin, on dénombre vingt-trois (23) cyclistes dont le sexe n'a pas pu être établi.

<sup>56</sup> Ce phénomène constitue un biais étroitement lié à la méthodologie employée dans la constitution du corpus iconographique ici exploité. En effet, parmi les différentes démarches de la recherche documentaire ayant présidé la recherche de représentations visuelles de bicyclettes, une démarche a consisté au dépouillement systématique des photographies du fonds Conrad Poirier (P48) disponibles en ligne sur le moteur de recherche Pistard de BAnQ à l'aide du mot-clef « rue ».

certaine « banalisation » de l'usage du vélo par des femmes au début de la décennie 1940.



Figure 2.15. Cycling. Rules for Cyclists. Doreen and Peggy. Conrad Poirier. 5 mai 1941. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. P48, S1, P6704.

Si les photographies de cyclistes montréalaises de Poirier font état de l'usage du vélo comme moyen de transport, d'autres sources témoignent de différentes pratiques du cyclisme féminin. Le guide d'excursion de Michelle Le Normand qui s'adresse de façon directe aux jeunes femmes est en effet entièrement dédié à la pratique de la bicyclette comme loisir. Comme le souligne Amélie Gagné : « ce récit insiste [...] sur la dimension sociale des activités cyclistes féminines. Il cherche surtout à révéler à ses consoeurs, les excursions possibles sur l'île de Montréal et dans ses environs »<sup>57</sup>. Dans cette publicité de la compagnie manufacturière C.C.M. publiée dans l'édition du 4 mai 1940 du quotidien *La Presse*, la dimension récréative du cyclisme féminin est d'ailleurs clairement mise en évidence.

---

<sup>57</sup> Amélie Gagné, *La petite reine et les femmes : la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, p.90.

# CYCLISME

## LE PASSE-TEMPS DES JEUNES FILLES MODERNES!

**I**l y a plus de jeunes filles et de femmes qui font de la bicyclette aujourd'hui qu'il n'y en a jamais eues depuis que Kirkpatrick Macmillan inventa la bicyclette à Dumfriesshire, Ecosse, il y a cent ans. C'est pourquoi nous disons que "le Cyclisme est le Passe-temps des Jeunes Filles Modernes."

Les actrices d'Hollywood commencent à faire de la bicyclette pour se maintenir sveltes et en forme, et trouvèrent cela si agréable qu'elles continuent. Bientôt les jeunes filles suivront leur exemple sur les plages à la mode. Puis les étudiantes dans les collèges et les jeunes écolières le suivront aussi. En ce moment, dans le monde entier, le cyclisme est tout à fait moderne, comme exercice, par plaisir, ou pour voyager.

Vous êtes-vous jamais arrêtée à penser quel plaisir et quel bon exercice serait le cyclisme pour vous et vos amies? Pourquoi ne pas en parler ensemble puis aller chez votre marchand C.C.M. le plus proche pour choisir une élégante C.C.M.? Les bicyclettes C.C.M. pour Dames se font en une gamme complète de couleurs pouvant s'harmoniser à vos vêtements de sport. Puis, sur vos nouvelles bicyclettes C.C.M. à roulement doux et facile, vous et vos amies jouirez de nombreuses saisons de cyclisme—de promenades, de petites excursions, de pique-niques, et du moyen de transport le plus adaptable et le moins coûteux. Demandez un catalogue à votre marchand.



*Bicyclettes*

Figure 2.16. Publicité de la compagnie C.C.M, *La Presse*, 4 mai 1940.

Enfin, il convient de noter la présence de deux femmes à la tête d'établissements de réparation et de vente de bicyclette. La première se nomme Maria Corbeil et dirige un magasin situé sur la rue Wolfe, entre les rues Ontario et Sherbrooke, de 1924 à 1927. La seconde femme de notre échantillon est identifiée au Lovell comme Mrs. John Allikas. La veuve de John Allikas est associée au magasin de bicyclette de son défunt mari, situé rue Dorchester Ouest (aujourd'hui boulevard René-Lévesque Ouest) entre les rues Saint-Urbain et Clark, de 1941 à 1952. Bien qu'il s'agit des deux seules femmes associées à des magasins de bicyclette au sein de l'ensemble des commerces recensés et que l'on n'en connaisse pas davantage sur ces deux personnages, la mention témoigne d'une forme de participation féminine au « milieu » cycliste montréalais<sup>58</sup>. La présence et le rôle des femmes dans les magasins de bicyclette sont toutefois bien difficiles à cerner en raison du silence des sources documentaires à leur sujet.

En bref, le croisement des traces du cyclisme féminin se résume ainsi : on retrouve peu de Montréalaises à bicyclette de 1900 à 1920, on dispose d'un nombre insuffisant de données pour traiter des années 1920 à 1936 et à partir de la fin de la décennie 1930, dans les archives photographiques et dans les rapports d'infractions et d'accidents de la ville de Montréal, la présence de femmes cyclistes est toujours significativement moins importante que celle des hommes cyclistes. Ainsi, l'analyse de la dimension genrée de l'usage du vélo dans la ville livre des résultats nets : ce sont des garçons et des hommes qui forment le plus fort de la masse cycliste. Bien que les cyclistes de sexe masculin soient vraisemblablement plus nombreux durant la période, les femmes ne sont pas pour autant étrangères aux pratiques cyclistes. Grâce au travail d'Amélie Gagné, on sait qu'au cours des deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, les attitudes à

---

<sup>58</sup> Puisque le magasin de bicyclettes de la rue Wolfe n'est jamais associé à un autre nom que celui de Maria Corbeil, il semble que cette dernière n'est vraisemblablement pas la veuve d'un propriétaire de magasin de bicyclettes déjà établi.

l'endroit du cyclisme féminin évoluent et en font une pratique progressivement plus commune, bien que les femmes cyclistes soient toujours encouragées à pratiquer le cyclisme avec modération. Au sein de notre propre corpus documentaire, on trouve les traces de la banalisation du cyclisme féminin à travers les photographies de Poirier produites de la fin de la décennie 1930 et au début des années 1940. Enfin, le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* publié en 1949 témoigne de l'usage récréatif de la bicyclette par les jeunes femmes montréalaises.

### 2.2.3 Niveaux de vie

Ce portrait des cyclistes montréalais se poursuit en cherchant à découvrir si l'usage de la bicyclette traverse les frontières des classes sociales ou si au contraire, l'activité est plus étroitement associée à certaines franges de la population. Plusieurs auteurs s'étant intéressés au « Bicycle Boom » des années 1890 affirment qu'au cours des cinq dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, le prix des bicyclettes chute de façon marquée au Canada. Cette baisse des prix, estimée à près de 70%, est notamment attribuée à la fabrication de masse des bicyclettes, désormais produites par des manufactures - majoritairement situées en Ontario- selon des techniques industrielles similaires à la chaîne de fabrication<sup>59</sup>. Devenue moins dispendieuse, la bicyclette est-elle pour autant accessible ? Est-elle utilisée par des individus issus de différentes catégories socioéconomiques ? Les périodes de prospérité et de misère qui jalonnent la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle laissent-elles une empreinte sur l'usage de la bicyclette ? C'est le prix d'achat des bicyclettes qui constitue le premier élément de la démarche visant à éclairer les rapports entre l'usage de la bicyclette et le niveau de vie des cyclistes.

---

<sup>59</sup> Voir notamment Glen Norcliffe, *op. cit.*, p.223.

Selon le géographe Glen Norcliffe, en 1895, l'achat d'une bicyclette représente un investissement de près de 100\$, une somme alors exclusivement accessible aux individus fortunés. Cinq ans plus tard, en 1900, il en coûte approximativement 30\$ pour se procurer une bicyclette neuve et environ 15\$ pour une monture usagée<sup>60</sup>. Considérant le coût d'une monture comme un premier facteur permettant de contextualiser l'accessibilité de la pratique, le tableau 2.1 (page suivante) présente les prix médians associés à l'achat de bicyclettes usagées et neuves à Montréal durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle<sup>61</sup>. En ce qui a trait aux bicyclettes usagées, les prix d'achat présentés proviennent d'une démarche d'échantillonnage des annonces classées du quotidien *La Presse* publiées le dernier samedi du mois d'avril et le premier samedi du mois de mai tous les cinq ans. Une fois tous les prix annoncés par les vendeurs de bicyclettes usagées pour chaque année cible recensée, c'est le prix médian qui a été retenu<sup>62</sup>. En ce qui concerne les bicyclettes neuves, la même méthode d'échantillonnage a été appliquée aux prix d'achat recensés au sein des catalogues de vente par correspondance des grands magasins Eaton et Dupuis Frères<sup>63</sup>.

---

<sup>60</sup> *Idem*

<sup>61</sup> Le tableau 2.1 a été réalisé en croisant les prix des différents modèles de bicyclettes annoncés dans les catalogues Eaton et Dupuis Frères avec les prix des bicyclettes usagées à vendre dans les annonces classées du quotidien *La Presse*. Les prix médian des bicyclettes usagées retenus ont été obtenus grâce au dépouillement des annonces classées de *La Presse* (dernier samedi d'avril et premier samedi du mois de mai) à tous les cinq ans, entre 1900 et 1950. En ce qui a trait au prix médian des bicyclettes neuves retenus, les prix d'achat retenus proviennent de catalogues de vente par correspondance des grands magasins Eaton et Dupuis Frères. Pour certaines années, les prix de bicyclettes neuves annoncés dans des publicités publiées dans *La Presse* ont aussi été inclus dans le calcul de la médiane.

<sup>62</sup> Dans certains cas, l'absence d'offres de bicyclettes usagées au sein de la section des annonces classées, l'imprécision de certains annonceurs concernant le prix demandé et l'illisibilité de certains documents ne fournissent les informations requises. En 1915, le prix d'achat provient quant à lui des annonces classées de l'édition du 1<sup>er</sup> juin du journal *La Patrie*.

Tableau 2.1. Prix médian des bicyclettes usagées et neuves, 1900-1950

Année	Prix médian d'une bicyclette usagée	Prix médian d'une bicyclette neuve
1900	13\$	40\$
1905	20\$	28\$
1910	Non disponible	30\$
1915	8\$	28\$
1920	28\$	47\$
1925	31\$	38\$
1930	12\$	34\$
1935	30\$ <sup>64</sup>	38\$
1940	Non disponible <sup>65</sup>	25\$
1945	18\$	42\$
1950	28\$	61\$

<sup>64</sup> Prix médian établi sur une seule offre de bicyclette usagée. En ce sens, il s'agit donc d'une donnée à considérer avec précaution. En effet, comme le prix d'achat repose sur une seule offre, il est possible que le prix avancé ne soit pas représentatif ou constitue une aberration. Il s'agit toutefois du seul indice dont nous disposons.

<sup>65</sup> Il est à noter que le prix d'une bicyclette usagée en 1910 et en 1940 n'a pu être établi suite au dépouillement « régulier » des annonces classées de *La Presse*, le dernier samedi d'avril et le premier samedi du mois de mai. Le dépouillement supplémentaire des journaux *La Patrie* et *Montreal Witness* durant les mois d'été 1910 s'est également avéré infructueux. En ce qui concerne l'année 1940, le dépouillement supplémentaire des journaux *La Patrie* et *The Montreal Gazette* s'est lui aussi avéré infructueux.

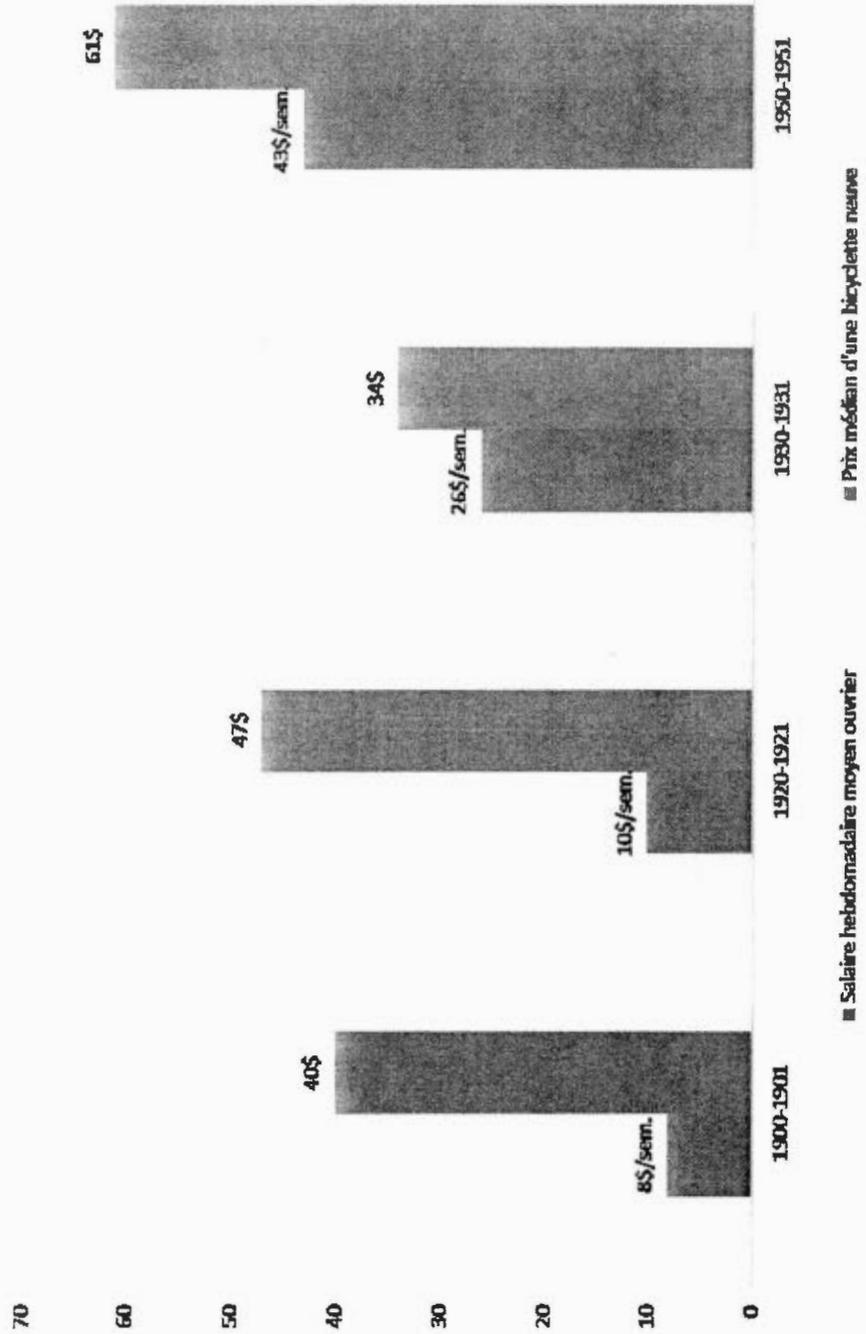
Une fois colligées les données relatives au coût d'achat, afin d'évaluer si le cyclisme est une activité abordable à toutes les couches socioéconomiques de la population montréalaise, il apparaît maintenant nécessaire de se pencher sur le rapport entre le prix d'achat d'un vélo et la rétribution ouvrière moyenne. Cet exercice s'appuie sur les prix médians de bicyclette neuve recensés par le tableau 2.1 de la page précédente et sur les salaires moyens tels que fournis par les travaux de Terry Copp et le recensement canadien de 1931<sup>66</sup>.

L'analyse, illustrée par le graphique 2.1 de la page suivante, révèle qu'au début du siècle, alors que le salaire hebdomadaire en manufacture est estimé à 8\$, le prix d'une bicyclette neuve est d'environ 40\$. L'achat d'un vélo représente donc cinq semaines de salaire ouvrier, ce qui nous apparaît constituer un investissement considérable. En 1920-21, le coût d'une bicyclette demeure relativement élevé alors qu'il représente entre quatre et cinq semaines de travail. À partir de 1930 et jusqu'en 1950, l'écart entre salaire et prix d'achat diminue. Une bicyclette neuve constitue un investissement un peu plus modeste, soit entre une et deux semaines de travail. Bref, alors qu'elle est vraisemblablement peu abordable au début du siècle, à partir de la décennie 1930, la bicyclette (neuve) semble devenir de plus en plus accessible.

---

<sup>66</sup> Recensement du Canada 1921, vol. III, Emploi durée gain. et Terry Copp, *Classe ouvrière et pauvreté: Les conditions de vie des travailleurs montréalais, 1897-1929*, Montréal, Boréal Express, 1978, 213p.

Graphique 2.1. Rapport entre le salaire ouvrier et le prix d'achat d'une bicyclette neuve, 1900-1951



Au coût d'acquisition d'une bicyclette doit aussi s'ajouter celui de divers accessoires. Si les cadenas et les dispositifs d'éclairage sont essentiels –et même obligatoires en ce qui concerne les lumières<sup>67</sup>- certains, tels les garde-boue et les paniers, s'avèrent très utiles. Enfin, depuis aussi tôt que la décennie 1890, on constate une offre abondante de divers accessoires cyclistes qualifiés de luxueux, voire de superflus par Glen Norcliffe<sup>68</sup> : des capes, des chaussures, des rubans, etc. À ces coûts périphériques s'additionnent aussi les dépenses liées à l'entretien et aux réparations : gonflement des pneus, réparation de crevaisons, pièces de rechange, ajustement des freins, etc.

Enfin, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, il convient de considérer le coût de la licence annuelle obligatoire pour toutes les bicyclettes circulant à Montréal. À ce sujet, peu de traces nous sont parvenues. De 1898 à 1902, les rapports annuels du Contrôleur de la Cité (section des recettes) révèlent que le permis cycliste est fixé à 1\$/année de 1898 à 1902<sup>69</sup>. Malheureusement, dès 1903, cette information n'est apparemment plus colligée, ni par le Contrôleur de la Cité, ni par le département de police (section du Bureau des permis et des licences)<sup>70</sup>. Pour l'ensemble de la période, l'unique autre référence au coût de l'immatriculation cycliste rencontrée au sein des sources se trouve dans un article publié dans *The Gazette* en novembre 1937. On y lit qu'en 1936-37, la licence cycliste obligatoire (dont le montant est tu) est considérée trop dispendieuse et qu'une réduction de cette dernière est demandée<sup>71</sup>.

---

<sup>67</sup> C'est le règlement municipal no 231 (1898) qui instaure l'obligation du port de lumières après le coucher du soleil.

<sup>68</sup> Glen Norcliffe, « Bells and Whistles », dans *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p.121-148.

<sup>69</sup> Au sujet de l'immatriculation des bicyclettes, voir la section Immatriculation du prochain chapitre.

<sup>70</sup> Voir note précédente.

<sup>71</sup> *The Gazette*, 12 novembre 1937, p.11.

Ainsi, l'évaluation des coûts associés à l'usage de la bicyclette exige de considérer plusieurs facteurs, qui dépassent le seul achat d'une monture. Pour l'aspirant(e) cycliste, l'acquisition d'une bicyclette neuve ou usagée représente certes l'investissement le plus significatif, mais non le seul. L'achat de divers accessoires (dont certains sont obligatoires), le paiement d'une licence municipale (à tout le moins, à certains moments de la période étudiée) et de divers frais d'entretien représentent des dépenses afférentes non négligeables, bien qu'il soit difficile d'en évaluer le montant et l'importance.

Enfin, parmi les deux-cent-trois (203) cyclistes recensés au sein de l'unique tableau, des six (6) cartes postales et des cent-quatre-vingt-douze (192) photographies analysées, on retrouve des individus dont l'apparence suggère l'appartenance à différentes classes sociales. Cet ouvrier coiffé de sa casquette déambulant sur la rue Saint-Jacques (figure 2.17), ces étudiantes de l'Université McGill (figure 2.18), ce livreur du quartier Parc-Extension (figure 2.19) et enfin cet homme qui présente l'apparence d'un col blanc (figure 2.20) semblent issus de différentes franges de la population. Tous et toutes font usage de la bicyclette. Manifestement, de 1900 à 1950, le cyclisme n'est ni exclusivement pratiqué par des individus fortunés comme au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>72</sup>, ni l'apanage des classes laborieuses, voire « le véhicule du pauvre », tel que dans plusieurs pays européens à la même période<sup>73</sup>.

---

<sup>72</sup> Sharon Babaian, *The Most Benevolent Machine, an Historical Assessment of Cycles in Canada*, Collection Transformation, 8, Musée national des sciences et de la technologie, Ottawa, Canada, 1998, 122p. et Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p.

<sup>73</sup> Philippe Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle Revue d'histoire*, 29, 1991, pp.17-34. et Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, 255p.

La diversité de l'éventail social représenté par les cyclistes photographiés ne signifie pourtant pas que tous et toutes font le même usage de la bicyclette. En effet, l'examen qualitatif des documents iconographiques mettant en scène des cyclistes montréalais laisse entrevoir certaines corrélations entre différentes pratiques et groupes cyclistes. Bien qu'en partie impressionniste, l'analyse suggère que chez les « jeunes » et cyclistes issus de milieux populaires, la bicyclette est employée comme mode de déplacement urbain. Pour certains travailleurs de commerces au détail (des pharmacies, des épiceries, des quincailleries, ect.), le vélo est d'ailleurs un outil de travail indispensable, en ce qu'il permet la livraison de diverses marchandises et ce, tout au long de la période étudiée. Selon les offres d'emplois de livreurs publiées dans *La Presse* du samedi 5 mai 1945, le livreur idéal doit avoir moins de 18 ou de 16 ans, il doit être âgé de « moins de 18 [ans] », être « actif » et « honnête ». Pour d'autres travailleurs et travailleuses, l'usage de la bicyclette semble avoir une fonction essentiellement utilitaire. En tant que moyen de transport personnel : durant les mois chauds, elle permet de se rendre au travail tout en évitant les tramways surchargés aux heures de pointe.

Quant aux classes aisées, au cours de la période étudiée, nous n'avons recensé que peu ou prou d'indice de leur usage du vélo comme mode de transport en milieu urbain. Au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> siècle, il semble que les classes bourgeoises fassent davantage usage de la bicyclette en milieu rural qu'en ville. Les cartes, les photographies et le guide d'excursions cyclistes consultés suggèrent plutôt un usage de la bicyclette en tant qu'activité récréative : des balades en périphérie de la ville, en duo ou en petits groupes, de garçons et de filles<sup>74</sup>. Si les excursions à vélo sur les routes de

---

<sup>74</sup> À ce jour, le seul indice d'un usage récréatif et urbain de la bicyclette est le témoignage, fortuitement rencontré de Marie-Louise Globensky, bourgeoise canadienne-française qui, le 13 juin 1899, note dans son journal intime la participation de « toute notre jeunesse à une partie de bicycle »<sup>74</sup>.

campagnes avoisinant la ville nécessitent un certain temps de loisir, les balades dominicales semblent aussi être un loisir pratiqué par des individus au revenu modeste grâce à la location de bicyclette, offerte par certains magasins. Cela permet sans doute aussi aux Montréalais-ses bénéficiant de peu de revenus de goûter aux joies cyclistes décrites avec passion par Michelle Le Normand.



Figure 2.17. Friends and Family. St. James Street Conrad Poirier. 13 février 1935. Bibliothèque et Archives nationales du Québec. BAnQ Vieux-Montréal. Fonds Conrad Poirier. Détail de la photographie P48, S1, P.334.



Figure 2.18. Étudiantes accompagnées d'une bicyclette. *Old McGill*, vol. 18, 1935, p.169.



Figure 2.19. Livreur à bicyclette, 1941. Société d'histoire de Parc Extension.

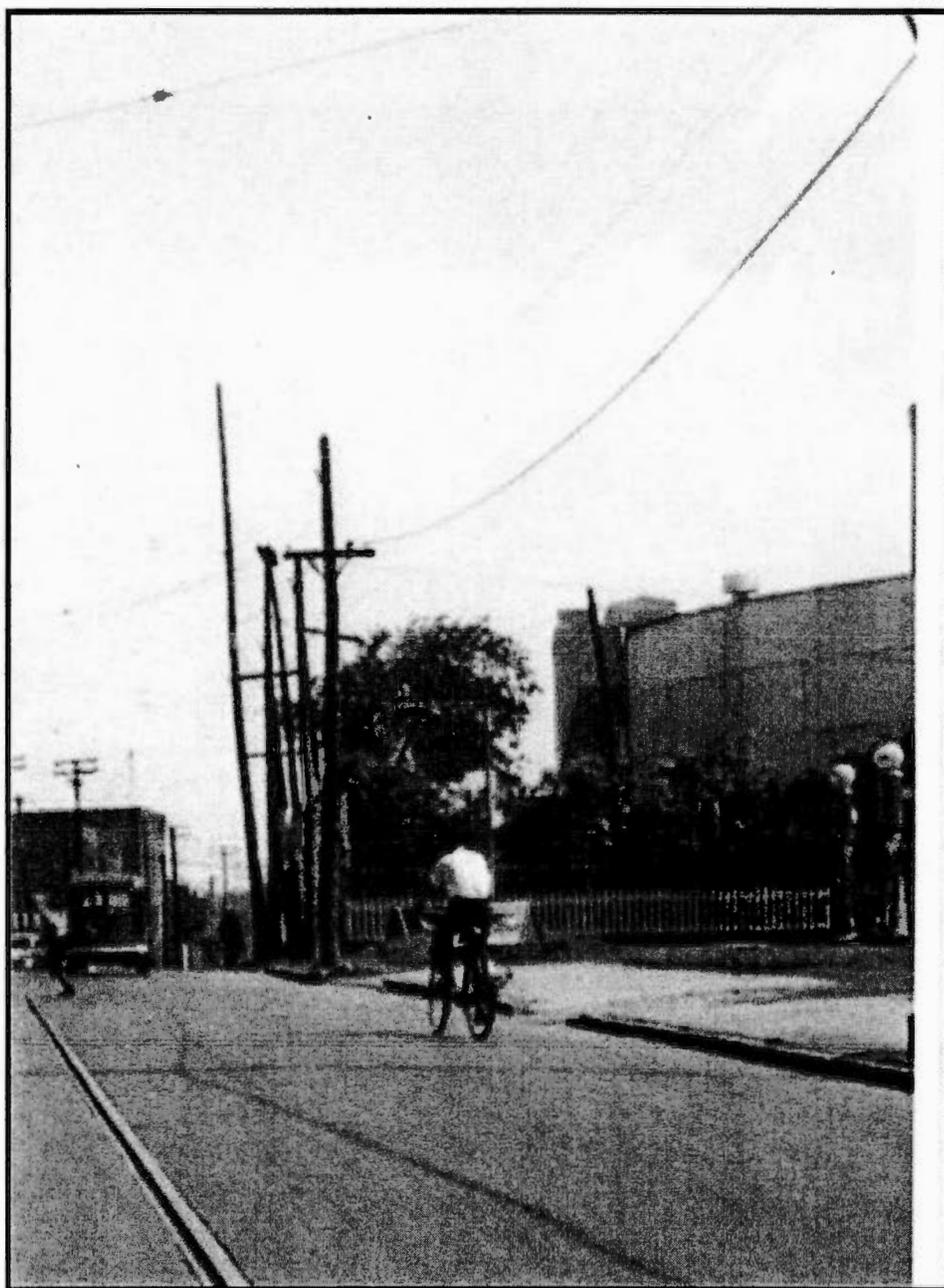


Figure 2.20. Rues Notre-Dame et Valois. 1937. Société de Transport de Montréal. Fonds de la Montreal Tramways Company. Détail de la photographie 3-937-010.

#### 2.2.4 Origine ethnolinguistique

De 1896 à la veille de la Première Guerre mondiale, une importante vague migratoire touche le Canada. Durant cette courte période, le pays accueille près de trois millions d'individus. Principalement composée d'Européens (Juifs ashkénazes d'Europe de l'Est et Européens de l'Ouest et du Sud), une part significative de cette vague de nouveaux arrivants s'établit à Montréal, qui porte le titre de métropole canadienne<sup>75</sup>. Dans une certaine mesure, l'arrivée de ces immigrants européens non britanniques transforme le visage de la ville. Durant les cinq premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, plusieurs autres phénomènes participent à forger -ou à nuancer- le caractère cosmopolite de Montréal. Il nous semble intéressant de tenter de comprendre si ce cosmopolisme affecte ou non la masse des cyclistes montréalais. Si plusieurs indices<sup>76</sup> suggèrent d'emblée que l'usage de la bicyclette n'est pas une pratique exclusive à une ou certaines communautés culturelles, que sait-on du profil ethnolinguistique des cyclistes montréalais ?

Alors que peu de traces de l'appartenance ethnolinguistique des cyclistes nous sont parvenues, notre enquête s'appuie ici sur un exercice de classement des magasins de bicyclette et des clubs cyclistes recensés au sein de l'annuaire Lovell selon l'origine ethnolinguistique des raisons sociales et des patronymes associés à ces espaces. Précisons qu'il s'agit d'une démarche qualitative en partie empirique et en partie

---

<sup>75</sup> Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, Montréal, Boréal, p.160-161.

<sup>76</sup> À savoir, les quelques prénoms et noms des cyclistes victimes d'accidents de la circulation fournis par les registres des accidents et les récits d'accidents tirés des coupures de presse *Montreal Street Railway Company*. Rappelons que les coupures de presse consultées proviennent du Fonds de la Commission des tramways de Montreal (A1) (1915-1949) et que les registres des accidents proviennent du Fonds de la Montreal Railway Company (S1) (1905-1911).

impressionniste dont les résultats doivent être lus avec nuance et réserve<sup>77</sup>. En dépit de ces limites, l'exercice ébauche des tendances qui ne sont pas dénuées d'intérêt.

En effet, l'analyse des patronymes associés aux magasins de vente et de réparation de bicyclettes recensés dans l'annuaire Lovell<sup>78</sup> révèle que jusqu'en 1915, une majorité de magasins est tenue par des propriétaires anglophones. Comme l'illustrent les cartes associées aux figures 2.21 (p.110) et 2.22 (p.111) qui représentent respectivement une vue d'ensemble et une vue rapprochée des magasins et clubs au tournant du siècle, les établissements associés à des patronymes anglophones sont d'ailleurs tous localisés à l'ouest du boulevard Saint-Laurent, suivant en cela la tradition spatiale montréalaise qui fait de l'ouest et de l'est de la ville des espaces respectivement plus densément peuplés d'anglophones et de francophones. À l'instar du phénomène observé par Claire Poitras au sujet des premiers concessionnaires automobiles montréalais<sup>79</sup>, il est probable qu'au tournant du siècle, les propriétaires de magasins de bicyclettes veulent eux aussi être « situés dans de beaux quartiers, à proximité d'une clientèle aisée [...] ».

---

<sup>77</sup> Voir p.55 pour un exposé plus détaillé des limites méthodologiques associées de cet exercice.

<sup>78</sup> Rappelons que cette analyse repose sur un dépouillement des commerces recensés sous les rubriques « Bicycles » et « Bicycles Repairers » de la section « Business Directory » de l'annuaire Lovell à tous les cinq ans, de 1900 à 1950. Au sein de notre enquête, l'analyse des patronymes et de la localisation géographique de ces commerces qui suit ne précise pas la ou les rubriques sous lesquelles sont recensés les commerces. Ces derniers sont plutôt globalement désignés comme « magasins de vente et de réparation de bicyclette » et « magasins de bicyclette ».

<sup>79</sup> Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain*, CIEQ, coll. « Les chantiers de l'Atlas historique du Québec », 2015, p.11.

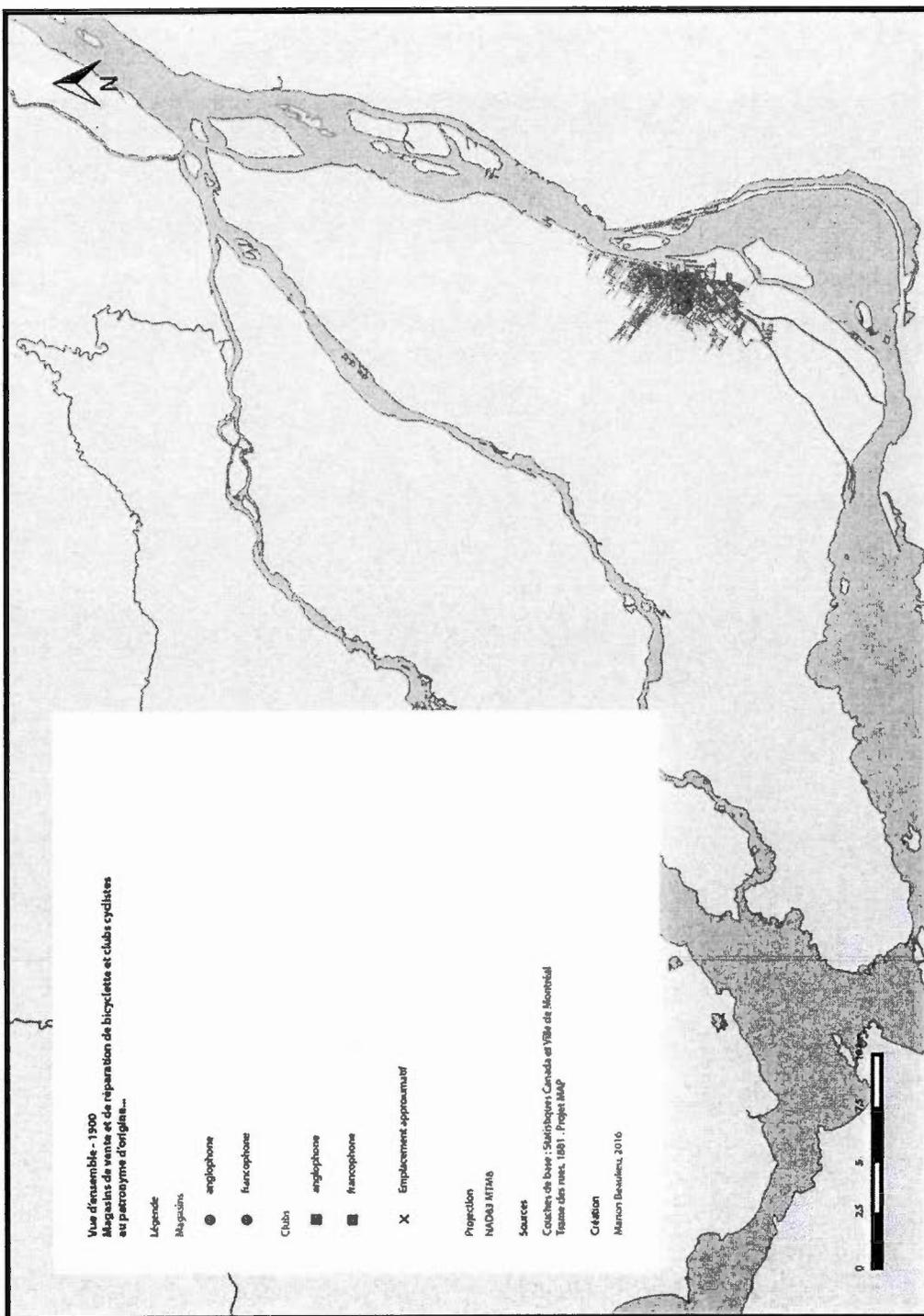


Figure 2.21. [Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue d'ensemble - 1900.

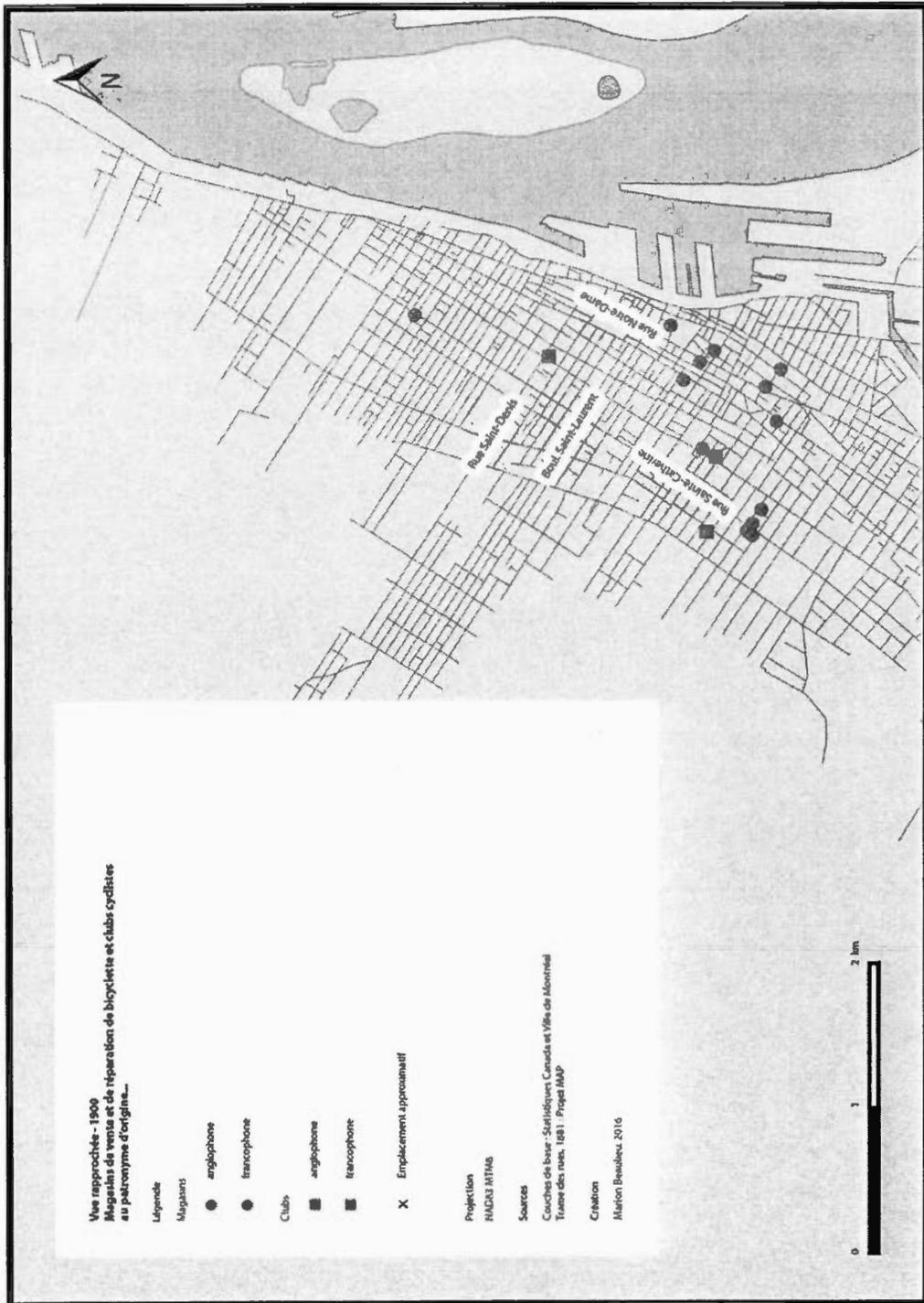


Figure 2.22. [Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette et clubs cyclistes en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue rapprochée – 1900.

