

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À MONTRÉAL

LA PETITE REINE ET LES FEMMES :  
LA BICYCLETTE AU QUÉBEC, 1880-1920.

RAPPORT DE RECHERCHE  
PRÉSENTÉ  
COMME EXIGENCE PARTIELLE  
DE LA MAÎTRISE EN HISTOIRE

PAR

AMÉLIE GAGNÉ

SEPTEMBRE 2005

## REMERCIEMENTS

En premier lieu, je veux remercier ma directrice, Joanne Burgess, professeur au Département d'histoire de l'Université du Québec à Montréal, qui a su me redonner confiance aux moments les plus importants. Sa patience, sa présence et ses encouragements m'ont permis de persévérer malgré une inspiration parfois défaillante et une assiduité quelquefois aléatoire.

Je veux aussi remercier de façon particulière mes parents et mon amoureux qui depuis des mois, voire même des années, m'endurent des journées entières, vêtue de mon pyjama à motifs de canards, coiffée d'une couette (sur le dessus de la tête), et arborant mes lunettes dont le modèle commence nettement à désirer. J'ai conscience que ce spectacle a dû être moralement difficile à supporter et je vous promets aujourd'hui que vous ne reverrez plus jamais ce pyjama désormais légendaire.

Merci à mon père qui depuis le début de mon baccalauréat est mon plus fidèle critique et correcteur. Ses questions et ses conseils, toujours judicieux, m'ont certainement évité des bourdes monumentales. Je le remercie aussi pour tous les dimanches après-midi passés à corriger mes travaux sans jamais se plaindre. Merci Gilles.

Je remercie également mes amies Annie, Isabelle et Muriel d'avoir été présentes dans mes phases de découragement. Sans vous en rendre compte, vous avez été le soleil de mon hiver et vos bons mots m'ont permis de préserver mon équilibre mental à bon nombre d'occasions.

Enfin, un merci tout spécial à M. Gilles Janson qui au début des mes recherches m'a donné le plus grand coup de pouce escompté.

## TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES FIGURES.....	v
RÉSUMÉ.....	vi
INTRODUCTION.....	1
Histoire de la bicyclette.....	2
CHAPITRE 1 : LA RELATION ENTRE LES FEMMES ET LE SPORT .....	5
1.1 Bilan historiographique.....	5
1.1.1 L'histoire des femmes, l'émancipation féminine et les sports.....	6
1.1.2 Les loisirs, les sports et la place des femmes .....	10
1.2 Présentation du sujet .....	17
1.3 Problématique .....	18
1.4 Hypothèse.....	21
1.5 Les sources utilisées.....	22
1.6 Méthodologie .....	27
CHAPITRE 2 : LE DÉBAT .....	30
2.1 Le discours véhiculé par les journaux à grand tirage.....	31
2.1.1 La santé physique et mentale : Les arguments des détracteurs du cyclisme féminin .....	31
2.1.2 Le corps féminin et l'image féminine : Les arguments des défenseurs du cyclisme féminin.....	34
2.1.3 La santé physique et mentale : Les arguments des défenseurs du cyclisme féminin .....	38
2.2 Le discours véhiculé dans l'opinion médicale .....	41
2.2.1 Les bienfaits de la bicyclette pour la santé physique .....	43

2.2.2 Les bienfaits de la bicyclette pour la santé mentale .....	47
2.3 Le discours véhiculé dans l'opinion féminine .....	50
2.3.1 Les bienfaits de la bicyclette sur la santé physique et mentale .....	51
2.3.2 Les mœurs et l'image féminine.....	54
2.3.3 La réalisation de soi par la bicyclette.....	57

### CHAPITRE 3 : L'INFLUENCE DE LA BICYCLETTE SUR LE VÊTEMENT

FÉMININ ET SUR L'ÉMANCIPATION DES FEMMES .....	64
3.1 La réforme vestimentaire des années 1890 .....	64
3.1.1 L'hygiène et le vêtement féminin .....	67
3.1.2 Le costume cycliste féminin.....	71
3.1.2.1 Le corset.....	71
3.1.2.2 La jupe.....	73
3.1.2.3 Le bloomer, les knickerbockers ou « the rational dress » .....	75
3.1.2.4 Quelques accessoires : le chapeau, les souliers et les gants.....	76
3.2 La bicyclette comme outil d'émancipation.....	79
3.2.1 L'implication sociale et l'influence des cyclistes féminines dans la société victorienne.....	79
3.2.2 Apprendre à rouler à bicyclette, le témoignage de Frances Willard.....	85

CONCLUSION.....	93
-----------------	----

ANNEXE A : LA MODE CYCLISTE.....	98
----------------------------------	----

BIBLIOGRAPHIE.....	109
--------------------	-----

## LISTE DES FIGURES

FIGURE	PAGE
A.1. W. K. Masterman et une dame sur un tandem .....	97
A.2. H. S. Mussen et Mme Campbell avec des bicyclettes.....	98
A.3. Promenade à bicyclette, hôtel Seaside, Métis-sur-mer .....	99
A.4. Mlle Kennedy avec une bicyclette .....	100
A.5. Publicité, H. C. Russell's Specialities for Cycling.....	101
A.6. Divided Skirt .....	102
A.7. Rational Dress .....	103
A.8. Sarcastic .....	104
A.9. How Cyclists Wake the Dead .....	105
A.10. A Study in Hats .....	106

## RÉSUMÉ

Au Québec, entre la fin des années 1880 et 1920, la relation entre la femme et la bicyclette suscite un débat important. Les journaux à grand tirage, les spécialistes du monde médical et les femmes vont entretenir de bouillants échanges sur les conséquences d'un tel exercice physique pour la santé physique et psychologique ainsi que pour la réputation et l'image de la femme. En réalité, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la société victorienne semble surtout craindre que la femme acquière une liberté de déplacement et une autonomie défiant les conventions sociales de cette époque.

Pour étudier et saisir l'influence de la bicyclette sur l'émancipation des femmes au Québec, il importe de s'interroger sur la portée des discours. Quel impact ont-ils sur la relation entre les femmes et la bicyclette ? La multiplication des échanges a-t-elle une influence sur l'évolution du débat et des arguments ? La popularité de la bicyclette auprès des femmes du Québec témoigne d'une grande évolution d'un discours conservateur à un discours libéral, notamment à propos des arguments véhiculés par les médecins et les journaux sur les bienfaits de l'activité physique pour la santé des femmes. Parmi les transformations sociales provoquées par la relation de la femme avec la bicyclette, la plus importante demeure sa contribution à l'émancipation de la femme par l'acquisition de nouvelles possibilités d'évasion et d'autonomie.

Dans ce rapport de recherche, l'organisation de l'analyse se fait sous les couleurs d'une logique thématique et se base sur cinq catégories de sources : les articles de journaux ; les articles de revues médicales ou féminines ; les brochures médicales, d'éducation à l'hygiène et les guides pratiques sur la bicyclette ; les récits personnels ; les publicités et l'iconographie. Un premier chapitre est consacré à un bilan historiographique traitant de la relation entre les femmes et le sport au Québec et au Canada. Un sujet peu traité jusqu'à maintenant et qui laisse place à tous les questionnements. Le chapitre suivant s'intéresse plus spécifiquement au débat suscité par la relation entre la femme et la bicyclette et de son évolution vers la reconnaissance d'un droit à l'exercice physique pour les femmes. Le troisième chapitre traite de l'influence de la bicyclette sur le vêtement féminin et tente d'identifier les motivations qui poussent les femmes à enfourcher la bicyclette. Cette étape de l'analyse permet de comprendre ce que symbolise, entre autres, l'intégration des notions de confort et d'hygiène au vêtement féminin comme victoire parmi les démarches entreprises par les femmes pour l'acquisition d'une plus grande autonomie.

Mots-clés : Histoire ; Montréal ; Femmes ; Émancipation ; Bicyclette ; Vêtements.

## INTRODUCTION

À l'automne 2002, le département d'histoire de l'UQAM a inauguré un nouveau profil de maîtrise : l'histoire appliquée. Ce programme, sans présentation de mémoire, propose un cheminement différent dans la formation des historiens. La principale particularité de ce cheminement réside dans l'exécution d'un stage où l'étudiant, intégré à un organisme-hôte, participe à la réalisation d'un de leurs projets. C'est dans le cadre d'un stage pour le musée du Château Ramezay et au cours de l'élaboration d'une exposition sur l'histoire de la bicyclette à Montréal que certains intérêts et certaines questions se sont précisés, particulièrement la relation naissante entre la femme et la bicyclette au Québec. Le travail de recherche effectué pendant le stage est venu confirmer cet intérêt, tout en faisant germer l'hypothèse que la bicyclette aurait participé aux premiers balbutiements du mouvement pour l'émancipation de la femme. Ainsi, le sujet retenu pour ce rapport de recherche approfondit un des sept thèmes traités dans l'exposition *La bicyclette à Montréal* présentée au musée Château Ramezay à l'été 2004.

Dans ce rapport de recherche, l'organisation de l'analyse se fera sous les couleurs d'une logique thématique, l'essentiel du propos étant divisé en deux chapitres, associés aux différents points de vue diffusés sur la relation entre la femme et la bicyclette au Québec entre 1880 et 1920. Un premier chapitre sera cependant consacré à un bilan historiographique traitant de la place des sports dans le mouvement d'émancipation féminine et dans l'histoire des femmes au Québec et au Canada, puis de la place des femmes dans l'univers des loisirs et des sports. Ce chapitre sera aussi consacré aux questions méthodologiques et à la présentation des sources utilisées dans le cadre de cette recherche.

Le chapitre suivant s'intéresse plus spécifiquement au débat suscité par la relation entre la femme et la bicyclette. On y analysera le discours et les arguments véhiculés par les journaux à grand tirage, les autorités médicales et les femmes afin de comprendre les enjeux à l'origine du débat, mais aussi d'analyser son évolution.

Le troisième chapitre traitera d'abord de l'influence de la bicyclette sur le vêtement féminin et des réactions suscitées par les transformations vestimentaires. Ensuite, ce chapitre tentera de cerner et d'identifier les motivations qui poussent les femmes à enfourcher la bicyclette, mais surtout de comprendre ce qui se cache derrière ce désir.

La conclusion proposera une synthèse de l'analyse et présentera des éléments de réponse quant aux transformations sociales provoquées par la relation de la femme avec la bicyclette et de son rôle dans l'émancipation des femmes au tournant du XX<sup>e</sup> siècle.

S'intéresser à la relation entre la femme et la bicyclette suppose une connaissance minimale de l'histoire de la bicyclette au Québec. Il serait difficile de bien comprendre l'importance de cette relation sans tenter de dresser un bref portrait du contexte d'apparition de la bicyclette et des événements marquant l'évolution de sa pratique à l'échelle de la province.

### **Histoire de la bicyclette au Québec**

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'essor du mouvement industriel, tout en confirmant le dynamisme de la ville de Montréal et de la province du Québec, concrétise également leur développement sous plusieurs aspects. Ainsi, l'influence du mouvement

industriel se traduit, entre autres, par le développement urbain de la vie associative sportive et par l'évolution de l'accessibilité au sport.

Le sport et les clubs sportifs sont d'abord introduits par les officiers militaires britanniques en poste à Montréal au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Très rapidement, le sport devient une réalité anglaise tant dans son organisation que dans sa pratique. Aussi, le sport devient un phénomène typiquement élitiste et le club sportif représente un lieu où la sociabilité fait figure de principal leitmotiv pour les bourgeois anglophones<sup>1</sup>.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, plusieurs Canadiens d'origine britannique expriment la volonté de *canadianiser* le sport afin d'obtenir un plus grand appui populaire. Cette prise de conscience touche, entre autres, le cyclisme et constitue un des premiers facteurs de démocratisation des sports. Ainsi, le sport comme le cyclisme devient graduellement une activité populaire qui pénètre, à des degrés divers, toutes les couches de la société canadienne-anglaise et de la société canadienne-française<sup>2</sup>.

La première bicyclette fait son apparition dans la ville de Québec en 1868. Aussitôt, elle suscite l'intérêt des Québécois et des Montréalais qui s'empressent de se mobiliser et de s'organiser sérieusement pour rendre justice à ce nouveau sport et à ce nouveau divertissement. Il s'agit au départ d'une activité marginale, mais l'engouement manifesté est tel que l'on voit apparaître dès 1869 à Montréal, à Lévis et à Québec des écoles de « vélocipédie ». Il en coûte alors 40¢ de l'heure pour s'exercer et 10¢ pour voir le spectacle. La même année, on organise aussi une vingtaine de courses dont cinq se tiennent à Québec et quinze à Montréal<sup>3</sup>. Dès 1878,

---

<sup>1</sup> Gilles Janson, *Emparons-nous du sport. Les Canadiens français et le sport au XIX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Guérin, 1995, p. 8-11.

<sup>2</sup> *Ibid.*, p. 19-29.

<sup>3</sup> Donald Guay, *Petite histoire du cyclisme au Québec*, Québec, Musée de la Civilisation, 1987, p. 8.

les amateurs situés à Montréal fondent le *Montreal Bicycle Club* : le premier club cycliste formé au Canada et le deuxième en Amérique du Nord<sup>4</sup>.

La question de la popularité de la bicyclette demeure cependant contingente. En réalité, on peut parler d'une popularité affirmée dans les classes sociales aisées, mais qui ne s'étend pas encore à la classe des travailleurs. Les chiffres fournis par Donald Guay à ce sujet mettent bien en perspective cette notion de popularité. « En 1901, la population de Montréal est de 267 730, alors qu'il n'y a que 4 273 bicyclettes licenciées, ce qui donne 16 bicyclettes pour 1 000 personnes »<sup>5</sup>. Aussi, le prix d'une bicyclette même la moins chère, c'est-à-dire 30\$, équivaut-il à un mois de salaire pour un ouvrier<sup>6</sup>. On comprend qu'il s'agit d'un achat inaccessible pour ces derniers. Malgré tout, à la fin des années 1890, le nombre d'adeptes est suffisamment important pour transformer le décor et la circulation quotidienne des villes. La bicyclette côtoie les carrioles, les charrettes et les piétons dans les rues, non sans créer quelques irritations. La bicyclette devient un véhicule de transport dont on doit dorénavant tenir compte dans la coordination et le bon fonctionnement des villes.

La démocratisation du sport et de la bicyclette est bel et bien en train de se concrétiser à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, mais il reste encore un long chemin à parcourir avant de pouvoir la comparer à celle que l'on connaît aujourd'hui. Les assises sont établies, il ne reste qu'à l'ensemble de la société, les femmes comprises, à emboîter le pas.

---

<sup>4</sup> Canadian Wheelman's Association, *Our City and Our Sports, Souvenir and Official Programme of the 12<sup>th</sup> Annual Meet*, Montréal, 1894. Cette source confirme non seulement l'année de fondation du *Montreal Bicycle Club*, mais aussi que celui-ci est le premier formé au Canada et le second en Amérique du Nord.

<sup>5</sup> Donald Guay, *op. cit.*, p. 11.

<sup>6</sup> *Ibid.*

## CHAPITRE 1

### LA RELATION ENTRE LES FEMMES ET LE SPORT

Avant de plonger dans le vif du sujet, une série d'éléments méritent d'être discutés. Après un bilan de l'historiographie pertinente, le sujet de la recherche sera précisé et la problématique retenue sera définie. Ensuite, les sources seront présentées et une critique en sera faite.

#### 1.1 Bilan historiographique

L'historiographie québécoise s'est peu intéressée aux sports et aux loisirs, encore moins à la bicyclette<sup>7</sup>. D'ailleurs, les historiens Donald Guay et Gilles Janson constatent que la recherche historique sur les sports au Québec ne fait que commencer. Donald Guay qualifie même ce domaine de recherche de « chantier disponible »<sup>8</sup>. Ainsi, les analyses de la relation entre la femme et la bicyclette étant presque inexistantes, cela nous pousse à interroger l'historiographie québécoise et canadienne sous différents angles. Pour tenter de comprendre cette relation, il importe de faire le point à la fois sur l'historiographie des sports et sur celle des femmes.

On peut considérer le tournant du XX<sup>e</sup> siècle comme une période de transition et de changements significatifs dans l'existence des femmes et dans celui du sport féminin. À cette époque, l'idéal de la femme fragile et délicate, incarnant la vraie

---

<sup>7</sup> Il est à noter qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle la frontière entre le loisir et le sport est plutôt perméable. Selon Donald Guay, à cette époque, le sport correspond avant tout à une activité physique où « le mouvement est toujours à la base de l'activité sportive ; il en détermine l'expression et en révèle le sens ». Ainsi, même sans la dimension de la compétition, la pratique de la bicyclette peut être considérée à la fois comme une activité sportive et comme un loisir. Donald Guay, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Lanctôt éditeur, 1997, p. 24.

féminité, se renforce dans la société, mais quelques femmes commencent à contester ce modèle, récusant les idées reçues sur l'éducation féminine, se révoltant contre les modes vestimentaires imposées et exigeant des droits politiques. Même si nombre de mouvements n'ont rien à voir précisément avec le sport, ils permettent cependant de sensibiliser les femmes aux problèmes sociaux et politiques en créant un nouveau réseau de communication et un nouveau climat d'échange entre les femmes.

### *1.1.1 L'histoire des femmes, l'émancipation féminine et les sports*

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des revendications et des positions idéologiques nouvelles apparaissent dans les regroupements féministes. On assiste plus fréquemment à des affrontements entre les défenderesses d'un féminisme traditionaliste et celles d'un féminisme plus progressiste. Tel que le soulignent les auteurs de l'ouvrage *Histoire du Québec contemporain* et les auteures du collectif Clio sur l'*Histoire des femmes au Québec*, un vent de changement souffle sur les objectifs des regroupements féminins comme l'Alliance canadienne ou la Fédération nationale St-Jean-Baptiste et le Montreal Local Council of Women<sup>9</sup>. En effet, le discours de ces femmes engagées prend une nouvelle tangente puisqu'elles souhaitent réussir à transposer dans la société les responsabilités qu'elles détiennent déjà dans la famille.

En participant aux organismes d'action sociale comme le MLCW et la FSNJB, les femmes prennent conscience des limites soulevées par leur incapacité juridique et politique. Ces contraintes les poussent à lutter pour obtenir des changements à ce niveau afin de recevoir un minimum de reconnaissance surtout en

---

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 16.

<sup>9</sup> Paul-André Linteau et al., « Les femmes et le mouvement féministe », *Histoire de Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, tome 1, Montréal, Boréal, 1989, p. 586-599. ; Collectif Clio, « S'instruire et s'organiser », *Histoire des femmes au Québec depuis quatre siècles*, 2<sup>e</sup> édition, Montréal, Le Jour, 1992, p. 331-367.

ce qui concerne leurs actions sociales. Au-delà de leurs demandes pour un changement du code civil en faveur des femmes mariées, pour l'accès à l'éducation et au marché du travail, de même que l'obtention du suffrage féminin, elles s'attachent aussi à faire reconnaître les compétences particulières des femmes. Comme l'explique Karine Hébert dans un article publié dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française* les femmes et les militantes cherchent à étendre leur champ d'action. Elles veulent envisager la société comme une famille élargie dans laquelle elles pourront jouer le rôle maternel qu'elles accomplissent déjà<sup>10</sup>. Bref, leur discours se base sur la reconnaissance des aptitudes liées à leur fonction naturelle de maternité, en ce qui concerne l'éducation, la santé et l'assistance sociale.

Les ouvrages de synthèse comme celui du collectif Clio sur l'histoire des femmes au Québec et *Canadian Women : A History*, tout comme l'article de Karine Hébert, traduisent bien l'absence de la question du sport dans les revendications des mouvements féministes. Au Québec et au Canada, les femmes sont davantage préoccupées par des sujets à caractère social ou politique. L'activité sportive n'est peut-être pas au cœur des revendications féminines, mais il n'est pas complètement absent de l'univers féminin. Il faut plutôt se pencher sur l'historiographie de l'éducation des filles pour voir apparaître les termes « activités physiques » et « sports ».

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les femmes commencent à formuler des projets de réforme pour leur éducation et pour leurs droits fondamentaux. Ces germes de changement, associées aux chocs de l'urbanisation, de l'industrialisation et des progrès techniques dans la seconde partie du siècle, marquent le déclenchement d'une période significative dans l'histoire du sport féminin. Très rapidement au début du

---

<sup>10</sup> Karine Hébert, " Une organisation maternaliste au Québec. La Fédération nationale Saint-Jean-Baptiste et la bataille pour le vote des femmes ", *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 52, 3 (hiver 1999) : 322

XX<sup>e</sup> siècle, l'éducation des filles devient un sujet de vives discussions qui suscitent de nombreux débats entre les autorités scolaires et les enseignants, laïcs et religieux. Veronica Strong-Boag et les auteures de *Canadian Women : A History* démontrent clairement que la fragilité générale des étudiantes préoccupe les responsables des institutions scolaires qui estiment nécessaire d'améliorer la santé de leurs élèves par des activités physiques telle une légère gymnastique, la danse ou la marche<sup>11</sup>. Ces auteures saluent la persévérance des institutions d'enseignement qui doivent lutter contre certains mythes voulant que la femme soit intellectuellement inférieure à l'homme et physiquement trop faible pour fréquenter régulièrement l'école. Par ailleurs, Margaret Gillett montre bien comment les expériences menées au Royal Victoria College de Montréal se révèlent concluantes pour la santé physique et mentale des étudiantes : la vie étudiante et les séjours prolongés au collège deviennent moins ennuyeux et incitent les étudiantes à participer aux activités parascolaires. Des activités sportives mixtes sont aussi organisées, améliorant les relations entre les deux sexes et contribuant du coup à l'émancipation des femmes<sup>12</sup>.

Margaret Gillett soutient qu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, le sport devient une composante essentielle des programmes d'éducation physique scolaire et s'intègre à l'expérience des établissements scolaires féminins. Son étude affirme que le sport féminin est de mieux en mieux accepté, non seulement dans les établissements d'enseignement, mais aussi dans les associations philanthropiques et les clubs privés<sup>13</sup>. Après des années de contraintes, apparaît une pléthore d'activités sportives chez les femmes. En situant le tournant du XX<sup>e</sup> siècle comme une période d'émancipation féminine sportive, Mme Gillett se démarque dans l'historiographie

---

<sup>11</sup> Veronica Strong-Boag, *The New Day Recalled*, Toronto, Copp Clark Pitman Ltd., 1988, p. 26. ; Alison Prentice et al., *Canadian Women : A History*, Toronto, Harcourt Brace Jovanovich, 1988, p. 271.

<sup>12</sup> Margaret Gillett, *We Walked Very Warily*, Montréal, Eden Press Women's Publications, 1981, p.241-249.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 229.

québécoise et canadienne. Sans utiliser précisément ces mots, son étude accorde une importance plus marquée à l'influence des sports et à l'éducation physique dans le processus d'émancipation des femmes. Elle présente cette époque comme une période déterminante de changements dans l'éducation des filles, particulièrement dans leur volonté de participer à de nouvelles activités physiques.

Néanmoins, si certains ouvrages consacrent quelques pages à l'éducation physique des filles et quelques lignes à l'apparition des sports féminins, ils sont muets sur l'influence de la bicyclette sur l'émancipation féminine. *Canadian Women : A History* réserve bien quelques lignes à la bicyclette pour la présenter comme une opportunité pour les femmes d'acquérir une plus grande mobilité et une plus grande indépendance. L'ouvrage la présente aussi comme un des principaux acteurs de la révolution vestimentaire : la tenue de la cycliste féminine entraînant l'apparition de vêtements plus confortables tant pour la pratique de sports que pour le quotidien<sup>14</sup>. Mais ces quelques lignes ne nous permettent toutefois pas de saisir l'influence de la bicyclette sur l'émancipation féminine. En somme, il faut interroger l'historiographie des femmes par le biais de l'éducation des filles pour tenter de mesurer la place et l'impact des activités sportives dans les revendications féminines. Les études des changements apportés à l'éducation des filles nous permettent de constater qu'un besoin de bouger, de s'amuser, de se détendre et de se dégourdir s'installe chez les élèves et que ce besoin est reconnu par les établissements scolaires. Ces interprétations nous font également comprendre que l'accès des femmes aux loisirs et aux sports doit passer par l'encadrement du milieu scolaire, de clubs privés, etc. Bref, les femmes obtiennent peut-être un plus grand accès aux sports, mais l'organisation

---

<sup>14</sup> Alison Prentice et al., *op.cit.*, p. 152-153.

Ces quelques lignes ne s'appuient que sur deux ouvrages : Jean Cochrane, Abby Hoffman et Pat Kincaid, *Women in Canadian Life : Sports*, Toronto, Fitzhenry and Whiteside, 1977, p. 25-27 ; Honora M. Cochrane, ed., *Centennial Story : Board of Education for the City of Toronto, 1850-1950*, Toronto, Thomas Nelson, 1950, p. 173.

de leurs activités physiques est encore passablement dénuée d'initiative personnelle. Quelques années devront s'écouler avant de voir s'improviser, un beau dimanche après-midi, une joute de baseball entre femmes.

### *1.1.2 Les loisirs, les sports et la place de la femme*

Dans l'historiographie sur le loisir, la culture et le sport au Québec, la question de la culture « populaire » est omniprésente. Il s'agit d'un aspect de la problématique culturelle du loisir auquel s'attardent plusieurs historiens pour bien saisir le processus de diffusion des sports, l'évolution des mentalités, les obstacles rencontrés par les Canadiens français et ensuite les Québécois afin d'intégrer la culture du loisir dans l'organisation de leurs activités quotidiennes. À ce propos, les ouvrages de Roger Levasseur, de Gilles Janson et de Donald Guay nous renvoient aux principales interprétations à propos de l'évolution des formes de loisirs et des pratiques sportives au Québec<sup>15</sup>.

Pour ces trois auteurs, la révolution industrielle au Québec provoque un changement important dans l'organisation du temps accordé aux loisirs ainsi que dans leur diffusion au sein de la population. Ce changement provoque de l'inquiétude au sein de la société canadienne-française en ce qui concerne l'évolution des mœurs et du rythme de vie entraîné par la diffusion des loisirs<sup>16</sup>. Toutefois, on doit comprendre que ces inquiétudes sont entretenues en grande partie par la presse à grand tirage et par les autorités cléricales de l'époque. Leur campagne de peur n'atteint cependant pas la population car, comme le souligne Donald Guay, elle s'entiche rapidement des

---

<sup>15</sup> Roger Levasseur, *Loisir et culture au Québec*, Montréal, Boréal, 1982, p. 177. ; Donald Guay, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Lanctôt éditeur, 1997, 241 p. ; Gilles Janson, *Emparons-nous du sport. Les Canadiens français et le sport au XIX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Guérin, 1995, 239 p.

nouveaux divertissements égayant leur quotidien. L'intérêt des Canadiens, des Québécois et des Montréalais pour les sports fait foi d'un réel engouement comme en témoigne leur empressement à se mobiliser et à s'organiser sérieusement, notamment pour la bicyclette.

