

Navigie dans l'histoire du Canada

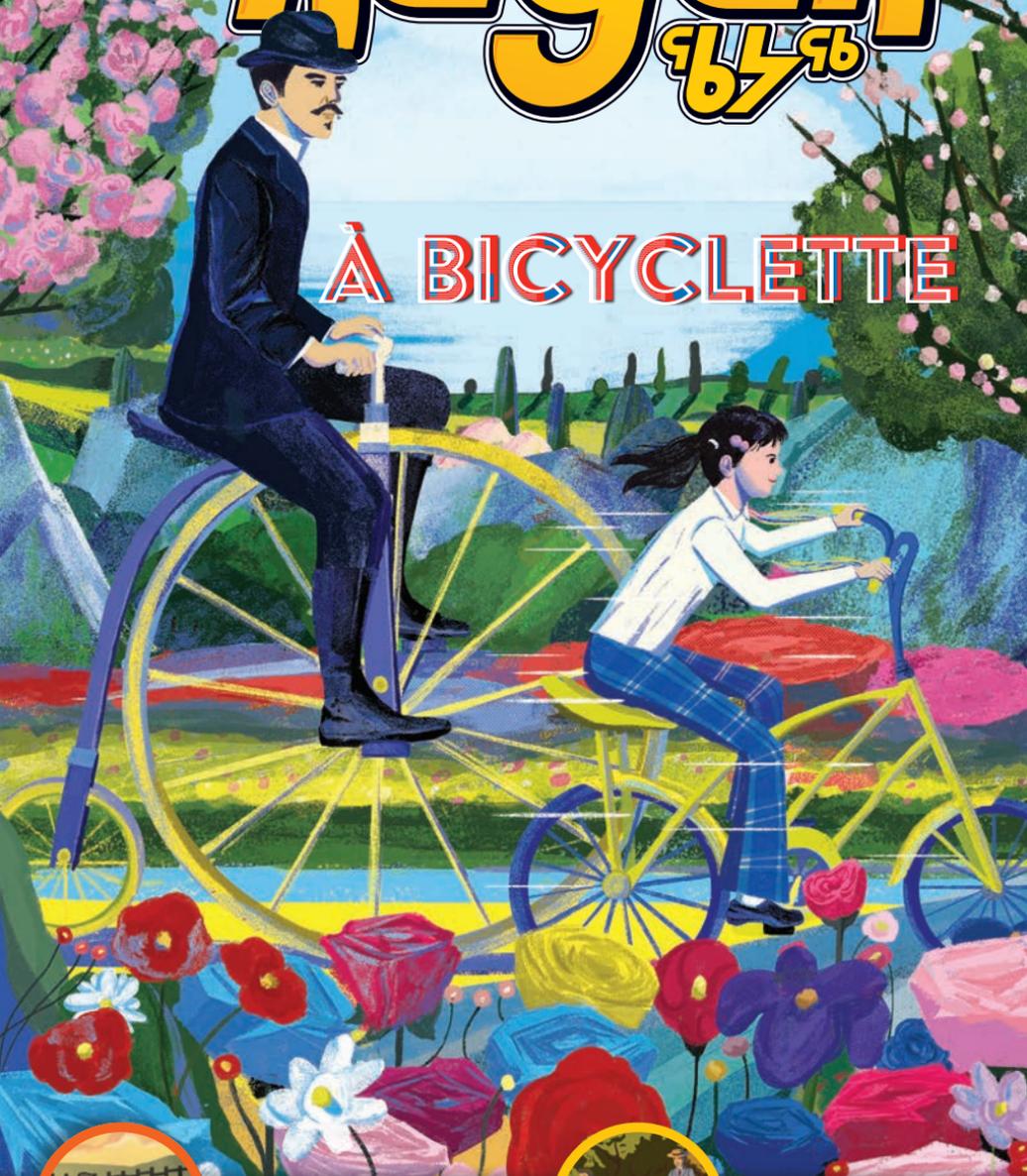
HISTOIRE
CANADA JEUNESSE

#92 | AVR
2025

KAYAK

96 L'96

À BICYCLETTE



**LES CYCLISTES DE
LA GRANDE GUERRE**



**DES FEMMES
PLUS LIBRES**

En couverture

Les déplacements à bicyclette

Leur utilité pour les Canadiens



Psst ! Ces symboles signifient « Kayak » en inuktitut.

4

Des merveilles à deux roues

Les vélos ont beaucoup changé

8

Plus vite, plus loin!

Des coureurs cyclistes célèbres

12

Libres d'explorer

Des femmes à l'aventure à bicyclette

18

La guerre à bicyclette

Un bataillon de cyclistes

22



Illustration de la couverture : Teddy Kang

Et Aussi!

- 3 Pour commencer
- 16 Ton histoire
- 28 Près de chez toi
- 30 Concours
- 32 Dessins cachés

MOT DE LA RÉDACTRICE EN CHEF



Les vélos font partie de l'histoire du Canada depuis environ 150 ans. Nous y voyons maintenant un excellent moyen de faire de l'exercice, d'explorer le territoire et de nous amuser. Mais avant l'arrivée des automobiles, les Canadiens s'en servaient pour travailler, pour transporter des marchandises et même pour faire la guerre.

Nancy



LE TOUR DE L'ÎLE DE MONTRÉAL A BATTU UN RECORD GUINNESS MONDIAL QUAND 45 000 CYCLISTES Y ONT PARTICIPÉ EN 1992.



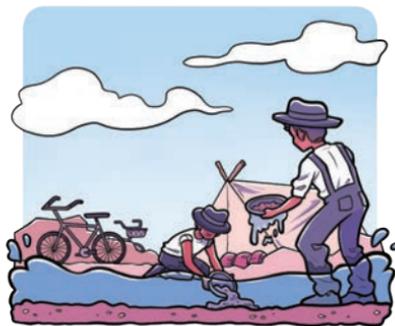
HARRISON RANDALL, DE FREDERICTON (N.-B.), A PARCOURU PLUS DE 28 000 KM À BICYCLETTE EN AMÉRIQUE DU NORD PENDANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE. SURNOMMÉ LE « CYCLISTE CHANTEUR », IL S'EST ARRÊTÉ À PLUS DE 900 ENDRONTS POUR JOUER DU PIANO.

EN AOÛT 1895, OTTAWA ORGANISE TROIS COURSES DE BICYCLETTES POUR CÉLÉBRER L'ASPHALTAGE DE LA RUE SPARKS.

EN 1898, LE CANADA COMPTAIT 25 ENTREPRISES QUI FABRIQUAIENT DES BICYCLETTES.



IL ÉTAIT AUTREFOIS ILLÉGAL D'APPRENDRE À FAIRE DE LA BICYCLETTE DANS UNE RUE ASPHALTÉE À VANCOUVER.



DES CENTAINES DE PERSONNES QUI ONT PARTICIPÉ À LA RUÉE VERS L'OR DU KLONDIKE À LA FIN DES ANNÉES 1890 ONT PARCOURU À BICYCLETTE LES 500 KM ENTRE DAWSON CITY ET WHITEHORSE.

LES DÉPLACEMENTS À BICYCLETTE

Quand les premières bicyclettes sont arrivées ici, les Canadiens s'en servaient pour bien des choses différentes.



