

Par

Marion Beaulieu^[1]

Université du Québec à Montréal

*« In Canada, where outdoor sports are so popular
and so much in consonance with the hardihood
of our young men, it seems to us that the velocipede
ought to be brought into favour. »*

Canadian Illustrated News, 9 décembre 1876

Alors que la pratique cycliste est au cœur de plusieurs débats relatifs à la santé publique, à la sécurité et au partage de la rue, et que le nombre d'adeptes du vélo s'accroît de façon constante depuis plusieurs années, il est étonnant de constater que l'histoire québécoise et canadienne du cyclisme n'est que peu documentée. Cet article poursuit deux objectifs. Dans un premier temps, la modeste quantité de travaux historiques ayant été consacrée au cyclisme nous amène à recenser les contributions les plus significatives et à en dresser les quatre principaux contextes historiographiques que sont l'histoire du sport, l'histoire des innovations technologiques, l'histoire des femmes et du genre et enfin, l'histoire des groupes de pression^[2]. Dans un deuxième temps, ce texte livre une brève discussion sur l'intérêt de l'étude du cyclisme à Montréal et propose quelques avenues de recherche prospectives.

Histoire du sport

Sur tous les continents, le sport est un phénomène social qui occupe un espace culturel et médiatique important. En dépit de la quantité de tribunes qui lui sont consacrées, de l'étendue de ses réseaux de diffusion, et de la prolifération de discours et de représentations sur le fait sportif, l'histoire du sport est pourtant un domaine de recherche peu développé au sein des sciences sociales. À l'instar de Gilles Janson et d'Élise Detellier, on peut affirmer que le Québec et le Canada n'échappent pas à cette tendance, alors que l'étude du sport y demeure sommairement négligée^[3]. Au sein même du champ de l'histoire du sport, un constat semblable s'applique à la pratique cycliste. En effet, il appert que jusqu'à présent, les historiens-nes du sport ne se sont que

peu intéressés à l'histoire du vélo[4]. Contrairement à l'attention accordée aux courses de chevaux et de raquettes, à la crosse, au basketball, à l'athlétisme, au rugby, au hockey, au baseball et à la balle molle, la bicyclette est peu documentée – voire totalement absente – au sein des synthèses sportives québécoises et canadiennes[5]. Un autre parallèle peut être dressé entre l'histoire du sport et celle du cyclisme : les contributions à l'historiographie canadienne sont bien souvent attribuables à des chercheurs issus de disciplines autres que l'histoire. Par ailleurs, aux côtés des nombreuses publications de vulgarisation qui produisent une histoire descriptive et factuelle du sport, les travaux universitaires qui s'appuient sur un cadre d'analyse théorique se font plus rares.

Outre les brefs passages consacrés au cyclisme dans les synthèses sportives de Donald Guay et de Gilles Janson[6] et quelques travaux de portée locale[7], une seule monographie connue se consacre entièrement à la dimension sportive et compétitive du cyclisme, il s'agit de l'ouvrage *Freewheeling. The Story of Bicycling in Canada* publié en 1986 par William Humber[8]. La principale contribution de cette monographie est d'attester de l'organisation de courses cyclistes aussi tôt qu'au cours de la décennie 1870 et de dresser le portrait de quelques coureurs de compétition. Cependant ces informations souffrent d'un manque de contextualisation constant. En outre, s'il faut souligner le travail pionnier de défrichage des archives accompli par Humber, on doit toutefois nuancer l'apport de l'ouvrage en notant l'absence de bibliographie et de présentation des sources exploitées, qui permet difficilement d'évaluer la qualité de la recherche effectuée par l'auteur.

À la lumière de ce survol de la place du cyclisme au sein de l'histoire du sport, il appert que la dimension sportive et compétitive du cyclisme reste toujours à documenter. Nous proposerons plus loin quelques avenues d'approfondissement en la matière.

Histoire des innovations technologiques

Le deuxième contexte historiographique auquel mène la recension des principales contributions à l'histoire du cyclisme est le champ de l'histoire des innovations technologiques. Des premières esquisses d'une méthode pour l'étude des sciences ébauchées au début des années 1970 par le philosophe des sciences David Bloor[9], aux récentes propositions épistémologiques formulées par l'historien français Dominique Pestre[10], sur le plan international, plusieurs efforts ont été fournis pour doter l'histoire des sciences, des techniques et des innovations technologiques de cadres théoriques et méthodologiques. En dépit des exemples de recherches stimulantes que publie la revue américaine *Technology and Culture*[11] et, chez nous, la revue *Scientia Canadensis*[12], de manière générale, les recherches portant sur l'histoire des sciences et des innovations

technologiques demeurent relativement peu nombreuses au Québec et au Canada[13]. Malgré l'importance encore limitée de cette historiographie, il est intéressant de constater que c'est pourtant au sein de ce champ que s'inscrivent les deux seules monographies scientifiques ayant pour sujet l'histoire du cyclisme au Canada.