Cela dit, l'historiographie québécoise s'est bien peu penchée sur l'histoire de la bicyclette. Au Québec, le seul ouvrage digne de mention est *Petite histoire du cyclisme au Québec*, écrit par Donald Guay dans le cadre d'une exposition au musée de la Civilisation de Québec en 1987<sup>17</sup>. Dans les ouvrages respectifs de Gilles Janson et de Donald Guay sur le sport dans la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle, on retrouve quelques pages consacrées au cyclisme où chacun des auteurs présente la bicyclette comme une activité réservée à la bourgeoisie et dont la démocratisation s'opère au début du XX<sup>e</sup> siècle. Bref, on fait la présentation des activités, des courses et des clubs qui se forment à la suite de son arrivée, le tout agrémenté de quelques anecdotes sur ses premières apparitions sur la voie publique, mais sans jamais proposer une interprétation poussée quant à son influence sur les loisirs, la société et encore moins sur la gent féminine.

Dans l'historiographie canadienne, la situation n'est guère mieux, à l'exception du récent ouvrage de Glen Norcliffe. Selon lui, l'influence de la bicyclette se traduit par une transformation des « géographies mentales » procurant à ses adeptes un nouveau sentiment de liberté et une nouvelle notion de l'espace physique. Son interprétation porte d'ailleurs une attention particulière au concept de modernité.

---

<sup>16</sup> Donald Guay, « Problèmes de l'intégration du sport dans la société canadienne au XIX<sup>e</sup> siècle », *La culture du sport au Québec*, Talence (France), Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine, 1996, p. 26.

<sup>17</sup> Donald Guay, *Petite histoire du cyclisme au Québec*, Québec, Musée de la Civilisation, 1987, 31 p. Cet encart conçu pour l'exposition ne propose toutefois pas une analyse de l'influence de la bicyclette sur la population du Québec. Il s'agit plutôt d'une présentation de l'évolution technologique de l'objet et d'une présentation chronologique de son arrivée et des événements importants que provoque sa circulation dans les rues de la province.

La bicyclette exprimerait une forme de modernité apportée par l'industrialisation et une valorisation de la nouveauté par rapport à la tradition. Sa présence tiendrait un rôle important dans le domaine des relations sociales, dans la croissance des clubs cyclistes dans la grande et la petite bourgeoisie, mais aussi un rôle plus modeste dans la mobilité de la population et dans l'émancipation des femmes<sup>18</sup>. Malgré tout, même ce dernier ouvrage ne consacre que quelques pages à la relation entre la femme et la bicyclette. Et encore une fois, l'interprétation que l'on peut y lire s'articule autour des principes de mobilité et d'autonomie, mais sans démontrer l'origine de cette affirmation et présenter les démarches l'ayant mené à cette interprétation. Il propose cette hypothèse, sans l'étoffer.

Malgré tout, l'historiographie des sports témoigne d'une certaine sensibilité à la présence des femmes et à leur désir d'accéder aux activités sportives. Pour comprendre et expliquer la présence ou l'absence de la femme dans l'univers des sports, Donald Guay et Margaret Ann Hall nous rappellent la triple mission de la femme : épouse, mère et éducatrice. Il s'agit là d'une donnée indispensable pour comprendre la situation sociale de la femme à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>19</sup>. Les bourgeoises anglophones sont les premières à manifester de l'intérêt pour le sport. Ce sont les intellectuelles, les étudiantes, les épouses de médecins, d'avocats ou d'artistes qui vont constituer le « noyau représentatif » des sportives et ouvrir la voie au sport féminin<sup>20</sup>. Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, ces femmes sont, en quelque sorte, à l'avant-garde de l'émancipation sportive des femmes, certaines n'hésitant pas à braver les interdits et à oser véritablement la différence.

---

<sup>18</sup> Glen Norcliffe, *The Ride to Modernity : The Bicycle in Canada, 1869-1900*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p. 3-40 ; 33-35 ; 191-193.

<sup>19</sup> Donald Guay, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Lanctôt éditeur, 1997, p. 223. ; Margaret Ann Hall, *A History of Women's Sport in Canada Prior to World War I*, Mémoire de maîtrise (Éducation physique), Université d'Alberta, 1968, p. 14-27..

<sup>20</sup> Donald, Guay, *op.cit.*, p. 226.

Néanmoins, au Canada et au Québec, l'intégration des femmes à l'univers des sports s'effectue d'abord à titre de spectatrices. Sur ce point, G. Janson et D. Guay sont unanimes. En effet, les dames commencent d'abord par accompagner les messieurs aux spectacles sportifs. D'ailleurs, l'intérêt des dames serait surtout mondain ; elles veulent paraître en public au bras de leur mari<sup>21</sup>. Autrefois isolées d'un univers construit en dehors d'elles, les femmes investissent progressivement les pratiques sportives. Mais d'après les auteures canadiennes Margaret Ann Hall et Helen Lenskyj, les pratiques sportives se cantonnent dans des territoires sexués où hommes et femmes se distribuent inégalement. Elles expliquent la situation de la façon suivante : aux yeux des hommes, la femme est perçue comme une porteuse d'enfant et une génératrice de plaisir, elle ne peut donc avoir les mêmes motivations et participer à des activités sportives qui risqueraient de perturber sa fonction essentielle de mère et d'épouse<sup>22</sup>.

Dans l'univers des sports et des loisirs, il est difficile de cerner les motivations profondes des premières sportives, mais quelques historiens canadiens y voient, pour un certain nombre d'entre elles, un désir d'être considérées égales à l'homme et de participer de façon identique à toutes ses activités autant intellectuelles, physiques, professionnelles ou ludiques. Pour ces historiens, cette motivation semble parfaitement légitime, même si dans le contexte de l'époque cette attitude prend parfois un aspect un peu revendicateur<sup>23</sup>.

Selon l'étude canadienne menée par Margaret Ann Hall, pour bien saisir la nature des arguments conservateurs de l'époque, il faut d'abord comprendre que les sportives dérangent, voire choquent, parce qu'elles donnent à voir une image

---

<sup>21</sup> Donald Guay, *op.cit.*, p. 227 ; Gilles Janson, *op.cit.*, p. 11-14 et 188-192.

<sup>22</sup> Margaret Ann Hall, *op.cit.*, p. 2-14 ; Helen Lenskyj, *Out of Bounds, Women, Sport & Sexuality*, Toronto, Women's Press, 1986, p.57-58.

<sup>23</sup> Margaret Ann Hall, *op.cit.*, p. 2-14.

irrecevable de la femme : en sueur, grimaçant dans l'effort, exprimant une douleur physique. Bref, la sportive n'est pas jugée féminine, elle ne correspond pas à l'apparence que l'on attend d'elle. Dans les milieux où l'on pratique des sports, particulièrement dans la bourgeoisie, féminité se conjugue avec immobilité, retenue et réserve.

De plus, selon les historiennes canadiennes Helen Lenskyj, Wendy Mitchinson et Ann Hall, les positions conservatrices de l'époque s'appliquent à présenter la bicyclette comme un agent perturbateur des rôles sociaux, parce qu'elle accorde une liberté de mouvement aux femmes, les écarte de la surveillance de la famille et du rôle traditionnel des sexes<sup>24</sup>. Aussi ces historiennes croient-elles que l'argument le plus fort des conservateurs s'articule autour du discours médical ; on craint que la bicyclette entraîne la masculinisation des femmes et menace leur pureté sexuelle. En faveur ou en opposition, le discours et les arguments médicaux ont des répercussions importantes sur l'accès des femmes à l'activité sportive. Toutefois, malgré les très nombreux tiraillements dans le discours, il semble que cette ambiguïté n'a pas affaibli le désir des femmes d'accéder aux pratiques sportives.

Si le XIX<sup>e</sup> siècle juge la pratique physique ou sportive incompatible avec les normes et les modèles de féminité valorisés alors, le XX<sup>e</sup> siècle voit les interdits réglementaires ou moraux se faire de moins en moins nombreux et de plus en plus discrets. D'après l'ouvrage d'Annick Davaisse et de Catherine Louveau, pour les pays occidentaux, la période située entre la Première et la Deuxième Guerre mondiale doit être considérée comme la plus significative de l'histoire du sport féminin<sup>25</sup>, parce que

---

<sup>24</sup> Helen Lenskyj, *op. cit.*, p.17-29 et p.59-64. ; Wendy Mitchinson, *The Nature of Their Bodies. Women and Their Doctors in Victorian Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, p. 65 ; Ann Hall, « Rarely Have We Asked Why : Reflections on Canadian Women's Experience in Sport », *Atlantis*, 6, 1 (1980) : 51-60.

<sup>25</sup> Annick Davaisse et Catherine Louveau, *Sports, école, société : la différence des sexes*, Montréal, L'Harmattan, 1998, p. 309-313.

marquée par la prospérité et l'accès des femmes aux loisirs et aux sports. Selon elles, le sport féminin a trouvé dans les revendications pour l'obtention de droits politiques et civiques du mouvement féministe du XX<sup>e</sup> siècle le plus grand des appuis. Non seulement les droits politiques et civiques des femmes ont-ils été réexaminés, mais les revendications concernent également bon nombre de droits sociaux : parmi ces derniers, le droit à l'expérience sportive amateur et aussi à l'expérience professionnelle.

À l'heure où la norme exige une « femme-potiche », la femme en mouvement déroge à la féminité en subvertissant tout de son apparence, à commencer par le vêtement qui choque. En effet, dans nombre de sports, y compris la bicyclette, l'attribut vestimentaire conditionne le jugement au point de ne pas les considérer comme des sports féminins. À ce sujet, les historiens américains Peter et Janet Phillips, Sally Sims, et la canadienne Anita Rush s'entendent pour dire que le cyclisme donne sans conteste un bon coup de pouce à une certaine « révolution » dans le milieu vestimentaire féminin. Il faut d'abord savoir qu'un des principaux freins à la participation des femmes s'explique tout simplement par leur robe et leurs sous-vêtements<sup>26</sup>. Ces derniers constituent un obstacle à la fluidité des mouvements et empêchent les femmes d'apprécier toute activité physique. À première vue, même si elles paraissent peu significatives, les améliorations vestimentaires permettent l'intégration des femmes au sport et cette « révolution » vestimentaire encourage véritablement la diversification des activités physiques, tout en permettant une plus grande liberté de déplacement aux femmes.

---

<sup>26</sup> Peter et Janet Phillips, « Women's Underwear and the Rise of Women's Sport », *Journal of Popular Culture*, 27, 2 (1993) :131 ; Sally Sims, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », in *Dress and Popular Culture*, sous la dir. de Patricia Cunningham et Susan Voso Lab, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 125-145. ; Anita Rush, « Changing Women's Fashion and its Social Context, 1870-1905 », *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 14 (printemps 1982) : 37-45.

À la lumière de ce qui vient d'être dit, il apparaît que l'historiographie canadienne et québécoise sur les sports et la bicyclette présente encore quelques lacunes particulièrement en ce qui concerne l'accès des femmes aux activités physiques, leur place et leur influence dans l'évolution des loisirs. Les ouvrages de synthèse sur l'histoire des femmes et sur l'histoire des sports évoquent bien leur présence, mais sans jamais interroger davantage la nature réelle de leur participation ou les raisons de leur absence. Ces ouvrages laissent ainsi de nombreuses questions en suspens. Des questions auxquelles même des ouvrages plus spécialisés comme celui de Glen Norcliffe n'arrivent pas à fournir des réponses claires, s'appuyant sur une démonstration étoffée.

Ainsi, on peut affirmer, sans ambages, que tout reste à faire à propos de l'histoire de la bicyclette au Québec. Cette situation peut sembler affolante, mais d'un autre côté, elle laisse place à tous les questionnements. Dans le cas présent, ces derniers sont évidemment orientés par les conclusions des études menées aux États-Unis et au Canada anglais, mais surtout par les propos peu étayés de certains de ces ouvrages qui présentent la bicyclette comme un agent perturbateur des rôles sociaux, accordant une liberté de mouvement aux femmes.

En somme, l'état des connaissances relatives à l'histoire du sport et de la bicyclette au Québec offre un bon aperçu de la réalité évoquée par l'expression « chantier disponible » de Donald Guay. Les rares études sur l'histoire du sport au Québec, et plus encore celles s'intéressant au « sport féminin » et à son influence sur les activités sociales de la femme, confirment la pertinence de se questionner sur le sujet. La popularité obtenue par la bicyclette auprès des femmes nous laisse croire que son étude pourra nous aider à comprendre et à mesurer l'influence des sports sur le mouvement d'émancipation féminine qui s'opère au tournant du XX<sup>e</sup> siècle.

## 1.2 Présentation du sujet

Entre la fin des années 1880 et 1920, la relation entre la femme et la bicyclette suscite différentes prises de position dans l'opinion publique. Cette situation donne lieu à de bouillants échanges entre la société victorienne, les spécialistes du monde médical et les femmes. Pendant de nombreuses années, la société victorienne oscillera entre les louanges des vertus d'un tel exercice physique pour la santé reproductrice de la femme et une espèce de chasse aux sorcières : on craint pour la santé, l'hygiène, la réputation et l'image de la femme. En réalité, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la société victorienne semble surtout redouter l'esprit de liberté que la bicyclette pourrait apporter à la gent féminine. En effet, grâce à celle-ci, la femme acquiert une liberté de mouvement, de déplacement et un accès au loisir jusqu'alors inconnus. Cette liberté se traduit également par une autonomie défiant les conventions sociales de cette époque.

De toute évidence, la bicyclette, comme activité mondaine ou comme sport, a bousculé un mode de vie et une vision du monde ; elle peut se pratiquer seul, elle ne répond pas à des règles rigides liées aux sports d'équipe avec entraîneur et coéquipiers. Bref, la bicyclette s'éloigne des normes de conduite sportive établies pour les femmes où l'encadrement et la supervision conditionnent l'accessibilité aux sports. Les femmes qui enfourchent une bicyclette acquièrent une nouvelle attitude empreinte de liberté et d'autonomie ce qui mécontente l'opinion publique. De plus, pour aller à bicyclette et être une femme moderne, il faut s'habiller à la mode. L'influence de la bicyclette sur le vêtement féminin est déterminante ; l'adoption du pantalon *bloomer*, entre autres, représente un des éléments significatifs de l'évolution vestimentaire. Il y a également d'autres transformations qui sont objet de désapprobation, mais il demeure que la mode tient un rôle fondamental dans le processus d'émancipation qui s'opère chez les femmes.

Il faut attendre plusieurs années avant de voir s'associer les mots « bicyclette » et « femme ». Ce n'est qu'à la fin de la décennie 1880 qu'on note chez la femme un réel intérêt pour la bicyclette et qu'apparaît une industrie, un commerce, une publicité, conçus pour elle. L'histoire d'amour entre la femme et la bicyclette va rencontrer plusieurs adversités avant d'atteindre son apogée au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Par la suite, cette symbiose ne se démentira pas jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale, au moment où de façon générale la popularité de la bicyclette périclité tant à Montréal qu'au Québec. En effet, nombre de sources repérées pendant les recherches traitent d'éléments et d'événements se déroulant à l'échelle du Québec. Ces informations nous amènent donc à considérer l'ensemble de la province pour le rapport de recherche.

### 1.3 Problématique

Au Québec, entre la fin des années 1880 et 1920, la relation entre la femme et la bicyclette suscite un débat important dans la société victorienne et, afin de bien saisir l'intérêt de ce sujet de recherche, il importe de rappeler certains éléments concernant l'arrivée de la bicyclette pour ensuite mieux définir la problématique du projet. D'abord, rappelons-nous que la bicyclette est conçue pour l'homme, du moins elle est interdite aux femmes pour des raisons liées à la biologie, l'hygiène, la morale, les mœurs, l'indécence, etc. Pourtant, comme le démontre l'étude de Sharon Babaian<sup>27</sup>, elle devient rapidement un objet industrialisé, une marchandise à commercialiser qui, dans son programme de conquête des marchés, va venir transformer l'image de la femme. D'abord, on note un nombre croissant de femmes roulant à bicyclette sur les routes de campagne, dans les rues, sur les pistes. La popularité de la bicyclette fait prendre conscience aux femmes des contraintes physiques causées par leurs vêtements lesquels sont souvent inconfortables et

n'offrent aucune liberté de mouvement. On assiste alors à une importante modification du vêtement féminin afin que les femmes puissent profiter au mieux de leur conquête de la bicyclette par une plus grande liberté de mouvement. Bref, la bicyclette provoque une transformation du vêtement féminin et la popularité de ces nouveaux vêtements accroît la popularité de la bicyclette auprès des femmes. Soudain, on est obligé de constater que des femmes pratiquent cette nouvelle activité physique et qu'elles peuvent, seule ou en groupe, se déplacer et se promener.

Ainsi, l'image de la « femme à bicyclette » se multiplie dans tous les lieux publics. Mais ce bouleversement des convenances sociales nourrit-il seulement les visées des constructeurs, des marchands et des publicitaires ? En fait, l'image de la « femme à bicyclette » n'a-t-elle pas plutôt participé à l'émergence de transformations sociales ? Peut-on attribuer à la bicyclette ce rôle d'agent de mutations sociologiques, morales et sportives et peut-on reconnaître une conquête féminine là où les maîtres-penseurs de la province cherchaient à maintenir la femme sous la férule des convenances sociales et des bonnes mœurs établies pour le « beau sexe » ? Ce phénomène en pleine expansion à la Belle Époque mérite assurément quelques instants de réflexion.

En somme, il s'agit de cerner les discours à propos du rapport entre la femme et la bicyclette, car le débat provoqué par cette nouvelle relation donne lieu à des échanges intéressants. Les femmes, les médecins et la presse à grand tirage tiennent des discours différents et il importe d'étudier la nature de leurs propos et les arguments de chacun. Peut-on attribuer un type de discours à chacun des trois groupes ? S'appuient-ils tous sur les mêmes concepts, les mêmes arguments ? Quels sont les arguments respectifs de chacun ? Il importe ensuite de s'interroger sur la portée des discours. Quelle est l'influence des arguments des trois groupes sur le

---

<sup>27</sup> Sharon Babaian, *The Most Benevolent Machine. A Historical Assessment of Cycles in Canada*,

débat ? Quel impact ont-ils sur la relation entre les femmes et la bicyclette ? La multiplication des échanges a-t-elle une influence sur l'évolution du débat et des arguments ? Le discours médical à propos des femmes de l'époque victorienne a déjà fait l'objet d'études. L'ouvrage *The Nature of their Bodies, Women and Their Doctors in Victorian Canada* de Wendy Mitchinson fait figure de référence à ce sujet. Les analyses de W. Mitchinson et d'Andrée Lévesque, avec son article « Mères ou malades : les Québécoises de l'entre-deux-guerres vues par les médecins », révèlent d'importantes informations sur les préoccupations de la société québécoise et canadienne quant aux traitements prodigués aux femmes. Leurs analyses permettent aussi de mesurer l'influence de la complicité entre les médecins et le clergé sur le discours diffusé à cette époque à propos de la santé des femmes<sup>28</sup>. L'intérêt manifesté par ces deux auteures confirme également la pertinence de s'interroger sur l'impact de la relation entre la femme et la bicyclette dans le discours médical.

Pour étudier et saisir l'influence de la bicyclette sur l'émancipation des femmes au Québec, il importe aussi d'interroger le point de vue des femmes. Les témoignages de certaines cyclistes, publiés principalement dans les revues cyclistes féminines, vont jouer un rôle déterminant dans cette analyse pour comprendre ce que cette relation représente pour les femmes et mesurer son influence sur le mouvement d'émancipation féminine<sup>29</sup>. Pour réaliser ce projet, il faut d'abord identifier quelles sont les attentes et les motivations des femmes face à la bicyclette. Le témoignage de

---

Ottawa, National Museum of Science and Technology, 1998, 122 p.

<sup>28</sup> Andrée Lévesque, « Mères ou malades : les Québécoises de l'entre-deux-guerres vues par les médecins », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38, 1 (été 1984) : 23-37. ; Wendy Mitchinson, *The Nature of Their Bodies. Women and Their Doctors in Victorian Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, 474 p.

<sup>29</sup> Frances Willard, *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections*, Bedford, Mass., Applewood Books, 1997, 75 p. (publié à l'origine en 1895) ; *The Wheelwoman & Society Cycling News*, London, British Library, mai 1896 à décembre 1897 ; *The Wheelwoman*, London, British Library, janvier 1898 à janvier 1899.

Frances Willard et ceux provenant des deux revues cyclistes féminines britanniques introduisent une autre dimension importante à la problématique. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le monde du sport au Québec demeure le fief des anglophones. Toutefois, vers la fin du siècle, plusieurs Canadiens d'origine britannique expriment la volonté de *canadianiser* le sport afin de le transformer en importante manifestation populaire. Il fait l'objet d'une campagne de diffusion qui pénètre graduellement, à des degrés divers, toutes les couches de la société canadienne-anglaise et canadienne-française. Cette dualité, entre francophones et anglophones au Québec, soulève une question fondamentale : qui pratique la bicyclette, les femmes anglophones ou francophones ?

Puis, une étude des discours et des représentations dans les publicités publiées dans les journaux, les guides cyclistes et les revues spécialisées permettront de mieux comprendre la « révolution » qui s'opère dans le vêtement féminin. Pour cela, il faut se renseigner sur ces transformations. Quelles réactions suscitent-elles ? Comment peut-on mesurer l'influence de ces transformations vestimentaires sur la popularité de la bicyclette auprès des femmes ?

#### **1.4 Hypothèse**

La popularité de la bicyclette auprès des femmes du Québec témoigne d'une grande évolution d'un discours conservateur à un discours libéral que le rapport tentera de vérifier. La plus importante évolution concerne la transformation, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des arguments véhiculés par les médecins et les journaux sur les bienfaits de l'activité physique, notamment la bicyclette, pour la santé des femmes. La persévérance et la détermination des bourgeoises anglophones et francophones à enfourcher la bicyclette ébranlent d'ailleurs les préjugés de plusieurs de ses détracteurs. L'évolution du discours n'est pas sans influencer l'attitude des femmes. Deux constats s'imposent : malgré la pression des différents interdits, la femme

apparaît l'égale de l'homme sur une bicyclette et elle paraît aussi avoir acquis une nouvelle part d'indépendance grâce à la bicyclette.

Parmi les transformations sociales provoquées par la relation de la femme avec la bicyclette, la plus importante serait sa contribution à l'émancipation de la femme par l'acquisition de nouvelles possibilités d'évasion et d'autonomie.

### **1.5 Les sources utilisées**

Il faut comprendre que la construction du corpus est influencée par les contraintes liées au stage. La recherche a été effectuée dans le cadre des quinze semaines allouées au stage. Cette contrainte de temps a donc des impacts sur le volume du corpus. Ainsi, nous sommes consciente de ne pas avoir identifié toutes les sources portant sur la relation entre la femme et la bicyclette au Québec. Néanmoins, les balises temporelles et les aspects traités ont été choisis en fonction de la qualité et du nombre des sources repérées. Le respect de ces contraintes et l'exploitation adéquate des sources disponibles nous permettent ainsi d'aspirer à une analyse rigoureuse et scientifique.

Pour le présent rapport de recherche, les sources utilisées sont uniquement des sources imprimées : entre autres, des textes d'opinion, des articles scientifiques et des récits personnels qui se révèlent tous riches d'informations pertinentes sur l'origine, l'évolution et le débat entourant la relation de la femme avec la bicyclette. Les sources se divisent en cinq catégories : les articles de journaux ; les articles de revues médicales ou féminines ; les brochures médicales, d'éducation à l'hygiène et les guides pratiques sur la bicyclette ; les récits personnels ; les publicités et l'iconographie.

Dans le cas des articles de journaux, M. Gilles Janson, auteur d'une étude sur le sport<sup>30</sup> et responsable de la section des livres rares de l'UQAM, a généreusement accepté de m'apporter son aide en me transmettant ses notes et des références tirées des journaux *La Presse* et *La Patrie* pour la période de 1885 à 1900, dépouillés dans le cadre de ses propres recherches. Chacune des références a été consultée et tous les articles contenant les mots « femme » et « bicyclette » ont été systématiquement retenus. Les autres articles proviennent de références repérées dans des études ou des articles scientifiques.

La majorité des articles sélectionnés ont été publiés dans les cinq dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle et fournissent d'importantes informations concernant le débat sur la relation entre la femme et la bicyclette. En effet, ces articles nous permettent de voir l'évolution de l'opinion publique ainsi que l'évolution des arguments médicaux et scientifiques. De plus, tout en donnant le pouls du débat, ils nous permettent de mettre en contexte l'ampleur et la réelle nature de celui-ci. Seulement, comme la majorité des articles de journaux recensés se situent dans la décennie 1890, on ne peut mesurer l'impact du déclin de la popularité de la bicyclette au début du XX<sup>e</sup> siècle sur sa relation avec la femme. Cependant, ce déclin de popularité entraîne aussi une diminution de la publication d'articles sur la bicyclette. Une diminution qui témoigne d'une baisse d'intérêt pour le débat et donc peut-être aussi d'une baisse d'intérêt pour la reconnaissance ou l'acceptation du droit des femmes au loisir ? Avec ce type de source, l'identification des auteurs devient aussi problématique. Comme la plupart des articles de journaux ne sont pas signés, il est difficile d'analyser l'influence du sexe ou de l'origine socio-économique des auteurs sur la nature de leurs propos. Ainsi, on perd un ensemble d'informations pouvant permettre de critiquer de façon efficace et maximale les sources à notre disposition.

---

<sup>30</sup> Gilles Janson, *Emparons-nous du sport. Les Canadiens français et le sport au XIX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Guérin, 1995, 239 p.

Les articles de revues médicales constituent une source fondamentale de renseignements concernant la question de l'hygiène et des préjugés médicaux véhiculés autour de la relation entre la femme et la bicyclette. Ces articles proviennent tous de revues canadiennes. Ils sont une source fiable quant à la nature des arguments adoptés par les médecins. Le caractère scientifique des articles nous donne l'heure juste à propos du « bien-fondé » des arguments, des craintes et des peurs qui entourent la vue d'une femme sur une bicyclette. Par ailleurs, les auteurs sont principalement des hommes, un détail qui nous permet d'évaluer leur influence dans cette campagne de peur, mais aussi leur désir de contrôler les activités des femmes. Un dépouillement systématique des années 1890 à 1910 a été fait pour les revues *The Canada Medical Record* et *Le Journal d'hygiène populaire* afin de couvrir les deux décennies les plus foisonnantes concernant le débat sur l'hygiène et la santé physique des femmes qui enfourchent la bicyclette.

