

Bulletin d'histoire politique

« Vive la vélorution ! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980

Daniel Ross



Volume 23, numéro 2, hiver 2015

Le militantisme environnemental au Québec

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/1028885ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/1028885ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Association québécoise d'histoire politique
VLB éditeur

ISSN

1201-0421 (imprimé)

1929-7653 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Ross, D. (2015). « Vive la vélorution ! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980. *Bulletin d'histoire politique*, 23(2), 92-112. <https://doi.org/10.7202/1028885ar>

Tous droits réservés © Association québécoise d'histoire politique et VLB Éditeur, 2015

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter en ligne.

<https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

érudit

Cet article est diffusé et préservé par Érudit.

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche.

<https://www.erudit.org/fr/>

« Vive la vélorution ! » : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980

DANIEL ROSS
Doctorant en histoire
Université York

Montréal adore le vélo¹. En 2013, le *Copenhagenize Urban Cycling Index* a placé la métropole québécoise au haut du classement des villes les plus cyclables en Amérique du Nord, et au onzième rang dans le monde. Sur l'île de Montréal, 36 % des adultes et 57 % des mineurs pédalent au moins une fois par semaine, et une centaine de boutiques de vélos vendent près de 90 000 nouvelles montures chaque année. Mais plus frappante encore est l'ampleur de l'engagement de la part de la ville de Montréal pour le vélo urbain dans les dernières années. Montréal possède présentement l'un des plus grands réseaux de pistes et voies cyclables en Amérique du Nord (plus de 600 km), en plus d'offrir avec ses 5 000 BIXI un très populaire — bien qu'il connaisse de récents ratés financiers — système de vélos en libre-service qui s'est exporté vers neuf autres villes à travers le monde. Alors que l'automobile demeure le moyen de transport de prédilection dans les villes américaines, il semblerait que Montréal soit devenue l'un des rares endroits où la modeste bicyclette soit en mesure de défier la domination du motorisé.

Cependant, l'avenir n'a pas toujours été aussi radieux pour le vélo à Montréal. Au milieu des années 1970, malgré la popularité croissante du vélo comme moyen de transport, son utilisation dans les rues de la ville est difficile et hasardeuse. À l'hôtel de ville, l'administration du Parti civique de Montréal manifeste peu d'intérêt à accommoder les cyclistes. Devant cette situation, en 1975, un petit groupe de citoyens se rassemble pour fonder le premier groupe important de défense du vélo urbain au Canada, le Monde à bicyclette (MÀB). Influencé par le mouvement environnemental, l'émergence des groupes cyclistes en Europe et aux États-Unis, et d'autres courants intellectuels et sociaux, le MÀB développe un

cocktail singulier d'idées et de tactiques concentrées autour de la promotion des bénéfices sociaux et environnementaux du vélo. Le groupe se distingue rapidement sur la scène publique montréalaise par ses performances de théâtre de rue provocatrices et créatives (des *cyclo-drames*) de même que par ses appels à une *vélorution* qui mettrait fin à la domination de l'automobile. En faisant du vélo leur outil de résistance face à la culture automobile et la dégradation de l'environnement, le MÀB ancre sa critique contestataire dans la vie quotidienne, tout en ajoutant un élément de mise en scène spectaculaire à ses manifestations.

Basé sur de nombreux articles de journaux montréalais, des entretiens avec d'anciens membres du groupe, et surtout sur les archives et le bulletin du MÀB, je propose ici un examen de la genèse et des activités du groupe pendant les cinq premières années de son existence. Avec cet article, je souhaite mettre en évidence la manière dont s'écrit l'histoire du militantisme cycliste post-1960. Aujourd'hui, alors que la popularité du cyclisme continue à prendre de l'ampleur en Amérique du Nord et en Europe, plusieurs chercheurs d'autres disciplines commencent à étudier plus sérieusement la place du militantisme cycliste dans les débats contemporains concernant la planification urbaine et l'environnement². Quelques-uns d'entre eux ont identifié une « contre-culture cycliste » qui reposerait sur l'utilisation du vélo comme outil de contestation politique. Faisant un retour sur le passé, ils ont attribué l'origine de ce mouvement au radicalisme des années 1960³.

En m'appuyant sur leur travail, je cherche, avec cette étude de cas, à souligner l'importance cruciale qu'ont eue les mouvements sociaux et les courants culturels de la période 1965-1975 dans l'origine et le développement de ce militantisme cycliste. Le Monde à bicyclette et d'autres groupes ailleurs en Amérique du Nord ont d'abord connu un essor grâce au nombre croissant de cyclistes et au manque d'infrastructures appropriées pour la pratique cycliste dans la ville; mais ils ont également été fortement influencés par le contexte de mobilisation citoyenne et l'émergence de nouvelles visions – parfois radicales – de la ville dans lesquels ils ont été originalement formés. Plus largement, je considère que cette étude d'un groupe militant montréalais spécifique est également pertinente à l'étude de l'histoire de cette ville. Reprenant l'approche développée par l'historien Sean Mills dans ses travaux sur les années 1960, je situe le MÀB dans le contexte plus large d'un « Montréal alternatif » des années 1970, ancré dans plusieurs quartiers spécifiques et composé d'une constellation de groupes militants animés par une vision commune d'une ville meilleure⁴. Je souhaite, avec cette étude, jeter un nouvel éclairage sur cette culture dissidente montréalaise en pleine effervescence, et sur les influences tant locales qu'internationales qui ont contribué à lui donner forme.

Le boom du vélo

Un certain nombre de chercheurs a déjà traité de l'engouement pour le vélo qui a déferlé sur l'Amérique du Nord dans la dernière décennie du XIX^e siècle. Ces chercheurs ont expliqué cette « folie de la bicyclette » par le début de la production industrielle du vélo moderne, dorénavant équipé d'une transmission par chaîne et de pneumatiques⁵. La fondation du Monde à bicyclette en 1975 se fait au cœur d'une autre vague, tout aussi importante, d'intérêt populaire pour le cyclisme. Après des décennies de déclin ou de croissance stable, le nombre de cyclistes augmente de manière spectaculaire au début des années 1970 au Canada comme aux États-Unis. Entre 1970 et 1972, les ventes de vélos aux États-Unis doublent pour atteindre près de 14 millions, dépassant ainsi pour la première fois le nombre de voitures vendues. Au Canada, au cours de la même période, les ventes atteignent les deux millions⁶. De plus, un certain enthousiasme accompagne cette précipitation à se procurer des vélos. Un journal mont-réalais note en 1972 que les boutiques de vélo de la ville avaient doublé leurs ventes et s'exclame incidemment que c'est « Le retour du bon vieux temps !⁷ ».