Publiée en 1998, la brochure *The Most Benevolent Machine. A Historical Assessment of Cycles in Canada* produite par l'historienne Sharon Babaian du Musée des Sciences et des Technologies du Canada est, à ce jour, la seule publication sur l'histoire du cyclisme au Canada rédigée dans une perspective historique. En 2003, cette brève monographie est rejointe par l'ouvrage *The Ride to Modernity. The Bicycle in Canada, 1869-1900*[14] du géographe industriel Glen Norcliffe. Un rapide regard à la démarche de ces auteurs met en lumière la filiation directe de ces travaux au champ de l'histoire des sciences et technologies. Mentionnons d'abord l'attention privilégiée des auteurs pour l'objet, soit les différents modèles de cycles[15] s'étant succédé depuis l'invention du vélocipède en 1866 jusqu'à la bicyclette « moderne » créée vers 1890. Pour étayer l'intérêt des auteurs pour la machine, ses composantes et sa production, les principales sources mises à contribution sont des catalogues commerciaux, des archives de manufactures, différents modèles de cycles, et les brevets liés au cyclisme enregistrés au Canada entre 1869 et 1900. Examinons ensuite rapidement les cadres théoriques de ces deux études. Au risque d'offrir un récit monocorde, l'historienne Sharon Babaian s'astreint aux exigences de causalité, de symétrie, d'impartialité et de réflexivité formulées par David Bloor[16] en les appliquant à sa démarche, évitant ainsi l'écueil téléologique. D'un autre côté, Glen Norcliffe fait reposer son analyse sur la théorie de la « carrier wave », l'onde porteuse. Selon cette interprétation shumpéterienne de la théorie des cycles d'innovations d'une durée de 50 ans élaborée par l'économiste soviétique Kondratiev au cours de la décennie 1920[17], certaines inventions sont déterminantes à ce point qu'elles engendrent, tels des cercles concentriques, plusieurs autres séries d'innovations pendant une période de près d'un demi-siècle. La thèse de Norcliffe veut que la bicyclette ait été une véritable onde porteuse, que le vélo ait représenté un progrès technique ayant participé à l'avènement de la modernité. Malheureusement, en exploitant le concept d'onde porteuse, Norcliffe ne parvient pas à éviter d'anticiper la suite de l'histoire, en faisant de la bicyclette l'avant-garde de l'automobile.

En somme, alors que Norcliffe insère la bicyclette et ses prédécesseurs au sein des *cycles de l'évolution* de la société canadienne vers la modernité[18], Babaian, quant à elle se contente, plus sobrement mais aussi plus justement, d'établir les jalons historiques de l'évolution des cycles.

Histoire des femmes et du genre

De l'histoire du sport à celle des innovations technologiques, l'enquête sur l'historiographie du cyclisme se dirige désormais vers le champ de l'histoire des femmes et du genre. En 1979,

l'historienne des femmes étatsunienne Gerda Lerner identifie trois moments dans la constitution du champ de l'histoire des femmes. En résumé, on aurait d'abord cherché les femmes dans l'histoire, puis tenté de corriger la grande histoire en remplissant les silences sur l'histoire de la moitié « oubliée » de l'humanité. Selon Lerner, dans un troisième temps, les historiennes se seraient ainsi intéressées à des sujets jusqu'alors inexplorés, souvent associés à la sphère domestique[19]. Depuis ces premiers mouvements, le champ disciplinaire s'est considérablement complexifié avec l'émergence de l'histoire du genre au cours des années 1980 et 1990. Comme le constatent Catherine Ferland et Benoît Grenier en 2009, « la recherche sur les femmes, loin d'être moribonde, est bien vivante »[20] et le genre est devenu une catégorie d'analyse commune, voire incontournable au sein des travaux d'histoire sociale.

Parmi les études québécoises et canadiennes portant sur l'histoire du cyclisme, plusieurs travaux s'intéressent spécifiquement à l'usage de la bicyclette par les femmes. Il convient d'abord de noter la contribution pionnière et importante que représente l'article « The Bicycle Boom in the Gay Nineties : A Reassessment » écrit par Anita Rush en 1983[21]. Longtemps isolé, le texte offre notamment une évaluation historique en profondeur du rôle dit émancipateur de la bicyclette pour les femmes victoriennes et propose, au sujet du cyclisme féminin, trois conclusions. D'abord, 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^e siècle, une activité réservée aux classes nanties. Sans nier les effets de l'adoption du pantalon *bloomer* par des femmes cyclistes, et les liens entre la bicyclette et l'émergence de la *New Woman*[22], Rush soutient que la bicyclette n'a qu'un rôle mineur dans l'assouplissement des codes vestimentaires de l'époque. Ainsi, pour l'auteure de l'article, il est clair que le cyclisme féminin est moins le catalyseur de l'émancipation féminine que le miroir des attitudes et des valeurs de l'époque. La seconde étude d'importance sur le rapport femmes et vélo est la portion consacrée au cyclisme dans la synthèse du sport féminin canadien *The Girl and the Game* de l'historienne Margaret Ann Hall[23]. Contrairement au rôle généralement négligeable du cyclisme au sein des synthèses de l'histoire des sports – centrées sur les sportifs de sexe masculin –, dans son ouvrage, Hall dédie une place considérable de son récit sportif à la pratique de la bicyclette au féminin. Non seulement l'auteure fait-elle débiter l'histoire du sport féminin avec l'avènement de la « safety bicycle », la bicyclette aux deux roues de taille égale, vers 1890, mais aussi interprète-t-elle longuement les débats suscités par l'usage du vélo par les femmes au cours de la dernière décennie du XIX^e siècle et l'association des cyclistes à la *New Woman*.