Les articles tirés des revues féminines *The Wheelwoman* et *The Wheelwoman & Society Cycling News* nous donnent finalement le point de vue des femmes<sup>31</sup>. Ces revues sont publiées en Grande-Bretagne, mais diffusées et lues au Canada anglais. Leur consultation est à notre avis nécessaire et il nous semble légitime d'établir un rapprochement fondamental entre la pensée féminine anglaise et canadienne. Il faut toutefois reconnaître que ces revues sont lus principalement par des femmes issues de la bourgeoisie anglophone de Montréal et pénètrent peu les milieux bourgeois francophone ; elles éclairent donc surtout les attitudes et les motivations des bourgeoises anglophones. Malgré leurs limites, nous croyons que ces textes permettent de comprendre l'engouement des femmes pour la bicyclette, les raisons qui les motivent à l'enfourcher, mais surtout les raisons qui les motivent à faire fi de l'opinion publique. Certes, il s'agit du point de vue des femmes de la bourgeoisie

---

<sup>31</sup> *The Wheelwoman & Society Cycling News*, London, British Library, mai 1896 à décembre 1897 ; *The Wheelwoman*, London, British Library, janvier 1898 à janvier 1899. En fait, il s'agit de la même publication. Seul le titre de la revue change entre 1897 et 1898.

puisqu'elles pendant de longues années elles sont les seules à pouvoir se procurer une bicyclette. Toutefois, cette appartenance sociale ajoute une importante particularité à la témérité de ces femmes. Ces bourgeoises, qui, pense-t-on, ne souffrent pas des contraintes sociales et matérielles et à qui tout réussit, sont les premières à prendre la bicyclette comme outil de revendication pour faire valoir leur droit à l'activité physique et au loisir.

En ce qui concerne les brochures médicales et les guides pratiques féminins, tel celui de F.-X. Dorion, *La bicyclette, Extrait de la « Revue Médicale »* ou celui de Lillias Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, ces imprimés nous donnent le point de vue d'acteurs importants : les médecins, les femmes et quelques personnages influents de la société québécoise qui n'hésitent pas à faire valoir leur opinion sur différentes tribunes. Certains auteurs s'allient aux spécialistes du monde médical pour signaler leur désapprobation face à l'évolution de la mode vestimentaire féminine et dénoncer la légèreté des mœurs des femmes qui enfourchent la bicyclette. Ces textes témoignent des gestes posés par ces acteurs pour influencer la gent féminine, mais aussi des contraintes imposées aux femmes et de la témérité de celles qui bravent les interdits imposés par la morale victorienne.

Quant aux récits personnels, il y en a deux, ceux de Frances Willard et de Michelle Le Normand. Publié une première fois en 1895 aux États-Unis, *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections* de Frances Willard est un témoignage précieux. La fondatrice du *Women's Christian Temperance Union* décide de son propre chef à l'âge de 53 ans d'apprendre à rouler en bicyclette. Il s'agit d'une décision peu ordinaire étant donné le débat présent dans l'opinion publique et l'âge de madame Willard. Ce récit fait foi d'une audace importante en nous éclairant sur les motivations qui poussent les bourgeoises à enfourcher la bicyclette. En plus de dévoiler ses motivations, F. Willard parle aussi des objectifs qui se cachent derrière son désir de rouler à bicyclette, mais aussi des

leçons tirées des obstacles, des peurs, des chutes et des succès parsemant cet apprentissage. Elle établit un parallèle fort intéressant entre les différentes étapes de son apprentissage pour rouler à bicyclette et celles qui entourent l'apprentissage de la vie. Son récit traite également des avantages de pouvoir se déplacer à bicyclette pour les femmes et de ses impacts sur leur désir et leur besoin d'émancipation.

La filiale montréalaise du WCTU occupe une place importante dans l'univers philanthropique féminin, et tout comme la MLCW et la FNSJB, elle poursuit l'objectif de sauver la famille et la société de l'éclatement<sup>32</sup>. De ce fait, on peut présumer que le récit de la présidente du WCTU a eu un écho significatif au Québec et à Montréal. L'influence de Frances Willard comme présidente du WCTU et femme engagée a certainement inspiré et encouragé nombre de femmes à suivre ses traces pour apprendre à rouler à bicyclette. C'est pourquoi ce récit trouve sa pertinence dans la bibliographie.

Le récit *Dans une toile d'araignée* de la romancière et essayiste Michelle Le Normand représente un témoignage tardif d'une Québécoise francophone sur la relation qui se tisse entre la femme et la bicyclette. Derrière l'objectif de révéler aux cyclistes les excursions possibles sur l'Île de Montréal et de donner aux jeunes le goût de passer leurs loisirs au grand air, Michelle Le Normand communique son bonheur à prendre la route et à pédaler des heures durant. Son récit témoigne des motivations des femmes, en 1949, à enfourcher la bicyclette. Il s'agit d'une époque totalement différente de celle de F. Willard. La comparaison des deux récits nous permet de voir ce qui a ou ce qui n'a pas changé dans les désirs et les besoins des femmes à faire de l'activité physique, mais aussi d'analyser l'évolution du rôle de la bicyclette comme outil d'émancipation. Sa présence dans le corpus est pertinente dans la mesure où il

---

<sup>32</sup> Fernand Hébert, *La philanthropie et la violence maritale. Le cas de la Montreal Society for the Protection of Women and Children et de la Woman's Christian Temperance Union of the Province of Quebec.*, Mémoire de maîtrise (Histoire), Université du Québec à Montréal, 1999, p. 42.

éclaire notre réflexion sur l'influence de cette relation controversée et permet d'identifier les acquis gagnés par les femmes entre les deux guerres.

Enfin, l'iconographie sélectionnée représente un petit corpus parmi les sources. On retrouve des photos provenant des archives du musée McCord d'histoire canadienne. Ces photos ont été prises majoritairement à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ; elles nous permettent également d'analyser les transformations apportées au vêtement féminin. Certaines d'entre elles nous aident plus particulièrement à analyser ce qui se trouve derrière l'attitude « physique » empruntée par la femme sur une bicyclette. Dans l'iconographie sélectionnée, on retrouve aussi des dessins (gravures) tirées des revues *The Wheelwoman and Society Cycling News* et *The Wheelwoman*. Ces dessins viennent appuyer notre analyse du costume cycliste féminin. Par ailleurs, l'iconographie retenue a été prise ou publiée dans la dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle et de la première du siècle suivant, c'est-à-dire au sommet de la popularité de l'objet. Elles représentent donc une source fiable pour analyser et illustrer les transformations du vêtement féminin.

Après avoir présenté l'émergence d'un lien entre la femme et la bicyclette, après avoir brossé un tableau succinct de la production historique sur la bicyclette, après avoir esquissé la présence d'un débat à propos de la « relation » entre la femme et la bicyclette et après avoir présenté les sources utilisées, voilà que se pose maintenant la question de la méthodologie choisie pour traiter les sources.

## **1.6 Méthodologie**

Une grille thématique constituée de thèmes et de sous-thèmes précis a orienté la recherche, la sélection et l'organisation des sources. Le premier thème concerne le débat et se divise ensuite en trois sous-groupes : le discours dans les journaux à grand tirage, le discours dans l'opinion médicale et le discours dans l'opinion féminine.

Pour chacun de ces trois discours, les sources ont reçu le même classement thématique, c'est-à-dire, l'hygiène, la biologie et le système reproducteur féminin, la physiologie, l'indécence, les mœurs et la morale, l'image de la femme et les arguments en faveur ou en opposition à la pratique cycliste féminine. Le second thème touche le vêtement féminin. Il comprend un premier sous-thème traitant de la révolution vestimentaire à propos du sous-vêtement, du corset, de la jupe et du pantalon « bloomer ». On retrouve aussi cinq autres sous-thèmes : les notions d'hygiène, les notions de confort, les notions de sécurité, les réactions féminines et masculines face aux changements. Enfin, un troisième thème s'intéresse plus spécifiquement du concept d'émancipation. Cette fois-ci, les sources ont été classées à partir d'informations traitant de l'origine des motivations à enfourcher la bicyclette, de l'attitude empruntée par les femmes sur la bicyclette et des notions de liberté et d'autonomie procurées par cette nouvelle pratique.

Les sources ont fait l'objet d'une critique externe et interne. Nous nous sommes interrogés sur leur auteur et avons tenté de trouver des éléments biographiques, d'identifier les intérêts et les buts visés par l'exercice de rédaction. Il était aussi important de savoir à qui ces écrits étaient destinés : à qui l'auteur s'adresse t-il, quel message essaie t-il de transmettre, quelle est la relation de l'auteur avec le sujet, quels sont ses intérêts, etc. Il importe de ne pas perdre de vue que tous ces éléments teintent les écrits d'une personne. D'autre part, le contexte de production de la source est aussi important puisqu'il fournit des détails sur comment elle a été produite, dans quelles conditions, sous quelles pressions, etc. Il faut aussi critiquer la source elle-même, c'est-à-dire tenter de voir et de comprendre les incohérences et les contradictions qu'elle peut contenir. Une fois cette étape terminée, nous avons procédé au dépouillement minutieux des sources et notés, sur une fiche, chacune des informations qui semblait liée, de près ou de loin, au débat sur la relation entre la femme et la bicyclette et les indices ou les agents annonciateurs de l'émancipation féminine. Les fiches comprennent le thème et les sous-thèmes traités

dans la source, les citations pertinentes, la date de production de la source, le nom de l'auteur et une section « notes » pour les détails et les anecdotes supplémentaires.

L'analyse sommaire de l'historiographie au sujet de la relation entre les femmes et le sport et l'absence d'études portant sur l'influence du sport et de la bicyclette sur l'émancipation féminine nous pousse à approfondir cet aspect de l'histoire des femmes. Pour mieux comprendre l'origine du débat et l'évolution des arguments de la société victorienne à propos de la relation naissante entre la femme et la bicyclette, cette étude gagnera à englober l'ensemble des points de vues des trois groupes suivants : c'est-à-dire, les journaux à grand tirage, les médecins et les femmes. La multiplication des femmes cyclistes entre 1880 et 1920 nous amène également à nous interroger sur l'influence de cette nouvelle pratique dans la vie quotidienne, en ce qui concerne le vêtement féminin et les besoins de liberté et d'autonomie réclamés par les femmes. Sur la base de ces prémices, nous ouvrirons de nouvelles perspectives afin d'enrichir les connaissances relatives à l'émancipation féminine et à l'histoire québécoise des femmes.

## CHAPITRE 2

### LE DÉBAT

Aujourd'hui, plus que jamais auparavant, les filles et les femmes peuvent participer à une très grande variété de sports. Longtemps, les us et coutumes de notre société, les stéréotypes sexuels et différents mythes ont constitué des obstacles pour les femmes qui voulaient pratiquer une activité physique.

Très tôt, dans les années 1860 et 1870, l'époque victorienne insiste sur la fragilité physique et mentale des femmes et appuie des modes contraignantes tel le port du corset, des crinolines et des jupes volumineuses, ce qui réduit considérablement leurs activités physiques. À cette époque, seules les activités individuelles ou récréatives comme le patin sur glace, l'équitation et le croquet sont jugées convenables.

À partir des années 1880, un nombre croissant de femmes enfourchent la bicyclette. Naît alors un débat dans la société québécoise qui se cristallise autour des trois discours suivants : celui véhiculé par les journaux à grand tirage, et qui témoigne des tendances de l'opinion publique, celui véhiculé par les spécialistes de revues et d'études médicales et qu'on associe à l'opinion médicale et, finalement, celui véhiculé par certains guides et revues spécialisées témoignant du nouvel engouement des femmes pour la bicyclette. Chacun de ces trois discours recouvre dans son étude les thèmes suivants : l'hygiène, la biologie et le système reproducteur féminin, la physiologie, l'indécence, les mœurs et la morale, l'image de la femme. Les arguments en faveur ou en opposition à la pratique cycliste féminine ont aussi été analysés dans chacun des discours.

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, à la fois sur le plan collectif et individuel, les femmes voient leur statut et leur rôle social se modifier dans la vie publique et privée. Cette modification se reflète alors dans le discours sur la question des bienfaits et des méfaits du sport pour la santé physique des femmes et se transpose inévitablement au cœur du débat provoqué par la nouvelle relation entre la femme et la bicyclette. Il s'agit d'un des plus importants points de discussion relevés dans le débat, mais il s'agit aussi de la question qui connaît la plus importante évolution.

## **2.1 Le discours véhiculé par les journaux à grand tirage**

### ***2.1.1 La santé physique et mentale : Les arguments des détracteurs du cyclisme féminin***

Tout d'abord, voyons quelles sont les principales préoccupations de l'opinion publique telle que manifestée dans les grands quotidiens de l'époque. Très rapidement, on constate que la société victorienne est préoccupée par la santé des femmes et par les effets de la bicyclette sur celle-ci. La majorité des articles repérés traite des bienfaits et des méfaits de la bicyclette. À ce propos, les avis sont plutôt partagés sur la possibilité de considérer ce loisir comme un exercice dit « bienfaisant ». À l'époque, nombre de journaux n'hésitent pas à exprimer leur position en fonction des dernières déclarations de l'opinion médicale. Certains journaux offrent même la possibilité à des médecins de communiquer leur point de vue par le biais de courts articles. Cette idée de collaboration n'est certainement pas sans arrière-pensée, car les journaux à grand tirage savent combien la parution de tels articles peut avoir une influence considérable sur la société. La collaboration entre les médecins et les journaux à grand tirage constitue une association parfaite pour sensibiliser un plus large public au débat naissant concernant le cyclisme féminin.

Plusieurs journalistes s'appuient sur l'opinion de médecins afin de dénoncer et de condamner la bicyclette. Leurs arguments évoquent la santé des femmes, dite trop fragile pour pratiquer un sport aussi violent. En 1898, on peut lire dans un article publié dans *La Patrie* :

Mais la chose la plus sérieuse et ce qui occupe le plus les sommités médicales en ce moment, c'est de savoir si oui ou non la bicyclette est nuisible à la santé. On semble attacher moins d'importance à l'homme, mais pour la femme, les médecins sont presque unanimes à condamner ce genre d'exercice, qui est trop violent pour le beau sexe. Aussi, si on n'y met pas le holà, verra-t-on nos jolies canadiennes devenir pâles, anémiques, faibles et amaigries<sup>1</sup>.

Les articles de journaux ne font pas tous référence de façon aussi directe à cette « fragile » santé des femmes, mais leurs propos laissent sous-entendre que les femmes sont susceptibles de connaître de plus graves complications physiques que les hommes.

Aux dires des médecins et des journalistes de l'époque, les complications sont d'ailleurs nombreuses. Le 24 août 1895, un article publié dans *La Presse* rapporte les propos tenus par un docteur qui dénonce la pratique de la bicyclette dans les termes suivants :

Pour connaître tout le désavantage de ces promenades, écoutez ceci : D'abord, paralysie dans les mains, causée par l'étreinte de la barre ; [...]. Ce violent exercice, s'il est continué, produit aussi l'élargissement du cœur. [...] Les périls sont nombreux et parce que le peuple les a négligés trop longtemps si le monde n'est pas dépeuplé par l'application croissante à ce club homicide, la race humaine court le risque de périr par l'incapacité à se propager.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *La Patrie*, 23 décembre 1898, p. 8.

<sup>2</sup> *La Presse*, 24 août, 1895, p. 11.

De tels propos, tenus de surcroît par des médecins ont évidemment un impact déterminant sur le cyclisme féminin et modulent inévitablement l'opinion de la société victorienne où s'insère ce phénomène. Certains articles se penchent même sur les effets psychiques et les troubles de la personnalité suscités par la pratique de la bicyclette. Déjà en 1869, un article publié dans *Le Canadien* soulevait cette inquiétude :

Le premier inconvénient que paraît offrir le bicycle est l'état de perturbation que peut amener ce véhicule employé sur le pavé ou tout autre route rude ou inégale. En effet, la trépidation à laquelle il donne lieu en ce cas, peut produire, après une répétition un peu fréquente, un ébranlement des centres nerveux<sup>3</sup>.

Près de trente ans plus tard, un article publié dans *La Minerve* en 1896 abonde dans le même sens et pousse les mises en garde à un niveau plus précis. L'article reprend les conclusions d'une étude menée par un certain Dr. Du Pasquier. Selon lui, « [...] l'effet immédiat produit par le mouvement [action de pédaler] est l'exaltation de toutes les fonctions de la sensibilité de la circulation de la force musculaire aboutissant à une certaine excitation de l'activité psychique [...] ». L'article rapporte l'insistance déployée par le docteur à souligner les inconvénients de l'abus de la bicyclette au niveau cérébral et des conséquences sur la personnalité du ou de la cycliste. Selon le docteur :

Tel individu taciturne et calme dans la vie ordinaire devient bavard quand il est en selle : tel autre perd toute modération et toute réserve dans ses actes et ses paroles et devient insolent et grossier à l'égard des malheureux piétons qu'il trouve sur son chemin. Cet état d'excitation peut devenir très préjudiciable pour les sujets hystériques ou névropathes. Mais il y a plus. Pas d'exercice plus monotone que la bicyclette. On ne peut pas dire

---

<sup>3</sup> *Le Canadien*, 23 juillet 1869, p.1.

que le mouvement de la pédale nécessite la mise en jeu de beaucoup de facultés. D'une sorte de torpeur cérébrale qui à la longue aboutit à l'atrophie du cerveau par défaut de fonctionnement. Le sujet perd sa personnalité et tend à l'automatisme<sup>4</sup>.

De toute évidence, on peut affirmer que les journaux à grand tirage tentent de façonner l'opinion publique. Aujourd'hui, les arguments nous semblent peut-être dérisoires, mais à l'époque ils servent les groupes politiques, sociaux et religieux qui cherchent à maintenir leur influence sur la société victorienne. On peut donc penser que les articles cités précédemment correspondent à un avis assez bien répandu dans l'opinion publique<sup>5</sup>. Alors, peut-on imaginer l'influence de tels arguments pour les détracteurs de l'utilisation de la bicyclette par la femme ?

### *2.1.2 Le corps féminin et l'image féminine : Les arguments des détracteurs du cyclisme féminin*

À l'époque victorienne, les efforts et l'énergie déployée par les femmes pour soigner leur apparence relèvent presque du mythe. Et c'est parce que la société victorienne voue un culte sans bornes aux attraits, aux formes et aux courbes du corps féminin, qu'elle n'hésite pas à mettre en garde les femmes cyclistes contre la pratique d'un tel exercice. Les détracteurs du cyclisme féminin accordent d'ailleurs une attention particulière à l'apparence physique des femmes dans leur argumentation. Un article signé par un journaliste de sexe masculin dans *La Patrie*, en 1893, exprime parfaitement les dangers auxquels les femmes cyclistes pouvaient s'exposer.

Quand le microbe de la bicyclette s'est propagé avec la foudroyante rapidité que l'on sait, on a pu espérer un moment

<sup>4</sup> *La Minerve*, 22 septembre 1869, p.4.

<sup>5</sup> Jean de Bonville, *La presse québécoise de 1884 à 1914. Genèse d'un média de masse.*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1988, p.297-298.

qu'il limiterait ses ravages à la partie barbue de la population. [...] Il paraît que c'était trop présumer du bon sens du sexe enchanteur. Ces dames se mettent à pédaler à outrance. Cela devient une rage. [...] Ah ! pauvres hommes que nous sommes ! Au lieu de ces jolis petons, de ces délicieux bas de jambes emprisonnés de soie, ces dames exhiberont de solides poteaux télégraphiques, de robustes et massifs mollets taillés à coups de serpe. Plus de taille onduleusement cambrée ! Plus de corsages fringants ! Adieu, petites nuques blanches sur lesquelles se jouent si gentiment des frisons bruns ou blonds ! Cous tannés par un amalgame de poussière et de soleil, poitrines renfoncées, épaules voûtées, varices aux jambes et calus un peu partout, voilà le suggestif spectacle que nous offrira bientôt le beau sexe<sup>6</sup>.

Dans cet article, le journaliste emploie une imagerie très forte. En utilisant le champ sémantique de la contagion avec des mots comme « microbe », « propagé », « foudroyante rapidité » et « ravage », il compare la pratique du cyclisme chez la femme à une maladie virulente contre laquelle la société victorienne doit se prémunir. Aux dires du journaliste, le corps féminin est une proie facile pour cette maladie et ses effets sur le beau sexe ne peuvent qu'être désastreux. En d'autres termes, par le biais de phrases percutantes, ce journaliste cherche à marquer l'esprit féminin et masculin en créant un certain climat de peur propre aux grandes maladies épidémiques comme la peste et le choléra.

Un autre article publié dans le journal *La Presse* en 1897 vient décrire le comble de l'horreur pour les dames :

Et le docteur Championnière nous cite une dame qui, s'étant adonnée à la bicyclette pendant de longues vacances, fut toute surprise, en rentrant à Paris de ne pouvoir entrer dans ses robes habillées. Les manches étroites craquèrent au niveau des bras et des avant-bras. Quant aux entournures, il fallut tout changer. Les

---

<sup>6</sup> *La Patrie*, 14 juillet 1893, p.3.

muscles qui joignent l'épaule au bras avaient pris un développement considérable<sup>7</sup>.

Cette fois-ci, le journaliste s'attache à révéler les effets négatifs d'une musculation développée sur les attraits féminins, en ce qui concerne le vêtement féminin. À une époque où la mode détermine non seulement la beauté du corps féminin, mais également son statut social, il s'agit d'un sujet d'importance capitale pour la gent féminine de la société victorienne.

Bien entendu, ce type d'argument s'appuie sur une question d'image et de superficialité, mais il ne faut pas minimiser son influence sur la gent féminine qui demeure toujours sensible aux sujets touchant leur apparence physique et leurs relations avec les hommes. D'ailleurs, cette question en entraîne une autre, celle de la réception du message par les femmes. L'idée de déplaire aux hommes ou de ne pas répondre aux critères de beauté prend une connotation très péjorative ; il importe à cette époque de ne pas détonner de l'ensemble des femmes et de ne pas hypothéquer, par le fait même, la possibilité de rencontrer un bon parti et de se marier. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'avenir des jeunes filles et des femmes emprunte un chemin tracé par les protocoles et les convenances victorienne ; il aurait été mal vu de les voir s'écarter du droit chemin en gagnant trop d'autonomie et de liberté. Tels sont les us et coutumes.

Cela dit, il est vrai que la protection de l'image et de la respectabilité du corps féminin occupe une place importante dans les arguments des détracteurs du cyclisme féminin. En fait, la notion de l'image et de la moralité sont intimement liées. Nombreux sont les moralistes estimant que la bicyclette ne sert qu'à tromper l'oisiveté des désœuvrés et qu'il ne s'agit que d'un amusement de mauvais goût ne pouvant convenir à la femme « honnête » qui risque aussi d'y perdre sa grâce et son

---

<sup>7</sup> *La Presse*, 29 mai 1897, p. 11.

charme. Selon un article du journal *Le Soleil*, cette note sévère est aussi souvent donnée par des femmes. Un point de vue justifié par des raisons de coquetteries poussant ces juges rigides à condamner l'usage de la bicyclette<sup>8</sup>. On peut remettre en doute la justesse des propos rapportés dans cet article en ce qui concerne la sévérité du jugement féminin, mais les propos tenus par une certaine Miss Boughman lors d'une conférence à Westmount en 1896, viennent confirmer l'intransigeance de certaines femmes concernant la pratique du cyclisme féminin. Un article du journal *La Minerve* résume sa conférence par la maxime suivante : « Chacun dans sa sphère ». Lors de cette conférence, Miss Boughman se serait élevée contre la jeune femme moderne qui se livre à des exercices réservés au sexe laid et notamment à la pratique de la bicyclette<sup>9</sup>. En somme, les détracteurs semblent particulièrement se préoccuper de préserver la morale et l'image des femmes. Pour eux, l'exercice physique entraîné par la bicyclette représente un danger dont les femmes doivent se méfier pour préserver leur santé, leur réputation et leur féminité. Les journaux à grand tirage sont des outils de diffusion importants et influents dans la société victorienne. Pour de nombreux lecteurs, le message qu'on y véhicule est gage de crédibilité et indique la ligne de conduite à suivre<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> *Le Soleil*, 18 mai 1897, p. 2.

<sup>9</sup> *La Minerve*, 24 août 1896, p. 1.

<sup>10</sup> Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, le taux de pénétration de la presse québécoise augmente de façon remarquable. Entre 1891 et 1911, les progrès sont nettement plus marqués dans le cas des quotidiens, notamment les journaux à grand tirage cités précédemment. En effet selon l'étude de Jean de Bonville, le taux de pénétration des quotidiens accuse, de 1891 à 1911, une hausse de près de 100 %. Aussi, selon son étude, en 1884, le tirage total de chacun des quotidiens, hebdomadaires, des bihebdomadaires et des trihebdomadaires atteint 357 851 exemplaires, mais en 1914, ce nombre passe à 1 002 740 exemplaires. Ces chiffres nous permettent de croire que le message des détracteurs ou des défenseurs du cyclisme féminin rejoint un nombre considérable de personnes et que son influence mérite d'être signalé. De plus, comme le souligne Jean de Bonville, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, on note un changement d'attitude de la part des journaux à grand tirage. Le nouveau journalisme préconise un journal s'adressant à toute la famille sans distinction de classe sociale, ni d'âge, ni de sexe. De nouvelles rubriques, notamment le loisir qui devient un sujet d'intérêt quotidien, visent des clientèles jusque là laissées pour compte. Ainsi, on peut également croire que les articles publiés sur la bicyclette dans les journaux à grand tirage attirent l'attention de nombreux lecteurs et que les propos véhiculés ont un impact notable sur la perception du cyclisme féminin par la société victorienne. Voir : Jean de Bonville, *op. cit.*, p. 254-268 et 286.

### *2.1.3 La santé physique et mentale : Les arguments des défenseurs du cyclisme féminin*

Les arguments des détracteurs du cyclisme féminin trouvent un écho important dans la société victorienne et dans l'opinion publique, mais les journaux à grand tirage laissent aussi à ses défenseurs la chance d'exprimer leur point de vue sur la question.

Tout comme les détracteurs, les défenseurs du cyclisme féminin vont aussi s'appuyer sur le discours des experts médicaux pour aborder le sujet des effets de la bicyclette sur la santé des femmes. Plusieurs médecins se prononcent en faveur d'un tel exercice pour la femme et n'hésitent pas à exprimer leur point de vue dans les journaux à grand tirage. Déjà en 1894, un article publié dans le journal *La Presse* tranche avec la position conservatrice de certains détracteurs. Dans cet article, on rapporte les démarches d'un reporter parisien qui consulta 48 médecins ayant étudié les bienfaits et les méfaits de la bicyclette sur la santé de la femme. Voici les questions et les arguments retenus et rapportés par le journal *La Presse*.