Plusieurs facteurs semblent avoir contribué à ce boom du vélo. L'innovation technologique en est un, comme c'était d'ailleurs le cas dans les années 1890. Cette fois-ci, c'est la nouvelle offre de vélos légers, à plusieurs vitesses et bon marché qui rend le vélo plus attirant. La démographie joue également un rôle : dans les années 1970, la génération du baby-boom nouvellement adulte représente un immense marché pour cette nouvelle technologie. Et à partir de 1973, la flambée du prix de l'essence et la crainte d'une pénurie générée par la crise du pétrole contribuent à faire du vélo une alternative intéressante à l'automobile⁸.

Mais la population adopte aussi le vélo pour les bénéfices sociaux et individuels qui lui sont associés. Le boom du vélo s'explique ainsi en partie par l'intérêt grandissant pour la forme physique et la santé qui caractérise cette période, alors que les régimes diététiques et des activités telles que le culturisme et le jogging deviennent un courant important incorporé à la culture de masse⁹. De plus, dans une ère de prise de conscience croissante des problèmes environnementaux, la bicyclette est l'un des choix de transport les plus écologiques disponible. C'est donc l'ensemble de ces facteurs qui contribue à générer ce boom historique du vélo dans les années 1970 et qui amène plusieurs nouveaux cyclistes – dont un nombre inégalé d'adultes – sur l'asphalte des villes nord-américaines.

Pédalez à vos propres risques

À Montréal, comme dans les autres villes d'Amérique du Nord, ce boom est accompagné par une prise de conscience que l'infrastructure nécessaire pour faire du vélo un moyen de transport sûr et viable fait cruellement défaut. En 1975, plusieurs municipalités québécoises, dont Longueuil, tentent l'expérience des pistes cyclables urbaines. Cependant, malgré une haute densité de population qui fait de Montréal un lieu de prédilection pour l'usage du vélo, l'île ne compte alors pas une seule piste ou voie cyclable. Cette lacune oblige les cyclistes à rivaliser avec les automobilistes pour l'espace dans les rues, provoquant de ce fait accidents et confrontations. Marc Raboy, l'un des premiers membres du MÀB, se souvient qu'utiliser le vélo comme moyen de transport dans la ville signifiait «mettre sa propre vie en péril¹⁰». En 1976, le conseiller municipal progressiste André Berthelet décrit le «lot misérable du cycliste à Montréal», en prenant exemple sur de constants démêlés avec des conducteurs agressifs ou ignorants¹¹. Sur les routes du Québec, 68 cyclistes en moyenne perdent la vie annuellement au début des années 1970, pour atteindre en 1974 un sommet de 84 décès, soit un chiffre plus de cinq fois supérieur aux statistiques d'aujourd'hui, malgré un nombre d'usagers qui a doublé depuis le temps¹². Montréal n'avait pas de système de stationnement de vélos et avec leur interdiction dans les autobus, dans le métro et sur tous les ponts à l'exception d'un sur le Saint-Laurent, il restait très peu d'options pour traverser de l'île à la rive sud sur deux roues.

Ces frustrations quotidiennes étaient alourdies par la sourde oreille de l'administration municipale sur la question. Au milieu des années 1970, le maire Jean Drapeau et le Parti civique étaient au pouvoir depuis plus d'une décennie. Des années de centralisation avaient concentré le pouvoir décisionnel entre les mains du maire et de son cercle restreint, un groupe d'hommes qui voyait le futur de Montréal en termes de projets de modernisation de grande envergure, tels que des autoroutes, des stades, des centres commerciaux et des tours d'habitation. Dans cette culture politique à huis clos, les cyclistes n'avaient aucun levier d'influence à l'hôtel de ville. Si certains membres de la Fédération québécoise de cyclotourisme, une organisation provinciale, s'intéressaient au cyclisme urbain à l'époque, les efforts de la Fédération restaient concentrés sur le lobbying pour des routes rurales et des changements aux lois provinciales. Des initiatives indépendantes pour promouvoir la cause, comme celle du défenseur de la sécurité routière Gilles Prévost, qui avait présenté à la ville en 1972 un rapport ambitieux proposant l'établissement de 2 400 km de voies cyclables urbaines, restaient lettre morte à l'hôtel de ville. Lorsqu'interrogé sur le sujet des pistes cyclables en 1975, Jacques Barrière, directeur du service de la circulation, résume la vision

qui prévalait dans l'exécutif municipal : « Les bicyclettes ne sont pas une priorité à l'heure actuelle. Si nous encourageons trop la bicyclette, allons-nous mettre les autos dans nos poches ?¹³ ». Pour attirer l'attention sur leurs besoins, les cyclistes ont alors réalisé qu'ils devaient diriger leurs efforts ailleurs que vers les institutions municipales.

Fonder un mouvement

C'est dans ce contexte de « cyclofrustration » montante que le Monde à bicyclette est fondé. En avril 1975, une petite notice publiée dans le *Montreal Star* annonce une réunion pour fonder un groupe qui prévoit « l'organisation d'événements cyclistes enjoués » et de « faire pression sur les autorités municipales pour des installations ». Quiconque intéressé par le vélo est le bienvenu¹⁴.

Cette annonce était le résultat de plusieurs discussions informelles sur le vélo entre de jeunes cyclistes et militants basés dans les quartiers situés immédiatement à l'est et au nord du Mont Royal et de l'Université McGill : Milton Parc, le Mile End et le Plateau ouest. Ces quartiers abritaient un vibrant mélange de francophones et d'anglophones, d'immigrants, travailleurs, étudiants et artistes, tous attirés par la proximité du centre-ville et des universités montréalaises, de même que par l'accessibilité à des appartements bon marché. La présence de cette population jeune et hétéroclite, ainsi que le climat intellectuel des années 1960 et 1970, en faisaient des lieux tout désignés pour l'émergence d'une culture contestataire montréalaise. Le secteur était doté de communes, d'une coopérative alimentaire, de librairies alternatives et studios d'art¹⁵. Ces quartiers incarnaient ainsi des foyers de militantisme politique et communautaire : Milton Parc, par exemple, était le site d'une confrontation amplement médiatisée entre citoyens et développeurs, ces derniers visant à la destruction de plusieurs pâtés de maisons pour les remplacer par un complexe résidentiel/commercial de luxe¹⁶. Aux élections municipales de 1974, les électeurs locaux avaient élu trois conseillers du Rassemblement des citoyens de Montréal (RCM), faisant du secteur une importante base de pouvoir pour la coalition progressiste fondée pour faire tomber Jean Drapeau et réaffirmer le pouvoir citoyen dans la politique municipale.

