

LES MOBILISATIONS CYCLISTES À SANTIAGO DU CHILI ET LIMA : DES REVENDICATIONS POUR UNE JUSTICE MOBILITAIRE

MATTHIEU GILLOT, PATRICK RÉRAT

Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives et Institut de géographie
et durabilité, Université de Lausanne

Matthieu.gillot@unil.ch, Patrick.rerat@unil.ch

RÉSUMÉ

À Lima (Pérou) et Santiago (Chili), des collectifs cyclistes appellent à reconnaître le vélo comme moyen de transport à part entière. Leurs revendications sont toutefois plus larges et portent également sur des questions politiques, environnementales et féministes. En utilisant le prisme du concept de justice mobilitaire, l'analyse montre que ces revendications renvoient à plusieurs crises de mobilité, aux inégalités dans la possibilité de se déplacer (en fonction de la classe sociale, du genre, de l'orientation sexuelle, de l'origine nationale ou du mode de transport) et aux structures qui les perpétuent (système politique, économie néolibérale, patriarcat, système automobile). Au-delà des spécificités locales et nationale, le vélo apparaît comme un mode de déplacement résilient dans les crises traversées par ces deux capitales latino-américaines. En cristallisant des revendications plurielles, il est utilisé comme vecteur de changement systémique par ces mouvements.

Mots-clés: vélo, mouvement social, justice mobilitaire, Santiago du Chili, Lima.

INTRODUCTION

À Lima (Pérou) et Santiago (Chili), des collectifs cyclistes se mobilisent en nombre depuis plusieurs années. Quelques jours après l'éclatement de la crise sociale chilienne en octobre 2019, des milliers de cyclistes affluent vers la place Baquedano à Santiago sous le nom de *Revolución ciclista nacional*. Cette première révolution cycliste, rebaptisée *Revolución ciclista plurinacional* (RCP), est suivie

par de nombreuses autres. À Lima, les manifestations politiques de grande ampleur sont moins fréquentes. Néanmoins, en novembre 2020, des milliers de cyclistes rejoignent la contestation contre le président Merino.

Ces collectifs revendiquent la place du vélo en ville dans la lignée du mouvement global des *Critical Mass*. Lors de ces dernières, des cyclistes circulent en groupe, généralement le dernier vendredi du mois, et revendiquent leur droit à la ville (LEFEBVRE, 1974) et de pouvoir se déplacer en sécurité. Né à San Francisco en 1992, ce type de manifestation s’est ensuite diffusé à travers le monde avec pour slogan « Nous ne bloquons pas le trafic, nous sommes le trafic ».

Les revendications des collectifs de Lima et de Santiago dépassent toutefois l’activisme cycliste et portent sur des questions politiques, environnementales et féministes. Cet article les analyse avec le prisme de la justice mobilitaire (SHELLER, 2018). Sur la base d’observations de terrain, de matériaux visuels (affiches) et d’entretiens, il montre comment le vélo est considéré comme vecteur d’un changement.

DISCUSSION THÉORIQUE : MOUVEMENTS SOCIAUX ET JUSTICE MOBILITAIRE

Pour Manuel Castells (1983), théoricien influent de l’étude des mouvements sociaux, ces derniers se distinguent par leur orientation « par le bas », une organisation non hiérarchique, une distance ou non-implication quant à la politique officielle, et l’accent sur l’action directe et la protestation. Il identifie trois types d’objectifs : la défense des droits (notamment des minorités de genre, d’orientation sexuelle, etc.), la défense de l’identité territoriale (comme dans les mobilisations contre la gentrification) et la consommation collective (fourniture par l’État de services, logements, infrastructures, etc.). La ville, lieu central de rassemblement, offre une scène pour les activités de protestation.

Les mouvements sociaux ont une longue tradition en Amérique latine. Dans les années 1970, mais surtout depuis les années 1980, apparaissent des vagues massives de mobilisation (MURGA FRASSINETTI, 2006). Dans un premier temps, ces luttes émergent dans les quartiers pauvres. Dans un deuxième temps, des mouvements remettent en cause les régimes militaires et exigent un nouvel ordre démocratique (MURGA FRASSINETTI, 2006).

Les mobilisations cyclistes, plus récentes, renvoient à la troisième catégorie de Castells (la consommation collective) : elles revendiquent le droit à la ville des cyclistes et la prise en compte de leurs besoins, notamment en matière d’infrastructures cyclables. À Santiago, l’association *Ciudad Viva* joue un rôle majeur dans la lutte contre la construction d’autoroutes urbaines et dans des premières campagnes de promotion du vélo à la fin des années 1990 (SAGARIS, 2019). Le *Movimiento furiosos ciclistas* (Mouvement furieux des cyclistes), apparaît quant à lui en 1995, alors que les collectifs cyclistes de Lima sont créés au début des années 2000 (les sorties en groupe étaient jusque-là davantage à but sportif). *Cicloaxion*, l’un des plus anciens, organise des événements depuis 2007. Il a été rejoint ces dernières années par des collectifs aux revendications cyclistes (ex. : *Bicicommuters*) mais également tournés vers des questions environnementales (ex. : *Sostenibles*) ou féministes (ex. : *Cicleando en Lima*, *Ciclobibres*)¹.

¹ Dans les deux pays, la majorité de la population et des cyclistes sont concentrés dans la capitale. Ce constat se retrouve dans le reste de l’Amérique latine. Des *Critical Mass* sont par exemple

Le vélo en tant que mode de transport et loisir s'est largement répandu au cours de la première moitié du xx^e siècle, du moins dans les pays du Nord. La bicyclette a longtemps été utilisée comme un outil de protestation, de sensibilisation et d'expression de causes sociales et politiques. C'est le cas par exemple des mouvements réclamant la reconnaissance des droits de femmes à la fin du xix^e et au début du xx^e siècle (MUNDLER et RÉRAT, 2018).

Avec l'essor de la voiture et de la motorisation de masse après la Seconde Guerre mondiale, la planification des villes et des transports rationalisent l'espace pour la circulation automobile et marginalisent les autres modes et en particulier la marche et le vélo (KOGLIN et RYE, 2014). L'automobile constitue un système dominant tant dans l'espace, les normes sociales que les priorités politiques (URRY, 2004; FURNESS, 2007). Dans les années 1970, revendications cyclistes et luttes environnementales convergent : le vélo fait figure de mode de déplacement frugal, loin des excès de la société de consommation (HÉRAN, 2015).