Les deux dernières contributions sont deux rapports de recherche réalisés dans le cadre d'études de maîtrise en 2005 et 2008 par Amélie Gagné et Laura Jackman[24]. Alors que l'étude de Gagné traite des discours – d'abord conservateurs puis de plus en plus « progressistes » – tenus par des femmes, par des médecins et par la presse à grand tirage au sujet de la relation entre les femmes et la bicyclette au Québec entre 1880-1920, Laura Jackman documente le façonnement discursif de « la femme cycliste » du XIX^e siècle qui relève, selon l'auteure, d'une stratégie qui vise à rendre la bicyclette saine et morale, conformément aux prescriptions victoriennes.

À la lumière des contributions d'Anita Rush, de Margaret Ann Hall, d'Amélie Gagné et de Laura

Jackman[25], il semble que la pratique de la bicyclette par les femmes victoriennes est un chantier relativement bien documenté au Québec et au Canada. Cependant, à l'exception des vingt premières années du XX^e siècle investiguées par Amélie Gagné et d'une étude de cas sur un corpus de photographies de Conrad Poirier des femmes cyclistes à Montréal pendant la Deuxième Guerre mondiale réalisée en 2013[26], peu de travaux se sont penchés sur le cyclisme féminin au XX^e siècle.

Histoire des groupes de pression

À la confluence des champs historiographiques féconds que sont l'histoire politique, l'histoire urbaine et l'histoire environnementale, le quatrième ensemble historiographique que nous examinerons rassemble les contributions les plus récentes à l'histoire du cyclisme au Québec et au Canada. Ces études qui portent sur les groupes de pression cyclistes au XIX^e siècle et dans les années 1970 ont en commun un intérêt marqué pour l'action militante et la dimension politique du cyclisme en milieu urbain. C'est à Anita Rush qu'il revient d'entamer ce dernier champ historiographique alors qu'une portion importante de son article « The Bicycle Boom of the Gay Nineties : A Reassessment » discute de l'impact des groupes de pression cyclistes (essentiellement la *Canadian Wheelmen Association*). Poursuivant l'entreprise de nuancer le rôle « progressiste » de la bicyclette durant la décennie 1890, Rush avance qu'au sein du mouvement de lobbying pour de bonnes routes, l'action des cyclistes est peu unifiée et peu importante. Elle soutient que la tendance vers le pavage des routes est déjà amorcée avant le *bicycle boom* et que c'est plutôt d'autres groupes de pression composés de propriétaires et de commerçants, plus influents et mieux organisés que les cyclistes, qui auraient fait avancer la cause de l'amélioration des routes. Au contraire de Rush, dans un chapitre intitulé « Les cyclistes : du progrès moderne à la révolution écologiste » paru dans le récent ouvrage collectif *De la représentation à la manifestation*[27], l'historien Ivan Carel souligne que, loin d'être insignifiante, l'action des groupes de pression cyclistes au XIX^e siècle et au cours des années 1970 s'inscrivent en harmonie avec « les grandes idéologies de leur temps », à savoir le progrès moderne victorien et la révolution écologiste de la fin du XX^e siècle.

Au sujet des groupes de pression cyclistes des années 1970, les articles des historiens Daniel Ross « 'Vive la vélorution!' : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980 »[28] et Darcy Ingram « 'We Are No Longer Freaks': The Cyclists' Rights Movement in Montreal »[29] offrent un portrait étoffé du projet de *vélorution*[30] et du principal acteur de la scène du cyclisme militant : le groupe Le Monde à Bicyclette fondé en 1975 par les Montréalais Claire Morissette et Robert Silverman. Enfin, c'est également dans ce prolifique sillon que s'inscrit le mémoire de maîtrise en histoire de Pablo Bernard sur les mouvements cyclistes et l'émergence de concepts environnementaux en ville, de 1975 à 2000[31].

Constats globaux

Au terme de ce rapide survol des contextes historiographiques et des principales contributions à l'histoire du cyclisme au Québec et au Canada, nous souhaitons désormais relever trois grands traits de cette modeste littérature. Premièrement, à quelques exceptions près, il appert que la majorité des écrits portent sur le XIX^e siècle, depuis l'apparition des cycles au Canada en 1868-69 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[32], il est navrant qu'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^e siècle. Bien que certains auteurs justifient l'étude exclusive du XIX^e 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. Aussi nous semble-t-il plus juste, à l'instar d'Amélie Gagné et de Philippe Gaboriau[33], de parler d'un apparent « apogée » de la bicyclette de 1890 à 1900[34]. En effet, si ces tendances représentent, certes, une rupture, peut-être marquent-elles davantage un changement dans l'usage fait du vélo et dans sa signification sociale, plutôt que la fin drastique de la pratique au tournant du XX^e siècle.