La plupart des premiers membres du Monde à bicyclette se connaissaient auparavant, notamment à la suite de la campagne du RCM ou par le biais d'organismes locaux. Marc Raboy se souvient qu'à l'exception d'un membre tous étaient anglophones et les premières réunions se déroulaient en anglais¹⁷. Les réunions se tenaient dans l'appartement du cofondateur Robert Silverman, au grand dam de son propriétaire qui n'appréciait guère l'empilement des vélos devant sa porte¹⁸. Dès le départ, Silverman joue un rôle central dans le groupe. Né à Montréal, il avait

fréquenté des universités francophones et anglophones de la ville, travaillé comme chauffeur de taxi et professeur d'anglais, et pour un court temps il avait tenu une librairie alternative. Au milieu des années 1960, il organisait des manifestations contre la guerre du Viêt-Nam avec les trotskystes de la Ligue socialiste ouvrière. Après avoir découvert les bénéfices du vélo en France en 1969, il refuse définitivement, avec l'engagement qui le caractérisait, de conduire une voiture. Silverman est l'une des principales têtes pensantes du groupe, en plus d'être l'un de ses porte-parole les plus en vue.

Le nom le Monde à bicyclette est choisi dès les premières réunions, un nom à la fois descriptif (dans le sens « les gens à vélo ») et normatif (« tout le monde à vélo ! »). Au cours des réunions hebdomadaires, les membres font des plans pour lancer l'organisation à la grandeur de la ville avec une série de manifestations publiques intitulées la Semaine de la bicyclette, et la publication d'un manifeste cycliste¹⁹. L'idée d'une semaine consacrée à la sensibilisation à l'usage du vélo trouve rapidement l'appui du RCM, qui manifestait à l'époque un vif intérêt pour de telles initiatives locales. Elle reçoit également le soutien de la Fédération québécoise de cyclotourisme et celui de plusieurs autres groupes citoyens, incluant Sauvons Montréal, qui militait pour la préservation du patrimoine architectural, ainsi que la Société pour vaincre la pollution.

La première Semaine de la bicyclette, du 26 au 31 mai 1975, est un succès retentissant du point de vue des organisateurs. Sa popularité fait soudainement du cyclisme urbain un sujet de discussion à Montréal. Les événements organisés par le groupe — le don d'un vélo en cadeau au conseil municipal de Montréal, une course entre cyclistes, automobilistes, et usagers des transports en commun, et un grand défilé à deux roues — captent l'attention de la presse et du public. L'ensemble des grands quotidiens montréalais, tant anglophones que francophones, discute du *Manifeste cycliste* du MÀB. Les organisateurs eux-mêmes sont étonnés par les 3 000 cyclistes qui les joignent dans le défilé à travers le centre-ville de Montréal²⁰.

Pendant les mois suivants, le groupe accueille des dizaines de nouveaux membres, avant d'atteindre un sommet d'environ 400 en 1977. Des dizaines d'organismes environnementaux fondés au Québec dans les années 1970, le MÀB est d'ailleurs l'un des plus efficaces dans le recrutement de nouveaux membres²¹. Grâce à une subvention du Programme fédéral d'initiatives locales obtenue à l'hiver 1975-76, le groupe ouvre un bureau et publie son propre bulletin dédié à la culture du vélo et aux questions environnementales. Comme pour plusieurs autres organisations militantes actives de la fin des années 1960 et du début des années 1970, le financement fédéral joue un rôle crucial pour le maintien des activités du MÀB²². D'une certaine façon, ce soutien financier contribue à façonner les



Des milliers de cyclistes envahissent la rue Sainte-Catherine pendant le Grand défilé des cyclistes, le 31 mai 1976. Archives du MÀB.

priorités du groupe, puisque les subventions fédérales sont destinées à des projets éducatifs comme la publication du bulletin du MÀB. D'autre part, les membres sont également conscients qu'ils sont financés par un palier de gouvernement alors qu'ils en confrontaient un autre avec la promotion de leurs idées et leurs revendications²³.

Avec l'essor des adhésions, la composition du MÀB en vient à mieux refléter la ville de Montréal dans son ensemble. Des cyclistes de conditions sociales et d'âges variés se réunissent en provenance de différents quartiers de la ville, incluant des étudiants, des professionnels et un certain nombre d'autoproclamés « marginaux²⁴ ». En évoluant d'un petit noyau d'anglophones vers un plus large groupe dominé par des francophones, le

MÀB suit le parcours de plusieurs autres organismes militants des années 1970 à Montréal²⁵. L'une des nouvelles membres est Claire Morissette, une environnementaliste qui a un intérêt pour le vélo et pour d'autres technologies vertes. Les talents littéraires et organisationnels de Morissette, sa vision écologiste et féministe, et son énergie créative vont avoir un impact déterminant sur le MÀB.

Arrêter le rouleau compresseur! Vive la vélorution!

Dès le départ, le MÀB combine une critique radicale de la société et de la culture de masse avec des objectifs plus modestes et pragmatiques. Deux thèmes majeurs traversent les idées du groupe: le caractère écologiquement et socialement destructeur de la voiture, et le potentiel révolutionnaire du vélo. Ces idées fournissent de l'inspiration pour les revendications concrètes du MÀB et font de la pratique du vélo dans les rues de la ville un acte subversif pour certains.

Le Monde à bicyclette considère l'automobile privée comme une force destructrice et l'incarnation même des principaux maux de la société capitaliste occidentale: l'aliénation de l'individu, le triomphe de la rationalité marchande sur le bien-être, et la dégradation systématique de l'environnement. Les publications du MÀB sont remplies d'accusations enflammées sur les dommages générés par l'automobile:

Elle détruit nos logements, nos espaces verts, notre patrimoine, pour installer ses stationnements; elle attaque notre santé, nos poumons, nos tympanes, notre équilibre nerveux; elle pille nos porte-monnaie et asservit les Québécois à 10 heures de travail par semaine pour payer les frais individuels [et collectifs] liés à l'automobile²⁶.

Le MÀB se concentre particulièrement sur les décès causés par l'automobile et les dommages qu'elle inflige à l'environnement. Un communiqué de presse protestant contre le Salon de l'auto de 1976 à Montréal qualifie les automobiles d'«ennemi public numéro 1», ajoutant que «[d]epuis 1900, elles ont tué 25 millions de gens, soit plus que toutes les guerres du siècle... C'est notre Vietnam domestique²⁷». Au même moment, le *Manifeste Cycliste* pourfend les voitures qui remplissent l'air de leurs émanations toxiques, pillent le globe de ses matières premières, remplissent les décharges avec des tonnes et des tonnes de métaux inutiles, et polluent les océans avec les marées noires causées par leur demande insatiable de carburant.