À la première question : le cyclisme modéré est-il un bon exercice pour la femme ? 34 médecins ont répondu par l'affirmative, 3 ont émis des réserves, 9 l'ont condamnés. À la deuxième question : l'usage de la bicyclette détermine-t-il des accidents généraux ? 22 médecins dont quelques-uns, vigoureusement opposés au cyclisme féminin, conviennent qu'ils n'ont observé aucun trouble nerveux du fait de l'usage de la bicyclette chez leurs clientes. Trois autres estiment que cet exercice est salubre dans le nervosisme. À la troisième question : existe-t-il des cas particuliers où vous prescrivez le cyclisme ? 26 médecins ont répondu, dont 25 par l'affirmative. Selon eux, l'application la plus grande va à la neurasthénie, les troubles nerveux et l'obésité. Viennent ensuite l'anémie, le défaut d'appétit, la tuberculose, la débilité, la chlorose et la constipation. Certains médecins prescrivent la bicyclette pour

tout, depuis la bronchite jusqu'à la migraine et aux rhumatismes chroniques<sup>11</sup>.

Avec la publication de cet article, qui vise sans doute principalement à informer ses lecteurs, la presse joue néanmoins un rôle de protagoniste et aide les défenseurs du cyclisme féminin à désamorcer les inquiétudes de la société victorienne à propos des possibles dangers physiques pour la femme. Il témoigne aussi de l'avancée des recherches sur la question, de l'évolution des arguments et de la volonté des défenseurs de nuancer les préjugés émis envers la pratique cycliste féminine. En résumé, les articles recensés s'appuient sur une opinion médicale en faveur de la pratique du cyclisme pour considérer la bicyclette comme le plus efficace des exercices physiques pour le développement de la femme. Elle révolutionnerait complètement l'existence de la femme, en la faisant plus grande et plus forte. Les jeunes filles ont les yeux brillants, le teint plus frais grâce au cyclisme<sup>12</sup>. En présentant la bicyclette comme une solution à certaines maladies, les défenseurs amènent la société victorienne à comprendre les relations de cause à effet d'une telle pratique et d'identifier concrètement les avantages d'un tel exercice pour la santé des femmes.

D'autres articles appuient davantage les bienfaits du cyclisme féminin en évoquant des concepts tels que « l'assouplissement musculaire, santé plus robuste, sang devenu plus riche, poumons fonctionnant mieux ainsi que la disparition des marches de canards ». En 1897, dans le quotidien *La Presse*, un journaliste signe un article intitulé « La bicyclette, un exercice bienfaisant ». Son auteur présente la bicyclette comme un exercice permettant à la femme de développer et d'entretenir ses forces musculaires. Aussi, peut-on y lire :

---

<sup>11</sup> *La Presse*, 27 octobre 1894, p.8.

<sup>12</sup> *La Patrie*, 26 décembre 1898, p. 4 ; *Le Soleil*, 18 mai 1897, p.2 ; *La Presse*, 29 mai 1897, p. 11.

La bicyclette offre toutes les qualités de mesure pour la femme, depuis la promenade jusqu'aux performances à sensation qui se rapprochent de celles de l'homme. Rappelez-vous en outre que l'équilibre attire la femme, qu'elle a pour sa recherche des aptitudes particulières. Dans les cirques, on fait des équilibristes avec des femmes qui ne s'étaient jamais occupées des exercices d'équilibre et qui deviennent surprenantes d'habileté. Essayez vos femmes, vos sœurs ou vos filles sur la bicyclette et elles s'en serviront plus vite que vous, avec plus de grâce et elles en bénéficieront plus complètement encore que vous, à la condition qu'elle n'oublie jamais qu'elles sont femmes et qu'elles ne doivent lutter avec l'homme que de grâce, de sagesse et de modération en sachant les premières apporter à leur exercice des restrictions passagères qui intéressent leur santé<sup>13</sup>.

Les défenseurs du cyclisme féminin, par le biais des journaux à grand tirage et avec la publication de certains articles, cherchent à contrebalancer les propos des détracteurs de cette activité. La présence de ces articles permet également de comprendre l'importance de l'enjeu du débat. D'un côté, les détracteurs cherchent à mettre en garde la société victorienne contre les méfaits du cyclisme pour les femmes, de l'autre côté, les défenseurs cherchent à nuancer en faisant valoir les bienfaits de la bicyclette tant sur le plan physique et de l'hygiène que de la morale. Les défenseurs considèrent le cyclisme comme un médicament qui retire les femmes de leur retraite oisive et étioiante pour les envoyer dans la campagne où le corps agit pendant que l'esprit se repose. Dans un article publié dans le quotidien *Le Soleil* en 1897, un représentant des défenseurs conseille d'ailleurs : « [...] ce sport à la mère de famille et le mari serviable sera du reste récompensé par la diminution des notes de la couturière et des honoraires de médecin. Ainsi, la névropathe, l'hystérique, la morphinomane, l'anémique, la dyseptique y auront recours avec avantage »<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> *La Presse*, 29 mai 1897, p. 11.

<sup>14</sup> *Le Soleil*, 18 mai 1897, p.2.

Les défenseurs élargissent le débat non seulement à la santé des femmes, mais abordent l'évolution personnelle et sociale que la pratique installe dans les rapports homme-femme. En 1897, le quotidien *Le Soleil* fait mention de la nouvelle relation qui s'établit entre les deux sexe : « La bicyclette réunit les époux dans un sport très moral et doit resserrer les liens de la famille ; il serait fâcheux que le mari eût sans partage, le plaisir de courir les routes et abandonnât sa femme à la maison »<sup>15</sup>. Enfin, si un quotidien prend la peine de soulever l'évolution des liens qui unissent les époux et la famille, on peut croire que ce changement marque une différence importante dans le comportement de la société victorienne.

Le débat dans les journaux à grand tirage traduit bien l'agitation à laquelle fait face la société victorienne de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire, une confrontation entre un besoin de modernité au point de vue matériel, intellectuel, social et une idéologie, une attitude et des principes traditionalistes. D'une part, on remarque la volonté de la société victorienne de s'adapter, de s'ouvrir à des concepts modernes notamment le loisir et la bicyclette. D'autre part, la société victorienne adopte aussi à une attitude réfractaire aux changements, à la nouveauté, surtout lorsque celle-ci sous-entend l'émancipation de la femme. Toutefois, la seule présence de ce débat témoigne d'une évolution et d'une amélioration de la condition des femmes.

## **2.2 Le discours véhiculé dans l'opinion médicale**

Dans l'évolution du débat suscité par la pratique cycliste féminine, l'opinion médicale joue un rôle important. Les journaux à grand tirage accordent une importance très grande à l'avis des médecins. Leur approbation ou leur désapprobation peut avoir une influence déterminante sur la motivation et la décision

---

<sup>15</sup> *Ibid.*

finale des femmes à enfourcher la bicyclette et sur les attitudes à l'égard de cette pratique. Aussi, si les médecins sont les premiers à émettre des réserves sur le cyclisme féminin, ils sont également les premiers à modifier leur discours et revoir leur argumentation. On peut donc dire qu'ils sont des alliés importants pour les femmes.

Basés sur l'avis des médecins, les articles de journaux cités précédemment présentent des opinions divisées sur le cyclisme féminin. Pourtant, les articles publiés dans les revues médicales canadiennes comme *Le Journal d'hygiène populaire* et *The Canada Medical Record* sont majoritairement favorables à ce type d'exercice pour la femme<sup>16</sup>. Les études publiées par des médecins abondent aussi dans ce sens. Dans son étude *Bicycling for Girls from a Medical Standpoint*, le Docteur Robert N. Tooker se réjouit d'ailleurs que ses confrères encouragent le cyclisme féminin : « [...] I have been greatly suprised at the unanimous opinion that has been expressed in its favor, not only by riders themselves, but by physicians of large experience and competent judgement »<sup>17</sup>.

Les spécialistes du monde médical sont nombreux à se pencher sur le phénomène de la pratique féminine du cyclisme. En publiant les résultats de leurs recherches, ces spécialistes nous renseignent sur l'importance accordée au phénomène et confirment le sérieux du débat. Tous abordent le sujet par la question suivante : la bicyclette est-elle nuisible pour les femmes ? Selon le Docteur Tooker « as a question of healthfulness, it is our duty to consider it and to thoroughly

---

<sup>16</sup> Ces deux revues nous permettent d'ailleurs de noter la participation du Québec à un débat international. Les journaux comme ces revues médicales scientifiques font état des débats qui ont lieu ailleurs en Amérique et en Europe. Les études des médecins américains Robert Tooker et Victor Neesen sont des exemples parfaits d'études publiées à l'étranger, mais qui circulent également au Québec.

<sup>17</sup> Robert Tooker, *Bicycling for Girls from a Medical Standpoint*, Chicago, Gormully & Jeffery Mpg, 1891, p. 1.

investigate it »<sup>18</sup>. Toutefois, tous semblent faire une distinction entre les bienfaits pour la santé physique et les bienfaits pour la santé mentale des femmes<sup>19</sup>. De plus, l'avancée de leurs études leur permet également de poser des diagnostics et de prescrire la bicyclette pour un certain nombre de maladies bien identifiées. Cela dit, ces médecins rencontrent tout de même de solides adversaires parmi leurs confrères dont les arguments s'appuient davantage sur une question de morale.

### 2.2.1 Les bienfaits de la bicyclette sur la santé physique

Dans un premier temps, nous nous intéresserons aux bienfaits de la bicyclette pour la santé physique des femmes car de nombreux médecins considèrent la bicyclette comme un excellent exercice préventif pour la santé générale des femmes : « As a remedial agent, bicycling is to be considered as a curative and as prophylactic. Prophylaxis means the prevention of disease. Bicycling prevents disease by its beneficent action on general health »<sup>20</sup>. Aussi, s'attachent-ils à démontrer et à expliquer les avantages d'un tel exercice. Selon le Docteur Victor Neesen, jeunes et moins jeunes pourront rapidement constater des améliorations. Des effets seront d'abord perceptibles au niveau de leur santé cardiovasculaire :

The first effect manifested by wheeling is stimulation. The heart beats faster and with more power. This is necessitated by action of the muscles, which, when exercised, demand more blood, to carry off the carbon dioxide and replace it with oxygen. [...] By

---

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 3.

<sup>19</sup> En effet, dans les guides cyclistes rédigés par des médecins et les articles repérés dans des revues scientifiques médicales, la question des bienfaits du cyclisme sur la santé physique et mentale fait souvent l'objet d'un traitement distinct. D'ailleurs, Wendy Mitchinson dans son étude *The Nature of Their Bodies. Women and Their Doctors in Victorian Canada*, remarque aussi que les médecins traitent différemment ces deux aspects. Son dixième chapitre « Women and Mental Health », est d'ailleurs réservé uniquement au traitement de la santé mentale des femmes alors que la santé physique des femmes fait l'objet du reste de son étude.

<sup>20</sup> Victor Neesen, *Dr. Neesen's Book on Wheeling : Hints and Advice to Men and Women from the Physician's Standpoint*, New York, New Amsterdam Book Co., 1899, p. 45.

this somewhat terse explanation, it will be seen that if circulation is improved, each part of the body will be benefited<sup>21</sup>.

De plus, une bonne santé générale se reflète particulièrement sur l'apparence physique de la femme. Encore une fois, les propos du Docteur Neesen traduisent bien les bienfaits physiques remarqués par les professionnels du monde médical :

If one wants to be convinced of what bicycling has done for our women, let him compare a modern, up-to-date bicycle girl with a girl who has followed a mode of life similar to a captive house worker's. The springy step, the erect carriage, the clear eye, the fresh complexion, the well-balanced poise of the head and body, all proclaim the new order of things –the triumph of the bicycle<sup>22</sup>.

Par ailleurs, la bicyclette sera aussi prescrite pour plusieurs autres problèmes ou malaises dits récurrents chez les femmes : les douleurs menstruelles, la migraine, la constipation, les courbatures, la nervosité, l'hystérie, les pertes de connaissance, la mélancolie, l'insomnie et l'irritabilité<sup>23</sup>. Des médecins évoquent même des cas de guérison complète grâce à la bicyclette, d'autres vont jusqu'à parler de miracle. Tel est le cas du Docteur Tooker qui raconte la guérison d'une jeune fille de quinze ans souffrant de problèmes pulmonaires « [...] I urged her father to buy her a Safety, which he finally did ; she learned to ride it in two days, and now takes a spin twice a day and has gained ten pounds in weight, has roses in her lips and cheeks and a healthy sparkle in her eye ; the Safety has saved her life »<sup>24</sup>. Dans un article publié dans *The Canada Medical Record* en 1897, on parle d'une baisse de la mortalité féminine due à la tuberculose, grâce à la pratique de bicyclette. L'origine de cette conclusion viendrait du fait que cette baisse coïnciderait avec le début de la fièvre

---

<sup>21</sup> *Ibid.* p. 57.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 58.

<sup>23</sup> *Ibid.*, p. 52, 72-73.

cycliste féminine cinq ans auparavant. Bref, elle serait liée à une plus grande pratique d'activités en plein air comme la bicyclette<sup>25</sup>.

Le Docteur Tooker et deux médecins associés au *Journal d'hygiène populaire* s'entendent pour dire qu'il s'agit d'un exercice profitable à la bonne croissance des jeunes filles<sup>26</sup>. En 1890, le Docteur D. signe un article dans le *Journal d'hygiène populaire* et profite de l'occasion pour s'indigner que l'on ne se soit jusqu'ici « guère occupé des jeunes filles lymphatiques et mal 'échafaudées', qui sont pourtant destinées à perpétuer notre race. En vue de maternités futures, elles devraient au contraire être l'objet de préoccupations spéciales »<sup>27</sup>. À une époque où la capacité de reproduction définit une grande partie du rôle de la femme, cet argument n'est pas sans ébranler la position des plus farouches opposants au cyclisme féminin et par le fait même armer ses plus fidèles défenseurs.

---

<sup>24</sup> Robert Tooker, *op. cit.*, p. 8.

<sup>25</sup> J. Bradford McConnell, « The Significance of Mortality from Consumption with Regard to the Bicycle [Compte rendu] », *The Canada Medical Record*, 25, 1897, p. 304. ; Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la consommation ou la tuberculose suscite de vives inquiétudes en Occident. Au Canada et au Québec, elle est une des principales causes de mortalité et le nombre de personnes infectées ne cessent d'augmenter. On compte alors 200 décès tuberculeux par 100 000 âmes. Rapidement, les autorités médicales enclenchent une lutte antituberculeuse. Parmi les stratégies de combat, l'exercice physique tient un rôle déterminant. En plus du repos et d'une alimentation équilibrée, la guérison du malade passe aussi par un programme d'exercice visant à rétablir progressivement le fonctionnement normal de son organisme. Par contre, tous les exercices n'avaient pas la même valeur. Il fallait pratiquer des sports qui ne demandaient qu'un effort modéré des bras. Pour des médecins comme le Dr. Tooker et le Dr. Bradford McConnel la bicyclette apparaît comme un excellent exercice à prescrire. Mais il est particulièrement intéressant de voir comment les vertus de la bicyclette gagnent une crédibilité et un intérêt inespérés. Alors que la société victorienne craint les effets de sa pratique pour l'apparence physique des femmes, des médecins n'hésitent pas à conseiller la bicyclette dans le processus de réhabilitation d'une maladie aussi grave que la tuberculose. Voir : Louise Côté, *En garde !. Les représentations de la tuberculose au Québec dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle*, PUL, Québec, 2000, p. 142-147.

<sup>26</sup> Dr. J. A. B., *Journal d'hygiène populaire*, 6, 11 (mars 1890) : 215 ; \_\_\_\_\_, *Journal d'hygiène populaire*, 1, 7 (sept. 1884) : 85-86.

<sup>27</sup> Dr. D., « Éducation physique des jeunes filles », *Journal d'hygiène populaire*, 6, 11 (mars 1890) : 213.

Les médecins du Québec ne sont pas seuls à croire aux bienfaits du cyclisme sur la santé des femmes. Pour le médecin américain, Robert Tooker, la bicyclette est une activité parfaitement adaptée aux besoins physiques des adolescentes : « I believe that it is especially adapted to that period in a woman's life just preceding full maturity, when the blood needs plenty of oxygen and the muscles plenty of action »<sup>28</sup>. Cette préoccupation pour la santé des jeunes filles n'est pas désintéressée. En effet, rapidement les médecins comprennent à quel point l'activité physique, notamment la bicyclette, peut être bénéfique pour le système reproducteur des femmes. Il semble qu'il y ait eu de nombreux cas où des médecins ont prescrit la pratique de la bicyclette à des femmes ayant de la difficulté à devenir enceinte. D'un point de vue médical et plus scientifique, voici comment le Docteur Neesen explique la relation de cause à effet :

Bicycle riding tends to make childbirth easier and safer in the following way. A muscle will perform its functions more naturally when it is healthy and sound. Bicycle riding tends to bring all the muscles, tissues and organs up nearer to the perfect health limit. The natural function of the perineum muscles is to support the pelvic contents, it is true, but they are also supposed to stretch easily when required to do so by the efforts of nature to expel the foetus. Then the uterin muscles and the abdominal muscles, being healthier and stronger, exert more propulsive power, which would more easily overcome the resistance of the perineum muscles<sup>29</sup>.

Ainsi, en ce qui concerne les bienfaits de la bicyclette sur la santé physique des femmes, il semble clair que les principales intéressées pourront compter sur l'appui des médecins du Québec et de l'étranger.

---

<sup>28</sup> Robert Tooker, *op. cit.*, p. 7.

<sup>29</sup> Victor Neesen, *op. cit.*, p. 62.

### 2.2.2 Les bienfaits de la bicyclette sur la santé mentale

En plus de vanter les mérites de la bicyclette pour la santé physique des femmes, les médecins s'intéressent aussi à ses nombreux bienfaits pour leur santé mentale. Aux dires de ces derniers, ils sont tout aussi importants et méritent d'être pris en considération. Selon le Docteur Neesen, la bicyclette tient les femmes loin des études, du bureau et des magasins, mais surtout des endroits reclus où règne l'agitation et les tracasseries. Bref, la bicyclette tient les femmes loin des activités sédentaires n'exerçant aucun stimulus musculaire. Ainsi, elle leur permet d'activer leurs muscles, de remplir leurs poumons d'air frais et demande à l'esprit un tout autre type de travail « [...] either the peaceful contemplation of nature, or the excitement of rapid motion and exhilarating sport »<sup>30</sup>. De plus, il considère le cyclisme comme la plus attrayante activité extérieure : « It is particularly attractive to women on account of its novelty. It is something new for them to have opportunity to enjoy exhilarating out-door exercise without restraint. The rapid and easy motion, the companionship, the competition, the exploration of new country, each adds its charm. The bicycle has become a fixture in the life of womankind »<sup>31</sup>.

Être à l'extérieur, respirer l'air frais, profiter du soleil, voici des concepts souvent évoqués par les médecins pour expliquer les bienfaits de la bicyclette pour la santé mentale des femmes. Les conclusions du Docteur J. A. B. postulent qu'il est même encore plus important de les faire vivre au grand air, dans un milieu sain, ensoleillé et de les tenir éloignées de l'atmosphère surchauffée des salons. Il déplore le fait, que l'on condamne les femmes à l'inaction, puisque la combinaison de l'exercice et du temps passé à l'extérieur est pour lui gage d'une bonne vigueur intellectuelle<sup>32</sup>. Pour sa part, le Docteur Neesen ajoute que la pratique de la bicyclette en compagnie

---

<sup>30</sup> Victor Neesen, *op. cit.*, p. 48.

<sup>31</sup> *Ibid.*, p. 58-59.

<sup>32</sup> Dr. J. A. B., *op. cit.*, p. 213.

d'autres personnes apporte plaisir et bienfaits. La bicyclette sort les femmes de la solitude du foyer et permet de créer des liens avec d'autres cyclistes. « Then the effect of pleasant companionship is not to be overlooked. The social contact of individuals does much to smooth out the wrinkles of care and buoy up the heart of despondency. Brooding over trouble, moroseness, pessimism, all vanish before the tonic of a good companion »<sup>33</sup>. Les raisons sont donc nombreuses pour inciter les femmes à enfourcher la bicyclette. À en croire les médecins, elles ne peuvent que trouver des avantages tant pour leur santé physique et mentale que pour leur santé reproductive. D'une façon ou d'une autre, elles y trouveront un sentiment de bien-être qui se reflétera dans toutes les sphères de leur vie quotidienne. La démarche des médecins pour libérer le cyclisme féminin des préjugés et des méconnaissances à propos de ses réels effets sur la santé des femmes redonne probablement confiance à celles-ci et leur permet d'assumer leur aspiration cycliste.

Telles qu'évoquées un peu plus tôt, les menaces entraînées par le cyclisme féminin ne sont pas pour autant complètement évacuées du discours médical. Certes, les opinions conservatrices reproduites dans les journaux à grand tirage présentent la bicyclette comme un agent perturbateur des rôles sociaux, parce qu'elle accorde une liberté de mouvement aux femmes qui les écarte de la surveillance de la famille. Mais l'argument le plus fréquent des médecins conservateurs s'articule autour de la moralité liée à la masturbation : on craint que la bicyclette menace leur pureté sexuelle. Un article écrit dans la revue médicale *Canadian Practitioner* en 1896 accuse en effet le cyclisme féminin d'encourager le désir bestial<sup>34</sup>. En d'autres termes, on craint comme l'explique Ellen Gruber Garvey que « the bicycle teaches masturbation in women and girls ». « In other words, such play was a form of

---

<sup>33</sup> Victor Neesen, *op. cit.*, p. 48.

<sup>34</sup> *Canadian Practitioner*, no. 21 (novembre 1896) : 848.

deviance that threatened both sexual and gender definition»<sup>35</sup>. D'un point de vue moral, comme l'explique Wendy Mitchinson, l'importance accordée par les médecins au spectre de la masturbation peut sembler excessif aujourd'hui, mais « It reflected not just medical views but moral and social views as well. [...] It was harmful, not because it was a sexual act, but because it was an anti-social sexual act »<sup>36</sup>. Pourtant, en 1895, *The Canada Medical Record* publiait un article niant que la bicyclette incitait à la masturbation : « [...] yet we absolutely deny that there is any foundation for her [saddle] insinuation that riding the bicycle is akin to masturbation and therefore immoral. [...] all agreed that nothing could be more absurd »<sup>37</sup>. Néanmoins, cet argument trouve un écho considérable puisque les manufacturiers de bicyclettes proposent une solution pour contrer le « danger » de la masturbation en mettant sur le marché un nouveau type de selle. On en modifie la forme afin d'éliminer tout point de contact avec les parties génitales.

Qu'elle soit pour ou contre, l'opinion ou l'argumentation des médecins a fort probablement des répercussions importantes sur la motivation des femmes à la pratique sportive. Malgré les quelques résistances manifestées par le corps médical, il semble que cette ambiguïté n'ait pas affaibli le désir des femmes d'accéder aux activités sportives. En ce qui concerne l'évolution du discours des médecins, il importe avant tout de retenir que les femmes ont surtout compris que l'état général de leur santé et leur qualité de vie pouvait dépendre de la pratique régulière d'un exercice physique<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> Ellen Gruber Garvey, « Reframing the Bicycle : Advertising-Supported Magazines and Scorching Women », *American Quarterly*, 47, 1 (mars 1995) : 75.

<sup>36</sup> Wendy Mitchinson, *The Nature of Their Bodies. Women and Their Doctors in Victorian Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, p. 114.

<sup>37</sup> Arthur Laphorn Smith, « Bicycling for Women », *The Canada Medical Record*, vol. 24, 1895, p. 75-76.

### 2.3 Le discours véhiculé par l'opinion féminine

Il aurait été difficile de parler d'un réel débat sur le cyclisme féminin sans s'intéresser à l'opinion des femmes. D'abord, les témoignages féminins dans les journaux à grand tirage sont pour ainsi dire inexistantes et aucune revue féminine spécialisée sur la bicyclette n'a été publiée au Québec ou au Canada. Cependant, cela ne signifie pas que les femmes résidant au Québec ne s'intéressent pas à l'objet et au loisir. Les cyclistes féminines, principalement des bourgeoises anglophones, se procurent des ouvrages et des revues comme *The Wheelwoman* et *The Wheelwoman and Society Cycling News* écrites par des femmes et publiées à Londres ou aux États-Unis. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le Québec et le Canada entretiennent toujours des liens étroits avec la mère-patrie et avec nos voisins du sud. Ainsi, grâce à ces liens qui témoignent d'un intérêt marqué pour le monde extérieur, les femmes du Québec peuvent alimenter leur attrait pour ce nouveau loisir et s'assurent de rester à jour en ce qui concerne la mode cycliste, les opinions sur les bienfaits du cyclisme et toutes les nouveautés relatives au nouvel objet. Bref, ces publications et ces revues extérieures au Québec et au Canada, nous permettent de formuler certaines hypothèses quant aux préoccupations des cyclistes féminines du Québec.

En effet, les femmes sont de plus en plus nombreuses à se prononcer sur la question du cyclisme féminin et elles n'hésitent pas à émettre leur opinion sur les bienfaits et méfaits de la bicyclette pour la santé physique et mentale, pour les mœurs et pour l'image de la femme. Leur argumentation témoigne comme nous le verrons d'un discours moderne et libéral sur la pratique du cyclisme. Par ailleurs, dans les études et les articles sélectionnés, on note la présence d'une préoccupation complètement évacuée des autres discours : il s'agit de la réalisation de soi dans le geste d'enfourcher une bicyclette. Cela dit, en regard au débat suscité par le cyclisme

---

<sup>38</sup> Évidemment, des recherches dans d'autres sources seraient requises pour mieux cerner l'influence

féminin, le discours des femmes traite des mêmes grands thèmes que celui des autres intervenants. C'est pourquoi, nous traiterons de ces enjeux en premier pour ensuite nous pencher sur le contenu discursif propre aux femmes. La voix des femmes dans le débat est incontournable. Elle se doit d'être considérée au même titre que le discours médical et le discours des journaux à grand tirage.

### ***2.3.1 Les bienfaits de la bicyclette sur la santé physique et mentale***

Dans le discours féminin, la question des effets de la bicyclette sur la santé occupe une place moins importante que dans les deux autres discours. Elle n'est pas totalement absente, mais les auteures d'études ou d'articles sur le cyclisme féminin semblent davantage s'intéresser à la santé mentale qu'aux effets sur la santé physique. Néanmoins, à l'instar des porte-parole du monde médical et de l'opinion publique, les femmes partent aussi de la question « La bicyclette est-elle nuisible pour la santé ? » pour introduire leur analyse.

Dans la mesure où la bicyclette est pratiquée avec modération, toutes les représentantes du discours féminin s'entendent pour parler de ses « bienfaits » pour la santé des femmes. « As a healthful form of exercise, in moderation, cycling stands in an exceptionally favourable position »<sup>39</sup>. Certes, la modération doit être de mise, mais le cyclisme est aussi une activité de persévérance dont les effets se ressentent à long terme. Ainsi, comme l'explique Miss F. J. Erskine dans *Lady Cycling* : « That cycling in moderation can do much good becomes more and more evident every day. The exercise is an antidote to anemia and other kindred disorders, due to our enervating style of living. Before cycling came to the rescue, it was by no means easy

---

du discours médical sur la pratique cycliste féminine.

