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.

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

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.

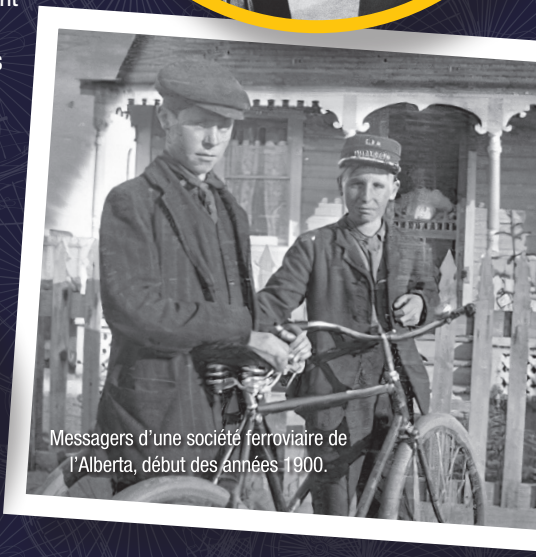
Quand une foule de gens ont commencé à faire du vélo dans les années 1890, de nouvelles installations ont vu le jour dans les villes : les supports à vélos.

Nova Scotia Archives, Université de Calgary, Alamy

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.

Glenbow Museum, Vancouver Archives, Bibliothèque et Archives Canada

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.

Un jeune livreur de journaux à Vancouver, années 1940.

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

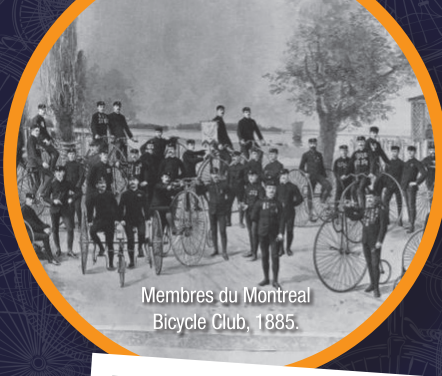
Les policiers se déplacent encore en vélo à bien des endroits, comme ce constable dans le parc Stanley, à Vancouver, en 1899.

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

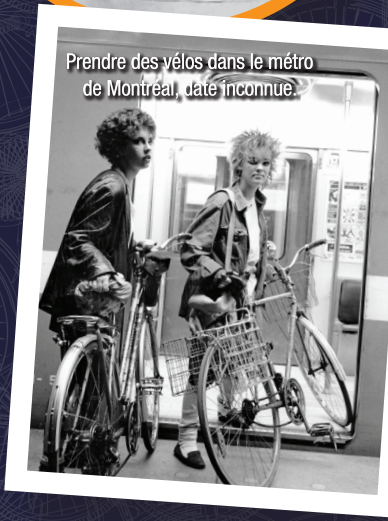
Nova Scotia Archives, Alamy, Vancouver Archives

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 Montréal, date inconnue.

Domaine public, Toronto Archives. Archives Monde à bicyclette (Cyclo Nord-Sud)

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.

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

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 19e siècle, et on en compte maintenant des milliers de kilomètres un peu partout au Canada.