La mesure dans laquelle le vélo peut être considéré comme politique dépend toutefois du contexte, des normes sociales et des structures économiques dans lesquelles la mobilité est ancrée (COX, 2015, 175). Des cultures différentes attachent des significations très variables à des objets similaires, et ces significations peuvent également changer dans le temps (HORTON, 2006a, 2006b).

Les mobilisations de Santiago et Lima s'apparentent aux *Critical Mass* qui ont pour objectif de rendre les cyclistes visibles sur la route comme dans la sphère médiatique et politique (FURNESS, 2010). Les *Critical Mass* revendiquent le droit des cyclistes de circuler en sécurité et révèlent temporairement à quoi ressemblerait un autre partage de l'espace urbain (HORTON, 2006a).

Les mobilisations étudiées utilisent toutefois le vélo comme véhicule de revendications plurielles. Nous analysons cette pluralité avec le concept de justice mobilière développé par Mimi Sheller (2018). Ce concept part du principe que la mobilité et sa capacité à la maîtriser sont fondamentales et que les restrictions en la matière sont sources de nombreuses inégalités. Sheller identifie plus précisément une triple crise opérant à plusieurs échelles – du corps à la planète en passant par la rue, la ville, la nation – et qui renvoie à différentes formes de mobilité : la crise urbaine (inégalités d'accès aux transports et aménités), la crise environnementale (pollutions, émissions de CO_2 , etc.) et la crise migratoire (mouvements de populations, renforcement des frontières, etc.). Nous recourons au concept de justice mobilière pour identifier les crises de mobilités dénoncées par les mouvements cyclistes de Lima et Santiago, les inégalités dans la possibilité de se déplacer et les structures qui les perpétuent.

organisées à Quito (Équateur) ou LaPaz (Bolivie). Ces collectifs sont en relation sur les réseaux sociaux et se retrouvent lors de forums annuels. Bogotá (Colombie) est la ville la plus ambitieuse dans le domaine de la promotion du vélo quand bien même les infrastructures cyclables y sont encore lacunaires. Dans les régions rurales, le vélo est surtout utilisé par les paysans. La Colombie fait exception avec la popularité du cycliste sportif alimentée par les bons résultats de ses ressortissants sur les grands tours professionnels.

DÉMARCHE DE RECHERCHE

CONTEXTES TERRITORIAUX

Lima et Santiago comptent chacune huit millions d'habitants avec un étalement urbain plus marqué de la capitale péruvienne (2 672 km² contre 839 km²). Les services et emplois sont concentrés dans leur cœur (ainsi que dans le nord-est aisé à Santiago). Cette répartition inégale et le coût des transports engendrent d'importantes difficultés pour la mobilité quotidienne.

La part modale du vélo est minoritaire mais en croissance. À Santiago, le vélo représente 1 % des déplacements en 2000 et 4-5 % en 2014 selon le secrétariat des transports (SECTRA). À Lima, cette part stagne à un bas niveau (1,5 % en 2018 selon *Lima Como vamos*, un observatoire urbain) avant de connaître un bond à 4 % avec la pandémie. Le vélo est de moins en moins perçu comme le moyen de transport des pauvres et devient un objet à la mode du moins dans son usage récréatif. La colline San Cristóbal surplombant Santiago et les bords de mer de Lima attirent de nombreux cyclistes l'été. Sur le modèle des *ciclorecreovia* de Bogotá, des rues sont fermées le dimanche à la circulation automobile. Les aménagements cyclables permanents ne suivent toutefois pas cet engouement.

Le Chili et le Pérou sont les deux pays les plus prospères d'Amérique latine en raison de l'industrie minière (11 % de leur PIB selon l'OCDE). Les richesses toutefois sont réparties de manière très inégalitaire et les services (eau, transports, éducation, retraites) sont difficiles d'accès en raison de leur privatisation sous les dictatures de Pinochet et Fujimori. Ces inégalités expliquent l'apparition de mouvements de contestation.

À Santiago, la hausse du billet de métro provoque une importante crise sociale le 18 octobre 2019. Des étudiants se mobilisent sous le slogan «*Evadir, no pagar, otra forma de luchar*» (Fuir, ne pas payer, une autre façon de lutter). Des milliers de manifestants convergent vers la place d'Italie, lieu symbolique de la révolte situé entre quartiers riches et pauvres et rebaptisés place de la Dignité. Des collectifs cyclistes rejoignent la contestation en lançant le 27 octobre la «*Révolution cycliste*». L'engouement de cette première édition 35 000 participants – encourage la création d'autres collectifs dans les trente-quatre communes de Santiago (à l'exception des trois plus aisées). Des rassemblements cyclistes (*cicletadas*) ont lieu de manière quasi quotidienne avant la pandémie et la RCP fait des émules dans d'autres villes. Le référendum sur une nouvelle constitution concédé par le gouvernement et l'acceptation du vote (78 %) en octobre 2020 diminuent l'intensité de la contestation.

Au Pérou, les mobilisations politiques sont de manière générale nettement moins présentes qu'au Chili. Selon nos interlocuteurs (voir ci-dessous), cette différence s'explique par la répression lors de la dictature de Fujimori dans les années 1990 et par une culture politique différente de celle du Chili (il n'y a par exemple pas eu de président de gauche démocratiquement élu comme Allende)². Des mobilisations se forment néanmoins depuis les années 2010 contre les inégalités sociales et contre des projets menaçant l'environnement (DURAND GUEVARA, 2014). En

² Président du Chili de 1970 jusqu'à sa mort le 11 septembre 1973, jour du coup d'État du général Pinochet.

novembre 2020, un mouvement contre le président Merino est déclenché par les jeunes – la « génération du bicentenaire » en référence à l'indépendance du Pérou. Les collectifs cyclistes cités ci-dessus ont rejoint la contestation nationale.

MÉTHODES

L'analyse s'étend d'octobre 2019 (début de la crise sociale chilienne) jusqu'à fin 2021. Le premier auteur a réalisé, au début de cette période à Santiago et en été 2021 à Lima, des observations, vidéos et photos afin d'identifier les messages et supports de revendications. En dehors de ces périodes, les collectifs ont été suivis via les réseaux sociaux – et notamment Facebook – où ils sont très actifs.

