

Au Pérou, une famille d'agriculteurs doit se rendre au champ plusieurs fois par jour, transporter de l'eau et du bois d'allumage, apporter une partie de sa récolte au marché, etc. Environ une fois par mois, elle devra utiliser des moyens motorisés comme une voiture ou un autobus pour traverser les Andes et parcourir une plus grande distance. Au Kenya, en Afrique, on estime que c'est moins de 10 % des déplacements qui se font en transport motorisé. Dans les pays en voie de développement, la plupart des déplacements en milieu rural se font à l'intérieur de trois kilomètres, souvent sur des surfaces planes où on peut utiliser des vélos ou bien dans des sentiers tellement étroits et escarpés que même des jeeps ne réussiraient pas à passer. Dans de telles conditions, ce n'est donc qu'une minorité de déplacements qui se font en transport motorisé. ¹

Il faut savoir que dans les pays en voie de développement, un vélo sert entre cinq et dix personnes de plus que son acquéreur(e) : la famille immédiate, le cousin ou la voisine. Un vélo devient un véhicule pour aller au travail ou pour poursuivre ses études, pour offrir un service de bici-taxi ou de livraison de marchandises, pour mener sa propre microentreprise, pour aller vendre les produits de la ferme, pour se rendre à la clinique de santé, etc.



*Cycliste transporteur de
jouets, Masamba,
Indonésie.*

La mobilité est un élément crucial dans la vie des gens des pays en voie de développement. Elle leur permet d'améliorer leur productivité personnelle, de rejoindre les marchés où ils pourront écouler leurs produits ou offrir leurs services, d'avoir un meilleur accès à l'emploi, aux soins de santé, à l'éducation et aux idées porteuses de progrès. La mobilité représente souvent la différence entre la misère et un niveau de vie décent. À Beira au Mozambique, on a pu observer une augmentation du revenu des individus de 4 % par mois grâce à la mobilité accrue que confère l'acquisition d'un vélo. ²

Le vélo peut ainsi jouer un rôle important dans la vie des individus, mais également dans de l'élaboration de politiques en matière de transport. Par exemple, au Québec, ce n'est qu'à partir de la fin des années 1970 que le ministère des Transports, jusqu'alors principalement préoccupé par le transport motorisé, publia un document clé recommandant de reconnaître formellement la bicyclette comme un véhicule à part entière et proposant la construction d'aménagements cyclables et l'amélioration de la sécurité routière pour les cyclistes ³ ! Aujourd'hui, on compte plus de 12 000 km de pistes cyclables au Québec, une augmentation de 30 % depuis 2010. ⁴

Dans plusieurs pays en voie de développement, l'infrastructure routière laisse à désirer et même dans les pays du Nord, d'importants fonds publics doivent être investis pour développer et entretenir la voirie. Miser sur le développement de moyens de transport non motorisés comme stratégie de transport pour les déplacements quotidiens pourrait devenir libérateur à plusieurs égards :

- en offrant une solution de rechange à la dépendance à l'énergie fossile qui est polluante et payante;
- en s'attaquant aux problèmes de trafic et d'embouteillages qui empirent sans cesse;
- en permettant d'utiliser les fonds publics à d'autres secteurs comme la santé et l'éducation;
- en aidant les gens à maintenir une bonne santé et à réduire le risque d'obésité, un problème qui coûte cher au système de santé;
- en améliorant la sécurité routière par la réduction du nombre d'accidents, en plus de contribuer à un meilleur partage de l'espace public.

-
1. Ricardo A. Navarro, Urs Heierli et Victor Beck, Alternativas de transporte en America latina : la bicicleta y los triciclos, co-édition de SKAT, CESTA, CETAL et GATE, 1985, p. x.
 2. Extrait de Julia Philpott, "Women, Transportation and Poverty: The Role Of Non-Motorized Transport", Perspectives mondiales sur le vélo, Conférence Vélo-Mondiale, Vélo-Québec, Montréal, 1992.
 3. [Vélo Québec a 50 ans!](#)
 4. [Radio Canada, Les cyclistes sont de plus en plus nombreux sur les routes du Québec.](#)