Bien qu'il s'agisse de petits nombres, la même tendance s'illustre au sein des clubs cyclistes recensés dans l'annuaire Lovell alors que l'on compte une majorité de clubs anglophones au cours des dix premières années du siècle<sup>80</sup>. Au sein du registre des accidents tenu par la Compagnie de Tramways entre 1906 et 1911, en dépit d'un petit échantillon, on constate la même tendance, soit une proportion plus forte de cyclistes anglophones victimes d'accidents impliquant un tramway (5) que de francophones (3) et d'allophone (1). Parmi les huit (8) cyclistes victimes d'accident dont le nom et l'adresse ont été consignés par la Compagnie des Tramways, on retrouve un individu dont le patronyme, Muzrawski, est d'origine polonaise et dont la résidence se situe sur le boulevard Saint-Laurent, où s'établissent alors de nombreux immigrants et ouvriers<sup>81</sup>.

C'est en 1920 que l'on observe pour la première fois une quantité plus importante de magasins portant des noms francophones. À partir de ce moment, les magasins associés à des patronymes anglophones continuent d'être présents, mais ils représentent une proportion progressivement plus faible au sein de l'ensemble des magasins de bicyclettes montréalais, jusqu'à compter un seul commerce au nom anglophone pour sept commerces au nom francophone en 1950. Outre le passage à une majorité de magasins associés à des patronymes francophones, c'est également en 1920 que l'on

---

<sup>80</sup> Précisons de nouveau que la recension des clubs cyclistes au sein des annuaires Lovell semble incomplète de 1900 à 1919 et qu'elle n'est plus réalisée à partir de 1920. Qui plus est, bien que leur étude ait pu s'avérer pertinente à plusieurs égards, les organisations et les clubs de cyclisme sont plus étroitement liés à la pratique compétitive du cyclisme, et sont, en ce sens, de meilleurs indicateurs de la dimension sportive que des usages quotidiens du vélo dans la ville, qui constitue l'objet principal de ce mémoire. Notre enquête se limite donc à exploiter certaines données associées aux clubs en supposant un certain usage de la bicyclette autour de ces lieux. À ce titre, nous considérons probable que les membres de ces clubs cyclistes se rendent aux locaux de leur association en bicyclette. Il s'agit toutefois d'une intuition qui n'est, à ce jour, étayée par aucune preuve.

<sup>81</sup> Mathieu Alexandre Trépanier, *Le boulevard Saint-Laurent dans la Petite-Italie : 1930, 1960*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2014, p.32.

constate une hausse du nombre total de magasins de bicyclettes, qui passe de 5 en 1915 à 27 en 1920.

Tableau 2.2. Répartition ethnolinguistique des clubs cyclistes (jusqu'en 1915) et des magasins de vente et de réparation de bicyclette recensés au Lovell, 1900-1950<sup>1</sup>

Année	Clubs et magasins dont la raison sociale est d'origine...					Total
	anglophone	francophone	italienne	juive	autre	
1900	15	3	0	0	0	18
1905	7	1	0	0	0	8
1910	7	2	0	0	0	9
1915	4	1	0	0	0	5
1920	10	12	4	1	0	27
1925	12	20	3	1	1	37
1930	8	29	0	0	0	37
1935	17	39	0	2	0	58
1940	27	52	0	4	0	83
1945	19	55	0	2	0	76
1950	30	72	0	5	0	107

Enfin, la multiplication des magasins entre 1915 et 1920 va aussi de pair avec l'apparition d'établissements dont les patronymes associés aux raisons sociales semblent d'origines juive et italienne. Avant de présenter les indices révélés par l'exercice de classement des raisons sociales des magasins d'origines ethnolinguistiques juive et italienne, précisons que cette démarche est en partie impressionniste et qu'elle présente des limites évidentes. La principale limitation consiste en la difficulté à identifier avec certitude l'origine des individus sur la seule base du ou des patronymes associés à la raison sociale d'un magasin. Notamment, plusieurs individus aux patronymes « anglophones » sont juifs et échappent à un premier tri « intuitif » des patronymes. Pour pallier à cette difficulté et pour identifier le plus justement possible les commerces qui constituent le corpus, des recherches complémentaires sont menées, notamment sur des portails généalogiques. En certaines occasions, cette investigation permet de préciser l'origine ethnolinguistique associée aux magasins de bicyclette<sup>82</sup>. Dans d'autres cas, peu d'indices permettent de dépasser le classement impressionniste des patronymes. De façon générale, le caractère intuitif du tri des magasins selon la consonance des raisons sociales exige de considérer les résultats obtenus comme des indicateurs plutôt que des preuves. Ces précisions faites, l'analyse et la cartographie des magasins de vente et de réparation de bicyclette d'origines « juive » et « italienne » précise et colore le portrait sociogéographique des espaces associés au cyclisme dans la ville.

---

<sup>82</sup> C'est notamment le cas du magasin de vente de bicyclette des frères Hersh bain situé sur la rue Saint-Laurent. De 1911 à 1926, les manufacturiers et vendeurs de machines à coudre Aaron et Israel Hersh bain sont notamment recensés à titre de « bicycle repairers » ou « bicycle dealers ». Voir Stephanie Schwartz, *Hersh bain : A Gritty Jewish Relic in a Cathedral of Cool*, blogue du Museum of Jewish Montreal, mis en ligne 15 juin 2012, [<http://thirdsolitude.tumblr.com/post/25184253329/hersh-bain-a-gritty-jewish-relic-in-a-cathedral-of>] (14 juillet 2016)

La carte représentée par la figure 2.23 (p.117) représente « l'explosion » des commerces de vente et de réparation de bicyclettes observée sur le territoire montréalais en 1920. Ce moment semble marquer un regain et une diversification du cyclisme urbain : les magasins de bicyclettes sont dès lors plus nombreux, mais aussi tenus par des individus de diverses origines et plus géographiquement étendus, de Verdun à l'ouest à Maisonneuve à l'est, jusqu'à la Petite-Italie et Rosemont au nord. En 1920, l'annuaire Lovell recense les commerçants L. Rosenthal, D. Laposvsky, Jos. Silverman et les frères Hersh bain comme propriétaires de quatre magasins de bicyclettes situés sur le boulevard Saint-Laurent, entre les rues Sherbrooke et Marie-Anne, où s'installent à la même époque familles et petits commerçants juifs<sup>83</sup>. L'analyse des patronymes associés aux commerces de vente et de réparation de bicyclette recensés dans le Lovell fait état d'une présence juive discrète et limitée. En effet, ce n'est que de 1920 à 1925 que l'on peut identifier des commerçants dont le patronyme suggère des origines juives à la tête de commerces de vente et de réparation de bicyclette. En ce qui concerne les magasins de bicyclette « italiens », le premier de ces commerces, celui de Tomaso Decristoforo, apparaît en 1918, et se situe sur la rue Clark, entre les rues Beaubien et Saint-Zotique, dans ce qui est connu à l'époque comme la portion est du quartier Saint-Jean. Depuis le tournant du siècle, le secteur – qui s'étend jusqu'à ce qui deviendra plus tard la rue Jean-Talon accueille d'ailleurs un nombre progressivement important des individus d'origine italienne qui immigrent à Montréal au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle<sup>84</sup>. À partir de 1918, la présence de magasins de bicyclettes « italiens » est continue et se concentre au nord de la ville, territoire de la future Petite-Italie.

---

<sup>83</sup> Joe King, *Les Juifs de Montréal. Trois siècles de parcours exceptionnels*, (trad. Pierre Anctil), Montréal, Carte blanche, 2002, p.79.

<sup>84</sup> Bruno Ramirez, *Les premiers Italiens de Montréal, l'origine de la Petite-Italie du Québec*, Montréal, Boréal Express, 1984, p.25.

Enfin, des sept (7) cyclistes identifiés en tant que victimes dans six (6) accidents<sup>85</sup> de circulation recensés dans la presse durant les décennies 1920 et 1940, on note une répartition relativement équitable entre cyclistes anglophones et francophones.

En résumé, les différentes traces de l'appartenance ethnolinguistique des cyclistes dont nous disposons pour l'ensemble de la période étudiée indiquent qu'à aucun moment, la pratique cycliste n'est exclusive à une communauté ethnolinguistique spécifique. Cependant, la triangulation des données disponibles suggère une plus grande représentation d'anglophones jusqu'à la mi-décennie 1910, au moment où semble s'inverser la tendance et à partir duquel on retrouve des francophones en plus grand nombre. Aux côtés de ces deux groupes majoritaires dans la population tout comme dans le « milieu » cycliste, on note la présence continue de Montréalais dont le patronyme évoque des origines étrangères, parmi lesquels des Juifs et des Italiens sont en plus grand nombre.

---

<sup>85</sup> Le nombre de victimes plus élevé que le nombre d'accidents s'explique la présence de deux individus sur la même bicyclette dans un accident.

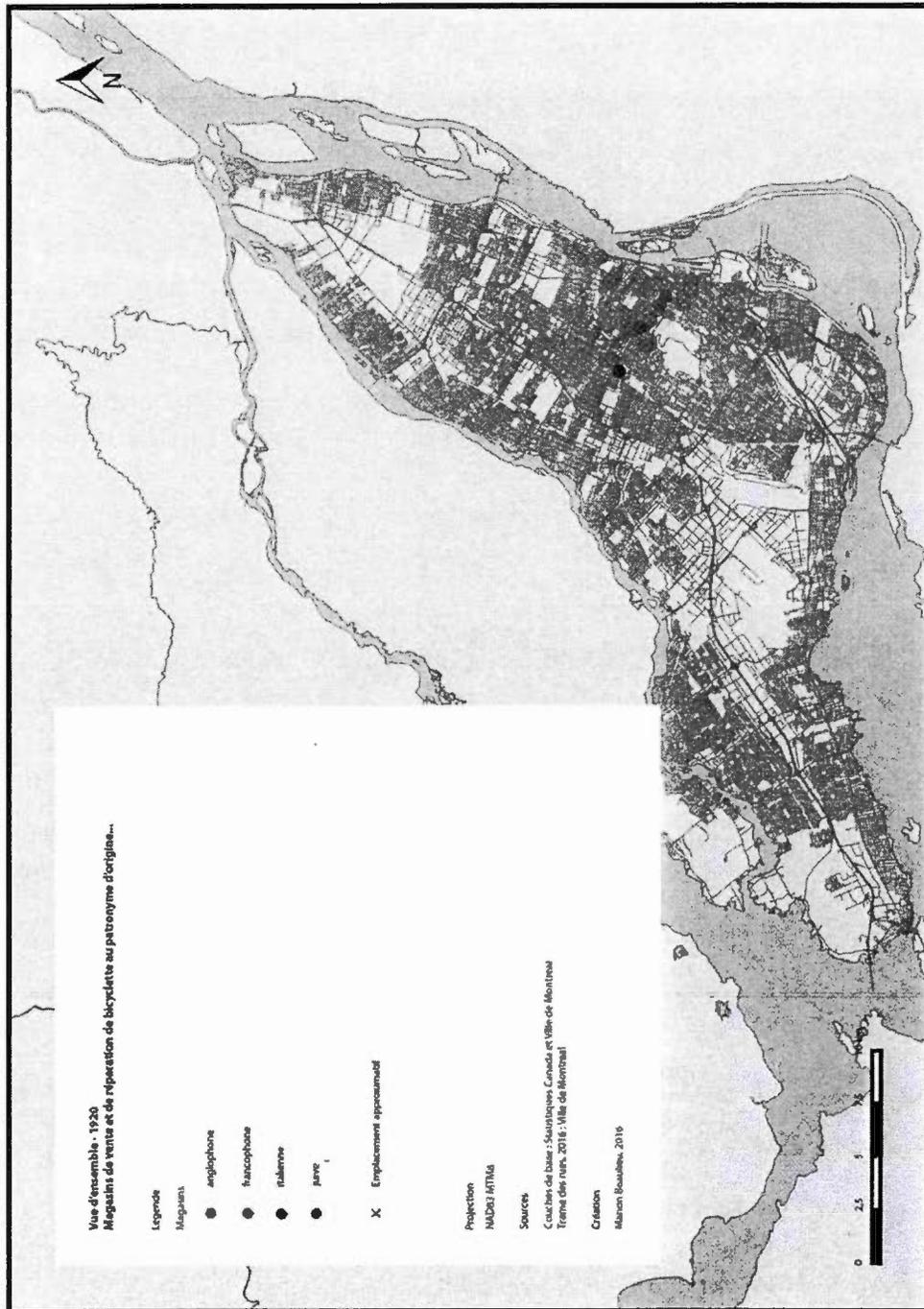


Figure 2.23. [Carte] Distribution des magasins de vente et de réparation de bicyclette en fonction du patronyme d'origine associé à l'établissement. Vue d'ensemble - 1920.

## Conclusion

En tentant de saisir les contours du groupe formé par les Montréalais et Montréalaises qui roulent à bicyclette dans les rues de la ville durant la première moitié du XXe siècle, notre enquête convoque et puise dans un corpus de sources documentaires éclaté et fragmentaire. L'exploration des profils cyclistes confronte des photographies, des publicités, des annonces classées, des rapports d'accidents, des statistiques municipales, et d'autres encore pour sonder les marqueurs identitaires que sont l'origine ethnolinguistique, l'âge, le genre et le niveau de vie. Les analyses réalisées pour chaque catégorie identitaire délivrent des résultats cohérents, quoiqu'isolés. En ce qui a trait à l'origine ethnolinguistique des cyclistes, il semble qu'elle soit davantage anglophone durant les deux premières décennies jusqu'à l'année 1920, moment où elle devient surtout francophone et qu'apparaissent des indices de la présence de Montréalais d'origines juive et italienne. En ce qui a trait à l'âge des cyclistes, de part et d'autre de la période, des archives rapportent que des enfants, des adolescents et des adultes font usage de la bicyclette. Bien qu'incomplète, la documentation tend à démontrer qu'à partir de 1940, la pratique cycliste revêt un visage de plus en plus juvénile. Quant au genre des cyclistes, les photographies, et les statistiques liées aux infractions et aux accidents livrent le même résultat : ce sont les cyclistes de sexe masculin qui sont les plus nombreux durant l'ensemble de la période. Si peu de traces des pratiques cyclistes féminines au début du siècle nous sont parvenues, à travers des publicités, des photographies et le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée*, on observe une banalisation manifeste de la pratique du vélo par les femmes au cours des années 1930 et surtout 1940. La dernière dimension identitaire abordée se rapporte au niveau de vie des cyclistes. Cette fois encore, les documents et les travaux interrogés font état d'une variété de profils socio-économiques. S'ils ont tous en commun de faire usage d'une bicyclette, ces cyclistes ont pourtant parfois des pratiques cyclistes bien différentes. Messagers à l'emploi de compagnies télégraphiques et cols blancs, « jeunes filles modernes » et livreurs de commerces au détail ne font pas les mêmes usages du

vélo. Ainsi, plus qu'un simple tableau d'ensemble, l'analyse des identités plurielles associées aux cyclistes met parfois au jour les liens qui unissent certaines « catégories » de cyclistes à des usages particuliers de la bicyclette.

### Conclusion

Au terme de cette exploration des territoires et des identités cyclistes durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, un constat s'impose : l'étude des dimensions spatiale et démographique des pratiques cyclistes précise le portrait du « Montréal cycliste », mais celui-ci présente des traits plus flous que nettement découpés. En raison de la ténuité des traces archivistiques qui les documentent, les espaces urbains où la bicyclette est présente et les profils de cyclistes demeurent difficiles à capturer avec précision. L'exploitation et le croisement de sources de natures variées par le truchement de diverses méthodes d'analyses dévoilent toutefois des phénomènes et des tendances qui donnent corps aux pratiques cyclistes montréalaises de la période 1900-1950. Cela fait, il est semble désormais pertinent d'interroger les conditions et les expériences associées à l'usage récréatif et utilitaire de la bicyclette dans la ville. C'est là l'objectif visé par le prochain chapitre intitulé « Circulation et cohabitation ».

## CHAPITRE III

### CIRCULATION ET COHABITATION

#### Introduction

C'est désormais vers la manière dont les cyclistes s'inscrivent dans la trame urbaine, vers les façons dont ces derniers occupent et partagent la rue et vers les perceptions entourant le cyclisme que se tourne notre regard. Considérant la nature publique de l'espace « rue » et la nécessaire cohabitation de ses différents usagers, pour appréhender la place du cyclisme dans la ville, il faut tenir compte de l'ensemble des modes de déplacement qui empruntent la rue, et en particulier de l'automobile, dont l'introduction et la généralisation bouleversent tangiblement l'univers de la rue montréalaise. Plusieurs phénomènes qui témoignent de transformations générales dans l'usage de la rue au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle interviennent directement dans diverses dimensions des pratiques cyclistes. Les sous-sections suivantes de ce chapitre aborderont l'élaboration et la complexification de la réglementation concernant la circulation, le contrôle accru du trafic par les forces policières et, enfin, l'action de groupes d'intérêt par le biais des thèmes de l'immatriculation cycliste, les règlements municipaux et les infractions qui leur sont associées, et les accidents de bicyclette. Pour ce faire, des photographies représentant des scènes de rue impliquant des cyclistes, des rapports annuels de divers départements municipaux, des registres d'accidents et des coupures de presse portant sur le thème de la circulation et d'autres sources seront analysées et comparées. Enfin, une dernière section de ce chapitre examine l'usage utilitaire de la bicyclette durant les périodes exceptionnelles que représentent les deux Guerres mondiales et la Crise économique des années 1930.

De 1900 à 1950, les Montréalais se déplacent grâce à la marche, au transport hippomobile, au tramway électrique, aux véhicules moteurs individuels (automobiles, motocyclettes et camions), aux autobus et à la bicyclette. Alors qu'aucune étude

globale de la mobilité urbaine montréalaise n'a été réalisée à ce jour, la littérature existante offre une mise en contexte parcellaire de la concurrence et de la coexistence entre les divers usagers des rues montréalaises durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Le vide historiographique entourant l'usage du vélo laisse planer plusieurs interrogations. De quels indices dispose-t-on quant à la place tenue par la bicyclette aux côtés des autres modes de transport urbain ? Que peut-on savoir des rapports qu'elle entretient avec les autres usagers des rues ?

### 3.1 Automobilitation

Dans la thèse doctorale qu'il consacre au phénomène de motorisation à Montréal de 1900 à 1930, Denis Veilleux fait état d'une préoccupation publique grandissante au sujet de la circulation au cours des trois premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle<sup>1</sup>. La multiplication des véhicules, l'augmentation de la vitesse des mouvements et des impondérables blocages qui ponctuent les déplacements des divers modes de transports au tournant du siècle constituent une redéfinition progressive, mais radicale des usages de la rue. Avant l'introduction de l'automobile, l'espace de la rue est partagé de façon relativement informelle entre piétons, voitures à bras, charrettes, voitures hippomobiles, chevaux, tramways et bicyclettes. S'il existe bien quelques règlements qui encadrent la circulation des différents véhicules à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ces derniers ne sont ni étoffés, ni nombreux (par rapport à ce qu'ils deviendront dans les décennies suivantes)<sup>2</sup>. Peu encadré par les autorités, le partage de la rue ne se régularise pas pour autant de façon autonome et dans la plus parfaite harmonie : il se négocie aussi

---

<sup>1</sup> Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de doctorat (histoire), Université McGill, 1998, p.185.

<sup>2</sup> Le premier règlement entourant l'usage de la bicyclette à Montréal est le règlement no 231 (1898). Ce dernier est abrogé par le règlement no 890 (1925), puis le règlement no 1093 (1930), puis par le règlement no 1319 (1934). Archives de Montréal.

partiellement dans la discorde et dans un relatif désordre. Ainsi que l'énonce Joseph Amato au sujet des piétons : « [e]n l'absence d'étiquette piétonne partagée, les marcheurs, comme individus, comme groupes, sont indisciplinés. [...] À tout moment, les piétons varient de trajectoires, de rythme, pour contourner un obstacle, passer un bouchon, un attroupement »<sup>3</sup>. Le commentaire d'Amato, qui porte sur les marcheurs, peut être transposé au sujet des cyclistes. À Montréal comme en d'autres grandes villes nord-américaines, la motorisation des transports urbains, qui s'amorce au tournant du siècle et s'intensifie progressivement, bouleverse l'univers de la rue montréalaise. Alors qu'elle « n'est encore qu'une curiosité »<sup>4</sup> au début du XX<sup>e</sup> siècle, le bruit et la vitesse de l'automobile en font pourtant dès lors un dangereux intrus dans les rues urbaines. Bien qu'elles soient d'abord peu nombreuses, en moins d'une décennie, les automobiles deviennent une véritable menace à la sécurité dans la rue. Comme l'affirme Denis Veilleux, « à Montréal, comme à Toronto, c'est au tournant des années dix que le véhicule moteur devint la cause principale de mortalité parmi l'ensemble des moyens de transport »<sup>5</sup>. Malgré ses débuts relativement lents et mortifères, au seuil de la décennie 1930, l'automobile occupe désormais une place de choix dans l'espace urbain. De plus en plus nombreux, les automobilistes, souvent membres de l'élite montréalaise, forment de puissants groupes de pression parmi lesquels l'Automobile Club of Canada, créé en 1904, qui devient le Royal Automobile Club of Canada en 1923 et la Montreal Automobile Association, créée vers 1918, puis la Montreal Motorist League vers la fin des années 1920<sup>6</sup>. La littérature internationale et les

---

<sup>3</sup> Joseph A. Amato, *On Foot. A History of Walking*, New York, New York University Press, 2004, p.162. (Notre traduction).

<sup>4</sup> Dany Fougères et Valérie Shaffer, « Une île sans partage : la domination de Montréal à l'ère d'une nouvelle dynamique insulaire », dans Dany Fougères dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, tome 1, p.453.

<sup>5</sup> Denis Veilleux, *op. cit.*, p.150.

<sup>6</sup> Denis Veilleux, *op. cit.*, p.47 et p.61.

quelques contributions canadiennes sur le sujet situent l'accomplissement de la motorisation et de l'adaptation de la ville à l'automobile vers la fin de la décennie 1920 et le début de la décennie 1930<sup>7</sup>. Auparavant perçues comme des éléments perturbateurs et dangereux au sein des rues de la ville, les automobiles dominent dès lors la voie publique, et en sont considérées comme les usagers les plus importants, voire les plus légitimes<sup>8</sup>. De 1900 à 1930, outre les mutations physiques que subissent les rues montréalaises, l'adaptation de la ville aux véhicules moteurs se traduit aussi à travers plusieurs changements qui remettent en question le rôle de la voie publique. Durant cette période, un nombre croissant « d'experts » (élus et fonctionnaires municipaux, journalistes, réformistes) et de citoyens se penchent sur la vaste notion de la circulation, et portent un intérêt marqué à la congestion et à la sécurité sur les routes<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Cette périodisation est toutefois sujette à quelques variations régionales. En effet, la motorisation s'accomplit d'abord aux États-Unis, puis au Canada avant de pénétrer le continent européen. Sur le processus aux États-Unis, voir Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, 396p. et Cotten Seiler, *Republic of Drivers : A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2009, 240p. Sur le processus au Québec et au Canada, voir Denis Veilleux, *op. cit.*; Stephen Davies, « "Reckless Walking Must Be Discouraged": The Automobile Revolution and the Shaping of Urban Canada to 1930 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.123-138 ; Gerald T. Bloomfield, « No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-61 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, pp.139-158 et Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain* (CIEQ), 2015, 13p. Au sujet du processus européen, voir : Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ », dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Mathieu Flonneau et Vincent Guigueno (dir.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 331p.; Étienne Faugier, « L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961) », Thèse de Ph.D. (histoire), Université Laval et Université Lumière Lyon 2, 2013, 558p. et Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, 255p.

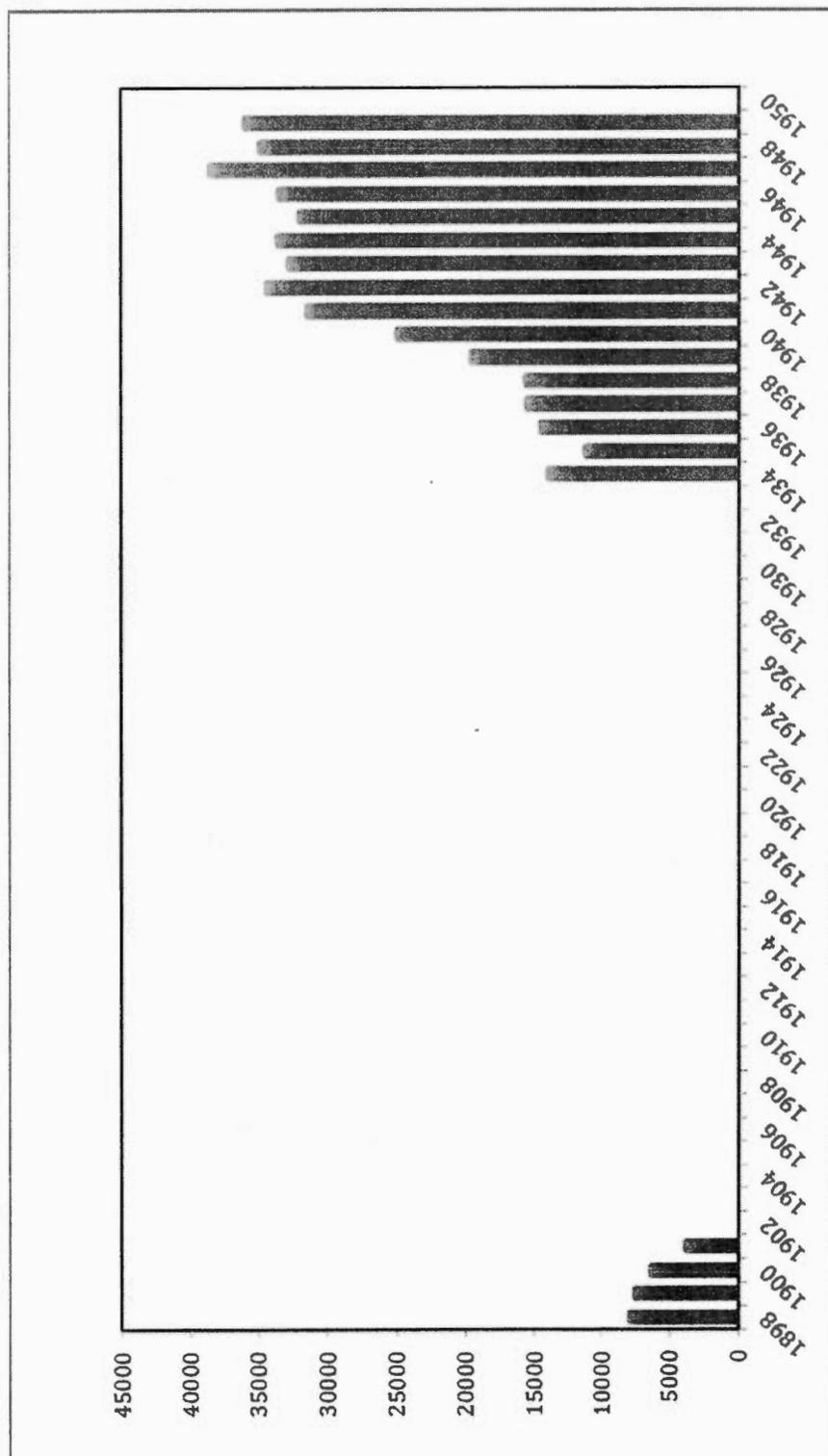
<sup>8</sup> C'est la thèse défendue dans l'ouvrage Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, 396p.

<sup>9</sup> Les coupures de journaux des archives de la Société de Transport de Montréal font état de cet intérêt qui relève quasiment de la fascination. Fonds de la Commission des Tramways de Montréal (A1).

### 3.2 Immatriculation

Malgré l'inexistence de statistiques sérielles qui permettraient de quantifier l'usage de la bicyclette à Montréal pour l'ensemble de la période 1900-1950, les rapports annuels de plusieurs départements administratifs de la Ville de Montréal semblent néanmoins témoigner d'une certaine pratique d'immatriculation des bicyclettes. Sporadiques, les mentions associées aux « licences de bicycles » dans les rapports annuels du Contrôleur de la Cité (section des recettes) et dans ceux du département de police (section du Bureau des permis et des licences) se distribuent selon le graphique 3.1 à la page suivante.

Graphique 3.1. Quantités de licences de bicyclette émises par le département de police de la Ville de Montréal et consignées dans les rapports annuels du département du Contrôleur de la Cité (section des recettes) et dans ceux du département de police (section du Bureau des permis et des licences)



Le 25 avril 1898, l'immatriculation obligatoire des bicyclettes est instituée par le règlement municipal numéro 231 «... concernant les bicycles ou autres véhicules de cette nature ». L'article premier de ce règlement stipule que « [p]ersonne ne se servira de bicyclette, tricycle ou autre véhicule du genre, pour circuler dans les rues, squares et grandes routes de la cité, sans avoir au préalable payé à la cité une taxe ou un droit de licence d'un dollar par année ». Tel qu'illustré au sein du graphique 3.1, les quatre années du tournant du siècle pour lesquelles la quantité de licences cyclistes émises qui nous est parvenue indique une chute marquée du nombre de licences, qui passe de 7 943 en 1898 à 3 755 en 1901, soit une diminution de près de 50%. N'ayant trouvé de trace de l'application ou de l'abolition de l'immatriculation cycliste entre 1903 et 1934<sup>10</sup> ni dans les rapports annuels de la Ville ni dans les règlements municipaux concernant la circulation (no 1093 en 1930 et no 1319 en 1934), il apparaît difficile de comprendre l'évolution du phénomène. De même, l'absence d'indices liés aux licences dans les archives soulève en elle-même plusieurs questions. Indique-t-elle l'abandon ou l'abolition du règlement, ou encore un laxisme dans son application, dû au nombre négligeable de cyclistes durant la période ou en raison d'un manque de constables pour faire respecter la réglementation ?

---

<sup>10</sup> Si des données relatives à l'ensemble des licences émises par le département de police sont bien disponibles pour l'année 1902, il s'avère toutefois impossible de les utiliser. En effet, dans le rapport annuel du service de police de l'année 1902, tous les types de licences et permis ont été statistiquement regroupés en une seule colonne : il est impossible de distinguer les licences cyclistes du lot.

Dans un article publié dans le quotidien *Le Devoir* du 17 mai 1930, on retrouve quelques indices supplémentaires au sujet du numérotage et de la taxation des bicyclettes. Sous la plume du journaliste Jean-Louis Dussault est plaidé en ces termes un encadrement plus strict des pratiques cyclistes :

Il faudrait forcer les bicyclistes à payer une licence tout comme les autres véhicules qui circulent dans les rues de la ville. Chaque bicyclette aurait sa plaque numérotée, ce qui permettrait de retracer facilement le propriétaire lorsqu'il enfreindrait quelque règlement de la circulation. [...] <sup>11</sup>

Quelques lignes plus loin, l'éditorialiste mentionne que cette proposition n'est pas nouvelle. Toutefois, rien dans le texte de Dussault n'indique qu'il ait connaissance de la pratique d'immatriculation des bicyclettes telle qu'instaurée en 1898 et appliquée à tout le moins jusqu'en 1902. On lit :

On s'est objecté par le passé à l'imposition d'une taxe sur les bicyclettes en prétendant que c'était un moyen de transport économique et rapide, que les ouvriers et les jeunes gens se servaient beaucoup de bicyclettes pour leur travail et que ce n'était pas juste d'imposer des taxes à la classe ouvrière. Cette raison, pour bonne qu'elle soit, n'est pas suffisante pour qu'on continue à tolérer tous les abus auxquels les bicyclettes se sont livrées depuis ces dernières années <sup>12</sup>.

Cet article confirme qu'avant que l'on n'en retrouve les traces en 1934 (année où 13 868 permis cyclistes sont délivrés) <sup>13</sup>, en mai 1930, les licences de bicyclettes ont déjà été abandonnées. Les raisons pour lesquelles le département de police de la Ville de Montréal cesse de consigner le nombre de licences de bicyclettes émises au tournant du siècle demeurent toutefois inconnues. En l'absence de documents d'archives qui

---

<sup>11</sup> Jean-Louis Dussault, *Le Devoir*, 17 mai 1930.

<sup>12</sup> Jean-Louis Dussault, *ibid.*

<sup>13</sup> Selon le rapport annuel de l'année 1936 du département de police de la Ville de Montréal. Archives de Montréal. Fonds Service de la police de Montréal (VM095).

puissent éclairer la question, on ne peut qu'émettre des hypothèses. L'inexistence de données dans les rapports annuels peut signifier la suspension de l'émission des licences ou encore, une simple interruption dans l'archivage de ces informations au sein des rapports annuels. Dans le premier cas, si elle marquait le désintérêt de nombreux adeptes de la bicyclette envers le cyclisme, la chute des quantités de permis délivrés de 1898 à 1902 pourrait indiquer que la masse cycliste tendant à devenir moins importante, les autorités ne jugent plus nécessaire l'encadrement de la pratique via les licences. Il est aussi possible que l'abandon de l'immatriculation cycliste n'ait rien à voir avec le déclin présumé du nombre de cyclistes dans la ville, mais bien avec l'arrivée d'un nouveau mode de transport dont l'encadrement apparaît plus urgent aux yeux de l'administration municipale : l'automobile.

Lorsque l'homme d'affaires Ucal-Henri Dandurand fait l'acquisition de la première automobile à circuler dans la métropole en mai 1899, l'enregistrement de son véhicule à l'Hôtel de Ville crée un précédent. Ni voiture hippomobile, ni bicyclette, l'automobile à vapeur de modèle Waltham ne correspond à aucune classe de véhicule alors immatriculée. Pourtant, il apparaît tout de même nécessaire aux autorités municipales d'identifier -et du même coup, contrôler- ce nouvel usager de la rue par l'entremise d'une licence. À défaut d'être en mesure de délivrer un permis adapté à l'automobile, c'est une immatriculation de bicyclette qui est alors attribuée au premier véhicule moteur de Dandurand. Temporaire, l'attribution de licences cyclistes aux automobiles ne se poursuit pas au-delà de l'année 1904, au moment où la Ville procède à l'émission de plaques d'immatriculation spécifiquement destinées aux automobiles. Dès 1906, l'immatriculation automobile passe sous la responsabilité du gouvernement provincial<sup>14</sup>. Si l'épisode de l'attribution d'une immatriculation de bicyclette à la

---

<sup>14</sup> André Delisle, « Du nouveau dans les rues de Montréal », *Cap-aux-diamants*, 45, 1996, p.15.

première automobile montréalaise frappe l'imagination, les conclusions que l'on peut prudemment en tirer sont modestes. L'anecdote témoigne essentiellement de l'adaptation de l'administration municipale montréalaise à l'arrivée des véhicules moteurs dans la ville. Elle n'indique vraisemblablement que l'existence d'une courte période durant laquelle la bicyclette semble plus commune que l'automobile, la municipalité plus adaptée, sur un plan logistique, aux pratiques cyclistes qu'à l'usage de l'automobile.

Enfin, aux trois décennies de données manquantes dans les archives municipales concernant les licences cyclistes s'ajoute encore une touche d'opacité : bien que le règlement municipal no 231 de 1898 établit explicitement que l'immatriculation cycliste soit obligatoire, les quantités de licences émises annuellement et livrées par les rapports annuels du département de police ne représentent probablement pas toutes les bicyclettes circulant dans la ville. Il est en effet plausible qu'un nombre inestimable de cyclistes dérogent à ce règlement et échappent ainsi aux calculs des autorités qui nous sont parvenus. À Minneapolis, contrairement à Montréal où l'obligation de détenir une immatriculation cycliste s'applique à toutes les bicyclettes circulant dans la Cité, les licences ne sont prescrites qu'aux usagers des pistes cyclables. En 1900, le croisement du nombre de plaques d'immatriculation de bicyclette et du nombre de cyclistes circulant dans les rues de la capitale du Minnesota permet d'estimer que seul un cinquième (1/5) des cyclistes locaux possèdent une licence et/ou empruntent les pistes cyclables aménagées<sup>15</sup>.

Ainsi, il apparaît à propos de considérer les quantités de licences pour les périodes de 1898 à 1901 et de 1934 à 1949 comme des indicateurs quantitatifs prudents, voire

---

<sup>15</sup> Ross D. Petty, « Bicycling in Minneapolis in the Early 20th Century », *Minnesota History*, 62, 3, 2010, p.90.

conservateurs du nombre de bicyclettes roulant à Montréal. Évoquons finalement que de 1939 à 1942, on observe une hausse remarquable des permis cyclistes, qui, en trois ans, passent de 19 522 à 34 400, ce qui représente une augmentation d'un peu plus de 75%, possiblement liée à l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale ou au resserrement du contrôle municipal. Ce phénomène sera examiné dans une section ultérieure de ce chapitre.

