

# Ciclovía ou la fièvre du vélo à Bogotá

Maximiliano Blanco

Dans la capitale colombienne, la journée sans voitures, c'est tous les dimanches et jours fériés. L'opération Ciclovía met en selle entre un et deux millions d'habitants. Et transcende les antagonismes d'une ville modelée par la ségrégation sociale. Reportage.

**C**haque dimanche, c'est une liturgie renouvelée. Quand sonne le coup de sept heures, alors que, dans la froide Bogotá, les vapeurs diaphanes de l'aube se dissipent à peine, une procession chamarrée se met en branle. Mus par on ne sait quel magnétisme, des milliers et des milliers de cyclistes envahissent les rues de la capitale colombienne, petits maillons d'un gigantesque carnaval sur deux roues.

Le peuple de Bogotá aime le vélo, d'un amour total, enfantin, irréfléchi. Par chance, il habite le chef-lieu d'un pays un peu fou, où les édiles ont osé ce qui partout ailleurs aurait paru impen-

sable : bannir les voitures des principales artères de la ville, non pas un jour par an, mais tous les dimanches et jours fériés.

Cette audace porte un nom, la Ciclovía. Avec le temps, elle est devenue une institution presque aussi vénérable que la figure héroïque de Simón Bolívar, dont la statue domine la place homonyme dans le quartier historique et néanmoins délabré de la Candelaria.

Debout sur son socle de pierre, le *libertador* semble méditer sur l'état d'un pays ravagé par un demi-siècle de crimes impunis, de paysans massacrés, de barons de la drogue érigés en icônes, d'inégalités toujours criantes. Mais des accords de paix ont été signés, l'été dernier, avec la guérilla des Farc. L'économie est l'une des plus florissantes d'Amérique latine. Se pourrait-il que l'espoir, désormais, soit une attitude raisonnable ?

Les innombrables cyclistes qui traversent la place Bolívar, ce dimanche matin, en un flot lancinant, ne se posent pas la question. Bien davantage qu'un rendez-vous hebdomadaire, la Ciclovía est une communauté d'esprit, qui parvient à rassembler des Colombiens si différents... Des grappes de gamins turbulents,



Maximiliano Blanco

En mai 2007, les 6 journées de Ciclovía ont attiré chacune, en moyenne, 1 655 000 participants. Un chiffre à rapporter aux 8 millions d'habitants que compte Bogotá.

venus des quartiers chauds, sur des bécanes de fortune. Des chauffeurs de taxi, qui profitent de leur unique jour de repos, le visage encore harassé par des horaires délirants. Des musiciens branchés, classieux sur leurs *fixies* minimalistes, sans freins ni dérailleurs. Des filles au sourire enjôleur, reines de beauté dans leurs rêves et sur Instagram, apprêtées comme pour un vendredi soir. Des passionnés en vélo de course, moulés dans le maillot de l'équipe Movistar, celle de la star nationale Nairo Quintana, qui s'alignera en juillet sur le Tour de France, avec l'ambition d'en devenir le premier vainqueur colombien.

Tous sont unis dans un même geste – pédaler. Sous le regard de policiers et de stewards bénévoles, déployés par centaines pour assurer la sécurité de la foule. En mai 2017, selon les statistiques officielles, les six journées de Ciclovía ont attiré chacune, en moyenne, 1 655 000 participants. Certes, les chiffres englobent aussi les piétons, et pas seulement les cyclistes. L'affluence reste toutefois colossale, dans une ville qui compte huit millions d'habitants.