Cependant, pour le MÀB, le problème de la voiture ne résidait pas seulement dans ses coûts sociaux et environnementaux, mais aussi dans son encastrement culturel. Comme le mythique Juggernaut, l'irrésistible char de procession hindou, la voiture est vénérée par ceux-là mêmes qu'elle écrase. Elle est devenue si centrale dans la culture dominante que

la population a cessé d'envisager la possibilité d'une alternative. Posséder et conduire une automobile aliène les gens de leur propre corps et de l'un avec l'autre. Enfermés dans leurs cages de verre et d'acier, les conducteurs ne perçoivent plus les piétons comme des frères humains, mais comme des obstacles. De plus, la voiture crée un fossé entre les sexes. Dans l'âge de l'automobile, les femmes, moins rémunérées que les hommes, sont souvent dépendantes de ces derniers pour leur mobilité. En même temps, le corps féminin est utilisé pour commercialiser de nouvelles machines à tuer²⁸. En somme, «L'auto dégrade nos valeurs, nos goûts, nos idéaux. Non seulement elle nous vole des ressources matérielles précieuses mais elle nous a dérobé notre intégrité en tant qu'êtres humains²⁹.»

Le MÀB n'est pas le premier acteur à pointer du doigt l'automobile comme symbole ou agent des calamités du monde occidental : pour plusieurs contestataires nord-américains des années 1960 et 1970, la voiture est un rouage central de la culture technocratique qui menace les libertés individuelles et les sensibilités humaines. Déjà en 1961, les critiques et théoriciens de la ville Paul et Percival Goodman publiaient un plan sérieux pour bannir la voiture du centre-ville de New York. En 1967, le fondateur du *Whole Earth Catalog* Stewart Brand lançait avec d'autres un appel pour délaisser ces grands appareils de destruction, pour se diriger plutôt vers l'établissement de systèmes de technologies en accord avec l'échelle humaine³⁰. Dans les années 1970, la recherche de technologies «appropriées» et modes de vie moins néfastes pour l'environnement étaient deux aspects centraux de la contre-culture nord-américaine. Au Québec, ces idées sont largement accessibles en français par l'entremise de médias comme le magazine *Mainmise*, qui publie 78 numéros entre 1970 et 1978, de même que par un catalogue en français inspiré par Brand³¹.

Des groupes de pressions politiques s'opposaient également à l'automobile et au système auquel elle était associée. Comme le fait remarquer Valérie Poirier dans ce numéro, des citoyens à travers le Canada se mobilisent dans les années 1960 et 1970 pour contrer le développement d'auto-roues dans les villes, affirmant que la planification auto-centrique avait un effet délétère sur les communautés urbaines comme sur l'environnement. Dès la fin des années 1960, la pollution atmosphérique est l'un des principaux problèmes mobilisant les environmentalistes d'Amérique du Nord et d'Europe³². Au Québec, la première vague du mouvement environnemental moderne — plus radicale que ses prédécesseurs de tendance conservationniste, et ne craignant pas d'établir des liens entre les problèmes sociaux et environnementaux — donne aux années 1970 des groupes tels que la Société pour vaincre la pollution et la *Society to Overcome Pollution*, ultérieurement des alliés du MÀB³³.

Ce qui est inédit avec le MÀB est sa manière d'offrir une simple solution aux problèmes symbolisés par l'automobile privée : l'adoption du



Des membres du MÀB dans l'un de leurs plus importants « die-ins » sur la rue Sainte-Catherine, en 1976. Photo de Luc Vallières. Archives du MÀB.

vélo. Cette position est grandement influencée par le théoricien social Ivan Illich, auteur d'*Énergie et équité* (1973). Illich propose une relation inverse entre l'énergie consommée par une société et l'équité de la distribution des richesses à travers ses membres. Dans ses mots : « l'utilisation de hauts *quanta* d'énergie a des effets aussi destructeurs pour la structure sociale que pour le milieu physique³⁴ ». D'un autre côté, des technologies « conviviales » comme le vélo ont le potentiel révolutionnaire de libérer les individus et créer une société plus équitable.

Selon le MÀB, le vélo est bon marché, accessible, et écologiquement et socialement harmonieux comparé à l'automobile. C'est aussi le symbole d'une différente manière de vivre qui devenait possible : « À ce véhicule

de la mort nous devons substituer le véhicule de la vie: la BICYCLETTE³⁵». Pour le MÀB, opter pour le vélo signifie libérer l'individu d'une manière que ne permettent pas d'autres moyens de transport verts et équitables comme l'autobus ou le métro, pour la raison que le cycliste se déplace à son propre rythme à travers la ville. Une masse critique de cyclistes mènerait à une véritable révolution à deux roues — la vélorution³⁶ — qui changerait les relations sociales, la politique, et le rapport des humains à leur environnement. À deux roues, l'espace urbain serait également accessible à tous et par leurs propres moyens. Certains membres du groupe — dont la « cyclo-feministe » Claire Morissette — y voyaient des bénéfices particuliers pour les femmes. Le vélo promet aux femmes non seulement une mobilité qui les libérerait de la dépendance aux hommes et les aiderait à se réapproprier la nuit, mais aussi le chemin vers une modernité moins destructrice et même plus « féminine » — c'est-à-dire harmonieuse, autosuffisante et durable³⁷. Également, les ressources publiques gaspillées sur un développement auto-centré pourraient être utilisées pour le transport en commun et les services sociaux. Comme l'exprime Silverman: « le Juggernaut va mourir, et ce sera tant mieux pour tout le monde³⁸ ».

Le MÀB était une organisation hétérogène intellectuellement, et ces thèmes centraux ne couvrent pas toute la gamme des idées qui étaient défendues par ses membres. Ceux-ci avaient des différends, notamment dans leur manière de considérer le vélo, entre moyen de transport et outil révolutionnaire, et dans leur appréciation des rapports entre l'activisme cycliste et d'autres revendications sociales. Il n'y a jamais eu d'unité doctrinale au sein de l'organisation qui revendiquait fièrement son caractère antiautoritaire³⁹.

Malgré ses grandes ambitions, le MÀB a toujours conservé au moins un noyau de pragmatisme. La contestation cycliste qu'il élaborait était toujours accompagnée d'exigences concrètes en réponse au sentiment de cyclo-frustration⁴⁰. À partir de 1975, le MÀB demande l'établissement d'un système de circulation à vélo composé de pistes cyclables séparées physiquement de la circulation motorisée sur des grandes artères nord-sud et est-ouest, et de voies cyclables peintes sur l'asphalte dans des rues secondaires. Ses membres revendiquent également l'installation de supports à vélos résistants aux vols à travers la ville, et des campagnes d'éducation du public sur les droits des cyclistes. Pour résoudre le problème de la traversée du fleuve Saint-Laurent, ils demandent un accès cycliste aux ponts et tunnels, de même qu'aux voitures de métro en dehors des heures de pointe. En admettant que le vélo n'était pas idéal pour toutes les situations, le MÀB est aussi d'avis que l'amélioration des infrastructures cyclistes devrait être accompagnée d'une expansion massive du système de transport en commun à Montréal.