Tu peux voir ici comment les colons se déplaçaient de deux façons différentes. Cette photo a été prise devant la cabane d'une ferme près d'Enchant, dans le sud de l'Alberta, en 1909.

LES DÉPLACEMENTS

Avant l'invention des automobiles, les chevaux et les bicyclettes étaient les seuls moyens pour aller plus loin et transporter plus de choses qu'à pied. Les bicyclettes étaient plus pratiques et coûtaient moins cher que les chevaux, surtout dans les villes. Elles étaient utiles aussi pour les agriculteurs et les autres habitants des campagnes qui devaient se rendre en ville. Et même après l'arrivée des automobiles et des camions, la bicyclette demeurait le moyen le moins coûteux pour se déplacer. Avant que les grandes villes canadiennes se dotent de réseaux de transport en commun comme les tramways et les autobus, c'était la meilleure façon de se rendre au travail ou à l'école, ou d'aller voir des amis dans un autre quartier.



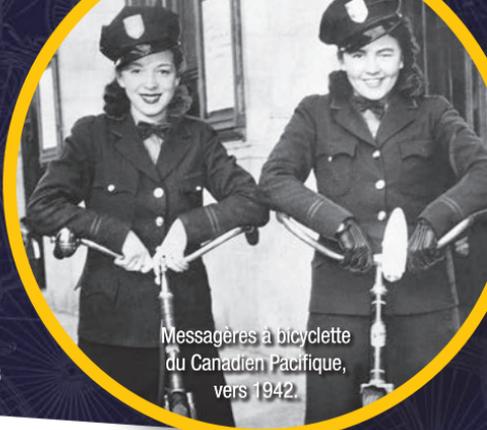
Un garçon à bicyclette à Africville, près de Halifax (N.-É.), vers 1965.



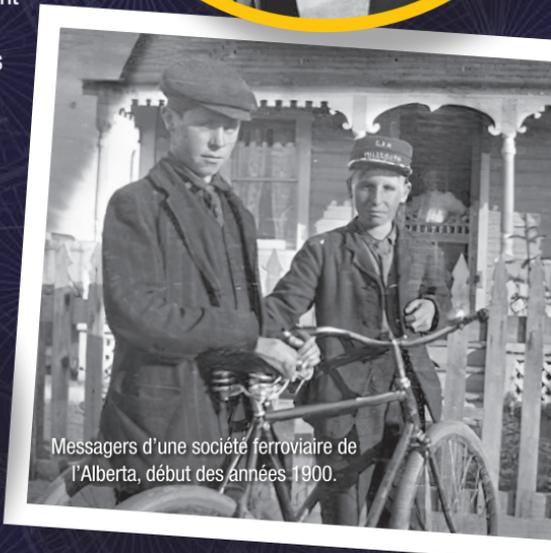
Quand une foule de gens ont commencé à faire du vélo dans les années 1890, de nouvelles installations ont vu le jour dans les villes : les supports à vélos.

MESSAGE ENVOYÉ

Imagine une époque sans courriels, sans textos ou même sans téléphones. Comment une entreprise pouvait-elle transmettre de l'information importante vers un autre quartier de la ville? Si tu envoyais un télégramme à l'autre bout du pays, comment t'assurer que la bonne personne le recevrait? La réponse, pendant bien des années, c'était les messagers à bicyclette. Ces gens travaillaient généralement pour des entreprises, en particulier les grandes sociétés ferroviaires, qui embauchaient des cyclistes pour livrer les messages reçus par leur bureau de télégraphe. Les messagers à bicyclette ont été particulièrement occupés entre les années 1890 et la fin de la Seconde Guerre mondiale.



Messagères à bicyclette du Canadien Pacifique, vers 1942.



Messagers d'une société ferroviaire de l'Alberta, début des années 1900.



Ces cyclistes, photographiés en 1900, livraient des messages pour une entreprise de télégraphe de Montréal.



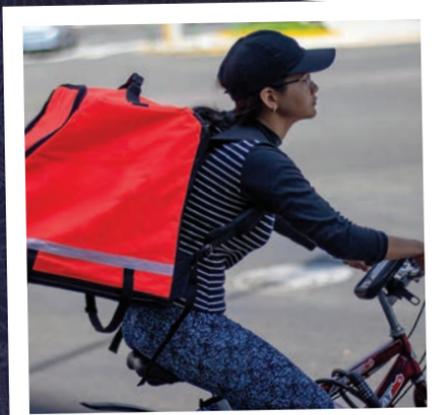
Un jeune livreur de journaux à Vancouver, années 1940.

Le service de messagers à bicyclette H.T. Baily a été créé à Toronto en 1880 et fonctionnait 24 heures par jour. Il est souvent décrit comme la première entreprise de ce genre en Amérique du Nord.

Au début, beaucoup de messagers à bicyclette et de livreurs étaient des adolescents et même des enfants. Dès les années 1920, la plupart des provinces avaient adopté des lois pour s'assurer que les enfants étaient à l'école plutôt qu'au travail. Les jeunes pouvaient quand même gagner de l'argent en travaillant à temps partiel, par exemple pour livrer des journaux.

LIVRAISON À LA PORTE

À partir des années 1880, beaucoup de magasins faisaient appel à des cyclistes pour livrer les commandes de leurs clients dans les villes canadiennes. Les lettres et les colis pouvaient aussi être livrés à bicyclette, tout comme le lait et les autres produits que les clients commandaient dans des épicerie comme celle qu'on voit à droite. En 1932, l'entreprise canadienne CCM a même créé son vélo de livraison léger, qui avait un cadre plus solide et un panier. Quand plus de gens ont eu leur propre automobile et que les services comme la livraison du courrier et les transports en commun se sont améliorés, les livraisons à bicyclette sont devenues moins nécessaires. Dans les années 1980, les messagers à vélo sont redevenus bien visibles dans les grandes villes, où ils pouvaient souvent livrer des colis et des enveloppes plus vite que les automobiles. Les courriels et les transferts en ligne ont réduit la nécessité des documents sur papier, mais il existe encore des messagers. Avec l'arrivée des applis de livraison de nourriture depuis une dizaine d'années, beaucoup de messagers font la navette entre les restaurants et les maisons des clients dans les villes canadiennes, souvent sur des vélos électriques.



À la fin du 19^e siècle, de nombreux hôtels du Canada offraient des prix spéciaux aux clients qui passaient leurs vacances à bicyclette.

Les policiers se déplacent encore en vélo à bien des endroits, comme ce constable dans le parc Stanley, à Vancouver, en 1899.



Les sorties à bicyclette étaient un des rares moments où les jeunes hommes et les jeunes femmes pouvaient se retrouver ensemble sans supervision.



