

# Contre la voiture et les discriminations :

## Les mobilisations cyclistes à Mexico, San Francisco et Vancouver

Matthieu Gillot

Forum Vies Mobiles - Observatoire Universitaire du Vélo et des Mobilités Actives

### Rapport de recherche

#### Table des matières

1. Introduction.....	2
2. Cadre théorique.....	2
3. Méthodologie .....	3
4. Des contextes culturels et cyclistes différents .....	5
4.1. Géographie .....	5
4.2. Mobilité et système vélo .....	6
4.3. Environnement et urbanisme.....	7
5. Les formes de mobilisations cyclistes à Mexico, San Francisco et Vancouver.....	8
5.1. Les mouvements qui revendiquent le droit de circuler dans la ville en sécurité par le conflit dans l'espace public .....	9
5.2. Les mouvements qui promeuvent la pratique du vélo, dans le cadre légal – dans l'espace public de la rue .....	14
5.3. Les mouvements qui luttent contre les discriminations dans l'espace public.....	18
5.4. Les mouvements qui promeuvent la pratique autonome du vélo et la lutte contre les discriminations au sein des ateliers vélo.....	21
6. Conclusion .....	24
7. Bibliographie.....	26
Annexe : Grille d'entretien .....	28

## 1. Introduction

Le vélo s'est très largement diffusé dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle du moins dans les villes occidentales. Avec la motorisation et la diffusion de la voiture individuelle, les modes actifs dont le vélo ont été marginalisés par l'automobilisation de la société (Kolgin et Rye 2014). Le vélo fait toutefois son retour dans les villes occidentales qui sont de plus en plus nombreuses à en faire la promotion en raison de ses avantages environnementaux notamment. Il fait également l'objet d'un nombre croissant de travaux scientifiques (Pucher et Buehler 2021). Ces recherches concernent toutefois essentiellement les pays anglophones ainsi que les pays « exemplaires » comme les Pays Bas et le Danemark (Héran 2015).

Les mouvements cyclistes en Amérique du Nord sont apparus à la fin des années 90 sous l'impulsion notamment de la communauté des messagers à vélo (Reilly 2000). Née à San Francisco en 1992, la Critical Mass est la plus célèbre des mobilisations cyclistes, lors desquelles des cyclistes circulent en nombre dans les rues des villes, généralement le dernier vendredi du mois (Furness 2010). Ce mouvement s'est ensuite diffusé dans des centaines de villes à travers le monde.

Ces mobilisations<sup>1</sup> cyclistes contestent cette domination culturelle et spatiale de l'automobile et affirment leur droit de circuler en sécurité dans la ville. La Critical Mass n'est pas la seule forme d'expression de ces mouvements cyclistes et leurs revendications dépassent celles de l'activisme cycliste pour des causes plus globales (par ex. écologiques, féministes, etc.). Les actualités récentes avec par exemple le mouvement Black Lives Matter (BLM) ont démontré que le vélo peut aussi jouer un rôle important dans des mouvements sociaux aux USA (Rosen 2020). C'est ce rôle ("the bicycle as a vehicle of protest") qui nous intéresse également.

Le projet analyse les mobilisations cyclistes dans des contextes politiques, économiques et culturels différents que sont les villes de Mexico, San Francisco et Vancouver. Les trois villes ont été sélectionnées en fonction de leurs caractéristiques qui en font des cas intéressants en regard de la problématique : l'immensité urbaine de Mexico, les mouvements de contre-culture de San Francisco, Vancouver, ville pionnière en matière d'écologie. Cette diversité dans les contextes spécifiques des villes joue un rôle dans la nature et la forme des mobilisations.

Le terrain de ce projet a été effectué lors d'un voyage à vélo de 30 000km remontant tout le continent américain d'Ushuaïa à Vancouver en reliant les villes étudiées. Il s'inscrit dans le prolongement d'un premier projet analysant les mobilisations cyclistes à Santiago, Lima et Bogota.

L'analyse porte sur les différents mouvements cyclistes selon leur forme de mobilisation et mode de politisation. Quelles sont les revendications portées par les mobilisations cyclistes ? Quels sont les moyens utilisés par ces mouvements ?

## 2. Cadre théorique

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

---

<sup>1</sup> Une mobilisation peut être définie comme « l'action par laquelle les individus sont appelés à se mettre en mouvement pour se rassembler dans l'espace public en vue d'une entreprise concertée » (Landriève et al. 2017).

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 mobilisations cyclistes, plus récentes, renvoient à la troisième catégorie de Castells (la consommation collective) : elles revendiquent le droit de circuler en sécurité et la prise en compte de leurs besoins notamment en matière d'infrastructures cyclables.

La politisation « est entendue comme montée en généralité et en conflictualité » (Duchesne et Haegel, 2001). Monter en généralité signifie « s'extraire de la situation immédiate » (Boltanski, 1990) pour se référer à l'intérêt général. Et la montée en conflictualité « suppose l'appréhension et la reconnaissance de clivages sur un enjeu engageant des choix de société ». Ainsi, « le discours se politise lorsqu'il énonce l'incompatibilité entre des « visions du monde » suggérant par là un rapport de force nécessaire pour défendre une alternative plutôt qu'une autre » (Adam et al. 2015).

L'étude s'intéresse aux différents mouvements cyclistes en fonction de leur forme de mobilisation et de politisation, de leurs revendications et des moyens utilisés. On se concentre sur le degré de conflictualité de ces mobilisations et leur variation dans le temps et dans l'espace. Et quel est le rôle du vélo dans ces mobilisations : le vélo est-il utilisé comme but ou comme support pour des causes plus générales ? Et comment ces mouvements participent au système vélo.

### 3. Méthodologie

Le projet a été mené dans le cadre d'un voyage à vélo de 8000 km entre Mexico et Vancouver en passant par San Francisco<sup>2</sup>. Il s'inscrit dans la continuité d'un premier projet financé par le Fonds National Suisse de la Recherche Scientifique et intitulé « Collective Cycling Mobilisations in South America: Right to the City and Mobility Justice » (mars 2020-février 2022). L'analyse se portait sur les mobilisations cyclistes dans les villes de Santiago, Lima et Bogota. Plusieurs articles issus de cette recherche ont été publiés, notamment sur la Révolution Cycliste Plurinationale de Santiago sur le site du Forum Vies Mobiles (Gillot et Rérat 2022) et dans la revue Applied Mobilities (Gillot et Rérat 2022).

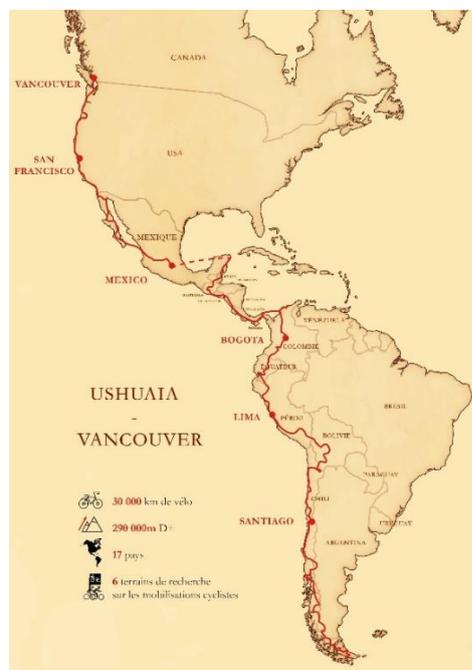


Figure 2 : Trajet à vélo entre Ushuaïa et Vancouver en passant par les terrains de recherche

<sup>2</sup> L'ensemble du voyage à vélo de 30 000 km s'étend d'Ushuaïa à Vancouver (figure 2).

Dans chaque ville, des entretiens<sup>3</sup> ont été menés avec des acteurs clés des mobilisations cyclistes. Les personnes rencontrées couvrent un panel varié de militants du vélo : membres de collectifs, mécaniciens, organisateurs de mobilisations, chercheurs en mobilité, etc. (figure 3). Certaines personnes ont été identifiées lors de l'état de l'art parmi les collectifs les plus importants et actifs des villes étudiées comme les membres de Bicitekas à Mexico. Elles ont été contactées au préalable grâce aux réseaux sociaux afin de prendre rendez-vous sur place. D'autres ont été rencontrées pendant les mobilisations ou grâce aux contacts déjà établis. Les entretiens ont duré entre 30' et 1h15 et ils ont été retranscrits entièrement en espagnol (Mexico) et en anglais (San Francisco et Vancouver). Les extraits présents dans ce rapport ont été traduits par l'auteur.