<sup>39</sup> Miss F.J. Erskine, *Lady Cycling*, London, Walter Scott Ltd., s. d., p. 8.

to get any exercise in London »<sup>40</sup>. Un point de vue appuyé par Lillias Campbell Davidson dans *Handbook for Lady Cyclists* :

Cycling, to be of benefit to anyone, must be taken up and kept up with regularity, not indulged in by fits and starts. The great thing is to put oneself into good health, and to keep oneself there. It is no use to ride vehemently and furiously for a time and then leave it off, or to go for a long exhausting run every three weeks or so. The more of a daily exercise it can be made the better<sup>41</sup>.

En somme, il est davantage profitable pour la santé de la femme de pratiquer le cyclisme à tous les jours sur de petites distances. Seuls les excès peuvent être dangereux et réussir à décourager, voir à détourner les femmes de ce loisir. Pour apprécier les effets du cyclisme sur leur santé, les femmes doivent agir avec modération : « There is one golden rule for the novice to observe : Turn to come back before you are tired ; don't wait till the fatigue begins »<sup>42</sup>. Une fois la mise en garde formulée sur la modération, plusieurs femmes présentent la bicyclette comme un de leurs plus grands complices en santé physique et mentale. Pour elles, ces deux aspects de la santé sont intimement liés, car les effets et les progrès de l'un se répercutent inévitablement sur l'autre. Lillias Campbell Davidson présente bien la vision féminine de la santé physique et mentale comme un tout :

It not only gives her a new lease of strength and vigour, teaches her for the first time what it is to feel perfectly well and devoid of any complaint, but it broadens life for her ; it gives her a new and fascinating amusement, an interest outside the petty details of her generally narrowed domestic life, and it enlarges her mind and educates her, even as it trains her muscles. Women who feel their veins bounding with the delightful vigour of a healthy circulation will look at their surroundings with an altogether

---

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>41</sup> Lillias Campbell Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbett and Co., 1896, p. 90.

<sup>42</sup> *Ibid.*, p. 91.

healthier tone than when the sluggish flow scarcely stirred their pulses. [...]The cycle alters all that in a woman's constitution<sup>43</sup>.

Fortes de l'appui des médecins, les femmes s'affirment avec confiance et assurance dans leur opinion et dans leur discours. Elles accroissent ainsi leur influence dans la diminution des préjugés à l'égard des femmes cyclistes. Malgré tout, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, elles se heurtent toujours à de vives oppositions de la part des hommes. Une attitude qu'elles jugent basée sur l'ignorance. Un article publié en 1895, dans *The Lady Cyclist*, explique la réticence des hommes en ces termes : « Mankind is naturally slow to change. He turns his back obstinately on new ideas, and clings resolutely to his old habits, until they are so worn and so threadbare that they drop in pieces from his back, and only when the cold penetrates the rotten threads, does he discard the old for the new »<sup>44</sup>. Pour bien faire comprendre à ses lectrices le chemin qui reste à parcourir afin d'abolir les préjugés à propos du cyclisme féminin, Mrs. Edward Kennard dans *A Guide Book for Lady Cyclists* donne l'exemple de la réaction de son mari devant son désir d'enfourcher une bicyclette : « No better proof of the the existent state of public opinion can be given than my husband's answer : 'Non sense !' he laughed derisively. 'What absurd idea will you take into your head next, I wonder. A bicycle indeed ! Why, I don't mind betting that if you lived to be a hundred, you would learn to ride one' »<sup>45</sup>. La réaction du mari de Mrs. Kennard semble plus un fait général qu'un cas isolé. Dans le discours féminin, cette réaction traduit plutôt le travail qu'il reste à effectuer pour faire évoluer la mentalité de la société victorienne, mais elle témoigne aussi de l'importance accordée à l'image de la femme dans cette société. L'image et la moralité féminine demeurent une question sensible à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Le discours des femmes sur le cyclisme féminin ne cherche pas à ignorer cet aspect ou à dénigrer de ce type de préoccupation.

---

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 87.

<sup>44</sup> *The Lady Cyclist*, 1, 1 (mars 1895), London, The Cycle Press, p. 46.

<sup>45</sup> Mrs Edward Kennard, *A Guide Book for Lady Cyclists*, London, F.V. White & Co., 1896, p. 1.

Au contraire, les femmes ont une opinion bien articulée sur le sujet et elles lui accordent une place déterminante dans leur discours.

### *2.3.2 Les mœurs et l'image féminine*

« The female riders are mostly concerned in the morality of bicycling. By old tradition and long custom a woman is debarred from the moral freedom that is accorded to man. [...] At the present time a woman has to consider very carefully the moral effect of everything she does »<sup>46</sup>. Voici comment un organe féminin présente la situation des femmes cyclistes en 1897. Certes, la société victorienne s'inquiète toujours de voir la bicyclette émousser la volonté des femmes à soigner leur image. Et si les femmes ne s'évertuaient plus à user de leurs charmes et de leurs attributs féminins pour plaire aux hommes ? Dès lors, la société victorienne considère la bicyclette comme un objet attribuant une attitude vulgaire à la femme, écorchant sa réputation et remettant en cause la moralité même des cyclistes. Mais alors, comment le discours féminin perçoit-il la relation entre moralité et bicyclette ? Que juge-t-il immoral ou quelles sont les limites de la moralité ?

Pour nombre de femmes, le danger planant sur l'image et la moralité féminine n'a plus raison d'être utilisé comme argument dans le débat sur le cyclisme féminin. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la popularité de la bicyclette est établie et les oppositions formulées contre sa pratique semblent dorénavant perdre prise sur la population en général et sur celle des femmes. Dans un article intitulé « Woman on wheels, why object ? », son auteure écrit : « Now, however, the cycling woman has nothing to fear. The work has been done. The prejudices, the blind obstinacy, the objections, the protests has been fought against, and baffled and laid in the dust, by a small band of

---

<sup>46</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 70, (18 septembre 1897) : 7.

brave women »<sup>47</sup>. En affirmant une telle chose, ces femmes font preuve d'un détachement face aux « qu'en dira t-on » ; elles ne se soucient plus autant de ce que les gens pensent et se concentrent davantage sur le plaisir d'enfourcher la bicyclette. Elles deviennent moins perméables aux jugements d'immoralité dont on les affuble. Les dernières années du XIX<sup>e</sup> ont donc consolidé cette attitude.

Néanmoins, certaines conventions sociales restent chères aux femmes. Parmi les autres préoccupations repérées dans le discours féminin, la principale concerne la présence d'un chaperon. Doit-on laisser les femmes se promener seules à bicyclette ou les munir d'une tierce personne en guise de protecteur de la moralité féminine ? Le concept de « chaperon » fait d'ailleurs l'objet d'un chapitre dans l'étude *Cycling for Old and Young*. L'auteure Isabel Howard-O'Keefe écrit sous le pseudonyme 'Adelpha' : « The practice of girls cycling to a distance, unchaperoned, is everywhere meeting with general disapproval, and is being most severely condemned »<sup>48</sup>. Dans ce chapitre, elle s'adresse aux parents et aux frères des jeunes filles cyclistes. Elle cherche à les sensibiliser aux dangers courus par ces dernières et elle tente d'impliquer la famille et les amis dans la sauvegarde de la réputation de ces jeunes filles.

Brothers, you who, perhaps, have heard the hard and contemptuous remarks made about many a girl who goes cycling with a young man, stopping to rest at the half-way house, will you not save your sisters from being subjected to such humiliating comment by being, yourselves, their protectors, or by emphatically insisting as brothers know how to insist, upon their being accompanied by a proper chaperone ? Very properly, the man who does not take the position of guardian to his sisters is considered devoid of spirit and true manliness of character<sup>49</sup>.

<sup>47</sup> Il s'agit d'un article tiré de la revue *The Lady Cyclist*, 1, 1 (mars 1895), London, The Cycle Press, p. 46.

<sup>48</sup> Adelpha, *Cycling for Old and Young*, Montréal, 1897, p. 35-36.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 33-34.

En s'adressant plus directement aux parents, l'auteure écrit : «It seems a marvelous contradiction that the parents who would not think of allowing their daughters to go to the theater, a ball or a concert without a chaperon, permit these long, solitary cycling rides ! »<sup>50</sup>.

L'intérêt porté à la question du « chaperon » permet de comprendre que le discours féminin est préoccupé par la réputation et la moralité des cyclistes. En enfourchant une bicyclette, ces dernières ne doivent pas pour autant cesser de se respecter et de se faire respecter. Au contraire, pour préserver la réputation fragile de cette activité physique et des bienfaits qu'elle apporte à la femme, les cyclistes doivent faire preuve d'une plus grande vigilance quant au comportement qu'elles adoptent sur la bicyclette. Elles doivent continuer à respecter certaines règles de conduite relatives au sexe féminin, ne pas abuser de leur autonomie de déplacement pour fréquenter des garçons et ne pas profiter de cette mobilité pour s'éloigner de la famille et de ses responsabilités.

Le discours féminin témoigne peut-être d'une évolution à propos du débat sur l'image des femmes cyclistes, mais ces dernières ne sont pas pour autant complètement imperméables à l'opinion de leur entourage et aux réactions suscitées par le spectacle des premières leçons<sup>51</sup>. Elles sont encore nombreuses à craindre de voir leur réputation malmenée, mais pas assez pour renoncer au plaisir de rouler à bicyclette. Relever le défi d'apprendre à rouler à bicyclette et atteindre cet objectif dépasse largement la crainte de voir leur image quelque peu ternie.

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 40-41.

<sup>51</sup> Frances Willard, *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections*, Bedford, Mass., Applewood Books, 1997, p.14-19-20-21-22. (Ce récit a été publié à l'origine en 1895). ; Mrs. Edward Kennard, *A Guide Book for Lady Cyclists*, London, F.V. White & Co., 1896, p.2. Mrs Kennard parle de son expérience personnelle et de ses leçons d'apprentissage. Certes, son désir d'apprendre lui permet d'affronter des situations gênantes, mais elle est tout de même sensible à la perception des autres : « I dared not face the storm of ridicule, which the unusual spectacle of a middle-aged female taking lessons on the obnoxious bicycle was sure to raise ».

### *2.3.3. La réalisation de soi par la bicyclette*

L'atteinte d'un objectif, le dépassement de soi, la fierté d'un projet accompli, voici des concepts et des préoccupations propres au discours féminin. En effet, la notion de la réalisation personnelle par la pratique de la bicyclette est un thème cher aux femmes. Il occupe une place prépondérante dans les écrits féminins et mérite une attention particulière. Tel que souligné un peu plus haut, il est fascinant de constater comment le discours des femmes s'intéresse plutôt à l'accomplissement de leurs ambitions personnelles qu'à des questions liés à la santé physique et mentale ou à la morale féminine si chères à l'opinion médicale et à la société victorienne.

Pour Mrs. Kennard et pour plusieurs autres femmes, la détermination à enfourcher une bicyclette éveille une force mentale et morale insoupçonnée. Lors de l'apprentissage, elles doivent apprivoiser cette force et apprendre à gérer cette énergie pour atteindre leur objectif : rouler à bicyclette. Nombre d'entre elles sont d'ailleurs surprises de se découvrir une telle volonté. D'ailleurs, le discours féminin n'hésite pas à exploiter cette nouvelle prise de conscience pour vanter les mérites de la bicyclette et introduire des messages invitant les femmes à prendre en main leur liberté et leur indépendance, bref à s'émanciper. En guise d'exemple, la conclusion du chapitre sur les charmes du cyclisme [The Charms of Cycling] écrite par Mrs. Kennard est probante :

Nevertheless, reviewing the past, I realize there were various things I had to find out for myself by slow degrees, which would have been both easier and quicker to learn had I been able to turn to some book on ladies' riding for advice. [...] I want all who don't cycle to understand, that they can, if they choose, open out a new pleasure for themselves –a source of health and

independance. The pastime is good for body and mind alike, especially if indulged in moderation<sup>52</sup>.

Bien entendu, le discours féminin cherche à faire profiter les femmes du grand air, des paysages, des plaisirs et des bienfaits que procure une ballade à bicyclette, mais il invite aussi les cyclistes à ouvrir leurs horizons, à développer de nouveaux intérêts.

Well ! a cycle enables them to do so. It widens the general vista in a most extraordinary manner and enlarges the limitations by which ordinary women are surrounded. It thrusts back the prison walls, and gives her freedom and independance, such as she had never dream of. [...] She breathes –she lives- for she is free ! and has nothing to do but mount, and go precisely where the spirit moveth her<sup>53</sup>.

Le discours féminin adopte aussi une façon de présenter la vie des femmes avant (prison) et après l'arrivée de la bicyclette (liberté et indépendance) ; celui-ci ne peut certainement pas laisser indifférentes les lectrices des revues et guides spécialisés sur le cyclisme féminin. Ainsi, la vie monotone et triste des femmes confinées à leur foyer, aliénées par les tâches domestiques est complètement transformée par la pratique du cyclisme. Dans son guide pour les femmes cyclistes, Lillias Campbell Davidson croit que la bicyclette peut avoir des effets déterminants sur les activités sociales et maritales, c'est pourquoi elle encourage le cyclisme féminin.

The development of cycling among women has made their daily life pleasanter to them in many ways. They have few pleasures, and few chances of a change in their surroundings. [...] One of the best parts of cycling is its social side. It draws people together by a common interest, and gives them a delightful reason for companionship. Cycling is infinitely nicer when it is indulged in congenial society than when it is engaged in alone. Long rides in utter solitude soon pall, and a companion doubles

<sup>52</sup> Mrs. Edward-Kennard, *op. cit.*, p. 21.

<sup>53</sup> Mrs. Edward-Kennard, *op. cit.*, p.22.

one's pleasure. It has been of the greatest benefit in supplying a pastime in which they can equally enjoy. Anything that throws men and women more together in their pleasures is of benefit to both, and the beneficial effect of cycling shows itself in both man and woman in this respect. It is a great boon to married people to have a mutual amusement which does not separate them, but, on the contrary, brings them more closely together [...]<sup>54</sup>.

Il est intéressant de noter que le débat sur le cyclisme féminin interagit sur d'autres débats, notamment sur la question des relations entre hommes et femmes et des relations de couple, mais aussi sur l'évolution du concept de couple et de son caractère plus « moderne ». En effet, il semble que la bicyclette devienne une activité tout indiquée pour faire des rencontres, approfondir une relation ou pour solidifier un couple. Les journalistes de la revue *The Wheelwoman* sont nombreuses à considérer la bicyclette comme une alliée de l'institution du mariage : « [...] thanks to the bicycle the other is glad to think that the companionship of the sexes 'awheel' encourages matrimony »<sup>55</sup>. Selon ces journalistes, la pratique de la bicyclette serait avant tout un excellent moyen de faire des rencontres avec des personnes sérieuses partageant à tout le moins un intérêt commun. Ainsi, les ballades à bicyclette permettraient aux jeunes gens de mieux connaître leur partenaire avant de s'engager dans une relation plus sérieuse : « A bicycle is a good vehicle to bring out a person's character, and the girl and her young man who can take a number of runs together without quarreling, ought to be able to spin through life without much friction »<sup>56</sup>. Comme en font preuve les figures A.1 et A.2 (voir annexe A), les promenades à bicyclette sont appréciées tant par les jeunes gens que par les couples établis. Nombre de couples trouvent aussi un plaisir commun à pratiquer cette activité. En plus de partager un moment d'intimité, les ballades permettent au couple d'approfondir leur

<sup>54</sup> Lillias Campbell Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbett and Co., 1896, p. 119-120.

<sup>55</sup> *The Wheelwoman*, 3, 96 (19 mars 1898) : 10.

relation et de la faire progresser en dehors du cadre prescrit par la société victorienne. Tel est le cas de Mr. and Mrs F. Neville Currey, un couple auquel la revue *The Wheelwoman and Society Cycling News* accorde un article pour raconter leur rencontre à bicyclette, leur lune de miel à bicyclette et la suite de leur passion pour la bicyclette même après leur mariage. En réalité, leur intérêt pour cette activité aurait même été d'une plus grande intensité après leur mariage, car ils n'avaient plus à craindre les commentaires des passants et de leur entourage. Ainsi, une fois marié, le couple a pu organiser toutes les ballades souhaitées<sup>57</sup>. Bref, on peut comprendre que la société victorienne ait été choquée de voir la bicyclette dans le rôle d'entremetteuse ou de « matchmaker ». Pour la société victorienne, voir les couples s'afficher et s'amuser ensemble à l'extérieur du foyer ou des réceptions organisées, cela correspond à un des premiers balbutiements des couples « modernes ». La société devra s'adapter à la nouvelle définition du couple qui prend forme au tournant du XX<sup>e</sup> siècle.

Dans le discours féminin, une ballade à bicyclette devient donc une occasion pour se réunir entre amis ou en famille ; elle peut même être une occasion pour un homme et une femme de partager un moment d'intimité. De ce fait, il est possible d'affirmer qu'un des objectifs du discours féminin est de faire prendre conscience aux femmes que le cyclisme peut leur permettre de se réaliser au point de vue social et personnel. Il s'agit d'un discours moderne et libéral laissant entrevoir l'influence et le rôle de la bicyclette dans l'émancipation des femmes.

Au cœur du discours féminin, on trouve aussi la notion d'indépendance acquise par une plus grande liberté de mouvement. Plusieurs historiens évoquent ce lien étroit, mais comment cela se traduit-il véritablement dans le discours féminin à

---

<sup>56</sup>*The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 82 (11 décembre 1897) : 7 ; *The Wheelwoman*, 3, 90 (5 février 1898) : 6 ; *The Wheelwoman*, 3, 99 (9 avril 1898) : 8.

<sup>57</sup>*The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 63 (31 juillet 1897) : 3.

l'époque victorienne ? D'abord, l'indépendance acquise s'exprime souvent par de petits détails : la femme cycliste possède une autonomie face aux autres modes de transport et ainsi elle peut choisir le moment de son départ et de son retour. De cette façon, elle peut organiser à son gré l'horaire de sa journée et planifier le déroulement de ses courses, de ses activités sociales et de ses visites de charité. L'indépendance gagnée face aux autres modes de transport permet aussi aux femmes de donner des rendez-vous à des amies à la dernière minute. Bref, elles acquièrent un plus grand contrôle sur l'organisation de leur travail, de leurs activités et de leurs ballades<sup>58</sup>.

Par ailleurs, le lien marquant indépendance et liberté de déplacement prend tout son sens dans le développement du tourisme cycliste. Les revues et les guides cyclistes adressées aux femmes multiplient les articles et les chapitres consacrés au tourisme. Le discours féminin invite les cyclistes à relever de nouveaux défis et à se réaliser en participant à de réelles randonnées comme en témoigne la figure A.3 qui montre un couple de jeune gens se promenant à bicyclette près de Métis-sur-Mer en 1910. Aurait-il été possible de suggérer une telle chose vingt ans auparavant ? Toutefois, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, les femmes ont gagné de l'assurance et de l'autonomie avec la bicyclette. Le tourisme cycliste est loin de les effrayer. Miss F. J. Erskine consacre tout un chapitre, « Touring at Home and Abroad », à ce nouveau phénomène. La citation suivante exprime bien la détermination du discours féminin à encourager la femme à écouter et à respecter ses ambitions, mais aussi à pousser à un autre niveau leur soif d'indépendance et leur liberté de déplacement :

The days are past when men alone provided the necessary labour in trade and profession ; now, day by day, fresh fields of work are being opened, and women in many cases share the honour of being supports of the house. [...] it is only fair that they should have an equal chance of fresh air with the men, -this is what makes touring on cycles so valuable for all classes of

---

<sup>58</sup> Lillias Campbell Davidson, *op. cit.*, p.122-123.

women, and this also is the cause, far more than any fashion, which has given cycling its present position among women. Possibly nothing is more appreciated by any lady cyclist than week-end tours [...]<sup>59</sup>.

En somme, le discours féminin tente de démontrer qu'il est possible de se réaliser à l'extérieur des activités domestiques ou des œuvres de charité et encourage les femmes à relever de nouveaux défis, à se fixer de nouveaux buts. Certes, il les incite à développer un intérêt pour le loisir, notamment la bicyclette, mais il va aussi plus loin. En s'appuyant sur le principe de l'égalité des sexes, le discours féminin évoque la lutte pour le droit au travail pour justifier celle du droit au loisir. Bref, le discours féminin tente progressivement d'expliquer qu'une nouvelle indépendance et une nouvelle liberté de déplacement se trouvent à la portée des femmes.

Malgré les progrès réalisés au cours des dernières années du XIX<sup>e</sup> siècle, la pratique de la bicyclette demeure encore, pour une partie de la société victorienne, incompatible avec les normes et les modèles de féminité valorisés à cette époque. Mais, progressivement, on voit les interdits moraux se faire de moins en moins nombreux et ne plus avoir autant d'influence sur les cyclistes féminines. Signe de l'évolution du débat, on note un changement considérable dans le discours et les arguments véhiculés par les journaux à grand tirage et par l'opinion médicale, tandis que le discours véhiculé par l'opinion féminine se montre nettement plus libéral.

Aussi, les trois discours semblent s'entendre sur un mot d'ordre fondamental : la modération. Certes, les trois veulent bien reconnaître le droit des femmes à l'exercice physique et accepter les femmes cyclistes, mais à condition qu'elles s'y prêtent avec modération. Les abus et le surmenage doivent être évités et il n'est pas encore question de courses cyclistes pour les femmes. La bicyclette doit demeurer un loisir que l'on pratique dans le plaisir et la détente.

---

<sup>59</sup> Miss F. J. Erskine, *Lady Cycling*, London, Walter Scott Ltd., s. d., p. 77-78.

Enfin, la société victorienne n'a d'autre choix que de reconnaître la popularité de la bicyclette auprès de la gent féminine et d'accepter de réviser sa conception du loisir féminin. Cela dit, les femmes cyclistes s'apprêtent à faire vivre un autre bouleversement à la société victorienne. En effet, le cyclisme féminin participe à l'importante révolution vestimentaire qui s'opère à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette dernière provoque un autre débat, mais elle joue surtout un rôle déterminant dans l'accessibilité des femmes au loisir et dans leur processus d'émancipation.

## CHAPITRE 3

### L'INFLUENCE DE LA BICYCLETTE SUR LE VÊTEMENT FÉMININ ET SUR L'ÉMANCIPATION DES FEMMES

#### **3.1 La réforme vestimentaire des années 1890**

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'émancipation féminine correspond à un mouvement aux multiples visages défendant des causes telles que la tempérance, l'abolition de la prostitution, la réforme alimentaire et vestimentaire. Parmi celles-ci, la réforme vestimentaire entretient un lien étroit avec l'accessibilité des femmes à la bicyclette. Mais avant de démontrer le lien qui unit cette réforme et les cyclistes féminines, il importe de préciser la nature du débat créé par la révolution vestimentaire.

En effet, pendant la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, les femmes remettent en question le code vestimentaire qui leur est imposé et provoquent un important débat dans la société victorienne. Aux États-Unis et en Angleterre, des mouvements apparentés aux mouvements féministes naissants revendiquent la libération du corps féminin et valorisent le développement des concepts de confort, d'aisance et de sécurité dans la mode féminine. Le pantalon « bloomer » conçu par Amelia Bloomer en 1850 constitue la première tentative de réforme du costume féminin ; il s'agit d'un pantalon descendant jusqu'aux chevilles par-dessus lequel on porte une jupe se terminant aux genoux. À cette époque, Amelia Bloomer tente d'instaurer une nouvelle mode où les femmes pourraient délaissier leurs multiples jupons et crinolines au profit du port du bloomer. Pour elle, ce pantalon représente une alternative plus hygiénique aux besoins des femmes en comparaison aux longues et lourdes jupes portées à cette époque. Néanmoins, le bloomer obtient peu de succès ; la résistance au changement est forte. Seule une minorité de femmes adopte le nouveau vêtement qui tombe vite dans l'oubli ; mais la frénésie cycliste des années 1890 lui donnera une seconde vie.

Ces premiers balbutiements de réforme vestimentaire viennent du monde anglo-saxon. Vers 1881, des femmes anglaises fondent l'association du vêtement rationnel ou *Rational Dress Society*, pour protester contre le port de corsets serrés, de bottillons étroits à talons hauts, de lourdes jupes rendant pratiquement impossible tout exercice physique. L'association recommande que le poids maximal des dessous ne dépasse pas trois kilos<sup>1</sup>. Il faut savoir qu'un des principaux freins à la participation des femmes au sport s'explique tout simplement par leur robe et leurs sous-vêtements<sup>2</sup>. Ces derniers constituent un obstacle à la fluidité des mouvements et empêchent les femmes d'apprécier toute activité physique. Comme l'explique Anita Rush, le *rational dress reform movement* est principalement basé sur une réforme des sous-vêtements : « The emphasis now lay not so much on changing the dress itself but rather its internal structure and undergarments »<sup>3</sup>. Elle cite un article du *New Dominion Monthly* témoignant des attaques cinglantes perpétrées contre la mode féminine des années 1870 et témoignant aussi du ras-le-bol qui s'opère déjà à cette époque :

Our ordinary dress provides two tight-fitting waists, either of which suffices to force the vital organs beneath it out of place and upon each other. In the underwear, the corset reigns supreme; in the outer dress, the plain or biased waist is usually buttoned as tightly over the corset as it can possibly be drawn. Beneath such compressions, what becomes of the action of the diaphragm, the lungs, the heart, and the stomach? Then, again, every one of the lower garments has a binding fastened around the waist, and this binding is composed of a straight piece of cloth folded double. Drawers, undershirts, balmoral, dress skirt, over skirt, dress waist, and belt, furnish, accordingly, sixteen

<sup>1</sup> Certaines sources indiquent qu'avant la réforme vestimentaire, le poids des sous-vêtements et des jupons pouvait atteindre 15 livres. Dans les années 1890, leur poids serait passé à 7 livres (3 kilos) environ.

<sup>2</sup> Peter et Janet Philips, « Women's Underwear and the Rise of Women's Sport », *Journal of Popular Culture*, 27, 2 (1993), p.131.

<sup>3</sup> Anita Rush, « Changing Women's Fashion and its Social Context, 1870-1905 », *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 14 (printemps 1982), p. 38.

layers of cloth girding the stomach and yielding muscles situated in that region [...] <sup>4</sup>.

Le ton et les descriptions empruntés dans cet article sont loin de dessiner le portrait d'un costume confortable et sécuritaire pour la santé des femmes. On peut comprendre qu'une telle tenue vestimentaire soit incompatible avec une quelconque activité physique notamment avec la pratique de la bicyclette ; pour ces raisons, certaines femmes manifestent leur impatience et leur refus de se plier plus longtemps à de telles contraintes vestimentaires les figeant dans le rôle de femmes-objets.

Toutefois, la réforme réalisée dans les années 1890 n'est pas aussi draconienne que celle qui aura lieu dans les années 1920. Malgré tout, des transformations importantes vont marquer le costume féminin, spécialement en ce qui concerne le poids des vêtements et le volume de la silhouette féminine. On assiste alors à la conscientisation de la société victorienne aux effets de la tenue vestimentaire sur la santé des femmes et de la nécessité d'adapter les vêtements féminins aux nouvelles activités des femmes, parmi lesquelles se retrouve la bicyclette dont la frénésie atteint son apogée au même moment que la réforme vestimentaire, c'est-à-dire les années 1890.