POUR LE PLAISIR ET L'EXERCICE

Depuis plus d'un siècle, bien des gens prennent leur vélo pour se rendre au travail, ou pour faire leur travail. Mais beaucoup aiment aussi faire du vélo dans leurs temps libres, quel que soit leur âge. Depuis les premiers jours de la bicyclette, des gens ont formé des clubs pour se promener ensemble. Certains avaient même leur propre uniforme. Les membres de ces clubs travaillaient souvent aussi pour l'amélioration des routes, de la signalisation et de la sécurité des cyclistes. Certains clubs publiaient des cartes ou des guides des bons endroits pour faire de la bicyclette. Il y a eu des clubs de ce genre dans des grandes villes comme St. John's et Winnipeg, de même que dans des villes plus petites comme Truro (N. É.) et Fort Qu'Appelle (Sask.). Le premier club au Canada, le Montreal Bicycle Club, a été créé en 1878. Le premier club national a été la Canadian Wheelmen's Association, formée en Ontario en 1882 et devenue plus tard l'Association cycliste canadienne. Les membres de certains clubs restaient assez près de chez eux, mais d'autres parcouraient de longues distances. Et d'autres clubs se concentraient sur l'organisation de courses.



Membres du Montreal Bicycle Club, 1885.

Prendre des vélos dans le métro de Montreal, date inconnue.



Les activités spéciales pour les jeunes étaient particulièrement populaires entre les années 1950 et 1970, mais il en existe encore dans beaucoup de communautés canadiennes. Les jeunes décoraient leur vélo pour des défilés et participaient à des compétitions. À certains endroits, la police locale organise encore des activités sur la sécurité pour les jeunes.

SEULEMENT POUR LES VÉLOS

Depuis que les automobiles se sont répandues, les routes sont devenues dangereuses pour les cyclistes. En 1973, des collisions avec des automobiles ont tué plus de 175 cyclistes au Canada. À peu près au même moment, des gens ont commencé à faire pression pour l'aménagement de pistes séparées des routes, et de voies réservées dans certaines rues et sur certaines routes.

Il existe des pistes cyclables dans certaines régions depuis la fin du 19^e siècle, et on en compte maintenant des milliers de kilomètres un peu partout au Canada.

En vélo dans une voie cyclable à Toronto, en 1979, avant que les casques et les autres équipements de sécurité soient devenus courants.



DES MERVEILLES À DEUX ROUES

Les bicyclettes et notre façon de les fabriquer ont beaucoup changé.



Bibliothèque et Archives Canada

Les premières bicyclettes se composaient uniquement de deux roues et d'un guidon. Les cyclistes les poussaient avec leurs pieds. Elles ont été inventées en Europe, mais personne ne peut dire avec certitude qui en a eu l'idée en premier.

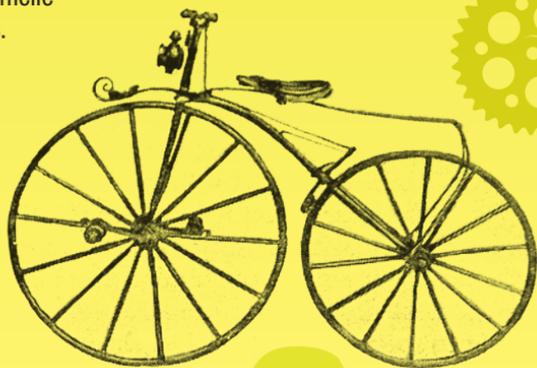
Le mot « vélocipède » s'applique à de nombreux véhicules différents propulsés par les humains, comme les bicyclettes. Il peut s'agir d'engins à deux ou à trois roues munis de pédales, ou même de quelque chose qui se déplace sur les chemins de fer. C'est de là que vient le mot français « vélo », synonyme du mot « bicyclette » que les francophones du Canada utilisent encore de nos jours.



Cette bicyclette Comet de Fane, fabriquée en 1887 à Toronto, avait une roue avant de 125 centimètres de haut. Les cyclistes pouvaient poser leurs jambes sur le guidon pour descendre des côtes en roue libre.

LE GRAND-BI

Ce modèle, populaire dans les années 1870 et 1880, était composé d'une roue géante à l'avant et d'une beaucoup plus petite à l'arrière. En anglais, il était appelé « high-wheeler », ou « penny farthing » du nom de deux pièces de monnaie britanniques de grosseurs différentes. Comme le siège était très haut, il était difficile de s'y asseoir et facile de tomber en bas. Puisque les pédales étaient accrochées à la roue avant, le vélo bougeait d'avant en arrière quand le cycliste pédalait. Il était uniquement utilisable par des jeunes hommes en pleine forme — et les vêtements des femmes les empêchaient de s'en servir.



LA MICHAUDINE

Imagine que tu te déplaces sur une bicyclette artisanale avec des roues en bois, parfois entourées d'une bande de métal. Ce modèle, inventé dans les années 1860, n'était vraiment pas confortable... on disait même qu'il faisait trembler les os! Mais il était quand même meilleur que les modèles précédents. Il avait des pédales et, plus tard, certaines versions avaient des pneus simples.



Les tricycles pour adultes ont été populaires pendant quelque temps à la fin des années 1870. Ils étaient plus faciles à utiliser que le grand-bi.

La Rover, fabriquée par la compagnie anglaise Starley, est souvent qualifiée de première bicyclette moderne. Ce modèle de 1888 ressemble beaucoup aux vélos d'aujourd'hui.



EN SÉCURITÉ

Dès 1885, on trouvait en Grande-Bretagne un modèle très semblable aux bicyclettes modernes. Appelée la « bicyclette de sécurité », ce modèle avait deux roues de la même taille reliées par une chaîne en boucle. Les pédales étaient à peu près au milieu de la bicyclette. Ce modèle permettait de guider le vélo et de pédaler plus facilement, ce qui l'a rendu simple à utiliser pour tous ceux qui pouvaient s'en payer un.

LA FABRICATION

Les premières bicyclettes au Canada étaient importées des États-Unis ou de l'Europe. Dans les années 1880, quelques entreprises ont commencé à en fabriquer ici. La plupart se contentaient d'assembler des pièces fabriquées dans d'autres pays. En 1895, le gouvernement canadien a ajouté des taxes supplémentaires — appelées « tarifs » — sur les bicyclettes et les pièces venues d'ailleurs, ce qui a augmenté leurs prix. Des entreprises canadiennes ont vite commencé à construire des usines, surtout dans le sud de l'Ontario, pour répondre à la demande croissante. Des ateliers de réparation ont aussi été ouverts dans tout le pays.

Des cyclistes font des acrobaties en vélo de montagne à Whistler (C.-B.), 1989.



Le modèle de base a survécu, mais la bicyclette de sécurité a beaucoup évolué. Le cadre en losange entre les roues était plus solide. Un cadre plus bas, en diagonale, permettait aux femmes vêtues de longues jupes de s'y installer plus facilement. Des meilleurs freins rendaient le cyclisme plus sécuritaire, et des vitesses plus nombreuses le rendaient plus facile et plus rapide. Les vélos de montagne ont vu le jour dans les années 1980, avec un cadre plus solide, ainsi que des pneus plus gros et moins lisses adaptés aux pistes accidentées.

LA GRANDE ENTREPRISE

En 1899, cinq fabricants canadiens (Massey-Harris, H.A. Lozier, Gendron, Welland Vale et Gould) de la région de Toronto se sont unis pour créer la Canadian Cycle & Motor Company, mieux connue sous le nom de CCM. Pendant quelque temps, CCM fabriquait 85 p. 100 des bicyclettes produites au Canada. La Flyer de 1921 et la Flyte de 1936, aux lignes effilées, comptent parmi ses modèles les plus connus. Pendant la Seconde Guerre mondiale, le gouvernement canadien a pris le contrôle de l'entreprise pour pouvoir fabriquer des bicyclettes et d'autres objets pour les militaires. Après la guerre, les gens ont commencé à acheter plus de bicyclettes, simplement pour s'amuser. Les modèles CCM comme la Targa et la Silver Ghost pour les adultes, et la Ranger et la Mustang Marauder pour les enfants ont permis à l'entreprise d'en vendre des millions. Mais comme elle ne pouvait pas soutenir la concurrence des bicyclettes moins chères fabriquées à l'étranger, CCM a fait faillite en 1982. Il n'y a plus de vélos CCM fabriqués au Canada.



