

Buenos Aires, petite reine du vélo

Les efforts de la capitale argentine en faveur du vélo sont distingués par un Wellbeing Cities Award 2020 dans la catégorie « Planifier pour une meilleure santé urbaine ». En dix ans, 250 kilomètres de pistes cyclables ont été construits, mais des efforts restent à faire, estiment les associations.

Par Aude Villiers-Moriamé • Publié aujourd'hui à 12h21

Article réservé aux abonnés



L'avenue du 9-Juillet à Buenos Aires. Sking / CC

Traverser l'avenida 9 de Julio, qualifiée d'avenue la plus large du monde, n'est pas une expérience qui laisse indemne. Voitures, bus, motos et emblématiques taxis jaune et noir s'y engouffrent en un flot quasi ininterrompu. Les cyclistes et piétons n'y ont habituellement pas la priorité.

La pandémie due au coronavirus a changé la donne : depuis fin août, de nouvelles voies flambant neuves, vert vif, sont apparues, permettant aux vélos de s'élancer sur les avenues Cordoba et Corrientes, deux grandes avenues qui coupent à la perpendiculaire la 9 de Julio et parcourent la capitale d'est en ouest sur près de 8 kilomètres chacune. « *C'était une demande de longue date des cyclistes* », souligne Irene Fernandez, présidente de l'Association des cyclistes urbains (ACU), qui se réjouit de cette mesure, d'autant qu'elle s'accompagne d'une réduction de vitesse pour les automobilistes sur les avenues.

Lire aussi | Le « Forum Wellbeing Cities 2020 » : trois jours, du 15 au 17 septembre, pour penser la ville d'après

Les 17,5 nouveaux kilomètres de pistes cyclables devraient être terminés fin septembre, et viendront s'ajouter aux 250 kilomètres de voies déjà réservées aux vélos à Buenos Aires. Leur construction a démarré en 2009, sous l'administration de Mauricio Macri, ancien maire de la capitale et ex-président argentin. « *Mais c'est surtout sous la gestion d'Horacio Rodriguez Larreta [issu de la même coalition de centre droit, élu en 2015 puis réélu dès le premier tour fin 2019] que leur développement s'est accéléré* », précise Fernando Straface. Le secrétaire général et aux relations internationales de Buenos Aires se félicite du prix obtenu par la capitale argentine pour son action en faveur du vélo aux Wellbeing Cities Awards : « *C'est pour nous la confirmation que Buenos Aires est sur la bonne voie dans sa volonté de développer une ville globale, connectée et plus verte.* »

En dix ans, la part de trajets quotidiens réalisés en vélo dans la ville est passée de 0,4 % à 4 %. « *Buenos Aires est une ville idéale pour le cyclisme : elle a peu de relief et un climat tempéré* », souligne M^{me} Fernandez. Alors que l'utilisation des transports en commun est réservée, depuis le début du confinement obligatoire, le 20 mars, aux travailleurs des secteurs dits « essentiels », les trajets quotidiens en vélo ont augmenté de 30 % en moyenne, et les ventes de vélos d'au moins 50 %.

Quel avenir pour le système public de location de vélos ?

« *La pandémie nous a certainement poussés à avancer plus rapidement vers des changements que nous avions envisagés mais que nous ne pensions pas mettre en œuvre tout de suite* », indique Juan José Mendez, secrétaire aux transports de la ville, qui précise que la construction de nouvelles pistes cyclables est à l'étude sur d'autres grandes avenues.

L'ambition de la mairie est de passer de 300 000 trajets quotidiens en vélo actuellement à 1 million en 2023. « *L'idée est de récupérer une ville à échelle humaine* », affirme M. Straface, qui explique que la mairie a pour objectif de créer des « *super manzanas* » (grands pâtés de maison), sur le modèle de Barcelone : une ville polycentrique avec des zones semi-piétonnes, où toutes les commodités seraient accessibles à moins de quinze minutes, un concept qui s'inspire, lui, de « la ville du quart d'heure » imaginée par la Mairie de Paris.