### 3.3 Réglementation

*« Les bécanes, comme autrefois, circulent comme elles l'entendent. Il n'y a pour elles ni règlements [sic], ni rien du tout. Elles se fichent de tout le monde. »<sup>16</sup>*

Éloquent témoignage de la réputation de délinquance associée au cyclisme, cette diatribe du journaliste Jean-Louis Dussault publiée dans *Le Devoir* du 9 août 1930 paraît à tout le moins exagérée, sinon erronée. En effet, comme les piétons, les chevaux, les voitures hippomobiles, les tramways et les véhicules moteurs, les cyclistes sont aussi soumis à un corpus de règlements qui encadrent leur présence dans la ville, et ce, depuis 1898. Il semble que Dussault ne déplore pas l'absence de réglementation encadrant le cyclisme dans la ville, mais exprime plutôt une exaspération quant au non-respect envers les règlements de circulation par les cyclistes. À Montréal, les premiers efforts de réglementation des pratiques cyclistes correspondent aux articles des seconde, troisième et quatrième sections du règlement numéro 231 de 1898 qui, en plus d'instituer l'immatriculation obligatoire des bicyclettes, établit formellement les droits et les devoirs des cyclistes en tant qu'usagers reconnus de la voie publique. Au tournant du siècle, en plus d'une plaque d'immatriculation en règle, les bicyclettes circulant dans les rues de la métropole doivent impérativement être munies d'« une cloche

---

<sup>16</sup> Jean-Louis Dussault, *Le Devoir*, 9 août 1930.

d'alarme » et d'une lampe, qui doit être allumée dès le coucher du soleil. En ce qui concerne la conduite des véhicules, -qui sont, à l'époque, indifféremment désignés comme des « vélocipèdes », des « bicycles » et des « bicyclettes »-, elle doit s'effectuer du côté droit du chemin, dans le complet contrôle des pédales et du guidon. Certaines mesures témoignent également du rapport des cyclistes aux autres usagers de la rue. Généralement limités à une vitesse de huit (8) milles à l'heure, à chaque intersection, les cyclistes doivent ralentir jusqu'à « [n]e pas aller plus vite qu'un cheval au pas ». En outre, pour s'assurer qu'ils soient vus et entendus de tous, le règlement 231 somme les cyclistes de faire entendre leur clochette, aussi régulièrement qu'à tous les coins de rue. Cette exigeante mesure, dont on peut douter qu'elle ait été rigoureusement appliquée par les cyclistes de l'époque, témoigne de l'échelle humaine de la rue montréalaise de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle. Elle est l'écho d'un contexte urbain préautomobile où les usagers sont plus accessibles car leur rythme est généralement lent et leurs corps exposés. Enfin, en 1903, l'article 14 du répertoire des règlements destinés aux employés de la Compagnie des Tramways indique que « les bicyclettes seront transportées au même tarif que les passagers [...]»<sup>17</sup>. En supposant qu'un tel règlement ait été institué à la suite de demandes d'usagers des tramways ou en réponse à une pratique de transport de bicyclette déjà en cours, il s'agit d'un mince indice d'un usage intermodal de la bicyclette dans la ville.

Avec l'arrivée et le développement de l'automobile dans les rues de la ville au cours de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, c'est l'encadrement de l'ensemble des modes de transport qui doit être réajusté<sup>18</sup>. Les droits et les interdits des usagers de la rue sont

---

<sup>17</sup> *Règlements généraux pour les conducteurs et gardes moteurs, commis de dépôt, etc.*, Montreal Street Railway Company, 1903, p.78.

<sup>18</sup> Un phénomène relevé par Peter Norton au sujet des États-Unis et Denis Veilleux sur le cas montréalais. Voir dans Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, 396p. et Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways*,

alors remaniés en de vastes règlements consacrés à la circulation, dans lesquels sont intégrés des articles concernant le cyclisme. L'analyse des trois plus importants règlements du type, soit les règlements no 890 (1925), no 1093 (1930) et no 1319 (1934), démontre que dès 1925 et plus considérablement au cours de la décennie 1930, c'est autour des automobiles, des camions et des autobus<sup>19</sup> que s'élaborent les nouvelles réglementations qui encadrent les usages de la rue. Dès lors, l'encadrement et le contrôle des autres modes de déplacement, dont le cyclisme, s'ajustent à la place laissée par les véhicules moteurs. Abrogé en 1925 par le règlement no 890 « ... relatif à la circulation et à la sécurité publique », l'encadrement des pratiques cyclistes tel qu'établi en 1898 se voit somme toute peu modifié. Toutefois, les mesures encadrant le cyclisme urbain ne font dès lors plus l'objet d'un règlement distinct : elles font désormais l'objet d'articles au sein d'un règlement général. En 1930, avec le règlement no 1093, il devient difficile de suivre l'encadrement du cyclisme puisque la plupart des dimensions relatives à la conduite renvoient à des dispositions générales du code de circulation s'appliquant à plusieurs catégories d'usagers<sup>20</sup>. Ainsi noyées dans un lot de règlements d'ordre général, les indications encadrant l'usage de la bicyclette banalisent les pratiques cyclistes. Pour l'historien-ne, elles s'en trouvent d'ailleurs invisibilisées.

---

*véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université McGill, 1998, 440p.

<sup>19</sup> Après avoir mis à l'essai quelques prototypes d'autobus entre 1919 et 1921, c'est en 1925 que la Montreal Tramways Company inaugure son service régulier d'autobus. (<http://www.stm.info/fr/a-propos/decouvrez-la-STM-et-son-histoire/histoire/histoire-des-bus>) (28 novembre 2016)

<sup>20</sup> Un seul article (no 68) du règlement no 890 (1925) porte spécifiquement sur les pratiques cyclistes. Il y est stipulé que « [t]out vélocipède doit être muni d'une cloche, trompe ou corne d'alarme convenable, que l'on devra sonner ou faire jouer à toutes les croisées, ainsi que d'une lampe, qui devra être allumée à partir d'une heure après le coucher du soleil jusqu'à une heure avant son lever », (p.23).

### 3.4 Vols et infractions

Alors qu'aucun règlement municipal n'est entièrement consacré à l'usage de la bicyclette après 1898 et qu'à partir de 1925, les dispositions du code de conduite consacrées au cyclisme sont largement amalgamées aux règlements de circulation généraux, d'autres sources documentaires doivent être convoquées afin d'appréhender la place du cyclisme dans la ville. Une fois établi le cadre normatif de la pratique cycliste tel que prescrit par les règlements de la circulation, il apparaît désormais intéressant d'interroger d'une part, les défis que représentent les vols de bicyclette pour les cyclistes et, d'autre part, les pratiques cyclistes qui défient l'encadrement légal de la bicyclette, les usages « séditieux » du vélo. Pour ce faire, des plans d'assurance-incendie, des catalogues de vente par correspondance, des mentions d'infractions cyclistes aux règlements municipaux, des articles dédiés à la circulation dans la presse écrite et des photographies seront examinés.

#### 3.4.1 Vols

Depuis l'introduction de la bicyclette dans les rues de la ville, le vol de vélo est un phénomène avec lequel les cyclistes urbains doivent composer. L'identification et la valeur de la monture, l'usage de dispositifs de prévention du vol, le support d'accueil de la bicyclette et la fréquence, la durée et la surveillance du stationnement sont autant d'éléments qui concourent à favoriser, ou au contraire, à limiter les vols<sup>21</sup>. Bien qu'ils déterminent largement l'occurrence des vols de bicyclette, ces facteurs ne sont que peu ou prou documentés au sein des sources consultées. Quelques traces ténues nous sont toutefois parvenues en ce qui concerne le nombre estimé de vélos disparus, le système

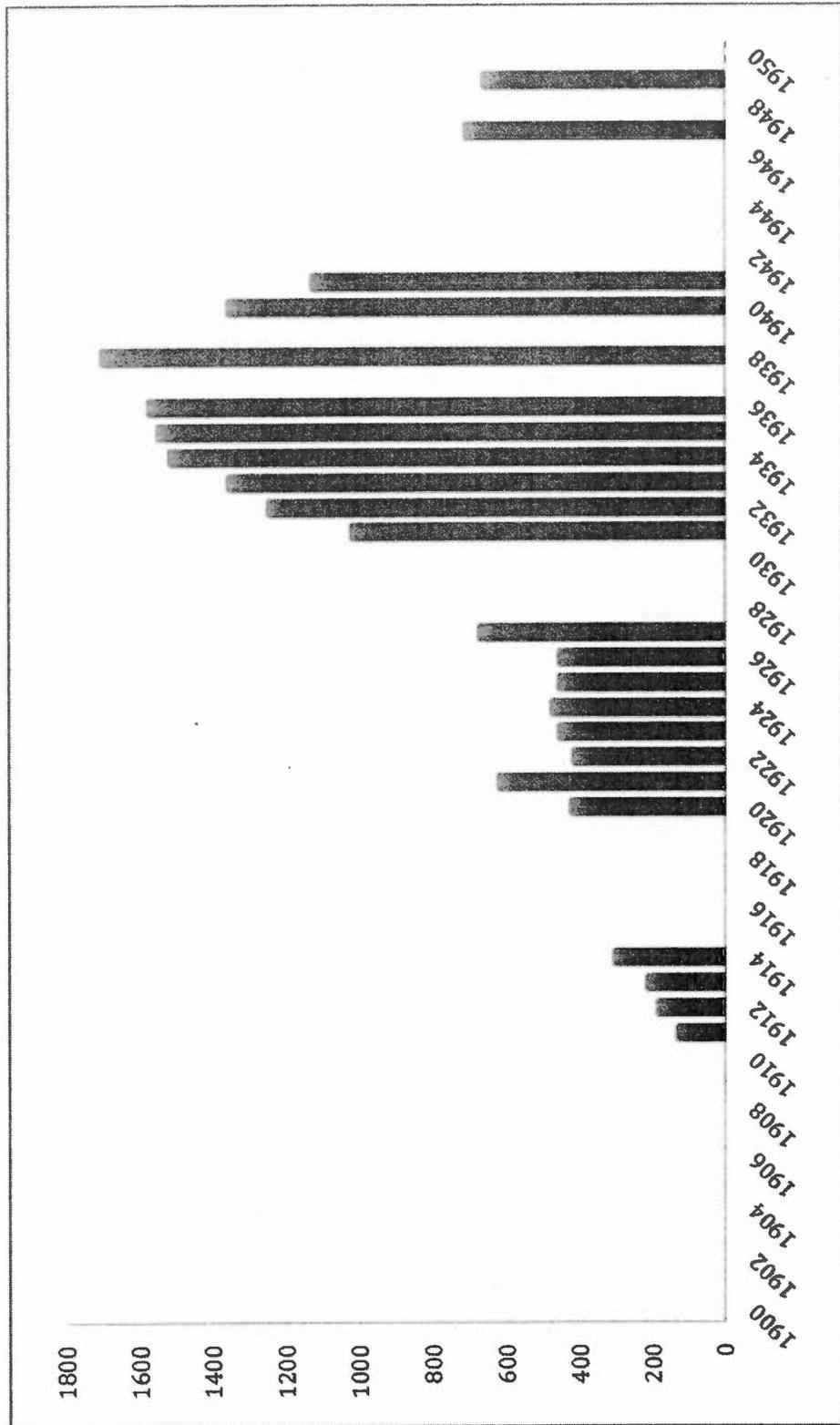
---

<sup>21</sup> Il s'agit d'une liste non exhaustive, notamment inspirée des conseils prodigués par l'organisme Vélo Québec. [<http://www.velo.qc.ca/transport-actif/ABC-du-transport-actif/Vol>] (3 décembre 2016)

municipal d'immatriculation cycliste, les méthodes de cambriolage et de recel, et enfin, les dispositifs de prévention du vol utilisés par les cyclistes.

En ce qui concerne d'abord l'ampleur du phénomène, soit la quantité de bicyclettes volées, il semble que le caractère fragmentaire des données disponibles à ce sujet en complexifie l'estimation. En effet, l'examen des rapports annuels rédigés par le service de police de la ville de Montréal (section Infractions) de 1900 à 1950 révèle un recensement inégal de la quantité de vélos déclarés volés, dont le graphique 3.2 (page suivante) fait état.

Graphique 3.2. Bicyclettes déclarées volées à Montréal entre 1900 et 1950 telles que consignées dans les rapports annuels du département de police



La représentation graphique des données relatives aux bicyclettes déclarées volées au service de police de Montréal telles que consignées au sein des rapports annuels arbore de nombreux « trous ». Globalement, la recension des vélos volés débute en 1911, puis s'interrompt de 1915 à 1919, de 1928 à 1930 et de 1942 à 1946<sup>22</sup>. Bien qu'incomplètes, les données qui nous sont parvenues indiquent toutefois la mesure du phénomène et témoignent d'une augmentation marquée des vols de bicyclette durant la décennie 1930. Nous reviendrons sur cette courbe avec plus d'attention dans une section ultérieure intitulée « Rouler durant la Grande Dépression et en temps de guerre ». Outre les rapports annuels du service de police, l'estimation de l'ampleur des vols de vélos durant la période exploite des coupures de journal traitant du sujet. Un premier article publié dans *The Montreal Gazette* le 12 novembre 1937<sup>23</sup> traite précisément de l'année 1936. Pour cette seule année, il est affirmé que 2 000 bicyclettes montréalaises auraient été volées en 1936, ce qui correspond à 10% du « parc cycliste » immatriculé auprès des autorités municipales cette même année (20 000 bicyclettes). Des 2 000 montures déclarées volées, 850 auraient été retrouvées et 1 150 seraient demeurées perdues. Selon les chiffres avancés par cet article, il semble donc que les cas de bicyclettes volées retrouvées forment un taux de restitution de 42,5%. Il s'agit un chiffre qui nous apparaît très élevé, voire trop élevé pour être réaliste. Un second article, publié dans *The Gazette* le 10 septembre 1938, estime quant à lui de 10% à 30% la proportion de vélos volés retrouvés à Montréal durant l'année se terminant le 30 septembre 1937<sup>24</sup>. Afin de nuancer ces estimations, il semble nécessaire de considérer que le nombre de bicyclettes qui circulent à Montréal est certainement plus élevé que le nombre de vélos immatriculés par leur propriétaire. En effet, l'enregistrement de bicyclette entraîne le

---

<sup>22</sup> À ces « périodes » définies s'ajoutent quelques autres années sans données concernant le vol de bicyclette dans les rapports annuels du service de police : 1937, 1939, 1948 et 1950.

<sup>23</sup> *The Montreal Gazette*, 12 novembre 1937, p.11.

<sup>24</sup> Kenneth G. Wright, *The Montreal Gazette*, 10 septembre 1938, p.13.

paiement d'une licence qui s'élève à 2,41\$ en 1937<sup>25</sup>. Dans l'article du 12 novembre 1937, cette taxe est évoquée comme « [a] bicycle fee which is considered too high »<sup>26</sup>. Cela est probablement suffisant à dissuader certains cyclistes d'enregistrer leur bicyclette. Qui plus est, il est probable de certains cyclistes ne déclarent pas le vol dont ils ont été victimes, tout comme il est légitime de se demander si, en cas de vol, un cycliste ayant omis d'immatriculer dûment son vélo, peut même en déclarer la perte sans se compromettre? Bien qu'elles soient, pour l'instant, invérifiables, ces hypothèses soulèvent la pertinente question du lien existant entre le système d'immatriculation cycliste et les vols de bicyclette.

Ainsi que discuté plus tôt au sein de la section « Immatriculation », l'encadrement municipal des bicyclettes circulant dans la ville demeure peu documenté. On connaît mal le fonctionnement du système d'immatriculation cycliste municipal tout comme on ignore les causes à l'origine de la recension inégale des immatriculations de vélo au sein des rapports annuels du bureau des permis et des licences. Certains indices permettent toutefois d'éclairer de quelques rayons le phénomène. Publié le 10 septembre 1938, l'article du journaliste Kenneth G. Wright relate les propos du secrétaire de la Bicycle Guild Inc., un groupe d'intérêt formé de manufacturiers de pièces et de bicyclettes, de vendeurs de vélos et de cyclistes<sup>27</sup>, au sujet du « City Licence Plan »<sup>28</sup>. Selon l'organisation, le système montréalais d'immatriculation de bicyclette, créé « to check robberies », souffre de graves lacunes. En effet, selon la Bicycle Guild, les autorités municipales ne sont en mesure ni de tenir un registre des

---

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

<sup>28</sup> *Ibid.*

licences associées à des vélos volés, ni d'exiger les preuves de propriétés aux cyclistes qui demandent une licence. M. Richardson renchérit :

« All anyone has to do is to steal an unlicensed bicycle or one with a licence and throw the tag away, take it down to the licence bureau and on payment of \$2,41, he can have the city's stamp of approval on his theft, and the city's record that he owns the machine »<sup>29</sup>.

Ne se contentant pas de critiquer la situation, la Bicycle Guild propose aussi la prise en charge au niveau provincial du système de licences de bicyclette jusqu'ici municipal, une première démarche qui aurait l'avantage d'uniformiser les pratiques de contrôle des vélos à travers la province. Le lobby procycliste plaide aussi en faveur de l'apposition de sceaux sur l'ensemble des bicyclettes. M. Richardson explique :

« Under the scheme, the province would license all bikes and seal the licence plate to the machine, after proper proof had been presented that the applicant was the owner. If the seal, bearing the same number as the licence, was broken, it would mean an immediate investigation to find out if there had been a theft »<sup>30</sup>.

Lorsqu'émise par la Bicycle Guild en 1938, cette proposition vise d'une part, à mieux contrôler les propriétaires de bicyclettes et, d'autre part, à dissuader sinon à compliquer la tâche des voleurs de vélo dans la ville. Or, ces derniers agissent parfois de façon organisée et redoutablement efficace. En effet, à ce sujet, le secrétaire de la Bicycle Guild affirme que les vols de vélos sont souvent le fait de réseaux organisés qui liquideraient les bicyclettes acquises illégalement hors de l'île, en les vendant pour une somme de 5 à 10\$<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> *Ibid.*

En novembre 1934, un réseau de vol et de recel de bicyclette actif sur l'île de Montréal est mis au jour. Un article intitulé « Bicycle-Stealing Ring is Uncovered », publié dans l'édition du 22 novembre 1934 du quotidien *The Montreal Gazette*, dévoile les rouages de l'organisation. Opéré par les propriétaires de trois magasins de vente et de réparation de bicyclette situés à Verdun, à Montréal et à Westmount<sup>32</sup>, le réseau démantelé confiait à des enfants la tâche de voler des bicyclettes dans la ville, moyennant une rétribution de 2\$ par monture dérobée. Bien que l'on ignore l'ensemble des méthodes employées par les jeunes voleurs pour accomplir leur mission, il semble qu'il s'agit parfois d'un travail d'équipe déployant des stratégies relativement complexes. La manœuvre ci-dessous, décrite par le secrétaire de la Bicycle Guild, cible précisément les livreurs à vélo et apparaît remarquablement orchestrée :

« A store gets a call for a boy to deliver something to an apartment or a house. The boy goes there, ring the bell and finds nobody home. When he comes out he finds his locked bicycle gone. The telephone message was false, put in by one of the gang. Later accomplices drove by in a truck and pick up the machine. [...] It had previously been spotted as a new machine by someone of the gang who noticed it outside the store<sup>33</sup> ».

Au sein du « Bicycle-Stealing Ring » démantelé en novembre 1934, une fois les bicyclettes volées rapatriées dans les entrepôts des magasins, plusieurs opérations sont effectuées par les receleurs en vue de la remise en circulation des vélos. Des pièces sont changées afin de brouiller les pistes et de nouveaux numéros de série sont associés aux montures « recomposées » grâce à la récupération des immatriculations de bicyclettes hors d'usage, soit les licences de bicyclettes déclarées irrécupérables ayant abouti dans l'un des trois magasins du réseau. Aussi industrieux qu'il soit, ce système

---

<sup>32</sup> Les trois individus arrêtés sont tous des hommes et semblent francophones : Évariste Leclaire, R. Dubé (prénom inconnu) et Léon Cyr. Précisons qu'une enquête au sein de l'annuaire Lovell n'a pas permis de retracer les magasins dont ces individus sont les propriétaires.

<sup>33</sup> Kenneth G. Wright, *loc. cit.*

n'est pas sans faille. À l'automne 1934, l'arrestation d'un jeune voleur de bicyclette agissant à la solde du réseau mène les corps policiers de Verdun, de Montréal et de Westmount sur la piste de l'organisation. L'enquête mène à l'arrestation des têtes dirigeantes en novembre. En bref, le riche récit du « Bicycle-Stealing Ring » publié dans *The Gazette* lève, en partie, le voile sur les méthodes de cambriolage et de recel de bicyclette, qui se révèlent, dans ce cas précis, hautement perfectionnées. Par ailleurs, il est tout à fait possible d'imaginer qu'aux côtés de tels réseaux organisés, des vols plus spontanés sont aussi commis dans la ville. Face à l'apparente inéluclabilité des vols, de quelles façons les cyclistes montréalais de la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle peuvent-ils prévenir la disparition de leur monture?

Parmi les rares témoignages entourant la prévention du vol de bicyclette au sein des sources documentaires à notre disposition, les traces de deux mesures de sécurité adoptées par les cyclistes nous sont parvenues. La première stratégie dont il sera question consiste en la surveillance des bicyclettes et s'appuie sur le témoignage visuel d'une photographie (figure 3.1, page suivante) réalisée en 1895 dans la vieille ville, au coin des rues Saint-Jacques et Saint-Jean. Sur ce cliché, un jeune garçon, accompagné de trois bicyclettes, est posté devant l'édifice de la compagnie d'assurance London and Lancashire Life. Le photographe semble ici avoir capturé le garçon dans un rôle de gardien. En effet, d'abord, la quantité de bicyclettes qui entoure le jeune homme suggère qu'elles ne sont pas toutes propriétés du garçon. En outre, la posture d'attente adoptée par le personnage, qui se tient debout aux côtés des montures, une main posée sur le guidon de l'une d'entre elles, le visage attentif, renforce l'impression de surveillance qui se dégage de la scène.

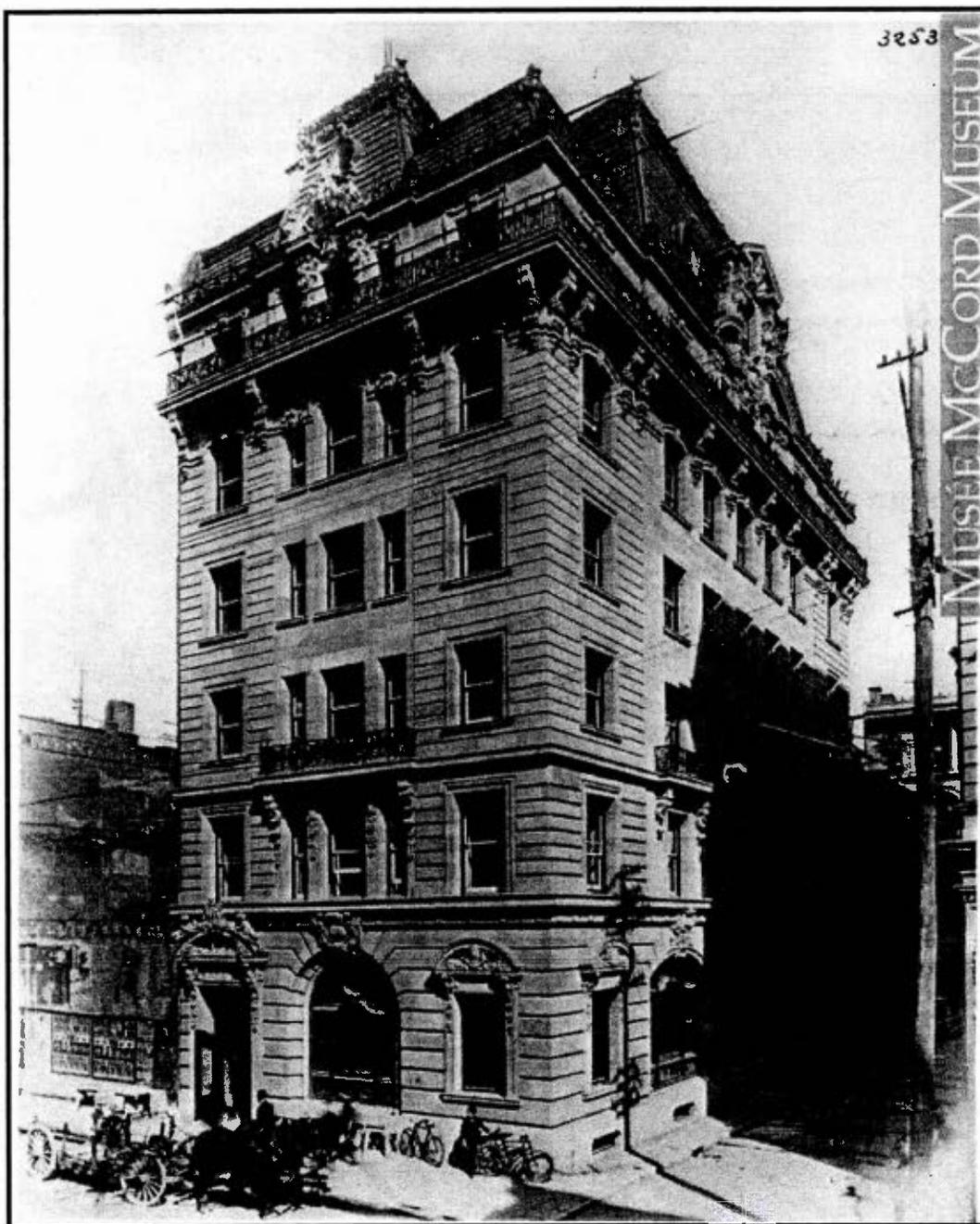


Figure 3.1. Immeuble de la London & Lancashire Insurance, Montréal, QC, vers 1895. Musée McCord. Archives photographiques Notman. VIEW-3253.

Les traces d'une seconde mesure de prévention du vol se trouvent dans le catalogue d'accessoires de bicyclette publié par la firme torontoise Rice, Lewis and Son Limited à l'intention des manufacturiers, des vendeurs et des mécaniciens de bicyclette canadiens en 1900<sup>34</sup>. Ce document révèle que, dès le tournant du siècle, les cyclistes ont accès à une variété de dispositifs antivols. Parmi les accessoires offerts aux clients de Rice, Lewis and Son Limited, on trouve notamment des chaînes et des cadenas de multiples formes, dont certains en forme de « U » (voir figures 3.2 (p.143) et 3.4 (p.144)). En ce qui a trait à l'usage de ces dispositifs, il est difficile d'établir s'il est fréquent, ou au contraire, peu répandu parmi les cyclistes montréalais. À ce propos, on ne peut que relever qu'au sein du scénario de vol de vélo relaté par le secrétaire de la Bicycle Guild en 1938, le personnage du livreur à bicyclette qui se fait piéger par un faux appel avait bel et bien verrouillé sa monture. Enfin, il convient de souligner que l'efficacité des dispositifs de prévention du vol est tributaire des support(s) sur lesquels sont cadenassées les bicyclettes. Au sujet des types de supports disponibles aux cyclistes montréalais entre 1900 et 1950, on ne dispose d'aucune preuve. Notre enquête se limite donc à évoquer l'hypothèse qu'en l'absence de parcomètres (à tout le moins, avant la mi-décennie 1930)<sup>35</sup>, des mains courantes d'escaliers, des clôtures, des poteaux, des arbres et d'autres objets du mobilier urbain ont pu être utilisés.

---

<sup>34</sup> *Rice Lewis & Son Limited Bicycle Accessories Catalog*, Toronto, Rice Lewis & Son Limited, 1900, 104p.

<sup>35</sup> Les premiers parcomètres sont inventés à Oklahoma City en 1935. Peter Norton, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, p.201.

## LOCKS



**No. 351**  
Aluminum Strong, extra strong spring, chain, self-locking, 1 key, nickel-plated steel chain, nickel steel ring.  
Per doz. .... \$2.00



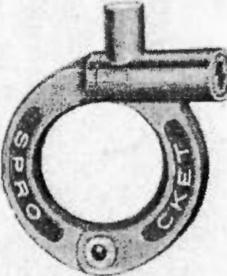
**No. 203**  
Bronze Metal, self-locking, one key, nickel-plated chain.  
Per doz. .... \$2.00



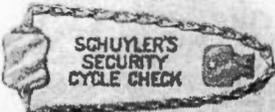
**No. 4013 B**  
Yale, Bronze Metal, self-locking, 1 key, all different, brass chain.  
Per doz. .... \$16.00



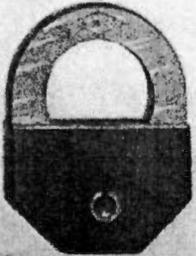
**No. 100**  
Yale Steel, self-locking, one key.  
No. 100, Ivory Black Finish.  
Per doz. .... \$1.75  
No. 106, Nickel-Plated Finish.  
Per doz. .... \$2.00  
No. 104, Same as No. 100, with chain.  
Per doz. .... \$2.50  
No. 108, Same as No. 106, with chain.  
Per doz. .... \$4.00



**No. 1000**  
Bronze Metal, 20 changes, self-locking, one key.  
Per doz. .... \$3.00



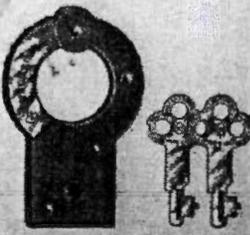
**No. 204**  
Security Lock, brass, nickel-plated, key fits in lock when not in use.  
Per doz. .... \$3.50



**No. 723**  
Pressed Metal, brass interior works, self-locking, one key.  
Per doz. .... \$1.10



**No. 1200**  
Bronze Metal, twelve changes, self-locking, one key.  
Per doz. .... \$3.00



**No. 102**  
Yale Steel, self-locking, two keys.  
No. 102, Ivory Black Finish.  
Per doz. .... \$2.00  
No. 102, Bronze Finish.  
Per doz. .... \$2.00

Figure 3.2. Rice Lewis & Son Limited Bicycle Accessories Catalog, 1900, Toronto, p.40.

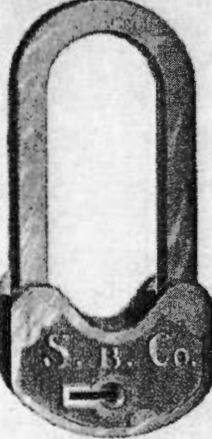
## LOCKS



**No. 1000**  
Bronze metal, plated, 200  
charges self-locking,  
one key.  
Per dozen, \$4.00



**No. 87**  
Aluminum, spring shackle,  
self-locking, fits key, all  
dissimilar, weight 1/2 oz.  
Per doz., \$2.00



**No. 1400**  
Active Crank Lock, bronze  
metal, self-locking,  
one key.  
Per dozen, \$3.00

**CYCLIST'S KNIFE**



**No. 93000**  
Aluminum handle, large sharp blade, turn screw and tire detacher.  
Per doz., \$10.00. Each, \$1.00

**MUD GUARDS**



**No. 182**  
Rubber head mud guard  
for front and rear  
wheel.  
Per pair, \$0.50

**MUD GUARDS**



**No. 187**  
Each, \$1.00

**No. 184**  
Ladies' Gun Strip  
Each, \$0.40



Figure 3.3. Rice Lewis & Son Limited Bicycle Accessories Catalog, 1900, Toronto, p.41.

En résumé, ce rapide survol des différents indices liés à la prévention et aux vols de bicyclette permet d'abord d'établir que le phénomène est présent à Montréal dès le tournant du siècle. Afin de contrer ce fléau, un système d'immatriculation des bicyclettes montréalaises est mis sur pied par la Ville de Montréal. Imparfait, ce système ne semble pas lutter efficacement contre les vols. Pis encore, les plaques d'immatriculation cyclistes sont au centre de différentes stratégies de recel. Face aux voleurs et receleurs de bicyclettes qui sont parfois redoutablement organisés, les cyclistes montréalais ne peuvent que faire preuve de prudence, en utilisant des dispositifs de prévention du vol ou en évitant de laisser sa bicyclette sans surveillance.

#### 3.4.2 Infractions

À travers le recensement des infractions commises à l'encontre des règlements municipaux effectué par le département de police de la Ville de Montréal, il est possible de suivre l'évolution des mesures d'encadrement des pratiques cyclistes dans la ville et de leur transgression. Pour l'ensemble de la période 1900-1950, on relève huit (8) types d'infractions « cyclistes » distinctes dans les rapports annuels du département de la police municipale. Trois d'entre elles concernent l'équipement des bicyclettes : sont interpellés les cyclistes ayant négligé de munir leur monture d'une clochette, d'une lampe et d'une plaque d'immatriculation<sup>36</sup>. Deux types d'infractions sont quant à elles liées aux lieux où circulent les cyclistes : d'un bout à l'autre de la période, les trottoirs sont interdits aux bicyclettes alors que la prohibition de rouler dans les parcs publics apparaît de façon plus sporadique dans les sources de 1900 à 1931. Enfin, un dernier

---

<sup>36</sup> Dans les rapports annuels du département de police de la Ville de Montréal, on trouve des occurrences de l'infraction consistant à rouler à bicyclette sans plaque d'immatriculation de 1900 à 1903, de 1938 à 1941, en 1946 et en 1949, inclusivement.

type d'infractions relève proprement de la conduite. La célérité des cyclistes est d'abord limitée à la vitesse d'un cheval au pas aux intersections et à huit (8) milles à l'heure partout ailleurs. En 1908, la plus grande vitesse avec laquelle peuvent se déplacer les cyclistes est fixée à six (6) milles à l'heure pour revenir à huit (8) milles à l'heure en 1910. Enfin, dans toutes les moutures de règlements de circulation qui concernent le cyclisme au cours de la période, il est interdit de conduire un vélo sans posséder le plein contrôle de sa monture, tout comme il n'est permis ni de s'adonner à des courses dans les rues de la ville ni de transporter un passager supplémentaire, enfant ou adulte, sur le guidon ou sur la selle d'une bicyclette, à moins d'utiliser un modèle en tandem conçu à cet effet.

Inégalement consignées dans les rapports annuels du département de police, les infractions associées au cyclisme doivent être lues avec prudence. Si, tel que l'indique le graphique 3.2, le port obligatoire d'une lumière et l'interdit de rouler sur les trottoirs sont les infractions cyclistes recensées de façon relativement continue dans les rapports annuels du département de police de 1900 à 1950, les autres contraventions aux règlements municipaux perpétrées par les cyclistes montréalais ne sont pas documentées de façon constante au cours de la période.

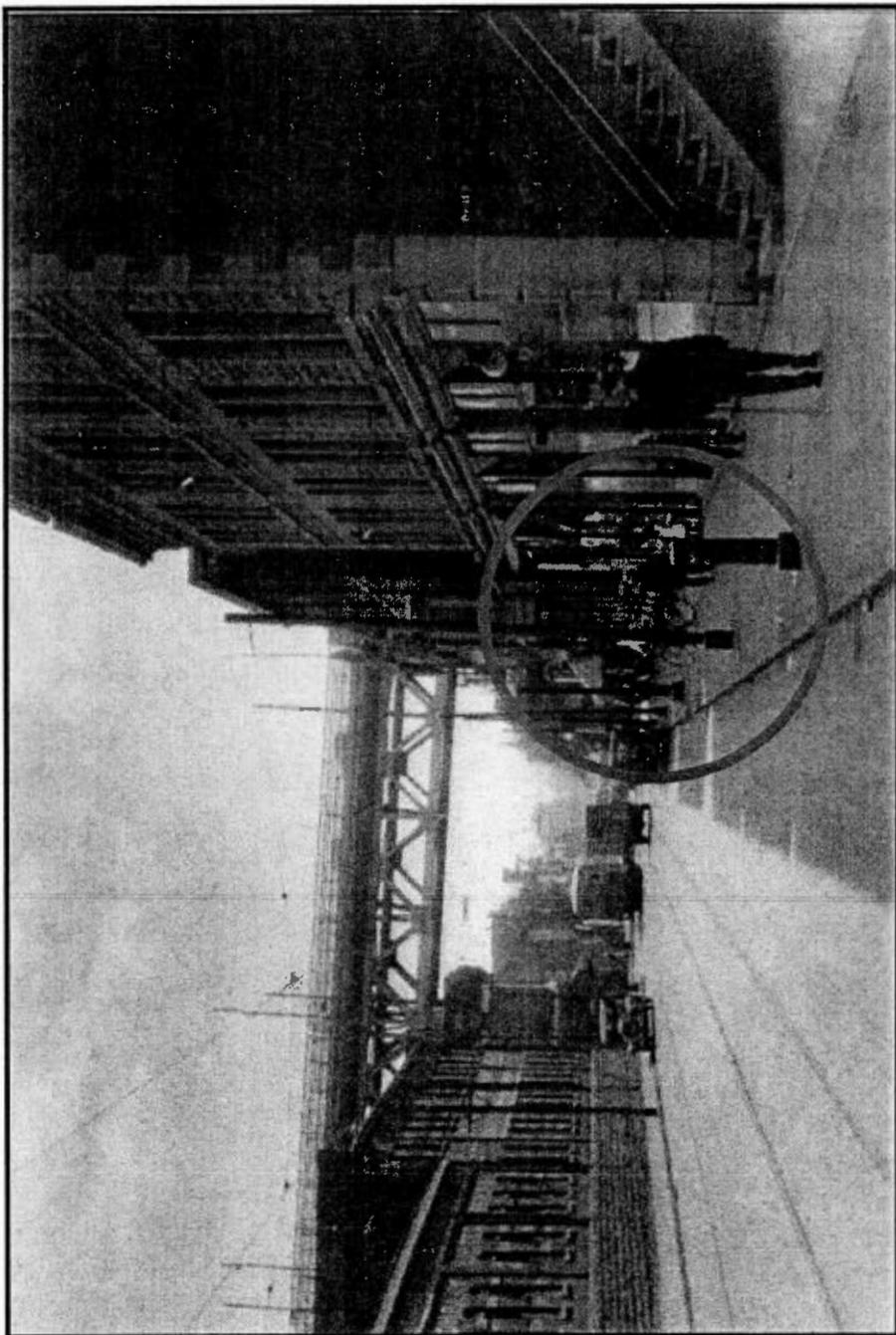
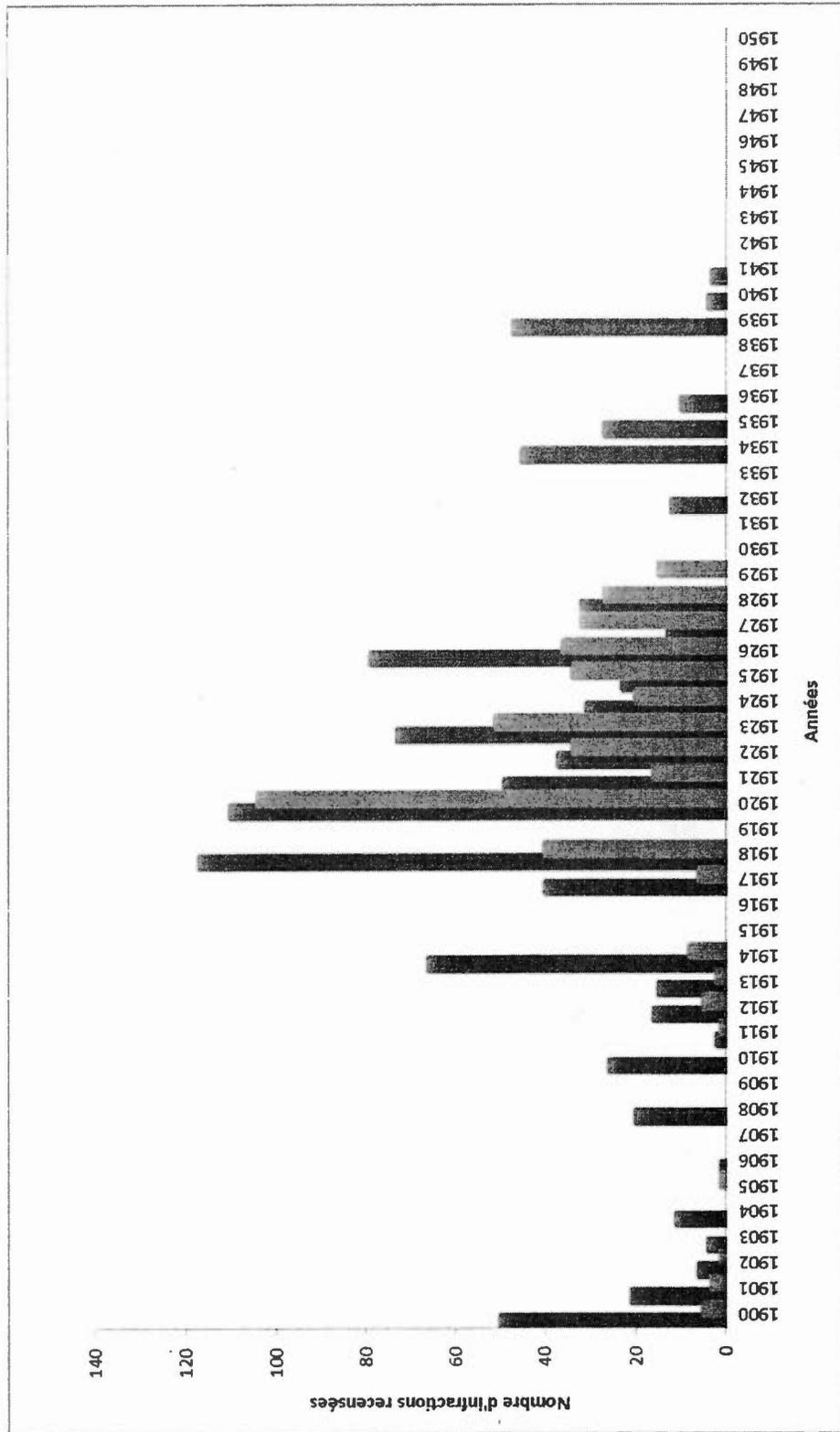


Figure 3.4. Une bicyclette sur le trottoir nord de la rue Sainte-Catherine. Août 1930. Archives de Montréal, détail de la photographie VM98, SY, D2, P036.