Karina Velez, *community manager* dans une entreprise de télécoms, a participé à sa première Ciclovía il y a deux ans à peine. L'expérience a eu pour elle la saveur d'une révélation. Il ne se passe quasi plus un dimanche sans que, désormais accro, elle ne sorte à vélo avec ses copines. « Pour moi, c'est la meilleure façon de découvrir Bogotá, commente cette trentenaire énergique, également boxeuse à ses heures. On a l'impression de reconquérir notre propre ville. C'est un genre de défi. »

On ne peut comprendre le phénomène sans avoir à l'esprit la réalité de la société colombienne, l'une des plus inégalitaires d'Amérique (seule Haïti fait pire). Bordée sur son flanc oriental

par les reliefs andins, la capitale du pays, juchée à 2 600 mètres d'altitude, est organisée selon un plan en damier. Aux *carreras* orientées Nord-Sud, répond le croisement successif des *calles*, alignées sur un axe Est-Ouest. L'ensemble obéit à une logique sommaire : plus on monte vers le Nord, plus le niveau de vie augmente, et plus la criminalité baisse. Dès lors, en jetant des milliers de cyclistes à travers la ville, la Ciclovía désenclave par la force des choses des quartiers d'ordinaire imperméables à l'altérité, citadelles d'ultra-riches ou *barrios* sordides. « Avant, je n'osais pas m'aventurer vers le Sud, commente Karina. Cela me paraissait trop loin, trop dangereux. Mais à vélo, le dimanche, on peut s'y hasarder, parce qu'il y a du monde, on se sent en sécurité. »

## Un meeting pro-vélo

Cas unique en Amérique latine, la Ciclovía a une longue histoire derrière elle. L'opération a vu le jour en 1974. Une association pro-cycliste lance alors l'idée de bouter les voitures hors de l'espace public. Les autorités municipales font un geste : elles autorisent la fermeture complète des deux principales avenues de Bogotá, un dimanche, trois heures durant. Plus de 5 000 habitants assistent à ce « meeting en faveur du vélo », comme titre le lendemain le quotidien *El Tiempo*. L'initiative comporte, de fait, une forte dimension militante. Elle entend dénoncer à la fois la prolifération automobile, la pollution de l'air et le manque d'espaces verts dans une ville à l'urbanisation galopante.

En 1976, la municipalité institutionnalise la Ciclovía, dorénavant organisée chaque dimanche. Elle s'engage également à développer un maillage permanent de pistes cyclables en sites propres, à travers toute la ville. Entamé sur les chapeaux de roue, le programme s'essouffle vite. Au milieu des années 1990, la Ciclovía dominicale se résume à un réseau de vingt kilomètres, concentré dans les quartiers de classes moyennes et aisées.

L'arrivée à la mairie de Bogotá d'un mathématicien excentrique, en 1995, va redonner vie à l'utopie originelle. Fils d'immigrés lituaniens, Antanas Mockus a été recteur de l'université Nacional, un bastion de la contestation de gauche. Il entend faire de son mandat un laboratoire d'innovation urbaine. Son intention ? Que la Ciclovía devienne « le parc récréatif le plus grand du monde », pour améliorer de façon significative la qualité de vie des habitants. A ses yeux, les dimanches sans voiture cumulent les vertus. Ils offrent un loisir gratuit aux plus pauvres, ils favorisent le bien-être physique et mental, ils participent à la lutte antipollution, et enfin, ils sont susceptibles d'initier une révolution mentale : non, la ville n'appartient pas aux véhicules motorisés.

Enrique Peñalosa, le successeur de Mockus, poursuit l'effort. La Ciclovía dans sa version actuelle prend forme au début des années 2000. Près de septante jours par an, la plupart des grands axes urbains (un total de 113 kilomètres) sont fermés aux voitures de 7 heures du matin jusqu'à 14 heures. Les itinéraires sillonnent tous les secteurs de la ville. Pour la première fois peut-être de son histoire, Bogotá possède un espace où l'ensemble des citoyens peuvent se rencontrer sur un pied d'égalité, s'adonner au même loisir.