Nom	Âge	Emploi	Collectif - mouvement
<b>Mexico</b>			
Andariega	28	Manager culturel	Bike Girl Oriente
Agustin	48	Designer graphique	Bicitekas
Areli	29	Consultante en mobilité	Bicitekas
Christel	25	Mécanicienne	Bicitekas
Diana	27	Étudiante	Neza Cleteanto Girls
Dika	26	Avocate	Bike Girls Oriente
Fernando	43	Ingénieur	Tu en Bici
Georgina	50	Journaliste	Bicitekas
Israel	43	Mécanicien	Bicitekas
Ruth	45	Chercheuse	Bicitekas
<b>SF</b>			
Chris	65	Historien	Critical mass
Enjeloah	32	Livreuse à vélo Planificatrice des transports	Black Girl Do Bike CEO of Scraper Bike
LisaRuth	58	Historienne communautaire	Critical mass
Maureen	62	Mère au foyer	People protected – Just a Minut
Tom	45	Chercheur en mobilité	Scraper Bike
<b>Vancouver</b>			
Ari	45	Mécanicien	Our Community Bikes
Badger	35	Sans emploi	Save Old Growth
Calú	32	Ingénieur - Mécanicienne	Kickstand
Colin	50	Marketing et conseil	HUB Cycling
Craig	45	Travaille pour des ONG	Critical mass - Kickstand
Jeff	62	Retraité	HUB Cycling
Tyrone	34	Livreur à vélo	Bike Kitchen
Zoé	33	Programmatrice et mécanicienne	Bike Kitchen

Figure 3 : Tableau récapitulatif des entretiens

Les entretiens ont été complétés par une analyse des documents et du matériel visuel produits par ces mouvements (flyers, logos, affiches, etc.) et par une observation lors des

<sup>3</sup> Grille d'entretien en annexe

mobilisations en se déplaçant avec les sujets d'étude. La méthode d'observation lors du voyage à vélo permet de capter une situation donnée en quelques semaines dans les villes étudiées. Cette démarche s'inspirant des méthodes mobiles (Büscher et al. 2011) permet de mieux saisir la réalité du terrain et de prendre en compte le vélo comme une embodied practice (Spiney 2009). L'auteur a notamment séjourné dans la Casa Biciteka du collectif Bicitekas de Mexico pour observer comment fonctionne un mouvement cycliste.

L'observation dans les terrains permet de comprendre dans quelles conditions se déplacent les cyclistes. L'auteur a circulé fréquemment sur des routes dangereuses à fort trafic et éprouvé le sentiment d'insécurité des habitants de ces villes traversées. De par sa relative lenteur, le vélo permet aussi d'assister à des situations spécifiques de mobilité (carrefours dangereux, infrastructures cyclables, etc.).

## 4. Des contextes culturels et cyclistes différents

Mexico, San Francisco et Vancouver sont des villes aux profils géographiques, urbanistiques et sociaux différents. Leurs différentes caractéristiques et le système vélo<sup>4</sup> sont décrits pour comprendre dans quels contextes évoluent les cyclistes de chaque ville.

### 4.1. Géographie

Mexico est l'une des villes les plus peuplées et denses au monde (9 millions d'habitants et 21 millions en prenant en compte l'ensemble de la zone urbaine, avec 1485 km<sup>2</sup>). Les villes de San Francisco (884 000 habitants sur 121 km<sup>2</sup>), sa baie et ses collines et Vancouver (2,5 millions d'habitants sur 115 km<sup>2</sup>), bordée à l'ouest par la mer, ont une géographie particulière qui ne favorise pas la poursuite de leur étalement urbain.



Figure 4 : Contexte des 3 villes étudiées.

Les féminicides sont un fléau au Mexique. Ces violences envers les femmes sont présentes dans leurs mobilités quotidiennes. L'enquête sur les violences sexuelles dans les transports et autres espaces publics à Mexico menée par ONU Femmes et l'organisation Estudios y Estrategias para el Desarrollo y la Equidad (EPADEQ) engagée sur la question de la violence sexuelle dans la sphère publique à Mexico, a révélé que sur les 3 214 utilisatrices interrogées, 88,5% avaient été victimes

---

<sup>4</sup> Le système vélo est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre (Héran, 2018).

d'un certain type de violence sexuelle alors qu'elles utilisaient les transports publics ou les espaces publics de la ville en 2019.

## 4.2. Mobilité et système vélo

À Mexico, les principaux modes de déplacement sont les minibus (38%), plus économique et la voiture personnelle et le métro (environ 25% chacun) alors que le vélo représente un peu plus de 2% des déplacements (5% pour les déplacements domicile-travail). Elle fait face à des problèmes aigus dans le domaine de la sécurité des cyclistes et des piétons (Pérez López 2016) en raison de l'importance du trafic routier. À San Francisco, la part modale du vélo représente 4%. Elle varie en fonction de la densité et de la topographie et atteint 9 à 10 % dans les zones les plus denses et les moins vallonnées. En raison de l'impossibilité d'un étalement urbain, Vancouver a développé depuis les années 80 une politique de mobilité alternative avec des transports collectifs compétitifs. Cette ville se caractérise par une place relativement importante – dans le contexte nord-américain – des mobilités actives dont le vélo avec 7% de part modale (Pucher, Buehler, and Seinen 2011; Siemiatycki, Smith, and Walks 2016). Elle est notamment la seule ville d'Amérique du Nord à ne pas être traversée par une autoroute, un choix opéré dans les années 60 à contre-courant des tendances urbanistiques du continent.

Dans ces 3 villes, les infrastructures cyclables sont récentes, peu nombreuses et concentrées dans les centres alors que les périphéries sont délaissées (figure 5,6 et 7). La première piste cyclable à Mexico date de 2010, le *Paseo de la reforma* qui traverse le centre tandis qu'à Vancouver les pistes cyclables sécurisées ont commencé à voir le jour en 2009.

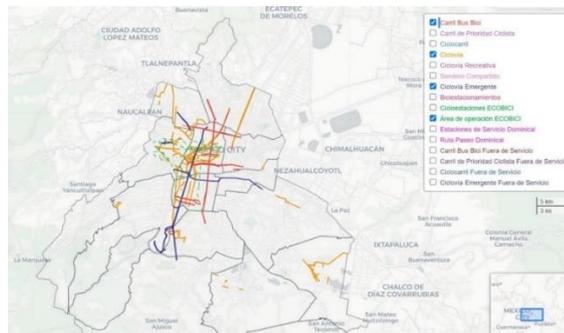


Figure 5: Itinéraires cyclables à Mexico (jaune : pistes cyclables ; bleu : pistes cyclables temporaires (seul l'axe N/S de l'avenue Insurgente est devenu permanent) ; rouge : voies de bus/vélo, vert : zone des vélos en libre-service) Source : SEMOVI



Figure 6: Carte des routes pour vélo recommandées à San Francisco. Source : SFMTA



Figure 7: Carte des pistes cyclables à Vancouver. Source : Ville de Vancouver

La balade dominicale mexicaine, *Muévete en bici* (bouge-toi à vélo) créée en 2007 est une « Ciclovía Recreativa » sur le principe des *Ciclovía* qui est apparue dans les années 70 à Bogota<sup>5</sup>. Ce modèle existe à San Francisco (Sunday Street). De plus, certaines rues de San Francisco (« slow streets ») sont réservées au trafic local. À Vancouver, le *Car Free Day* (journée sans voiture), n'existe qu'une fois par an pendant en été.

### 4.3. Environnement et urbanisme

Mexico doit faire face à une grande pollution, accentué par un effet de « cuvette » dû à sa situation entre montagnes et volcans. Des mesures sont prises avec une alternance de jour de circulation en fonction des plaques des voitures. San Francisco est une ville caractérisée par l'importance de différents mouvements de contre-culture notamment du point de vue environnemental (Henderson 2013). Vancouver est considérée comme une ville pionnière en matière d'écologie et elle est citée dans les villes les plus vivables du monde. Dans le domaine de la mobilité et de l'urbanisme, elle fait figure d'exemple avec plusieurs programmes mis en place pour atteindre

<sup>5</sup> Un réseau continu de rues et d'avenues de la ville est fermé à la circulation motorisée pour que les habitants puissent y circuler en sécurité à pied ou à vélo (Javary, 2022)

des objectifs environnementaux à moyen terme (Transportation 2040, Greenest City Action 2 Plan, Metro Vancouver 2040, Climate 2050).

Les trois villes ont des caractéristiques géographiques, urbanistiques et sociales différentes (figure 8). La capitale mexicaine a connu un urbanisme incontrôlé au XXe siècle. Les politiques instables et néolibérales ont accentué les inégalités et la population pauvre indigène (1 million) a été reléguée en périphérie. La ville californienne se forme autour d'une importante ossature en quartiers et forme une « ville des quartiers » (Lehman-Frisch 2018). La population est diversifiée sur le plan racial et ethnique. Vancouver a développé un urbanisme hybride entre influences américaines et asiatiques qui est reconnu internationalement sous le nom de *Vancouverism*. Vancouver est à la fois composé d'îlots comme à New York, mais des tours fines et élancées font également partie de la skyline sur le modèle de Hong Kong.

	Mexico	San Francisco	Vancouver
Population	21 millions	884 000	2,5 millions
Superficie	1485 km <sup>2</sup>	100 km <sup>2</sup>	115 km <sup>2</sup>
Géographie	Plate entourée de montagnes	Colline au milieu d'une baie	Plate entourée d'une baie et de montagnes
Urbanisme	Incontrôlé	Ville des quartiers	Influence américaine et asiatique
Principal mode de transport	Minibus	Automobile	Automobile
Part modale du vélo	2% 5% pour les trajets domicile/travail	4% 9 à 10% dans les parties denses et plates	7%

Figure 8 : Tableau récapitulatif des contextes des villes étudiées

Mexico apparaît ainsi plus proche des métropoles du sud du continent par son histoire et ses inégalités sociales. San Francisco et Vancouver font au contraire partie des villes les plus riches du monde. Les caractéristiques culturelles, urbanistiques, historiques et politiques de ces 3 villes sont prises en compte pour expliquer les différences en matière de mobilisation cycliste. Les mobilisations cyclistes sont étroitement liées au contexte.