Graphique 3.3. Occurrences des infractions consistant à rouler à bicyclette sans lumière et sur un trottoir, 1900-1950 d'après les rapports annuels du département de police de Montréal



À l'instar de l'immatriculation des bicyclettes, les rapports annuels du département de police de Montréal présentent plusieurs défis d'interprétation. Notamment, on ne peut pas attribuer l'absence, durant un certain nombre d'années, d'un type d'infraction donné dans les rapports annuels, à l'inexistence réelle de ce type de méfait à la même période. Ces « trous » archivistiques peuvent être liés à des épisodes de resserrement et de relâchement du contrôle policier. Il est aussi possible que ces variations statistiques soient associées à un manque de ressources pour faire appliquer certains articles des règlements de circulation en vigueur. En effet, durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, l'effectif policier attribué au contrôle de la circulation est sujet à diverses sources de fluctuations. Une première explication peut être fournie par l'annexion de nombreuses municipalités à la Cité de Montréal entre 1890 à 1918, ce qui ne manque pas de perturber l'efficacité du département de police, alors que le territoire à protéger augmente de façon exponentielle et que de différents services du maintien de l'ordre doivent se coordonner<sup>37</sup>. Les fluctuations dans l'effectif des forces policières consacrées à l'encadrement de la circulation sont aussi tributaires de facteurs internes au service de police. Selon le criminologue Jean Turmel, c'est au début de la décennie 1910 qu'apparaît la spécialisation de certains agents dans le contrôle de la circulation sous l'initiative du Surintendant Olivier Campeau<sup>38</sup>. En 1920, à l'instigation du Chef Pierre Bélanger, ayant succédé à Campeau, le Bureau de la circulation est mis sur pied, puis aboli par Bélanger lui-même en 1923, pour être enfin rétabli en 1927<sup>39</sup>. Au début des années 1930, le Directeur Ulbrit Langevin augmente l'effectif du Bureau de la

---

<sup>37</sup> Jean Turmel, *Le service de police de la Cité de Montréal (1909-1971). Étude rétrospective sur son organisation*, Service de police, Communauté urbaine de Montréal, Montréal, 1974, p.11.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p.29.

<sup>39</sup> *Ibid.*

circulation et en confie la charge à Pierre Bélanger, qui dispose de 243 hommes en 1931.

Tel que le suggère le journaliste Jean-Louis Dussault, le manque de ressources peut alors prendre la forme d'un sous-effectif de constables en charge du contrôle de la circulation ou encore, être causé par la difficulté des agents à identifier et à ficher les cyclistes délinquants n'arborant pas de plaques d'immatriculation. Dans le plaidoyer en faveur de l'immatriculation des bicyclettes qu'il publie dans les pages du journal *Le Devoir* le 17 mai 1930, le journaliste suggère la présence d'une quantité lacunaire d'agents de circulation. Il faudrait, selon lui, impérativement munir les bicyclettes

[d']une plaque pour laquelle les propriétaires paieront une somme nominale d'un dollar par exemple. Avec ces revenus, les autorités pourraient engager quelques constables supplémentaires dont le travail consisterait à surveiller les bicyclistes...<sup>40</sup>

Dans un autre article, publié quant à lui dans l'édition du 9 août 1930, le grand pourfendeur des cyclistes imprudents déplore au sujet des bicyclettes que « personne ne p[uisse] les poursuivre [...] et les forcer au respect des règlements de la circulation »<sup>41</sup>. Le caractère fragmentaire des relevés des infractions du département de police peut aussi s'expliquer par l'application d'une ligne de conduite institutionnelle, selon laquelle, par exemple, les constables seraient tolérants envers certains comportements cyclistes illicites, peut-être en raison du jeune âge de plusieurs des cyclistes délinquants. Ici encore, quelques passages d'articles de presse étayaient cette hypothèse. Dans un article publié dans l'édition du 11 septembre 1925 du journal *Le Canada*, la Ligue de sécurité de la province de Québec, nouvellement créée :

---

<sup>40</sup> Jean-Louis Dussault, *Le Devoir*, 17 mai 1930.

<sup>41</sup> Jean-Louis Dussault, *Le Devoir*, 9 août 1930.

demande aux parents de conseiller leurs enfants, et ce, afin que les autorités n'aient pas à sévir. S'il ne se produit pas d'amélioration à très brève échéance, le département de police devra donner une leçon profitable à ces cyclistes. Pères et mères feront bien de porter ce fait à l'attention de leurs enfants qui ont des bicyclettes. Tout règlement régissant la circulation s'applique aux vélocipèdes et autres véhicules du même genre<sup>42</sup>.

La suite de l'article dénonce à la fois l'imprudence des jeunes cyclistes et l'imprécision de la réglementation existante :

La manie qu'ont certains garçonnets de circuler d'un côté et d'autre de la rue est l'une des plus sérieuses contraventions du genre. La loi ne spécifie pas que cette action est passible de répression, néanmoins, c'est une coutume dangereuse et souvent fatale. Sans aucun avertissement, ces cyclistes tournent et baisent dans la rue simplement pour le plaisir qu'ils en éprouvent<sup>43</sup>.

Ainsi, c'est dans la transgression de l'encadrement normatif des pratiques cyclistes, soit dans les infractions à l'endroit des règlements, que l'on retrouve des traces de la place *attribuée* aux cyclistes et de la place vraisemblablement *occupée* par les cyclistes dans les rues. Lorsqu'ils s'expriment sur les infractions au code de la circulation commises par d'imprudents cyclistes, les journalistes, représentants du service de police et autres promoteurs de la sécurité renseignent sur la dimension délinquante et imprudente de certaines pratiques cyclistes. Bien qu'ils souffrent parfois d'un manque de nuance et qu'ils empruntent le plus souvent un ton moralisateur et paternaliste, les discours entourant l'imprudence des cyclistes témoignent d'une réelle préoccupation à l'égard de la sécurité des usagers de la rue. Ils traduisent une vive inquiétude envers les accidents de la circulation, phénomène qui sera examiné dans la section suivante.

---

<sup>42</sup> *Le Canada*, 11 septembre 1925.

<sup>43</sup> *Ibid.*

### 3.5 Sécurité et accidents

*« Le jeune cycliste de la rue est l'un des problèmes les plus ardues que la Ligue pour la sécurité publique de la Province de Québec ait été appelée à résoudre [...] »<sup>44</sup>*

Défini comme un « événement imprévu et soudain qui entraîne des dégâts, des dangers », l'accident est une notion relativement imprécise qui réfère à différents contextes et types d'événement. Inégalement étudiées, les « catégories » d'accident sont déterminées par l'espace dans lequel survient l'événement ainsi que l'activité qui lui est associée. Alors que les accidents de travail et, dans une plus petite proportion, les accidents domestiques font l'objet d'une historiographie aux plans international et canadien, les accidents de la circulation ont, quant à eux, suscité un intérêt plus limité chez les historiens-nes. Tel que le constate Magda Fahrni dans un article sur la Ligue de sécurité de la province de Québec, au Canada et au Québec, on ne recense à ce jour que peu de travaux portant sur les accidents de la circulation<sup>45</sup>. Le chapitre précédent ayant démontré qu'en l'absence de signalisation et de voies spécifiquement dédiées à l'usage de la bicyclette, les cyclistes montréalais empruntent les rues aux côtés des autres usagers, cette section traite des modalités de cette cohabitation. Elle met en lumière certains défis et dangers qu'encourent les cyclistes. Précisons qu'au sein de notre étude, le thème des accidents impliquant une ou plusieurs bicyclettes présente un intérêt particulier, et ce, à plusieurs égards. D'une part, l'étude des accidents s'appuie sur une documentation stimulante, essentiellement composée d'éditoriaux, de faits

---

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> Magda Fahrni, « 'La lutte contre l'accident'. Risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », dans *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, dir. David Niget et Martin Petitclerc, 2012, p.189.

divers publiés dans la presse quotidienne et de registres d'accidents<sup>46</sup>. D'autre part, le sujet des accidents permet d'effleurer, par le biais des sources discursives que sont les articles et éditoriaux consultés, les perceptions qui entourent l'usage du vélo comme loisir et mode de déplacement dans la ville.

L'intérêt que portent différents groupes (dont le service de police et la Ligue pour la sécurité de la province de Québec) aux dangers associés à la circulation entre 1900 et 1950 s'inscrit dans un plus vaste mouvement pour la sécurité, qui se déploie à la même époque dans les grandes villes américaines. Au cours des premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle à Montréal, la préoccupation pour la sécurité et la « lutte à l'accident » se traduit, d'une part, par un contrôle de plus en plus prégnant des usages et usagers de la rue<sup>47</sup>, et, d'autre part, par la formation de « mouvements pour la sécurité »<sup>48</sup> dans lesquels s'inscrit notamment la création de la Ligue de sécurité de la province de Québec

<sup>46</sup> Les coupures de presse consultées proviennent du Fonds de la Commission des tramways de Montréal (A1) (1915-1949). Les registres des accidents proviennent du Fonds de la Montreal Railway Company (S1) (1905-1911). Les rapports annuels du service de police des années 1936, 1938 et 1939, qui offrent des données exceptionnellement riches sur les accidents de la circulation, proviennent du Fonds Service de la police de Montréal (VM095).

<sup>47</sup> À propos du rapport entre sécurité et contrôle, le sociologue britannique Anthony Giddens affirme que « la sécurité émane d'un contrôle toujours plus efficace des êtres humains sur leurs environnements matériel et social ». Anthony Giddens, « Introduction », dans Anthony Giddens, *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*, Oxford, Polity Press, 1991, p.10, traduit par Agathe Goscha et cité par Magda Fahrni dans Magda Fahrni, « 'La lutte contre l'accident'. Risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », dans *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, dir. David Niget et Martin Petitclerc, 2012, p.184. En ce qui a trait à la relation entre la recherche de sécurité et l'intensification des mesures de contrôle dans l'environnement urbain et en particulier dans la rue, le phénomène est notamment observé au Canada par Steven Davies et à Montréal par Denis Veilleux. Stephen Davies, « "Reckless Walking Must Be Discouraged": The Automobile Revolution and the Shaping of Urban Canada to 1930 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.123-138. Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université McGill, 1998, 440p.

<sup>48</sup> Magda Fahrni, « 'La lutte contre l'accident'. Risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », dans *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, dir. David Niget et Martin Petitclerc, 2012, p.192.

(LSPQ)<sup>49</sup>. Fondée en 1923 par Arthur Gaboury<sup>50</sup> (qui en est alors le secrétaire général), la Ligue rassemble des Montréalais préoccupés par la sécurité au quotidien et, en particulier, dans les rues de la ville. Comme le souligne Magda Fahrni, plus que tout autre type d'accidents, ce sont les accidents impliquant des automobiles qui intéressent au premier chef l'association<sup>51</sup>.

Si tous les usagers de la rue peuvent être impliqués dans un accident de la circulation ou en provoquer un, certains modes de déplacement, tels les tramways et, surtout, les véhicules moteurs, représentent une source de danger plus élevée que les autres modes de transport. D'une part, comme le démontre Denis Veilleux, « [l]es statistiques sur les décès et les accidents permettent de comprendre que les dangers de la circulation crûrent avec la progression de la motorisation ». Au contraire des véhicules motorisés, la vitesse relativement lente à laquelle se déplacent piétons et cyclistes fait de ces derniers, en cas de collision, des usagers moins propices à causer d'importants dommages, humains ou matériels. D'autre part, sans carrosserie, l'exposition sans protection du corps des marcheurs et des cyclistes dans l'espace en font aussi des sujets particulièrement vulnérables en cas d'impact. Les traces documentaires des accidents de circulation et, plus particulièrement, des accidents impliquant une bicyclette convoquées par cette enquête proviennent notamment du registre des accidents de la Compagnie des Tramways, des rapports annuels de 1936, 1938 et 1949 du département de police de la Ville de Montréal et d'articles de la presse à grand tirage.

---

<sup>49</sup> Désignée en anglais comme la *Quebec Safety League*.

<sup>50</sup> Tamara Myers, « Didactic Sudden Death: Children, Police, and Teaching Citizenship in the Age of Automobility », *The Journal of the History of Childhood and Youth*, 8, 3, 2015, p.455.

<sup>51</sup> Magda Fahrni, *op. cit.*, p.193.

### 3.5.1 Ex Causis

Les accidents impliquant un-e ou des cyclistes relèvent d'une variété de causes dont certaines sont liées à l'environnement « permanent » (le débit de la circulation, le revêtement des rues) alors que d'autres sont plutôt associées à des conditions « circonstancielles » (la visibilité, les conditions météorologiques, le comportement des usagers). Bien qu'il exploite un nombre relativement restreint de cas (27), le relevé cartographique des lieux d'accidents impliquant une ou des bicyclettes au cours des cinq décennies à l'étude livre plusieurs résultats dignes d'intérêt. En effet, l'analyse des lieux d'accidents recensés confirme l'usage des voies de circulation par les cyclistes et permet de préciser la nature des voies empruntées. Selon les couches cartographiques géoréférencées produites par superposition des lieux d'accidents et des cartes du réseau de transport en commun, c'est précisément sur les grandes rues commerciales desservies par un circuit de tramway ou d'autobus que se produit la majorité des cas d'accidents de bicyclette recensés. Mentionnons d'entrée de jeu que la corrélation entre les accidents cyclistes recensés et la présence de lignes de tramway n'est pas le fruit du hasard. Elle est directement tributaire de la nature des sources exploitées. Des vingt-sept (27) cas d'accidents examinés, vingt-deux (22) proviennent du registre des accidents de la Compagnie des Tramways de Montréal et impliquent *de facto* un tramway dans l'incident. Au-delà de ce biais méthodologique majeur, d'autres hypothèses peuvent être avancées pour expliquer la surreprésentation des artères desservies par une ligne de tramway dans la géographie des accidents cyclistes. Qu'il s'agisse des rues Atwater, Saint-Antoine, Notre-Dame, Sainte-Catherine et Saint-Denis, du boulevard Saint-Laurent ou de l'avenue Mont-Royal, il est probable que l'achalandage de ces lieux conduit à une congestion ponctuelle de la voie publique, laquelle entraîne alors une proximité potentiellement dangereuse entre les différents modes de transport présents dans l'espace. Il est également possible que cette congestion ralentisse la circulation. De même, il est possible de croire qu'au facteur de proximité s'additionne celui de la diversité des usagers qui évoluent dans la rue, une

diversité qui provoque peut-être une certaine confusion quant à la place de chacun-e sur la chaussée.

La cartographie des lieux d'accidents cyclistes permet également d'identifier les intersections comme des espaces relativement dangereux. À titre d'exemple, l'analyse des lieux d'accidents cyclistes de 1900 à 1910 révèle que des quatorze (14) accidents impliquant des bicyclettes recensés durant la décennie, onze (11) d'entre eux se sont produits au croisement de deux rues. Durant la période 1900-1950, certains secteurs de la métropole présentent une concentration élevée de personnes qui y effectuent des déplacements sur une base quotidienne. En effet, desservies par plusieurs lignes de transport, la vieille ville et certaines artères commerciales exercent un réel pouvoir d'attraction. Tel que l'illustre la photographie de la rue Sainte-Catherine Ouest à l'angle de la rue Stanley en 1928 (figure 3.5, p.159), ces espaces sont fréquentés par une grande variété d'usagers : des piétons, des usagers et conducteurs du tramway, des automobilistes et des cyclistes. Une vue rapprochée du cliché (figure 3.6, p.160) permet de noter la présence d'au moins un cycliste sinon de quelques-uns, roulant entre un tramway à gauche et une rangée d'automobiles stationnées à droite. Plus qu'un simple témoin de la discrète présence de cyclistes dans la rue montréalaise, ce cliché, comme d'autres semblables, témoigne d'une saturation ponctuelle de l'espace de la rue et de la proximité potentiellement dangereuse entre les véhicules et les cyclistes pouvant en découler.

Le 9 septembre 1942, le *Montreal Daily Star* relate l'accident suivant :

While cycling between a moving street car and a parked automobile, Roland Lacroix, 21, of 1442 Joliette Street, lost control of his bicycle and was dragged more than 100 feet by a street car on St. Catherine street near Orléans street<sup>52</sup>.

Discontinu, restreint et non protégé, l'espace investi par les cyclistes est parfois chaudement disputé. En certaines occasions, comme c'est peut-être le cas de Roland Lacroix, cette contiguïté peut avoir de fâcheuses suites. Dans cet exemple précis, bien que l'article du *Montreal Daily Star* n'associe pas explicitement la cause de l'accident à l'étroitesse de l'espace disponible pour le cycliste entre deux allées de véhicules, il est possible que ces conditions aient eu un rôle à jouer dans la perte de contrôle du cycliste, par l'entremise d'un emportière ou de toute autre conséquence directe de la proximité des usagers. Elles sont, en certaines occasions, les causes directes d'accidents. L'histoire de Léo Roby, âgé de 14 ans, résidant sur la rue Rose-de-Lima à Pointe-Saint-Charles offre, à cet effet, un regrettable témoignage. *La Patrie* du 4 octobre 1941 rapporte :

Le jeune Roby filait en [sic] bicyclette rue Saint-Patrick quand, rendu à l'angle de la rue d'Argenson, la roue arrière de la bicyclette fut prise dans le rail du tramway, et le garçon fut projeté sous les roues d'un lourd camion qui venait en sens inverse<sup>53</sup>.

Impliquant à la fois l'infrastructure du tramway et un véhicule moteur, le tragique accident du jeune cycliste Léo Roby soulève l'épineuse question des interactions entre les divers modes de transport et de leur responsabilité relative aux accidents de circulation. Denis Veilleux déplore que les statistiques sur les accidents de circulation

---

<sup>52</sup> *Montreal Daily Star*, 9 septembre 1942.

<sup>53</sup> *La Patrie*, 4 octobre 1941. Cet accident est aussi rapporté dans l'édition du 4 octobre 1941 du journal *The Gazette*.

« ne permettent pas de comprendre [les] interactions entre les différents moyens de transport dans la voie publique<sup>54</sup> ».

---

<sup>54</sup> Denis Veilleux, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université McGill, 1998, p.157.



Figure 3.5. La rue Sainte-Catherine Ouest, à l'angle de la rue Stanley. 1928. Archives de Montréal, VM94, SY, SS1, SSSS17, Z1820.



Figure 3.6. La rue Sainte-Catherine Ouest, à l'angle de la rue Stanley. 1928. Archives de Montréal, détail de la photographie VM94, SY, SS1, SSSS17, Z1820.

Les scènes de rue livrent aussi de précieux indices quant à l'encombrement et à l'état du revêtement des rues. Aux rails de tramways qui jonchent ici la chaussée de façon permanente s'ajoute la présence de monticules de gravier et de barrières de bois qui témoignent de travaux de voirie sur ce tronçon de la rue.

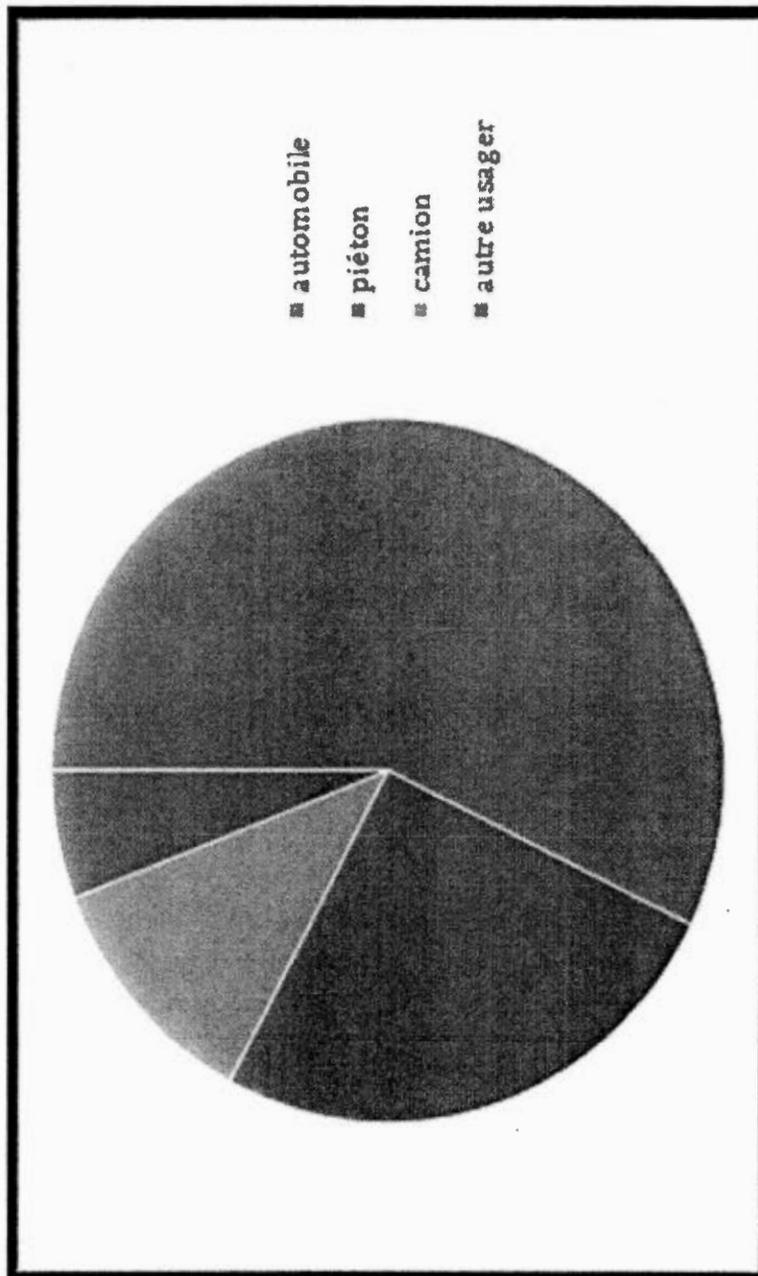
À ce chapitre, les historiens-nes se heurtent de nouveau au silence des archives. En effet, poursuit Veilleux, en l'absence de source statistique sérielle incluant tous les usagers de la voie publique durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, « il est difficile d'évaluer la part de chaque moyen de transport dans l'ensemble [des accidents de circulation] ou de déterminer exactement entre quels moyens de transport il y avait des difficultés particulières<sup>55</sup> ». Malgré les limites des sources nous étant parvenues, selon Veilleux, il est tout de même manifeste que les dangers de la circulation se sont accrus avec la progression de la motorisation au cours de la période 1900-1930<sup>56</sup>. En 1936 et 1938, le département de police de la ville de Montréal produit des rapports statistiques exceptionnellement détaillés sur les accidents de circulation survenus au cours de ces deux années. Pour chaque accident recensé, ces tableaux rendent compte des usagers impliqués. Réalisé à la suite du dépouillement des données relatives aux accidents impliquant une ou plusieurs cyclistes au sein des rapports de 1936 et 1938, le graphique 3.4 démontre que durant la deuxième moitié de la décennie 1930, c'est avec les automobiles que survient le plus grand nombre d'incidents.

---

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> *Ibid.*

Graphique 3.4. Répartition des collisions impliquant une bicyclette et un autre moyen de transport en 1936 et 1938 telles que consignées dans les rapports annuels du département de police de Montréal en 1936 et en 1938.



L'environnement immédiat et les comportements cyclistes se révèlent aussi d'importants facteurs de risque d'accident. Au sein du corpus d'accidents étudié, plusieurs cas font état de mauvaises conditions de conduite. La mésaventure du jeune cycliste Paul Manseau, 13 ans, dont le récit est publié dans l'édition du 4 mai 1928 du journal *The Gazette*, est peut-être liée au manque de visibilité :

While riding on his bicycle at 9 :55 o'clock last night, a boy collided with an automobile and was thrown back under a street car [...] at the corner of Laurier and St Denis street [...] <sup>57</sup>.

Quant à Maurice Fillion, âgé de 14 ans, un entrefilet du journal *La Presse* rapporte explicitement « [qu'il] filait à bicyclette, de l'est à l'ouest, rue Sainte-Catherine, quand il glissa sur l'asphalte mouillée et alla heurter un tramway<sup>58</sup>. »

Enfin, le dernier facteur à l'origine d'accidents de bicyclette qui peut être identifié dans les sources examinées consiste en l'imprudence dont font preuve certains cyclistes. Dans un article intitulé « Les bicyclistes sont une peste dans les rues de la ville », le journaliste Jean-Louis Dussault exprime (non sans mépris) ses doléances. Selon lui,

[i]l ne se passe pas une heure dans la journée sans que l'on ait à enregistrer un accident où une bicyclette soit en cause. Ceci ne vient pas uniquement du fait que la bicyclette est un moyen de transport dangereux, mais surtout ce que ceux qui les conduisent sont excessivement imprudents. Ils débouchent des rues transversales à vive allure, changent de direction dans la rue sans faire de signaux, n'observent pas les règlements les plus élémentaires de la circulation et sont d'une imprudence insolente. Machine fragile et fort instable, elle compte sur sa fragilité et son instabilité même pour lancer un défi à tous les autres véhicules.

Bien plus, lorsque les bicyclistes ne nuisent pas aux automobiles et aux camions, ils s'accrochent à ces véhicules pour se faire remorquer sans

---

<sup>57</sup> *The Gazette*, 4 mai 1928.

<sup>58</sup> *La Presse*, 11 octobre 1941.

fatigue. Que la voiture à laquelle un bicycliste s'accroche ainsi fasse un mouvement brusque et c'est l'accident grave, souvent la mort de l'imprudent.<sup>59</sup>

Le texte de Dussault identifie nettement la négligence des cyclistes comme la cause des accidents de circulation impliquant une bicyclette. En dépit du manque de nuance et de l'exagération manifeste dont fait preuve le journaliste (notamment lorsqu'il prétend que des accidents de bicyclette surviennent à toutes les heures dans la ville), les comportements téméraires que Jean-Louis Dussault associe aux cyclistes ne relèvent probablement pas entièrement de la fiction. Il est en effet plausible que des cyclistes roulent trop vite, négligent de signaler leurs intentions, s'accrochent à des véhicules en mouvement et font fi, de façon générale, des règlements de circulation. Il semble toutefois peu probable que *tous* les cyclistes soient aussi délinquants que le prétend Dussault. De même, il paraît peu vraisemblable que l'imprudence des cyclistes soit la cause unique des accidents impliquant une ou des bicyclettes.

Au terme de l'analyse des articles de la presse quotidienne rapportant des accidents cyclistes<sup>60</sup>, il apparaît que les facteurs à l'origine des incidents sont multiples. Certaines causes relèvent de l'environnement permanent : l'état de la chaussée, la présence de rails de tramway, etc. Un deuxième ensemble d'éléments est plutôt lié à la conjoncture de conditions, telles la visibilité et les conditions météorologiques, et aux comportements de conduite dangereuse adoptés par certains cyclistes.

---

<sup>59</sup> Jean-Louis Dussault, *Le Devoir*, 17 mai 1930.

<sup>60</sup> Au corpus des articles et entrefilets rapportant des accidents de bicyclettes s'ajoute l'éditorial de Dussault, cité plus haut, qui ne rapporte pas un événement précis mais s'exprime sur les accidents cyclistes.

### 3.5.2 Conséquences

Les accidents de bicyclette entraînent des conséquences tout aussi variées que les causes qui sont à leur origine. Alors que les bris matériels sont rarement évoqués, la condition physique de la ou des victimes (qui sont, dans tous les cas concernés, des cyclistes<sup>61</sup>) est un élément qui fait invariablement partie des récits d'accidents. Les blessures rapportées vont de simples contusions et fractures mineures à des blessures internes et des fractures sévères. Outre les blessures, les accidents de circulation dans lesquels une ou des bicyclettes se trouvent impliquées mènent parfois au décès du cycliste, comme c'est le cas du jeune Léo Roby, dont la funeste histoire est rapportée plus haut.

Afin de nuancer cette analyse des accidents de bicyclettes, il convient ici de rappeler que les incidents étudiés appartiennent à un genre particulier : le fait divers. Définis par Michelle Perrot comme « des événements du quotidiens sélectionnés [...] pour leur caractère exceptionnel, surprenant »<sup>62</sup> les faits divers sont, comme toute source, porteurs de certains biais. Au sein de notre corpus, dans tous les cas examinés, les accidents impliquent un ou des cyclistes et un ou plusieurs autres modes de transport, qu'il s'agisse d'un tramway, d'une automobile ou d'un camion. Contrairement aux incidents intermodaux considérés comme des accidents de la circulation, les simples chutes, les accidents de bicyclette bénins et les incidents n'impliquant que le vélo ne sont, quant à eux, que peu ou prou rapportés dans les journaux. Tout comme le constate l'historien Peter Norton dans l'ouvrage *Fighting Traffic*, on note également que les

---

<sup>61</sup> Cela est certainement imputable au fait que notre échantillon ne comprend aucun cas impliquant le plus vulnérable des usagers de la rue : le piéton.

<sup>62</sup> Michelle Perrot, « Faits divers et histoire au XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales. Économies, Société, Civilisations*, 1983, 38, 4, p.912.

événements recensés revêtent le plus souvent un caractère exceptionnel<sup>63</sup>. Ces accidents rapportent des faits d'apparence sensationnelle (comme le cas de figure où un cycliste se trouve coincé sous un tramway et est traîné par ce dernier sur une certaine distance), ils impliquent des enfants ou ils ont des conséquences graves, voire mortelles.

Enfin, spectaculaires ou non, les récits d'accidents étudiés révèlent d'intéressantes conséquences sur les plans social et politique. À la suite de malheureux événements impliquant des cyclistes, on observe parfois une réaction immédiate de différents intervenants dans les journaux. À plusieurs reprises, des éditorialistes comme Jean-Louis Dussault profitent d'un accident pour exprimer leurs vues personnelles concernant la présence des bicyclettes dans la ville. Les accidents de circulation dans lesquels sont impliquées une ou plusieurs bicyclettes donnent aussi lieu à une autre forme de prise de parole, plus posée et plus constructive. Des porte-paroles (officiels et informels) du mouvement montréalais pour la sécurité s'expriment aussi régulièrement à la suite d'accidents de bicyclette. Les policiers (le plus souvent le chef du service ou le capitaine responsable de la section de la circulation) et d'autres individus présentés à titre d'experts de la sécurité se font aussi entendre en rappelant les règlements et en prodiguant des avertissements aux divers usagers. Ces réponses publiques forment un discours en faveur de la sécurité dans les rues de la ville. Elles témoignent d'un autre type de conséquence associée aux accidents de bicyclettes : la mise sur pied de campagnes de prévention et de sécurité à vélo.

---

<sup>63</sup> Peter Norton, « Blood, Grief and Anger », dans *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, p.21-46.

### 3.5.3 Prévenir les accidents

Ainsi que le démontre l'historienne Tamara Myers, dans plusieurs grandes villes nord-américaines, dont Montréal, dès la décennie 1940, les services de police municipale accordent une attention particulière à « la jeunesse » et à la sécurité. Les forces policières commencent dès lors à développer un éventail de stratégies de prévention des accidents, qui vont de visites en classe à la réalisation de courtes productions cinématographiques afin de promouvoir, notamment, la sécurité et la lutte aux infractions au code de la circulation auprès des publics juvéniles<sup>64</sup>. À Montréal et dans ses banlieues immédiates, en matière de sécurité à vélo, les services de police municipaux et les différents groupes d'intérêt qui promeuvent la sécurité semblent privilégier la réalisation de campagnes éducatives et préventives. Réalisées par Conrad Poirier en juillet 1941, les photographies représentées par les figures 3.7 (p.169) et 3.8 (p.170) présentent des membres du Club de la sécurité à vélo de la Young Men's Christian Association (Y.M.C.A.) de Verdun en présence d'un policier. Au cours de la décennie 1940, on observe que les campagnes de prévention et d'éducation à la sécurité cycliste s'associent aux forces policières. En mai 1942, le Bicycle Safety Committee de la LSPQ mène une campagne provinciale pour la réduction des accidents de circulation. À cette occasion, le club de la sécurité à vélo du Y.M.C.A. de Verdun réalise une tournée des écoles primaires anglophones et francophones de la municipalité. Un constable nommé John Carlisle, le jeune fils du secrétaire du Y.M.C.A., ainsi que quelques membres du club enseignent les règles de la circulation et mettent en scène des pratiques cyclistes sécuritaires. Parmi les diverses stratégies d'enseignement déployées par les promoteurs de la sécurité à vélo, l'une retient particulièrement notre attention. Dans les auditoriums des établissements scolaires

---

<sup>64</sup> Tamara Myers, « Didactic Sudden Death : Children, Police, and Teaching Citizenship in the Age of Automobility », *The Journal of the History of Childhood and Youth*, 8, 3, 2015, p. 451-475.

visités par les intervenants, le tracé d'une rue est parfois reproduit à la craie sur le plancher afin d'accompagner la scénarisation de mises en situation<sup>65</sup>.

---

<sup>65</sup> Dans l'article de *The Gazette* qui annonce et décrit la campagne de l'été 1942 du Club de la sécurité à vélo du Y.M.C.A. de Verdun, on apprend même que club fait usage d'une automobile de modèle Austin au cours de ces démonstrations. « Safety Pointers Given Cyclists », *The Gazette*, 13 mai 1942.

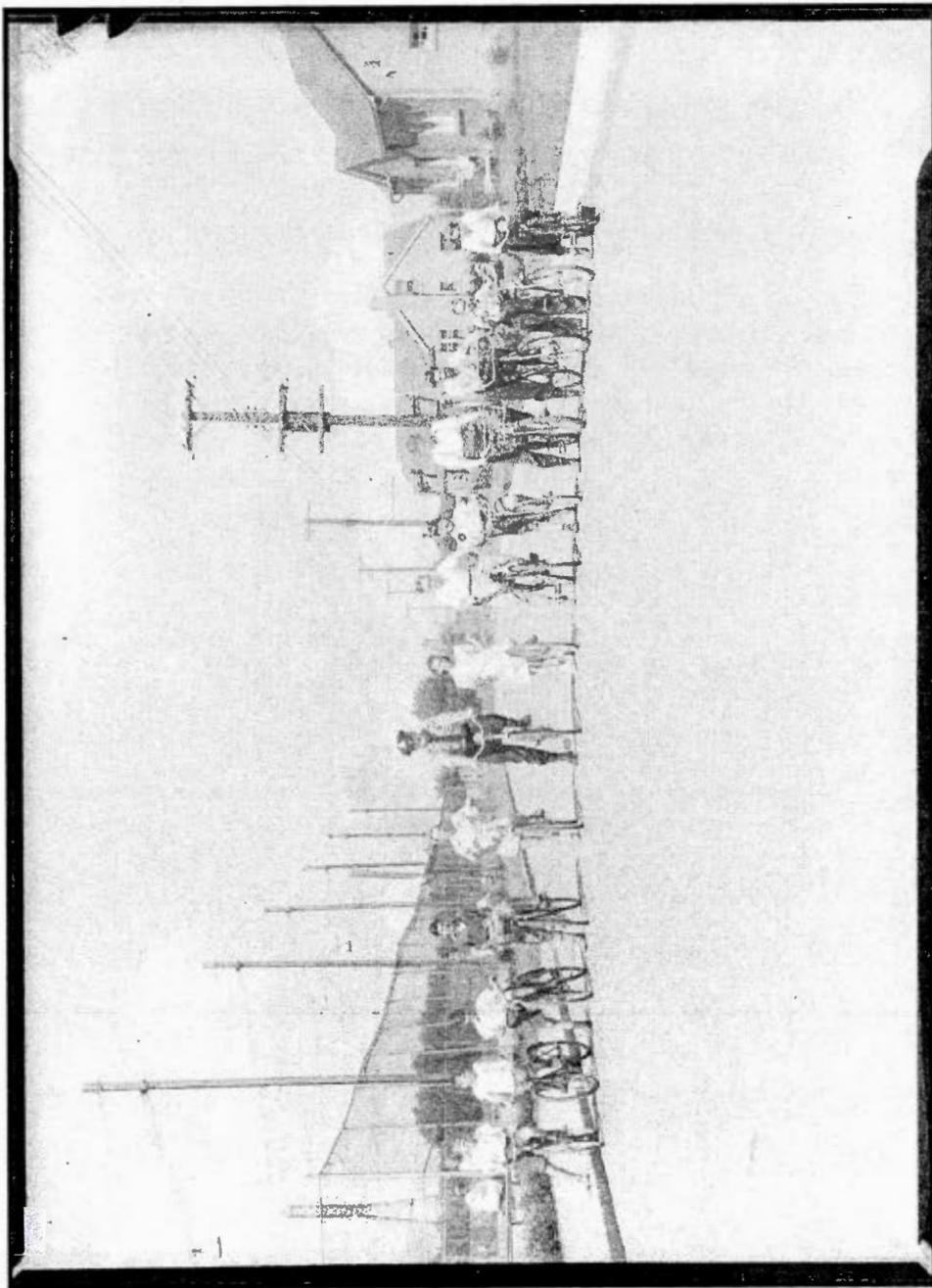


Figure 3.7. Cycling. Verdun Y.M.C.A. Safety Bicycle Club. Conrad Poirier - 18 juillet 1941. Des membres du Club de la sécurité à vélo de la Young Men's Christian Association (Y.M.C.A.) de Verdun sont accompagnés d'un policier. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P48, S1, P6741.

