

Politique de la convivialité : la mobilité et le droit à la ville dans le militantisme cycliste à Bogota



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 12/11/2017 - 11:41

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Mots clés

vélo

mode doux

convivialité

bicyclette

Mode de transport

Bicyclette

Niveau

Mémoire de master 2

Visuel

Politique de la convivialité : la mobilité et le droit à la ville dans le militantisme cycliste à Bogota

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Activer

Activé

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Présentation longue

Titre du mémoire : Politique de la convivialité : la mobilité et le droit à la ville dans le militantisme cycliste à Bogota.

: Angleterre
 Université : Université d'Oxford, Royaume-Uni
 Date : 2016
 Directeur de recherche : Tim


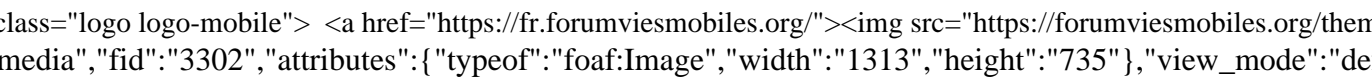
Schwanen

1/ Quel est votre thème de recherche ? Quelle thèse défendez-vous ?

 Depuis une dizaine d'années, Bogota, capitale de la Colombie, s'est imposée comme le modèle régional de l'intégration du vélo dans la ville grâce à un vaste réseau d'infrastructures cyclables, comprenant 392 km de pistes, et à un événement hebdomadaire, le dimanche, le *ciclovía*. Pendant cette journée, certaines des artères principales de la ville sont officiellement fermées à la circulation afin que les citoyens puissent faire du vélo, du skate, courir ou marcher. En dépit de ces initiatives, les conditions idéales pour les cyclistes à Bogota, l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens est restée, jusqu'à l'époque récente, étonnamment faible. Une idée reçue veut que le cyclisme soit le mode de transport des classes populaires, mais en fait, la plupart des gens aspirent à posséder une voiture.

 Toutefois, la société civile a récemment joué un rôle moteur en pointant du doigt les faiblesses des politiques de la municipalité pour augmenter la place du cyclisme. Des groupes de citoyens, toujours plus nombreux, se rassemblent autour de leur goût pour le vélo, selon des approches et des objectifs divers, et développent des initiatives qui mettent en évidence les différentes façons dont ce moyen de transport est susceptible de mobiliser les individus et les idées. Cette recherche étudie l'activisme cycliste à Bogota, afin de comprendre comment

cyclactivistes » tentent de reprendre la ville aux véhicules motorisés et contestent l'ordre établi dans les artères urbaines.

 <https://fr.forumviesmobiles.org/> 

Le 12 novembre 2015, un groupe fait du vélo sur la route, à côté d'une piste cyclable vide (à droite), trop étroite pour tous les cyclistes. Alors que les premiers groupes voulaient attirer l'attention sur les pistes existantes, les discours actuels soulignent l'insuffisance de l'infrastructure cyclable de Bogota.

 Je m'intéresse à une forme particulière de mobilisation : les collectifs de cyclistes (*colectivos*) organisent, depuis 2005, des randonnées nocturnes à vélo, hebdomadaires ou bi-hebdomadaires. Les *colectivos* sont gérés par des individus provenant de différents arrondissements de Bogota. J'ai identifié plus d'une vingtaine, actifs dans toute la ville, dans les quartiers riches comme dans les quartiers populaires, travaillant souvent ensemble à la mise en place de randonnées « co-organisées ». Cela favorise le lien social et permet notamment aux habitants d'explorer des endroits de la ville qui ne font pas partie de leurs "cartes mentales" et de leurs quotidiens. Par le biais des réseaux sociaux et du bouche-à-oreille, les participants sont convoqués au lieu de rendez-vous par la randonnée, suivant un itinéraire établi à l'avance par les organisateurs. D'une durée de trois à quatre heures, les randonnées font généralement une pause à mi-parcours, dans un parc ou sur une place, avant de retourner au point de départ d'atteindre une autre destination finale. À la fin de la soirée, les participants se divisent en petits groupes et s'escortent mutuellement sur leur trajet de retour. Ces randonnées attirent entre une douzaine et plusieurs centaines d'hommes et de femmes (entre 18 et 40 ans en moyenne), ayant une expérience variable du cyclisme, qui souhaitent traverser Bogota à vélo, explorer la ville et redonner un sens à la rue en l'emplissant de bavardages, de rires et de musique.