Dans les années 1970, certaines entreprises étrangères ont ouvert des usines ici pendant quelque temps pour éviter les taxes qui rendaient leurs produits plus chers. En 1973, l'entreprise japonaise Sekine a conclu une entente avec un centre de formation autochtone de Rivers, au Manitoba. Pendant une dizaine d'années, des travailleurs autochtones ont assemblé des milliers de vélos au centre Oo-Za-We-Kwun.

D'autres entreprises canadiennes bien connues fabriquent des vélos, par exemple Devinci au Québec, et Norco et la Rocky Mountain Bicycle Company en Colombie-Britannique. Il y a même des entreprises qui fabriquent un vélo à la fois pour un client particulier.

LE CYCLISME POUR TOUS

Les personnes handicapées n'ont pas toujours pu faire du vélo. Les choses ont commencé à changer dans les années 1990. Il existe maintenant beaucoup de types de vélos différents. Sur certains modèles, les cyclistes sont presque couchés. D'autres leur permettent de pédaler avec leurs bras ou de rouler avec quelqu'un d'autre.



PLUS VITE, PLUS LOIN!

Depuis qu'il y a des bicyclettes, il y a des courses et des coureurs cyclistes.



Une course de bicyclettes
à Portage la Prairie (Man.),
date inconnue.

Les premières courses de bicyclettes avaient lieu dehors, sur des routes ordinaires ou sur des pistes circulaires. Elles sont devenues populaires dans les années 1880. Le premier rassemblement national a été organisé par la Canadian Wheelmen's Association en 1883. D'autres événements se sont déroulés plus tard à l'intérieur, sur des pistes de bois temporaires ou dans des endroits appelés « vélodromes ». Certaines courses étaient très courtes. D'autres se déroulaient sur plusieurs kilomètres.

Louise Armaindo, de Montréal, de son vrai nom Louise Brisebois (ou peut-être Brisbois), est une des premières athlètes féminines professionnelles au Canada. Aussi haltérophile et trapéziste, elle a été une des rares femmes à faire des courses en grand-bi. Elle a participé à des courses dans toute l'Amérique du Nord... là où elle pouvait trouver des concurrents. Elle était tellement rapide que très peu voulaient l'affronter.



Bibliothèque et Archives Canada, domaine public

Nora Young a grandi à Thunder Bay (Ont.) et a déménagé plus tard à Toronto. Elle excellait dans tous les sports qu'elle a essayés, mais le cyclisme était son préféré. Comme il n'y avait pas beaucoup de courses pour les femmes dans les années 1930, elle était souvent en compétition avec des hommes. Elle a été choisie pour participer à une course de démonstration avec quelques autres femmes avant une course de six jours pour les hommes au Maple Leaf Gardens de Toronto en 1936.



Les Championnats du monde de cyclisme sur piste, organisés à Montréal en 1899, ont attiré plus de 30 000 spectateurs.

Les plus longues courses de bicyclettes duraient six jours complets. Elles se passaient généralement dans des stades couverts, où des équipes de deux cyclistes se relayaient sur la piste. La première course de six jours au Canada a eu lieu en 1912. Ces courses sont devenues extrêmement populaires dans les années 1930, mais elles ont disparu graduellement après la Seconde Guerre mondiale.



William « Torchy » Peden, de Victoria (C.-B.), a remporté de nombreux championnats canadiens. Il était aussi une grande vedette des courses de six jours, et il a remporté la moitié de celles auxquelles il a participé pendant ses quatre premières années. L'argent qu'il a gagné a fait de lui un des athlètes les mieux payés du monde pendant la Grande Dépression.

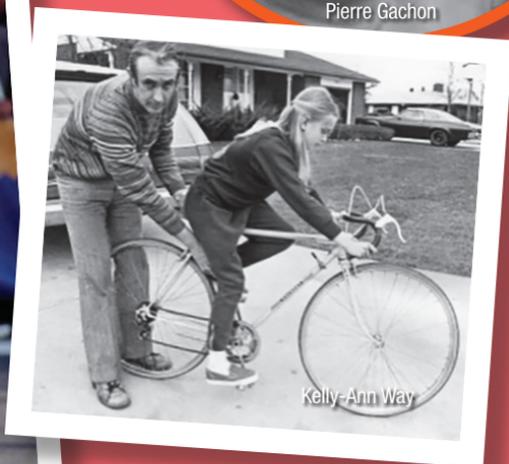
Le Tour de France est la plus connue des courses de cyclisme. Le meneur après chaque étape reçoit un maillot spécial. Le Montréalais Pierre Gachon a été le premier Canadien à y participer, dans les années 1930. En 1984, Kelly-Ann Way, de Windsor (Ont.), est devenue la première Nord-Américaine à monter sur le podium, pour des courses d'hommes ou de femmes. Et en 1986, Alex Stieda, de Coquitlam (C.-B.), est devenu le premier Nord-Américain à gagner le maillot jaune.



Pierre Gachon



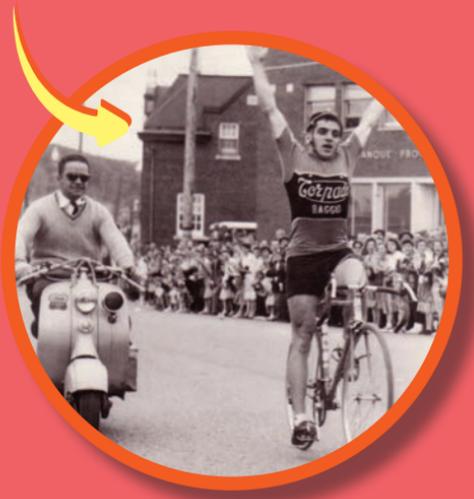
Kelly-Ann Way



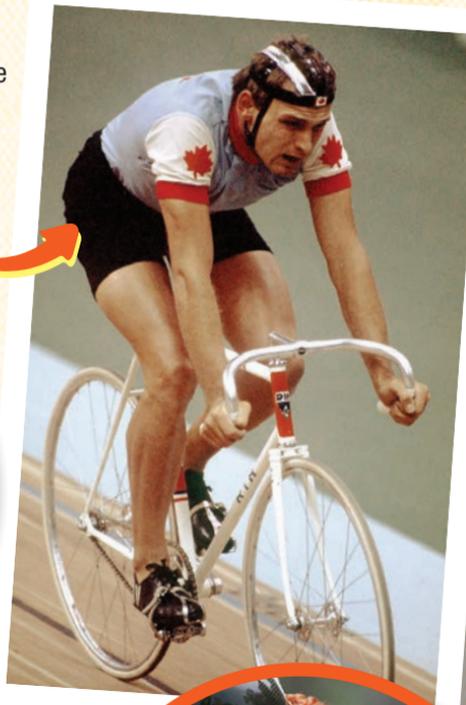
Kelly-Ann Way

Le Montréalais Guy Morin a été huit fois champion canadien. Après avoir quitté la course, il a travaillé pour différentes organisations de cyclisme.