## 5. Les formes de mobilisations cyclistes à Mexico, San Francisco et Vancouver

On peut distinguer différentes logiques dans les mobilisations étudiées. Les actions et leurs modalités seront différentes en fonction du type de revendications (cyclistes, environnementales, etc.). Le degré de conflictualité dépendra du choix du lieu des mobilisations (dans l'espace public ou non) et du public visé (autorités, individus, etc.).

Certains mouvements utilisent l'espace public pour revendiquer leur droit de circuler en sécurité dans la ville ou lutter contre les discriminations par le conflit. D'autres promeuvent la pratique du vélo, dans le cadre légal, en collaboration directe avec les autorités ou de manière plus autonome dans les ateliers vélo.

## 5.1. Les mouvements qui revendiquent le droit de circuler dans la ville en sécurité par le conflit dans l'espace public

Des mouvements cyclistes suivent une logique d'opposition aux automobilistes et aux autorités. Les formes de leur mobilisation sortent du cadre légal. Leurs revendications sont d'ordre cycliste pour le droit de circuler dans la ville en sécurité.

La principale forme de mobilisations par le conflit dans l'espace public est la Critical Mass (CM). Le mouvement est né à San Francisco en 1992 et s'est répandu dans le monde entier. Le rassemblement de cyclistes doit être assez nombreux pour former une masse qui se déplace dans la ville en occupant la voirie. Les participants utilisent une tactique appelée "Corking" qui consiste à bloquer la circulation sur les routes secondaires par quelques cyclistes afin que la CM puisse franchir librement les feux rouges sans interruption. Le slogan originel du mouvement est "We don't block traffic, we are traffic" (nous ne bloquons pas le trafic, nous sommes le trafic) (White, 1999). Le caractère protestataire de la Critical mass se retrouve dans son logo avec un poing levé (figure 9).



Figure 9 : Logo de la Critical Mass. Source : Critical Mass San Francisco

Le mouvement existe à Mexico, San Francisco et Vancouver et chaque mobilisation démarre d'un point central de la ville. Cela permet à un plus grand nombre d'être présent, mais également de créer des embouteillages en heure de pointe. À Mexico, la Critical Mass s'appelle *Paseo Bicitekas* (figure 10), du nom du collectif qui l'a créé en 1998. Le départ est à 21h, l'heure de pointe mexicaine, le mercredi contrairement aux deux autres villes qui partent à 17-18h généralement le dernier vendredi du mois.



Paseo Bicitekas (6 avril 2022)



Critical Mass SF (24 juin 2022)



Critical Mass de Vancouver du 29 juillet 2022 ©Matthieu Gillot

Figure 10 : Critical Masses de Mexico, San Francisco et Vancouver

Le mouvement se définit comme une « coïncidence organisée », sans leader. Malgré tout, il y a toujours des personnes qui envoient les convocations et sont plus actives que d'autres lors des événements. Le nombre de participants varie selon les villes, les années et l'actualité : de quelques centaines à des milliers lors de la période faste à SF ou Vancouver à la fin des années 2000.

Le mouvement veut se réapproprier l'espace public, rendre visibles les cyclistes et changer les imaginaires en montrant qu'une autre ville est possible. Georgina (une des fondatrices du collectif principal de Mexico, Bicitekas) qui a participé aux premiers événements explique : « *C'est surtout cette aventure d'aller à l'Ange<sup>6</sup> le mercredi. C'était une balade de protestation. C'était une balade de démonstration. C'était une balade où on profitait de sortir à 21 à l'Ange de l'Indépendance où il y a les pires embouteillages. Et on aimait passer au milieu d'eux et crier : utilisez un vélo, sauvez la planète, arrêtez de polluer ! C'était une balade très ludique, c'était une balade très protestataire, c'est-à-dire que les vélos ont aussi le droit à la rue et j'aimais cette énergie, découvrir la ville la nuit.* ». Par ce témoignage, on peut observer que les revendications de ces mouvements, en plus d'être cyclistes, peuvent se doubler de revendications environnementales. Ils favorisent le vélo comme mode alternatif à la voiture en raison de sa faible empreinte écologique, et ceci d'autant plus dans une ville comme Mexico qui est régulièrement touchée par d'importants pics de pollutions. Les premières mobilisations cyclistes en 1992 à Vancouver se réunissaient également avec le même objectif. Le groupe roulait lors du *Clean Air Day* (journée de l'air pur) avec des masques à gaz pour notifier le manque d'air pur pour rouler à vélo à cause de la pollution générée par le trafic automobile.

Selon Chris Carlsson il n'y avait pas de demandes particulières pendant les débuts de la Critical Mass à SF : « *Nous voulions que les gens comprennent que nous avons le droit à la route* ». L'objectif selon lui était de ne rien demander aux autorités pour créer un rapport de force qui les force à agir : « *Cela créait le chaos à San Francisco tous les mois. Et donc les autorités voulaient trouver un moyen de faire disparaître cela* ». Les cyclistes n'avaient pas confiance en les autorités et ils savaient qu'en restant silencieux sur leurs revendications, ils obtiendraient davantage d'infrastructures cyclables. À l'inverse s'ils exposaient ce qu'ils voulaient, le minimum serait fait ou les demandes seraient refusées : « *Nous savions que notre pouvoir était de ne faire aucun marché, aucune négociation.* »

Parmi les participants de ces mobilisations, tous ne viennent pas pour les mêmes raisons et avec la même volonté de conflit avec les automobilistes ou les autorités. Colin Stein, auteur de *VanBikes<sup>7</sup>* de Vancouver) pense « *que la CM a rassemblé des gens qui n'essayaient pas nécessairement de remettre en cause les structures du pouvoir [...] il y avait des gens qui étaient là*

<sup>6</sup> En référence à l'Ange de l'Indépendance, le point de RDV du Paseo Bicitekas.

<sup>7</sup> Van Bikes est l'histoire orale de la défense du cyclisme dans le Grand Vancouver au cours des 30 dernières années. Une recherche écrite et produite par Colin Stein. <https://www.vanbikes.ca/>

*pour défier les systèmes capitalistes, et il y avait des gens qui voulaient juste faire du vélo dans la rue et se sentir en sécurité* ». Certains participent aussi pour des causes générales. Deux activistes du mouvement *Save Old Growth*<sup>8</sup> ont participé à la CM de juillet 2022 de Vancouver pour le côté protestataire de l'évènement. Ils voient le vélo comme un simple outil pour une revendication écologique face au réchauffement climatique.

L'horaire de la mobilisation influe également sur le type de personnes présentes. Ce sont principalement les jeunes (20-30 ans) et n'ayant pas de responsabilités professionnelles ou familiales qui peuvent se réunir à 18h. Selon Chris Carlsson, l'un des fondateurs du mouvement à SF, la CM est « *presque toujours un mouvement de la classe moyenne, c'est très rarement un mouvement de la classe ouvrière ou des riches* ».

Certains participants ne sont pas à l'aise avec la confrontation avec les automobilistes. Ils choisissent une forme de mobilisation moins conflictuelle. À San Francisco, la *Bike party* (figure 11) a été créée en alternative à la Critical Mass jugée trop dans la confrontation avec les automobilistes pour certains cyclistes. De plus, certaines femmes ne se sentent pas en sécurité dans la CM face à des comportements sexistes de certains hommes du cortège. Le Code de la route est également mieux respecté. Le cortège s'arrête notamment aux feux. La *Bike Party* a lieu le premier vendredi du mois à 20h, ce qui permet également la participation de plus de personnes de tous les âges qui ont temps de sortir du travail et de s'y rendre. Dans le même sens, plus de femmes (et leurs enfants) s'y rendent grâce à davantage de sécurité et moins de confrontation. Toutefois, le cortège occupe tout l'espace de la rue, en limitant la circulation automobile lors de son passage.



Figure 11: SF Bike party (1er juillet 2022) ©Matthieu Gillot

D'autres mouvements s'appuient sur les mêmes modalités d'occupation dans l'espace public, mais leur action est davantage liée à un évènement ponctuel (comme un accident) ou en relation avec une situation spécifique (une piste cyclable non respectée par les automobilistes, etc.). Ils revendiquent de circuler en sécurité en ville et leur discours insiste davantage sur l'aspect sécurité avec différentes actions comme des slogans écrits sur le sol.