Pour les historiennes Sally Sims, Ellen Gruber Garvey et Anita Rush, il est indéniable que la bicyclette joue un rôle fondamental dans l'évolution du costume féminin<sup>5</sup> ; le côté épuré du costume de cycliste influence directement la coupe et le style des vêtements portés au quotidien. L'analyse de la figure A.5 (voir annexe A)

---

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 38-39.

<sup>5</sup> « Bicycling did undoubtedly provide an impetus to dress reform and help make lighter, less restrictive clothing acceptable » : Ellen Gruber Garvey, « Reframing the Bicycle: Advertising-Supported Magazines and Scorching Women », *American Quarterly*, 47, 1 (mars 1995), p. 93. Cette citation traduit bien aussi l'opinion de Rush et Sims. Voir Anita Rush, *op. cit.*, p. 39 et Sally Sims, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », in *Dress and Popular Culture*, sous la dir. de Patricia Cunningham et Susan Voso Lab, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 126-129.

montre bien l'origine de cette influence. On remarque que le costume de Mlle Kennedy est dénué de tous volants, collerettes et froufrous qui caractérisent la mode victorienne. Les robes confectionnées de soie, de velours ou de taffetas ne correspondent plus aux besoins des nouvelles sportives qui préfèrent porter un costume de couleur et de tissus plus sobres et modestes. Bref, on remarque que le vêtement féminin s'éloigne de la mode des robes extravagantes avec ses détails fantaisistes. Tout en paraissant peu significatives, les améliorations vestimentaires permettent, entre autres, l'intégration des femmes au sport et elles encouragent véritablement la diversification des activités physiques féminines.

### *3.1.1 L'hygiène et le vêtement féminin*

La réforme du vêtement féminin cible les notions d'hygiène, de confort et de sécurité. Et les cyclistes féminines n'échappent pas à ces préoccupations. En effet, très rapidement, elles se rendent compte des différents problèmes (échauffements, moiteurs, etc.) causés par leurs vêtements lors de la pratique de la bicyclette, car ceux-ci n'ont pas été adaptés à cette nouvelle activité sportive. Leur nouvelle passion pour la bicyclette appelle le respect de ces différentes notions.

Dans les années 1890, pour les femmes cyclistes, la réflexion de l'heure s'articule autour des deux questions suivantes : Quoi porter et comment le porter ? Derrière ces questions se cache en fait l'objectif de marier l'élégance féminine et le confort dans un seul et même costume de cycliste. Bien entendu, l'instinct des femmes leur commande de préserver leur grâce et leur beauté en toute circonstance, sans sacrifier aucunement leur hygiène personnelle : « The comfort , the ease, and the pleasure of the lady cyclist, no less than her attractiveness, rest largely upon the style

of garments she elects to ride in »<sup>6</sup>. Pour cette raison, les femmes tentent de trouver un juste milieu entre la coquetterie et leur nouvel intérêt pour la bicyclette : « Small waists, narrow skirts, and tight sleeves are heralded as the very latest styles, and the dress reformers are again to the front with their war cry against folly and self-immolating vanity »<sup>7</sup>. En somme, les caractéristiques vestimentaires féminines de la société victorienne et les nouveaux intérêts sportifs des femmes créent une dynamique importante qui sera le moteur de toutes les transformations apportées au costume cycliste.

La question de l'hygiène touche plusieurs caractéristiques du vêtement féminin. Un des premiers points soulevés par les femmes concerne l'étroitesse des vêtements qui avec la sueur génère un inconfort important. En effet, elles se plaignent de l'inconfort provoqué par leur costume souvent trop ajusté. D'où la première règle rédigée dans le guide cycliste de Lillias Campbell Davidson, où l'on suggère à la cycliste d'éviter de porter un costume trop ajusté, exerçant une trop grande pression sur le corps de la femme. « Tight lacing and cycling are the deadliest foes : the woman who means to ride, and to ride well, must dress loosely throughout. Not only is it uncomfortable and unbecoming to dress tightly, but it is actually harmful and dangerous »<sup>8</sup>. Un des conseils donnés par la revue cycliste *The Wheelwoman* et les guides cyclistes est d'agrandir la taille du costume d'un demi-pouce environ.

En plus de s'intéresser à son confort vestimentaire, la cycliste doit tenir compte d'une répartition égale du poids des tissus sur son corps dans le choix d'un costume. Un article intitulé « Hygienic dress », paru dans la revue *The Wheelwoman*, dénonce la mauvaise répartition du poids des vêtements sur le corps de la femme :

---

<sup>6</sup> Lillias Campbell, Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbett and Co., 1896, p.22-23.

<sup>7</sup> *The Wheelwoman*, 3, 119 (3 septembre 1898) : 2.

<sup>8</sup> Lillias Campbell Davidson, *op. cit.*, p.24.

« that the weight of heavy skirts upon the hips is unjurious, espacially to delicate women [...] »<sup>9</sup>. Maria E. Ward dans son guide *Bicycling for Ladies* explique cette considération de la façon suivante : « with the view to an equal distribution of weight and an even thickness of material ; it should have no constricting, no tight bands anywhere, but should permit of absolute freedom of movement, and be warm enough to prevent chilling through too great radiation of heat, yet porous enough to allow of free evaporation »<sup>10</sup>. Comme le témoigne cette dernière citation, le poids des vêtements concerne également le choix des tissus, car ceux-ci jouent un rôle important dans l'hygiène et le confort des femmes. La laine est sans contredit le tissu le plus apprécié dans la confection du costume cycliste féminin, mais le lin, la soie, le coton, la serge et le tweed remportent aussi les faveurs des nouvelles cyclistes<sup>11</sup>. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on remarque chez les cyclistes un abandon des étoffes lourdes et chaudes au profit de tissus plus souples, légers, flexibles qui permettent une meilleure ventilation pendant les activités physiques comme la bicyclette.

Pour les femmes, les sous-vêtements occupent une place importante dans leur réflexion sur l'hygiène du costume de cycliste. Elles doivent supporter des problèmes récurrents d'échauffement rendant le sport peu attrayant<sup>12</sup>; c'est pourquoi ceux-ci font

<sup>9</sup> *The Wheelwoman*, 3, 119 (3 septembre 1898) : 2.

<sup>10</sup> Maria E. Ward, *Bicycling for Ladies*, New York, Brentano's, 1896, p. 94.

<sup>11</sup> Peter et Janet Phillips, « Women's Underwear and the Rise of Women's Sport », *Journal of Popular Culture*, 27, 2 (1993) : 134-138. Cet article parle de l'apparition et de l'utilisation des nouveaux tissus pour la fabrication des vêtements et des sous-vêtements féminins. Dans les guides cyclistes publiés à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un chapitre est généralement réservé au costume de cycliste. Dans ce chapitre, on prodigue souvent des conseils sur le choix des tissus pour tel ou tel vêtement composant le costume. Ces informations nous permettent de voir quels tissus remportent une plus grande popularité auprès des cyclistes.

<sup>12</sup> Parmi les problèmes les plus souvent rencontrés par les femmes, pensons aux maladies liées à l'hygiène féminine. La lourdeur des tissus employés pour les vêtements féminins crée un problème de ventilation très important, spécialement pour les sportives, notamment les cyclistes qui sont souvent prises avec des problèmes de « moiteur » et d'hygiène personnelle. Elles doivent souvent cesser leur promenade à bicyclette pour traiter des maladies récurrentes comme la vaginite. Bien entendu, les conditions d'hygiène de l'époque jouent un rôle important dans les problèmes éprouvés par les cyclistes. En effet, comme l'expliquent Peter et Janet Phillips, *loc. cit.*, p. 132-133), à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, on lave rarement les vêtements afin d'éviter une usure prématurée. Ainsi, « dirty bodies and

l'objet d'une attention particulière, car ils sont à la base de leur costume et par conséquent à la base de leur confort. Le choix des sous-vêtements doit se faire sérieusement comme l'explique un article de la revue *The Wheelwoman* intitulé « Hygenic Underclothing » : « The necessity of using suitable dress, particularly suitable underclothing, cannot be too strongly urged upon cyclists »<sup>13</sup>. Selon Lillias Campbell Davidson, il existe une règle d'or à respecter à propos des sous-vêtements : ils doivent être légers et s'ajuster à la température du corps<sup>14</sup>. Les sous-vêtements sont alors les premiers à connaître une transformation au niveau du tissu : « The next item calling for consideration is the most important one of suitable dress. In the present hygienic era it is indeed rare to find any one unconvinced of the importance attached to wearing all wool underwear next the skin. Woolen combinations, in either light or heavy make, according to the season, should be adopted [...] »<sup>15</sup>. Encore une fois, la laine recueille toutes les louanges pour ses propriétés de ventilation, comme en témoigne l'article « Hygenic Underclothing » : « it makes very little difference whether underclothing is all wool, cotton or silk, if the damp underclothing (when the wearer is perspiring) is in direct contact with the body and a dangerous chill is contracted »<sup>16</sup>. Par ailleurs, cet intérêt pour les sous-vêtements amène évidemment les femmes à s'interroger sur la possibilité d'adapter le corset. Les femmes ne tardent pas à constater que le port de celui-ci est difficilement compatible avec la position et l'effort physique demandé par la bicyclette. Toutefois, le corset ne sera pas le seul à être adapté, d'autres vêtements clés vont également connaître des transformations.

---

dirty clothes meant that women wore underclothes such as petticoats and chemises as much to keep expensive dresses away from dirty bodies as vice versa [...] ». Par conséquent, un corps et des vêtements sales favorisent automatiquement les problèmes d'échauffement et de démangeaison qui affectent les cyclistes féminines.

<sup>13</sup> *The Wheelwoman*, 3, 94 (5 mars 1898) : 24.

<sup>14</sup> Lillias Campbell Davidson, *op. cit.*, p. 24.

<sup>15</sup> H. Hewitt Griffin, *Cycles and Cycling ; with a Chapter for Ladies by Miss Agnes Wood*, London, George Bell & Sons, 1897, p.142.

<sup>16</sup> *The Wheelwoman*, 3, 94 (5 mars, 1898) : 24.

Ainsi, pour comprendre l'influence de la bicyclette sur le vêtement féminin et les transformations qu'elles ont apportées, une analyse détaillée du costume cycliste féminin s'impose. Quels vêtements composent le costume ? La présentation et la description de certains items sont nécessaires pour bien saisir l'influence de ces transformations sur la popularité de la bicyclette auprès des femmes.

### ***3.1.2 Le costume cycliste féminin***

Les sources primaires décrivant le costume cycliste féminin sont nombreuses. Dans cette partie du rapport de recherche, les guides cyclistes féminins et les revues cyclistes féminines *The Wheelwoman Society Cycling News* et *The Wheelwoman* sont les principales sources d'informations, car elles ont toutes été publiées au moment où la frénésie cycliste et la réforme vestimentaire battent leur plein. Ces revues hebdomadaires sont donc précieuses pour cerner l'évolution du costume, mais surtout pour identifier les tendances fortes et les transformations les plus marquantes apportées aux vêtements féminins.

#### 3.1.2.1 Le corset

La bicyclette marque de façon importante le patron du corset. Selon Sally Sims et Anita Rush, le corset est sans contredit le premier cheval de bataille de la réforme vestimentaire. En Angleterre comme au Canada et au Québec, les médecins, les femmes et les cyclistes dénoncent aussi le port du corset à bicyclette. On le considère nuisible à la santé des femmes dans plusieurs situations, particulièrement lorsqu'il est porté pendant une activité physique comme une promenade à bicyclette<sup>17</sup>. Aussi, leurs plaintes poussent les manufacturiers à fabriquer des corsets

---

<sup>17</sup> *Journal d'hygiène populaire*, 2, 21 (mars 1886) : p. 248-249. ; *The Canada Medical Record*, 19, 4 (janvier 1891) : 73-74 ; *The Canada Medical Record*, 17, 3 (décembre 1888) : 69-70 ; *The Canada Medical Record*, 17, 5 (février 1889) : 97.

plus courts et plus malléables. Les corsets avec des baleines font place à des corsets dits à plis pour lequel l'élastique et des tissus plus légers sont favorisés. En juin 1898, un article paru dans la revue *The Wheelwoman* explique les caractéristiques d'un corset parfait pour le cyclisme :

It should be the ambition of every lady cyclist to appear graceful and at ease on her bicycle. To obtain a neat, trim appearance when riding, great care should be bestowed on the selection of the corset worn short over the hips, light, porous, and sufficiently pliable to give the movement of the rider. [...] with elastic insertions down the sides. In front, next to the busk [sic], a little of the material is gathered, with elastic run in, wich prevents the busks [sic] breaking and gives perfect freedom of movement, yet maintaining a nice, neat figure<sup>18</sup>.

Quelque mois plus tard, la même revue publie un autre article élogieux sur les avantages des nouveaux corsets offerts par les manufacturiers: « [...] do not possess one single advantage over the ordinary description. Support without pressure is what is needed, and those affording the greatest support with the least amount of pressure are the only ones calling for present consideration »<sup>19</sup>.

Cet article utilise même des termes impensables pour l'époque : « certainly must be very cool and comfortable wear ». Bref, on remarque à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'apparition de nouveaux concepts de confort et de liberté de mouvement dans les préoccupations vestimentaires du discours féminin. Le corset « sportif » plus court et conçu à partir de tissus plus légers comme la laine ou la flanelle semble faire une plus grande unanimité dans sa réponse aux nouveaux besoins des cyclistes : il préserve leur féminité et il respecte les standards de beauté de la société victorienne.

<sup>18</sup> *The Wheelwoman*, 3, 110 (25 juin 1898) : p.7.

<sup>19</sup> *The Wheelwoman*, vol. 2, no. 122 (24 septembre 1898), p.11.

Enfin, certains guides cyclistes émettent la possibilité de ne pas porter de corset pour faire de la bicyclette. Cette éventualité ne fait pas l'unanimité chez les femmes. Toutefois, la simple formulation de cette alternative permet d'observer une évolution importante dans la relation des femmes avec les contraintes vestimentaires imposées par la société victorienne<sup>20</sup>.

### 3.1.2.2 La jupe

Une autre tendance forte de l'évolution concerne la longueur des jupes. En effet, la longueur des jupes à l'époque victorienne empêche la fluidité des mouvements chez les cyclistes. Aussi, est-ce la jupe qui provoque le plus de controverse dans le costume cycliste. Les guides et les revues cyclistes formulent des descriptions détaillées sur une jupe sécuritaire et confortable en prenant soin de préciser les critères respectant les nouveaux besoins des femmes et les conventions de la mode victorienne.

La description donnée par Miss Agnes Wood résume succinctement le modèle idéal de la jupe de cycliste à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle :

Its greatest length must be such that, when she stands up, it is nowhere less than three inches from the ground. The greatest admissible width is three yards, and not an inch over. The

---

<sup>20</sup> Maria E. Ward, *Bicycling for Ladies*, New York, Brentano's, 1896, p. 98. Dans ce guide cycliste, on peut lire « A corset, if one is worn, should not extend below the waist-line, and should have elastic side-lacing » ; Miss F. J. Erskine, *Lady Cycling*, London, Walter Scott Ltd., s. d. p. 22. Cet autre guide cycliste écrit par une femme évoque même la possibilité d'abandonner le corset un peu plus loin : « Only women who from their youth up had never worn corsets ought to set out on a bicycle without them ». Par ailleurs, comme l'expliquent Peter et Janet Phillips dans un article : les transformations apportées au corset soulèvent aussi la question de la création de nouveaux sous-vêtements au début du XX<sup>e</sup> siècle, comme le soutien-gorge, les « drawers » ou culotte de maintien, etc. Ces derniers jumelés à l'élastique entraînent un réel changement dans le confort vestimentaire des femmes. Elles apprécient l'effet de flexibilité et de fermeté au niveau de la taille et n'ont pas à se soucier que des rubans ou des cordons se détachent au milieu d'une activité sportive ; Peter et Janet Phillips, « Women's Underwear and the Rise of Women's Sport », *Journal of Popular Culture*, 27, 2 (1993) : 135.

placket should be arranged at one side seam, and the pocket inserted in the corresponding seam upon the opposite side. It is advisable that the front breadth be slightly gored. In order to keep the skirt in place when riding this plan should be borne in mind. Take the exact middle of the front of the skirt, and measure away thirteen and a half inches upon either side, thus allowing three-quarters of a yard from point to point. Inside the hem, and two or three inches above the edge, sew a loop of rather broad elastic, this being of such length as to allow it to be fastened in the shoe strap without the wearer experiencing the slightest inconvenience. The secret of the success of this plan lies in the use of two loops. If only one side of the skirt be kept down in the manner I have described, the unfastened side will flap and drag with every breath of wind that blows<sup>21</sup>.

Telles sont également les informations données au fil des semaines aux lectrices de la chronique « Cycling costume up-to-date » publiée dans la revue *The Wheelwoman*. Les figures A.1, A.2 et A.4 témoignent parfaitement de la règle de « trois pouces » apportée aux jupes des cyclistes. Il semble bien que les cyclistes du Québec aient profité de cette modification.

Pourtant, ces améliorations ne semblent satisfaire complètement les ferventes cyclistes. Elles vont créer une jupe davantage transformée qui répond mieux aux besoins de confort et de sécurité des femmes actives : la « divided skirt ». Sally Sims en donne une description claire : « so fastened that it hangs in the form and shape of a regular skirt, but in reality so divides as to facilitate the movement of the rider's limb, and of course a bloomer »<sup>22</sup>. Les figures A.5 et A.6, tirées de la revue *The Wheelwoman and Society Cycling News* en 1896, donnent une bonne idée des

<sup>21</sup> H. Hewitt Griffin, *Cycles and Cycling* ; with a Chapter for Ladies by Miss Agnes Wood, London, George Bell & Sons, 1897, p.143-144. Pour d'autres détails voir, Lillias Campbell Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbett and Co., 1896, p. 23-28. ; Maria E. Ward, *op. cit.*, p. 97-98. ; *The Wheelwoman*, 3, 106 (28 mai 1898) : 12 ; *The Wheelwoman*, 3, 132 (3 décembre 1898) : 7 ; *The Wheelwoman*, 3, 109 (7 mai 1898) : 23 ; *The Wheelwoman*, 3, 94 (5 mars 1898) : 16.

<sup>22</sup> Sally Sims, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », in *Dress and Popular Culture*, sous la dir. de Patricia Cunningham et Susan Voso Lab, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 133.

particularités de cette nouvelle création vestimentaire. Par contre, cette « divided skirt » ne semble pas obtenir un très grand succès comme le mentionne un article de cette même revue : « the divided skirt are too ugly for words »<sup>23</sup>. En réalité, la jupe longue avec ces quelques pouces en moins demeure le vêtement le plus souvent porté par les cyclistes. Le pantalon bloomer et la robe rationnelle remportent aussi un meilleur succès auprès des cyclistes même s'il est de courte durée.

### 3.1.2.3 Le bloomer, les knickerbockers ou « the rational dress »

Après une courte apparition dans les années 1850, le bloomer réapparaît à la toute fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Cette culotte bouffante, aussi appelé « knickerbockers », se terminant aux genoux connaît une certaine popularité auprès des cyclistes féminines. Conçu au départ pour se porter seul, le bloomer sera toutefois agencé à une jupe de la même longueur pour créer « the rational dress ». Les figures A.7, A.8 et A.9 présentent cette combinaison des deux vêtements ; on distingue clairement la jupe juxtaposée au bloomer pour former le nouveau vêtement cycliste féminin. En effet, plusieurs cyclistes vont trouver une façon de tirer profit simultanément des avantages de la jupe et du bloomer. En fait, elles vont confectionner à partir d'un même tissu une culotte bouffante par-dessus laquelle sera portée une jupe. Ainsi, lors de promenades à la campagne, loin des foules, les cyclistes pourront retirer la jupe et ne porter que la culotte, puis lorsqu'elles arriveront près de la ville, elles enfileront à nouveau leur jupe.

Si les transformations apportées à la longueur de la jupe provoquent un certain débat à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'apparition du bloomer et de la « rational dress » n'est pas sans créer quelques remous dans la société victorienne. Encore une fois, on remarque que les changements dérangent et la revue *The Wheelwoman* voudra se

---

<sup>23</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 1, 5, (23 mai 1896) : ix.

dissocier de cette mode. Dans un dossier publié sur plusieurs semaines et intitulé « The Philosophy of Knickerbockers », l'éditrice écrit : « In consideration of the present bloomer controversy, we are pleased to publish Mr. Rontgen Ray's most interesting article, but at the same time we beg to state that we are not in favour of bloomer costume, nor do we advocate its adoption among wheelwomen »<sup>24</sup>. Certes, on comprend que les changements proposés par la réforme vestimentaire ne font pas tous l'unanimité auprès de la gent féminine dans la société victorienne, mais ceux-ci provoquent des discussions et des débats que l'on ne peut ignorer.

L'impact du bloomer sur la mode vestimentaire féminine est directement attribuable à la popularité croissante de la bicyclette à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle auprès de la gent féminine. Sa popularité fait rapidement prendre conscience aux femmes qu'elles ont besoin d'un vêtement adapté à leur nouvel intérêt pour l'activité sportive. Le bloomer répond aux nouveaux besoins d'aisance et de confort des femmes. Ainsi, grâce à la bicyclette, plusieurs femmes font la « promotion » du bloomer. Elles ne le portent plus uniquement dans le privé, loin des regards réprobateurs, mais elles osent le porter en public lors de leurs promenades en bicyclette. Il est donc loisible de conclure que l'exercice physique, plus particulièrement la bicyclette, a libéré les femmes de leurs multiples contraintes vestimentaires tout en accélérant l'évolution de la mode.

#### 3.1.2.4 Quelques accessoires : le chapeau, les souliers, et les gants

Le costume cycliste accorde aussi un intérêt particulier au choix des souliers : les bottes qui compriment les chevilles sont délaissées au profit d'un soulier à talon plat. De plus, les souliers doivent faire preuve d'une bonne flexibilité tant au niveau de la forme que de la semelle. Il s'agit d'un critère fondamental qui sera éprouvé à

---

<sup>24</sup> *The Wheelwoman*, 3, 105 (21 mai 1898) : 22.

chaque coup de pédale. Enfin, les semelles doivent posséder des rainures afin d'éviter que le soulier ne glisse de la pédale. Les souliers doivent être légers et boutonnés puisqu'ils sont plus faciles à enfiler<sup>25</sup>. Avec ses caractéristiques, les souliers deviennent très populaires.

Dans la mode féminine victorienne, le chapeau occupe une place très importante. Il est impensable pour une femme de sortir de la maison sans revêtir un chapeau et ce principe n'échappe pas à la pratique de la bicyclette. Toutefois, on l'adapte à cette nouvelle activité. D'abord, sa taille est réduite et on y ajoute un élastique passant sous le menton pour éviter que le vent ne l'emporte trop facilement. Cela dit, les épingles à chapeau sont déconseillées, car elles risquent de blesser la cycliste lors d'une chute. Le modèle le plus populaire est sans aucun doute le chapeau de marin mieux connu sous le nom de « sailor hat »<sup>26</sup>. La figure A.10 présente de façon fidèle le type de chapeau porté par la cycliste à cette époque. On remarque que la réduction de la taille des chapeaux n'empêche pas les femmes de faire preuve de coquetterie. Les plumes et les rubans sont largement utilisés pour égayer les chapeaux souvent jugés trop sobres et ennuyeux par les cyclistes.

Parmi les autres accessoires indispensables à la nouvelle cycliste, on retrouve les gants. La figure A.5 présente un modèle qui correspond en tous points aux gants utilisés par les cyclistes. D'abord, ceux-ci ne doivent pas être portés trop serrés, car ils pourraient provoquer des crampes. De plus, les gants de laine blanche sont les plus fortement recommandés pour les mois plus frais de l'année et les gants de coton ou de taffetas pour les mois plus chauds. On conseille également aux cyclistes de les porter

---

<sup>25</sup> Marie E. Ward, *Bicycling for Ladies*, New York, Brentano's, 1896, p. 95 ; , Lillias Campbell Davidson, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbett and Co., 1896, p. 25-26 ; H. Hewitt Griffin, *Cycles and Cycling ; with a Chapter for Ladies by Miss Agnes Wood*, London, George Bell & Sons, 1897, p.144 ; Miss F. J. Erskine, *Lady Cycling*, London, Walter Scott Ltd., s.d., p. 27-28 ; *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 1, 1 (23 mai 1896) : 8.

en tout temps pour éviter que leurs mains soient dorées par le soleil et aussi pour les protéger en cas de chute<sup>27</sup>.

En somme, les femmes cyclistes, y compris celles du Québec, doivent porter une attention particulière à la composition de leur costume cycliste. À preuve la publicité dans les journaux à grand tirage d'importants commerces, comme Henry Morgan & Cie, annonçant la vente de jupes, de casquettes, de guêtres pour cyclistes<sup>28</sup>. Mais, au-delà des principaux vêtements, les femmes doivent considérer des détails comme la composition et la légèreté des tissus de chacun des items du costume. Puis, il y a la couleur, la durabilité, l'étanchéité des tissus, etc. Toutes ces considérations témoignent du besoin d'adaptation du vêtement féminin au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Désormais, les femmes ne veulent plus se contenter des vêtements et des tissus qui leur sont offerts. Elles veulent adapter leurs vêtements à leurs nouvelles activités sportives et sociales. Maria E. Ward résume bien ce à quoi les femmes aspirent : « Bicycling requires the same freedom of movement that swimming does, and the dress must not hamper or hinder »<sup>29</sup>. Les femmes n'utilisent plus uniquement leur bicyclette pour leur ballade du dimanche après-midi, mais pour répondre à des responsabilités plus importantes notamment leur collaboration à des œuvres caritatives. Ainsi, les femmes créent, modifient et même abandonnent certains de leurs vêtements au profit du confort, de l'aisance et de la sécurité pour faciliter leur déplacement à bicyclette en tout temps. Les transformations vestimentaires qui se réalisent à cette époque illustrent le désir et la détermination des femmes à apporter des changements même si certains n'obtiennent pas le succès escompté. Dans un monde idéal, certaines d'entre elles auraient même voulu créer un costume cycliste

---

<sup>26</sup> Marie E. Ward, *op. cit.* ; Lillias Campbell Davidson, *op. cit.* ; H. Hewitt Griffin, *op. cit.* ; Miss F. J. Erskine, *op. cit.* ; *The Wheelwoman and Society Cycling News*, *loc. cit.*

<sup>27</sup> Miss Agnes Wood, *op. cit.*, p. 144 ; Lillias Campbell Davidson, *op. cit.*, p. 26-27 ; Miss F. J. Erskine, *op. cit.*, p.28-29 ; Maria E. Ward, *op. cit.*, p. 97.