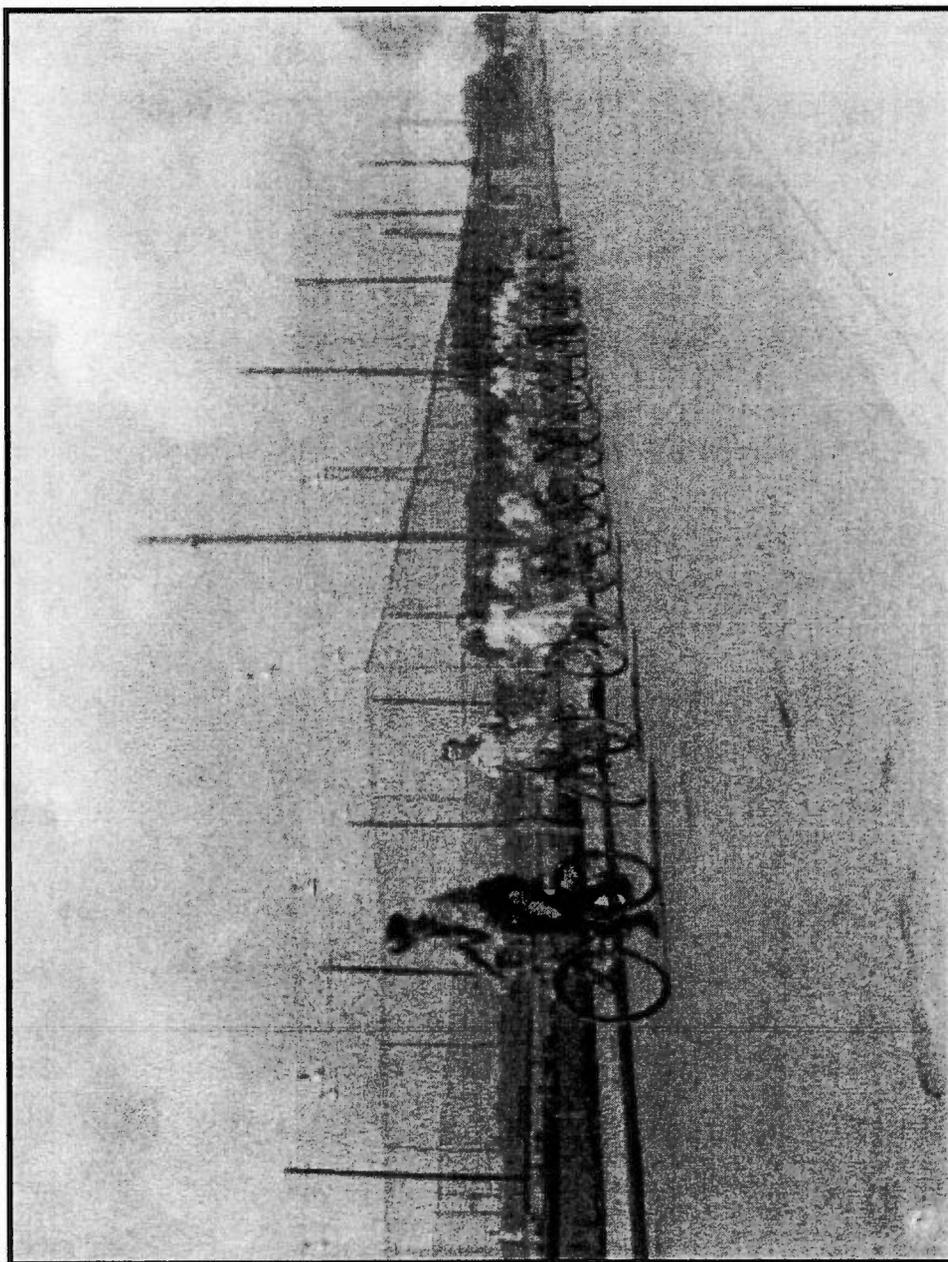


Figure 3.8. Cycling. Verdun Y.M.C.A. Safety Bicycle Club. Conrad Poirier - 18 juillet 1941. Des membres du Club de la sécurité à vélo de la Young Men's Christian Association (Y.M.C.A.) de Verdun roulent à la file indienne derrière un policier. Bibliothèque et Archives nationales du Québec, P48, S1, P6740.

Bien que la sécurité des enfants faisant usage de la bicyclette soit l'objet de plusieurs articles et campagnes de sensibilisation, les enfants ne sont pas les seuls cyclistes conviés à adopter une conduite sécuritaire dans l'espace public urbain. Dans un photoreportage illustré par cinq photographies de Poirier et publié dans le quotidien *The Gazette* en mai 1942, les modèles de cycliste qui illustrent les « bons » et les « mauvais » comportements à vélo ne sont pas des enfants, mais bien des jeunes femmes d'allure athlétique et « moderne »<sup>66</sup>. Qui plus est, rien, dans le texte qui accompagne les clichés, n'indique que les consignes de sécurité rapportées soient spécialement adressées à un public juvénile.

À plusieurs occurrences, le récit d'un accident de bicyclette survenu dans les heures ou les jours précédents prête le flanc à de virulentes critiques à l'endroit des cyclistes. Profitant de l'événement récent pour déplorer le danger de la cohabitation entre les véhicules moteurs et les bicyclettes, certains commentateurs, tel le journaliste Jean-Louis Dussault, martèlent systématiquement un discours de mépris et de dénigrement à l'endroit des cyclistes montréalais. Or, ces fréquentes critiques qui postulent la bicyclette comme une intruse dans les rues de la ville ne sont pas sans impact. Au sein des archives nous étant parvenues, l'image du cycliste urbain semble essentiellement

---

<sup>66</sup> La série de photographies réalisée par Conrad Poirier à l'occasion de ce photoreportage fait l'objet de l'article suivant : Marion Beaulieu, « Regard historien sur l'iconographie : le cas de représentations de femmes cyclistes à Montréal, 1938-1946 » *Revue Le Manuscrit*, Édition Colloque Automne 2013, <http://www.revuelemanuscrit.ugam.ca/index.php/edition-colloque/v-colloque-2013/46-regard-historien-sur-l-iconographie-le-cas-de-representations-de-femmes-cyclistes-a-montreal-1938-1946-marion-beaulieu-universite-du-quebec-a-montreal-bien-que-les-monographies-historiques-tendent-a-inclure-de-plus-en-plus-d-images-parmi-leurs-pages-au-se> . Au moment de la rédaction de cet article en 2013, le contexte de la publication des clichés de Poirier demeurait inconnu. C'est au cours de l'exercice de dépouillement des coupures de presse recueillies par la Compagnie des Tramways de Montréal et conservées aux archives de la Société de Transport de Montréal que le photoreportage de *The Gazette* a pu être identifié. Le contexte de production des photographies s'en trouve par conséquent éclairé.

dépeinte par ses détracteurs. Quelques exceptions, toutefois, nuancent ce sombre portrait. En certaines occasions, des commentateurs expriment des critiques nuancées et constructives même lorsque ces dernières portent, exclusivement ou en partie, sur l'imprudence dont font preuve des cyclistes. Fait intéressant, c'est dans le contexte du rationnement de l'essence et du caoutchouc qui sévit lors de la Deuxième Guerre mondiale que se manifestent les plus éloquents marques d'appui à la pratique cycliste utilitaire. Ce constat soulève l'interrogation suivante : roule-t-on différemment en temps de guerre à Montréal? C'est notamment à cette question que s'intéresse la prochaine et dernière section de ce chapitre qui tente d'évaluer l'impact de la crise des années 1930 et de la Deuxième Guerre mondiale sur l'usage de la bicyclette comme mode de déplacement urbain.

### 3.6 Rouler durant la Grande Dépression et en temps de guerre

En mai 1942, le médecin montréalais A.D. Campbell<sup>67</sup> prononce une conférence sur les accidents de circulation. Au cours de son élocution, il avance qu'on assiste à Montréal à l'émergence d'une nouvelle « class of persons using the street today in great numbers : those of mature age who are riding bicycles, and who have either forgotten how to ride with safety, or, in many cases, never did know ». Selon le Dr. Campbell, ces nouveaux cyclistes sont des adultes qui roulent moins par plaisir que par nécessité : « They are not riding for pleasure ; they are saving gasoline and rubber »<sup>68</sup>. Loin de déplorer la présence de ces nouveaux cyclistes dans les rues de la ville, le conférencier leur manifeste son support : « We must respect, appreciate and encourage

---

<sup>67</sup> Selon l'annuaire Lovell de 1942, le docteur A.D. Campbell est un obstétricien résidant à Westmount et dont le cabinet se situe rue Drummond.

<sup>68</sup> *Montreal Daily Star*, 2 mai 1942.

them in their effort »<sup>69</sup>. Fascinantes, les observations de ce médecin montréalais témoignent d'un essor de la pratique utilitaire de la bicyclette durant la Deuxième Guerre mondiale. Toutefois, en l'absence de sources statistiques sérielles couvrant la période 1900-1950, il s'avère difficile de quantifier l'importance des usages de la bicyclette dans la ville<sup>70</sup> et par conséquent, d'évaluer l'influence de divers événements sociaux sur les pratiques cyclistes, telles les deux Guerres mondiales et la Crise des années 1930. Ces événements qui ont des répercussions majeures sur la société québécoise influencent-ils l'usage de la bicyclette ? On retrouve, néanmoins, dans la presse à grand tirage, dans les catalogues de vente par correspondance de grands magasins et dans des photographies, certains indices de l'influence qu'ont pu avoir ces épisodes de perturbation » sur l'usage de la bicyclette. Ces témoignages sont toutefois ténus, ils sont essentiellement d'ordre économique et se rapportent davantage au conflit de 1939-1945 qu'à celui de 1914-1918.

C'est dans les pages du catalogue Eaton Automne-Hiver 1918-19 que se trouve la seule trace découverte de l'influence de la Première Guerre mondiale sur la pratique de la bicyclette à Montréal dans les sources documentaires exploitées. Parmi les quatre (4) modèles de bicyclettes de marque Speedwell annoncés, l'un d'eux est introduit comme un « modèle militaire ». Munie d'un double cadre qui permet le transport de petits items, cette bicyclette arbore un émail kaki avec détails de couleurs olive et noire. Il s'agit peut-être de l'un des modèles de bicyclettes utilisés outre-mer par les différentes

---

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> Rappelons que le seul indice quantitatif dont nous disposons pour estimer l'importance de l'usage de la bicyclette consiste en l'accroissement notable des licences de bicyclettes délivrées par la Ville de Montréal de 1939 à 1942.

unités cyclistes de l'armée canadienne formées dès 1914<sup>71</sup>. Qu'il soit employé ou non par des soldats canadiens durant la guerre, le vélo fortifié annoncé dans les pages de ce catalogue est aussi destiné à l'ensemble de la population. Son look militaire semble d'ailleurs participer à une stratégie de marketing à laquelle les cyclistes montréalais, et particulièrement les jeunes garçons, ont pu être sensibles dans le contexte bien particulier de la Grande Guerre.

Durant la décennie 1930, la crise économique qui secoue plusieurs pays occidentaux ébranle considérablement la société canadienne. Les années de crise sont synonymes de chômage et de pauvreté pour de larges franges de la population et ces conditions amènent les ménages les plus vulnérables à déployer un éventail de stratégies d'économie<sup>72</sup>. Il est tout à fait probable qu'à Montréal, favoriser le transport à pied et à bicyclette plutôt que l'utilisation des transports en commun et de l'automobile soit l'une des stratégies adoptées. Toutefois, aucune preuve tangible du phénomène n'a pu être examinée. Si l'économiste Frédéric Héran affirme qu'en Europe, « les crises ont toujours favorisé la pratique du vélo »<sup>73</sup>, faute d'archives pertinentes, la démonstration

---

<sup>71</sup> John McKenty, « Remembrance Day special: Canadian Corps Cyclist Battalion », *Cycling Magazine*, 11 novembre 2015. <http://cyclingmagazine.ca/sections/news/remembrance-day-special-canadian-corps-cyclist-battalion/>, (30 mai 2016)

<sup>72</sup> Voir particulièrement les travaux de Lara Campbell, de Denyse Baillargeon et de Sylvie Taschereau, mais aussi les contributions de Michiel Horn, de James Struthers, et de Terry Copp. Lara Campbell, *Respectable Citizens: Gender, Family, and Unemployment in Ontario's Great Depression*, Toronto, University of Toronto Press, Scholarly Publishing Division, 2009, 304p. ; Denyse Baillargeon, *Ménagères au temps de la Crise*, Montréal, Remue-ménage, 1991, 311p. ; Sylvie Taschereau, « Les années dures de la crise ». dans Dany Fougères, dir., *Histoire de Montréal et de sa région*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.805–833; Michiel Horn, *The Dirty Thirties Canadians in the Great Depression*, Toronto, Toronto Copp Clark, 1972, 728p.; James Struthers, *No Fault of their Own : Unemployment and the Canadian Welfare State, 1914-1941*, Toronto; Buffalo, University of Toronto Press, 1983, 268p. ; Terry Copp, « The Montreal Working Class in Prosperity and Depression », *Canadian Issues*, vol. 1, printemps 1975, p.85–98.

<sup>73</sup> Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, p.15.

complète de ce phénomène dans le cas montréalais paraît irréalisable. La seule (et relativement faible) indication de cette stratégie que nous avons été en mesure de relever dans les sources se trouve dans les statistiques relatives aux vols de chevaux et de voitures, de bicyclettes et d'automobiles compilées par le département de police de la Ville de Montréal. Bien que les données de plusieurs années soient manquantes, la comparaison des quantités de chevaux, de vélos et d'automobiles déclarés volés à Montréal durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle livre certains indices quant à l'importance de ces modes de déplacement respectifs. Le graphique 3.5 (p.178) démontre qu'au début de la décennie 1910, ce sont les vols de voitures hippomobiles et de chevaux, suivis de près par les vols de vélos, qui sont en tête de lice. Alors que les chevaux et les bicyclettes volés sont recensés dès 1911 dans le rapport annuel du service de police, il faut attendre deux ans pour voir apparaître les premières traces de vols d'automobiles. Dès lors, les quantités rapportées croissent de façon vertigineuse. En une seule année, le nombre d'automobiles déclarées volées passe de quarante-deux (42) en 1913 à cent-soixante-dix (170) en 1914. En 1920, les véhicules moteurs volés s'élèvent à 491. Ils ont non seulement déclassé les chevaux, mais aussi les bicyclettes déclarées volées, au nombre de 421 cette même année. Durant la décennie 1920, le graphique 3.5 démontre que l'écart entre les vols de bicyclettes et les vols d'automobiles s'accroît. En 1927, on rapporte un peu plus de deux vols d'automobiles pour un vol de vélo. Jusqu'ici, compte tenu du phénomène de développement de l'automobile qui s'intensifie de 1900 à 1920, les courbes dessinées par les vols de chevaux, de bicyclettes et d'automobiles relatifs à cette période n'ont rien d'aberrant. Au cours de la période, les cas de vols de chevaux rapportés sont de moins en moins nombreux jusqu'à disparaître complètement des rapports en 1926, les vols de bicyclettes connaissent une croissance tranquille et relativement stable alors que les vols d'automobiles accusent une hausse importante et persistante pour la même période. Au début de la décennie 1930, on note que les trajectoires des quantités de vols de bicyclettes et d'automobiles rapportés s'inversent. Ainsi donc, pendant environ une décennie, les vols de vélos déclarés au service de police de la Ville de Montréal

sont plus nombreux que les vols d'automobiles. Bien que l'on ne puisse établir avec certitude un lien de causalité entre les concomitantes hausse des vols de bicyclettes et chute des vols d'automobiles durant la décennie 1930 illustrées par le graphique 3.5, et l'importance relative de ces deux modes de déplacement au cours de la période, on peut tout de même considérer ces indices comme des indicateurs partiels de la popularité de ces moyens de transport. Ainsi, si l'on appréhende les cas de vols comme de potentiels reflets de l'importance respective de la bicyclette et de l'automobile dans la ville, on peut voir dans l'épisode de prépondérance des vols de bicyclettes sur les vols d'automobiles au cours des années 1930 l'indice d'une corrélation entre l'augmentation de l'usage de la bicyclette et les rudes conditions économiques qui prévalent durant la Grande Dépression.

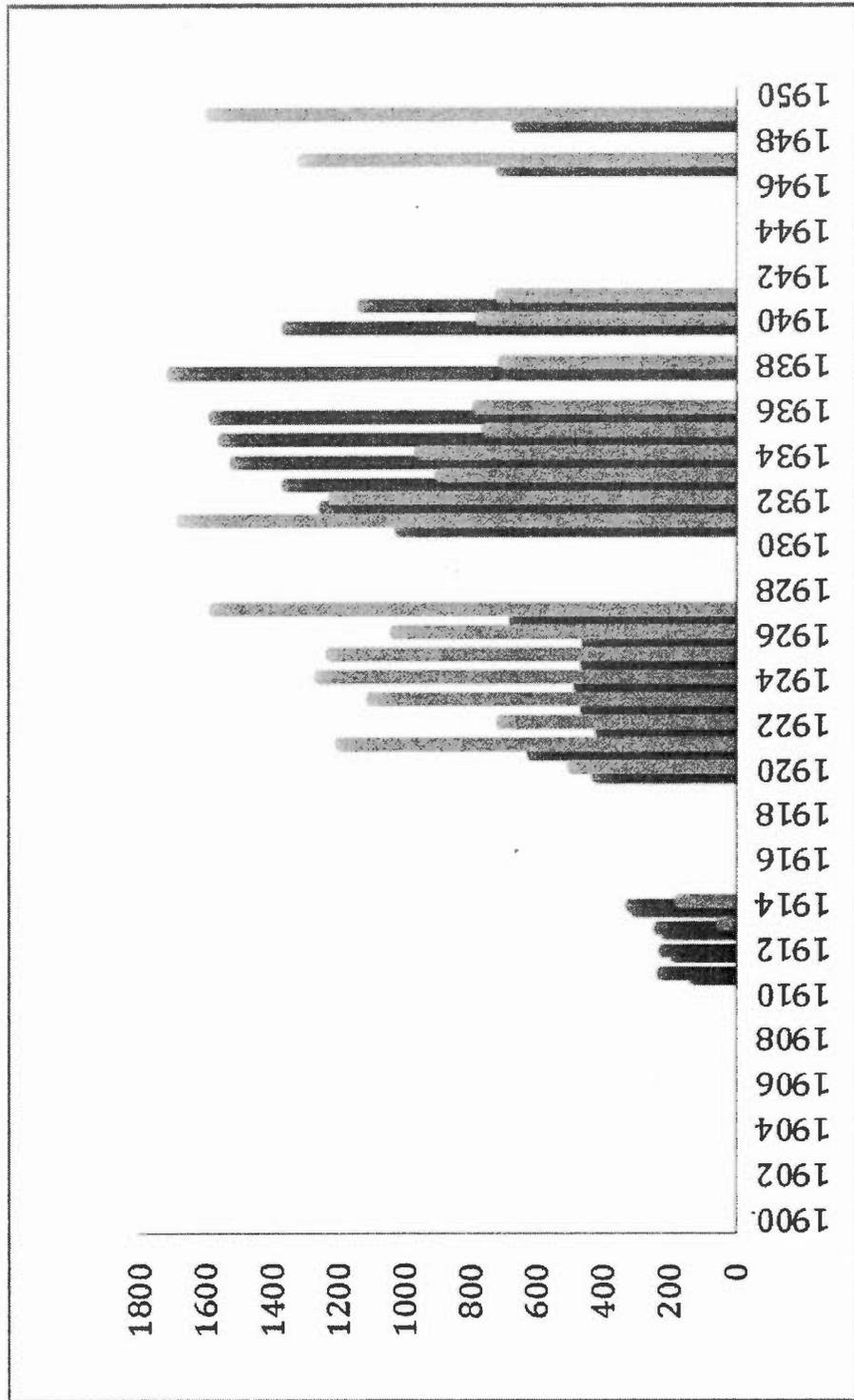
Enfin, la prééminence des vols de bicyclettes durant la décennie 1930 ne se tarit pas avec la fin de la Crise, postulée vers 1939. En effet, il semble qu'une fois la prospérité revenue, ce sont de nouvelles conditions qui soutiennent la popularité de la bicyclette au détriment de l'automobile. Pour comprendre le maintien de la prépondérance des vols de bicyclettes sur les vols d'automobiles après la Crise, c'est du côté de la guerre et de ses effets collatéraux qu'il faut chercher une explication. Au Canada, malgré l'effort de guerre humain et matériel que doit fournir la population, l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale en 1939 marque aussi la relance de l'emploi et le soulagement de bien des misères sociales. Néanmoins, afin de subvenir aux besoins de l'industrie de guerre, la population montréalaise est soumise à un rationnement qui touche non seulement le secteur de l'alimentation, mais aussi plusieurs aspects de la vie quotidienne, dont les modes de déplacement<sup>74</sup>. Durant la guerre, le rationnement de

---

<sup>74</sup> Yves Tremblay, « La consommation bridée : contrôle des prix et rationnement durant la Deuxième Guerre mondiale », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 58, 4, 2005, p.569-607.

l'essence, du caoutchouc puis de l'automobile sont autant de mesures qui limitent l'usage des véhicules moteurs et favorisent la pratique du cyclisme utilitaire.

Graphique 3.5. Vols de bicyclettes, de chevaux et de voitures et d'automobiles, 1900-1950 selon les rapports annuels du département de police de Montréal, 1900-1950.



À la mi-décembre 1941, plusieurs mesures de rationnement sont annoncées par le ministère fédéral des munitions et de l'approvisionnement dans la presse montréalaise. En ce qui concerne le rationnement de l'essence, un décret publié le 13 décembre 1941 stipule qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril 1942, tous les propriétaires d'automobiles au pays sont tenus d'obtenir un permis d'essence et un carnet de rationnement<sup>75</sup>. Quant au rationnement du caoutchouc, un décret du même ministère interdit la vente de tout pneu neuf au Canada (sauf à l'occasion de la vente d'une automobile neuve), et ce, dès le 12 décembre 1941<sup>76</sup>. Le 26 décembre 1941, d'autres mesures du plan de rationnement du caoutchouc sont divulguées. L'édition du 26 décembre du journal *Le Canada* révèle que « [s]euls les articles essentiels pourront être manufacturés et on allouera à cette production 50 pour cent [50%] de la quantité de caoutchouc qui a été utilisée durant les derniers 12 mois »<sup>77</sup>. Une liste d'articles pour lesquels l'usage du caoutchouc demeure permis (quoique limité) est émise par le contrôleur des approvisionnements. Parmi les biens dont la production pourra être maintenue figurent alors les pneus de bicyclette. Jugée essentielle en 1941, la bicyclette est alors produite et vendue à l'échelle du pays.

---

<sup>75</sup> Auprès de l'un des quatorze (14) bureaux de la Régie de l'huile, organisme qui gère le rationnement canadien. *La Patrie*, 13 décembre 1941. *Le Devoir*, 13 décembre 1941.

<sup>76</sup> Notamment dans *Le Canada*, 12 décembre, 15 décembre, 16 décembre 1941. *The Gazette*, 12 décembre, 16 décembre 1941. *La Presse*, 13 décembre, 15 décembre 1942. *La Patrie*, 15 décembre 1942. *Le Devoir*, 15 décembre 1942.

<sup>77</sup> *Le Canada*, 26 décembre 1941.

En avril 1942, un article intitulé « Cyclists this year will throng roads » confirme les effets immédiats du rationnement sur l'usage utilitaire de la bicyclette dans la ville. On y lit :

« A decided upsurge in the use of bicycles in the wake of gas rationing [...] is already evident in Montreal with a consequent heavy demand noted by manufacturers and retailers here. [...] All bicycle repair shops of Montreal are working at top speed on repair and recondition jobs, it was indicated yesterday, as already local residents have shown a disposition to get out the old bicycle and have it put into working order again for a modest cost [...]. »<sup>78</sup>

Quant aux manufacturiers de bicyclette, ils se voient débordés de commandes pour l'été 1942. Par crainte de ne pouvoir adapter la production à temps, ceux-ci encouragent les Montréalais à utiliser le vélo comme moyen de transport urbain plutôt qu'à des fins de loisir<sup>79</sup>. En dépit de ces preuves manifestes de la popularité de l'usage de la bicyclette durant la Deuxième Guerre mondiale, la production, la vente et l'achat des cycles n'échappent toutefois pas à certaines restrictions.

La première limite au commerce de la bicyclette en temps de guerre que nous avons été en mesure d'identifier concerne la valeur des modèles mis en marché. En conformité avec les normes établies en mai puis en novembre 1942 par la Commission des prix, des plafonds de prix sont imposés aux fabricants de bicyclettes. En novembre 1942, les bicyclettes sont vendues à un prix unique, en fonction du modèle (homme ou femme) et de la province dans laquelle la vente est effectuée<sup>80</sup>. Il semble que le prix d'achat d'une bicyclette neuve soit alors sujet à de légères variations entre les

---

<sup>78</sup> *The Gazette*, 2 avril 1942.

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> Notons que ces normes ne s'appliquent pas aux bicyclettes importées des États-Unis. *Le Canada-Français et le Franco-Canadien*, 26 novembre 1942.

différentes provinces canadiennes. Dans un article portant sur la Commission des prix et du commerce en temps de guerre publié dans l'édition du 26 novembre 1942 du journal *Le Canada-Français et le Franco-Canadien*, on peut lire que « [l]es bicyclettes ont toujours été plus cher [sic.] dans l'Ouest et dans les Provinces Maritimes [et que] la nouvelle ordonnance maintient ces différences de prix »<sup>81</sup>.

Tableau 3.1. Prix plafond des bicyclettes vendues au Canada en 1942 tels qu'établis par la Commission des prix et du commerce en temps de guerre selon *Le Canada-Français et le Franco-Canadien*, 26 novembre 1942.

	Québec et Ontario	Autres provinces canadiennes
Modèle pour homme	42,50\$	45\$
Modèle pour femme	43,50\$	46\$

Au plafonnement imposé du prix de vente des bicyclettes neuves s'ajoutent des contraintes qui concernent le nombre et la variété des modèles de bicyclettes mis en vente au Canada. En mars 1943, un durcissement des mesures de rationnement se fait sentir. La Commission des prix et du commerce en temps de guerre annonce qu'elle impose aux fabricants de bicyclette une diminution de leur production<sup>82</sup> et une

<sup>81</sup> *Le Canada-Français et le Franco-Canadien*, 26 novembre 1942.

<sup>82</sup> En mars 1943, la Commission des prix annonce que 60 000 bicyclettes de moins qu'en 1941 seront produites au pays durant l'année afin d'économiser 300 000 livres de métal. *Le Devoir*, 30 mars 1943.

uniformisation des couleurs et des modèles mis en vente. Un article de la chronique des « Nouvelles de guerre » du journal *Le Devoir* précise qu'avant l'avènement de la Deuxième Guerre mondiale, on comptait quatre-vingt-douze modèles, formes et couleurs de bicyclette sur le marché canadien. En 1943, seuls trois modèles (deux pour homme et un pour femme) subsistent<sup>83</sup>. Notre examen de catalogues de vente par correspondance de grands magasins confirme l'application de ces mesures. Contrairement à l'offre de modèles relativement variée en 1918, lors du deuxième conflit mondial, on constate que la variété et la quantité des modèles et des accessoires de bicyclette annoncés sont considérablement réduites. Dans le catalogue Dupuis Frères Automne-Hiver 1945-46, les bien nommées « Bicyclettes Victoire pour hommes et femmes » sont les deux seuls modèles offerts par le grand magasin<sup>84</sup>. On ne retrouve également que deux modèles dans le catalogue Eaton Printemps-Été 1945. Avec son cadre abaissé et sa chaîne recouverte, le premier d'entre eux est destiné aux femmes alors que le second s'adresse aux hommes. Présentées comme les « Bicyclettes C.C.M. de guerre » conformes aux ordonnances gouvernementales, les modèles offerts en 1945 apparaissent plus dépouillés que le « modèle militaire Speedwell » fortifié commercialisé en 1918 et que les types de vélos fabriqués dans l'entre-deux-guerres.

Enfin, la troisième et dernière limite au commerce de bicyclette en temps de guerre qu'il nous est possible d'identifier au sein des sources consiste en le contrôle du nombre d'acheteurs de bicyclettes neuves. Le 30 mars 1943, la Commission des prix annonce qu'elle limite la vente de vélos neufs ou reconditionnés aux usagers jugés par elle « essentiels », soit les messagers, les gardiens, les ouvriers d'industrie de guerre, les

---

Ne sachant combien de bicyclettes ont été produites en 1941, on ignore combien de bicyclettes représentent la prévision de 1943.

<sup>83</sup> *Le Devoir*, 30 mars 1943.

<sup>84</sup> Catalogue Dupuis Frères Automne-Hiver 1945-46, p.106.

instituteurs, les étudiants et les membres du clergé<sup>85</sup>. Pour obtenir la permission d'acheter une bicyclette ou un accessoire de caoutchouc neuf, il est désormais nécessaire de justifier l'usage prévu de cette monture, de ce pneu ou de cette chambre à air par le biais de formulaires. Notre enquête dans les catalogues de vente par correspondance de grands magasins permet encore une fois de confirmer la mise en application de la mesure. À titre d'exemple, au bas de la page consacrée aux bicyclettes et à leurs accessoires du catalogue Eaton Printemps-Été 1945, un avis intitulé « Pneus et boyaux de bicyclettes » précise qu'en vertu de l'ordonnance no 4 du gouvernement fédéral, toute personne souhaitant se procurer l'un de ces articles est sommée de déclarer que

ledit pneu ou ledit boyau est nécessaire et sera posé de suite sur une roue roulante de la bicyclette pour remplacer un pneu ou boyau usagé, et qu'avec ledit pneu ou ledit boyau, [cette personne n'aura] pas en [sa] possession plus de deux pneus ou boyaux pour ladite bicyclette<sup>86</sup>.

En somme, si les mesures de rationnement qui limitent d'abord la vente de pneus et de chambre à air (1941) puis la vente de bicyclettes neuves (1943) semblent contraignantes, elles demeurent toutefois moins sévères que les mesures de rationnement qui touchent l'automobile. En effet, après le rationnement de l'essence et des pneus neufs décrété en 1941, c'est la vente de tout véhicule moteur de promenade qui est prohibée en 1942<sup>87</sup>. Dans un tel contexte, il semble qu'en dépit des mesures qui encadrent rigoureusement le cyclisme utilitaire, l'usage de la bicyclette en tant que mode de déplacement est favorisé par l'effort de guerre.

---

<sup>85</sup> *Le Devoir*, 30 mars 1943.

<sup>86</sup> Catalogue Eaton Printemps-Été 1945, p.250.

<sup>87</sup> Yves Tremblay, *op. cit.*, p.588.

## Conclusion

En conclusion, l'assemblage des traces ténues d'immatriculation, de règlements, d'infractions, d'accidents, de mesures de prévention associés au cyclisme et enfin, des formes d'usage et d'encadrement de la bicyclette durant la Grande Dépression et les deux conflits mondiaux analysés dans cette section atteste de la présence de bicyclettes dans la ville durant toute la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Tout au long de la période, la circulation des cyclistes dans les rues urbaines semble subordonnée à l'activité de plus en plus importante de l'automobile. Cette dernière métamorphose la rue, qui d'espace public devient voie de circulation dominée par les véhicules moteurs<sup>88</sup>. Les diverses mesures d'ordre qui régissent l'usage de la rue au cours de la période semblent méconnaître les conditions dans lesquelles roulent les cyclistes. Flexibles, ces derniers s'adaptent aux conditions du territoire dans lequel ils circulent, mais doivent, pour ce faire, contourner et parfois défier les diverses formes de contrôle qui régissent la voie publique. C'est ainsi qu'au sein des sources exploitées, la plupart des manifestations de l'usage de la bicyclette se rapportent à des situations où ces dernières sont perçues comme des nuisances à la circulation et à l'ordre de la rue. Les façons dont les cyclistes circulent et cohabitent aux côtés des différents usagers qui empruntent la rue montréalaise se lit donc, sauf exception, à travers le prisme des tensions qu'ils vivent avec les autres modes de déplacement et en particulier, avec les véhicules moteurs. Bien qu'il s'agisse d'une condition documentaire particulière<sup>89</sup>, les sources étudiées

---

<sup>88</sup> Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, 458p, cité dans Claire Poitras, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain* (CIEQ), 2015, 13p.

<sup>89</sup> Notre enquête tient compte de ce « biais » à travers la critique de sources rigoureuse pratiquée sur l'ensemble du corpus documentaire exploité.

permettent aussi de saisir l'inscription de la bicyclette au sein de l'espace urbain, de préciser la place qu'elle occupe et se fait attribuée dans la ville.

## CONCLUSION

Les questionnements liminaires qui ont inspiré et guidé cette étude des pratiques cyclistes à Montréal de 1900 à 1950 cherchaient à préciser les dimensions spatiales et identitaires de l'usage de la bicyclette et à cerner la place de ce mode de déplacement et de ce loisir dans la ville. Pour dégager les traits du « Montréal cycliste », notre enquête s'est appuyée sur un corpus documentaire hétérogène et a fait appel à des méthodes d'analyses cartographiques, iconographiques et textuelles.

Le premier chapitre de cette étude a effectué un tour de piste historiographique qui a mis au jour d'importantes lacunes, tant au sein de l'histoire de la mobilité urbaine qu'au sein de l'histoire du cyclisme. De cet exercice a découlé l'élaboration d'une problématique qui s'articule autour des espaces et des individus associés au cyclisme et de la place de la bicyclette dans la ville. À ces interventions d'ordre historiographique et théorique a succédé une présentation des trois axes méthodologiques (cartographique, iconographique et textuel) sur lesquels s'appuie cette recherche. Enfin, le chapitre s'est clôt sur une présentation et une critique des sources documentaires, substrat de notre enquête.

Le deuxième chapitre a esquissé les premiers traits du portrait des pratiques cyclistes montréalaises. Il s'est penché d'abord sur les espaces associés à la bicyclette, puis sur les profils sociodémographiques des cyclistes. L'étude de la dimension spatiale des pratiques cyclistes a démontré que, durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les bicyclettes roulent dans les rues et les routes montréalaises, aux côtés des autres usagers. L'analyse des trajectoires empruntées par les cyclistes au tournant et mitan du siècle dévoile un double usage de la bicyclette : en tant que loisir et en tant que mode de déplacement urbain. Quant aux profils des cyclistes, l'étude de l'âge, du genre, du niveau de vie et de l'origine ethnolinguistique démontre qu'ils représentent un groupe hétérogène, bien que dominé par les adultes et les enfants de sexe masculin.

Une fois ainsi précisés les territoires et les profils des cyclistes montréalais, le troisième chapitre, qui constitue le cœur de ce mémoire, a documenté la place de la bicyclette dans la rue. À travers les thèmes de l'immatriculation, de la réglementation, des vols, des infractions, des accidents et de la promotion de la sécurité associés au cyclisme urbain, ce chapitre a attesté de la présence de la bicyclette d'un bout à l'autre de la période. Il est apparu que la bicyclette n'a pas été un moyen de transport dominant à Montréal entre 1900 et 1950. Contrairement à Winnipeg, où, jusqu'aux environs de 1920, un réseau de pistes cyclables urbaines et périurbaines est géré par un *Bicycle Paths Board* et encourage notablement l'usage de la bicyclette, les pratiques cyclistes montréalaises des deux premières décennies du XX<sup>e</sup> siècle sont moins organisées et moins visibles. Notre recherche a plutôt dévoilé une place discrète pour le vélo dans l'espace urbain. Une place qui, avec l'automobilisation de la ville, est devenue conditionnée et subordonnée par les véhicules moteurs.

Bien qu'exploratoire, cette étude des pratiques cyclistes à Montréal de 1900 à 1950 offre plusieurs contributions significatives à la science historique, et ce, tant au plan historiographique qu'au plan méthodologique. D'une part, cette étude des pratiques cyclistes adopte un cadre spatiotemporel jusqu'ici négligé. Elle constitue la première contribution savante à l'étude du cyclisme à Montréal durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle. D'autre part, notre enquête enrichit l'historiographie de la mobilité urbaine en introduisant un acteur -la bicyclette- jusqu'ici occulté. En plaçant la bicyclette au centre de notre enquête tout en partageant la sensibilité des chercheurs de la mobilité urbaine envers l'étude des dynamiques entre usagers de la rue et transformations urbaines, ce mémoire amorce un dialogue entre deux traditions historiographiques qui se sont, jusqu'ici, le plus souvent ignorées. Doivent également être soulignés les apports méthodologiques de cette enquête à la discipline historique. L'envergure de la recherche documentaire réalisée a permis l'exploitation de sources historiques de natures variées, dont certaines ont, jusqu'ici, été peu ou prou utilisées par les chercheurs-res. Enfin, la triangulation de ces sources documentaires et de méthodes

d'analyses qualitatives cartographiques, iconographiques et textuelles représente un exercice peu commun. Les assemblages et les croisements de sources et de méthodes variées constituent sans nul doute l'une des contributions originales de ce mémoire.

