FICHE5/6 » L'AMÉRIQUE DU SUD, L'AMÉRIQUE CENTRALE ET LES CARAÏBES

Les débuts de la remise en cause de l'automobile en Amérique latine remontent à quelques décennies. En 1985, Ricardo Navarro[1], un ingénieur salvadorien et président fondateur du Centre salvadorien pour une technologie appropriée (CESTA), la plus importante organisation non gouvernementale (ONG) environnementale du Salvador, publiait *La Bicicleta y los Triciclos –Alternativas de Transporte en América Latina* (La bicyclette et les tricycles : des alternatives pour le transport en Amérique latine). Le premier livre à traiter du rôle du vélo en Amérique latine.

Ricardo Navarro

Le CESTA vise à relever les nombreux défis environnementaux et sociaux du Salvador, un pays déchiré par une guerre civile entre 1980 et 1992. Les dommages environnementaux engendrés par cette guerre font du Salvador le pays dont l'environnement est le plus dégradé de l'hémisphère, avec seulement Haïti en plus piètre position.

En 1993, Ricardo Navarro s'est fait connaître par la chaîne de télévision nationale pour avoir condamné la proposition de transférer des pneus usagés de La Nouvelle-Orléans vers le Salvador où ils auraient été incinérés.

Un des projets actuels du CESTA, l'Ecobici, permet de sensibiliser la population aux avantages environnementaux du vélo. Cyclo Nord-Sud a fournit 8 324 vélos à ce projet depuis 2008.

La recherche de Ricardo Navarro décrit entre autres l'unique exemple de promotion de la bicyclette en Amérique latine à l'époque avec Las ciclovias dominicales de Bogota. Tous les dimanches dans la capitale colombienne, plus de 100 km de la voie publique habituellement « remplie de bruit et de véhicules agressifs et où personne n'ose aller à pied », se transforment en terrain de jeu pour la population citadine qui y circule à vélo.[2]

L’apparition de ces journées réservées au vélo en Colombie, qui ont inspiré le monde entier, n’est pas tout à fait le résultat du hasard. Elle viendrait d’une politique de substitution des importations qui a permis à la Colombie, dans les années 1950, de développer une industrie du vélo, et à de grands champions cyclistes colombiens de faire de retentissantes carrières internationales. Le maire de l’époque cherchait aussi à promouvoir une activité gratuite durant laquelle ses concitoyen(ne)s pourraient se divertir. Aujourd’hui encore, la Colombie conserve une industrie du vélo et la bicyclette y jouit d’une meilleure image que dans d’autres pays du continent. C’est d’ailleurs à Bogota que fut organisée la première journée *En ville sans ma voiture* d’Amérique latine, le 24 mars 2000.

Cuba et sa vélorution

Fidel Castro, président de Cuba de 1959 à 2008, a tenté, à sa manière, de redonner un souffle à la célèbre phrase de Pierre Giffard : « Le vélo est autre chose qu’un sport, c’est un bienfait social. » Depuis 1992, le gouvernement cubain tente d’introduire la « culture du vélo » sur l’île.

À la fin de la guerre froide, en réponse à la chute spectaculaire de l’approvisionnement en pétrole suite à la disparition de l’URSS, Cuba a d’abord commandé 1,2 million de vélos à la Chine. Au début des années 1990, ces vélos furent vendus aux travailleur(e)s et aux étudiant(e)s vivant à une distance de 2 à 12 kilomètres de leur lieu de travail. Sans la moindre tradition cycliste, Cuba a ainsi jeté les bases de sa vélorution.[3]

En 1991, La Havane, une ville de plus de 2 millions d’habitant(e)s ne comptait que 30 000 vélos. Quelques années plus tard, le ratio des vélos par rapport aux autos, autobus et camions a atteint près de 20 pour 1.

Kevin Luis Sirva Gonzalez, bénéficiaire d'un vélo de Cyclo Nord-Sud. Découvrez son histoire ici.

1. Portrait de Ricardo Navarro
2. Benoît Lambert, Cyclopolis, ville nouvelle : contribution à l'histoire de l'écologie politique, Georg éditeur, 2004, pp. 93-94.
3. Benoît Lambert, Cyclopolis, ville nouvelle : contribution à l'histoire de l'écologie politique, Georg éditeur, 2004, pp. 93