

Je m'active à Lachine!



Et si le vélo n'existait pas?

« *These bike paths are a declaration that a citizen riding a 30\$ bicycle is equally as important as a citizen driving a 30,000\$ car.* »

Enrique Penalosa, maire de Bogota, 1995

L'évolution du vélo a connue une trajectoire bien particulière depuis son apparition au début du 19e siècle. D'un simple objet de loisir pour la bourgeoisie à ses débuts, la bicyclette est rapidement devenue, à l'époque de la révolution industrielle, un important outil d'émancipation pour les classes ouvrières. Jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le vélo offre un moyen de transport efficace et abordable à une partie de la population qui n'y avait jamais eu accès. Il permet aux travailleurs et travailleuses d'avoir accès à des logements plus abordables et de meilleure qualité à l'extérieur des centres-villes trop densément peuplés. C'est alors l'âge d'or du vélo.

L'après guerre des années 50 vient freiner toute la popularité que le vélo avait acquise au cours du siècle précédent. L'apogée de l'industrialisation ainsi que la délocalisation de certaines sections de la production font dégringoler le prix des automobiles, la rendant ainsi accessible à la classe moyenne. On entre ainsi dans une logique toute-la-place-à-l'automobile et pour les quarante années suivantes, près de deux générations ont grandi en percevant le vélo comme étant simplement un objet de loisir qui ne peut pas être utilisé de façon efficace comme principal moyen de transport.

Le mois prochain : **Le vélo revient en force!**



Je m'active à Lachine encourage l'achat local en transport actif.

Une initiative du Comité sur le transport à Lachine.

Pour renseignements : www.grame.org

En collaboration avec

LE **MESSAGER**
LACHINE & DORVAL

4007084