En dix ans, la part de trajets quotidiens réalisés en vélo à Buenos Aires est passée de 0,4 % à 4 %. Alejandro Kaminetzky

Le flou règne cependant quant à l'avenir du système automatisé de location de vélos mis en place par la ville en 2015. Les EcoBici, vélos orange gérés par l'entreprise brésilienne Tembici et financés en partie par la ville et grâce à la publicité, font partie du paysage urbain de Buenos Aires : ils étaient utilisés 30 000 fois par jour avant la pandémie. « *Les EcoBici sont une première étape intéressante pour permettre aux gens de s'initier au vélo, avant d'en acheter un* », estime M^{me} Fernandez.

Le système semble aujourd'hui quelque peu à l'abandon : une vingtaine de stations a été supprimée au début de l'année, officiellement en raison de vols fréquents. « *Les vélos EcoBici sont à la base de très bonne qualité. Mais ils ne sont pas bien entretenus et il est souvent difficile d'en trouver un* », critiquent les membres de Pedalea como una piba (« Pédale comme une fille »), un collectif féministe de cyclistes.

Durant le confinement, la moitié des 400 stations EcoBici a été désactivée, et le temps d'utilisation gratuite des vélos réduit à trente minutes, contre une heure auparavant. Selon M. Mendez, il s'agit d'une « *manière de garantir la rotation des vélos et de limiter les trajets récréatifs, dans le cadre de la pandémie et pour répondre à la nécessité de réduire les déplacements* ».

« La rue reste dominée par la voiture »

Pedalea como una piba estime qu'il reste beaucoup à faire pour promouvoir l'usage du vélo à Buenos Aires. « *La ville est faite par les hommes, pour les hommes. Il est fréquent que les femmes cyclistes soient victimes de harcèlement de rue et d'agressions* », alerte Catalina Barros, membre du collectif, qui salue

cependant la construction de pistes cyclables sur les grandes avenues, mieux éclairées et plus sûres pour les femmes. Particulièrement présent sur Instagram, où son compte recense 7 000 abonnés, Pedalea como una piba a créé un réseau de solidarité et d'entraide : le collectif relaie notamment des contacts de coursières à vélo, de plus en plus nombreuses dans les rues de Buenos Aires en raison des difficultés économiques provoquées par la crise sanitaire.

Les associations appellent les autorités à sensibiliser davantage sur la sécurité routière. Les accidents mortels sont globalement en baisse dans la capitale, mais ils impliquent un nombre de cyclistes stable depuis des années (sept cyclistes ont été tués en 2019). « *Il y a une sensation que la rue est toujours dominée par la voiture, et de nombreux automobilistes ont une conduite agressive* », déplore M^{me} Fernandez.

« *Nous voulons encourager les habitants à descendre de leurs voitures* », affirme M. Straface. Un objectif qui implique aussi le développement et l'amélioration du réseau de transports en commun. Or la pandémie a suspendu plusieurs projets de la ville allant en ce sens, comme la mise en service de 2 000 bus électriques et la construction d'une septième ligne de métro.

Car Buenos Aires a beau être dotée d'un réseau de bus très étendu, le développement du « Subte », le métro, laisse, lui, à désirer. Buenos Aires, première ville latino-américaine à inaugurer un système de trains souterrains en 1913, fut pourtant pionnière sur le sujet. Mais le métro, emprunté chaque jour par 1,2 million de personnes, ne dessert quasiment pas le sud-ouest de la capitale. « *Nous avons conscience que nous avons pris du retard sur le sujet* », reconnaît Fernando Straface. Le secrétaire général de la ville affirme que son administration voudrait voir les transports en commun « *devenir la première option des habitants plus aisés, et pas uniquement la dernière des plus vulnérables* ».

Aude Villiers-Moriamé (Buenos Aires, correspondante)