 Je soutiens l'idée que les *colectivos* ne sont pas de simples outils de promotion du vélo comme moyen de transport. À travers leur pratique incitant à *profiter de la ville* dans le respect des autres acteurs de la mobilité, par la célébration du cyclisme joyeux au cours de randonnées animées, et par la subversion momentanée de la rue pour en faire un espace de rencontre (avec d'autres personnes avec la ville), ils contribuent à rendre la ville plus séduisante et plus gaie, en montrant que l'espace peut être mieux partagé. Le cas de Bogota offre une perspective intéressante. En effet, bien que la ville se soit forgée une image de « paradis du cyclisme », cette recherche montre que le problème de « la voiture dans la tête » demeure : la domination culturelle de l'automobile constitue un obstacle à une éthique du *care*, du souci de l'autre, et nuit aux possibilités d'utilisation plus créative et plus plaisante de l'espace.

 Je m'appuie sur plusieurs théories, réunies en un ensemble cohérent par la notion de convivialité, généralement comprise comme « une meilleure façon d'être ensemble »^[2]. Mon postulat de départ est le *droit à la ville*, l'idée selon laquelle nous devrions être à même de transformer et de réinventer la ville en fonction de nos rêves et de nos besoins, en valorisant la créativité, la spontanéité, la gaieté et l'esprit de célébration. Si de nombreux auteurs^[3] ont utilisé ce concept pour critiquer l'urbanisation capitaliste, je suis allée plus loin en cherchant des interprétations qui permettent de concevoir d'autres formes de futurs urbains. Ainsi, bien que cette recherche conserve un esprit critique, elle exalte aussi les possibilités à l'œuvre dans les espaces urbains. En travaillant avec des cyclistes, je mets l'accent sur l'importance de la mobilité dans la formation des relations sociales dans la ville. Je soutiens que certains modes de déplacement sont plus propices à la convivialité et nous rapprochent d'une pratique plus démocratique de la ville. Les *colectivos* contribuent à atteindre cet objectif.

2/ Si votre thèse comprend des recherches empiriques, en quoi consistent-elles ?

 Ce mémoire, qui comprend une partie théorique importante, s'appuie également sur un travail de terrain de six mois à Bogota durant lequel j'ai mené des recherches qualitatives, sous la forme d'une ethnographie et d'entretiens. J'ai participé à des randonnées de cinq *colectivos* ; j'ai assisté à des réunions militantes, afin de mieux comprendre la structure du mouvement et la collaboration des différentes approches ; j'ai réalisé trente-cinq entretiens avec des leaders cyclactivistes et des représentants de diverses agences publiques (l'Institut du sport et des loisirs ; l'Office de la culture ; et le Ministère national des transports) ; j'ai cherché des occasions de faire du vélo, afin de mieux comprendre l'expérience vécue par les cyclistes à Bogota. Ce type de participation m'a permis de développer des relations avec d'autres cyclistes et, surtout, d'avoir une approche à mi-chemin entre la recherche et le militantisme, associant une connaissance d'initié et un regard critique. Enfin la participation, qui suppose que je fasse du vélo *avec* les sujets que j'étudiais, m'a permis d'expérimenter des méthodes de recherche mobiles et de produire un matériau audiovisuel riche, comme des photographies, des vidéos et des journaux audios enregistrés durant les randonnées.

 ### 3/ Quelle est votre contribution aux débats politiques et théoriques ?
 Les recherches sur les villes latino-américaines sont nombreuses mais je ne me suis pas focalisée, contrairement à la plupart d'entre elles, sur les impacts et les dangers de l'urbanisation. Je m'intéresse au contraire à la créativité avec laquelle les citoyens prennent en charge

mobilité : faire du vélo en groupe permet aux participants de sentir que la ville est à leur portée, de prendre conscience de leurs capacités physiques et de produire un changement dans leur rythme de vie. <http://www.recherche-urbaine.org/droit> sous un angle qui a peu retenu l'attention des chercheurs et du public, mais qui s'avère plus adapté pour penser les villes. La fonction des types de relations sociales que nous souhaitons au quotidien. Je soulève un problème important, celui de l'impact porté aux expériences vécues et aux désirs des populations dans le cadre de l'élaboration de plans vélo : s'il est vrai qu'une ville dispose de nombreuses infrastructures cyclables, sa configuration entretient la suprématie de l'automobile, qui limite le développement de relations conviviales. Enfin, cette recherche réitère l'idée que le vélo n'est pas seulement un moyen de transport mais aussi un mode d'appropriation de l'espace urbain, une façon d'y vivre mieux en remettant en question nos attentes, le rythme de la ville, les styles de vie accélérés et la raison d'être des infrastructures qui nous entourent. Toutefois, mon travail ne permet pas d'évaluer la contribution des cyclactivistes à l'augmentation effective de la part modale du vélo. Il ne prend pas compte du point de vue de ceux qui les critiquent : bien que je n'aie pas identifié de groupe organisé et répéré s'opposant aux colectivos ou à leurs activités, il n'en reste pas moins que certaines confrontations peuvent avoir lieu, ce qui n'est pas relaté dans mon travail.