Deuxièmement, il semble que l'usage de la bicyclette au Québec est peu étudié. Si l'historien Jarrett Rudy déplore le manque de connaissances manifeste du géographe Glen Norcliffe sur la pratique cycliste des Canadiens français[35], cette lacune est aussi attribuable à l'absence d'intérêt, jusqu'à présent, des chercheurs québécois envers l'histoire du cyclisme.

Troisièmement, si la dimension technique du cyclisme et les débats relatifs au cyclisme féminin sont relativement bien documentés (au XIX^e siècle), il n'en est pas de même pour la dimension sportive et compétitive du cyclisme qui fait figure de parent pauvre au sein de l'histoire du sport au Québec et au Canada. Il convient également de souligner l'absence du cyclisme au sein des synthèses d'histoire sociale et des loisirs[36] qui seraient pourtant qualifiées pour documenter les dimensions récréatives et utilitaires du cyclisme.

Ce rapide tour de piste historiographique met en lumière des lacunes évidentes et révèle que plusieurs aspects de l'histoire de la pratique cycliste au Québec et au Canada demeurent à documenter. À la lumière des vides historiographiques existants et des sources documentaires évoquées *infra*, quelles sont donc les facettes du cyclisme qui demeurent à explorer?

Pour une étude historique du Montréal cycliste

En dépit du climat qui y modère l'usage de la bicyclette tout au long de l'année, plusieurs éléments justifient le choix, dans la seconde portion de cet article, d'élaborer quelques propositions d'avenues de recherche qui portent précisément sur l'espace montréalais. Intuitivement, on peut d'abord émettre l'hypothèse que la nature urbaine de Montréal favorise une concentration de cyclistes. À cette prémisse impressionniste s'ajoute notre intérêt affectif pour cette ville et notre connaissance sommaire des ressources documentaires montréalaises utiles à la recherche historique et en particulier, des archives liées à l'histoire du cyclisme. Par ailleurs, bien que son importance décline au fil des décennies au profit de Toronto, Montréal demeure la métropole économique et culturelle du Canada pendant toute la première moitié du XX^e siècle. En regard de l'importance de la ville sur la scène nationale, l'étude de la place du vélo à Montréal contribue ainsi, plus largement, à une meilleure connaissance du phénomène cycliste canadien. Pourtant, ainsi que nous le mentionnions plus tôt, au sein des contributions québécoises et canadiennes à l'histoire du cyclisme, à ce jour, très peu d'attention a été portée au Québec, et précisons-le, au Montréal cycliste. En nous inspirant de quelques travaux historiques et de ressources documentaires connues, nous désirons désormais évoquer, très succinctement, quelques avenues de recherches prometteuses dont plusieurs font d'ailleurs l'objet de notre mémoire de maîtrise en préparation sur l'histoire des pratiques cyclistes montréalaises de 1900 à 1950.

Approfondir la dimension sportive

L'approfondissement de l'étude de la dimension sportive et compétitive du cyclisme à Montréal peut s'effectuer par l'appréhension de nouveaux objets dont les plus prometteurs semblent la tenue de courses de cycles et l'activité des clubs et associations cyclistes^[37]. Si l'auteur William Humber situe les débuts des courses de cycles au Québec et en Ontario aussi tôt qu'en 1869 avec l'arrivée des premiers vélocipèdes vers 1869, Humber précise qu'il faut attendre l'avènement des grands bis, les périlleuses bicyclettes à grande roue avant, vers 1870, pour que des compétitions s'organisent, puis les années 1880 pour que ces événements sportifs prennent de l'ampleur. Cette ébauche chronologique des débuts du cyclisme sportif esquissée par Humber bénéficierait grandement d'une analyse formelle des clubs et associations cyclistes présents à Montréal au cours de la période. En effet, c'est précisément à Montréal qu'est fondé en 1878 le *Montreal Bicycle Club* (MBC), premier club cycliste au Canada. Suivi de près par le *Toronto Bicycle Club* puis d'autres groupes au cours de la décennie 1880, le club montréalais semble être, jusqu'à sa dissolution vers 1907, une formation importante sur la scène nationale. Pourtant, les membres, les activités et les combats du MBC demeurent jusqu'ici peu connus. Il en

est de même pour la *Canadian Wheelman Association* (CWA) fondée en 1880 (qui mute en la *Canadian Cycling Association* en 1900) et dont on ignore l'importance de l'adhérence des cyclistes montréalais. Conservées à Bibliothèque et Archives Canada sur microfilms, les archives du club montréalais et de l'association pancanadienne représentent pourtant les plus riches sources de renseignements connues sur le cyclisme à Montréal. En plus d'avoir accès aux procès-verbaux, à la correspondance officielle de ces groupes, et aux nombreuses photographies individuelles et composites des membres, il est également possible de consulter les organes de diffusion des clubs, notamment le magazine *Cycling*[38] et les nombreuses publications de la CWA dont le prolifique *Canadian Wheelman*.