À Mexico, le collectif de livreurs (à vélo et en scooter) « *Ni Un Repartidor Menos* » (pas un livreur de moins, qui se décline en version féminine), est créé le 27 février 2018 après la mort d'un livreur, José Manuel Matias Flores. Ils créent également les « *Viernes de furia* » (les vendredis de la rage), le 20 novembre 2020 en soutien au livreur Mario Trejo renversé par un camion. Le mouvement reprend le principe de la Critical Mass en circulant en nombre (quelques dizaines à centaines). Ils cherchent principalement le conflit avec les automobilistes mal garés sur des pistes cyclables. Le logo (figure 12) fait référence à ce poing levé contestataire. Un de leurs slogans est « *En tu pedido va mi*

<sup>8</sup> *Save Old Growth* est une campagne de résistance civile visant à arrêter définitivement toute exploitation des forêts anciennes en Colombie-Britannique par le biais d'un changement législatif. <https://save-old-growth.ca/>

*vida* » (« Dans ta commande va ma vie »). La communication se fait également beaucoup sur les réseaux sociaux pour dénoncer les accidents et interpeler les autorités, mais également pour s'organiser rapidement lors d'un évènement imprévu (accident, etc.). Par exemple, le 12 avril 2022, les collectifs cyclistes se sont organisés en quelques heures pour se rassembler et dénoncer plusieurs accidents mortels de cyclistes intervenus en deux jours en périphérie est de Mexico (figure 13)



Figure 12: Logos de «Ni Un Repartidor(a) Menos»

En novembre 2021, *La Otra Movilidad*<sup>9</sup>, LOM (l'autre mobilité) reprend l'esprit de *Viernes de Furia*, mais en incluant de nouvelles personnes : piétons, cyclistes, et toute personne utilisant des moyens de mobilité non motorisés. Les activistes de LOM se réunissent encore régulièrement en périphérie où il y a le plus d'accidents (figure 13). Ils écrivent sur les sols des slogans ou crient « plus un vélo blanc de plus ». Le vélo blanc accroché à un carrefour où s'est déroulé un accident impliquant un cycliste est un symbole international d'hommage aux victimes. À SF, une sortie en hommage aux victimes lors de laquelle un vélo blanc est déposé à lieu une fois par an, la *Ride of Silence* (balade à vélo en silence). Il n'y a pas de leader, mais certaines personnes parlent davantage aux médias et organisent les évènements.

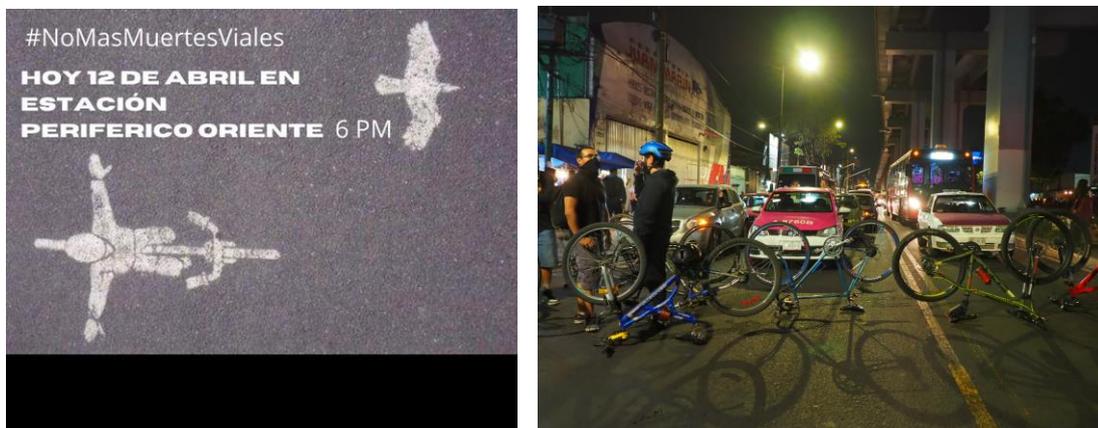


Figure 13: CM périphérie de Mexico (12 avril 2022) ©La Otra Movilidad ; Matthieu Gillot  
Slogan : « Plus de morts d'accidents de la route »

L'action ne consiste pas seulement à occuper la piste cyclable. Le cortège s'arrête également à l'endroit d'un accident mortel d'un cycliste en bloquant le carrefour avec des vélos pour y écrire le nom de la victime au sol (figure 14). Lors de la progression des cyclistes dans la ville, une terrasse de restaurant construite sur une piste cyclable et un passage piéton s'est présentée sur leur chemin. L'ensemble des participants ont démonté l'installation illégale bloquant le droit de circuler en

<sup>9</sup> Slogan du collectif : Toute personne qui choisit un mode de transport alternatif à la voiture individuelle fait partie de l'équipe de La Otra Movilidad

sécurité sur cette piste cyclable. La police présente n'est pas intervenue, jugeant que l'action était légitime (figure 15).



Figure 14 : « Ici a été assassiné Luis Enrique » ; Figure 15: Démontage d'une terrasse par les cyclistes  
©Matthieu Gillot

D'autres mouvements occupent l'espace public dans une logique de mise en visibilité, mais sans bloquer la circulation. Le collectif *People Protected* de SF se réunit pour former une chaîne humaine le long des pistes cyclables n'ayant qu'une bande de peinture blanche qui ne garantit pas la sécurité des cyclistes (figure 16).



Figure 16: Chaîne humaine de People Protected

Maureen, créatrice du mouvement, explique que l'intérêt de ces actions est de « dénoncer les superviseurs<sup>10</sup> et ce district qui ne font rien à propos des décès dans leur district ». Ils dénoncent la SFMTA (San Francisco Municipal Transportation Agency), la division des transports à San Francisco, pour son manque d'action après le décès d'une personne.

La majorité des participants font partie du collectif « *Safe Street Rebel* » qui se définit comme « un centre d'organisation d'actions directes pour mettre fin à la domination de la voiture et sauver la planète. Aime : les voies de bus, les pistes cyclables. Déteste : les flics, l'État pétrolier ». Cette définition montre que les revendications de ce mouvement vont au-delà des revendications cyclistes avec des demandes d'ordre environnemental. Elle traduit une conflictualité assez forte contre une forme d'autorité à combattre (« les flics, l'État »). Comme la Critical Mass, le mouvement n'a pas de leader. Maureen pense qu'ils sont « anarchistes, car non hiérarchiques ». Ils organisent des veillées lorsqu'un piéton ou un cycliste a été tué dans une collision avec un automobiliste. Parfois, le collectif bloque la circulation pour effectuer une minute de silence en mémoire des victimes. S'ils

<sup>10</sup> San Francisco a un maire qui dirige l'exécutif du comté et préside le conseil des superviseurs, autrement dit, le conseil municipal.

rassemblent suffisamment de personnes, ils installent des panneaux semi-permanents à l'endroit où la personne a été tuée.

Dans la ville californienne, les cyclistes descendent parfois de leur vélo pour des actions dans des carrefours meurtriers avec des panneaux mentionnant les slogans : « Les voies cyclables protégées sauvent des vies » ; « Ralentissez, la vitesse tue » ; « Les voitures tuent » ; « Vision zéro<sup>11</sup> maintenant » (figure 17). On retrouve dans ces actions les mêmes personnes du collectif *Safe Street Rebel* qui était aussi à la *Queer ride Slow pride* (cf. infra) et à la *Critical Mass*.



Figure 17: Action for safe street (30/06/22) ©Matthieu Gillot

Slogans : « Les voies cyclables protégées sauvent des vies » ; « Ralentissez, la vitesse tue » ; « Les voitures tuent » ; « Vision zéro maintenant »

Les mouvements qui revendiquent le droit de circuler en sécurité occupent l'espace public, mais avec différents degrés de conflictualité. Certains mouvements empiètent sur l'espace attribué aux voitures (*CM*, *Bike Party*), crient des slogans (*LOM*), voire engendrent des dégâts matériels (*viernes de furia*). D'autres mouvements occupent l'espace public dans une logique de visibilité (*People protected*, *Safe Street Rebel*). Pour ces mouvements, le vélo est utilisé comme but pour une ville davantage à taille humaine, mais aussi comme moyen d'aller vers des mobilités plus écologiques.

À Mexico, les infrastructures sont encore insuffisantes et la violence routière importante. Le degré de conflictualité des mouvements est plus élevé qu'à San Francisco et Vancouver où les accidents graves ont diminué depuis les années 90.

## 5.2. Les mouvements qui promeuvent la pratique du vélo, dans le cadre légal – dans l'espace public de la rue

Des mouvements cyclistes s'investissent dans la promotion du vélo de manière moins conflictuelle en dialoguant avec les autorités. Ils ont pour objectif de changer l'action publique en faveur des cyclistes (par l'aménagement de pistes cyclables, le développement d'un système-vélo,

<sup>11</sup> Vision Zero est un concept qui a pour objectif d'atteindre « zéro accident » de la route. Il s'inscrit dans le cadre du développement de stratégies politiques en matière de sécurité routière de la ville de San Francisco.

remise en question de la place de la voiture...), et promouvoir la pratique du vélo auprès de publics divers.

À San Francisco et Vancouver, la défense du vélo est menée par deux organisations au profil similaire : la *SF Bike Coalition* (SFBC) créée en 1971 et *HUB cycling* créée en 1998 (sous le nom de *Vancouver Area Cycling Coalition*). La mission de *HUB Cycling* et la *SFBC* est d'amener plus de gens à faire du vélo et ceci plus souvent et en sécurité. Elles participent à la création d'infrastructures cyclables, organisent des cours de vélo pour adultes et enfants (*Bike to School* etc.), des événements de promotion ou de sensibilisation (ex. : *Bike the night*<sup>12</sup>) et offrent des ressources (cartes d'itinéraires, conseils pour rouler en ville en sécurité, etc.). *HUB* compte 3000 membres et 65 000 donateurs alors que la *SF Bike Coalition* est l'une des organisations cyclistes les plus importantes des USA avec 12000 membres.



Figure 18: *Bike to School Week* organisé par *HUB cycling*

*HUB cycling* et la *SFBC* sont nés des efforts de bénévoles et sont toujours restés dans la défense du vélo en respectant le cadre légal. Ces mouvements ont aujourd'hui évolué avec une composition hiérarchique (composé d'un président, d'un directeur exécutif puis de managers) et quelques salariés (trésorier, secrétaire, etc.). Ces deux ONG dialoguent avec le gouvernement, mais vivent principalement de dons et des adhésions.