Le matériel visuel de ces mouvements (flyers, pancartes, banderoles, etc.) a été inventorié et les éléments significatifs (composition, couleurs, messages, symboles, etc.) analysés en s'inspirant des méthodes visuelles, soit l'étude et l'interprétation de la production, de la forme, du contenu et des destinataires d'images, de photographies et autres supports (ROSE, 2016). En utilisant le concept de justice mobilière comme grille de lecture, quatre familles de revendications ont été identifiées : cyclistes, politiques, environnementales, féministes. Elles ont ensuite été étudiées en fonction de leurs dimensions mobilière, de l'échelle, des inégalités dénoncées et des spécificités des mouvements cyclistes. Une sélection emblématique du matériel visuel est présentée ici.

Les interprétations se basent également sur la participation à des *cabildos*³ de collectifs cyclistes à Santiago et des entretiens avec des activistes – à qui nous avons garanti l'anonymat – sur les aspects organisationnels et les revendications. Nous avons interrogé à Santiago le porte-parole de la RCP sur les réseaux sociaux (entretien 1), la directrice d'une association de promotion du vélo (entretien 2), une membre de plusieurs ONG cyclistes (entretien 3) et une activiste cycliste féministe (entretien 4). À Lima, nous avons rencontré des membres du collectif cycliste historique *Cicloaxion* (entretien 5), d'un collectif récent (entretien 6) et de collectifs féministes (entretiens 7 et 8) et LGBTQ+ (entretien 9), ainsi que des chercheurs universitaires (entretien 10).

LES REVENDICATIONS DES COLLECTIFS CYCLISTES DE LIMA ET SANTIAGO

REVENDICATIONS CYCLISTES

Comme pour les *Critical mass*, une première série de revendications portent sur la place des cyclistes et leur droit à la ville. Elles s'expriment à l'échelle de la ville (accessibilité) mais aussi celle du corps (sécurité, intégrité). Le collectif historique de Lima (entretien 5) cite par exemple les chiffres de la police nationale montrant que la principale cause de décès chez les dix-huit à soixante-quatre ans est les accidents de la route (tous modes confondus). Ces revendications renvoient au besoin d'infrastructures adéquates (au-delà des pistes cyclables récréatives) et à

³ Réunion d'idées (anciennement sur des sujets économiques, politiques, etc.) remise au goût du jour lors de la crise sociale.

sa légitimité politique et sociale comme moyen de transport à part entière dans des villes congestionnées et dominées par la voiture.

La RCP apparaît dans un contexte où le vélo connaît une expansion qui est renforcée par la fermeture des stations de métro vandalisées pendant la crise sociale. Elle prolonge les revendications du *Movimiento furiosos ciclistas* et sa *Cicletada de primer martes* (une *Critical mass* ayant lieu le premier mardi de chaque mois). À Lima, les mobilisations sont plus ponctuelles et de moindre ampleur (elles rassemblent des centaines de cyclistes). La coordination entre collectifs, assurée par le réseau *Bicired Peru*, est également plus difficile. Alors que le collectif *Cicloaxion* se mobilise pour des revendications cyclistes, d'autres donnent la priorité aux droits des communautés qu'ils représentent (féministes, LGBT+ etc.).

Dans les deux capitales, les infrastructures cyclables sont rares et peu sûres. Elles dépendent des nombreuses municipalités (34 à Santiago, 43 à Lima). Les collectifs réclament des actions concrètes afin de développer le vélo utilitaire. À Lima, les cyclistes dénoncent les grilles sécurisées mises en place dans certains quartiers par les habitants ou, dans une manifestation du 8 juillet 2020, les barrières construites par la municipalité devant un parc, qui contraignent les cyclistes à des détours sur des avenues à fort trafic.

La revendication quant à la légitimité et à la place à accorder au vélo est source de tensions comme l'illustre l'intervention d'un député chilien du parti présidentiel au Congrès : « *Les mouvements de cyclistes [qui] ont pris le contrôle et privatisé les rues de manière autoritaire, limitent la liberté et la tranquillité des automobilistes à se déplacer normalement.* » Les participants ont répliqué qu'au contraire, ils exercent leur droit à la ville où la pratique du vélo est dangereuse en raison du manque d'infrastructures et d'égard des automobilistes.

Les collectifs de Santiago et Lima participent à des événements latino-américains dont le plus important est le Forum mondial du vélo, créé au Brésil en 2012 après un accident lors de la *Critical Mass* de Porto Alegre. Il est l'occasion d'échanges sur les moyens d'action et la coordination des mobilisations à l'échelle continentale. Ils participent également au « *Día mundial sin auto* » (journée mondiale sans voiture) le 22 septembre.

Avec la pandémie, les manifestations laissent place à des campagnes en ligne. Les pouvoirs publics favorisent la pratique du vélo, qui permet de respecter la distanciation physique, par l'aménagement de pistes cyclables temporaires (environ 46 km à Lima et plus de 70 km à Santiago, en premier lieu dans les quartiers aisés). Certaines parties des classes moyennes se tournent elles aussi vers le vélo, plus économique que la voiture. La crise sanitaire accentue les inégalités sociales. Les travailleurs du secteur informel (un tiers de la population active à Santiago, plus de la moitié à Lima) vivant en périphérie ne profitent toutefois pas de ces nouvelles infrastructures et sont confrontés au manque de stationnement sécurisé aux abords des arrêts de transports publics. La RCP promeut le vélo comme un moyen de transport sain, qui renforce le système immunitaire et qui garantit la distanciation physique avec des slogans comme « *Plus de pistes cyclables, moins de contagions* ». Des participants à la RCP apportent par ailleurs des biens essentiels et organisent des *olla común* (soupes populaires) pendant le confinement. Dans les deux villes, les collectifs cyclistes proposent des cours de mécanique afin de favoriser l'usage du vélo.



Figure 1: Flyer de la RCP, 11 octobre 2020, Santiago.