Au-delà du XIX^e siècle, l'étude future des clubs et des courses cyclistes pourra s'appuyer sur les indices dispersés dans la littérature, notamment par Donald Guay qui évoque la tenue du *World's Meet*, un championnat cycliste mondial s'étant tenu à Montréal en 1899[39] et par Yvan Lamonde et Raymond Montpetit qui mentionnent la tenue de courses de vélocipèdes au Parc Sohmer au tournant du XX^e siècle[40]. Enfin, tel que suggéré par l'historien Serge Gaudreau qui s'intéresse aux courses de six jours et la professionnalisation de cette discipline sportive au cours de la décennie 1930, pour affiner notre connaissance du cyclisme compétitif au XX^e siècle, il est aussi possible de consulter le récit personnel du coureur cycliste Albert Gachon conservée à la *Fédération québécoise des sports cyclistes*[41] et les biographies de huit coureurs cyclistes et de l'influent organisateur Louis Quilicot, essentiellement basées sur des articles de presse dans le *Dictionnaire des grands oubliés du sport au Québec, 1850-1950*[42].

Explorer la dimension récréative

En déplaçant désormais notre regard sur la dimension récréative du cyclisme, on constate que la pratique de la bicyclette comme loisir demeure elle aussi à documenter. Absente des ouvrages respectifs de Michel Bellefeuille et de Michèle Dagenais sur l'histoire des loisirs et des espaces publics urbains et périurbains[43], il semble pourtant qu'au XIX^e siècle et particulièrement au cours de la décennie 1890, la bicyclette est un loisir prisé par les membres de l'élite[44]. Parmi les traces connues de l'usage récréatif du vélo, il convient de mentionner les cartes *Bicycle Map of Montreal and Surrounding Districts* et *The Montreal Suburban Cycling and Sporting Guide Map*[45], toutes deux produites en 1897. Deux exemplaires de la *Bicycle Map of Montreal* ayant respectivement appartenu à un cycliste francophone et un anglophone sont conservés d'ailleurs au Centre Canadien d'Architecture (CCA) et Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ)[46]. Bien que certains aspects du contexte de production du document cartographique original demeurent inconnus, les deux exemplaires de la carte livrent de précieuses informations alors qu'ils portent tous deux des traces d'usure qui témoignent de leur usage et des annotations par les utilisateurs qui renseignent sur l'expérience vécue par les cyclistes. Pour documenter l'émergence du phénomène de cyclotourisme à la fin du XIX^e siècle et ses suites au XX^e siècle, il serait également

possible d'interroger les registres des clubs et associations actifs à Montréal au cours du siècle. Enfin, la littérature consacrée au tourisme et aux loisirs pourrait offrir d'intéressantes ressources documentaires, parmi lesquelles se trouve le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* de la romancière Michelle Le Normand publié en 1949.[\[47\]](#)

Vers une histoire de la place du vélo à Montréal au XX^e siècle

La troisième et dernière facette du cyclisme dont nous souhaitons relever l'intérêt est liée à l'usage utilitaire de la bicyclette à Montréal[\[48\]](#). Au sein de l'effervescente historiographie des transports et de la mobilité, si plusieurs travaux s'interrogent sur la cohabitation de divers modes de déplacement et sur les modalités du partage des rues, à notre connaissance, jusqu'ici, un seul article portant sur la ville de Winnipeg[\[49\]](#) s'est intéressé aux cyclistes comme premiers sujets de l'enquête historique. En outre, l'histoire de la mobilité urbaine néglige le plus souvent de justifier l'absence des cyclistes parmi les types d'usagers de la rue étudiés, qui sont le plus souvent les automobiles et, dans une moindre mesure, les voitures tirées par des chevaux, les tramways et les piétons[\[50\]](#). Pour évaluer la place du vélo à Montréal – et c'est justement notre projet de maîtrise – des sources de diverses natures pourront être croisées. Aux archives de la ville de Montréal, il sera possible de consulter des documents relatifs au transport, à la voirie, aux parcs et des dossiers de coupures de presse (Fonds D1980.5; D.961.17; D2000; D2020). Afin de quantifier et décrire la circulation cycliste, des règlements municipaux et des statistiques sérielles seront interrogés (Règlement 231 et *al.*). Pour documenter les autres moyens de transport dans la ville, les fonds d'archives de la Société de transport de Montréal seraient certainement utiles (Fonds S1-S5). Dans le but de comprendre certains usages professionnels de la bicyclette, des journaux de quartier et des archives policières pourraient être examinés. Pour établir qualitativement les profils des cyclistes, des catalogues commerciaux et des documents iconographiques seront croisés. En s'appuyant sur les travaux théoriques des historiens James Opp[\[51\]](#) et Peter Burke[\[52\]](#), des photographies et des cartes postales pourraient être examinées (Fonds P48, Bibliothèque et Archives nationales du Québec; Musée McCord) afin d'analyser les traces de cyclisme dans la ville et les représentations issues de cette pratique. Enfin, en abordant la dimension utilitaire du vélo dans une perspective géographique, il nous sera aussi possible de croiser les documents *Bicycle Map of Montreal and Surrounding Districts* et *The Montreal Suburban Cycling and Sporting Guide Map* (1897) et les cartes publiées dans le guide d'excursion *Dans la toile d'araignée* (1949) pour connaître l'évolution des trajectoires empruntées par les cyclistes dans la ville, au tournant et au milieu du XX^e siècle.