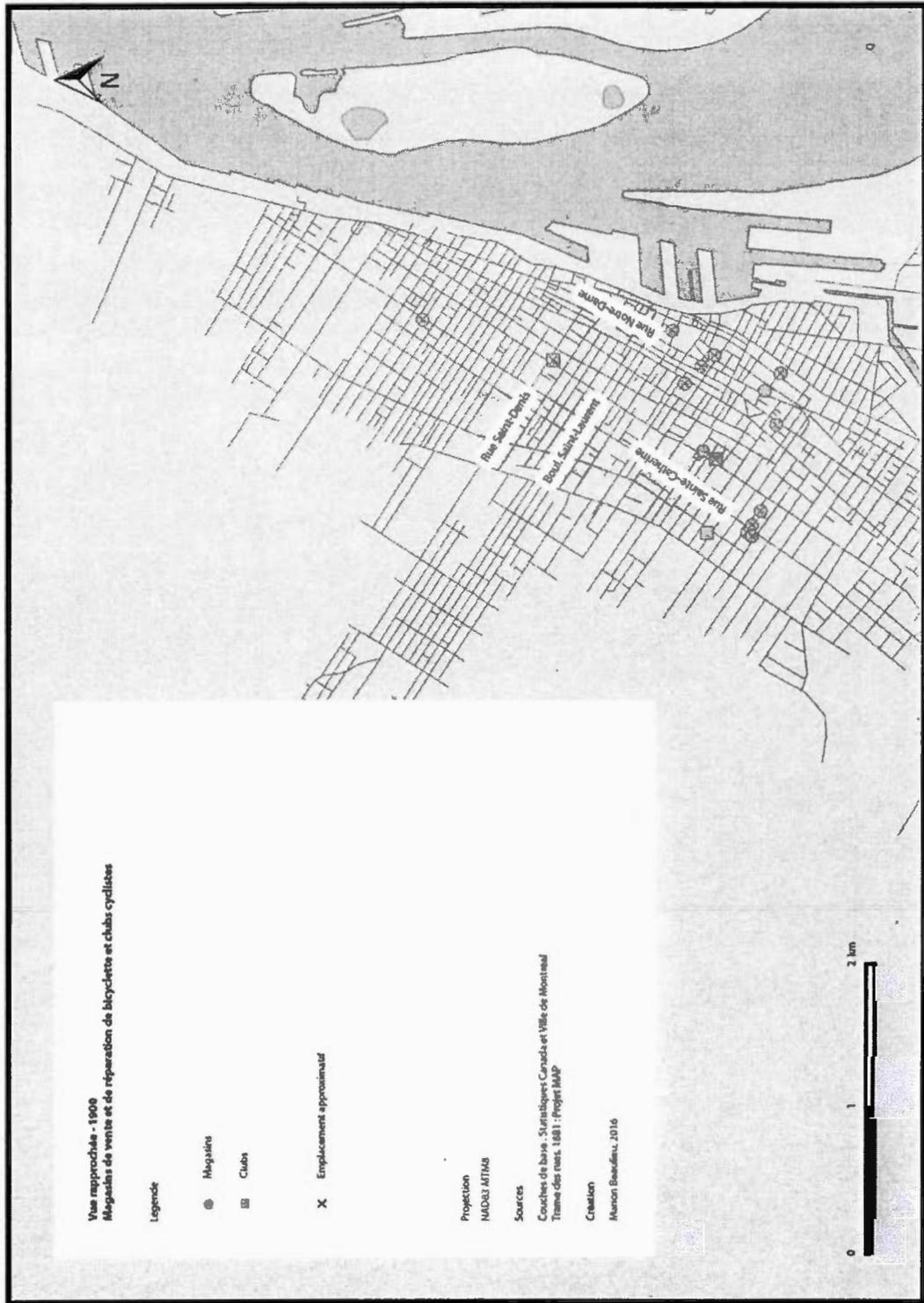
Cette étude exploratoire des pratiques cyclistes à Montréal de 1900 à 1950 comporte cependant plusieurs limites. Rappelons d'abord les contraintes liées au corpus documentaire. En dépit de nos efforts, en l'absence de sources quantitatives sérielles, nous ne sommes pas parvenues à estimer le nombre de bicyclettes dans la ville durant la période. Rares sont les sources qui ont permis d'éclairer un phénomène tout au long des cinquante années à l'étude. Le plus souvent, les traces de l'usage de la bicyclette découvertes au sein des archives ne documentent qu'un aspect, durant une période restreinte. Par conséquent, notre enquête accuse un certain déséquilibre entre les différentes décennies qui composent la période étudiée : davantage de traces des pratiques cyclistes montréalaises relatives à la fin de la période, soit de la mi-décennie 1930 à 1950 ont été découvertes. Cela est notamment, mais pas uniquement, attribuable à la prolifique production du photoreporter Conrad Poirier (dont la carrière s'étend de 1932 à 1960) à laquelle se sont largement abreuviées nos analyses iconographiques. D'autres limites doivent aussi être soulignées sur le plan de la méthode. La première réside dans le nombre restreint d'entités soutenant certaines analyses, notamment relatives aux facteurs identitaires de l'âge, du genre, du niveau de vie. La seconde limite méthodologique qu'il convient d'évoquer repose sur le caractère expérimental et impressionniste de la démarche de classement des magasins de bicyclette et clubs cyclistes selon l'appartenance ethnolinguistique de ces espaces, estimée à partir des raisons sociales et des patronymes associés à ces lieux. Ces faiblesses méthodologiques ont pour conséquences de limiter la portée des résultats obtenus, elles contraignent à l'hypothèse. Afin de pallier à ces limites documentaires et méthodologiques, les analyses qui composent cette étude des pratiques cyclistes montréalaises durant la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle ont été menées avec transparence et rigueur. Néanmoins, plusieurs dimensions des pratiques cyclistes nous

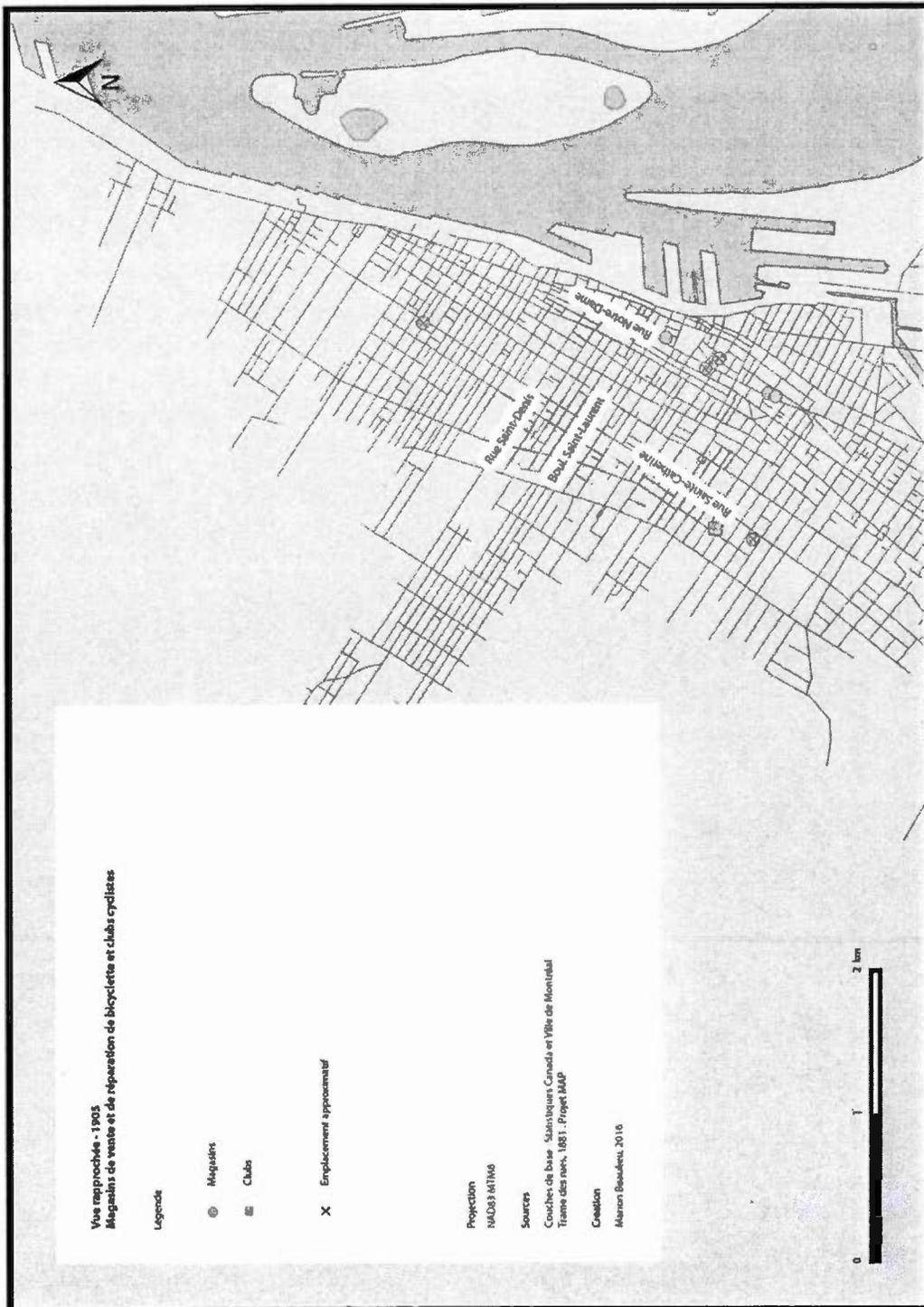
échappent toujours. La voix des cyclistes de l'époque n'est que très peu audible pour les chercheurs-es d'aujourd'hui. L'univers de l'expérience des cyclistes, de leurs propres perceptions du cyclisme et de leurs motivations personnelles demeurent impénétrables dans l'état actuel de la documentation connue.

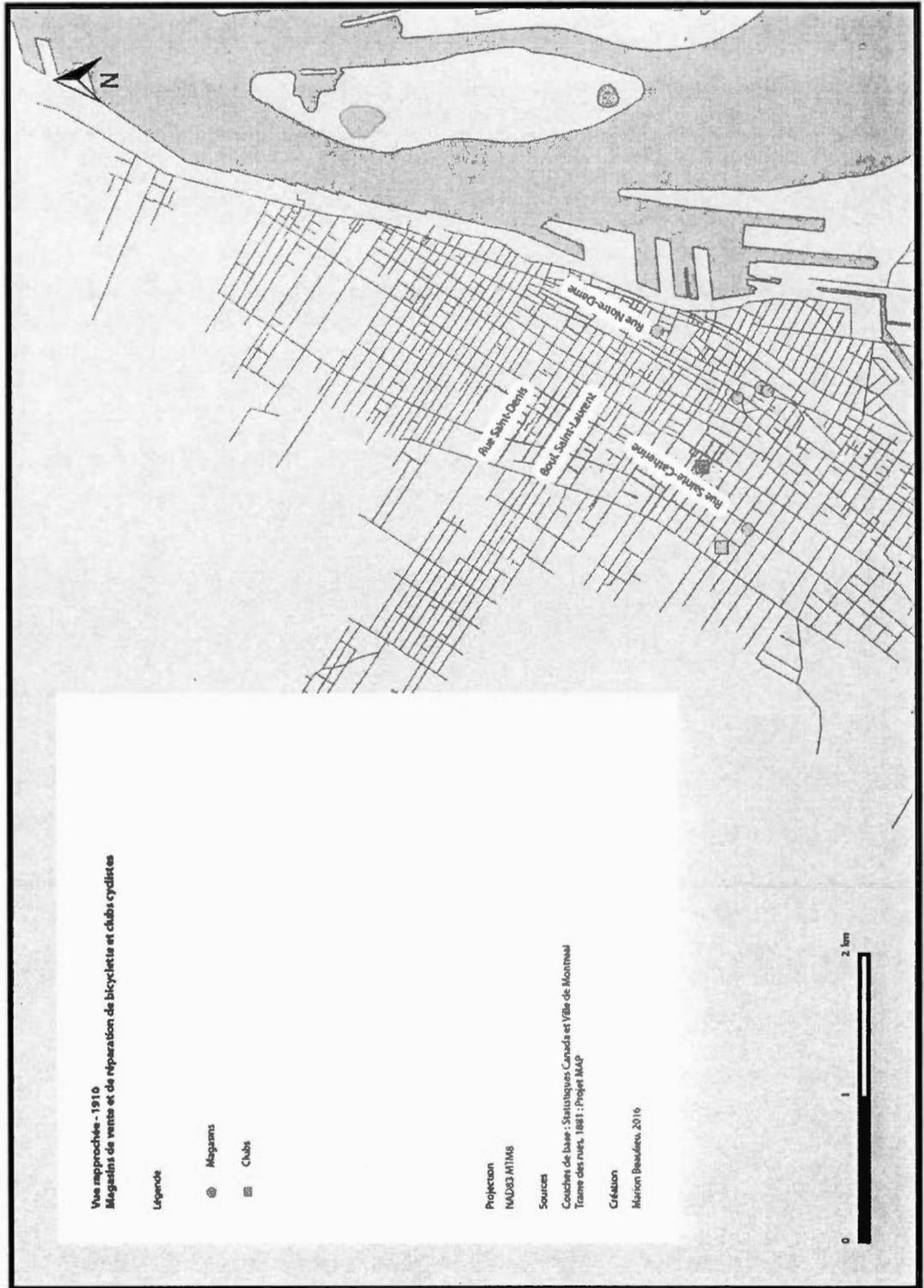
Dans le cadre ce mémoire, l'étude des pratiques cyclistes s'est astreinte à des balises bien définies. Notre enquête a pris appui sur un cadre spatio temporel déterminé -Montréal, entre 1900 et 1950- et s'est intéressée à la place du cyclisme utilitaire et récréatif dans l'espace urbain. D'autres périodes et d'autres dimensions de l'histoire des pratiques cyclistes demeurent à documenter. À cet effet, Montréal offre encore de multiples possibilités de recherches. De la fondation du Montreal Bicycle Club en 1878 à celle de l'organisme militant Le Monde à Bicyclette en 1975, de la tenue du championnat mondial World's Meet à Verdun en 1899 à celle de courses de six-jours au Forum au cours de la décennie 1930, Montréal se présente comme un véritable foyer du cyclisme sportif et compétitif. Soulignons que les pratiques cyclistes s'étendent au-delà de la ville. Plusieurs sources témoignent de l'usage de la bicyclette dans en contexte de villégiature vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début du XX<sup>e</sup> siècle. Enfin, les chercheurs-es qui souhaiteront explorer de plus vastes géographies pourront se pencher sur le phénomène du cyclotourisme en s'appuyant sur les photographies, les cartes et les récits de voyage qui nous sont parvenus.

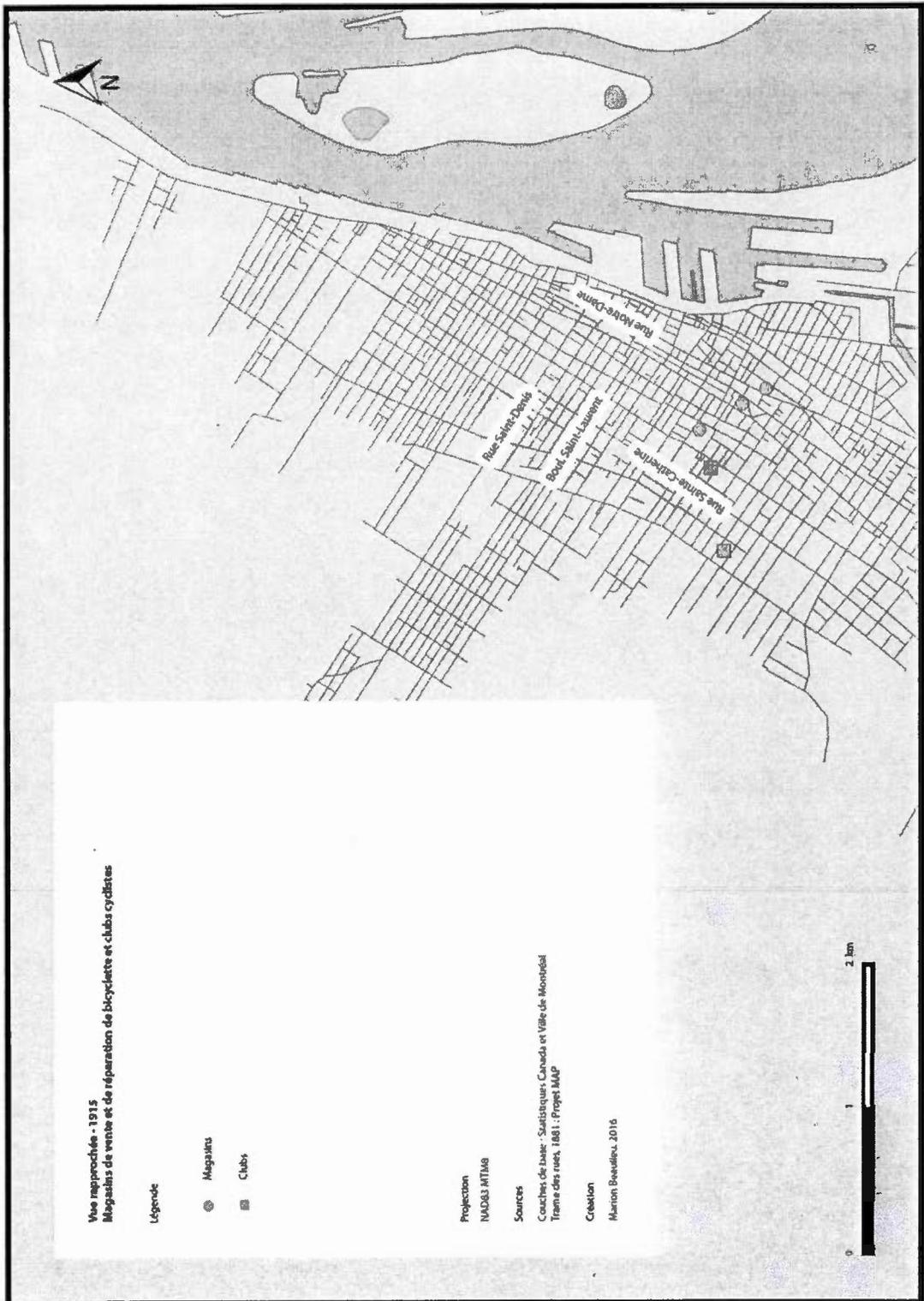
ANNEXE A

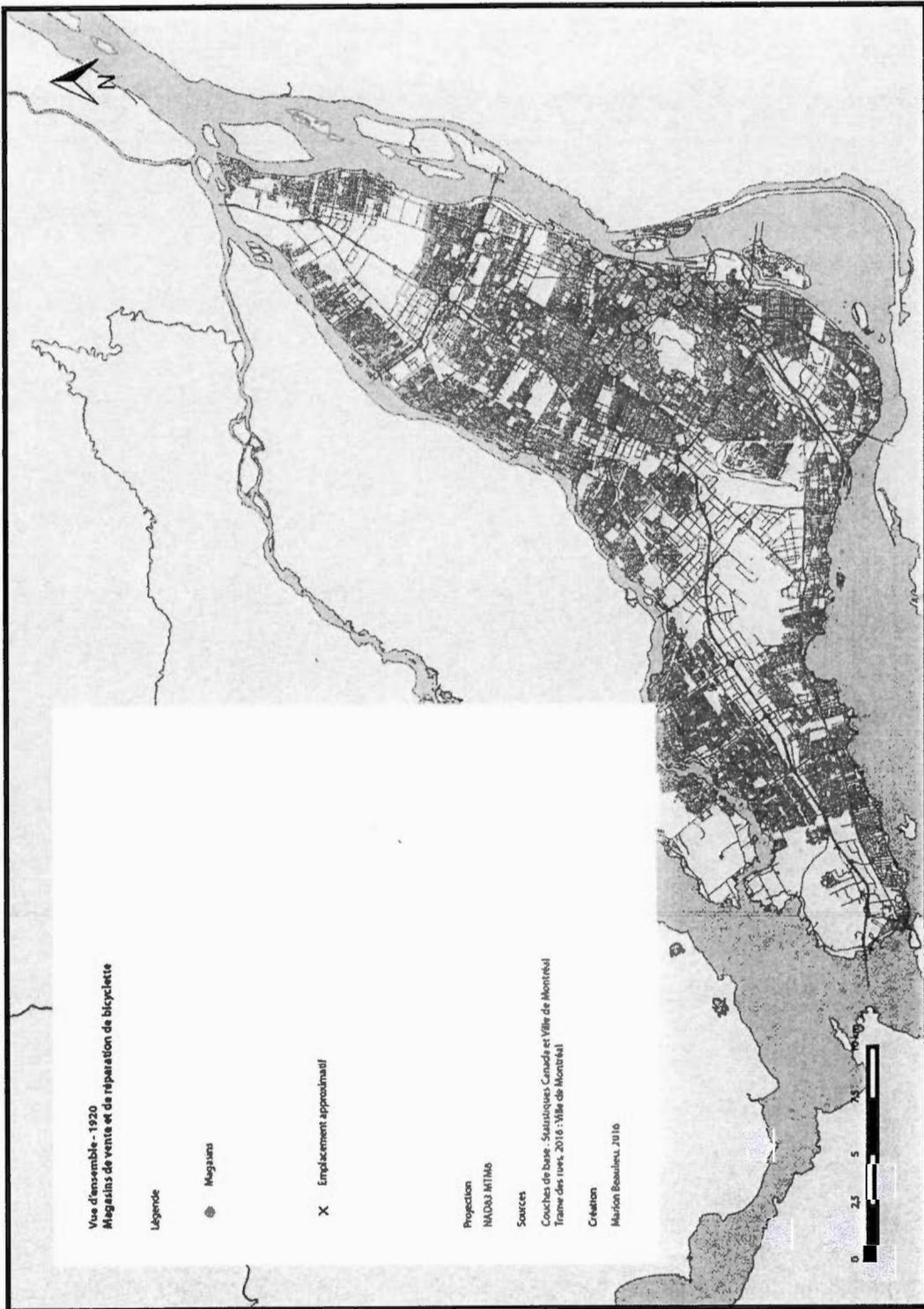
DISTRIBUTION SPATIALE DES MAGASINS DE VENTE ET DE RÉPARATION  
DE BICYCLETTE ET DES CLUBS CYCLISTES, 1900-1950