Les cyclistes reprennent la rue en septembre 2020 à Santiago avec des slogans tels que «*Confinons la voiture particulière et récupérons la ville!*» ou «*La prochaine pandémie est le vélo*». De nombreux accidents mortels impliquant des cyclistes sont la conséquence d'excès de vitesse des automobilistes et conducteurs de bus dans une ville confinée et moins congestionnée. Des cortèges en mémoire des victimes sont organisés pour exiger plus sécurité. Le slogan «*Plus de cyclistes morts*» (*No+ cyclistas muertxs*) (figure 1) est diffusé dans toute la ville et scandé devant le logement de la ministre des Transports pour dénoncer son inaction. À Lima est organisée en juillet 2021 la «*Manifestation contre la violence routière*» avec, sur le flyer, des symboles de mobilité active sur fond de drapeau péruvien ainsi que des poings levés (figure 2).



Figure 2 : Flyer de la Manifestation contre la violence routière, 22 septembre 2021, Lima.

Dans un double contexte d'expansion de la pratique cycliste et de crise sociale, le vélo fait figure de symbole de transformation. Les revendications dépassent ainsi largement l'activisme cycliste comme le montrent les deux autres slogans du flyer de la RCP (figure 1) : «*J'approuve*» (*Apruebo*; en référence au référendum sur la Constitution) et «*La dignité, la planète, ton futur*».

RENDICATIONS POLITIQUES

Dans les deux villes, les collectifs cyclistes participent à un mouvement général de contestation. À Santiago, le slogan des lycéens appelant à frauder le métro – «*Fuir, ne pas payer, une autre façon de lutter*» – est adapté par les cyclistes en «*Fuir, pédaler, une autre façon de lutter*» qui scandent également «*Nous sommes cyclistes et nous nous joignons à la lutte*». Des flyers demandent aux cyclistes d'emporter une casserole. Les concerts de casseroles, qui étaient un moyen de manifester et de contourner le couvre-feu lors de la dictature, réapparaissent avec la crise sociale.

Selon une activiste (entretien 3), la RCP apporte «*une contribution importante*» car «*la forme emblématique du comportement politique non électoral est*



Figure 3: Flyer de la RCP, 29 décembre 2019.

l'occupation de la rue». Les manifestations cyclistes permettent une plus grande visibilité en couvrant un territoire plus vaste. Les itinéraires relient les lieux symboliques du pouvoir (le palais présidentiel) et de la contestation (la place de la Dignité). Le fait d'être ensemble crée une émulation et les manifestants sont directement en relation avec les populations des différents quartiers y compris les plus périphériques et les plus touchés par les inégalités. Selon la personne 1, les gens «*se sont rendu compte que la protestation, qui était centrée dans un seul lieu, peut maintenant se déplacer dans toute la ville. Toutes les demandes sociales se meuvent à travers ce mouvement en masse critique. [...] L'acceptation des gens a changé, ils respectent plus les cyclistes, ils donnent de l'eau [...]*».

La «dignité» du peuple chilien est réclamée sur les flyers de la RCP. Sur la figure 3, le cadrage donne l'idée d'un mouvement réunissant des cyclistes nombreux et aux profils divers. Au centre, une petite fille symbolise le caractère ouvert, bon enfant et non violent de la mobilisation. Des conseils sont donnés comme pour une excursion à vélo (eau, nourriture, casque, kit de réparation, etc.). Les lunettes de protection et le bandana rappellent toutefois l'aspect de manifestation et de possibles confrontations avec les forces de l'ordre.

**GRAN MARCHA CICLISTA
RECUPERA TU PAÍS
DOMINGO 15 DE NOVIEMBRE
PUNTO DE ENCUENTRO
PARQUE KENNEDY 10:00AM**



Figure 4: Flyer de la Grande manifestation cycliste «Récupère ton pays», 15 novembre 2020, Lima.

Les revendications politiques de la RCP s'inscrivent dans le contexte de rejet du système politique comme l'exprime la pancarte «Pour un nouveau Chili» (figure 5). Cette volonté de rupture est présente dans les cris de ralliement à chaque rassemblement tels que «Piñera [le président] assassin comme Pinochet» ou «Le peuple est dans la rue et demande la dignité». D'autres pancartes affichent un soutien aux retraités précaires : «Plus de AFP» (administrations des fonds de pension privatisés). On observe également le drapeau des Mapuche (figure 8). Représentant 13% de la population au Chili, ce peuple autochtone est souvent victime de l'expropriation de ses terres ancestrales par des entreprises d'extraction de minerais et son existence n'est pas reconnue dans la Constitution. L'adjectif plurinationnel est ajouté au nom du mouvement dès le quatrième événement du 17 novembre 2019 afin de reconnaître la multiculturalité du Chili. Près d'une année plus tard, lors de la semaine avant le vote du 25 octobre, le message «Apruebo» prédomine dans les cortèges.

À Lima également, des milliers de cyclistes rejoignent un mouvement de contestation politique. Comme le mentionne le collectif Cicloaxion (entretien 5) : «Le vélo est un symbole de liberté et, à ce titre, nous ne pouvons pas rester en marge des événements.» La «Grande manifestation cycliste» du 15 novembre 2020 (figure 4)



Figure 5: Scènes de RCP (source : Alfonso Atavales Gallardo, militant cycliste) et de manifestation à Lima (source : auteurs).

Note : dans l'ordre, Pour un nouveau Chili, la lutte continue; Insurrection populaire (Lima); Plus de cyclistes morts et drapeau du mouvement féministe (Santiago); À vélo tu serais heureux (Lima); foulard vert du mouvement pour le droit à l'avortement (Santiago).

est intitulée «Récupère ton pays» et illustrée par un poing revendicateur avec comme arrière-fond une roue de vélo et le drapeau péruvien. Les slogans «#Merino dehors», «#cyclistes contre le coup d'État» ou «Merino ne me représente pas» rappellent ceux de Santiago appelant à la démission du président Piñera. Comme à Santiago, ces manifestations seront réprimées par la police dans la violence (2 morts et 70 blessés). Si la situation des peuples autochtones dans les deux pays présente de nombreuses similitudes, ils sont toutefois moins organisés au Pérou et leurs revendications ne sont pas présentes dans les manifestations cyclistes à l'exception de quelques maillots de couleurs rappelant la culture andine.