Selon une étude de la Banque interaméricaine de développement, la part du vélo dans les trajets urbains est de 5 % à Bogotá, nettement au-dessus des autres métropoles de la région (3,2 % à Rio de Janeiro, 3 % à Buenos Aires et à Santiago du Chili, 2 % à Mexico, 1,2 % à La Paz...). Avec 392 kilomètres de pistes cyclables, Bogotá détient également le leadership continental

## SLOW WATT

- en la matière, devant Rio de Janeiro (307) et Sao Paulo (270). Le maire Enrique Peñalosa, revenu au pouvoir en 2016, entend faire du vélo sa marque de fabrique. Il promet d'atteindre 15 % de part modale d'ici 2020. Le triomphalisme n'est cependant guère de mise : en termes d'aménagements cyclables, Bogotá reste à des années lumières d'Amsterdam ou de Berlin. L'indice de Copenhague, qui établit le top 20 mondial des villes les plus *bike friendly*, intègre dans sa dernière édition trois villes américaines : Buenos Aires (14<sup>e</sup>), Minneapolis (18<sup>e</sup>) et Montréal (20<sup>e</sup>). Mais pas la capitale colombienne.

## Diamants à l'oreille

Ainsi va la Ciclovía, concentré de Colombie, et donc d'énergies, de sourires, de contradictions et de fantômes. Emprunter à vélo la *carrera séptima*, plus grande avenue de la capitale, qui la coupe verticalement, c'est s'offrir une exploration de l'histoire nationale et de ses tourments. Au fur et à mesure que les roues tournent, on aperçoit des blocs de passé refaire surface, et la balade se mue en stratigraphie – cette discipline qui permet aux archéologues de comprendre un contexte humain en étudiant les vestiges qui se superposent les uns aux autres.

On s'élançe depuis les confins sud de la Candelaria. C'est le royaume de l'agitation plébéienne, des gamins crâneurs avec un diamant à l'oreille, des boutiques piteuses et des chiens errants. Magie des contrastes : quelques coups de pédale à peine, et on passe devant la *casa de Nariño*, résidence officielle du président de la République, avec ses gardes d'opérette, gants blancs et casques à pointe dorée. Puis, on débouche place Bolívar. Sur un coin, le palais de justice se signale par son architecture contemporaine. Il ne reste rien du bâtiment précédent, pris d'assaut par les guérilleros du M-19 en novembre 1985. Au bout de douze heures, l'intervention de l'armée avait brutalement mis fin à la témérité du commando, laissant près de cent morts, parmi lesquels plusieurs magistrats, et une nuée de questions toujours irrésolues.

On poursuit vers le nord. La *carrera séptima* se rétrécit. La masse des cyclistes devient plus compacte. S'y mêlent des rollers, des trottinettes, et de simples promeneurs. Vigilance de mise, car c'est un terrain de chasse *easy game* pour les détrousseurs, à l'affût de la moindre aubaine. C'est ici, à hauteur de la *calle 14*, qu'a été exécuté le leader libéral Jorge Eliécer Gaitán, en plein jour, le 9 avril 1948. L'assassin avait aussitôt été pris en chasse par une foule en colère. Peu après, son cadavre nu et tuméfié était traîné sur toute la *séptima*. La guerre civile entre conservateurs et libéraux, déclenchée dans la foulée, durera dix ans, et provoquera par ricochet la naissance des Farc.

Au croisement de la *calle 19*, les joueurs d'échecs occupent le trottoir, concentrés en dépit de l'incessante noria des vélos qui les frôlent. Une tradition locale, perpétuée depuis des temps immémoriaux. Un peu plus loin, on croise Paulo Forastero, un jeune quadra volubile, professeur de français. « *La Colombie n'est toujours pas un pays riche, mais avant, c'était pire*, théorise-t-il. *Jusqu'il y a peu, beaucoup de gens utilisaient le vélo parce qu'ils n'avaient pas de quoi payer un ticket de bus. Moi-même, j'allais à*

*l'université à vélo car ça me permettait d'économiser de l'argent. Il y a toujours eu beaucoup de cyclistes à Bogotá, ça fait partie de la culture locale. Mais c'était un mode de déplacement par défaut, pour ceux qui n'avaient pas d'autre choix. C'est seulement depuis cinq ans que ça s'est converti en quelque chose de cool.* »