Pendant quelque temps, quand les automobiles sont devenues populaires, l'intérêt des Canadiens pour les courses de cyclisme a diminué. Mais il a repris dans les années 1960 lorsque des coureurs canadiens ont remporté des prix dans toutes sortes d'événements, par exemple des courses individuelles ou en équipe, sur des routes, sur des pistes intérieures ou même en montagne.



Jocelyn Lovell, de Toronto, était adolescent quand il a participé à sa première course pour le Canada aux Olympiques de 1968. Il a remporté 35 championnats nationaux, et de nombreuses médailles aux Jeux du Commonwealth et aux Jeux panaméricains dans les années 1970.



Avec trois championnats mondiaux et de nombreuses médailles internationales, Alison Sydor, d'Edmonton, fait partie des cyclistes canadiens du 20^e siècle mentionnés par le magazine *Canadian Cyclist*. Elle était excellente en course sur route et encore meilleure en vélo de montagne.



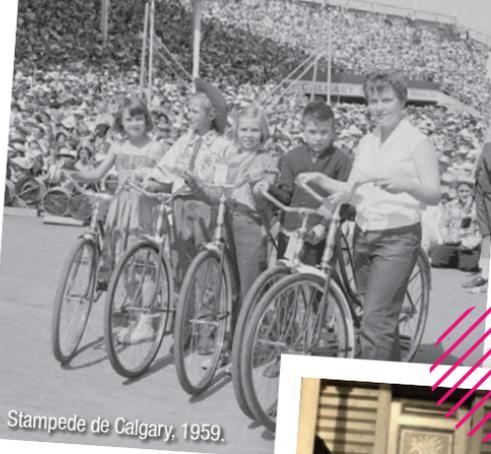
La Torontoise Lori-Ann Muenzer a été la première cycliste à remporter une médaille d'or olympique pour le Canada en 2004.



Clara Hughes, de Winnipeg, a remporté deux médailles de bronze en cyclisme aux Olympiques d'été de 1996 et différentes médailles en patinage de vitesse dans des Olympiques d'hiver, ce qui en fait la seule personne à avoir gagné dans ces deux catégories.



Flin Flon (Man.), 1956.



Stampede de Calgary, 1959.

UN CYCLISME PLUS SÉCURITAIRE

Depuis un siècle environ, les jeunes du Canada s'amuse et font de l'exercice en vélo. Ils sont maintenant bien mieux protégés qu'avant contre les blessures.



Montréal, années 1920.



Québec, 1935.



Colombie-Britannique, 1945.

Quand tu regardes ces anciennes photos d'enfants, est-ce qu'il y a des choses qui te semblent inhabituelles comparativement à aujourd'hui? (À part les vêtements, bien sûr.) Est-ce qu'il manque quelque chose? Comme, peut-être... de l'équipement de protection? Il n'y a pas si longtemps, les jeunes faisaient tout simplement du vélo dans leurs vêtements ordinaires, avec peu de choses pour se protéger.

Mais tomber de son vélo, ça peut faire très mal. Une petite chute peut causer par exemple des égratignures et des bleus, ou même une fracture à un bras ou à une jambe. Et une collision grave peut entraîner des dommages permanents au cerveau. Les casques de vélo ont beaucoup réduit ces risques. Les provinces ont commencé dans les années 1990 à adopter des lois qui obligent les enfants (et les adultes, à certains endroits) à en porter un.

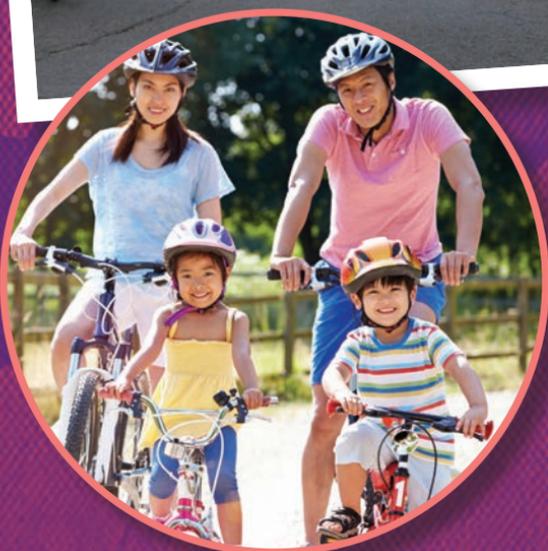
Toutes les provinces, sauf la Saskatchewan et le Québec, ont adopté des règles pour obliger les enfants à porter un casque en vélo. Mais dans certaines villes de ces deux provinces, ainsi qu'au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest, le casque est obligatoire pour les cyclistes de tout âge ou pour ceux de moins de 16 ou 18 ans.



De nos jours, tu peux aussi porter des protecteurs pour tes coudes ou tes genoux. Et si tu portes une veste de couleur vive, comme le jaune ou l'orangé, les automobilistes et les autres cyclistes pourront te voir mieux.



Tes grands-parents n'auraient probablement pas pu imaginer des voies cyclables comme celles qu'on trouve maintenant dans beaucoup de villes du Canada, mais c'est une autre mesure qui a permis d'améliorer la sécurité des cyclistes. Ces voies leur sont réservées dans des rues ou sur des ponts, pour leur permettre de rouler séparément des automobiles. Les pistes cyclables dans des parcs sont encore plus sécuritaires.



**SI TU ROULES À VÉLO,
QU'EST-CE QUE TU FAIS
POUR QUE CE SOIT
PLUS SÉCURITAIRE
QU'AUTREFOIS?**



Libres d'explorer

Texte d'Allyson Gulliver • Illustrations d'Arden Taylor

Victoria (C. B.), mai 1908

L'air tiède du printemps était tellement agréable! Eliza ferma les yeux, juste un instant, pour s'imprégner de l'odeur de l'eau salée mêlée à celle des fleurs de cerisiers.

Mais un instant, c'était déjà trop long. En sentant sa bicyclette osciller, elle ouvrit grand les yeux. Il y avait une flaque de boue droit devant elle! Elle changea de direction trop tard, et sa jupe et ses bas furent éclaboussés d'eau sale.

— Attention, Liza-Lou! cria derrière elle sa tante Catherine, qui contourna habilement la flaque de boue. Ton père trouve déjà qu'on ne se comporte pas comme des dames, et ta mère ne sera pas contente quand elle va te voir arriver couverte de boue.

Mais tante Catherine n'était pas fâchée. La journée était trop belle et la promenade à bicyclette était trop agréable.

En prenant une courbe, elles firent sursauter un couple plus âgé qui se promenait sur le sentier. L'homme passa vite son bras autour de sa femme, comme pour la protéger, et ils jetèrent tous les deux un regard mécontent à Eliza et Catherine.

— C'est une menace pour les gens bien! maugréa la dame en les voyant passer à côté d'elle.

— Et qui sait quelles tâches elles négligent? ajouta son mari. Elles devraient être chez elles, comme des jeunes femmes bien élevées.