Au-delà de la contestation d'une figure politique, c'est la constitution qui est, à Lima comme à Santiago, remise en question. Celle du Pérou, qui date de 1993 et du gouvernement Fujimori, prône le néolibéralisme et laisse peu de place à la participation citoyenne. Les manifestations expriment également la crainte d'un retour de la dictature. Lors de l'élection présidentielle de mai 2021, les cyclistes utilisent le slogan «Fujimori, nunca más» (Fujimori, plus jamais), en référence à la candidate Keiko Fujimori, fille de l'ancien dictateur. Le slogan «plus jamais» est également scandé lors de la RCP du 11 septembre 2021, date anniversaire du coup d'État du

11 septembre 1973 instaurant la dictature chilienne. Lors de la pandémie, des collectifs des deux villes développent la campagne « Voter à vélo », afin d'encourager la participation aux élections tout en évitant le risque de contagion dans les transports en commun.

REVENDEICATIONS ENVIRONNEMENTALES

Comme l'illustre le slogan « La dignité, la planète, ton futur » de la RCP, les mobilisations cyclistes placent au cœur de leurs préoccupations des questions environnementales. Ces dernières sont étroitement liées à la mobilité et les revendications environnementales des collectifs cyclistes renvoient à l'échelle de la planète et à celle de la ville.

Selon notre deuxième interlocutrice, « *le vélo à Santiago a cessé d'être un simple transport pour exprimer une conscience écologique [...] et la crise climatique représente une occasion unique de réaliser cette transformation* ». Alors que Santiago renonce à accueillir la Conférence sur les changements climatiques (COP25) en raison de la crise sociale, la RCP, en collaboration avec le mouvement *Fridays for Future*, fait déposer par *El Viejito Pacuero* (le père Noël chilien) du charbon et du sable devant le ministère de l'Environnement pour dénoncer son inaction. Une banderole « *Le droit de respirer en paix* » surplombe le passage de la RCP en janvier 2020. Le mouvement apporte son soutien aux populations revendiquant leur droit de vivre dans un environnement sain.

La pratique du vélo est associée à la durabilité en raison de son impact environnemental très faible. Selon nos interlocuteurs, elle rend aussi certains cyclistes particulièrement conscients des problématiques écologiques à Santiago qui figure parmi les villes les plus polluées du monde. Ils peuvent se rendre compte du nuage toxique recouvrant la ville en hiver lors de leurs trajets ou, pour les cyclotouristes, de la dégradation de l'environnement du pays (déforestation, sécheresse, etc.).

Certains rassemblements poursuivent spécifiquement des objectifs écologiques. Lors de la *Bici-forestación* (reboisement à vélo) 4 000 cyclistes de Santiago replantent 2 000 arbres dans une partie de la région dévastée par des incendies et la déforestation. En décembre 2020, sur le même principe mais à plus petite échelle, un groupe de cyclistes parcourt douze parcs de Lima sous le slogan « *Plantón libre* » pour dénoncer l'état des parcs et leur mauvais entretien. Chaque cycliste reçoit à la fin du parcours des graines à planter dans la ville.

Les collectifs cyclistes de Santiago sont également actifs dans la sensibilisation à la protection de l'environnement en participant à des initiatives comme le jour du recyclage. L'affiche (figure 6) représente le *Mapocho Ciclo Parque*, une piste cyclable de 12 km traversant Santiago le long de la rivière Mapocho. Il met en scène une petite fille, symbolisant l'avenir, roulant à vélo sur cet aménagement, passant devant des conteneurs de recyclage. Le ciel bleu et la nature verdoyante suggèrent que cette action participera à créer un environnement non pollué et le slogan « *El Río es nuestro* » (la rivière est à nous) renforce le message de responsabilisation collective.

À Lima, les collectifs se mobilisent régulièrement en faveur de l'environnement comme en témoignent des sorties à vélo dénommées « Pour un Pérou durable » et « Pour une mobilité durable ». Le collectif *Actibicimo* organise fin 2019



Figure 6: Mobilisation cycliste pour la Journée mondiale des collecteurs de déchets, Santiago.

des discussions sur le thème «Nos rues, nos rivières» en reprenant des symboles similaires (couleurs vives, place du bleu et du vert, convivialité, etc.) (figure 7). D'une manière générale toutefois, la question écologique n'est pas aussi importante dans les mobilisations cyclistes de Lima que dans celles de Santiago. Le collectif historique *Cicloaxion* entend par exemple se focaliser sur les problèmes liés à la violence routière contre les cyclistes et au manque d'infrastructures.

REVENDEICATIONS FÉMINISTES ET DE MINORITÉS SEXUELLES

Les mobilisations cyclistes à Lima et Santiago revendiquent l'inclusion sociale et les droits des femmes et des minorités sexuelles. Ces revendications portent sur la place de différentes minorités dans la ville et dans la société, et la dénonciation de logiques de domination et de subordination. Elles renvoient à l'échelle du corps, de la rue, de la ville et portent sur l'intégrité et l'accessibilité.

Des collectifs féministes participent aux mouvements cyclistes dans les deux villes à l'instar de la RCP: «*Les femmes transforment la mobilisation sociale, les révolutions cyclistes font partie de l'histoire mondiale de l'émancipation ou l'autonomisation des femmes!*» (Facebook de la RCP, 2 mars 2020). Les mobilisations les plus importantes ont lieu lors de la journée internationale du droit des femmes (8 mars) et la journée

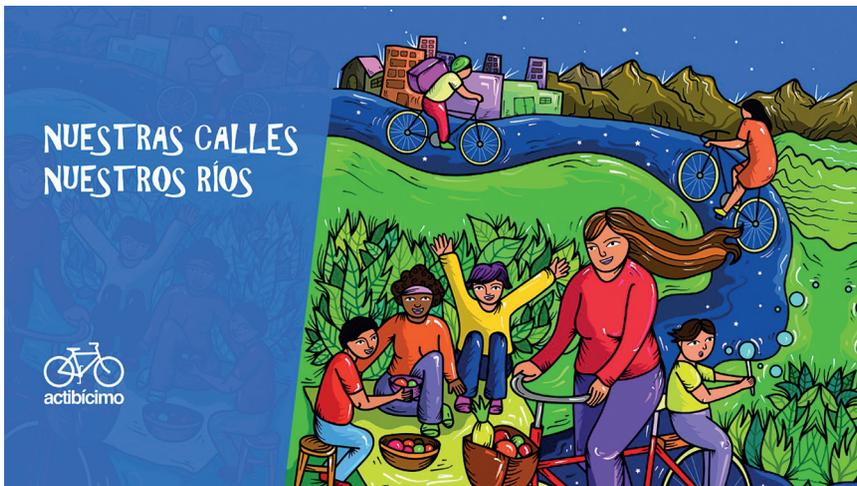


Figure 7: Flyer du cycle de discussion *Nos rues, nos rivières*, 11 octobre 2019, Lima.

internationale contre les violences faites aux femmes (25 novembre). Elles sont l’occasion de dénoncer l’emprise du système patriarcal (par exemple le divorce n’est légal au Chili que depuis 2004 et le Pérou est l’un des pays où il y a le plus de féminicides).