[[{"type":"media","fid":"3303","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"4000","height":"3000"},"view_mode":"default"]]

Cyclistes à la tête d'un groupe durant une randonnée le 26 novembre 2015. Les cyclistes occupent deux voies d'une grande artère et en ont laissé une à la circulation automobile, afin de montrer comment l'espace routier peut-être mieux partagé et profiter à tous.

4/ Sur quelles perspectives de recherche ouvrent vos conclusions ?

Bien que Bogota soit considérée comme un modèle régional de la planification des transports, on manque encore de données sur la mobilité quotidienne dans la ville, lesquelles pourraient remettre en cause son statut. Des enquêtes sur la culture du cyclisme et ses pratiques quotidiennes chez les habitants pourraient révéler les défaillances des politiques actuelles. D'autre part, il serait pertinent d'étudier la façon dont les militants coopèrent avec le gouvernement, ainsi que la nature et le degré d'influence de ces relations sur la politique des transports. En outre, l'émergence d'initiatives semblables en Amérique latine ouvre la voie à des analyses comparatives de la promotion du vélo ou à des recherches sur les réseaux translocaux du militantisme. D'un point de vue méthodologique, l'analyse du discours pourrait faire avancer la compréhension des mobilisations sociales autour du cyclisme, en dévoilant la signification de catégories comme le « transport durable ». Les méthodes mobiles se sont avérées essentielles pour l'avancement de ma recherche et leur généralisation semble nécessaire à l'évolution du champ d'étude des mobilités.

Vidéos de Paola Castenada :

https://www.youtube.com/watch?v=b_ncn8beeAA
 Enregistré durant la randonnée "Halloween" du 30 octobre 2014, on peut voir comment deux cyclistes se détachent du groupe pour bloquer la circulation et permettre aux autres cyclistes de franchir l'intersection en toute sécurité et sans se disperser.

https://www.youtube.com/watch?v=wxMOjXu_MGk
 Lors de la pause de mi-parcours, les cyclistes rendent vie à des espaces inutilisés pendant la nuit. Ils montrent leurs performances tandis que les autres socialisent et profitent de la nuit.

Télécharger le mémoire :

[[{"type":"media","fid":"3299","attributes":{"typeof":"foaf:Image","width":"462","height":"649"},"view_mode":"default"]]

<!-- Notes -->

[^1]: C'est-à-dire les *localidades*, divisions administratives de Bogota. [^2]: Ivan Illich a été le premier à suggérer l'usage de la notion de convivialité (1975), ensuite développée par exemple par Peattie (1998), Fincher et Iveson (2015) et Amin et Thrift (2002). La convivialité est considérée comme une forme d'énergie sociale naissant de moments partagés de joie et de solidarité. Elle peut surtout constituer une éthique directrice pour la vie en commun dans les villes. En termes de mobilité, elle peut nous réfléchir aux modes de transport favorisant la vitalité, la sociabilité, l'esprit de générosité et de responsabilité envers les autres. [^3]: Voir par exemple le travail de David Harvey (2008, 2012), Peter Marcuse (2009), Don Mitchell (2003), et Mark Sussman (2013).

Depuis une dizaine d'années, à Bogota, des groupes de citoyens, toujours plus nombreux, se rassemblent autour de la « [bicycles.org/developpement-d/initiatives-mobiles.org/](https://www.bicycles.org/developpement-d/initiatives-mobiles.org/developpement-d/initiatives-mobiles.org/) » et développent des initiatives qui mettent en évidence les différentes façons dont ce moyen de transport est susceptible de mobiliser et les individus et les idées. Cette recherche étudie l'activisme cycliste à Bogota, afin de comprendre comment les « cyclactivistes » tentent de reprendre la ville aux véhicules motorisés et contestent l'ordre établi dans les artères urbaines.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Aspirations

Cadres de vie

Diversité des modes de vie

Actions citoyennes

Réduction des inégalités

Villes et territoires

Type d'article

Mobilithèse