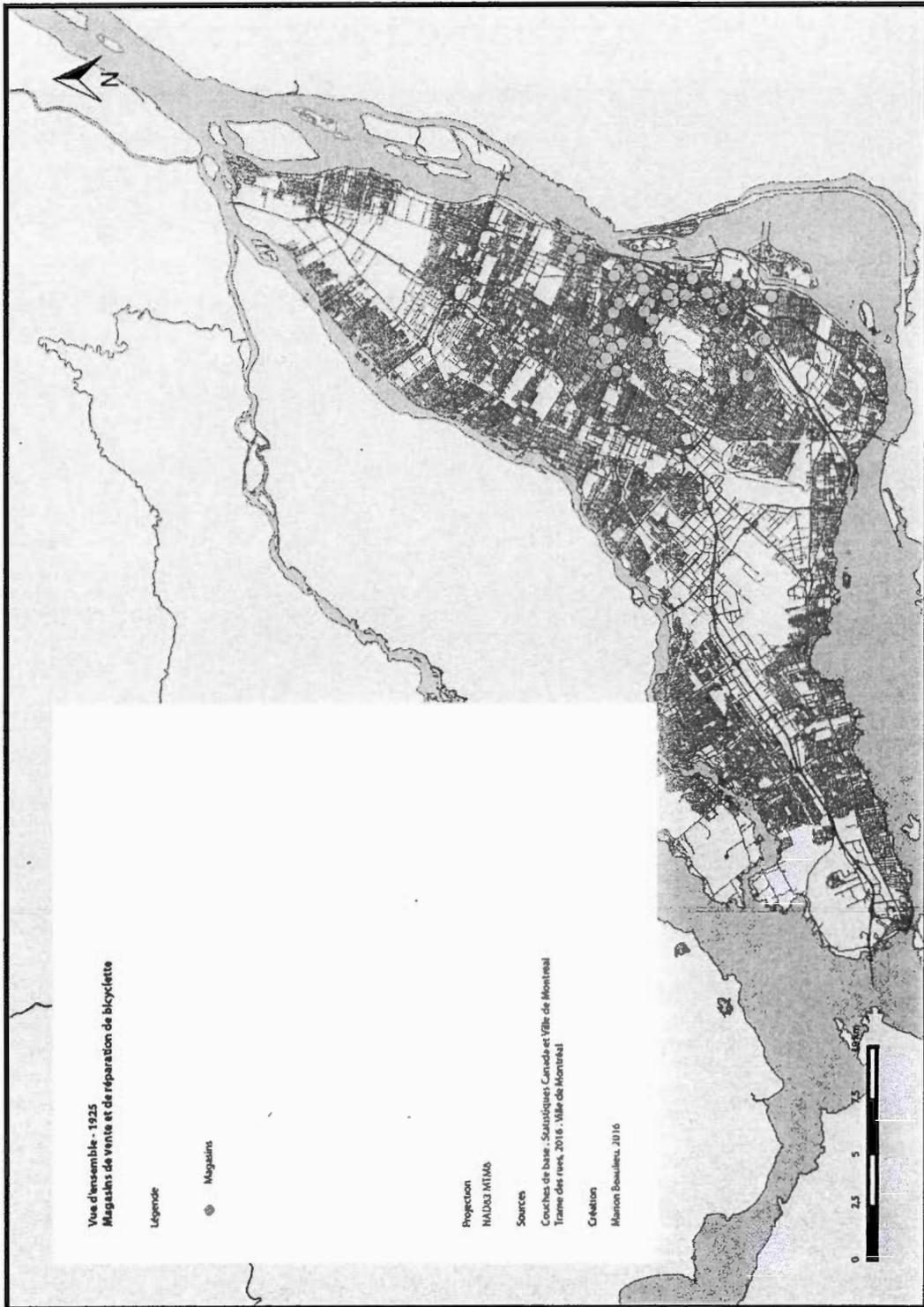


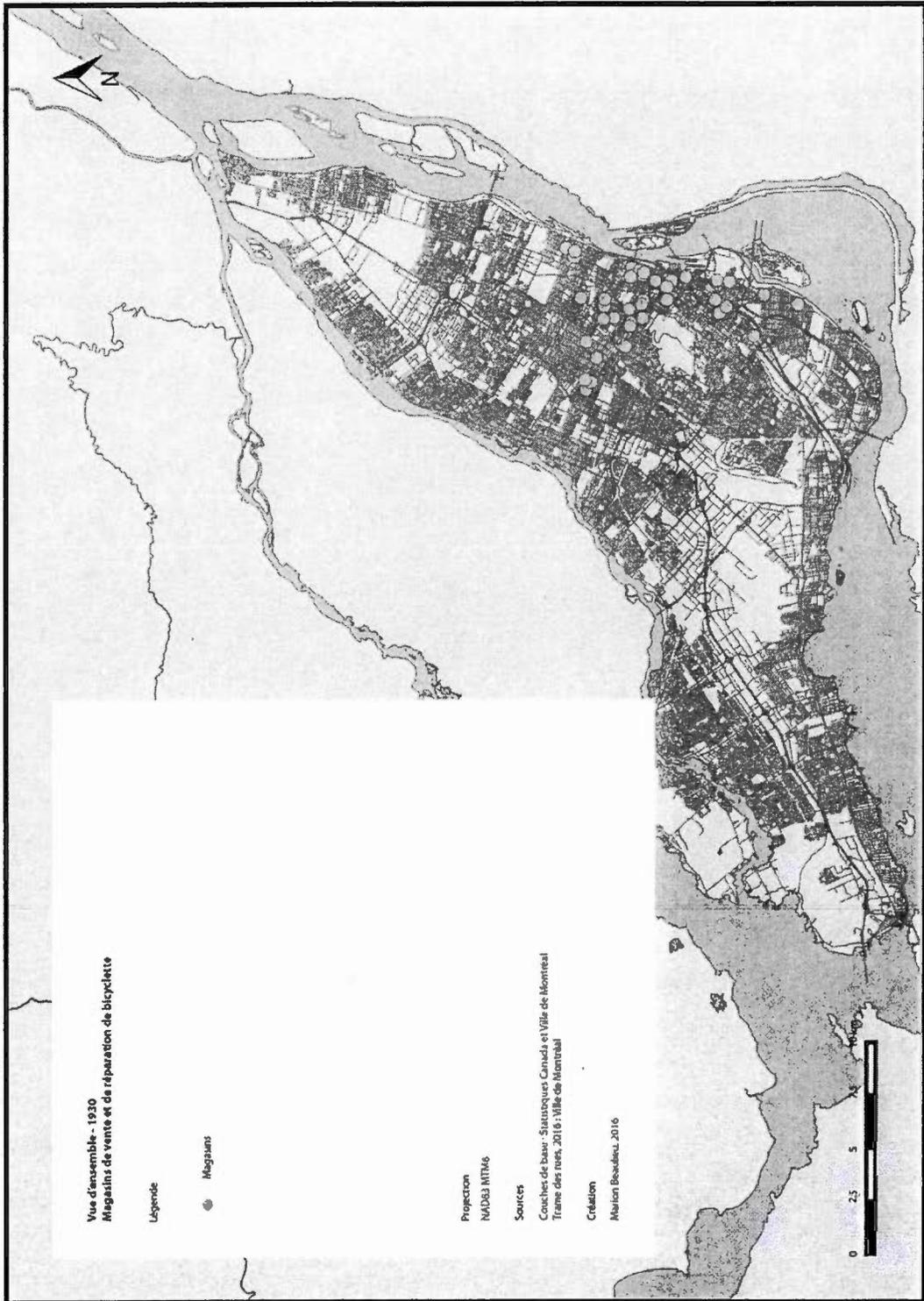


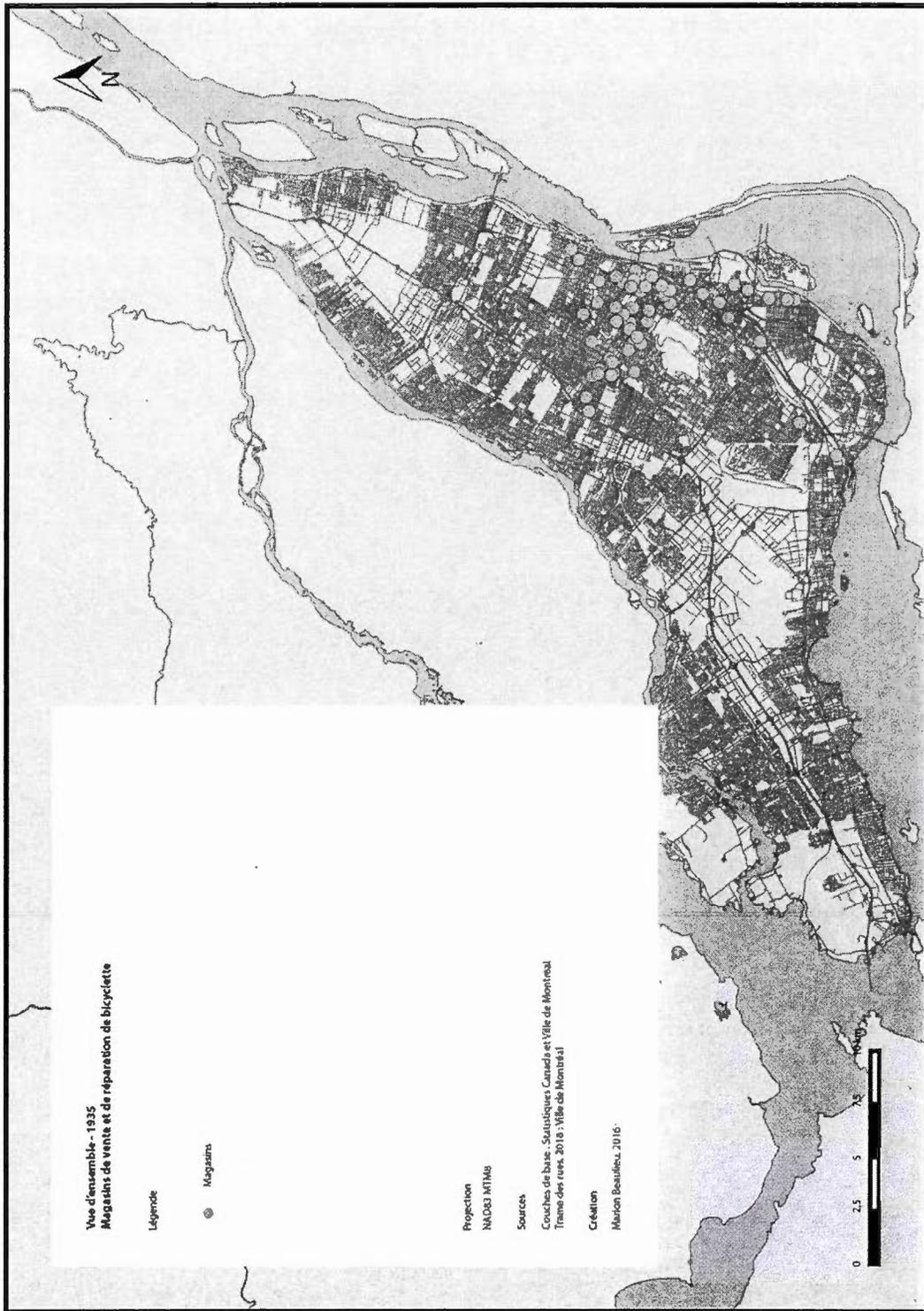


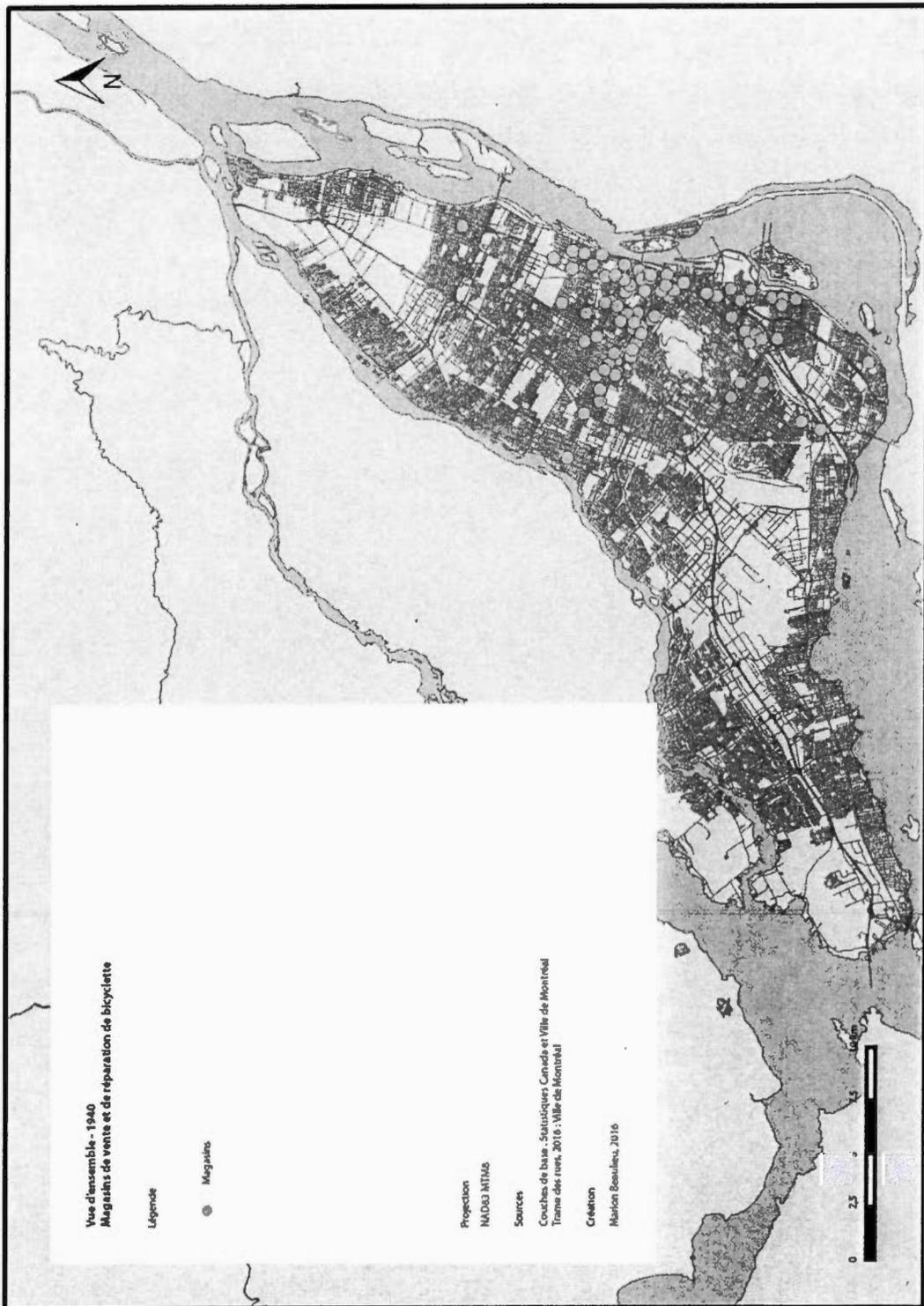


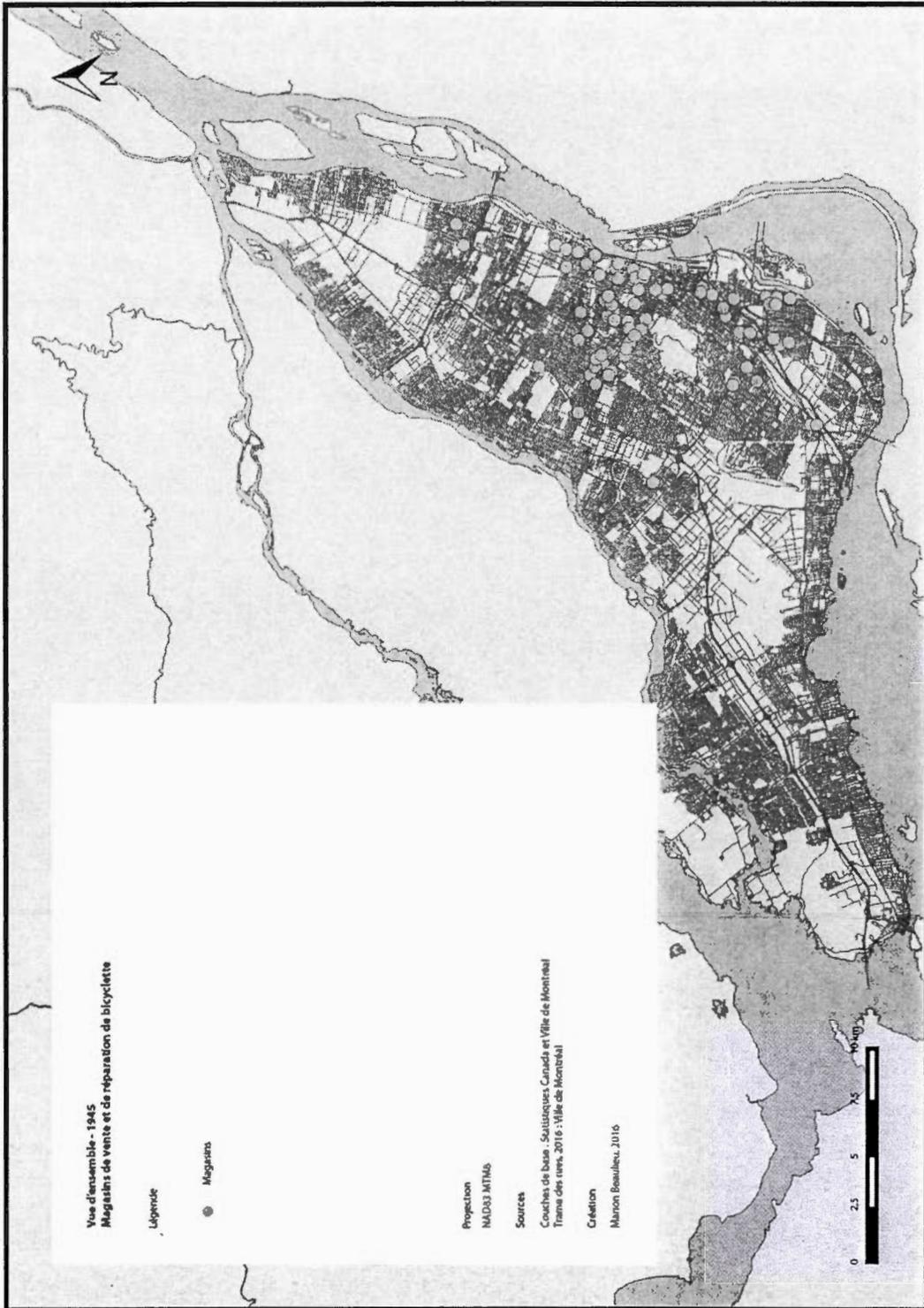


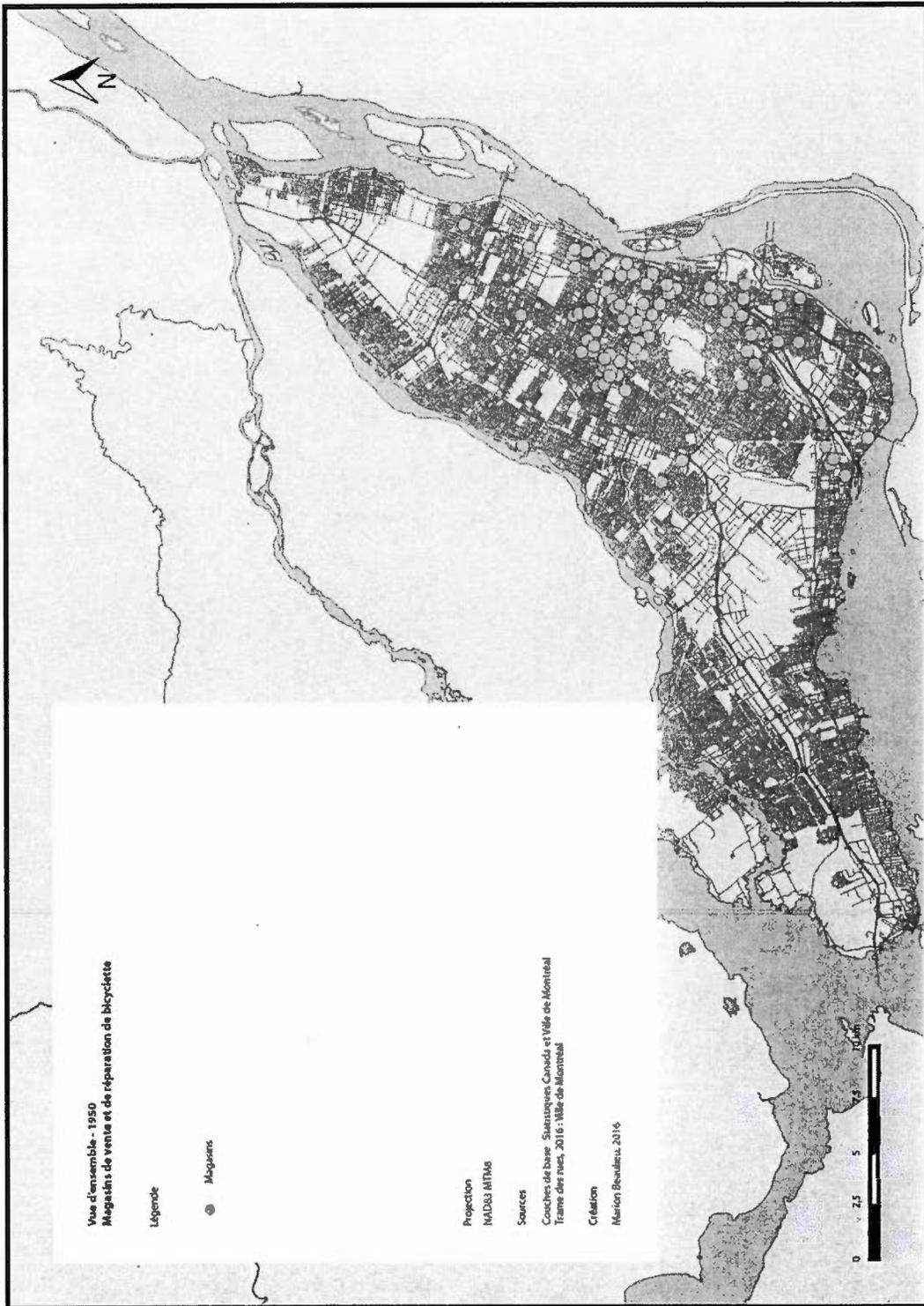






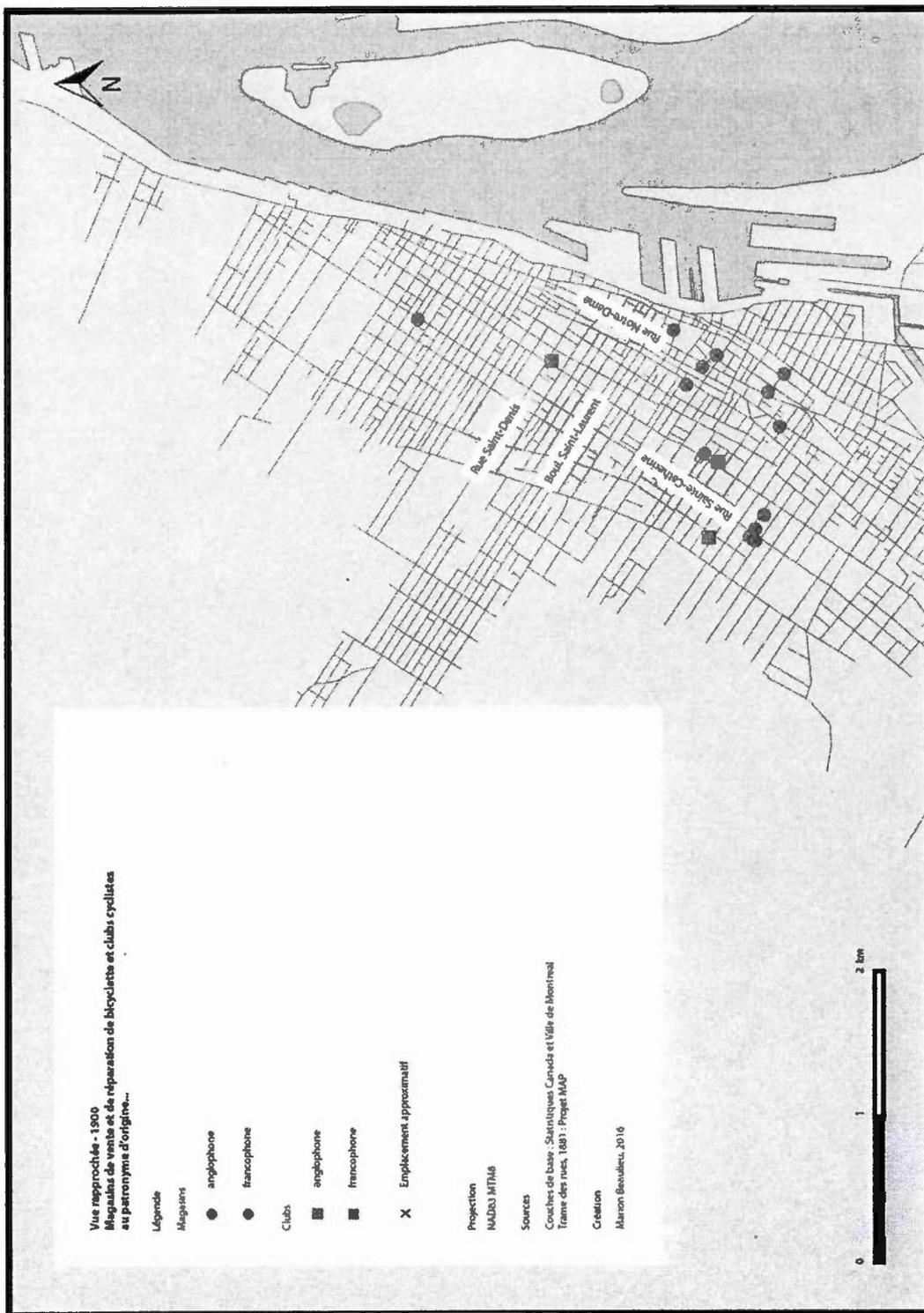


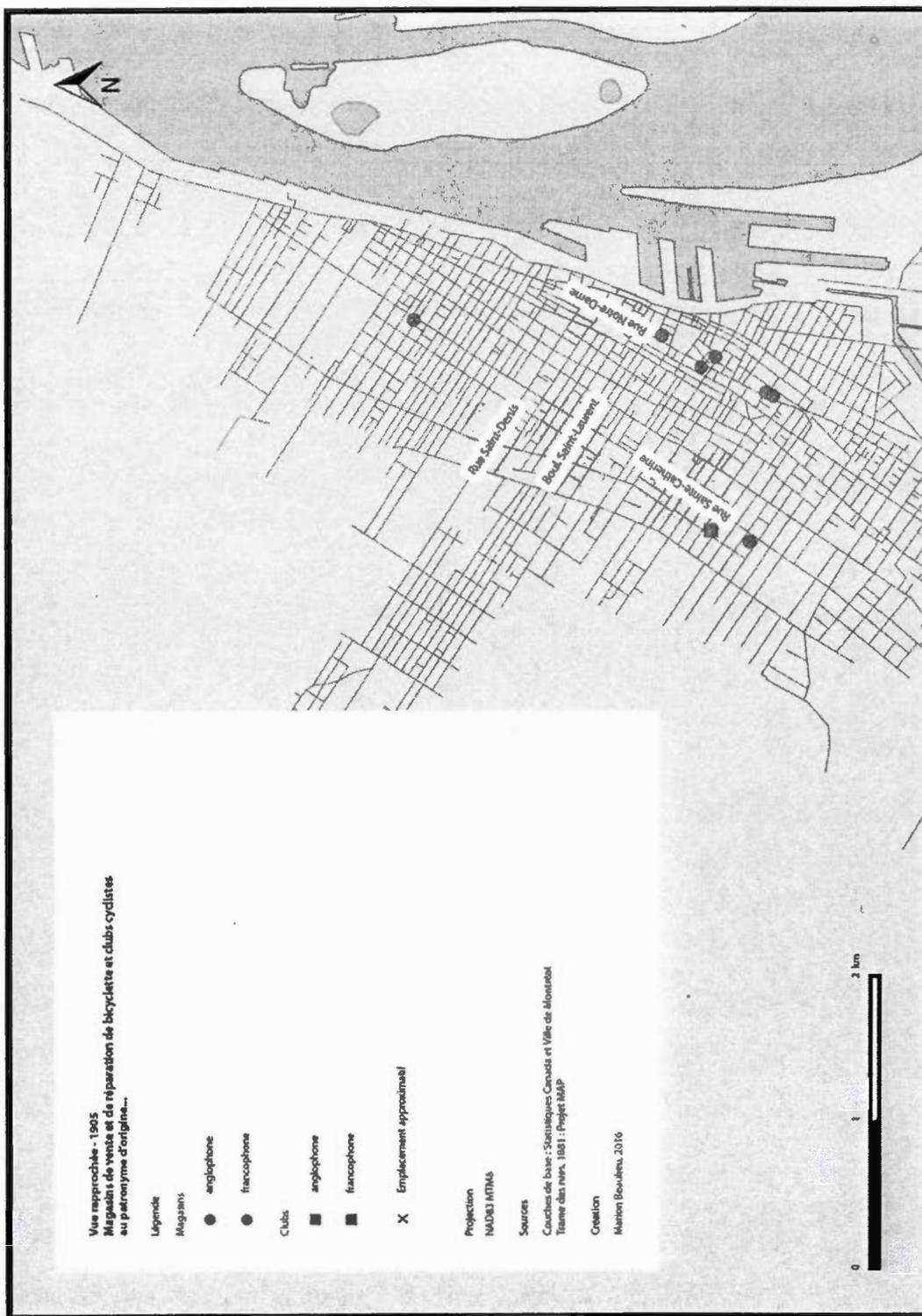


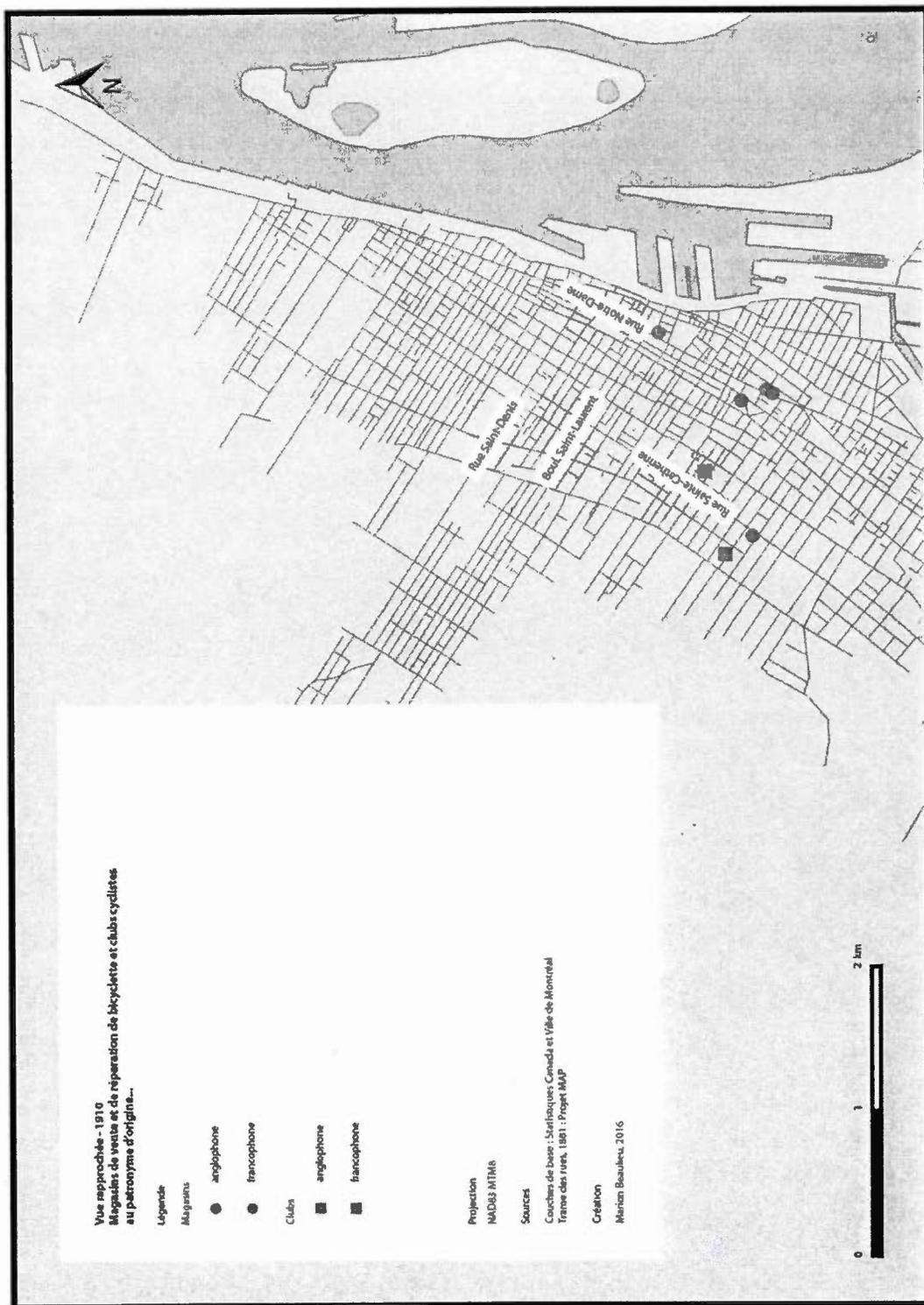


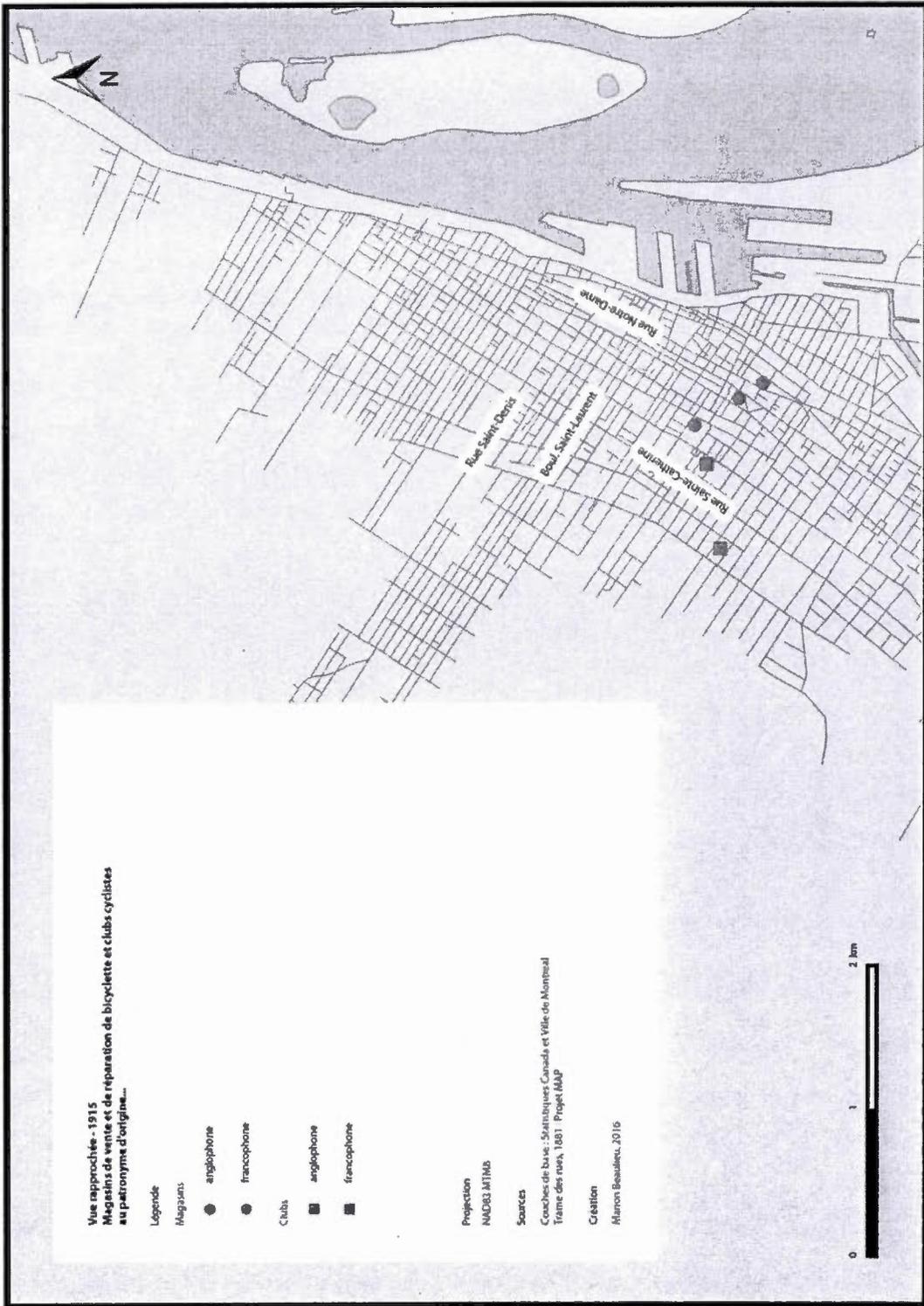
ANNEXE B

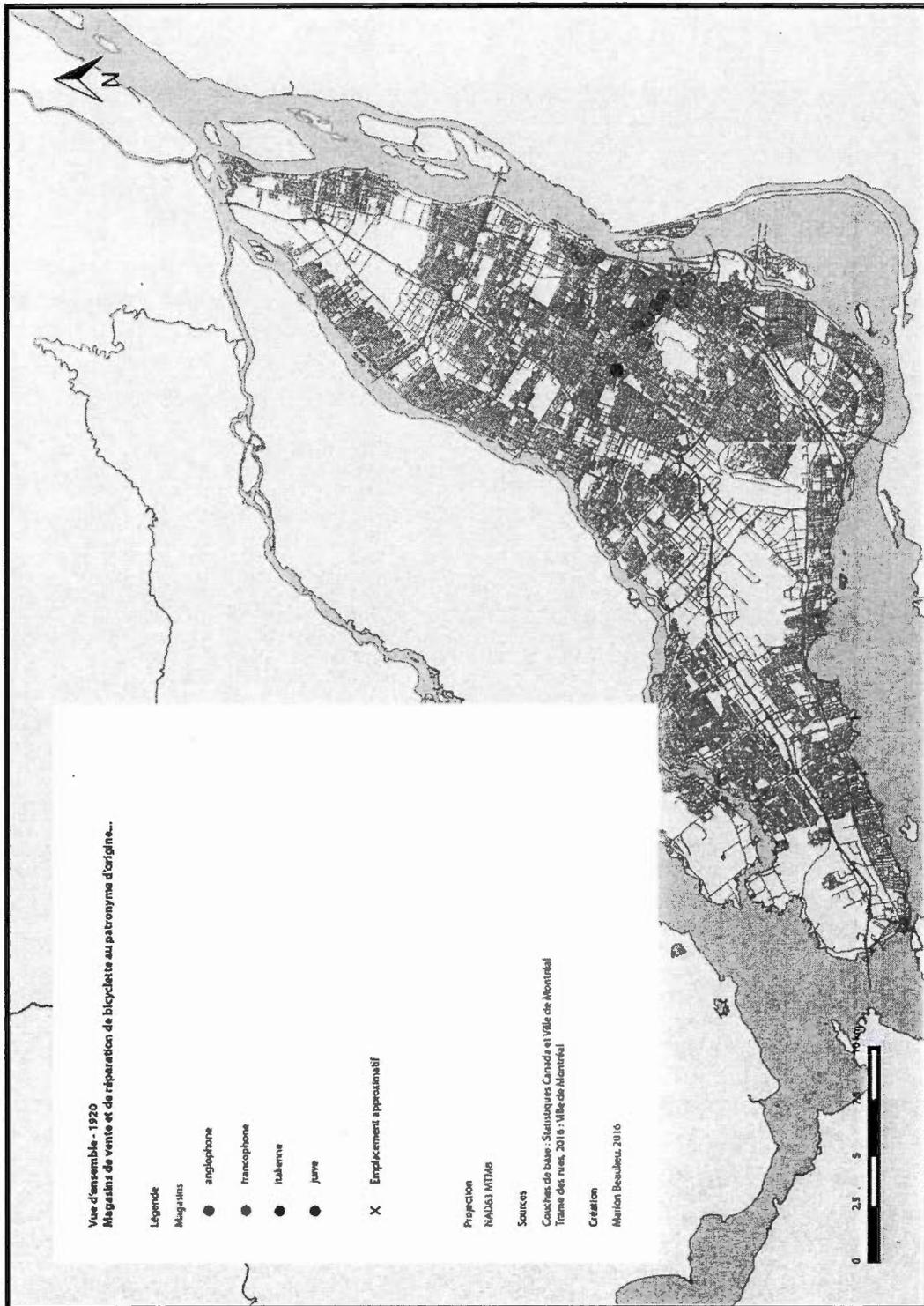
DISTRIBUTION SPATIALE DES MAGASINS DE VENTE ET DE RÉPARATION  
DE BICYCLETTE ET DES CLUBS CYCLISTES SELON L'ORIGINE  
ETHNOLINGUISTIQUE DE LA RAISON SOCIALE ET DU PATRONYME  
ASSOCIÉS, 1900-1950