Lors de leurs actions, les participantes affichent souvent un foulard vert, symbole des mouvements féministes latino-américains créés en 2003 par des féministes argentines dans leur lutte pour le droit à l’avortement. Selon la personne 4, « *le foulard vert [sur le vélo] permet de militer 24 h/24* ». Dès janvier 2021, des centaines de femmes défilent dans les rues de Santiago lors des « *Cicletadas verdes* » (sorties à vélo vertes), munies de ce foulard, pour revendiquer le droit à l’avortement. Leurs mobilisations, avec celles d’autres mouvements féministes, portent leurs fruits avec la légalisation de l’avortement en septembre 2021. Ce vote a notamment encouragé les cyclistes femmes de Lima à manifester car ce droit n’est pas acquis au Pérou.

À Santiago, la « Révolution cycliste plurinationale féminine » se forme peu après la RCP et participe aux rassemblements. Des événements spécifiques sont organisés comme la « *Cicletada de las niñas* » (Sortie à vélo des filles) visant à renforcer la sécurité des filles dans les espaces publics avec le soutien d’adultes. Créée à Santiago en 2018, elle s’est diffusée en Amérique du Sud dont Lima. D’autres exemples sont la « *Sortie à vélo féministe et antipatriarcale* » ou la « *Randonnée cycliste pour approuver la nouvelle Constitution* » (figure 8). On trouve sur ce flyer le foulard vert (aussi utilisé comme masque, pandémie oblige), une traînée violette, soit la couleur du mouvement féministe, le drapeau arc-en-ciel LGBTQ+, le poing levé en signe de contestation mais aussi le drapeau Mapuche et un autre appelant à voter oui au changement de constitution.

Les rassemblements cyclistes de femmes et de membres des communautés LGBTQ+ revendiquent le droit de rouler de manière sécurisée et de participer pleinement à la vie



Figure 8: Flyer de la Sortie à vélo féministe, 17 octobre 2020, Santiago.

sociale et économique. Ces collectifs sont vus comme «des espaces sûrs pour parler de comment on se sent quand on part à vélo, de ce qu'on a envie et de ce qu'on veut revendiquer et aider d'autres femmes à se sentir sûres comme nous sur un vélo» (personne 8). Des vélos-écoles pour femmes sont d'ailleurs organisées par certains collectifs à Lima et à Santiago. Pour pallier le manque de reconnaissance de la contribution des femmes dans l'histoire du Pérou, le boulevard de las Patricias a été inauguré à Lima. Plusieurs collectifs cyclistes féministes s'y réunissent le 25 juillet 2021, foulards verts et violets mis en évidence, pour lire la biographie de femmes ayant participé à l'indépendance et déposer des fleurs aux pieds de leurs statues (figure 9).

Circuler à vélo à Santiago et Lima fait face à des conditions difficiles et ce problème se pose avec plus d'acuité pour les femmes et les minorités sexuelles dans certains quartiers ou le soir. Les pistes cyclables existantes ne sont pas pensées pour



Figure 9 : Hommage de collectifs cyclistes féministes aux héroïnes de l'indépendance du Pérou, 25 juillet 2021, Lima (source : auteurs).

les trajets quotidiens des femmes. La convergence de différentes luttes est revendiquée par certaines participantes (« *C'est commun de dire que lorsque tu es féministe, tu es anticapitaliste, antiraciste donc c'est logique de faire du vélo* », personne 7). Des tensions apparaissent toutefois : certaines participantes ne se sentant pas en sécurité entourées d'hommes dans les RCP et les *Critical Mass* de Lima, elles ont créé leurs propres événements. Aux forums mondiaux du vélo à Lima (2018) et Quito (2019), des collectifs féministes ont remis en question une organisation faite « *par des hommes, pour des hommes* » (personne 7) et ont refusé de donner la parole à certains hommes (PASAPERA TUPÍÑO, 2021). Il s'agit d'un des éléments déclencheurs de la rupture entre les collectifs féministes (qui se revendiquent comme tels avant d'être cyclistes) et les collectifs historiques de Lima.

La communauté LGBTQ+ est présente lors des RCP. Au moment de la fin d'un confinement à Lima, en octobre 2020, un groupe cycliste LGBTQ+ a commencé à organiser des sorties à vélo. Selon la personne 9, « *c'est un espace pour socialiser, pour être ensemble. Généralement les espaces sportifs sont assez agressifs pour les personnes comme nous. Et cela nous isole de ces activités. L'idée était de créer un groupe pour cela.* » Le groupe a grandi au fil des mois pour atteindre environ cinquante personnes à chaque sortie en 2021. La RCP a quant à elle organisé une *Critical Mass* pour saluer l'adoption du mariage pour tous le 7 décembre 2021.

CONCLUSION

La Révolution cycliste plurinationale (RCP) de Santiago et les collectifs cyclistes de Lima reprennent les principes des *Critical mass* en rassemblant des cyclistes en nombre (FURNESS, 2007, 2010). Ils endossent le rôle de porte-parole des cyclistes en exigeant davantage de sécurité pour se déplacer à vélo et de repenser la place accordée au trafic motorisé dans des villes congestionnées.

Ces collectifs ne se cantonnent toutefois pas aux questions de vélo. Ils participent aux mouvements de contestation qui traversent les deux pays (nouvelle Constitution, élections, crainte d'un retour de la dictature) et véhiculent des revendications politiques, environnementales et sociales. Ils poursuivent ainsi deux objectifs des mouvements sociaux identifiés par Castells (1983, 1986) : la consommation collective (place et légitimité des cyclistes dans la ville) et la défense des droits des citoyens quels que soient leur genre, classe sociale, origine nationale ou orientation sexuelle.