<sup>28</sup> *Le Soleil*, 14 août 1899, p.5.

<sup>29</sup> Maria E. Ward, *op. cit.*, p. 99.

leur permettant de vaquer à leurs occupations quotidiennes et d'enfourcher leur bicyclette la minute suivante. Bref, un costume qui leur aurait permis d'éviter de se changer à chaque fois<sup>30</sup>.

L'influence de la bicyclette sur le vêtement féminin, tels le port du bloomer ou de la robe rationnelle, a permis aux femmes de prendre assurance et confiance en elles. En d'autres termes, dans les années 1890, les femmes ont affirmé leur nouvelle passion pour la bicyclette et elles ont affirmé leur besoin d'avoir accès à des vêtements privilégiant l'aisance et le confort. Grâce à ces modifications vestimentaires, le plaisir d'enfourcher la bicyclette a augmenté, ce qui a sans aucun doute contribué à populariser cette activité auprès des femmes. Malgré tout, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, des défis restent à relever ; les cyclistes doivent encourager d'autres femmes à découvrir et à enfourcher la bicyclette. Plusieurs vont d'ailleurs témoigner de leurs expériences et de leur métamorphose personnelle par l'apprentissage de la bicyclette. Par ces témoignages, adressés à un public féminin, leurs auteurs cherchent à valoriser la femme sportive de même qu'à populariser la bicyclette et sa pratique auprès des femmes, mais elles s'appliquent surtout à présenter ses bienfaits sur le plan moral et à souligner le rôle de la bicyclette dans leur propre démarche d'émancipation.

### **3.2 La bicyclette comme outil d'émancipation féminine**

#### ***3.2.1 L'implication sociale et l'influence des cyclistes féminines dans la société victorienne.***

Progressivement, à l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, la pratique de la bicyclette par les femmes devient une réalité à laquelle la société du Québec victorien s'adapte. Parmi

---

<sup>30</sup> Lillias Campbell Davidson, *op. cit.*, p. 23.

les signes indiquant que la femme cycliste est socialement acceptée, notons cette annonce du conseil municipal de St-Hyacinthe : « Le conseil de ville vient de prendre une décision qui fera plaisir aux femmes et aux demoiselles [...] décide de réserver les allées du parc public aux dames et aux enfants qui vont à bicyclette »<sup>31</sup>. Aussi, les journaux font savoir que la première dame du pays, l'épouse du Gouverneur général du Canada, Lady Minto et ses deux filles, montent à bicyclette<sup>32</sup>. L'exemple de personnes qui sont au sommet de la hiérarchie sociale apporte une caution morale qui autorise les femmes à monter à bicyclette sans craindre les foudres du clergé ou de l'opinion publique. Bref, la bicyclette reçoit ses lettres de noblesse.

D'ailleurs, ce sont les femmes issues de la bourgeoisie ou du sommet de la hiérarchie sociale qui vont les premières témoigner de leur expérience et de leur apprentissage à bicyclette. L'examen de ces témoignages est d'un intérêt particulier, car il permet de cerner les motivations qui poussent ces femmes à enfourcher la bicyclette et avant tout de comprendre ce qu'elles cherchent et ce qu'elles trouvent sur la bicyclette qu'elles n'obtiennent pas dans leurs activités habituelles.

Parmi les témoignages repérés, notons la présence d'une chronique fort pertinente dans la revue *The Wheelwoman* qui s'intitule « A notable wheelwoman. A chat with Miss ... »<sup>33</sup>. Cette chronique relate une entrevue hebdomadaire avec une dame de la société bourgeoise londonienne et porte sur divers sujets comme leurs lieux de promenades préférés, le choix de leurs vêtements de cyclistes, les motifs les ayant poussées au cyclisme, l'objectif personnel sous-tendant leur démarche<sup>34</sup>. Toutes les femmes interviewées sont des cyclistes affirmées qui partagent leur expérience

<sup>31</sup> *Le courrier de St-Hyacinthe*, 30 mai 1899, p.3.

<sup>32</sup> « Lady Minto en bicycle avec ses enfants », *Le Soleil*, 30 juin 1900, p. 11.

<sup>33</sup> Par ailleurs, cette chronique est généralement le premier article publié dans la revue hebdomadaire.

<sup>34</sup> Les revues *The Wheelwoman and Society Cycling News* et *The Wheelwoman* sont publiées par une maison d'édition située à Londres. Ainsi, les cyclistes interviewées sont souvent issues de la société londonienne et la chronique fait habituellement part de cette précision.

afin de susciter des pratiques identiques chez d'autres femmes et afin de favoriser une plus grande émancipation féminine.

Elles abordent tous les bienfaits de la bicyclette sur leur santé physique, car il s'agit souvent du premier effet remarqué. Tel est le cas de l'interview avec Madam Sarah Grand qui d'entrée de jeu dira quelques mots sur l'amélioration de sa condition physique :

So you want my bicycling experiences [...] Well, I really don't know very much about it, although I am very fond of riding. I find it most wonderfully invigorating. I do miles almost every day here, and as the roads are good and the country lovely I enjoy it immensely. It has benefitted me, too physically. I was quite invalidly when I took to it<sup>35</sup>.

Généralement, après avoir glissé quelques mots sur les plaisirs de la bicyclette, les questions posées par l'interviewer sont alors dirigées vers des sujets un peu plus chauds, tels « Do you think cycling unfeminine for a woman ? » qui poussent l'interlocutrice à prendre position dans le débat qui sévit dans les journaux et dans l'opinion publique sur les femmes cyclistes. Par ce type de question, la cycliste interviewée est amenée à « vanter » les mérites de la bicyclette aux lectrices en témoignant des buts ou des objectifs personnels atteints par l'apprentissage de la bicyclette : dépassement physique et moral, prise de conscience de la puissance de sa volonté et de sa détermination personnelle, etc. Bref, ces témoignages de cyclistes permettent aux lectrices d'imaginer comment une femme peut se sentir ou ce qu'elle peut éprouver en roulant à bicyclette, mais avant tout ce qu'elle pourrait découvrir sur elle-même en apprenant à rouler à bicyclette.

---

<sup>35</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 1, 18 (19 sept. 1896) : 3.

Une cycliste interviewée compare sa décision d'enfourcher la bicyclette au lever du jour sur une nouvelle vie : « [...] as a beginner she described the delight of cycling to be like the beginning of a new day, the opening of a new life, the dawning of a new era ; it is almost a re-incarnation »<sup>36</sup>. En réalité, cette métaphore signifie le début de nouvelles possibilités de déplacement, donc le début de nouvelles activités sociales et incidemment de nouvelles amitiés. En apprenant à rouler à bicyclette, cette femme [elle utilise le pseudonyme de John Strange Winter] parle de l'acquisition d'une nouvelle autonomie dans ses activités sociales. Ce parallèle émane d'ailleurs dans quelques-uns des témoignages recensés. En effet, Miss John Strange Winter et plusieurs autres cyclistes se libèrent du joug de leurs proches parents, ne sont plus à la remorque de leur mari, leur père ou leur frère. Elles peuvent développer et entretenir des activités et des amitiés par le biais d'un nouveau loisir : la bicyclette.

Cette nouvelle autonomie et ces nouvelles activités sont souvent mises au profit de la société. Dans un article publié dans la revue *The Wheelwoman and Society Cycling News*, « Temperance and the cycle », on présente la bicyclette et les cyclistes comme une activité et des alliées inestimables aux causes philanthropiques comme les campagnes de tempérance. « With regard to the Temperance cause, it is a pleasing fact that most of its warmest promoters and helpers are ardent cyclists as well, and advocate the one as an addition to the other »<sup>37</sup>. Parmi les cyclistes s'étant le plus démarquées dans cette cause, on identifie Lady Henry Somerset et l'américaine Frances Willard, présidente du Woman's Christian Temperance Union<sup>38</sup>. Ces deux cyclistes témoignent de leur attachement à cette cause et expliquent comment la bicyclette participe et joue un rôle important dans leurs activités philanthropiques : « [...] cycling of great use to her in getting about from place to

<sup>36</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 63 (31 juillet 1897) : 11.

<sup>37</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 83 (18 décembre 1897) : 18.

<sup>38</sup> Nous reparlerons un peu plus tard du témoignage de Frances Willard et de son ouvrage *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections*.

place, and in carrying her swiftly on errands of mercy. The pleasures of cycling are so much an evidence that its utility is apt to be overlooked but here is a case in which the iron steed is turned to good account, and long may it bear its gentle rider to carry on her works of charity »<sup>39</sup>. Par cet exemple de collaboration entre des femmes cyclistes et cette cause charitable, on comprend que l'un n'empêche pas l'autre et, au contraire, que la bicyclette encourage les femmes à participer et à s'engager dans la défense d'œuvres charitables. De ce fait, la femme prend sa place dans la société, s'émancipe et s'affranchit des contraintes qui l'ont si longtemps confinée à son foyer. Bref, la société victorienne gagne à voir les femmes enfourcher leur bicyclette et ainsi à participer à son évolution.

De toute évidence, avec la bicyclette, les femmes accèdent à une plus grande mobilité qui leur permet de s'impliquer dans différentes sphères d'activités loin de la famille et du foyer. Dans son guide cycliste, *Bicycling for Ladies*, Maria E. Ward établit d'ailleurs un lien étroit entre le cyclisme et la responsabilité citoyenne :

Riding the wheel, our own powers are revealed to us [...] You have conquered a new world, and exultingly you take possession of it [...] You feel at once the keenest sense of responsibility [...] You become alert, active, quick-sighted, and keenly alive as well to the rights of others as to what is due yourself [...] To the many who wish to be actively at work in the world, the opportunity has come<sup>40</sup>.

Cette nouvelle possibilité dans la sphère sociale victorienne importe beaucoup aux regroupements féministes, car elle leur permet de gagner progressivement une reconnaissance comme groupe à part entière contribuant à la société et éventuellement de gagner un statut de citoyenne à part entière.

<sup>39</sup>*The Wheelwoman and Society Cycling News*, 3, 83 (18 décembre 1897) : 19.

<sup>40</sup> Maria E. Ward, *Bicycling for Ladies*, New York, Brentano's, 1896, p. 12-13.

À cette fameuse question « Do you think cycling unfeminine for a woman ? », la cycliste Sarah Grand répond : « Not at all. I think we are beginning to show, nowadays, that we can do many things which used to be thought 'unfeminine' and yet be womanly, nevertheless. Bicycling is one of them »<sup>41</sup>. Réponse fort intéressante, car elle introduit un « nous » jusqu'alors jamais vu. Ce « nous » traduit une prise de conscience des femmes de leur poids social et de leur influence dans l'évolution des perceptions sociales à leur égard, grâce, entre autres, à la bicyclette.

Si plusieurs cyclistes prennent conscience qu'elles peuvent enfourcher la bicyclette et pratiquer une activité physique tout en préservant leur féminité, d'autres avancent même qu'elles ont trouvé un second souffle grâce à la bicyclette. En d'autres termes, la bicyclette leur a permis de retrouver une énergie et une sensation de jeunesse.

« But the balance was there, the sensation of a coming freedom for all the carking [sic] care and feeling of oppression which had been troubling me so long, a feeling that I was no longer forty-one, but fourteen or twenty-four, or some nice juvenile age like that the feeling that I had got over the worst, and that everything else would come itself, that I had only to keep steadily on to become as proficient as I chose »<sup>42</sup>.

Pour de nombreuses cyclistes, cette revivification et cette régénérescence donne envie de réaliser des choses pour soi et par soi, mais aussi de la transmettre aux autres, c'est-à-dire encourager d'autres femmes à enfourcher la bicyclette. Il s'agit d'ailleurs d'un des principaux objectifs visés par Frances Willard lorsqu'elle écrit *A Wheel*

<sup>41</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 1, 18 (19 sept. 1896) : 3.

<sup>42</sup> *The Wheelwoman and Society Cycling News*, 2, 43 (13 mars 1897) : 19

*within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections* : « I also wanted to help women to a wider world »<sup>43</sup>.

### 3.2.2 Apprendre à rouler à bicyclette, le témoignage de Frances Willard

Au moment où Frances Willard décide d'apprendre à rouler à bicyclette, elle est âgée de 53 ans. Son âge a eu une influence importante dans sa décision. En fait, plutôt que de la décourager, il a été un élément de motivation, car elle voulait prouver qu'un âge si avancé ne l'empêcherait pas de se dépasser et de relever de nouveaux défis. Voici trois des raisons l'ayant poussé à enfourcher la bicyclette :

[...] there was a special value to women in the conquest of the bicycle by a woman in her fifty-third year, and one who had so many comrades in the white-ribbon army that her action would be widely influential. Then there were three reasons : I did it from pure natural love of adventure. Second, from a love of acquiring this new implement of power and literally putting it underfoot. Last, but not least, because a good many people thought I could not do it at my age<sup>44</sup>.

La question d'âge ne doit pas laisser profiler le renoncement des femmes à leur désir d'apprendre à rouler à bicyclette. Dans l'introduction et la conclusion de son témoignage, Frances Willard affirme ouvertement que, si elle a réussi à dompter ses peurs et à maîtriser les contraintes liées à son âge, à son éducation morale, à ses habitudes vestimentaires étrangères à la mode du bloomer et de la robe rationnelle, toutes les femmes et spécialement les jeunes femmes sont en mesure d'apprendre à rouler à bicyclette<sup>45</sup>. Selon elle, il ne faut pas attendre le moment parfait ou les conditions parfaites pour faire le grand saut, car elles ne sont pas toujours présentes.

<sup>43</sup> Frances Willard, *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections*, Bedford, Mass., Applewood Books, 1997, p. 73. (publié à l'origine en 1895)

<sup>44</sup> *Ibid.*; le ruban blanc est porté par toutes les membres du W.C.T.U.

<sup>45</sup> *Ibid.*, p. 18-20.

Même si Frances Willard est connue pour son implication dans le W.C.T.U. et pour son appui au mouvement féministe de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le témoignage qu'elle livre dans *A Wheel Within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections* n'a rien d'un pamphlet propagandiste. Il s'agit d'un ouvrage semblable à un journal intime relatant tout simplement son expérience pendant son apprentissage. Cela dit, ce témoignage n'est pas exempt de sous-entendus et de parallèles avec l'émancipation des femmes et des transformations senties chez la gent féminine à cette époque. Son analyse appelle donc une lecture à un second degré pour bien saisir les nuances qu'elle apporte concernant l'influence de la bicyclette dans la vie des femmes et leur désir d'émancipation.

D'entrée de jeu, Frances Willard affirme qu'apprendre à rouler à bicyclette ne se résume pas à une leçon d'un jour, mais bien à une leçon de plusieurs jours et de plusieurs semaines. Il faut respecter le rythme de cet apprentissage. Il importe également d'apprendre à connaître la composition de sa bicyclette afin d'entrer en symbiose relationnelle avec elle. Un des premiers rapprochements formulés par Frances Willard concerne la période d'apprentissage et le monde :

As I have said, in many curious particulars the bicycle is like the world. When it had thrown me painfully once [...] Gladys (my bicycle) had gladsome ways for me no longer, but seemed the embodiment of misfortune and dread. Even so the world has often seemed in hours of darkness and despondency ; its iron mechanism, its pitiless grind, its swift, silent, on-rolling gait have oppressed to pathos, if not to melancholy. Good health and plenty of oxygenated air have promptly restored the equilibrium. But how many a fine spirit, to finest issues touched, has been worn and shredded by the world's mill until in desperation it flung itself away<sup>46</sup>.

---

<sup>46</sup> *Ibid.*, p. 23-24.

Willard pousse même un peu plus loin son rapprochement entre la bicyclette et le monde. Un rapprochement qui vient « conforter » sa philosophie de vie, le christianisme, à laquelle elle adhère déjà :

To my mind the infelicities of which we see so much in life grow out of lack of time and patience thus to study and adjust the natures that have agreed in the sight of God and man to stand by one another to the last. They will not take the pains, they have not enough specific gravity, to balance themselves in their new environment. Indeed, I found a whole philosophy of life in the wooing and the winning of my bicycle [...] But all this is a part of that equilibration of thought and action by which we conquer the universe in conquering ourselves<sup>47</sup>.

Non seulement, la bicyclette permet-elle à Willard de valider certaines de ces convictions, mais elle trouve aussi sur la bicyclette une nouvelle façon de voir sa vie. En effet, la bicyclette lui a permis d'une certaine façon de trouver sa place dans le monde et de comprendre l'origine de ses échecs et de ses succès dans la vie :

I began to feel that myself plus the bicycle equaled myself plus the world, upon whose spinning-wheel we must all learn to ride, or fall into the sluiceways of oblivion and despair. That which made me succeed with the bicycle was precisely what had gained me a measure of success in life –it was the hardihood of spirit that led me to begin, the persistence of will that held me to my task, and the patience that was willing to begin again when the last stroke failed. And so I found high moral uses in the bicycle and can commend it as a teacher without pulpit or creed<sup>48</sup>.

Le processus introspectif ne fut pas nécessairement facile. Au cours de son apprentissage à bicyclette, Miss Willard a rencontré plusieurs obstacles qui lui ont permis de faire des liens avec les obstacles et les échecs rencontrés dans sa vie

---

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 25-26.

<sup>48</sup> *Ibid.*, p. 28.

personnelle. Pour apprendre à rouler à bicyclette, elle a dû identifier ses faiblesses, ses craintes et ses peurs afin de les surmonter. Très rapidement, elle a pris conscience qu'elle avait dû effectuer le même travail pour atteindre ses buts et ses objectifs dans sa vie personnelle :

That which caused the many failures I had in learning the bicycle had caused me failures in life; namely, a certain fearful looking for of [sic] judgement ; a too vivid realization of the uncertainty of everything about me ; an underlying doubt, at once, however (and this is all that saved me), matched and overcome by the determination not to give in to it. The best gains that we make come to us after an interval of rest which follows strenuous endeavor<sup>49</sup>.

En somme, selon Frances Willard, il faut retenir une morale toute simple de la période d'apprentissage : on progresse même dans les moments les plus difficiles. Les obstacles et les périodes de découragement ont leur utilité ; ils stimulent la persévérance dans les situations où l'on aurait envie de laisser tomber la bicyclette. Le parallèle avec la cause de l'émancipation des femmes ou tout autre cause est flagrante. Saisir et comprendre le message envoyé par Willard aux femmes militant pour leur émancipation s'effectue presque naturellement.

Once, when I grew somewhat discouraged and said that I had made no progress for a day or two, my teacher told me that it was just so when she learned : there were growing days and stationary days, and she had always noticed that just after one of these last dull, depressing, and dubious intervals she seemed to get an uplift and went ahead better than ever. It was like a spurt in rowing. This seems to be the law of progress in everything we do ; it moves along a spiral rather than a perpendicular ; we seem to be actually going out of the way, and yet it turns out that we were really moving upward all the time<sup>50</sup>.

---

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 22.

On remarque donc qu'il y a tout un travail d'analyse personnelle qui s'effectue autour la bicyclette. Elle est pour Miss Willard et plusieurs autres femmes un révélateur de leur nature et de leur force personnelle :

I finally concluded that all failure was from a wobbling will rather than a wobbling wheel. I felt that indeed the will is the wheel of the mind—its perpetual motion having been learned when the morning stars sang together. When the wheel of the mind went well then the rubber wheel hummed merrily ; but specters of the mind there are as well as of the wheel. In the aggregate of perception concerning which we have reflected and from which we have deduced our generalizations upon the world without, within, above, there are so many ghastly and fantastical images that they must obtrude themselves at certain intervals, like filmy bits of glass in the turn of the kaleidoscope<sup>51</sup>.

Atteindre l'objectif de rouler à bicyclette façonne fortement la volonté personnelle. Pour Frances Willard, cette constatation est déterminante puisqu'elle sous-tend que la volonté personnelle renferme un pouvoir incommensurable sur la trajectoire et la réalisation de tout désir, projet, activité ou cause. L'émancipation d'une femme ou des femmes reposerait donc en grande partie sur une notion de volonté et de détermination.

Si la fin du XIX<sup>e</sup> siècle freine encore l'évolution entre la pratique physique ou sportive et les normes et les modèles de féminité valorisés, le XX<sup>e</sup> siècle voit les interdits moraux se faire de moins en moins nombreux et de plus en plus discrets. Cette ouverture ne garantit aucunement la détermination des femmes. Et cette situation n'est pas sans nuire à l'accessibilité de ces dernières aux sports et aux loisirs. Selon leur âge ou leur rang social, elles seront nombreuses à connaître des « destins » sportifs bien différents, si ce n'est de n'en connaître aucun. Pour certaines,

---

<sup>50</sup> *Ibid.*, p. 33-34.

<sup>51</sup> *Ibid.*, p. 26-27.

heureusement, les années 1920, marquées par la prospérité et l'accèsion aux loisirs, mettent le sport à la portée d'un plus grand nombre de femmes. Cette période est d'ailleurs souvent qualifiée de « l'âge d'or du sport féminin ». Le cyclisme féminin en tirera d'ailleurs profit au même titre que d'autres sports.

Le récit de la romancière et essayiste Michelle Le Normand, *Dans une toile d'araignée*, publié en 1949 témoigne bien de l'avancée du sport féminin et notamment des cyclistes féminines francophones<sup>52</sup>. En comparaison avec la période privilégiée dans ce rapport de recherche (1880-1920), ce récit insiste plus sur la dimension sociale des activités cyclistes féminines. Il cherche surtout à révéler, à ses consœurs, les excursions possibles sur l'île de Montréal et dans ses environs.

Le but de ce livre est de révéler aux cyclistes qui ne les connaissent pas, les excursions qu'ils peuvent faire sur notre belle île. Je voudrais aussi donner aux jeunes le goût de passer leurs loisirs au grand air et de découvrir les beautés de la nature. Je voudrais aussi leur communiquer mon enthousiasme pour ce que j'appelle un des grands bonheurs de la vie... Les inciter à prendre la route et à pédaler joyeusement<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> Michelle Le Normand, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, 1949, 183 p. ; Michelle Le Normand est une romancière, nouvelliste et essayiste très prolifique au début du XX<sup>e</sup> siècle. Sa carrière littéraire débute en 1915, alors qu'elle fait paraître dans *Le Nationaliste* des récits de souvenirs, réunis et publiés l'année suivante sous le titre : *Autour de la maison*, recueil qui connaît un grand succès. En 1918, elle devient rédactrice de la page féminine du *Devoir* pour lequel elle écrit aussi quelques billets. En 1922, elle quitte Montréal pour Ottawa où travaille son mari, Léo-Paul Desrosiers. De retour à Montréal en 1941, elle écrit plusieurs chroniques de souvenirs, de contes, de nouvelles de romans et elle collabore aussi à plusieurs périodiques. Voici quelques-unes de ses publications marquantes: *Autour de la maison* (souvenirs), 1916; *Couleur du temps* (roman), 1919; *Le nom dans le bronze* (roman), 1933; *La plus belle chose du monde* (roman), 1937; *La maison aux phlox* (nouvelles), 1941; *Marie-Céline Plourde, veuve de Joseph-Onias Thériault : soeur Sainte-Jeanne-de-Chantal, des Servantes de Jésus-Marie, 1879-1938* (biographie), 1942; *Enthousiasme : nouvelles*, 1947; *Dans la toile d'araignée* (récits), 1949; *La montagne d'hiver* (roman), 1961; nombreux articles parus dans divers journaux et revues, dont *Le Canada français*, *Le Devoir*, *Le Foyer*, *Notre Temps* et *L'Oiseau bleu*. Voir : <http://site.rdaq.qc.ca/CRLG/images/pl2.htm>.

<sup>53</sup> Michelle Le Normand, *Dans une toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, 1949, p. 10.

Les questions de réputation ou d'apprentissage sont complètement évacuées du récit. Michelle Le Normand focalise plus sur les nouveaux besoins de réalisation personnelle des femmes et sur les nouveaux objectifs sportifs des cyclistes féminines. Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, les femmes n'ont plus à justifier leur besoin d'enfourcher la bicyclette. Elles profitent de cette activité pour se retrouver entre amies et entretenir leurs amitiés loin du foyer et loin des soucis quotidiens. Les cyclistes se réunissent et organisent dorénavant diverses ballades dans l'objectif de découvrir de nouveaux paysages et de nouveaux lieux de détente :

Désormais les minimes et grands ennuis de l'existence n'auront plus de prise sur l'humeur de la cycliste. Rien ne pourra plus l'abattre ou l'attrister. Dès qu'elle pédale, les malheurs s'enfuient. C'est pourquoi le visage de la cycliste exprime un contentement si démesuré. C'est pourquoi elle pédale droite, dressée, comme possédant et dominant le monde. [...] Transfigurée, décidée, invincible, la cycliste part vraiment pour trois saisons d'aventures. [...] tous les jours elle pédalera ; par beau et par mauvais temps, et avec une égale joie au soleil ou sous les giboulées<sup>54</sup>.

À la lumière de ce récit, on remarque que les cyclistes pratiquent cette activité avec une liberté et une autonomie évidente. Leurs nouvelles préoccupations sont la clémence de la température ou la distance à parcourir dans un nombre d'heures déterminées. Dans les années 1940, la bicyclette fait partie des activités féminines. Les femmes lui accordent une plage horaire bien distincte pendant laquelle elles profitent d'un peu de répit en se dégourdissant les jambes et l'esprit en sillonnant des paysages pittoresques.

En somme, les femmes du Québec profitent de la première vague du féminisme débutant à la fin XIX<sup>e</sup> siècle pour s'intégrer et accéder à l'activité physique

---

<sup>54</sup> *Ibid.*, p. 29-31.

—comme dans d'autres domaines. Tout en luttant pour le droit de vote et la tempérance, les femmes s'emploient à accéder au loisir et adoptent la bicyclette comme un outil approprié pour arriver à leurs fins. Leur désir d'apprendre à rouler à bicyclette, conjuguée à leur présence croissante à bicyclette dans les rues de la province, symbolise un des premiers pas vers cet objectif. Ce sont avec de petites victoires comme l'intégration des notions de confort et d'hygiène féminine au vêtement féminin ainsi que l'accessibilité à la bicyclette et au loisir que les femmes arrivent à acquérir une autonomie jusque-là inégalée qui servira lorsque les femmes s'engageront dans une lutte plus importante et plus lourde de conséquence entre 1920 et 1940.

## CONCLUSION

Au moment d'entreprendre ce rapport de recherche, nous soulignons l'existence de lacunes dans l'historiographie concernant la place des sports dans le mouvement d'émancipation féminine et dans l'histoire des femmes au Québec et au Canada, puis de la place des femmes dans l'univers des loisirs et des sports. Nous constatons également que la relation entre la femme et la bicyclette tout comme l'histoire de la bicyclette au Québec n'avaient pas fait l'objet d'études approfondies, à l'exception d'un encart écrit par Donald Guay dans le cadre d'une exposition présentée au musée de la Civilisation de Québec en 1987.