Pour conclure, soulignons que les regards rétrospectif et prospectif avec lesquels la littérature cycliste a été examinée dans cet article ont mis en lumière les *pensés* et les *impensés* de la réflexion historique sur le cyclisme au Québec et au Canada. Il est à espérer que l'état de la question que pose cet article inspirera les historiens-nes à amorcer les dialogues nécessaires entre les différents champs historiographiques qui ont, jusqu'à ce jour, étudié le cyclisme. Cet exercice permettra d'écrire, souhaitons-le, une histoire du cyclisme décloisonnée qui pourra établir la juste place qui revient au vélo dans l'histoire québécoise et canadienne. Au terme de ce tour de piste historiographique, le prochain virage que nous amorcerons prendra la forme d'un mémoire provisoirement intitulé « Pratiques cyclistes à Montréal, 1900-1950 ». Pour étendre l'étude du cyclisme à la période méconnue de la première moitié du XX^e siècle et pour en approfondir la connaissance, il nous semble 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. Au contraire, la variété des profils de cyclistes et des fonctions utilitaires, récréatives et compétitives 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.

[1] L'auteure souhaite remercier les évaluateurs anonymes de la revue ainsi que Magda Fahrni et Valérie Poirier pour leur lecture de cet article et leurs judicieux commentaires.

[2] Au Québec, le cyclisme urbain suscite quantité de débats sociétaux dont on peut notamment suivre l'évolution dans la publication *L'état du vélo au Québec* publiée tous les cinq ans par l'organisme Vélo Québec. Ailleurs dans le monde, le cyclisme fait l'objet d'investigations académiques de plus en plus nombreuses. Bien qu'aux fins de ce bilan historiographique, certaines contributions récentes sur le vélo – dont plusieurs travaux d'économistes – n'ont pas été retenues, les lecteurs désireux d'en connaître davantage sur le sujet pourront consulter les travaux de Philippe Crist pour le Forum International des Transports; John Pucher and Ralph Buehlered., *City Cycling*, Cambridge, Massachussets Institute of Technology Press, 393p.; Zack Furness, *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphia, Temple University Press, 2012, 348p.; Frédéric Héran, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe. De 1817 à 2050*, Paris, Éditions La Découverte, 2014, 255p.

[3]Élise Detellier, « *They Always Remain Girls* » : *La re/production de genre dans les sports féminins au Québec, 1919-1961*, Thèse de Ph.D. (histoire), Université de Montréal, 2011, p.5; Gilles Janson, « Le sport au Québec, un champ de recherche méprisé », *Bulletin d'histoire politique*, 11, 2, 2003, p.9-12 et Gilles Janson, « Parlons sport », *Cap-aux-Diamants*, 113, Printemps 2013, p.3

[4]Bien que l'on ignore les raisons qui expliquent que l'étude du cyclisme compétitif ait été négligée par les chercheurs-es en histoire du sport, dans la seconde partie de cet article, plusieurs pistes de recherches seront proposées afin de remédier à cette lacune historiographique.

[5]Cette affirmation se fonde sur la consultation des ouvrages suivants : Alan Metcalfe, *Canada Learns to Play: The Emergence of Organized Sport in Canada, 1807-1914*, Toronto, McClelland & Stewart, 1987, 243 p. ; Bruce Kidd, *The Struggle for Canadian Sport*, Toronto, University of Toronto Press, 1996, 323 p. qui s'intéresse pourtant de près aux organisations sportives mais néglige la contribution des associations cyclistes à sa démonstration; Don Morrow, *A Concise History of Sport in Canada*, Oxford, Oxford University Press, 1989, 393 p. et la version la plus récente de l'étude Don Morrow and Kevin B. Wansley, *Sport in Canada : A History*, Oxford, Oxford University Press, 2013, 381 p.; Colin D. Howell, *Blood, Sweat and Cheers : the Making of Modern Canada*, Toronto, University of Toronto Press 2001, 161 p. et enfin, l'ouvrage plus marginal, William Humber, *A Sporting Chance : Achievements of African-Canadian Athletes*, Toronto, Natural Heritage Books, 2004, 168 p.

[6]Donald Guay, *La conquête du sport le sport et la société québécoise au XIXe siècle*, Outremont, Lanctôt, 1997, 240 p. ; Donald Guay, *Introduction à l'histoire des sports au Québec*, Montréal, VLB, 1987, 294 p. et Gilles Janson, *Emparons-nous du sport, les Canadiens-français et le sport au XIXe siècle*, Montréal, Guérin, 1995, 239 p.