Mais Eliza et sa tante étaient déjà loin,

sans s'occuper du couple qui bougonnait. Après tout, la plupart des gens étaient gentils avec elles, comme la nounou derrière la poussette d'un bébé, qui leur envoya la main et qui leur cria « Hourra! » quand elles passèrent à côté d'elle. Une petite fille vêtue d'une robe rapiécée les regarda d'un air rêveur, et un homme vêtu du complet noir et du col blanc propres aux ministres méthodistes leur leva son chapeau.

Tout allait très bien... jusqu'à ce que les choses se gâtent brusquement pour Catherine. Un pan de sa jupe, qui ondulait doucement dans la brise, se coinça brusquement dans les pédales de sa bicyclette. Pour éviter de se faire mal en tombant, elle vira vers les buissons de rhododendron et se laissa tomber en sautant de sa bicyclette.

Eliza s'arrêta, laissa de côté sa bicyclette et courut vers sa tante, qui n'était pas blessée, mais furieuse.

— Ces jupes ridicules! Pourquoi est-ce qu'on doit risquer de se casser le cou chaque fois qu'on va se promener à bicyclette? dit-elle avec amertume, en regardant sa jupe déchirée et tachée de vert.

— J'aimerais bien qu'on puisse porter un pantalon comme les hommes, dit Eliza. Sa tante reprit sa bonne humeur.

— Ça serait choquant, hein? demanda-t-elle en riant. Mais imagine combien on se sentirait plus libres si on avait des vêtements bien adaptés, pour faire changement!

— Je ne suis pas tout à fait prête à



remonter sur ma bicyclette, ajouta-t-elle en pointant le doigt devant elle. On pourrait marcher jusqu'à l'Empress.

Eliza était ravie. Elle avait eu peur que la chute de sa tante les empêche de prendre le thé dans ce nouvel hôtel magnifique qui ressemblait à un château, dans le port, mais il semblait bien qu'elles allaient s'y rendre malgré tout.

Elles appuyèrent leurs bicyclettes contre la clôture et entrèrent à l'hôtel. Catherine ne paraissait pas préoccupée par les regards de travers et les murmures des gens qui les entouraient, mais Eliza se sentit rougir en se disant que c'était sûrement à cause de leur apparence. Elles s'installèrent à leur table dans un coin, derrière une haute fougère -- le serveur avait-il voulu les cacher? Eliza prit son courage à deux mains pour demander à sa tante ce que voulait dire un des commentaires qu'elle avait entendus en passant devant deux dames bien habillées.

— C'est quoi, un « visage de bicyclette »? Catherine leva les yeux du menu et se mit à rire.

— C'est une invention, Eliza. Ça n'existe pas, dit-elle avec un sourire en coin. Il y a des gens qui vont dire à peu près n'importe quoi pour empêcher les femmes de faire de la bicyclette. Supposément, si on en fait trop, notre visage va geler comme... ça!

Elle ouvrit grand les yeux et se tordit la bouche, comme si elle essayait d'avancer dans une terrible tempête de vent. Eliza éclata de rire, et les conversations à voix basse autour d'elles

s'interrompirent brusquement. Elle posa une main sur sa bouche pour étouffer son rire.

— C'est la seule réponse sensée à une idée aussi stupide, dit Catherine. Les femmes ne risquent pas plus de se blesser en faisant de la bicyclette qu'en marchant ou en faisant des travaux ménagers, en fait.

— Je ne peux pas imaginer que je devrais arrêter, dit Eliza. Je me sens tellement libre quand je roule avec toi. Même si papa me dit de faire attention de ne pas trop développer mes muscles.

Catherine allait dire quelque chose, mais elle s'arrêta bien vite.

— Tu dois écouter tes parents, dit-elle en faisant un clin d'œil. Jusqu'à ce que tu grandisses et que tu gagnes ton propre argent, comme moi. Et ensuite, qui sait?

— Tu pourrais monter simplement sur ta bicyclette pour voir des choses nouvelles et rencontrer des gens, ajouta-t-elle en agitant la main avant de baisser la voix. Et peut-être même que, comme une de tes tantes, tu pourrais aller à bicyclette à une rencontre sur le droit pour les femmes d'être propriétaires et de voter.

Eliza ouvrit de grands yeux. Il y avait tellement choses qu'elle ne savait pas sur sa tante Catherine... **K**

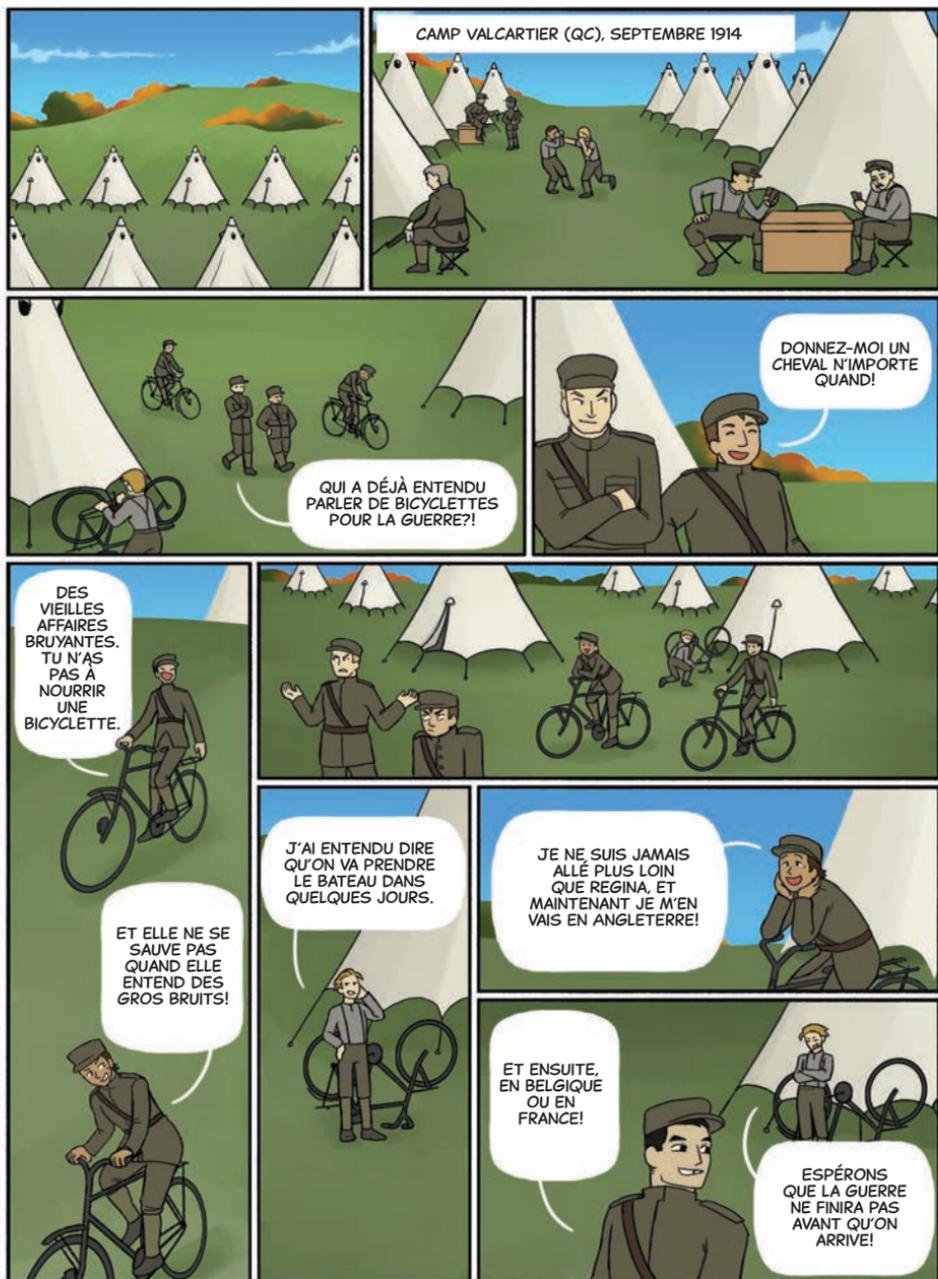


Une jeune femme et sa bicyclette à Victoria (C.-B.), vers 1900.