*Bicitekas* de Mexico est née en 1997 dans la continuité du *Movimiento Biciclero*<sup>13</sup>. Contrairement aux deux mouvements précédents, il a évolué dans le temps dans sa façon de militer (voir encadré). Après une période de protestation dans la rue entre 1997 et 2012, les membres *Bicitekas* (créateur du *Paseo Bicitekas*) se sont professionnalisés et coopèrent avec le gouvernement.

Georgina confirme ce changement intervenu vers 2012 et ce rapport aux autorités à la fois fait de dialogue, mais également d'opposition : « *protester, c'est bien, nous devons venir à la table*

<sup>12</sup> Événement cycliste avec de la musique, des jeux, de la restauration rapide, etc.

<sup>13</sup> En 1986, Enrique Calderón Alzati publie une annonce dans un journal pour inviter dans le Parque Hundido, tous ceux intéressés par l'usage du vélo. Le *Movimiento Biciclero* est né de cette réunion. Ils alertent même le président de Mexico de l'époque Carlos Salinas de Gortari avec le texte « je vous invite à soutenir notre campagne pour des zones et avenues exclusives pour les transports publics et le vélo. » À la fin des années 90, les membres de cette association se séparent. Certains créent le groupe *Biciperros* (chien de vélo, encore présent aujourd'hui) pendant que d'autres, ayant des aspirations davantage militantes, fondent le collectif *Bicitekas*.

*avec des propositions préparées, prêts à négocier. Nous ne nous contentons pas de protester, nous cherchons une mise en œuvre, nous cherchons à plaider. Nous ne voulons pas qu'il soit idyllique de se plaindre aux autorités. C'est aussi ennuyeux parce que les autorités n'aiment pas que vous veniez leur dire ce qu'il faut faire. Cependant, nous sommes les personnes qui roulent à vélo et c'est de nous que vient le pouvoir qu'ils exercent... Nous en sommes très conscients, nous sommes des citoyens professionnels, préparés et aussi cyclistes, avec des idées très pointues ». Agustín, également l'un des créateurs de Bicitekas ne remet toutefois pas en cause l'utilité des actions directes passées : « Il est vrai que de telles actions (paseo Bicitekas, etc.) étaient nécessaires à l'époque. Si de telles actions radicales n'avaient pas été prises. Il n'y aurait pas eu de réponses ».*

Bilodeau (2019) identifie 4 phases de développement de *Bicitekas* :

### **1. Une visibilité des cyclistes par le nombre pour construire des projets d'aménagements par le bas (1997-2004)**

Les activités organisées durant cette première phase de la *Bicitekas* sont principalement joyeuses et rassembleuses (masses critiques, tours nocturnes, tours de voisinages, manifestations), mais il n'y a pas de communication entre *Bicitekas* et l'administration de la ville.

Le 22 mai 1998, Juan Morales conçoit le logo de la *Biciteca* (Figure 19) qui « va à contre-courant de la lecture, car c'est un mouvement contre-culturel, qui va à contre-courant de l'hégémonie du pétrole comme principale source d'énergie ».



Figure 19 : Logo de *Bicitekas*

### **2. Un développement des savoirs techniques et participatifs locaux (2004 – 2007)**

Les discours de *Bicitekas* sont proactifs dans cette phase. Ils sont axés sur des propositions pour promouvoir le vélo notamment directement auprès des candidats à l'élection pour la mairie de Mexico (2005 à 2006) et par la participation de membres de *Bicitekas* aux conseils-citoyens. Dans cette phase, le collectif ne vise pas une infrastructure en particulier, mais à influencer le développement de politique publique.

### **3. Un moment de rupture qui marque une restructuration de l'action collective (2007-2012)**

Après une opposition à la construction d'une autoroute urbaine en 2008, le dialogue entre le *Bicitekas* et les politiciens est rompu. La *Bicitekas* est de nouveau vue comme un groupe activiste « radical » par le gouvernement. Les membres de la *Bicitekas* doivent alors se réorganiser et élaborer de nouvelles stratégies d'action plus autonomes, car ils ne peuvent plus tenir compte du soutien du gouvernement.

#### 4. Une fragmentation de la communauté cycliste mexicaine : entre l'action globale professionnalisée et l'action locale (2012-2017)

Dans cette phase, il y a une divergence entre les activistes et les professionnels de la défense du vélo. Des personnes comme Georgina qui étaient dans les premières à organiser et participer au *Paseo Bicitekas* de façon protestataire (voir précédemment) pensent maintenant qu'il vaut mieux dorénavant faire des propositions concrètes aux institutions. C'est vers 2012 que *Bicitekas* vise à se rapprocher encore plus de la sphère politico-administrative. Les « leaders » de la première heure du mouvement cycliste de Mexico comme Georgina, Agustín, Areli ou Ruth ont acquis plus de reconnaissance et légitimité au fil des années. Ils souhaitent être consultés dans les décisions concernant la mobilité urbaine.

D'autres mouvements promeuvent le vélo plus spécifiquement auprès des populations défavorisées de San Francisco. Tom d'Oakland dans la banlieue de SF a créé le *Bike lab* pour les défendre, car il pense que « le mouvement de défense du vélo aux États-Unis est très axé sur les intérêts des personnes de race blanche ». *Bicis del pueblo* et *Scraper Bike team* donnent la possibilité aux communautés respectivement hispaniques et noires de SF d'accéder au vélo en organisant des ateliers, des cours et des activités communautaires autour du vélo. Ces associations sont dirigées par des bénévoles. Elles collaborent avec le gouvernement, mais les enfants s'émancipent également des programmes encadrés. Ils créent leurs propres événements grâce aux réseaux sociaux après avoir acquis leur vélo.



Figure 20: Bicis del Pueblo



Figure 21: CM lors de l'East Oakland futur Festival- 18/06/22

Leur action est légale, financée en partie (l'autre partie provenant de dons) et en lien avec les pouvoirs publics. Elles se rapprochent toutefois davantage de l'action directe en faveur des minorités que du plaidoyer développé par les mouvements comme HUB Cycling ou la SFBC. Elles ont contribué à faire découvrir le vélo à des enfants et à leur permettre de s'émanciper. Tom, qui dirige le collectif *Scraper Bike team* utilise le vélo comme un outil d'apprentissage. Il adore « l'idée du vélo en tant qu'outil pour apprendre des choses, pour comprendre des choses, pour relier les gens. Tout le monde a l'expérience du vélo et aime la liberté qu'elle procure, et cela peut traverser les générations et les cultures ».

Outre les revendications sociales des deux mouvements afin de permettre à tous d'accéder au vélo, ils exposent des revendications environnementales. Ils utilisent le vélo comme un moyen d'aller vers des mobilités plus écologiques. *Bici del pueblo* sensibilise les communautés de couleur à faible revenu à la justice environnementale en organisant des ateliers, des cours et des activités

communautaires autour du vélo. La *Scraper Bike team* fait partie du programme "*Transformative Climate Communities* qui permet aux communautés les plus touchées par la pollution de choisir leurs propres objectifs, stratégies et projets pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique locale.

### 5.3. Les mouvements qui luttent contre les discriminations dans l'espace public

Le mode d'action de la CM, en conflit dans l'espace public, permet à certains mouvements d'utiliser le vélo comme un support pour lutter contre les discriminations (LGBTQ+, féministes, écologiques, « raciales »).

Le collectif *Safe Street Rebel* a par exemple organisé la *Queer pride slow Ride* (figure 22) pendant la semaine de la *Gay pride* à San Francisco en 2022. Le cortège de quelques dizaines de cyclistes a parcouru une partie de la ville avec des drapeaux représentant leur orientation sexuelle. Un des objectifs de cet événement était d'offrir aux personnes LGBTQ+ une alternative sans policier à la principale parade des fiertés. La communauté LGBTQ+ ne se sent pas protégée par la police lors de cette manifestation annuelle. Des cas de violence de la police envers cette communauté ont été répertoriés lors de l'événement et de manière générale dans la ville de SF. Le parcours, donné à l'avance, démarrait de la mairie pour interpellier les autorités sur les conditions de la communauté à SF (en insécurité avec la police de la ville), pour arriver à une place surplombée d'un grand drapeau LGBTQ+.



Figure 22: Queer Pride Slow Ride (23 juin 2022) ©Matthieu Gillot

Les mouvements cyclistes se joignent également à des mouvements de protestation nationaux. La mort de George Floyd par étouffement par un policier, le 25 mai 2020 a engendré une forte protestation dans le monde entier avec le mouvement Black Lives Matter. Aux États-Unis, plusieurs mobilisations de milliers de cyclistes ont vu le jour. Ces rassemblements ont plusieurs significations dans un pays frappé régulièrement par des crimes raciaux commis dans la rue par des policiers. Des centaines de cyclistes se sont joints à la lutte le 5 juin 2020 à San Francisco pour un *George Floyd Solidarity Ride* (Randonnée cycliste de solidarité George Floyd), (figure 23). Le vélo devient alors un moyen de protester pour la communauté noire américaine.