[7] Rob Hess « Edmonton's First Bicycle Club : the Early Development of Cycling in Western Canada, 1890-1883 », *Proceedings of the Fourteenth International Cycling History Conference*, Canberra, Australia, 23-26 February 2003, p.49-58 et Heather Watts, *Silent steeds : cycling in Nova Scotia to 1900*, Halifax, N.S. , Nova Scotia Museum, 1985, 44 p.

[8] William Humber, *Freewheeling : The Story of Bicycling in Canada*, Erin, Boston Mills Press, 1986, 160 p. L'auteur de cette étude pionnière est détenteur d'une maîtrise en sciences de l'environnement de l'Université York de Toronto (1975). Il se décrit lui-même comme un passionné de sports, et a écrit onze livres dont la majorité porte sur le sport canadien. Bien qu'il n'ait pas été formé à la discipline historique, W. Humber se présente comme un historien du sport. Il est d'ailleurs membre du comité de sélection du temple de la renommée du sport canadien.

[9] Cité dans Dominique Pestre, « Pour une histoire sociale et culturelle des sciences. Nouvelles définitions, nouveaux objets, nouvelles pratiques », dans *Revue des Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3, 1995, pp. 487-522.

[10] Dominique Pestre, « Pour une histoire sociale et culturelle des sciences. Nouvelles définitions, nouveaux objets, nouvelles pratiques », dans *Revue des Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3, 1995, pp. 487-522.

[11] La revue *Technology and Culture* est la publication officielle de la Society for the History of Technology créée en 1958. Elle est publiée aux presses de l'Université John Hopkins.

[12] Publiée par l'Association pour l'histoire de la science et de la technologie au Canada, la revue *ScientiaCanadensis : revue canadienne d'histoire des sciences, des techniques et de la médecine* est fondée en 1976. En 1981, la publication devient une revue savante.

[13] Yves Gingras, Luc Chartrand, Raymond Duchesne, *Histoire des sciences au Québec, de la Nouvelle-France à nos jours*, Montréal, Boréal, édition 2008, p.8

[14] Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900* Toronto, University of Toronto Press, 2001, 288 p.

[15] L'usage du terme « cycle » se veut inclusif de la variété des modèles de cycles ayant existé. À ce propos, mentionnons que certains auteurs associent l'origine de la bicyclette à la draisienne, une machine sans pédale qui précède le vélocipède plutôt qu'à ce dernier.

[16] Le programme méthodologique de David Bloor pour l'étude des sciences fut élaboré au cours de son séminaire pendant la première moitié des années 1970 à Édimbourg, Écosse. Les quatre éléments de cette méthode cités dans le texte sont résumés par Dominique Pestre dans l'article Dominique Pestre, « Pour une histoire sociale et culturelle des sciences. Nouvelles définitions, nouveaux objets, nouvelles pratiques », dans *Revue des Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 3, 1995, pp. 487-522.

[17] Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900* Toronto, University of Toronto Press, 2001, p.43-45

[18] *Ibid.*

[19] Gerda Lerner, *The Majority Finds Its Past : Placing Women in History*, New York, Oxford University Press, 1979, citée par Andrée Lévesque dans « Réflexions sur l'histoire des femmes dans l'histoire du Québec », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 51, no 2, 1997, pp. 271-284

[20] Catherine Ferland et Benoît Grenier, « Présentation du numéro thématique de la RHAF Femmes, culture et pouvoir, XVIIIe-XXe siècles », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 23, no 2-3, 2009-2010, pp. 203-208.

[21] Anita Rush, « The Bicycle Boom of the Gay Nineties : A Reassessment », *Material History Review*, 18, 1983, p.1-15.

[22] La New Woman est un modèle féminin qui défie les conventions victoriennes sur la féminité. Voir Patricia Marks, *Bicycles, Bangs, and Bloomers: The New Woman in the Popular Press*, University Press of Kentucky, Lexington, 1990, 222 p.

[23] Margaret Ann Hall, *The Girl and the Game : A History of Women's Sports in Canada*,

Peterborough, BroadView Press, 2002, 284 p.

[24] 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, 62 p.

[25] Auxquelles nous aurions aussi pu ajouter l'article de Rebecca Beusaert : « 'Young Rovers' and 'Dazzling Lady Meteors' : Gender and Bicycle Club Culture in Turn-of-the-Century Small-Town Toronto », *Scientia Canadensis*, 36-1, 2013, pp.33-61

[26] Marion Beaulieu, "Regard historien sur l'historiographie. Le cas de représentations de femmes cyclistes à Montréal, 1938-1946", *Revue Le Manuscrit*, E?dition Colloque 2013, publié en ligne le 29 octobre 2014 : [<http://www.revuelemanuscrit.uqam.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>]

[27] 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, XIXe et XXe siècles*, Québec, Septentrion, 2014, 444 p.