Dans ces manifestations cyclistes, les rues et la ville endossent un double rôle. Elles servent de scènes de lutte où les cyclistes, par leur capacité à être mobiles, diffusent leurs messages de contestation dans l'ensemble des quartiers. Elles constituent aussi un enjeu en soi dans la revendication d'un droit à la ville et plus particulièrement celui d'y rouler à vélo de manière sécurisée afin de profiter de ses aménités (LEFEBVRE, 1974).

La Révolution cycliste plurinationale (RCP) de Santiago se distingue par sa fréquence (plusieurs fois par semaine du moins hors confinement), sa durée (plusieurs mois) et son ampleur (des milliers de participants). Elle s'ancre également dans un vaste mouvement de contestation nationale. Au Pérou, la fin plus récente de la dictature expliquerait une moindre mobilisation politique de manière générale. Les collectifs cyclistes de Lima ressemblent toutefois à ceux des autres capitales latino-américaines. Ils avancent avant tout des revendications cyclistes, agissent à plus petite échelle et de manière moins unifiée mais rejoignent des mouvements de grande envergure en fonction des actualités (élections, etc.).

En utilisant le prisme de la justice mobilitaire (SHELLER, 2018), l'analyse montre que les revendications des collectifs cyclistes renvoient à différentes crises de mobilité. Elles mettent en exergue les inégalités dans la possibilité de se déplacer de manière sécurisée et aisée en fonction de la classe sociale, du genre, de l'orientation sexuelle, de l'origine nationale mais aussi du mode de transport. Elles dénoncent les structures qui les perpétuent : système politique, économie néolibérale, patriarcat, système automobile. Elles illustrent également les différentes échelles des crises de mobilité allant du corps (déplacements par la force physique des cyclistes mais aussi revendications de sécurité et d'intégrité) à la planète (impacts environnementaux) en passant par la ville (accès aux aménités urbaines) et le pays (système politique).

Le vélo permet à chacune des revendications de remettre en question les codes dominants et leur inscription dans l'espace (HORTON 2006a, 2006b). Dans le contexte des crises politiques, économiques, sociales mais aussi sanitaires traversées par le Chili et le Pérou et leurs capitales, le vélo apparaît à la fois comme un mode de transport résilient (HÉRAN, 2022) et comme le symbole d'un (besoin de) changement systémique (FURNESS, 2007). Des travaux ultérieurs seraient cependant nécessaires (sur la perception par les autres mouvements sociaux, les effets sur les

débats et décisions politiques, etc.). D'autres recherches complémentaires pourraient aborder les mouvements cyclistes dans une perspective globale et comparative afin d'analyser la nature de leurs revendications, l'influence du contexte spatial et temporel, la circulation des idées entre les pays et les significations variables qu'ils donnent au vélo.

Tableau 1 : Synthèse des revendications de la RCP et des collectifs cyclistes de Lima

REVENDICATIONS	CYCLISTES	POLITIQUES	ENVIRONNEMENTALES	FÉMINISTES
Dimension mobiliitaire	Mobilité quotidienne Crise sanitaire	Mobilité quotidienne « Dignité » du peuple chilien Frilosité d'engagement au Pérou	Impacts environnementaux des transports	Inclusion des groupes sociaux dans la ville et dans la société (femmes, LGBT+, etc.)
Échelle	Du corps (intégrité, santé, distanciation physique) à la ville (accessibilité)	Ville et plus généralement Chili et le Pérou	De la ville (santé, reforestation, etc.) à la planète (changements climatiques, ressources, etc.)	Du corps (intégrité) à la rue et à la ville (accessibilité)
Inégalités	Domination du système automobile	Inégalités sociales (coût de la vie, offre de transport)	Pollutions, justice environnementale	Inégalités de genre, patriarcat, etc.
Spécificité du mouvement cycliste	Besoin des cyclistes (infrastructures, légitimité politique et sociale)	Participe à la contestation sociale et politique générale au Chili et de façon ponctuelle au Pérou	Moyen de transport respectueux de l'environnement	Vélo comme outil d'émancipation et d'autonomisation

BIBLIOGRAPHIE

- CASTELLS Manuel, 1983: *The City and the Grassroots: A Cross-cultural Theory of Urban Social Movements*, London, Edward Arnold.
- 1986: «Los pobladores y el Estado: la dialéctica entre integración social y cambio social: Lima, México y Santiago de Chile», *La ciudad y las masas*, Madrid, M. Castells, Alianza Editorial, 269-291.
- COX Peter (éd.), 2015: *Cycling Cultures*, Chester, University of Chester Press.
- DURAND GUEVARA Anahí, 2014: *Movimientos sociales y política en el Perú de hoy*, Latinoamérica. Revista de Estudios Latinoamericanos 58, 59-84.
- FERRELL Jeff, 2001: *Tearing Down the Streets: Adventures in Urban Anarchy*, New York, Palgrave Macmillan.
- FURNESS Zack, 2007: «Critical Mass, Urban Space and Vélocity», *Mobilities*, vol. 2, London, 299-319.
- 2010: *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Temple University Press.
- HERAN Frédéric, 2015: *Le retour de la bicyclette: Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050*, Paris, Découverte.
- 2020: «Le vélo, ce mode de déplacement super résilient», *The Conversation*, <http://theconversation.com/le-velo-ce-mode-de-deplacement-super-resilient-138039>, consulté le 8 novembre 2020.
- HORTON David, 2006a: Social Movements and the Bicycle Available, <https://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/11/social-movements-and-the-bicycle.pdf>
- HORTON David, 2006b: «Environmentalism and the bicycle», *Environmental Politics* 15, 41-58.
- KOGLIN Till, RYE Tom, 2014: «The Marginalisation of Bicycling in Modernist Urban Transport Planning», *Journal of Transport & Health*, vol. 1, 214-222.
- LEFEBVRE Henri, 1974: *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos.
- MUNDLER Marie, RÉRAT Patrick, 2018: «Le vélo comme outil d'empowerment. Les impacts des cours de vélo pour adultes sur les pratiques socio-spatiales», *Les cahiers scientifiques du transport* 73, 139-160.
- MURGA FRASSINETTI Antonio, 2006: «Los movimientos sociales en América Latina (1980-2000): una revisión bibliográfica», *Pollis* 2, vol. 2, 163-196.
- PASAPERA TUPINO Eva Nohelia, 2021: *Resignificación del derecho a la ciudad: inclusión de una agenda feminista en dos ediciones del Foro Mundial de la Bicicleta (Lima, 2018 y Quito, 2019)*, Pontificia Universidad Católica del Perú.
- PURCELL Mark, 2014: «Possible Worlds: Henri Lefebvre and the Right to the City», *Journal of Urban Affairs*, vol. 36, 141-154.
- RODRIGUEZ VIGNOLI Jorge, 2008: «Movilidad Cotidiana, Desigualdad Social y Segregación Residencial En Cuatro Metrópolis de América Latina» 103, vol. 34, 49-71.
- ROSE Gillian, 2016: *Visual Methodologies: An Introduction to Researching with Visual Materials*, Oxford, Sage Publications.
- ROSEN Jody, 2020: «The Bicycle as a Vehicle of Protest», *The New Yorker*, <https://www.newyorker.com/culture/cultural-comment/the-bicycle-as-a-vehicle-of-protest>.
- SAGARIS Lake, 2019: *Otra clase de amor: ciudad viva y el nacimiento de un urbanismo ciudadano en Chile*, Santiago, Ril editores.