L'arrivée de la bicyclette de sécurité a donné une liberté nouvelle à certaines femmes. Elles n'avaient plus besoin d'un cheval si elles voulaient aller plus loin et plus vite qu'à pied. À partir des années 1890, il était courant de voir des femmes à bicyclette dans les rues et sur les routes du Canada. Mais bien sûr, cela ne voulait pas dire que tout le monde les acceptait. Des journaux et des magazines publiaient des articles pour critiquer ces « femmes sur roues » qui faisaient de la bicyclette plutôt que de s'occuper de leurs tâches à la maison. Sans aucune preuve, certains critiques insistaient pour dire que ces femmes risquaient de devenir trop masculines ou de limiter leur capacité d'avoir des enfants. Et, en effet, certaines personnes disaient que les femmes risquaient de développer un « visage de bicyclette » pas très joli si elles faisaient trop de vélo. Comme Catherine, les femmes cyclistes profitaient de leur nouvelle indépendance sans s'occuper des insultes et des avertissements des autres. Elles ont commencé à réclamer des vêtements mieux adaptés, comme des jupes plus courtes qui ne s'accrocheraient pas dans les pédales, les chaînes ou les roues de leur bicyclette. (Des plus grands changements comme les culottes bouffantes jusqu'aux genoux n'ont pas eu de succès.) Mais la liberté excitante du cyclisme était possible seulement pour les femmes qui pouvaient se permettre une bicyclette. Les femmes riches pouvaient donc former des clubs de cyclisme et aller visiter des amies à bicyclette, mais les plus pauvres devaient se contenter de marcher. Plus tard, quand les gens plus fortunés ont adopté les automobiles et que la société a cessé de se préoccuper autant des comportements bien féminins, les femmes ordinaires ont commencé à se servir de bicyclettes pour aller travailler et, plus tard, simplement pour s'amuser. L'hôtel Empress, à Victoria, a été ouvert en janvier 1908 et est devenu un lieu historique national en 1981. On y sert encore le thé en après-midi.

LA GUERRE À BICYCLETTE

TEXTE DE NANCY PAYNE
ILLUSTRATIONS DE NICKIA MCIVOR



ZONE D'ENTRAÎNEMENT DE LA PLAINE DE SALISBURY, ANGLETERRE, OCTOBRE 1914



PEUT-ÊTRE QU'ILS
DEVRAIENT PLUTÔT
NOUS APPRENDRE
À NAGER!

COMMENT EST-CE
QU'ON PEUT
S'ENTRAÎNER DANS ÇA?

J'ESPÈRE SEULEMENT
QUE MA BICYCLETTE
NE SERA PAS TOUTE
ROUILLÉE.



PRÈS DES CHAMPS DE BATAILLE
DE L'EUROPE, JUILLET 1915

DES MESSAGERS
GLORIFIÉS,
C'EST TOUT
CE QU'ON EST!

J'AI APPORTÉ
UN PAGUET DE
BANDAGES À
LA TENTE DE
L'HÔPITAL HIER.



ON NE FAIT
VRAIMENT PAS
BON USAGE
DES CYCLISTES
QU'ON A
ENTRAÎNÉS.



TOUT CET
ENTRAÎNEMENT EN
ANGLETERRE, ET TU
SAIS CE QUE JE FAIS?
JE CREUSE DES TROUS
POUR INSTALLER DES
MITRAILLEUSES.



D'ABORD, ON NE
PEUT PAS SAVOIR
OÙ ILS SONT.
IL Y A DANS
TOUTES LES
DIVISIONS.



MAI 1916

EH BIEN, REGROUPONS-LES, DANS CE CAS.

TOUT UN GROUPE JUSTE DE... CYCLISTES?

UN BATAILLON ENTIER, OUI!

BIENVENUE, MESSIEURS, DANS LE TOUT NOUVEAU BATAILLON DE CYCLISTES DU CORPS CANADIEN!

CYCLISTES DEMANDES POUR CHASSER LES HUNS!



LE MOMENT EST VENU DE FAIRE UN GROS EFFORT, LES GARS. CE SERA UN TRAVAIL DANGEREUX, MAIS NOUS SOMMES CONFIANTS QUE ÇA METTRA FIN À LA GUERRE. L'ENNEMI EST FAIBLE. ON COMPTE SUR VOUS.



AMIENS, FRANCE, 9 AOÛT 1918



LA PÉRIODE QUI A SUIVI LE 8 AOÛT 1918 A ÉTÉ APPELÉE PLUS TARD « L'OFFENSIVE DES CENT JOURS ».

LES CANADIENS, Y COMPRIS LE BATAILLON DE CYCLISTES, ONT JOUÉ UN RÔLE IMPORTANT DANS CE DERNIER EFFORT, POUR VAINCRE L'ARMÉE ALLEMANDE.





MONS, BELGIQUE, 11 NOVEMBRE 1918



C'EST FIN!



IL RESTE SEULEMENT A TOUT NETTOYER.

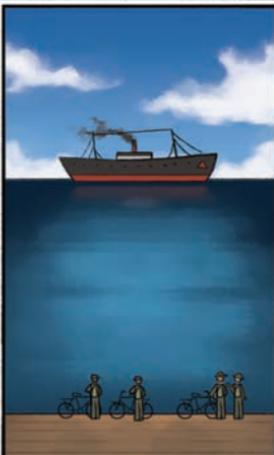


PLUS TARD EN NOVEMBRE

MAINTENANT QUE LA GUERRE EST FINIE, J'AIMERAIS AVOIR UNE BONNE HISTOIRE A RAPPORTER A REGINA!



ON FAIT LA COURSE JUSQU'EN ALLEMAGNE!



RÉUNION DE L'ASSOCIATION DU BATAILLON DE CYCLISTES, 1937



NOUS AVONS INVENTÉ LES PERSONNAGES DE CETTE HISTOIRE, SAUF BILLY RICHARDSON ET DICK ELLIS, MAIS LES ÉVÉNEMENTS MENTIONNÉS (Y COMPRIS LA DÉGUSTATION DE CHAMPAGNE) SONT VRAIS. SUR LES 1 138 HOMMES QUI ONT COMBATTU DANS LE BATAILLON DE CYCLISTES, 261 ONT ÉTÉ TUÉS OU BLESSÉS. UN MONUMENT A ÉTÉ ÉRIGÉ EN ANGLETERRE EN L'HONNEUR DES CYCLISTES DU COMMONWEALTH BRITANNIQUE QUI ONT PARTICIPÉ À LA PREMIÈRE GUERRE, MAIS IL N'EXISTE PAS DE MONUMENT AU CANADA POUR LES MEMBRES DE NOTRE BATAILLON.