On continue de remonter la *carrera séptima* en direction du nord de la ville. Comme partout ailleurs en Amérique latine, des peintures murales – tantôt politiques, tantôt poétiques – ornent les palissades, les volets baissés des magasins, les façades à l'abandon. Dans le quartier bobo de Chapinero, sur la devanture d'un café-cinéma alternatif, une fresque juxtapose les mythes : Che Guevara, Fidel Castro, Frida Kahlo et Jaime Garzón. Ce dernier, lunettes rondes et regard inquiet, était un peu le Coluche ou le Beppe Grillo colombien. Artisan d'un humour acerbe, il

Avec 392 kilomètres de pistes cyclables, Bogotá détient le leadership latino-américain en la matière, devant Rio de Janeiro et Sao Paulo.



Maximiliano Blanco

critiquait le pouvoir, sans pour autant n'avoir rien d'un crypto-communiste. Qu'à cela ne tienne, Jaime Garzón gênait. Le 13 août 1999, la vedette est assassinée, vraisemblablement sur ordre de paramilitaires d'extrême droite. « *Cela reste pour de nombreux Colombiens une blessure très profonde, soupire Paulo. Ce pays a connu beaucoup de morts, mais là, ils ont tué un symbole.* »

Silence. Alors, on dissipe la gêne en descendant de vélo pour acheter un *salpicón* : des morceaux de fruits qui baignent dans un jus, le plus souvent de papaye – même si chaque vendeur détient sa propre recette. Le succès de la Ciclovía a généré toute une économie périphérique. Le dimanche, des mécaniciens montent des petits stands de dépannage minute, en cas de crevaison ou de pépin technique. Des marchands ambulants font étalage de lunettes de soleil. D'autres comptoirs proposent aux cyclistes des jus de mangue, d'orange, de *lulo*, de *borojó*...

### Guidoline fluo

Pourquoi la Colombie s'est-elle amourachée du vélo ? La question a déjà donné lieu à d'innombrables spéculations. Toujours est-il que Gabriel García Márquez, reporter débutant pour *El Espectador*, s'émerveillait déjà de « *la fièvre du cyclisme à Bogotá* ». Dans un



Maximiliano Blanco



Maximiliano Blanco

article paru en 1955, le futur Nobel de littérature constatait avec un zeste d'incrédulité l'engouement de ses compatriotes pour la petite reine. « *L'irrésistible fièvre du cyclisme qui envahit la ville est due notamment au Tour de Colombie. En maints endroits de Bogotá, et spécialement à Chapinero, on voit des dizaines de vélos posés sur le trottoir, tandis que leurs propriétaires suivent le déroulement de l'épreuve au magasin du coin. A la fin de l'étape, ces cyclistes urbains, grisés par les émotions de la compétition, se lancent à travers les rues, convaincus qu'ils sont une deuxième version revue et corrigée des plus grands champions du pays.* »

Six décennies plus tard, la fièvre est revenue. Vendeuse dans un magasin de vélos du quartier Siete de Agosto, Johanna Luna bénéficie d'un observatoire privilégié pour cerner la tendance du moment. « *C'est la fureur !* » résume-t-elle. Depuis six mois, un an, les ventes ne cessent de progresser. « *Quand la mode du vintage est arrivée, plein de jeunes ont voulu rafistoler le vélo de leur grand-père, mais en y ajoutant une touche personnelle, comme des roues à jantes hautes, ou un guidoline<sup>1</sup> fluo. Depuis lors, le mouvement n'a pas arrêté de s'intensifier.* »

Au point qu'un slogan du début des années 1980 a refait surface sur les réseaux sociaux. « *Bogotá n'a pas de plage, mais elle a la Ciclovía.* » – **François Brabant**

1. Une bande adhésive que l'on applique sur le guidon