Figure 23: George Floyd Solidarity Ride, San Francisco 05/06/20 @Tuttle

*Black Girls Do Bike (BGDB)*, comme son nom l'indique, mène la même démarche en visibilisant les femmes noires en périphérie de San Francisco. *BGDB* est une organisation nationale américaine qui propose de « partager des images positives de femmes et de leurs vélos pour affirmer que les filles noires font effectivement du vélo »<sup>14</sup>. Leurs sorties dans l'espace public recherchent la visibilité et non le conflit.



Figure 24 : Logo et membres du collectif Black girls do bike ©BGDB

Le lieu des mobilisations a un sens symbolique, le collectif *Black girls do bike* de San Francisco se réunit toujours au lac Merritt de Oakland. Autour de ce lac en 2018, la police est venue interpeller une famille faisant un barbecue. Elle leur a demandé de quitter les lieux alors que l'activité est légale dans cet espace public et que des personnes blanches se réunissent régulièrement sans être dérangées. Les revendications de ces mobilisations sont également cyclistes : Enjeloah (CEO de BGDB à SF) ajoute que le lieu de rendez-vous doit être proche d'un arrêt de transport, car elle croit à « la connexion entre la mobilité et le vélo et les autres modes de transport, les bus, les tramways, les trains, les vélos en libre-service, la micro-mobilité ».

Les femmes ne sentent particulièrement pas en sécurité dans les rues de Mexico et en Amérique latine en général. Il existe d'ailleurs des espaces sécurisés dans les principales villes du pays pour que les femmes se réfugient ou appellent la police si elles se sentent menacées. Dans ce contexte, le 8 mars (journée internationale des droits des femmes) est très important. Des manifestations sont organisées dans les principales villes. Les collectifs cyclistes féministes sortent en masse dans la rue, munies de foulard vert<sup>15</sup> (symbole pour le droit à l'avortement) et violet (couleur féministe). Des collectifs féministes de la ville (*Neza Cleteanto Girl* et *Bike Girls Oriente*) organisent

<sup>14</sup> Site de Black Girl Do Bike <https://www.blackgirlsdobike.org/>

<sup>15</sup> Ce symbole des mouvements féministes latino-américains a été créé en 2003 par des féministes argentines dans leur lutte pour le droit à l'avortement.

des sorties « femmes visibles dans la périphérie ». L'objectif est de montrer aux autorités qu'il y a aussi des femmes dans la rue qui font du vélo et qu'elles ont besoin d'infrastructures. De la même manière que *BGDB*, le conflit n'est pas recherché avec les automobilistes, car les cortèges respectent le Code de la route. Néanmoins, l'avancement des cyclistes est rythmé par des insultes et des sifflements venus des hommes sur le bord de la route auxquels elles répondent de manière virulente. Ces sorties revendiquent plus généralement le droit à circuler à vélo en sécurité : « Nous faisons ces sorties pour nous rendre visibles aux autorités en réclamant notre droit urbain à la mobilité<sup>16</sup> ».



Figure 25 : Flyer de la sortie « femmes visibles dans la périphérie de Mexico

Dans une ville où les femmes se sentent davantage en sécurité qu'à Mexico, les *Chill Rides Vancouver* poursuivent un objectif d'inclusion dans leurs sorties. La sortie à vélo est décrite comme « [...] un espace sûr et inclusif pour les cyclistes. Nous sommes une communauté de personnes non binaires, de femmes et de personnes homosexuelles qui détruisent le patriarcat et les barrières sociales du cyclisme ! Tous les vélos sont les bienvenus pas de chutes ambiance décontractée ». Comme pour les *Bike party*, l'idée de ces rassemblements est de proposer un environnement moins dominé par les hommes : « Pourquoi mettre l'accent sur les femmes, les personnes homosexuelles et les personnes non binaires ? Le cyclisme a historiquement été dominé par des hommes cisgenres et hétérosexuels. Par conséquent, il existe de nombreux espaces pour ces cyclistes, mais moins d'espaces pour les autres » (Exemple de questions/réponses publiées sur le twitter de la communauté le 15 juin 2022).

Il est difficile de mesurer quantitativement l'impact de ces mouvements. Néanmoins, selon les personnes interrogées, les mouvements féministes et des communautés noires ont permis à plus de femmes et de personnes de couleur de se sentir en sécurité en faisant du vélo en groupe.

Les revendications de ces mouvements cyclistes sont différentes en fonction des problèmes sociaux des villes et plus généralement de leur pays. À Mexico, les femmes revendiquent le droit de circuler en sécurité dans l'espace public et roulent contre le sexisme tandis qu'à San Francisco, les populations noires et hispaniques luttent contre les discriminations. À Vancouver, il n'a pas été observé de mouvements cyclistes contre les discriminations. Les actions de ces mouvements ont des

<sup>16</sup> En novembre 2022, Le Sénat mexicain a approuvé la nouvelle loi sur la mobilité et la sécurité routière, qui vise à lutter contre le taux élevé de mortalité routière dans le pays et à accroître l'accès équitable et durable aux services de transport pour tous. Le droit à la mobilité est désormais inscrit dans la Constitution mexicaine, dans l'article 18 : chacun a le droit à la mobilité dans des conditions de sécurité routière, d'accessibilité, d'efficacité, de durabilité, de qualité, d'inclusion et d'égalité.

degrés de conflictualité qui varient. *Safe Street Rebel* ou le mouvement *BLM* cherchent le conflit en bloquant les avenues. L'objectif de *BGDB* et les collectifs féministes de Mexico est une plus grande visibilité des femmes à vélo dans l'espace public sans chercher une altercation avec les automobilistes.

#### 5.4. Les mouvements qui promeuvent la pratique autonome du vélo et la lutte contre les discriminations au sein des ateliers vélo

Des mouvements au sein des ateliers vélo ne recherchent pas le conflit dans l'espace public. Ils misent sur l'autonomie des individus dans un espace inclusif sans discriminations en développant leurs compétences en matière de réparation de vélo.

La *Vancouver Community Bike shop Network (VCBN)* est une coalition de boutiques de vélos communautaires de Vancouver qui coopèrent pour partager des ressources et renforcer les capacités d'une communauté cycliste plus diversifiée et inclusive.

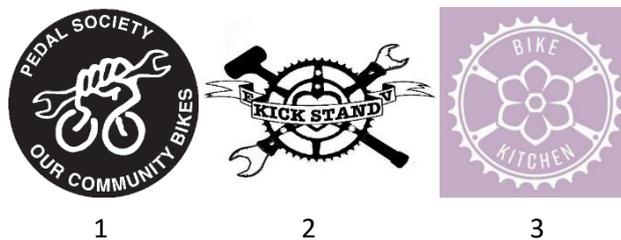


Figure 26 : Logos du *Vancouver Community Bike shop Network (VCBN)*

*Our Community Bikes (OCB)* (1), *Kickstand* (2) et *Bike Kitchen* (3) forment ce réseau. Ces ateliers dépendent du soutien des bénévoles pour fonctionner et une partie du personnel est rémunéré. Dans ces ateliers, tout le monde peut venir réparer son vélo avec l'aide de cyclistes

compétents. Une quinzaine de personnes sont impliquées régulièrement dans le fonctionnement des ateliers dans des programmes différents (mécaniciens, animateurs, responsables du recyclage, etc.). *Bike Kitchen*, situé dans un local mis à disposition de l'Université de British Columbia (UCB), est un espace davantage destiné aux étudiants du campus.

Ces ateliers utilisent le vélo comme un but vers une ville plus cyclable, mais également comme un moyen de défendre des causes plus générales (écologique, contre la discrimination, etc.). *OCB* croit en « en une société juste et équitable qui reconnaît et prend en compte les déséquilibres systémiques qui ont existé dans le passé – une société où tout le monde a un accès égal au transport durable, à l'emploi et aux opportunités de développer de nouvelles compétences, la confiance et la communauté ».

Cette volonté d'inclusivité est présente sur le logo du *VCBN* avec le drapeau arc-en-ciel, symbole de la fierté LGBTQ+ et qui représente la diversité. Les ateliers organisent des *Access Night*, *Pride Night*, *Gender Liberation Night* pour essayer de faire en sorte que les gens soient plus représentés dans la communauté cycliste et qu'un espace sûr leur soit dédié. Ils organisent aussi des sessions du soir juste pour les femmes. Calú, une mécanicienne chilienne pense qu'il n'y a pas ce problème de harcèlement des femmes à Vancouver comme à Santiago, mais comme Zoé de *Bike kitchen*, elle ressent qu'« être une femme dans le monde du vélo, c'est difficile, il y a une impression qui suppose qu'une femme ne sait pas faire les choses [...] La société vous fait sentir que vous n'avez pas d'espace pour apprendre, que tu ne seras jamais au même niveau que les hommes, que les femmes ne sont pas capables de réparer un vélo comme un homme ».

Ces ateliers vélos autogérés sans but de profit favorisent la durabilité et la consommation responsable en recyclant notamment les vélos pour ainsi sortir du monde marchand. « Rendre les vélos moins chers, c'est aussi une sorte d'activisme » selon Ari de *OCB*. Avec le soutien de la subvention de la ville de Vancouver, le *VCBN* a lancé son programme de recyclage qui récupère les vélos de la décharge pour les restaurer et les remettre en état de fonctionner.

*Kickstand* travaille également avec une association d'aide aux réfugiés pour leur donner des vélos, car selon Calú, « quand tu arrives dans une ville, avoir un vélo pour se déplacer te donne des opportunités ».