Dans le champ particulier de l'histoire du sport au Québec et au Canada, la période qui va des années 1850 au début du XX<sup>e</sup> siècle a bien été étudiée, mais la grande majorité des études existantes sont centrées sur des sujets autres que la bicyclette elle-même et plusieurs facettes de son histoire restent mal comprises : notamment en ce qui concerne l'origine sociale des adeptes, l'évolution de la popularité et de la pratique cycliste, sans oublier la relation naissante entre la femme et bicyclette. Bref, l'état des connaissances à propos de l'histoire de la bicyclette au Québec laissait place à tous les questionnements et confirmait plus particulièrement la pertinence d'étudier l'influence de la bicyclette sur l'émancipation féminine.

Bien entendu, le cadre d'un rapport de recherche implique certaines contraintes qui limitent le temps qui peut être consacré au dépouillement de sources. Mené sur une plus longue période, le projet de recherche serait sans doute enrichi par une analyse plus systématique des journaux et des périodiques québécois. Néanmoins, les sources recueillies nous ont permis d'identifier certains thèmes importants à analyser. D'abord, notons la présence de différents discours tenus par les femmes, les médecins et la presse à grand tirage à propos de pratique cycliste

féminine. L'étude de la nature des arguments de chacun se situe d'ailleurs au cœur du deuxième chapitre dont l'objectif est de saisir l'influence des arguments des trois groupes sur le débat et surtout de voir si la multiplication des échanges a eu un impact sur l'évolution du débat et des arguments. Les sources étudiées (les articles de journaux à grand tirage, les articles de revues cyclistes féminines, les guides cyclistes écrits par des médecins ou des femmes) nous font comprendre les subtilités des discours diffusés dans la société victorienne –notamment une certaine fascination pour la santé, l'hygiène, l'image, la morale, la réputation et la respectabilité des femmes. Elles nous permettent aussi de mieux cerner l'impact du débat provoqué par le cyclisme féminin dans la société victorienne. Les prises de position des défenseurs et des détracteurs permettent de déceler l'évolution de l'opinion dans la société victorienne au fur et à mesure que la bicyclette gagne en popularité. Aussi, les arguments des médecins à propos des bienfaits pour la santé physique et mentale des femmes ne sont pas sans influencer l'opinion publique victorienne. En effet, leur opinion compte sans doute pour beaucoup dans l'évolution du débat. Même si quelques-uns se montrent farouchement opposés au cyclisme féminin, on peut dire que les médecins s'avèrent les meilleurs alliés des femmes cyclistes.

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, l'émancipation des femmes se perçoit davantage dans les pratiques culturelles et vestimentaires que dans la conquête de nouveaux droits politiques et sociaux. Le survol du phénomène de la modification vestimentaire dans le troisième chapitre permet de comprendre que la pratique de la bicyclette aide la femme à adopter une tenue plus confortable et plus sécuritaire et, en réformant son costume, elle sert son émancipation. En effet, la femme cycliste avec son vêtement masculin (bloomer) et sa conquête de l'espace, de la liberté, et du plaisir devient le symbole de l'émancipation et de l'égalité des sexes.

L'étude des témoignages des femmes cyclistes nous a permis de démontrer qu'elles jouent un rôle actif dans la promotion de cette activité auprès de leurs

consoeurs. Ainsi, elles prennent la parole pour vanter les vertus de la bicyclette aux autres femmes et pour les inciter à l'enfourcher. Quant aux revues cyclistes et aux guides cyclistes écrits par des femmes, ils accordent un soutien important à la cause cycliste féminine. En effet, les conseils et les témoignages de femmes cyclistes, comme Frances Willard, encouragent leurs consœurs à réaliser leur désir et leur besoin d'accéder à ce nouveau loisir. Elles soulignent la possibilité que leur offre la bicyclette de s'impliquer dans des œuvres caritatives, ce qui favorise une meilleure prise de conscience de leur rôle dans la société victorienne. Les récits d'apprentissage, comme celui de Frances Willard, ou les témoignages de cyclistes et de leur engagement dans des causes charitables cherchent à leur faire prendre conscience aux femmes de l'influence de leur détermination dans l'atteinte de leurs objectifs, mais aussi à leur faire comprendre l'influence de leur rôle dans la société victorienne. Grâce à une telle prise de conscience, les femmes cyclistes peuvent déjà participer au processus d'émancipation et travailler à la définition d'un nouveau statut pour la femme au sein de la société.

L'examen attentif des sources recueillies nous permet d'affirmer qu'entre 1880 et 1920, la cycliste québécoise marque comme un fait nouveau la société victorienne. Son action a permis de populariser la bicyclette et, ce faisant, elle a tenu un rôle déterminant à la fois dans le processus d'émancipation des femmes et dans leur quête d'une plus grande autonomie et d'une plus grande liberté de déplacement. Comme d'autres phénomènes de société annonçant d'importants changements sociaux et culturels au XX<sup>e</sup> siècle, la bicyclette invite et encourage les femmes à formuler et à appuyer de nouvelles revendications. Par contre, il serait exagéré de considérer la bicyclette comme un catalyseur suffisamment puissant pour déclencher à lui seul le grand changement de la condition féminine.

Assurément, les cyclistes féminines participent à l'émergence de transformations sociales, toutefois l'émancipation des femmes reste partielle et

inachevée au tournant du XX<sup>e</sup> siècle. Pour la période étudiée, il semble plus approprié de parler de plusieurs niveaux d'émancipation des femmes puisque ce mouvement est loin d'être uniforme tant au niveau des revendications que des moyens employés. Il semble plus opportun de parler d'une volonté d'émancipation chez les femmes plutôt qu'une émancipation de fait.

Après l'apogée du phénomène cycliste au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, on dénote tout de même une certaine accélération de l'histoire du sport féminin. Les modes vestimentaires, la crise et la guerre vont évidemment marquer le mouvement d'émancipation des femmes et le loisir féminin. En effet, les années prospères de l'entre-deux-guerres rendent le sport accessible à un plus grand nombre de femmes. Puis dans les années 1940, la formation de clubs de cyclotourisme favorise la participation féminine en organisant des randonnées mixtes et transforme à jamais la perception de la société québécoise envers les cyclistes féminines. Désormais, la femme québécoise peut monter à bicyclette pour se récréer ou pour se déplacer à des fins utilitaires sans jamais susciter la curiosité des passants.

Certes, de nombreuses sources restent à être dépouillées et analysées pour approfondir les connaissances des relations existant entre les femmes et le sport au Québec. Dans un premier temps, il faudrait se pencher sur la question des différences potentielles entre l'expérience des femmes francophones et anglophones en ce qui concerne la pratique de la bicyclette et l'accès aux loisirs. Ensuite, il faudrait étudier la nature de ces relations après les victoires du mouvement féministe dans les années trente et quarante, analyser et comparer les discours tenus alors par les journaux à grand tirage, l'opinion médicale et l'opinion féminine ; un exercice ambitieux certes qui permettrait de mieux dégager et de mieux interpréter l'évolution des trois discours. En outre, il serait instructif d'identifier et de comparer les aspirations ou les

besoins comblés par les femmes dans le sport. Un tel questionnement nous éclairerait sans doute sur l'influence des femmes dans l'évolution du loisir au Québec.

Il reste donc à investir ce chantier disponible et lui accorder l'attention méritée. Cela pourrait nous amener à interpréter différemment la place qu'occupait et qu'occupe aujourd'hui le loisir dans le quotidien des hommes et des femmes formant la société québécoise.

## ANNEXE A : LA MODE CYCLISTE

L'iconographie qui compose cette annexe a été constituée à partir de trois sources : (1) des photographies tirées du Fonds Notman du Musée McCord d'histoire canadienne ; (2) des illustrations et des publicités tirées des revues cyclistes féminines : *The Wheelwoman and Society Cycling News* et *The Wheelwoman* ; (3) une photo et une illustration tirées du site Internet : [http://www.fashion-era.com/rational\\_dress.htm](http://www.fashion-era.com/rational_dress.htm).

Dans le Fonds Notman du Musée McCord d'histoire canadienne, il y avait environ une dizaine de photos présentant des femmes avec des bicyclettes. La sélection des quatre photos s'est faite à partir de critères vestimentaires et parce que trois d'entre elles présentaient des cyclistes féminines en compagnie d'un cycliste du sexe opposé.

Pour les deux revues cyclistes, l'iconographie disponible était abondante. Par conséquent, il s'agit d'une sélection restreinte de l'iconographie consultée. Néanmoins, le choix des illustrations s'est également appuyé sur des critères vestimentaires. L'objectif était de trouver des illustrations présentant le plus clairement et fidèlement les vêtements cyclistes détaillés dans les articles adjacents.

Enfin, la photo et l'illustration trouvées sur le site Internet ont été choisies pour des raisons bien précises. En effet, il a été difficile de trouver des représentations fidèles et intéressantes de la « rational dress » et de la « divided skirt » ; même les revues cyclistes n'offraient pas d'illustrations satisfaisantes. Or, ce site Internet spécialisé dans l'évolution du vêtement féminin offrait des descriptions claires des deux vêtements recherchés et proposait des illustrations exemplaires pour étayer les propos du troisième chapitre.



FIGURE A.1. : W. K Masterman et une dame sur un tandem, Montréal, QC, 1896.  
Source : Musée McCord d'histoire canadienne, Fonds Notman, II-115992.1



FIGURE A.2. : H. S. Mussen et Mme Campbell avec des bicyclettes, Montréal, QC, 1897. Source : Musée McCord d'histoire canadienne, Fonds Notman, II-119827.1

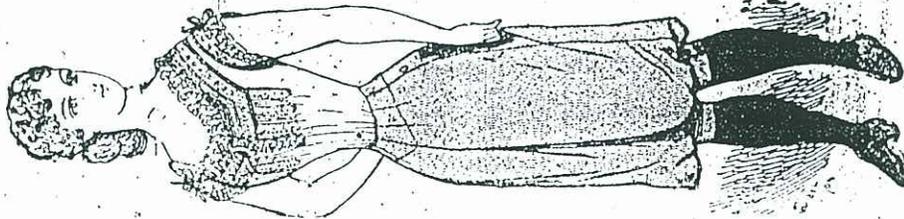


FIGURE A.3. : Promenade à bicyclette, hôtel Seaside, Métis-sur-mer, QC, vers 1910.  
Source : Musée McCord d'histoire canadienne, Fonds Notman, MP-1974.2.9



FIGURE A.4. : Mlle Kennedy avec une bicyclette, QC, 1897.  
Source : Musée McCord d'histoire canadienne, Fonds Notman, II-120688.1

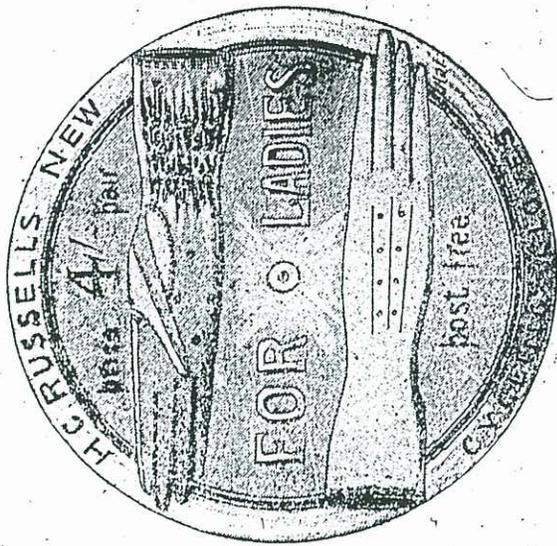
# H. C. RUSSELL'S SPECIALITIES FOR CYCLING.



LADIES' KNICKERBOCKERS for Cycling or Ordinary Wears.

Made in Serge or Cloth, unlined ... 5/11½  
 Lined Complete ... 9/6  
 Alpaca ... 9/11  
 Satin ... from 12/11

Separate Linings from 1/9. per pair.  
 ILLUSTRATED CATALOGUE. POST FREE.



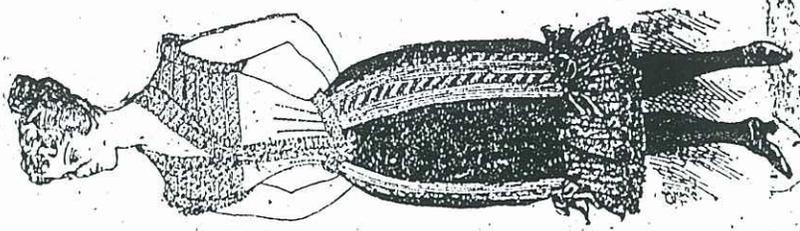
CYCLING GLOVE.—A stylish Tan Glove of great strength, specially made for Cycling. Perforated Back and Front and open at the Gossèts to avoid perspiration.

Price 4s. post free.

White Chevette Gloves.—Extra heavy, for Cycling, 4 buttons. 2s. 6d. and 3s. 6d.

PRICE LIST POST FREE.

NO. 210.—PARIS MODEL DIVIDED SKIRT. Of Spanish Silk, flounced Lace, slashed down the sides with Ribbon Embroidery and Tucks.  
 Price 45/-, or in light colours, for evening wear, from 25/9.



No. 210

# H.C. RUSSELL 1, 2, 3, Sidney Place, LEICESTER SQUARE

Figure A. 5. : Publicité, H. C. Russell's Specialities for Cycling. Source : *The Wheelwoman and the Society Cycling News*, 1, 1 (23 mai 1896), p.ix.



FIGURE A.6. : Divided Skirt, vers 1895.

Source : [http://www.fashion-era.com/rational\\_dress.htm](http://www.fashion-era.com/rational_dress.htm)



FIGURE A.7. : Rational Dress, vers 1850.

Source : [http://www.fashionera.com/rational\\_dress.htm](http://www.fashionera.com/rational_dress.htm)

# SARCASTIC!



SHE: Uncle, can you suggest some nice, new and original costume for me to wear at our Fancy Dress Carnival?

HE: Oh, yes, my pet, you might go disguised as an English Lady, t'would be a very original for you!

FIGURE A.8. : Sarcastic, 1897. Source : *The Wheelwoman and the Society Cycling News*, 3. 74 (16 octobre 1897) : 13.

## How Cyclists Wake the Dead.



From a Drawing by Chas. E. Dawson.

"King of the Road."

The up-to-date young lady, with her bicycle and "trowsers,"  
Gives the present generation fits, and e'en the dead she rouses.

Figure A. 9. : How Cyclists Wake the Dead. Source : *The Wheelwoman and the Society Cycling News*, 3, 72 (2 octobre 1897), p.13.



A STUDY IN HATS.

FIGURE A.10. : A Study in Hats, 1898.  
Source : *The Wheelwoman*, 3, 104 (24 mai 1898) : 9.

## BIBLIOGRAPHIE

### Sources imprimées :

ADELPHA, *Cycling for Old and Young*, s.l., s.e., 1870, 48 p.

BETTESWORTH, W. A., *What they think about it*, London, Iliffe & Son, s.d. [18--?], 24 p.

DAVIDSON, Lillias Campbell, *Handbook for Lady Cyclists*, London, Hay Nisbbett and Co., 1896, 125 p.

DORION, F. X. J., *La bicyclette, Extrait de la « Revue Médicale »*, Québec, s.e., 1898, 18 p. (microfiche)

ERSKINE, Miss F. J., *Lady Cycling*, London, Walter Scott Ltd., s.d., 138 p.

GRIFFIN, H. Hewitt, *Cycles and Cycling ; with a Chapter for Ladies by Miss Agnes Wood*, London, George Bell & Sons, 1897, 150 p., 3<sup>e</sup> édition.

KENNARD, Mrs Edward, *A Guide Book for Lady Cyclists*, London, F.V. White & Co., 1896, 116 p.

NEESEN, Victor, *Dr. Neesen's Book on Wheeling : Hints and Advice to Men and Women from the Physician's Standpoint*, New York, New Amsterdam Book co., 1899, 106 p.

ROBERTSON, W. N., *Cycling!*, Stratford, F. Pratt & Co. Book and Job Printer, 1894, (microfiche)

ROCHARD, Jules-Eugène, *L'éducation de nos filles*, Paris, Hachette, 1892, 350 p.

STUDLEY, Mary J., *What our Girls ought to know*, New York, Funk & Wagnalis, 1882, 261 p.

TOOKER, Robert, *Bicycling for Girls from a Medical Standpoint*, Chicago, Gormully & Jeffery Mpg, 1891, 8 p.

WARD, Maria E., *Bicycling for Ladies*, New York, Brentano's, 1896, 200 p.

**Récits :**

LE NORMAND, Michelle, *Dans la toile d'araignée*, Montréal, Éditions Jeunesse, 1949, 183 p.

WILLARD, Frances, *A Wheel within a Wheel How I learned to ride the bicycle with some reflections*, Bedford, Mass., Applewood Books, 1997, 75 p. (publié à l'origine en 1895)

**Articles :**

DUPASQUIER, Dr. C., « Hygiène spéciale de la femme », *Journal d'hygiène populaire*, vol. 1, no. 7 (septembre 1884), p. 16-17.

FISK, George, « Physiological Albuminaria and the Bicycle [Compte rendu] », *The Canada Medical Record*, 26, 1898, p. 192-193.

LUTAUD, A., « Le sport vélocipédique et l'hygiène », *Journal d'hygiène populaire*, vol. 8, no. , (août 1891), p. 113-114.

McCONNELL, J. Bradford, « The Bicycle for Women [Compte rendu] », *The Canada Medical Record*, 25, 1897, p. 352-353.

McCONNELL, J. Bradford, « The Significance of Mortality from Consumption with Regard to the Bicycle [Compte rendu] », *The Canada Medical Record*, 25, 1897, p. 304.

SMITH, Arthur Laphorn, « Bicycling for Women », *The Canada Medical Record*, vol. 24, 1895, p. 75-76.

SMITH, Arthur Laphorn, « Gynecology and Obstetrics », *The Canada Medical Record*, vol. 17, no. 5 (février 1889), p. 97-100.

\_\_\_\_\_, « Éducation physique des jeunes filles », *Journal d'hygiène populaire*, vol. 6, no. 11 (mars 1890), p. 212-215.

\_\_\_\_\_, « Hygiène et éducation physique », *Journal d'hygiène populaire*, vol. 2, no. 21 (mars 1886), p. 248-249.

\_\_\_\_\_, « Hygiène du vélocipédiste », *Journal d'hygiène populaire*, vol. 1, no. 7 (septembre 1884), p. 85-86.

\_\_\_\_\_, « Gynecology in general practice », *The Canada Medical Record*, vol. 19, no. 4 (janvier 1891), p. 76-77.

\_\_\_\_\_, « Is the Corset Injurious? », *The Canada Medical Record*, vol. 17, no. 3 (décembre 1888), p. 69-70.

\_\_\_\_\_, « The Bicycle », *The Canada Medical Record*, vol. 24 (août 1896), p. 552-555.

#### **Articles de journaux :**

*Le Canadien*, février à juillet 1869.

*Le Courrier de St-Hyacinthe*, septembre 1891 à mai 1899.

*Le Soleil*, mai 1897 à août 1899.

*La Patrie*, juillet 1893 à décembre 1898.

*La Presse*, octobre 1894 à juillet 1898.

*La Minerve*, août 1896 à mai 1899.

#### **Reuves sur microfilms :**

*The Wheelwoman & Society Cycling News*, London, British Library, mai 1896 à décembre 1897.

\*\* Il s'agit d'une revue hebdomadaire. Les numéros consultés correspondent aux reproductions disponibles à l'Université de Calgary.

*The Wheelwoman*, London, British Library, janvier 1898 à janvier 1899.

\*\* Il s'agit d'une revue hebdomadaire. Les numéros consultés correspondent aux reproductions disponibles à l'Université de Calgary.

#### **Iconographie :**

##### **Musée McCord d'histoire canadienne**

##### Photographies

*Mlle Kennedy avec une bicyclette, Montréal, QC, 1897*

Wm. Notman & Son

1897, 19e siècle

II-120688.1

*Promenade à bicyclette, hôtel Seaside, Métis-sur-Mer, QC, vers 1910*

Anonyme - Anonymous

Vers 1910, 20e siècle

MP-1974.2.9

*W. K. Masterman et une dame sur un tandem, Montréal, QC, 1896*

Wm. Notman & Son

1896, 19e siècle

II-115992.1

*H. S. Mussen et Mme Campbell avec des bicyclettes, Montréal, QC, 1897*

Wm. Notman & Son

1897, 19e siècle

II-119827.1

*Rational Dress Reform, Fashion History.* [En ligne] : <[http://www.fashion-era.com/rational\\_dress.htm](http://www.fashion-era.com/rational_dress.htm)> (15 août 2004)

### **Études générales :**

COLLECTIF CLIO, *Histoire des femmes au Québec depuis quatre siècle*, 2<sup>e</sup> édition, Montréal, Le Jour, 1992, 646 p.

LINTEAU, Paul-André, et al., *Histoire de Québec contemporain. De la Confédération à la crise (1867-1929)*, tome 1, Montréal, Boréal, 1989, 750 p.

LINTEAU, Paul-André, et al., *Histoire de Québec contemporain. Le Québec depuis 1930*, tome II, Montréal, Boréal compact, 1989, 834 p.

LINTEAU, Paul-André, *Histoire de Montréal depuis la Confédération*, 2<sup>e</sup> édition, Montréal, Boréal, 2000, 627 p.

PRENTICE, Alison, et al., *Canadian Women : A History*, Toronto, Harcourt Brace Javanovich editions, 1988, 496 p.

## Études spécialisées :

### Histoire des femmes

GILLETT, Margaret, *We Walked Very Warily, A History of Women at McGill*, Montréal, Eden Press Women's Publication, 1981, 476 p.

STRONG-BOAG, Veronica, *The New Day Recalled, Lives of Girls and Women in English Canada, 1919-1939*, Toronto, Copp Clark Pitman Ltd., 1988, 233 p.

### Sport et loisir

GUAY, Donald, *La conquête du sport. Le sport et la société québécoise au XIX<sup>e</sup> siècle*, Québec, Lanctôt éditeur, 1997, 241 p.

JANSON, Gilles, *Emparons-nous du sport. Les Canadiens français et le sport au XIX<sup>e</sup> siècle*, Montréal, Guérin, 1995, 239 p.

LEVASSEUR, Roger, *Loisir et culture au Québec*, Montréal, Boréal, 1982, 177 p.

### Femme, sport et vêtement

BRADEN POWELL, Roberta, *Women and Sport in Victorian America*, Thèse de Doctorat (Philosophy in Health Education), Université de l'Utah, 1981.

DAVISSE, Annick et Catherine LOUVEAU, *Sports, école, société : la différence des sexes*, Montréal, L'Harmattan, 1998, 342 p.

FISHER, Gayle V., *Pantaloon and Power. A Nineteenth-Century Dress Reform in the United States*, Ohio, The Kent State University Press, 2001, 262 p.

HALL, Margaret Ann, *A History of Women's Sport in Canada Prior to World War I*, Mémoire de maîtrise (Éducation physique), Université d'Alberta, 1968.

KENT STANLEY, Gregory, *The Rise and Fall of the Sportswoman, Women's Health, Fitness, and Athletics, 1860-1940*, New York, Peter Lang editions, 1996, 159 p.

LENSKYJ, Helen, *Out of Bounds, Women, Sport & Sexuality*, Toronto, Women's Press, 1986, 179 p.

MARCHAND, Suzanne, *Rouge à lèvres et pantalon. Des pratiques esthétiques féminines controversées au Québec, 1920-1939.*, Montréal, HMH, 1997, 162 p., coll. Cahiers du Québec. Ethnologie ; 116.

MUCKLOW, Patricia Ann, *A study of the major trends in costume design in physical education and selected individual sports for girls and women in the United States from 1940-1971*, Mémoire de maîtrise (Éducation physique), Smith College, 1973.

#### Femme et santé

CÔTÉ, Louise, *En garde !. Les représentations de la tuberculose au Québec dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle*, PUL, Québec, 2000, 318 p.

MITCHINSON, Wendy, *The Nature of Their Bodies. Women and Their Doctors in Victorian Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1991, 474 p.

#### La bicyclette

ADAMS, G. Donald, *Collecting & Restoring Antique Bicycles*, s.l. (Etats-Unis), Tab Books Inc., 1981, 416 p.

BABAIAN, Sharon, *The Most Benevolent Machine. A Historical Assessment of Cycles in Canada*, Ottawa, National Museum of Science and Technology, 1998, 122 p.

DODGE, Pryor, *La grande histoire du vélo*, Paris, Flammarion, 1996, 217 p.

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

HUMBER, William, *Freewheeling : the Story of Bicycling in Canada*, Erin, Ont., Boston Mills Press, 1986, 160 p.

LAGET, Françoise et Serge, *L'univers du Vélo*, Paris, Éditions Solar, 2001, 143 p.

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

RITCHIE, Andrew, *King of the Road a Illustrated History of Cycling*, London, Wildwood House Limited, 1975, 192 p.

SERAY, Jacques, *Deux roues, la véritable histoire du vélo*, s.l., Éditions du Rouergue, 1988, 211 p.

**Articles :**

GRUBER GARVEY, Ellen, « Reframing the Bicycle : Advertising-Supported Magazines and Scorching Women », *American Quarterly*, 47, 1 (mars 1995), p. 66-101.

HALL, Ann, « Rarely Have We Asked Why : Reflections on Canadian Women's Experience in Sport », *Atlantis*, 6, 1 (1980), p. 51-60.

LEHR, John C. et H. John SELWOOD, « The Two-Wheeled Workhouse : The Bicycle as Personal and Commercial Transport in Winnipeg », *Revue d'histoire urbaine*, 28, 1 (oct. 1999), p. 3-12.

LENSKYJ, Helen, « Femininity First, Sport and Physical Education for Ontario Girls, 1890-1930 », *Canadian Journal of History of Sport*, 13, 2 (1982), p. 4-17.

LÉVESQUE, Andrée, « Mères ou malades : les Québécoises de l'entre-deux-guerres vues par les médecins », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38, no 1, été 1984, p. 23-37.

PHILLIPS, Peter et Janet PHILLIPS, « Women's Underwear and the Rise of Women's Sport », *Journal of Popular Culture*, 27, 2 (1993), p.129-148.

RUSH, Anita, « The Bicycle Boom of the Gay Nineties : A Reassessment », *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 18 (automne 1983), p. 1-12.

RUSH, Anita, « Changing Women's Fashion and its Social Context, 1870-1905 », *Bulletin d'histoire de la culture matérielle*, 14 (printemps 1982), p. 37-45.

SIMS, Sally, « The Bicycle, the Bloomer and Dress Reform in the 1890s », in *Dress and Popular Culture*, sous la dir. de Patricia Cunningham et Susan Voso Lab, Ohio, Bowling Green State University Popular Press, 1991, p. 125-145.

TOBIN, Gary Allan, « The Bicycle Boom of the 1890's : the Development of Private Transportation and the Birth of the Modern Tourist », *Journal of Popular Culture*, 7, 4 (printemps 1974), p. 838-849.