[28] Daniel Ross, « Vive la véloration! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement

cycliste à Montréal, 1975-1980 », *Bulletin d'histoire politique*, vol. 23, no 2, 2011, pp.92-112.

[29] Darcy Ingram « 'We Are No Longer Freaks' : The Cyclists' Rights Movement in Montreal », *Sport History Review*, vol. 43, 2012, pp.18-42.

[30] La vélorution, aussi connue sous le nom anglais de *critical mass*, est une proposition qui présente le cyclisme utilitaire comme la solution aux maux de la société « tout à l'auto ».

[31] Pablo Bernard, *Mouvements cyclistes et émergence de concepts environnementaux en ville 1975-2000*, Mémoire de maîtrise, Université de Montréal- Université de Saint-Quentin-en-Yvelines, septembre 2014, 86 p.

[32] 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.

[33] Philippe Gaboriau, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième Siècle Revue d'histoire*, 29, 1991, pp.17-34

[34] 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

[35] 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*, vol. 56, no 4, printemps 2003, pp. 563-566

[36] Les ouvrages à l'origine de cette assertion sont les suivants : Craig Brown (dir.), *Histoire générale du Canada*, Montréal, Boréal compact, 694p. ; Paul-André Linteau, René Durocher, Jean-Claude Robert (et François Ricard), *Histoire du Québec contemporain*, tomes 1 et 2, Montréal, Boréal compact, 1989, 1584p. ; Paul-André Linteau, *Histoire de Montréal depuis la confédération*, Montréal, Boréal, 2000, 627 p. et Dany Fougères (dir.), *Histoire de Montréal et de sa région*, tomes 1 et 2, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, 1600 p.

[37] L'article du britannique Les Bowerman : Les Bowerman, "Clubs. Their Past in Study of Cycle and Cycling History », *Proceedings of the Fifth International Cycling History Conference*, Cambridge, England, 2-4 September 1994, p.133-138 livre une brève discussion sur l'intérêt et les limites de l'étude des clubs et associations pour l'histoire du cyclisme.

[38] Sachant que *Cycling* est fondé en 1892, une démarche de recherche ultérieure nous permettra peut-être de connaître la date de fin de publication de ce magazine qui nous est toujours inconnue.

[39] Donald Guay, *Petite histoire du cyclisme au Québec*, Québec, Musée de la civilisation, 1987, 31 p.

[40] Yvan Lamonde et Raymond Montpetit, *Le parc Sohmer de Montréal : 1889-1919, un lieu populaire de culture urbaine*, Haldimand, Québec, Institut québécois de recherche sur la culture, 1986, pp.146-148

[41] Albert Gachon, *Courses cyclistes d'hier et d'avant-hier à Montréal*, s.l., s.é., s.d., 152p.

[42] Gilles Janson (dir.), Paul Foisy et Serge Gaudreau, *Le dictionnaire des grands oubliés du sport au Québec, 1850-1950*, Québec, Septentrion, 2013, 445 p.

[43] Michel Bellefleur, *L'évolution du loisir au Québec, essai socio-historique*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, 2000, 412p. et Michèle Dagenais, *Faire et fuir la ville*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2006, 252 p.

[44] Toutes les études consacrées à l'histoire du cyclisme soulignent cette particularité, sans toutefois investiguer la place du cyclisme dans l'univers des loisirs, en adoptant, par exemple, une perspective comparative avec d'autres activités récréatives.

[45] *The Montreal Suburban Cycling and Sporting guide: Cycling, Boating, Lacrosse, Football, Baseball, Cricket, Shooting with map.*, A. Sabiston Company, Authorized by the Canadian Wheelmen's Association, Montreal, District no 7, 57 p.

[46] « 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)

[47] Michelle Le Normand, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, 1949, 183 p.

[48] Alors que la dimension utilitaire du cyclisme est l'objet du mémoire de maîtrise en histoire de l'auteure de cet article, les avenues de recherche évoquées correspondent à des démarches de documentation projetées.

[49] John C. Lehr et H. John Selwood, « The Two-Wheeled Workhorse : The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », *Urban History Review/Revue d'histoire urbaine*, vol. 28, n° 1, 1999, p.3-13

[50] Il faut toutefois mentionner l'exception que représente Étienne Faugier en précisant, à l'occasion d'une note de bas de page, qu'il ne retient pas les bicyclettes au sein de son analyse du processus d'automobilisation de la ville de Québec en raison des traces minimales qu'elles ont laissées dans les archives consultées par le chercheur. Voir Étienne Faugier, « Automobile,

transports urbains et mutations : l'automobilisation urbaine de Québec, 1919–1939 », *Urban History Review /Revue d'histoire urbaine*, vol. 38, n° 1, 2009, p. 26-37 ; Étienne Faugier, *L'automobile, son introduction et ses impacts sur l'aménagement urbain, l'administration et les transports dans la ville de Québec*, Mémoire de Master I d'histoire, Lyon 2, 2006.

[51] James Opp, « Re-imagining 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

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