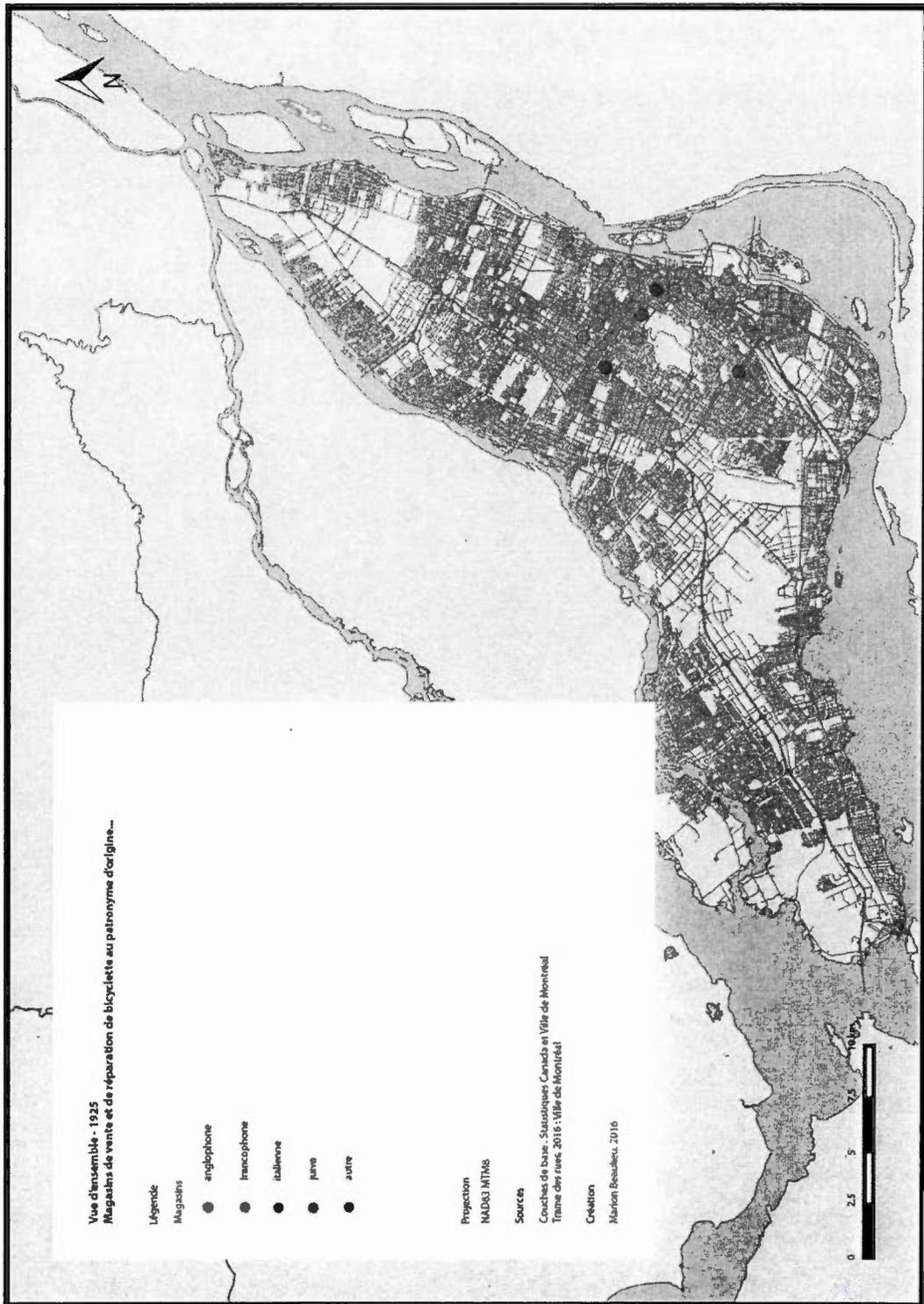


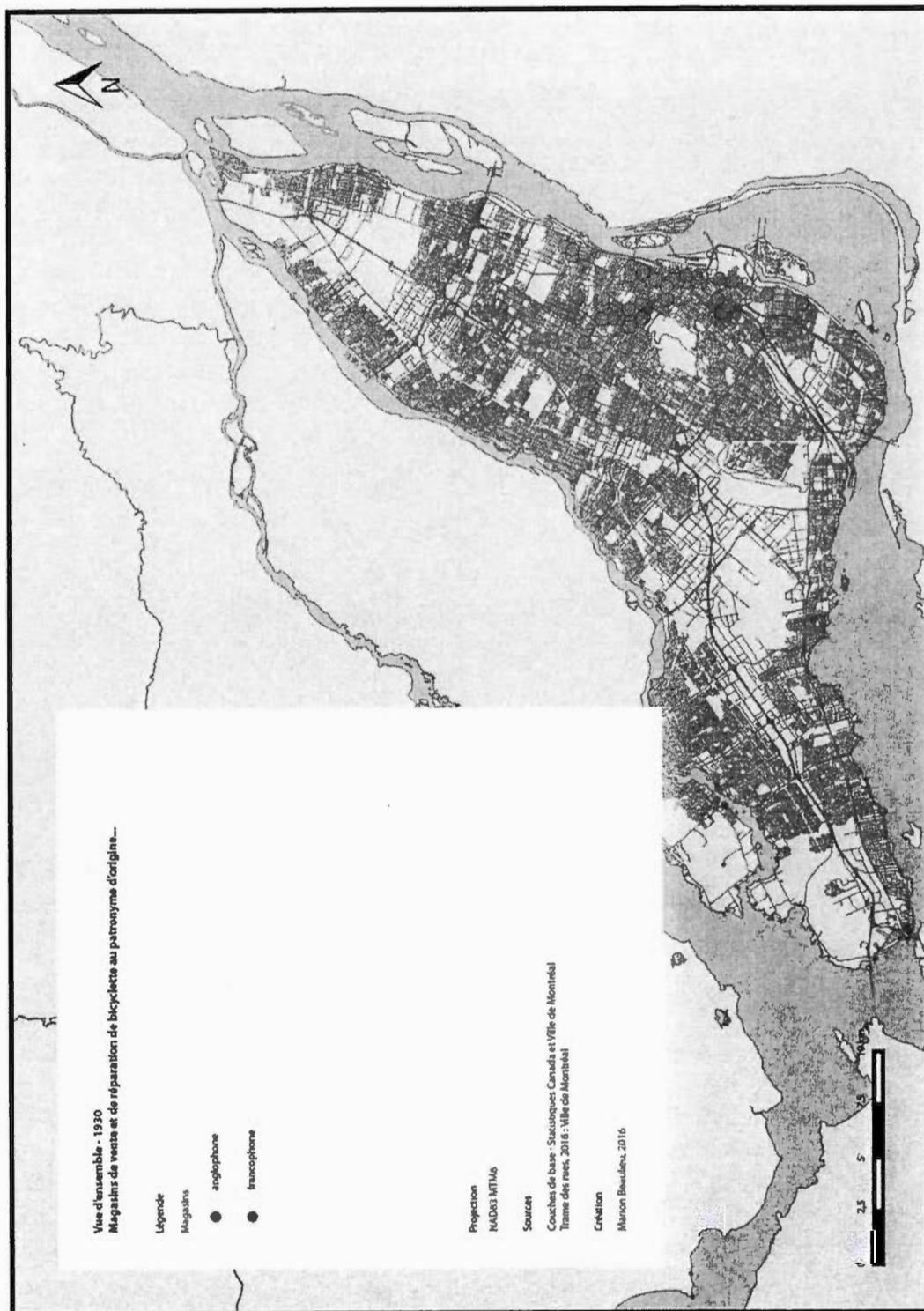


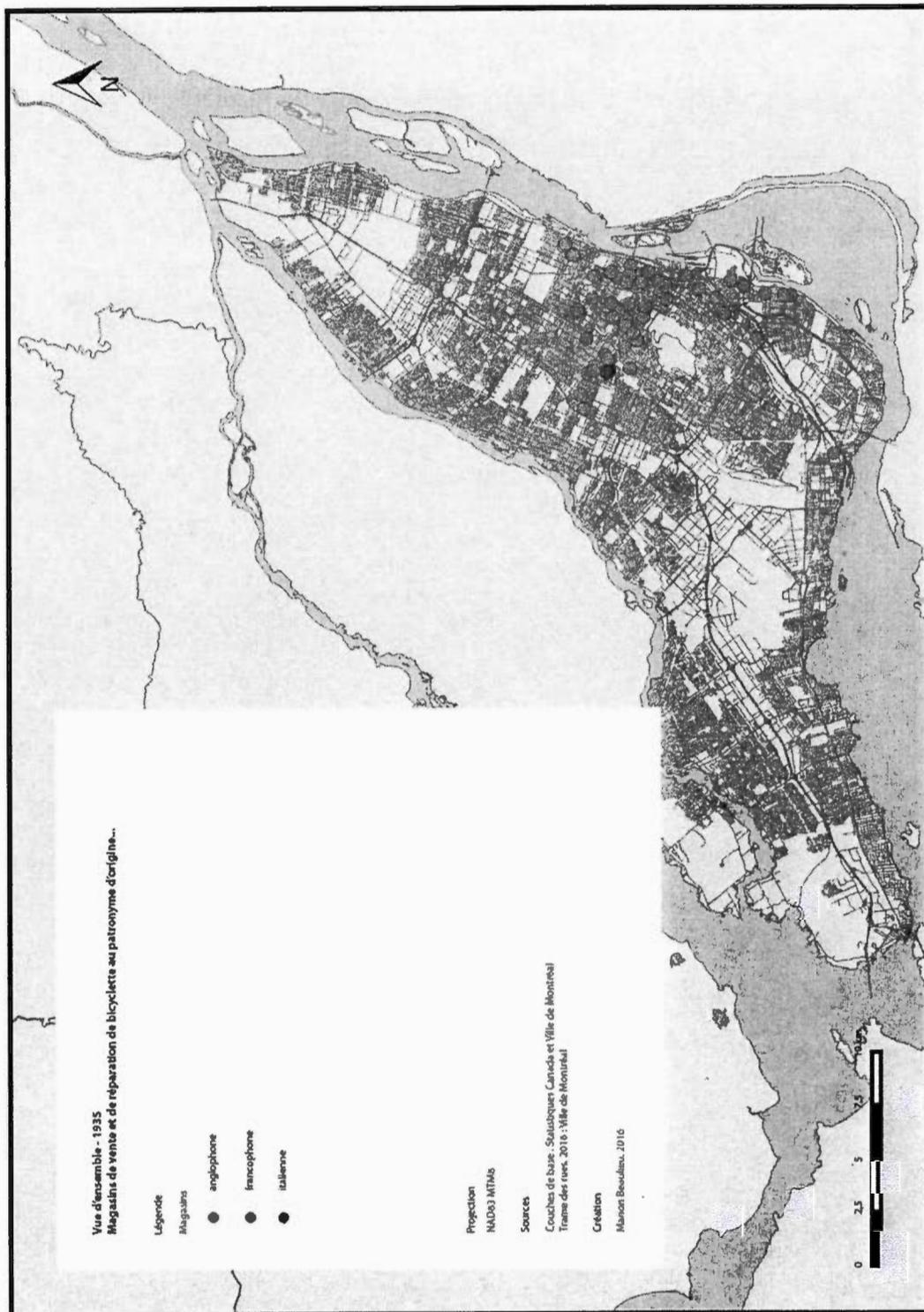


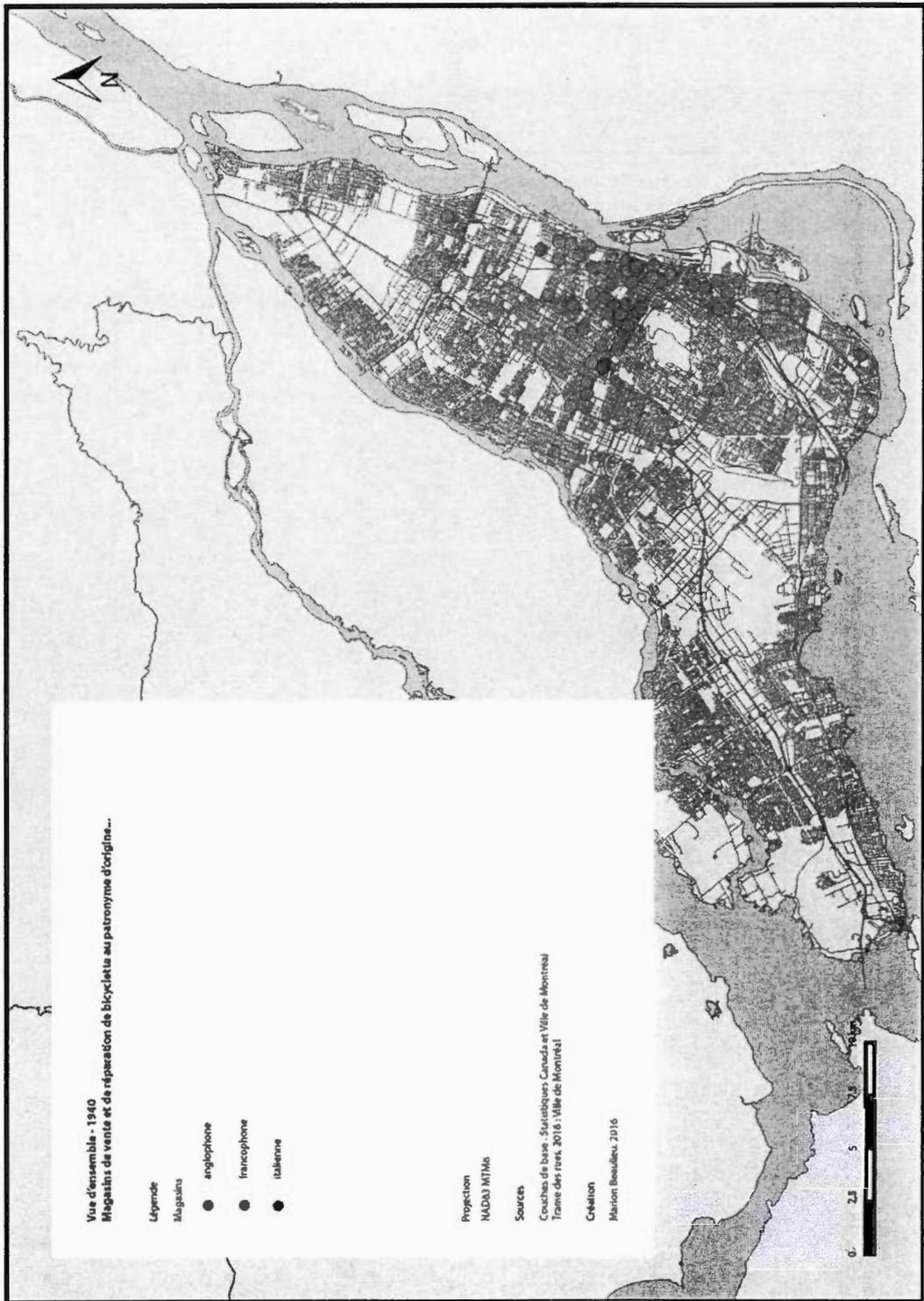


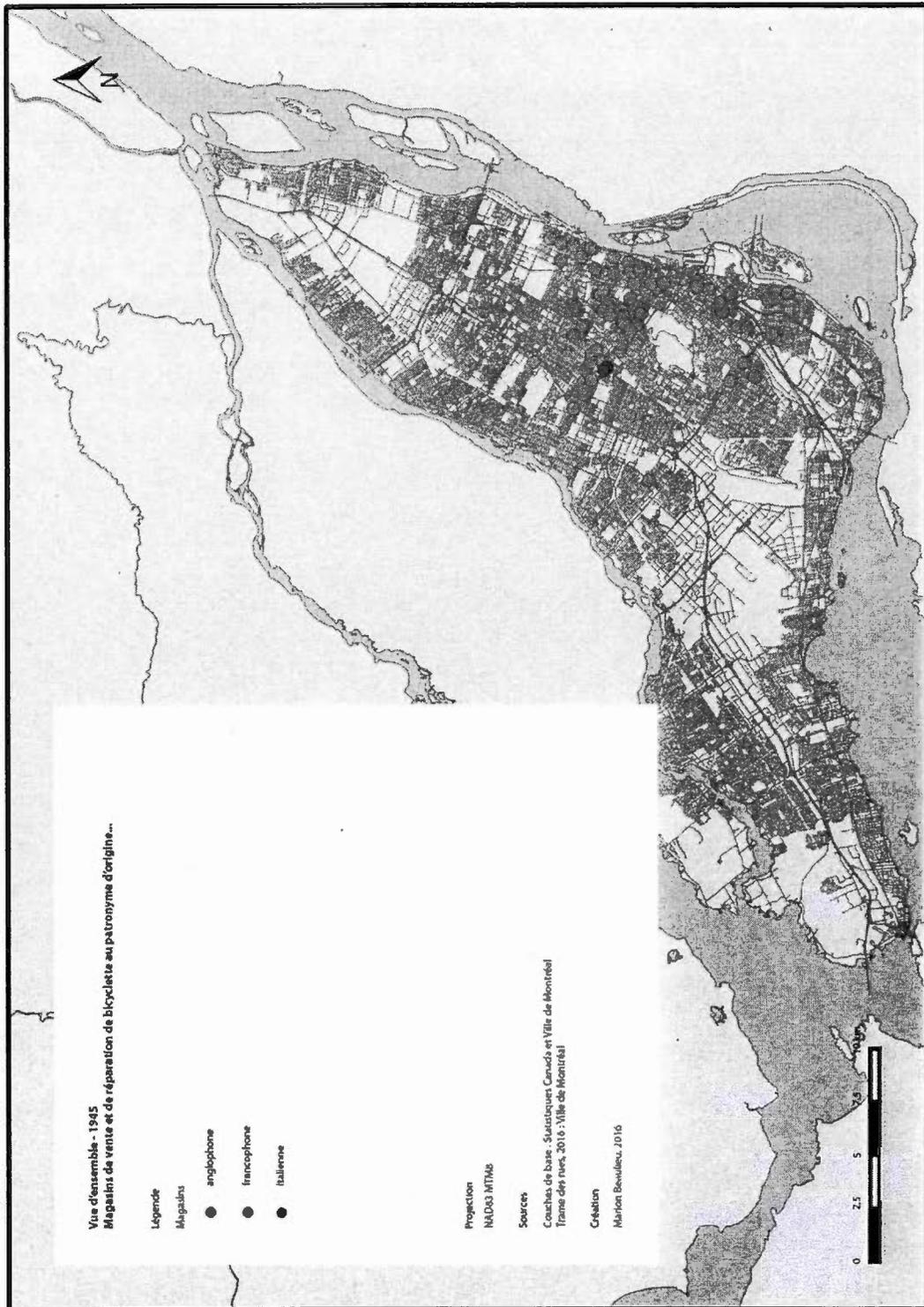


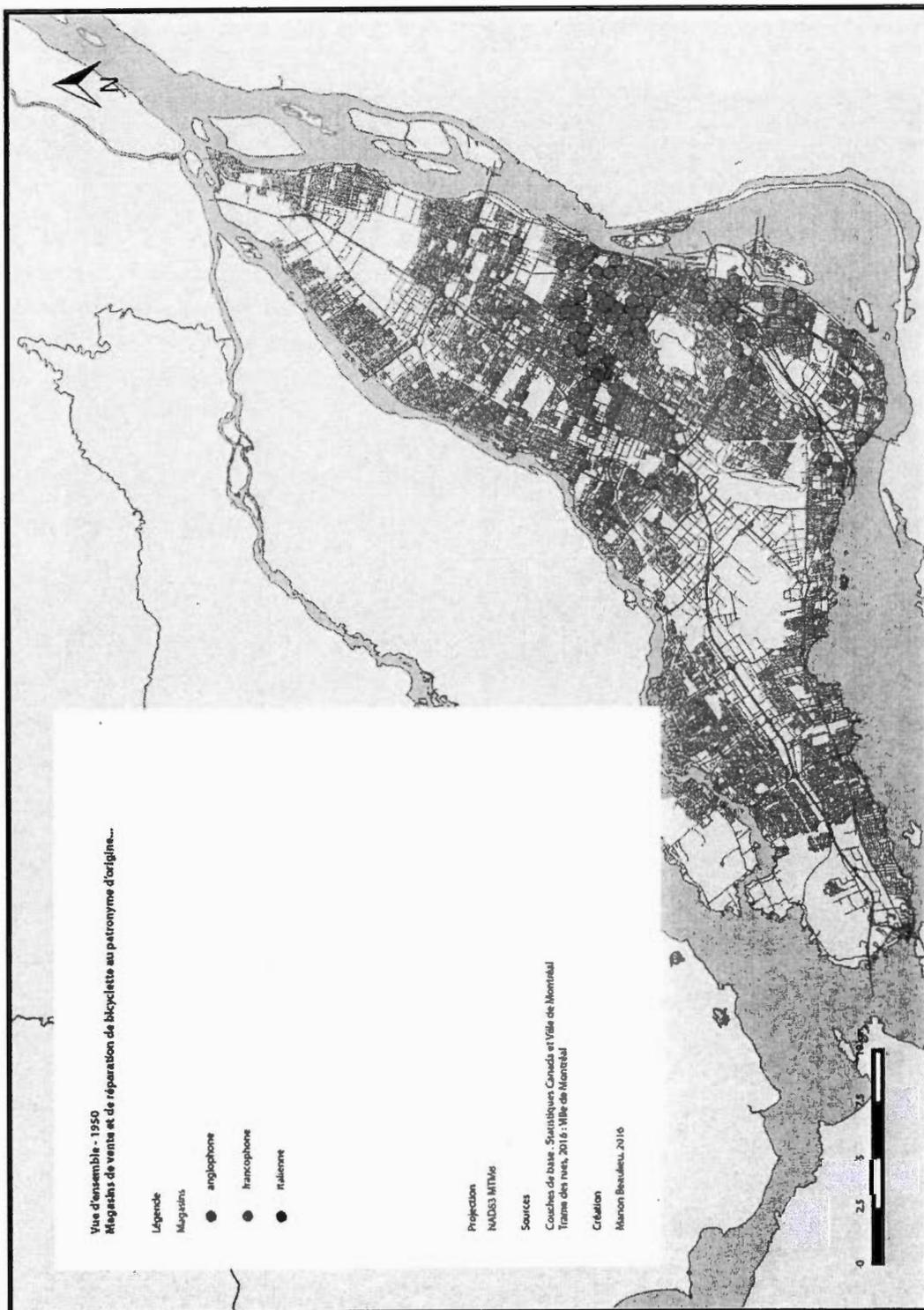












## BIBLIOGRAPHIE

### 1. Sources

#### 1.1 Sources manuscrites

Bibliothèque et Archives Canada, Fonds Montreal Amateur Athletic Association (MG28 1 351).

Société de Transport de Montréal, Fonds de la Montreal Street Railway Company (S1).

#### 1.2 Sources imprimées

##### 1.2.1 Sources imprimées publiées

BLANCHARD, Raoul, *Montréal, esquisse de géographie urbaine*, Grenoble, Imprimerie Allier, 1947, 198p.

GACHON, Albert, *Courses cyclistes d'hier et d'avant-hier à Montréal*, s.l., s.é, s.d, 152p.

LE NORMAND, Michelle, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse (1949); Éditions Fides 1959, 141p.

PRATT, Charles E., *The American Bicycler: A Manual*, Boston, Rockwell and Churchill, 1880, 211p.

WILLARD, Frances Elizabeth (auteure 1895) et Carol O'HARE (ed.), *How I Learned to Ride the Bicycle: Reflections of an Influential 19th Century Woman*, édition révisée, Fair Oaks Publications, Sunnyvale, 1991, 104p.

##### 1.2.2 Rapports annuels municipaux

Archives de la Ville de Montréal. Fonds Service de la police de Montréal (VM095).

##### 1.2.3 Règlements municipaux

Archives de la Ville de Montréal. Fonds du Conseil de ville de Montréal (VM1).

### **1.2.4 Coupures de presse**

Société de Transport de Montréal, Fonds de la Commission des Tramways de Montréal (A1).

### **1.2.5 Catalogues**

Catalogues Eaton, 1908-1950.

Catalogues Dupuis Frères, 1945-1948.

### **1.2.6 Guides touristiques**

Archives de la Ville de Montréal, Collection Guides touristiques, guides de rues et almanachs (P098), 1900-1950.

### **1.2.7 Annuaires municipaux**

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Annuaires Lovell, 1900-1950.

## **1.3 Sources cartographiques**

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Fonds Cour supérieure. District judiciaire de Montréal. Greffes d'arpenteurs (CA601).

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection numérique de cartes et plans, plans d'assurance-incendie.

Centre Canadien d'Architecture, Collection CAGE M CARTES.

## **1.4 Sources iconographiques**

Bibliothèque et Archives Canada, Fonds Clifford M. Johnston (R3033-0-7-E).

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Fonds Conrad Poirier (P48).

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Fonds ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (E6).

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection Revues d'un autre siècle.

Bibliothèque et Archives nationales du Québec, Collection Michel Bazinet.

Société de Transport de Montréal, Fonds Montreal Tramways Company (S5).

Société de Transport de Montréal, Fonds Commission des tramways de Montréal (S6).

Archives de la Ville de Montréal, Projet des grandes rues.

Société d'histoire de Parc-Extension, Collection photographique.

Musée des Beaux-Arts de Montréal, (Pièce 2010.645).

Collection privée de Lorne Shields.

## 2. Études

### 2.1 Études théoriques et méthodologiques

#### a) Synthèses et ouvrages de référence

GREGORY, Ian, et Paul S ELL, *Historical GIS: Technologies, Methodologies, and Scholarship*, Cambridge ; New York, Cambridge University Press, 2007, 227p.

GREGORY, Ian, et A GEDDES, *Toward Spatial Humanities : Historical GIS and Spatial History*, Bloomington, Indiana University Press, 2014, 212p.

HACKING, Juliet, *Tout sur la photographie. Mouvements et chefs d'œuvre*, Montréal, Hurtubise, 2012, 576p.

KNOWLES, Anne Kelly, *Past, Time, Past Place: GIS for History*, Redlands, ESRI PRESS, 2002, 202p.

KNOWLES, Anne Kelly et Amy HILLIER, *Placing History: How Maps, Spatial Data and GIS are Changing Historical Scholarship*, Redlands, ESRI Press, 2008, 313p.

LETOURNEAU, Jocelyn, *Le coffre à outils du chercheur débutant : guide d'initiation au travail intellectuel*, Montréal, Boréal, Seconde édition, 2006, 260p.

MICHON, Jacques, *Histoire de l'édition littéraire au Québec au XX<sup>e</sup> siècle: Le temps des éditeurs, 1940-1959*, Volume 2, Montréal, Fides, 1999, 533p.

MORA, Gilles, *Petit lexique de la photographie : un guide des styles, mouvements et techniques de la photographie de 1839 à nos jours*, New York, Abbeville, 1998, 223p.

#### b) Monographies

BONNELL, Jennifer et Marcel FORTIN (éd.), *Historical GIS Research in Canada*, University of Calgary Press, Calgary, 2014, 344p.

BURKE, Peter, *Eyewitnessing : The Uses of Images as Historical Evidence*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 2008, 224p.

LEJEUNE, Philippe, *Le pacte autobiographique*, Paris, Seuil, 1975, 345p.

MASSEY, Doreen, *Space, Place and Gender*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1994, 280p.

POULTER, Gillian, *Becoming Native in a Foreign Land. Sport, Visual Culture and Identity in Montreal, 1840-85*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2009, 374p.

STALEY, David J., *Computers, Visualization, and History. How New Technology Will Transform Our Understanding of the Past*, Second Edition, New York, M.E. Sharpe, 2014, 193p.

### c) Articles et chapitres de livres

BERGER, John, « Understanding a Photograph » dans Alan TRACHTENBERG (éd.), *Classic Essays on Photography*, New Haven, Leet's Books, 1980, p.291-194.

BRAULT, Martin, « Conrad Poirier, photoreporter », *Vice versa*, 44, 1994, p.42-47.

BREWER, Daniel, « Lights in Space », *Eighteen Century Studies*, 37, 2004, p.171-186.

LEFEBVRE, Henri, « La production de l'espace », *L'Homme et la société*, 31-32, 1974, p.15-32.

OPP, James, « Re-imaging the Moral Order of Urban Space : Religion and Photography in Winnipeg, 1900-1914 », *Revue de la Société historique du Canada*, nouvelle série, 13, 2003, p.73-93.

SANDWEISS, Martha A., « Image and Artifact: The Photograph as Evidence in the Digital Age », *Journal of American History*, 94, 2007, p.193-202

SINATRA, Michael E. et Marcello VITALI-ROSATI, « Histoire des humanités numériques », dans Michael E. SINATRA et Marcello VITALI-ROSATI (éd.), *Pratiques de l'édition numérique*, collection « Parcours Numériques », Les Presses de l'Université de Montréal, Montréal, 2014, p.49-60.

WHITE, Richard, « What is Spatial History? », The Spatial History Project, février 2010. <https://web.stanford.edu/group/spatialhistory/cgi-bin/site/pub.php?id=29> (6 août 2015)

WHITERS, Charles W.J., « Place and the 'Spatial Turn' in Geography and in History », *Journal of the History of Ideas*, 70, 4, 2009, p.637-658.

#### d) Mémoires

BEAULNE, Caroline, *Adrien Hébert : de la réalité à la représentation. Étude des scènes de rues de Montréal (1925-1940)*, M.A. Étude des arts, 2009, Université du Québec à Montréal, 141p.

#### e) Autres publications

*Le Montréal des années '40 vu par Conrad Poirier, photographe (1913-1968)*, Québec, Service des loisirs et du développement communautaire, Ministère des affaires culturelles, Archives nationales du Québec ; Montréal, Ville de Montréal, 1988, 23p.

### 2.2 Histoire sociale et histoire urbaine

#### a) Synthèses et articles d'encyclopédie

BABE, Robert E., « Télégraphe », *L'Encyclopédie Canadienne en ligne* (<http://www.encyclopediecanadienne.ca/fr/article/telegraphe>) (11 novembre 2015)

BAILLARGEON, Denyse, *Brève histoire des femmes au Québec*, Boréal, Montréal, 2012, 281p.

BOTHWELL, Robert, Ian DRUMMOND et John ENGLISH, *Canada, 1900-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 1990, 427p.

FOUGÈRES, Dany (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, Tomes 1 et 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, 1600p.

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER, Jean-Claude ROBERT et François RICARD, *Histoire du Québec contemporain*, Tome 2, Montréal, Boréal compact, 1989, 834p.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montréal, Boréal, 2000, 627p.

ROBERT, Jean-Claude, *Atlas historique de Montréal*, Montréal, Éditions Libre Expression et Art global, 1994, 167p.

TURCOT, Laurent, *Histoire des loisirs et des sports de l'Antiquité à nos jours*, Paris, Gallimard, 2016, 688p.

**b) Monographies et ouvrages collectifs**

BAILLARGEON, Denyse, *Ménagères au temps de la Crise*, Montréal, Éditions du Remue-ménage, 1991, 311p

BASS WARNER, Sam et Andrew H. WHITTEMORE, *American Urban Form. A Representative History*, Cambridge, MIT Press, 2012, 183p.

BELLEFLEUR, Michel, *L'évolution du loisir au Québec. Essai socio-historique*, Québec, Presses de l'Université du Québec, 1997, 407p.

BIENVENUE, Louise, *Quand la jeunesse entre en scène*, Montréal, Boréal, 2003, 291p.

CAMPBELL, Lara, *Respectable Citizens: Gender, Family, and Unemployment in Ontario's Great Depression*, Toronto, University of Toronto Press, Scholarly Publishing Division, 2009, 304p.

CHARLAND, Jean-Pierre et Mario DÉSAUTELS, *Système technique et bonheur domestique: rémunération, consommation et pauvreté au Québec, 1920-1960*, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1992, 273p.

COMACCHIO, Cynthia, *The Dominion of Youth: Adolescence and the Making of Modern Canada, 1920-1950*, Waterloo, Wilfrid Laurier University Press, 2006, 298p.

COOTER Roger et Bill LUCKIN (dir.), *Accidents in History: Injuries, Fatalities and Social Relations*, Amsterdam, Rodopi, 1997, 275p.

COPP, Terry, *Classe ouvrière et pauvreté. Les conditions de vie des travailleurs montréalais, 1897-1929*, Montréal, Boréal Express, 1978, 213p.

DAGENAIS, Michèle, *Faire et fuir la ville. Espaces publics et de loisirs à Montréal et à Toronto aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Montréal, Presses de l'Université Laval, 2006, 246p.

DEUTSH, Sarah, *Women and the City : Gender, Space and Power in Boston, 1870-1940*, New York, Oxford University Press, 2000, 387p.

FORGET, Madeleine. *Les gratte-ciel de Montréal*, Montréal, Éditions du Méridien, 1990, 164p.

- GILBERT, Dale, *Vivre en quartier populaire. Saint-Sauveur, 1930-1980*, Québec, Septentrion, 2015, 334p.
- GOURNAY, Isabelle et France VANLAETHEM (dir.), *Montréal métropole, 1880-1930*, Montréal, Centre Canadien d'Architecture, Boréal, 1998, 223p.
- HORN, Michiel, *The Dirty Thirties : Canadians in the Great Depression*, Toronto, Toronto Copp Clarke, 1972, 728p.
- JACOBSON, Lisa, *Raising Consumers. Children and the American Mass Market in the Early Twentieth century*, New York, Columbia University Press, 2004, 299p.
- KENNY, Nicolas, *The Feel of the City. Experiences of Urban Transformation*, Toronto, University of Toronto Press, 2014, 300p.
- KING, Joe, *Les Juifs de Montréal. Trois siècles de parcours exceptionnels*, (trad. Pierre Anctil), Montréal, Carte blanche, 2002, 304p.
- LAMONDE, Yvan et al., *Le parc Sohmer de Montréal : 1889-1919, un lieu populaire de culture urbaine*, Québec, Institut Québécois de recherche sur la culture, 1986, 231p.
- LAPLANTE, Jean de, *Les Parcs de Montréal : des origines à nos jours*, Montréal, Éditions du Méridien, 255p.
- LEVESQUE, Andrée, *La norme et les déviantes : des femmes au Québec pendant l'entre-deux-guerres*, Montréal, Éditions du Remue-ménage, 1989, 232p.
- MENARD, Sylvie, *Des enfants sous surveillance : la rééducation des jeunes délinquants au Québec (1840-1950)*, Montréal, VLB éditeur, 2003, 247p.
- MYERS, Tamara, *Caught. Montreal's Modern Girls and the Law, 1869-1945*, Toronto, University of Toronto Press, 2006, 345p.
- NIGET, David, *La naissance du tribunal pour enfants : une comparaison France-Québec, 1912-1945*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009, 417p.
- RAMIREZ, Bruno, *Les premiers Italiens de Montréal, l'origine de la Petite-Italie du Québec*, Montréal, Boréal Express, 1984, 136p.
- RUDY, Jarrett, *The Freedom to Smoke: Tobacco Consumption and Identity*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 2005, 232p.

PENFOLD, Steve, *The Donut: A Canadian History*, Toronto, University of Toronto Press, 2008, 256p.

POITRAS, Claire, *La cité au bout du fil: le téléphone à Montréal de 1879 à 1930*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, 2000, 323p.

STRUTHERS, James, *No Fault of their Own : Unemployment and the Canadian Welfare State, 1914-1941*, Toronto; Buffalo, University of Toronto Press, 1983, 268p.

### c) Articles et chapitres de livres

ANCTIL, Pierre, « Interlude of Hostility : Judeo-Christian Relations in Quebec in the Interwar Period, 1919-1939 », dans Michael D. BEHIELSM (éd.), *Quebec since 1800 : Selected readings*, Toronto, Irwin Publishing, 2002, p.396-424.

BAUDOUI, Rémi, Alain FAURE, Annie FOURCAUT, Martine MOREL et Danièle VOLDMAN, « Écrire une histoire contemporaine de l'urbain », *Vingtième Siècle, revue d'histoire*, 27, 1, 1990, p.97-106.

BELLAVANCE, Claude, « La diffusion de l'électricité à Montréal au début du XX<sup>e</sup> siècle », dans CAPEL, Horacio et Paul-André LINTEAU, (dir.), *Barcelona-Montréal Desarrollo urbano Comparado/Développement urbain comparé*. Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998. p.219-238.

COMEAU, Michelle, « Les grands magasins de la rue Sainte-Catherine à Montréal : des lieux de modernisation, d'homogénéisation et de différenciation des modes de consommation », *Revue d'histoire de la culture matérielle*, 41, 1995, p.58-68.

COPP, Terry, « The Montreal Working Class in Prosperity and Depression », *Canadian Issues*, 1, 1975, p.85-98.

FAHRNI, Magda, « 'La lutte contre l'accident'. Risque et accidents dans un contexte de modernité industrielle », p.181-202, dans David NIGET et Martin PETITCLERC (dir.), *Pour une histoire du risque. Québec, France, Belgique*, Rennes, Presses universitaires de Rennes; Québec, Presses de l'Université du Québec, 2012, 352p.

FAHRNI, Magda, « La Deuxième Guerre mondiale ; territoires d'armement et de l'effort de guerre », dans FOUGÈRES, Dany (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, Tome 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.837-866.

- FOUGÈRES Dany et Valérie SHAFFER, « Une île sans partage : la domination de Montréal à l'ère d'une nouvelle dynamique insulaire », dans Dany FOUGÈRES, (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, Tome 1, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.433-484.
- FOUGÈRES, Dany, « Une approche socio-technique pour l'étude historique des infrastructures et des services urbains : l'exemple du service d'eau potable à Montréal », dans CAPEL, Horacio et Paul-André LINTEAU, (dir.), *Barcelona-Montréal Desarrollo urbano Comparado/Développement urbain comparé*. Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998. p.201-218.
- FOUGÈRES, Dany, « Les services urbains sous surveillance politique. Le pouvoir municipal et l'établissement du service transport en commun à Montréal, 1860-1880 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 26, 1, 1997, p.18-31.
- GARDEN, Maurice. « Histoire de la rue », *Pouvoirs, revue française d'études constitutionnelles et politiques*, 116, p.5-17. (<http://www.revue-pouvoirs.fr/Histoire-de-la-rue.html>) (8 décembre 2016)
- HANNA, David B., « Les réseaux de transport et leur rôle dans l'étalement urbain », dans », dans CAPEL, Horacio; et Paul-André LINTEAU, (dir.), *Barcelona-Montréal Desarrollo urbano Comparado/Développement urbain comparé*. Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998. p.117-132.
- LAMONDE, Yvan, « Naissance et affirmation de la culture commercialisée », dans Dany FOUGÈRES, (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, Tome 1, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.775-799.
- LATOUCHE, Daniel, « 1920-1960 : l'émergence d'une modernité culturelle urbaine », dans Dany FOUGÈRES, (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, Tome 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.1249-1284.
- MYERS, Tamara, « Didactic Sudden Death: Children, Police, and Teaching Citizenship in the Age of Automobility », *The Journal of the History of Childhood and Youth*, 8, 3, 2015, p.451-475.
- PERROT, Michelle, « Faits divers et histoire au XIX<sup>e</sup> siècle », *Annales. Économies, Société, Civilisations*, 1983, 38, 4, p.911-919.
- POITRAS, Claire, « Introduction : redonner à la ville son autonomie comme objet de recherche », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 32, 1, 2003, p.3-6.

- POITRAS, Claire, « L'histoire urbaine au Canada. L'espace, les citoyens et les gouvernants », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 32, 1, 2003, p.43-53.
- ROBERT, Jean-Claude, « Réseau routier et développement urbain dans l'île de Montréal au XIX<sup>e</sup> siècle », dans CAPEL, Horacio et Paul-André LINTEAU, (dir.), *Barcelona-Montréal Desarrollo urbano Comparado/Développement urbain comparé*. Barcelone, Publicacions de la Universitat de Barcelona, 1998. p.99-116.
- TASCHEREAU, Sylvie, « Les années dures de la crise », dans Dany Fougères, (dir.) : *Histoire de Montréal et de sa région*, Tome 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p.805-833.
- TREMBLAY, Yves, « La consommation bridée : contrôle des prix et rationnement durant la Deuxième Guerre mondiale », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 58, 4, 2005, p.569-607.
- TREPANIER Jean et Lucie QUEVILLON, « Garçons et filles : la définition des problèmes posés par les mineurs traduits à la cour des jeunes délinquants de Montréal (1912-1950) », dans Christine BARD, Frédéric CHAUVAUD, Michelle PERROT, et Jacques-Guy PETIT (éd.), *Femmes et justice pénale, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2002, p.339-352.

#### **d) Mémoires et thèse**

- COURNOYER, Catherine, *Les accidents impliquant des enfants et l'attitude envers l'enfance à Montréal (1900-1945)*. Mémoire de maîtrise (histoire), Université de Montréal, 1999, 169p.
- MAURAS, Éric, *Construire un système réglementaire : l'état et l'industrie télégraphique au Canada, 1846-1916*, Thèse (histoire), Université de Montréal, 2009, 390p.
- TRÉPANIER, Mathieu Alexandre, *Le boulevard Saint-Laurent dans la Petite-Italie : 1930, 1960*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2014, 123p.

## 2.3 Histoire de la mobilité

### a) Monographies

AMATO, Joseph Anthony, *On Foot. A History of Walking*, New York, New York, University Press, 2004, 333p.

GUILLET, Edwin, *Story of Canadian Roads*, Toronto, University of Toronto Press, 1966, 246p.

JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, 1961, 458p.

LAMBERT, Pierre, *Les anciennes diligences du Québec. Le transport en voiture publique au XIX<sup>e</sup> siècle*, Sillery, Septentrion, 1998, 193p.

NORTON, Peter, *Fighting Traffic. The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge, MIT Press, 2008, 396p.

PHARAND, Jacques, *À la belle époque des tramways*, Montréal, Les Éditions de l'Homme, 1997, 280p.

SEILER, Cotten, *Republic of Drivers : A Cultural History of Automobility in America*, Chicago, University of Chicago Press, 2009, 240p.

SCHARFF, Virginia, *Taking the Wheel : Women and the Coming of the Motor Age*, New York, Free Press, 1991, 219p.

### b) Articles et chapitres de livres

BLOOMFIELD, Gerald T., « No Parking Here to Corner: London Reshaped by the Automobile, 1911-61 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.139-158.

BUSSIÈRE, Yves, « L'automobile et l'expansion des banlieues : le cas de Montréal, 1901-2001 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.159-165

COURCY-LEGROS, Louiselle, *Les p'tits chars. Évolution historique du transport en commun à Montréal*, Québec, Transport 2000, 1985, 23p.

DAVIES, Stephen, « "Reckless Walking Must Be Discouraged": The Automobile Revolution and the Shaping of Urban Canada to 1930 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 18, 2, 1989, p.123-138.

- DESCAT, Sophie, Éric MONIN, Daniel SIRET, « L'émergence du développement durable au regard des mutations de l'histoire urbaine (XVIII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », *Actes du colloque Perspectives Villes et territoires* (2004), Paris, Presses Universitaires François-Rabelais ; Maison des Sciences de l'Homme, 2006, vol. 2, p.69-73.
- FLONNEAU, Mathieu et Vincent GUIGUENO, « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ », dans FLONNEAU, Mathieu et Vincent GUIGUENO (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité?*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2009, 331p.
- FORTIER, Claude, *L'automobile et la société québécoise au XX<sup>e</sup> siècle*, Mémoire de maîtrise en sociologie, Université Laval, 2003, 114p.
- FOUGÈRES, Dany, «Les services urbains sous surveillance politique. Le pouvoir municipal et l'établissement du service du transport en commun à Montréal, 1860-1880 », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, 26, 1, octobre 1997, p.18-31.
- GARDEN, Maurice, « Histoire de la rue », *Revue Pouvoirs*, 116, 2006, p.5-17.
- POITRAS, Claire, « La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960 », dans Claude Bellavance et Marc St-Hilaire (dir.), *Le fait urbain* (CIEQ), coll. « Les chantiers de l'Atlas historique du Québec », 2015, 16p.
- STELTER, Gilbert A., « A Sense of Time and Place: The Historians' Approach to Canada's Urban Past », dans Gilbert A. STELTER et Alan F.J. ARTIBISE (dir.), *The Canadian City: Essays in Urban History*, Ottawa, Carleton University Press, 1977, p.420-441.

### c)Thèses

- FAUGIER, Étienne, *L'économie de la vitesse : l'automobilisme et ses enjeux dans le département du Rhône et la région de Québec (1919-1961)*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université Laval et Université Lumière Lyon 2, 2013, 558p.
- VEILLEUX, Denis, *La motorisation ou 'la rançon du progrès', Tramways, véhicules-moteurs et circulation (Montréal, 1900-1930)*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université McGill, 1998, 440p.

**d) Autre publication**

BARLES, Sabine, Sarah JARDEL et André GUILLERME, *Infrastructures de transports routiers, Parcs et trafics automobiles, France, 1900-1970 : Étude exploratoire*, Laboratoire Théorie des Mutations Urbaines, INRETS, 2004, (<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00129012>) (15 novembre 2015)

## 2.4 Histoire du cyclisme

### a) Synthèses et articles d'encyclopédie

GUAY, Donald, *La conquête du sport le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Outremont, Lanctôt, 1997, 240p.

GUAY, Donald, *Introduction à l'histoire des sports au Québec*, Montréal, VLB, 1987, 294p.

HALL, Margaret Ann, *The Girl and the Game. A History of Women's Sport in Canada*, Peterborough, Broadview Press, 2002, 284p.

HERLIHY, David V., *Bicycle: The History*, New Haven; London, Yale University Press, 2004, 480p.

JANSON, Gilles (dir.) avec Paul Foisy et Serge Gaudreau, *Dictionnaire des grands oubliés du sport au Québec, 1850-1950*, Québec, Septentrion, 2013, 448p.

KIDD, Bruce, *The Struggle for Canadian Sport*, Toronto, University of Toronto Press, 1996, 323p.

RITCHIE, Andrew, *King of the Road : An Illustrated History of Cycling*, Berkeley, Ten Speed Press, 1975, 192p.

### b) Monographies

DETELLIER, Élise, *Mises au jeu. Les sports féminins à Montréal, 1919-1961*, Montréal, Les éditions du Remue-ménage, 2015, 300 p.

FIZPATRICK, Jim, *The Bicycle In Wartime: An Illustrated History*, Washington, Brassey's, 1998, 241p.

FURNESS, Zack, *One Less Car. Bicycling and Politics of Automobility*, Philadelphia, Temple University Press, 344p.

GUAY, Donald, *Petite histoire du cyclisme au Québec*, Québec, Musée de la Civilisation, 1987, 31p.

GUIDO, Laurent et Gianni HAVER (dir.), *Images de la femme sportive aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Genève, Georg, 2003, 254p.

- HERAN, Frédéric, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris, La Découverte, 2014, 255p.
- HUMBER, William, *Freewheeling : The Story of Bicycling in Canada*, Erin, Boston Mills Press, 1986, 160p.
- JANSON, Gilles, *Emparons-nous du sport, les Canadiens-français et le sport au XIX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Guérin, 1995, 239p.
- JORDAN, Pete, *In the City of Bikes, The Story of the Amsterdam Cyclist*, Harper Perennial, New York, 2013, 438p.
- MARKS, Patricia, *Bicycles, Bangs, and Bloomers: The New Woman in the Popular Press*, University Press of Kentucky, Lexington, 1990, 222p.
- NORCLIFFE, Glen, *Critical Geographies of Cycling*, Farnham; Burlington, Ashgate, 2015, 275p.
- NORCLIFFE, Glen, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288p.
- REID Carlton, *Roads Were not Built for Cars. The Hidden History of Hardtop and How Cyclists Were the First to Push for Good Roads*, Washington, Island Press, 2015, 331p.
- WATTS, Heather, *Silents Steeds: Cycling in Nova Scotia to 1900*, Halifax, Nova Scotia Museum, 1985, 44p.

### c) Articles et chapitres de livres

- BERTHO LAVENIR, Catherine, *Voyages à vélo. Du vélocipède au Velib'*, Paris Bibliothèques, Paris, 2011, 127p.
- CAREL, Ivan, « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste », dans Stéphane SAVARD et Jérôme BOIVIN (dir.), *De la représentation à la manifestation. Groupes de pression et enjeux politiques au Québec, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles*, Québec, Septentrion, 2014, 444p.
- GABORIAU, Philippe, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle Revue d'histoire*, 29, 1991, p.17-34.

- INGRAM, Darcy, « 'We Are No Longer Freaks': The Cyclists' Rights Movement in Montreal », *Sport History Review*, 43, 2012, p.18-42.
- LEHR, John C. and H. John SELWOOD, « The Two-Wheeled Workhorse : The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », *Urban History Review*, 28, 1, 1999, p.3-13.
- PETTY, Ross D., « Bicycling in Minneapolis in the Early 20th Century », *Minnesota History*, 62, 3, 2010, p.84-95.
- ROCHER, Philippe, « Valeurs du sport catholique, valeurs catholiques du sport. L'Église catholique et le vélo », *Le Mouvement social*, 192, 2000, p.65-97.
- ROSS, Daniel, « 'Vive la vélorution !' » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, 23, 2, 2015, p.92-112.
- RUSH, Anita, « The Bicycle Boom of the Gay Nineties : A Reassessment », *Material History Review*, 18, 1983, p.1-12.
- ODDY, Nicholas, « The Bicycle. An Exercise in Gendered Design », *Proceedings of the Fifth International Cycling History Conference*, Cambridge, England, 2-4 September 1994, p.37-44.
- STRANGE, Lisa S., « The Bicycle, Women's Rights, and Elizabeth Cady Stanton », *Women's Studies : An inter-disciplinary Journal*, 31, 5, 2002, p.609-626.

#### **d) Mémoires et thèse**

- BERNARD, Pablo, *Mouvements cyclistes et émergence de concepts environnementaux en ville 1975-2000*, Mémoire de maîtrise en préparation, Université de Montréal- Université de Saint-Quentin-en-Yvelines.
- GAGNÉ, Amélie, *La petite reine et les femmes : la bicyclette au Québec, 1880-1920*, Rapport de recherche (histoire appliquée), Université du Québec à Montréal, 2005, 113p.
- JACKMAN, Laura, "Society insists on an upright position": *The Making of the 'Lady-Cyclist' in Late-Nineteenth Century Ontario*, M.A. research essay, Carleton University, 2008, 62p.

PAPON, Francis, *Le retour du vélo comme mode de déplacement*, Habilitation à diriger des recherches (Sociologie), Université Paris-Est, 2012, 184p. (<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00852427>)(8 novembre 2016)

**e) Production audio-visuelle**

KELLETT, Jim, *Victorian Cycles, Wheels of Change* [DVD], Washington, DC-8