Dans ces ateliers, le conflit n'est pas recherché avec les automobilistes ou les autorités. Selon Tyrone, les communautés font plus de promotion et de sensibilisation, et « il n'est pas nécessaire de protester, mais d'essayer de changer les choses en plaidant et en sensibilisant ».

La fleur du logo de *Bike Kitchen* (figure 98) a justement été adoptée pour ne pas avoir un logo trop « protestataire ». Le logo de *OCB* (figure 26) est davantage dans un esprit de contestation avec un poing levé (comme le logo de la CM (figure 9), il a cependant été créé en 1993 au même moment que la naissance de la CM.

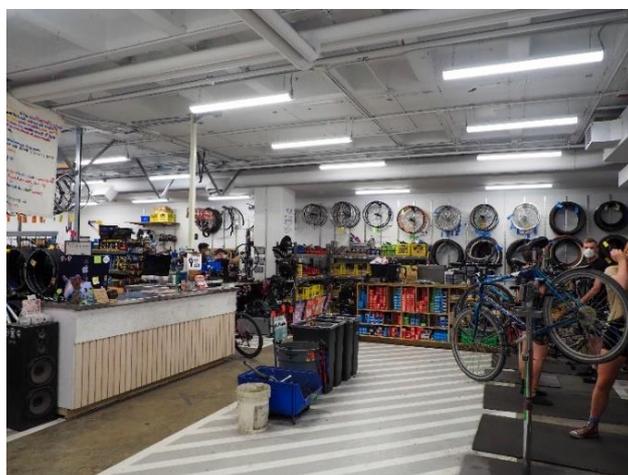


Figure 27 : Locaux de Bike Kitchen sur le campus de l'Université de British Columbia (UCB)  
©Matthieu Gillot

Ces *community bike shops* sont caractéristiques des formes de mobilisation des mouvements cyclistes à Vancouver. À San Francisco, ces ateliers ne sont pas développés. À Mexico, la *Casa Bicitekas* comprend un atelier de réparation, mais ce service est payant. Il fonctionne avec des mécaniciens professionnels et ne vise pas l'autonomie des cyclistes. De la même manière que les ateliers de Vancouver, cet espace revendique des valeurs qui vont au-delà des revendications cyclistes (écologique, sociale, etc.). La *Casa Bicitekas* se définit comme un « espace de rencontre et de création collective qui permet au mouvement cycliste de Mexico de créer des propositions innovantes et inclusives en faveur d'une société et d'une économie à faible émission de carbone et socialement justes »<sup>17</sup>.

*Bicitekas* est conscient du changement individuel que peut apporter le vélo, notamment chez les femmes du pays qui ne sont pas en sécurité dans les transports en commun et dans l'espace public et privé. Le programme « Catarina, les ailes de la liberté » (figure 28) a permis de récupérer des vélos Uber de la destruction pour les réparer dans l'atelier de la *Casa Biciteka*. Ils ont ensuite été donnés à des femmes, principalement des mères, afin de leur offrir une opportunité de mobilité et d'économiser le coût des transports en commun.



Figure 28 : Vélos Catarinas pour femmes : « Déplace-toi librement et en toute sécurité »

Dans les années 90, La Critical Mass était vue comme un mouvement de contre-culture à SF. Le *Movimiento Bicyclero*, ancêtre de *Bicitekas* en 1986, n'était pas très bien perçu par les politiques et les médias qui les considéraient comme des « locos » (fous) (Martínez & Sánchez, 2010). À Vancouver lors des sorties du mouvement « *Bicycle people* », les participants étaient invités par les passants à « trouver un emploi », « se faire couper les cheveux » et d'autres choses moins polies (Stein, 2022). Aujourd'hui, les Critical masses ont perdu leur côté protestataire et elles sont devenues des institutions dans les 3 villes. Selon Chris Carlsson, les premiers participants de la CM constituaient « un petit groupe de personnes qui étaient toutes ensemble pour promouvoir l'utilisation du vélo. Et quand des milliers et des milliers de personnes sont devenues des utilisateurs quotidiens du vélo, alors cette identité n'avait plus aucun sens. Et puis l'énergie politique qui avait existé autour du vélo était en partie due à une répression à notre égard ». Craig (CM de Vancouver) confirme et fait le même constat que Chris Carlsson à SF : « il y a 10-15 ans, il était facile d'identifier les cyclistes à Vancouver qui faisait partie des messagers à vélo et activistes. Maintenant, il n'y a pas de profil type

<sup>17</sup> <https://bicitekas.org/casa-biciteka>

*et tout le monde fait beaucoup de chose avec un vélo. Les gens se retrouvaient dans la CM et maintenant ils sont plus dans les Community Bike Shop ».*

La CM a lancé une première dynamique de protestation à vélo qui a été suivie par la *Bike party*. Aujourd'hui, ce sont les communautés noires et hispaniques qui utilisent le vélo comme un outil pour revendiquer un espace dans les rues de SF.

Jeff de *HUB Cycling* à Vancouver croit également qu'« aujourd'hui, la CM, c'est davantage une sortie à vélo festive qu'une protestation » et que « les protestations dans les rues aujourd'hui ne concernent pas les pistes cyclables, mais le changement climatique, la forêt ancienne, l'immigration, le développement du logement. » Ces témoignages montrent une certaine acceptation de la situation actuelle alors que la part modale du vélo reste faible.

*Bicitekas* a aussi évolué en plusieurs phases (Bilodeau 2019). De la protestation avec une visibilité du vélo par le nombre, à la professionnalisation en influençant le développement de politique publique en créant des documents techniques. Des acteurs du début exposent des propositions tandis qu'une nouvelle génération (comme LOM) se revendiquant de *Bicitekas* reprend la protestation dans la rue dans une ville toujours très dangereuse pour les cyclistes.

De plus, les prix de l'immobilier à SF ont beaucoup augmenté en 30 ans et les activistes ne peuvent plus payer de locaux pour leurs collectifs. C'est pour cela qu'il y a davantage de mouvements cyclistes actifs dans la banlieue de la ville californienne aujourd'hui. À Vancouver, c'est le même problème, selon Zoé (*Bike Kitchen*), « nous (les habitants de Vancouver) avons un gros problème avec le fait d'avoir assez d'argent pour louer un appartement. Donc nous n'avons pas vraiment le temps de faire des sorties à vélo ». À Mexico, l'accès à des locaux est moins problématique et la *Casa Bicitekas* existe toujours.

## 6. Conclusion

Sur le continent nord-américain, la culture automobile est omniprésente. Des mobilisations cyclistes contestent cette domination culturelle et spatiale de l'automobile. Leur objectif est de repenser la place accordée au trafic motorisé dans des villes congestionnées et d'accorder plus d'espace aux mobilités douces dont le vélo. L'étude de ces mobilisations dans des contextes différents à Mexico, San Francisco et Vancouver a permis de distinguer différentes logiques et moyens d'action de ces mouvements. Le type de revendications et leur degré de conflictualité dépendent des objectifs recherchés.

Certains mouvements utilisent l'espace public pour revendiquer leur droit de circuler en sécurité dans la ville. Leurs revendications cyclistes peuvent se doubler de revendications environnementales en favorisant le vélo comme mode alternatif à la voiture et plus écologique. Ils utilisent le vélo comme but et comme moyen d'aller vers des mobilités plus écologiques. Ils se réapproprient l'espace public, se rendent visibles et veulent changer les imaginaires dans la ville. Les actions conflictuelles dans la rue comme les Critical Mass ont permis de visibiliser les problèmes de sécurité des cyclistes et des avancées en termes de politique publique ont été obtenues sur le sujet. Les CM aujourd'hui n'ont plus ce statut de mouvement de contre-culture protestataire et sont devenus des institutions avec le temps. Ces mouvements ont perdu leur dimension de « mouvement social » au sens de Castells. Les participants ne misent plus seulement sur l'action directe et la protestation, mais s'impliquent aujourd'hui dans la politique officielle.

D'autres mouvements promeuvent la pratique du vélo dans un cadre légal afin de faire évoluer l'action publique en faveur des cyclistes. Ils participent à l'aménagement d'infrastructures, organisent des événements, des cours, auprès de différents publics. Leurs actions se font en collaboration avec les institutions. *Bicitekas*, après avoir visibilisé la cause cycliste en manifestant dans la rue, se sont professionnalisés. Ils pensent que l'action directe a moins d'impacts, car les problèmes ont déjà été mis en avant par le passé et sont connus des institutions.

Ces mouvements ne se cantonnent toutefois pas aux questions de vélo. Leurs revendications se portent sur des causes plus générales (politiques, environnementales et sociales). Ils poursuivent ainsi deux objectifs des mouvements sociaux identifiés par Castells (1983) : 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. Le vélo est devenu un outil pour d'autres mouvements pour lutter contre les discriminations dans l'espace public en reprenant notamment les principes de la Critical mass.

D'autres mouvements promeuvent la pratique individuelle du vélo en développant l'autonomie (par des cours de réparation, etc.) dans les ateliers vélo. Ils revendiquent également un mode de vie écologique (recyclage des vélos, etc.) loin du monde marchand. Ils sont davantage présents à Vancouver avec le VCBN. Ils utilisent le vélo comme but, mais aussi comme moyen de lutter contre les discriminations en créant des espaces et des événements inclusifs.