Finalement, le groupe envisage un système de vélos publics à l'échelle de la ville :

La Ville de Montréal doit acquérir 10 000 vélos et les rendre accessibles en tant que propriété communautaire aux résidents de notre ville. Ils seront peints en couleur orange afin de les rendre visibles dans l'obscurité et seront estampillés d'un « M » avec le sceau de la ville de Montréal. Ces vélos seraient conservés dans des entrepôts municipaux à travers la cité, et pour s'assurer qu'aucune personne peu scrupuleuse ne pille ces propriétés publiques, un dépôt et la présentation d'une pièce d'identité seront requis pour l'emprunt d'un vélo⁴¹.

Ces demandes sont fortement teintées d'idées provenant d'autres villes. Alors que les mouvements de défense du vélo en sont à leurs balbutiements dans les autres cités canadiennes, des alliés aux États-Unis tels que la *Philadelphia Bicycle Coalition* et la *Transportation Alternatives* de la ville de New York exigent dès le début des années 1970 la construction d'aménagements pour les cyclistes. Au même moment, le « plan du vélo orange » s'inspire de la contre-culture européenne. En 1965, un groupe contestataire excentrique néerlandais, les Provos, présentait une série de propositions pour transformer leur société en profondeur, dont un « plan du vélo blanc ». Le groupe peint alors une cinquantaine de vélos en blanc et les dissémine, sans cadenas, dans les rues d'Amsterdam pour un usage public. En 1967, Robert Silverman a rencontré plusieurs membres des Provos à Amsterdam, une expérience qui le conduit une décennie plus tard à imaginer par le biais du MÀB un plan comparable — bien que plus élaboré — pour la ville de Montréal⁴². Plus de trois décennies avant l'implantation du BIXI, pour l'une des premières fois en Amérique du Nord, l'idée d'un système de vélos publics apparaît dans le *Manifeste cycliste* du MÀB.

Ces influences internationales attestent du fait que le MÀB conçoit la vélorution comme un enjeu dépassant ses propres luttes locales. Chaque numéro du bulletin de l'association inclut une section dédiée aux actualités cyclistes internationales, et en 1978 le MÀB compte parmi les treize groupes qui se réunissent pour fonder l'Internationale Cycliste à New York⁴³. Le Toronto City Cycling Committee est également présent, seul autre groupe de cyclisme urbain canadien actif à l'époque. Ce sentiment de militer pour une cause qui transcendait les frontières nationales peut par ailleurs expliquer pourquoi le nationalisme québécois n'est jamais un enjeu dominant dans le MÀB. En 1977, le MÀB passe d'un bilinguisme officieux à l'adoption du français comme langue officielle, et bien que cette décision soit probablement influencée par la vague montante de nationalisme qui accompagna la victoire du Parti québécois aux élections provinciales de 1976, il s'agit avant tout d'un choix pragmatique fait pour mieux refléter la composition linguistique du groupe. Ce changement,

comme l'appui sporadique du groupe au gouvernement du PQ, ne semble d'ailleurs pas causer de tensions linguistiques ou conduire à un exode de membres anglophones⁴⁴.

À un niveau plus local, il est important de noter comment certaines connexions personnelles et une vision commune de l'avenir de Montréal contribuent à établir des liens profonds entre le MÀB et d'autres organisations dissidentes. Plusieurs membres du MÀB s'impliquent dans une variété d'autres causes, et des représentants de groupes comme la Société pour vaincre la pollution, Sauvons Montréal et les Espaces verts participent aux assemblées générales du MÀB et communiquent avec ses leaders⁴⁵. La vision qu'a le MÀB du vélo dans la création d'une nouvelle société est vaste, laissant beaucoup de place pour la défense de causes et la poursuite d'objectifs collectifs. Par exemple, en 1975 et 1977, le MÀB se joint à une coalition formée dans le but de contrer la hausse des tarifs de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal (CTCUM), alors que l'été 1976 voit le groupe protester aux côtés du Comité de Citoyens de la Rue Jeanne-Mance contre un projet de tunnel qui aurait relié leur rue à l'avenue du Parc⁴⁶. En retour, le MÀB compte dès ses débuts sur les membres d'autres groupes afin d'assister à ses manifestations, de participer à ses campagnes de plus grande envergure (telles que la Semaine de la bicyclette), et d'ajouter leurs noms à ses communiqués de presse et délégations.

Livrer le message : le cyclo-drame

Alors que le Monde à bicyclette intervient dans l'arène de la politique officielle, ses membres refusent de s'appuyer uniquement sur des canaux conventionnels pour exprimer leurs revendications. La méfiance du noyau radical du MÀB face aux « politiciens, fonctionnaires et autres amateurs de cocktails » est renforcée par l'échec du RCM à enregistrer des gains substantiels pour les cyclistes au conseil municipal⁴⁷. Un projet de loi en faveur des aménagements cyclistes est proposé par la coalition progressiste à l'été 1975, et soutenu par un rassemblement des membres du MÀB sur les marches de l'hôtel de ville ; mais rien ne se concrétise, et il devient clair que de simplement faire pression sur le gouvernement municipal n'est pas l'option la plus efficace⁴⁸. Le principal moyen du MÀB afin de livrer son message prend donc une autre forme : celle du cyclo-drame. Accrocheur, surprenant, et peu coûteux à organiser, le théâtre de rue du MÀB aide à transmettre efficacement son message à un large public et devient par le fait même un incontournable de la culture contestataire du Montréal des années 1970.

Un premier type de cyclo-drame cible certains problèmes ou demandes particulières des cyclistes. Par exemple, en juillet 1978, après trois

années de tergiversations municipales sur la question des voies cyclables au centre-ville, le MÀB prend les choses en main. Une nuit, deux voies bidirectionnelles s'allongeant sur un total de 2 km sont peintes sur les rues Saint-Urbain et Marie-Anne. Les automobilistes stationnés sur ces voies reçoivent des avertissements d'apparence officielle de la part de « Montréal: Ville cyclable » les encourageant à appuyer l'initiative. Les journalistes visitant les voies — dont l'une est appelée le *Poumon rose* — ont alors droit à une cérémonie avec ruban d'inauguration menée par les membres du MÀB⁴⁹. Cette guérilla du rouleau à peinture est menée à plusieurs reprises, notamment en 1980 alors que Silverman et un autre membre du MÀB sont appréhendés par la police avec de la peinture sur les mains. Aujourd'hui, la rue Saint-Urbain dispose d'une voie cyclable d'une longueur de 2,5 km et celle-ci comprend précisément la section connue pendant un temps sous le nom de *Poumon rose*.