- SHELLER Mimi, 2018: *Mobility justice: the politics of movement in the age of extremes*, London, Verso.
- SANDOVAL Gabriela, 2013: *Vivir entre rejas. Seguridad ciudadana y privatización de la calle en urbanizaciones de Ate y La Molina, Lima*, tesis de Magíster en Sociología de la PUCP, 71.
- URRY John, 2004: «The System' of Automobility», *Theory, Culture & Society* 4-5, vol. 21, 25-39.

CYCLING MOBILISATIONS IN SANTIAGO DE CHILE AND LIMA: DEMANDS FOR MOBILITY JUSTICE

In Lima (Peru) and Santiago (Chile), cycling collectives are calling for the recognition of cycling as a means of transport in its own right. However, their demands are broader and also include political, environmental and feminist issues. Using the prism of the concept of mobility justice, the analysis shows that these demands refer to several crises of mobility, to inequalities by the possibility of moving in the city (according to social class, gender, sexual orientation, national origin or mode of transport), and to the structures that perpetuate them (political system, neo-liberal economy, patriarchy, car system). Beyond local and national specificities, the bicycle appears to be a resilient mode of transport in the crises experienced by these two Latin American capitals. By crystalizing plural claims, the bicycle is used as a vector for systemic change by these cycling collectives.

Keywords: bicycle, social movement, mobile justice, Santiago de Chile, Lima.

DIE MOBILMACHUNGEN DER RADFAHRER IN SANTIAGO DE CHILE UND LIMA: FORDERUNGEN FÜR GERECHTE MOBILITÄT

In Lima (Peru) und Santiago (Chile) fordern Fahrradkollektive die Anerkennung des Fahrrads als vollwertiges Verkehrsmittel. Ihre Forderungen sind jedoch weiter gefasst und beziehen sich auch auf politische, ökologische und feministische Themen. Durch die Verwendung des Prismas des Konzepts der mobilen Gerechtigkeit zeigt die Analyse, dass diese Forderungen auf verschiedene Mobilitätskrisen, Ungleichheiten bei der Möglichkeit sich fortzubewegen (abhängig von der sozialen Klasse, dem Geschlecht, der sexuellen Orientierung, der nationalen Herkunft oder dem Verkehrsmittel) und auf die Strukturen, die diese Ungleichheiten aufrechterhalten (politisches System, neoliberale Wirtschaft, Patriarchat, Automobilsystem), verweisen. Über die lokalen und nationalen Besonderheiten hinaus erscheint das Fahrrad als ein Fortbewegungsmittel, das in den Krisen, die diese beiden lateinamerikanischen Hauptstädte durchlaufen haben, resilient ist. Indem es pluralistische Forderungen kristallisiert, wird es von diesen Bewegungen als Vektor für systemische Veränderungen eingesetzt.

Stichwörter: Fahrrad, soziale Bewegung, Mobilitätsgerechtigkeit, Santiago de Chile, Lima.

Silvia FLAMINIO, Maud CHALMANDRIER, Joëlle SALOMON CAVIN	
<i>Introduction</i>	5
Chloé VANDEN BERGHE	
<i>Vivants dans la ville</i>	
<i>Les renards roux du bois de la Grappe (Région de Bruxelles-Capitale)</i>	17
Lucile GARÇON, Antoine DORÉ, Marie GISCLARD, Bastien TRABUCCO	
<i>Remettre les vaches à leur place</i>	
<i>Les animaux divagants, à l'ombre d'un marronnier corse</i>	35
Carole MARIN, Laurent COUDERCHET, Nicolas LEMOIGNE	
<i>Le sanglier urbain, impossible cohabitation?</i>	
<i>Les disservices et le désarroi bordelais</i>	51
Marie CHANDELIER, Yann NIKONOFF, Zoé OLIVER, Anthony GOREAU-PONCEAUD, Nicolas LEMOIGNE	
<i>Représentations médiatiques et habitantes de la présence du sauvage en ville: le cas du sanglier</i>	71
Joanne CLAVEL, Laurane BOULENGER, Nathalie BLANC, Camila LEANDRO	
<i>Vies et morts des insectes, gestions contemporaines de l'entomofaune</i>	89
Matiline PAULET, Maya LECLERCQ	
<i>L'humain et le goéland en ville: quand des interactions modifient les pratiques et les représentations des citoyens vis-à-vis de l'oiseau</i>	109
Boris CHASTANT	
<i>Coexister avec les vers luisants</i>	
<i>Histoires d'anecdotes</i>	129
Joëlle SALOMON CAVIN, avec Nathalie GEORGES et la participation d'Anne SIMON	
<i>Imaginaires urbains des fabuleux ZOOpuscules</i>	
<i>Entretien avec Nathalie Georges, directrice de la maison d'édition Animal Debout</i>	143
CONTRIBUTION HORS THÈME	159
Matthieu GILLOT, Patrick RÉRAT	
<i>Les mobilisations cyclistes à Santiago du Chili et Lima: des revendications pour une justice mobilitaire</i>	161