Les mouvements évoqués utilisent des formes de mobilisations différentes. D'un côté, certains mouvements comme les Critical Mass, ne croient pas au dialogue avec les autorités, qui serait vu comme de la compromission. De l'autre, les mouvements qui agissent dans le cadre légal pensent que les actions directes sont de l'ordre de l'idéalisme. Certains mouvements croient en la complémentarité des actions pour un objectif commun d'une ville à taille humaine et inclusive.

Les actions des mouvements cyclistes dans l'espace public permettent de visibiliser le manque d'aménagements sécurisés pour les cyclistes dans les villes. La collaboration des mouvements de promotion du vélo à des réglementations participe à l'amélioration de cette sécurité (réseaux cyclables, politiques de modération de la circulation automobile etc.). Les différents événements et programmes de formation de certains mouvements (ateliers de réparation, vélo-école, aide à l'obtention d'un vélo) apportent les connaissances nécessaires pour plus d'autonomies des cyclistes. L'ensemble des actions de ces mouvements qui permettent d'assurer une pratique du vélo efficace, confortable et sûre contribue à constituer un système vélo.

Toutefois, la voiture reste hégémonique dans les trois villes et l'espace consacré aux mobilités douces et au vélo en particulier reste faible par rapport aux infrastructures dédiées à l'automobile. La part modale du vélo reste faible dans les trois villes. San Francisco et Vancouver restent en avance sur le sujet alors que Mexico est plus proche des villes sud-américaines où la prise en compte du vélo comme moyen de transport est récente et n'est pas encore accepté culturellement.

L'analyse montre que les revendications des mouvements cyclistes mettent en évidence les inégalités dans la possibilité de se déplacer de manière sécurisée en fonction de la classe sociale, du genre, de l'orientation sexuelle, mais aussi du mode de transport. L'utilisation du vélo permet de remettre en question des structures de domination (de mobilité/système automobile, de genre/patriarcat, de système économique/capitalisme et ses conséquences environnementales, etc.) qui perpétuent ces inégalités. D'une manière générale, ces mouvements ont montré que le vélo s'inscrit ainsi dans un contexte plus large, agissant comme un symbole de la mobilité durable, sûre et socialement juste, et offrant également un moyen de la mettre en œuvre et donc de participer à la vie urbaine.

## 7. Bibliographie

ADAM, M. LAFFONT G.H. SEGUIN, L. 2015. Participation et mobilisations habitantes dans l'urbanisme durable : héritage des mouvements sociaux urbains ou évacuation du politique ? Développement durable et territoires, n° Vol. 6, n°2 (septembre).

BOLTANSKI, L. 1990. L'amour et la justice comme compétences. Trois essais de sociologie de l'action. Éditions Métailié, « Hors collection ».

BILODEAU, C. 2020. L'activisme cycliste comme forme de participation politique : l'étude de la portée de la Bicitekas, tribu urbaine cycliste à Mexico.

BUSCHER, M. URRY J. et WITCHGER, K. 2011. Mobile Methods. London: Routledge

CARLSSON, C. ed. 2002. Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration. Edinburgh, Scotland ; Oakland, CA: AK Press.

DUCHESNE S. HAEGEL, F. 2001. Entretien dans la cité, ou comment la parole se politise, Espaces Temps. Les Cahiers, n° 76-77, p.95-109.

FURNESS, Z. 2010. Critical Mass Rides Against Car Culture. In Cycling - Philosophy for Everyone, eds. J. Ilundáin-Agurruza and M. W. Austin, p.134–145. Oxford, UK: WileyBlackwell

GILLOT, M et RERAT, P. 2022. « The Plurinational Cycling Revolution in Santiago de Chile: Demands for Mobility Justice ». *Applied Mobilities*.

« La « Révolution cycliste plurinationale » de Santiago ou le vélo comme outil de revendications plurielles. Forum Vies Mobiles ». Forum Vies Mobiles.

<https://forumviesmobiles.org/carnets-des-suds/15460/la-revolution-cycliste-plurinationale-de-santiago-ou-le-velo-comme-outil-de-revendications>

HENDERSON, J. 2013. Street fight: the politics of mobility in San Francisco. Amherst: University of Massachusetts Press.

HERAN, F. 2015. Le retour de la bicyclette : Une histoire des déplacements urbains en Europe, de 1817 à 2050, Paris, Découverte.

Système vélo, 2018. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/12437/systeme-velo>

JARARY, C.M. 2022. Un modèle emblématique de journée sans voiture : la Ciclovía à Bogota. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/recherches/15582/un-modele-emblematisque-de-journee-sans-voiture-la-ciclovvia-bogota>

KOGLIN, T. RYE, T. 2014. The Marginalisation of Bicycling in Modernist Urban Transport Planning , Journal of Transport & Health, Vol. 1, p.214-22.

LANDRIEVE et al. 2017. Définition de mobilisation. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/dictionnaire/3609/mobilisation>

- MARTINEZ, A., et SANCHEZ, M. 2010. Girar la ciudad. Historia gráfica del movimiento ciclista en México. Consulté à l'adresse <http://pueblobiciclero.org/>
- PEREZ LOPEZ, R. 2016. Quand le piéton défie la ville : traverser la chaussée à Mexico. Environnement urbain 9
- PUCHER, J., R. BUEHLER, et M. SEINEN. 2011. Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies. Transportation Research Part A: Policy and Practice 45
- PUCHER, J., R. BUEHLER. 2021. Cycling for Sustainable Cities. Urban and Industrial Environment. Cambridge Mass.: MIT Press.
- REILLY, R. 2000. Nerves of Steel. Buffalo, N.Y.: Spoke & Word Press.
- ROSEN, J. 2020. The bicycle as a vehicle of protest. The New Yorker 10 June.  
<https://www.newyorker.com/culture/cultural-comment/the-bicycle-as-a-vehicle-of-protest>.
- SIEMIATYCKI, M., M. SMITH, and A. WALKS. 2016. The politics of bicycle lane implementation: The case of Vancouver's Burrard Street Bridge. International Journal of Sustainable Transportation 10
- SPINNEY, Justin, 2009. Cycling the City: Movement, Meaning and Method. Geography Compass 3, no. 2 pp.817–35.
- STEIN, C. 2022. Vanbikes: Vancouver's Bicycle People & the Fight for Transportation Change, 1986-2011 : An Oral History. Vancouver: Colin Stein.

## Annexe : Grille d'entretien

1/ Que faites-vous dans la vie dans la vie (*identification du profil social*).

2/ Quel est votre principal moyen de locomotion ?

3/ Pouvez-vous décrire votre pratique du vélo au quotidien

4/ Quelles sont les conditions de la pratique du vélo à (*ville étudiée*)?

*Permet d'englober les différentes dimensions du système vélo*

(Réseau cyclable, coût des vélos, possibilités de stationnement, possibilités de réparation, situation des vélos par rapport aux voitures, etc.)

5/ Savez-vous qui sont les cyclistes à (*ville étudiée*)? Quel profil social ? Pour quoi font-ils du vélo ? Dans quels quartiers ?

6/ Avez-vous remarqué des changements en faveur des cyclistes à (*ville étudiée*)? ces dernières années ? Si oui, lesquelles ?

7/ Dans quels mouvements êtes-vous impliqués ?

8/ Combien êtes-vous dans le collectif, comment est structuré le collectif (dans quelle mesure tout le monde est impliqué ou les revendications sont portées par quelques personnes), combien êtes-vous lors des événements organisés par le mouvement ?

9/ Quel est le profil des autres participants ?

10/ Depuis combien de temps faites-vous partie de ces mouvements/collectifs ?

11/ Qu'est-ce qui vous a poussé à rejoindre/créer ce collectif ?

12/ Quelles sont les revendications de votre mouvement ?

12.1/ Comment sont-elles exprimées (CM, slogans, etc.) ? Quels sont vos moyens d'action?

(Quels sont, selon vous, les objectifs d'une (masse critique/collectif) ?)

*Puis approfondissement pour les types de revendications (ex j'ai vu sur les flyers que...; certains mouvements cyclistes intègrent aussi XXX et le vôtre?)*

Contre qui vous vous battez ? Automobilistes, pouvoirs publics, etc.

Quelles relations entretenez-vous avec les pouvoirs publics ?

13/ Comment a évolué le collectif dans le temps, quelle évolution du nombre ? Quelle évolution des revendications dans le temps ? Y a-t-il au sein du groupe des divergences sur les revendications, les moyens d'action, les objectifs ?

14/ Pourquoi ces registres de revendication convergent autour du vélo

Quel est selon vous le rôle du vélo dans ce mouvement ? (Pourquoi participez-vous à des actions en faveur du vélo ?)

15/ Avez-vous des liens avec d'autres collectifs de la ville/de la région. Travaillez-vous ensemble ?  
Quel regard portez-vous sur les autres collectifs, leurs revendications, leurs moyens d'action ?

Avez-vous des liens avec d'autres collectifs de la ville/de la région ... (ex. Échanges avec les autres mouvements des USA et d'Amérique du Nord)

16/ Les objectifs sont-ils atteints ?

17/ A votre avis, (*collectif de l'interlocuteur*) a-t-il influencé les changements intervenus dans votre ville au cours des dernières années ?

18/ En dehors de la (*Mobilisations auxquelles participent l'interlocuteur*), avez-vous des actions personnelles en faveur du vélo ? Si oui, que faites-vous ?