Plusieurs cyclo-drames visent à donner aux cyclistes un accès au métro de Montréal, une bataille qui mobilise une grande part des énergies du MÀB jusqu'à sa victoire en cour en 1983 face à la CTCUM. Des cyclistes, portant souvent des masques à gaz ou jouant des instruments, envahissent le métro régulièrement pour attirer l'attention sur les revendications qu'ils adressaient aux autorités à l'égard de la place des vélos dans les voitures du métro. Pour souligner l'absurdité d'exclure les vélos et non pas d'autres objets de taille similaire, ils apportent également des planches à repasser, des skis et, à une occasion, un gigantesque hippopotame en peluche. D'autres manifestations mettent en évidence l'absence de voies cyclables utilisables pour traverser le fleuve Saint-Laurent: par exemple en 1981, pour Pâques, des cyclistes habillés en costumes bibliques miment une tentative de séparer les eaux du fleuve pour le traverser⁵⁰.

Une deuxième catégorie de cyclo-drame vise plus largement à « élever les consciences⁵¹ ». Les parades du groupe qui attirent des milliers de cyclistes chaque année à partir de 1975 — pour atteindre les 7000 en 1976 — sont à inclure dans cette catégorie⁵². C'est aussi le cas des grands « die-ins » du MÀB sur des intersections achalandées et au Salon de l'Auto annuel de Montréal. À la plus grande de ces manifestations, des dizaines de cyclistes couverts de ketchup et de pansements interrompent le trafic en s'allongeant sur une intersection à côté de leurs vélos. Les automobilistes immobilisés par le die-in sont informés que: « Vous assistez à un hold-up... Nous ne voulons pas d'argent, nous voulons de l'espace ». Selon Silverman, le principal objectif de ces spectacles est de montrer au public une alternative aux réalités actuelles: pour quelques minutes, les automobilistes s'arrêtent, le silence règne, et cyclistes et piétons prennent possession de la rue⁵³.

Malgré le ton intentionnellement humoristique du cyclo-drame, ces événements sont planifiés au quart de tour. Les die-ins, par exemple, se déroulent selon des plans détaillés. Les participants sont divisés en équipes



La guérilla de la peinture, vers 1980. Claire Morissette est en blanc. Archives du MÀB.



« La séparation des eaux du St-Laurent », 1981. Robert Silverman tient les Tables de la Loi. Archives du MÀB.

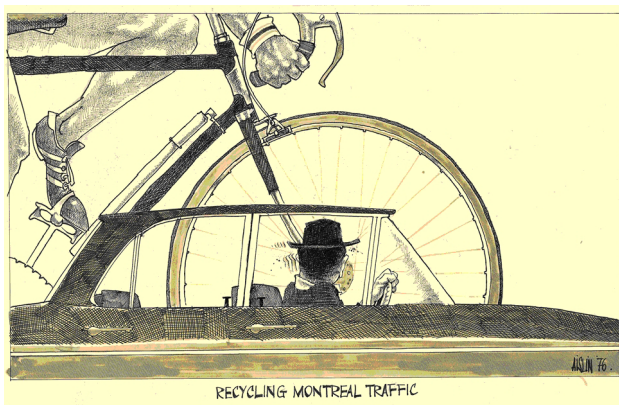
avec des rôles spécifiques, il y a un horaire réglé à la minute près, et, après la tentative d'un automobiliste de rouler à travers une intersection occupée en 1976, des dispositions sont prises avec une voiture au point mort pour protéger les manifestants couchés sur le sol⁵⁴. Bien qu'au fil des ans, des dizaines de membres du MÀB sont arrêtés au cours des cyclo-drames, et que dans au moins un cas, la personne arrêtée se soit plainte d'avoir été malmenée, les relations avec la police restent généralement cordiales. On verra même qu'à l'été 1980, à un moment fort dans la campagne du MÀB pour l'accès au métro, le syndicat de la police refuse pour un temps d'arrêter les cyclistes dans le métro, et exprime de la sympathie pour leurs revendications⁵⁵.

Les manifestations du MÀB prennent inspiration dans la tradition du théâtre de rue protestataire développé par la contre-culture des années 1960 et 1970. Elles présentent de forts parallèles, par exemple, avec les représentations théâtrales organisées par les Diggers à New York et à Toronto en 1967 pour demander des infrastructures piétonnes, dans lesquelles des personnes bloquaient les rues aux automobiles, parfois en portant des répliques en carton des panneaux de signalisation indiquant «Stop» et «No Parking»⁵⁶. L'utilisation stratégique et hautement publicisée du «die-in» par le MÀB en fit un modèle pour d'autres organismes cyclistes radicaux, si bien qu'en 1977, un membre du MÀB voyage à Amsterdam pour partager ses stratégies avec des groupes locaux⁵⁷. Étant donné que le MÀB avait été influencé assez tôt par les Provos d'Amsterdam, il y a un intéressant retour des choses dans cette visite.

En avance sur son temps

La réception immédiate du public face aux démonstrations théâtrales du MÀB est généralement positive, mis à part les inévitables klaxons de conducteurs agacés. La presse couvre largement les activités du groupe, en partie parce que certains journalistes appuient les demandes du MÀB, mais aussi parce que les cyclo-drames donnent lieu à de belles séances de photos. Par exemple, de mai à décembre 1975, le MÀB est l'objet de plus de quarante articles dans au moins huit périodiques montréalais, tant populaires qu'alternatifs. Le groupe est aussi souvent l'objet de débats dans les courriers des journaux. Dans le cadre d'un dossier sur l'accès des cyclistes au métro publié en 1979 dans *The Gazette*, le quotidien publie pas moins de 16 lettres sur le sujet, variant en tonalité entre un soutien et une hostilité envers le MÀB⁵⁸.

Plusieurs lecteurs et éditorialistes ont critiqué le Monde à bicyclette en qualifiant sa position anti-automobile de radicale. Par exemple, le *Sunday Express* se moquait de l'idée selon laquelle «being pro-bike requires that you be anti-car», et suggérait que les membres du MÀB consacrent leur



Cette caricature d'Aislin, parue dans la *Gazette* du 8 juin 1976, illustre bien la perplexité des conducteurs confrontés aux défenseurs du vélo.

Terry Mosher/Musée McCord M-988.176.310.

temps à quelque chose de plus utile que de faire du lobbying contre l'automobile. D'autres arguaient que le vélo n'était pas un mode de transport approprié dans le climat notoirement difficile du Québec⁵⁹. Cependant, ces critiques étaient dans l'ensemble surpassées en nombre par ceux qui écrivaient en appui, sinon aux tactiques, à tout le moins aux demandes du MÀB, en invoquant les bénéfices sociaux et environnementaux du vélo⁶⁰. Somme toute, le groupe semble avoir trouvé un juste équilibre entre la conscientisation de l'opinion publique à l'égard des problèmes d'infrastructure spécifiques aux cyclistes – en utilisant le message éminemment raisonnable que Montréal serait un endroit plus agréable si les gens pédalaient – et la promotion de sa vision plus large, plus radicale d'un Québec post-automobile.