PRÈS DE CHEZ TOI

VÉLO-MENT INTÉRESSANT!

Pour en découvrir plus sur les bicyclettes,
et peut-être en enfourcher une toi-même!

HURON BICYCLE MUSEUM

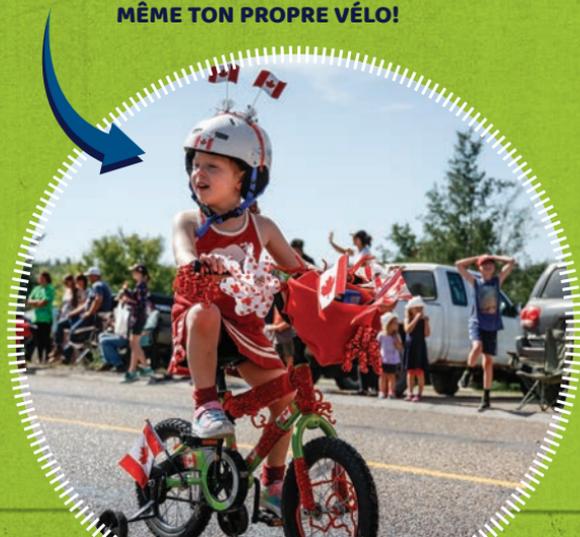
Si tu passes près de Kincardine (Ont.), demande aux adultes qui t'accompagnent d'organiser une visite à cet endroit fascinant. Tu y trouveras plus de 50 bicyclettes et tricycles fabriqués entre 1817 et 1980.



LA PETITE ABIGAIL FAIT
UN TOUR DE GRAND-BI AU
HURON BICYCLE MUSEUM
AVEC PIERRE BERNIER, AUSSI
APPELÉ « PIERO VÉLO », DE
BAIE-SAINT-PAUL (QC).



BEAUCOUP DE LOCALITÉS ORGANISENT DES
ACTIVITÉS À BICYCLETTE POUR LES ENFANTS
À L'OCCASION DE DÉFILÉS, DE FESTIVALS OU
DE LA FÊTE DU CANADA. S'IL Y EN A PRÈS DE
CHEZ TOI, VA FAIRE UN TOUR, OU INSCRIS
MÊME TON PROPRE VÉLO!



FOREVER BICYCLES

À La Fourche, à Winnipeg, tu peux voir cette œuvre gigantesque de l'artiste chinois Ai Weiwei. Le Musée des beaux-arts du Canada a contribué à rapporter cette sculpture à l'endroit où elle était exposée de 2019 à 2022. Elle est composée de plus de 1 200 vélos de métal, qui créent des illusions d'optique différentes selon l'endroit d'où on les regarde.

TU TROUVERAS UNE FOULE DE VÉLOS DIFFÉRENTS AU MUSÉE DES SCIENCES ET DE LA TECHNOLOGIE DU CANADA À OTTAWA.

DES PISTES À DÉCOUVRIR

Peu importe où tu habites, il y a probablement près de chez toi des pistes où tu peux te promener en vélo ou marcher avec des cyclistes. La plus connue est probablement le Sentier transcanadien. Il traverse l'ensemble des provinces et territoires, qui ont aussi aménagé leurs propres pistes très intéressantes à découvrir.

UN SOUVENIR DE GUERRE

Cette bicyclette pliante (ci-dessous) est exposée au Centre Juno Beach, un musée consacré au Canada et à la Seconde Guerre mondiale situé dans la région française de Normandie. Le soldat canadien Marius Aubé a offert cette bicyclette à Christian Costil, un garçon de 14 ans qui vivait dans un village voisin. À l'âge adulte, Costil s'en servait pour son travail comme lecteur de compteurs d'électricité. Après son décès, en 2020, ses enfants en ont fait don au centre.



À BICYCLETTE AUTREFOIS



Regarde bien cette photo de trois sœurs qui se rendent en vélo de Montréal à Ottawa en 1916. Qu'est-ce que tu remarques sur leur apparence, leurs vêtements et leurs bicyclettes? Qu'est-ce que cette photo t'apprend sur le cyclisme au Canada à cette époque-là, surtout pour les femmes? Écris un court résumé de tes idées et envoie-le à HistoireCanada.ca/bicycletteautrefois pour avoir la chance de gagner des prix spéciaux de Kayak!

Musée McCord Stewart

RÉPONSES

DESSINS CACHÉS P. 32



LE COIN DU PROF

Pour du matériel éducatif en français et en anglais pour accompagner ce numéro de Kayak, rendez-vous sur HistoireCanada/bicyclettes ou sur CanadasHistory.ca/bicycles.



MERCI À NOS COMMANDITAIRES

Financé par le
gouvernement
du Canada

Funded by the
Government
of Canada

Canada



LA BAIE D'HUDSON
FOUNDED IN 1611



KayakMag.ca

Rédactrice en chef Nancy Payne

Directeur artistique James Gillespie

Graphiste Leigh McKenzie

Directrice des médias numériques Tanja Hütter

Directrice des programmes Joanna Dawson

Coordonnateur des programmes, communauté et sensibilisation

Jean-Philippe Proulx

Coordonnatrice des programmes, jeunesse et éducation
Brooke Campbell

Coordonnatrice des programmes Kylie Nicolajsen

Conseillers en histoire Kristine Alexander, Michel Duquet,
Brittany Luby

Vérificatrice de faits Nelle Oosterom

Traductrice et relectrice Marie-Josée Brière

Remerciements particuliers à Michael Egan, Emily Gann,
Teresa Iacobelli, Glen Norcliffe

HISTOIRE HistoireCanada.ca
CANADA

Présidente et DG Melony Ward

Directrice, diffusion et marketing
Danielle Chartier

Directrice, finances et administration Patricia Gerow

Adjointe administrative Belle Lau

Éditrice fondatrice Deborah Morrison

KAYAK, le magazine d'histoire du Canada pour les jeunes (ISSN 1712-3984), est publié quatre fois l'an par Histoire Canada

Bryce Hall, rez-de-chaussée, 515, av. Portage,
Winnipeg MB, R3B 2E9

Téléphone : 204 988-9300

Télécopieur : 204 988-9309

Courriel : info@KayakMag.ca

La Société Histoire Canada est une organisation de charité fondée en 1994 pour faire connaître l'histoire du Canada. N° d'enregistrement d'organisme de bienfaisance : 13868 1408 RR0001. Pour en savoir plus long, consulter histoirecanada.ca.

Site Web : KayakMag.ca

Droit d'auteur © 2025 par
la Société Histoire Canada

Tous droits réservés. La reproduction sans
l'autorisation de l'éditeur est strictement interdite.



DESSINS CACHÉS



As-tu de bons yeux? Peux-tu trouver ces objets ou ces images dans la bande dessinée « **La guerre à bicyclette** », qui commence à la p. 22?