Mais alors que le MÀB réussit à lancer une discussion publique sur la place du vélo dans la ville, des réponses concrètes de la part des gouvernements à leurs demandes sont lentes à venir. Le groupe enregistre quelques succès impressionnants lors de ses premières années, dont l'émergence d'un réseau de voies cyclables et un accès au métro pour les cyclistes dès 1983. Il faut cependant des décennies de campagnes orchestrées par le MÀB et Vélo Québec (nouvelle incarnation de la Fédération québécoise de cyclotourisme) pour que les supports à vélo, les vélos publics, les voies séparées, et la constitution de liens cyclables sécuritaires pour traverser le Saint-Laurent puissent devenir des enjeux à l'agenda des autorités municipales de Montréal. Pourtant, depuis une quarantaine d'années, presque toutes les demandes édictées en 1975 dans le *Manifeste cycliste* ont été concrétisées, et l'idée que le vélo est un moyen de trans-

port viable à Montréal est sortie des marges pour rejoindre l'acceptation générale. D'une certaine manière, le Monde à bicyclette était en avance sur son temps. C'était la première organisation importante au Canada à faire du cyclisme urbain son principal enjeu, et sa stratégie d'action – combinant des manifestations théâtrales et la revendication de politiques concrètes – a servi de modèle pour des groupes similaires à travers tout le pays. Ses appels à une société libérée de l'automobile semblent avoir eu moins d'impacts, même si certains de ses échos peuvent être retrouvés dans les *Critical Mass Rides* et dans les activités de groupes comme Montréal à vélo⁶¹.

Cependant, comme cet article le montre, le MÀB est aussi *de* son temps. Sa fondation, ses idées et ses tactiques sont modelées par le contexte historique spécifique du Montréal des années 1970 : les réseaux activistes dynamiques, la contre-culture du Mile End et du Plateau, l'administration autoritaire de Jean Drapeau qui devient un point de ralliement pour les mouvements d'opposition, et, comme l'a décrit Sean Mills pour les années 1960, l'ouverture aux influences internationales qui caractérisaient le Montréal de cette période⁶². Dans ce contexte, les attitudes de cyclofrustration, les préoccupations pour l'environnement, et le rejet d'une culture auto-centrique trouvèrent un exutoire créatif dans les initiatives singulières du MÀB. Ses membres ont lutté au nom des cyclistes montréalais et de l'environnement pendant deux décennies, et après la fin des activités du groupe au début des années 1990, plusieurs de ses membres ont continué à militer pour des enjeux similaires au sein d'une constellation de nouvelles organisations. Par exemple, Claire Morissette, véritable « pédalier » du MÀB, a poursuivi son action en fondant Cyclo Nord-Sud, un organisme sans but lucratif qui recueille des vélos pour les expédier dans des pays en voie de développement, ainsi que pour le populaire service de partage de voitures Communauto. Certains, dans les années 1970, ont raillé les revendications vélorutionnaires du MÀB en les qualifiant d'irréalistes ou de radicales. En rétrospective, elles représentaient en fait le début d'une prise de conscience qui a conduit à d'importants changements dans l'environnement urbain de Montréal.

NOTES ET RÉFÉRENCES

1. Je remercie Robert Silverman pour avoir coopéré avec enthousiasme, de même que l'équipe à Cyclo Nord-Sud pour leur accueil chaleureux. La recherche sur laquelle s'est appuyé cet article a été rendue possible par le financement du Conseil de recherches en sciences humaines du Canada. Traduit de l'anglais par Van Troi Tran et Valérie Poirier.
2. Voir par exemple Jeff Mapes, *Pedalling Revolution: How Cyclists are Changing American Cities*, Portland, Oregon State University Press, 2009 ; Dave Horton, « Environmentalism and the Bicycle », *Environmental Politics*, vol. 15, No 1, 2006,

- p. 41-58; Luis Vivanco, *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, New York, Routledge, 2013.
3. Paul Rosen, «Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology», dans Ron Eglash (dir.), *Appropriating Technology: Vernacular Science and Social Power*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2004, p. 365-390; Zack Furness, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Philadelphie, Temple University Press, 2010. Sur le Québec, voir 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, 19e et 20e siècles*, Québec, Septentrion, 2014, p. 42-73.
 4. Sean Mills, *The Empire Within: Postcolonial Thought and Political Activism in Sixties Montreal*, Montreal, McGill-Queen's University Press, 2010.
 5. Sur le Canada, voir G. B. Norcliffe, *The Ride to Modernity: The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001.
 6. Nina Dougherty and William Lawrence, *Bicycle Transportation*, Washington, U.S. Environmental Protection Agency, 1974, p. 5; Sharon Babaian, *The Most Benevolent Machine: A Historical Assessment of Cycles in Canada*, Ottawa, National Museum of Science and Technology, 1998, p. 86 et 97.
 7. «Les ventes ont doublé. Le public, surtout adulte, revient au vieux cyclisme», *Dimanche-Matin*, 21 mai 1972. Je remercie Ivan Carel pour la référence.
 8. Sharon Babaian, *op. cit.*, p. 86 et 97.
 9. Michael S. Goldstein, *The Health Movement: Promoting Fitness in America*, New York, Twayne, 1991.
 10. Entretien avec Marc Raboy, 24 avril 2012.
 11. «Le lot misérable du cycliste à Montréal», *La Presse*, 24 septembre 1976.
 12. Vélo Québec, *L'État du vélo au Québec en 2000*, Montreal, Vélo Québec, 2001, p. 7; Vélo Québec, *L'État du vélo au Québec en 2010*, Montréal, Vélo Québec, 2011, p. 15.
 13. «Bicycle touring routes proposed for city», *Gazette*, 31 mai 1972; «La course extraordinaire jeudi: Le maire Drapeau n'était pas là pour recevoir sa bicyclette!», *Le Jour*, 27 mai 1975.
 14. James Stewart, «Jim Stewart's Montreal», *Montreal Star*, 10 avril 1975.
 15. Voir Andrée Fortin, *Le Rézo: Essai sur les coopératives d'alimentation saine au Québec*, Québec, IQRC, 1985, p. 39; Sean Mills, *op. cit.*, p. 172.
 16. Claire Helman, *The Milton-Park Affair: Canada's Largest Citizen-Developer Confrontation*, Montreal, Véhicule Press, 1987.
 17. Entretien avec Marc Raboy, 24 avril 2012.
 18. Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012.
 19. Robert Silverman, «Bicyclist's Manifesto/Manifeste cycliste» (mai 1975), Archives du MAB, boîte 7, dossier «Manifeste cycliste».
 20. «Ils souhaitent un monde sur deux roues», *La Presse*, 2 juin 1975. Entretien avec Marc Raboy, 24 avril 2012.
 21. Jean-Guy Vaillancourt, «Le mouvement écologiste québécois des années 80», dans Serge Proulx et Pierre Vallières (dir.), *Changer de société*, Montréal, Québec-Amérique, 1982, p. 141; Jane Barr, «The Origins and Emergence of Quebec's Environmental Movement: 1970-1985», *Mémoire de maîtrise*, McGill, 1995, p. 86.

22. Pour ne citer que deux exemples, des groupes écologistes tels que Greenpeace et Pollution Probe bénéficient considérablement des subventions fédérales durant les années 1970. Voir Ryan O'Connor, «Toronto the Green: Pollution Probe and the Rise of the Canadian Environmental Movement», thèse de doctorat, University of Western Ontario, 2010, 166-68.
23. Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012. Voir aussi MÀB, «Nouveaux projets», *Bulletin*, no 1, 1976.
24. Entretien avec Marc Raboy, 24 avril 2012; Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012.
25. Voir Andrée Fortin, *op. cit.*, p. 38; Timothy Thomas, *A City with a Difference: The Rise and Fall of the Montreal Citizens' Movement*, Montreal, Véhicule Press, 1997, p. 27.
26. Claire Morissette, «Automobile, je te hais!», *La Presse*, 9 mars 1977.
27. «Piquetons devant le Salon de l'Auto/Let us all drive the auto show out of town» (janvier 1976), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Salon de la mort 76-01-09».
28. Claire Morissette, «Les femmes et la vélorution», *Mainmise*, no 76, 1978, p. 12.
29. Robert Silverman, «Bicyclist's Manifesto/Manifeste cycliste» (mai 1975), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Manifeste cycliste».
30. Theodore Roszak, *The Making of a Counter Culture: Reflections on the Technocratic Society and Its Youthful Opposition*, Garden City, Doubleday & Co., 1969, p. 47 et 178-179; Paul et Percival Goodman, «Banning Cars from Manhattan», *Dissent*, vol. 8, no 3, été 1961, p. 304-311; Andrew G. Kirk, *Counterculture Green: The Whole Earth Catalog and American Environmentalism*, Lawrence, University Press of Kansas, 2007, p. 28-31.
31. Christian Allègre, Michel Bélaïr, Michel Chevrier et Georges Khal, *Le Répertoire québécois des outils planétaires*, Montréal, Mainmise, 1977.
32. Ryan O'Connor, *loc. cit.*
33. Jean-Guy Vaillancourt, «Évolution, diversité et spécificité des associations écologiques québécoises: de la contre-culture et du conservationnisme à l'environnementalisme et à l'écosocialisme», *Sociologie et sociétés*, vol. 13, no 1, avril 1981, p. 81-98.
34. Ivan Illich, *Énergie et équité*, Paris, Éditions du Seuil, 1973, p. 16.
35. Robert Silverman, «Bicyclist's Manifesto/Manifeste cycliste» (mai 1975), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Manifeste cycliste».
36. Le premier usage du terme vélorution date apparemment de 1974 en France, avec la campagne présidentielle de l'environnementaliste et anarchiste excentrique Aguigui Mouna (André Dupont). Voir Jacques Danois, *Aguigui*, Bordeaux, Les Dossiers d'Aquitaine, 2007.
37. Claire Morissette, «Les femmes et la vélorution», *Mainmise*, no 76, 1978, p. 12.
38. *Ibid.*
39. «Compte rendu du congrès», *Bulletin*, no 5, Mai 1977, p. 2-6
40. Claire Morissette, *Deux roues, un avenir*, Montréal, Éditions Écosociété, 2009, p. 191.
41. Robert Silverman, «Bicyclist's Manifesto/Manifeste cycliste» (mai 1975), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Manifeste cycliste».
42. Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012. Sur les Provos, voir Richard Kempton, *The Provos: Amsterdam's Anarchist Revolt*, New York, Autonomedia, 2007.

43. «Les cyclistes cosmiques se réunissent», *Pour une ville nouvelle*, vol. 3, no 2, mai 1978, p. 10.
44. Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012.
45. «Compte rendu du congrès», *Bulletin*, no 5, Mai 1977, p. 2-6
46. «Augmenter la solidarité, pas les tarifs!», *Bulletin*, vol. 2, no 3, décembre 1977 et «Les résidents bloquent la rue...», *Bulletin*, no 6, juillet 1977.
47. Claire Morissette, *op. cit.*, p. 191.
48. «Bicycle brigade storms city hall», *Gazette*, 6 août 1975; Timothy Thomas, *op. cit.*, p. 54-57; Richard Wagman, «Lobbying ou mobilisation?», *Pour une ville nouvelle*, vol. 2, Décembre 1977, p. 6.
49. «Le Monde à bicyclette aménage sa propre piste», *Le Devoir*, 24 juillet 1978.
50. «Even a hippo can't get Montreal cyclists on métro», *McGill Daily*, 15 septembre 1980; MÀB, «Opération Moïse», Archives du MÀB, boîte 6, dossier «Moïse 81-04-20».
51. Claire Morissette, *op. cit.*, p. 205.
52. «7000 partisans du vélo ont pédalé dans Montréal», *Le Jour*, 7 juin 1976.
53. «Mourir 5 minutes avec le monde à bicyclette», *La Presse*, 12 octobre 1976; MÀB, «Dear Motorist» (12 octobre 1976), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Crime quotidien II 76-10-12»; Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012.
54. MÀB, «Déroutement: Journée mondiale contre l'auto» (11 octobre 1977), Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Journée mondiale contre l'auto 77-10-11»; Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012.
55. Membre du MÀB (identité confidentielle), «Description des faits du 30 août 1978», Archives du MÀB, boîte 7, dossier «Métro accès procès»; «La police refuse d'arrêter des cyclistes dans le métro», *Le Journal de Montréal*, 19 juin 1980.
56. Michael William Doyle, «Staging the Revolution: Guerilla Theater as a Counter-cultural Practice, 1965-8», dans Peter Braunstein et Michael William Doyle (dir.), *Imagine Nation: The American Counter Culture of the 1960s and 1970s*, London, Routledge, 2002, p. 86; «Hippies chant love to "polite" policemen», *Toronto Star*, 22 août 1967.
57. Entretien avec Robert Silverman, 10 avril 2012; Claire Morissette, *op. cit.*, p. 188.
58. «Let cyclists onto métro», *Gazette*, 24 août 1979.
59. «Hook, Line and Sinclair», *Sunday Express*, 21 mars 1976. Voir aussi «Le métro, pour les piétons!», *Journal de Montréal*, 28 novembre 1978.
60. Voir, par exemple, «Le Monde à bicyclette demande: «Étiez-vous obligé de prendre votre auto aujourd'hui? »», *Le Devoir*, 25 septembre 1975.
61. Chris Carlsson, Lisa Ruth Elliot et Adriana Camarena (dir.), *Shift Happens! Critical Mass at 20*, San Francisco, Full Enjoyment Books, 2012. Voir aussi www.montrealavelo.wordpress.com.
62. Sean Mills, *op. cit.*, p. 19-84 en particulier.