

# Le défi des pistes cyclables à Bogota : Le plus grand réseau d'Amérique Latine

Ricardo Montezuma.

*Fundación Ciudad Humana, Bogotá- Colombia. E-mail: info@ciudadhumana.org*

**RÉSUMÉ.** A Bogota en Colombie, entre 1998 et 2000 on a construit presque 300 Km de pistes cyclables, ce sont des couloirs à double sens de 3.2 mètres de large en moyenne sur le trottoir. Quantitativement et qualitativement la capitale colombienne a construit le plus grand réseau d'Amérique Latine et un des plus grands des pays en développement. Le déploiement de ce vaste réseau dans un espace de temps aussi court a imposé le défi d'un changement de mentalité pour augmenter l'usage quotidien du vélo. Depuis 2001 l'accent a été mis sur la diffusion des pistes. Pour augmenter l'usage quotidien du vélo, a été développée une « Campagne intégrale de diffusion des pistes cyclables » dont le but est de consolider l'usage quotidien et généralisé du réseau.

**ABSTRACT** In Bogota, Columbia, around 300 km of cycle ways have been built from 1998 to 2000. From a quantitative and qualitative point of view, the colombian capital city has built the most important network in Latin America, to be considered also among the most important in the developing cities. The implementation of this huge network in a very short time has involved a challenge for changing mentalities aiming at an increasing use of bicycle. For that purpose one has developed an integral campaign for cycle ways diffusion.

## 1 INTRODUCTION. LA TRANSFORMATION DE LA VILLE ET LE DEVELOPPEMENT DU PLUS GRAND RESEAU DE PISTES CYCLABLES D'AMERIQUE LATINE.

Depuis 1995, Bogota a commencé à modifier une grande partie de sa physionomie grâce à la récupération de l'espace public piétonnier (construction de 432.100 m<sup>2</sup> de trottoirs), la construction d'infrastructures de voirie, notamment grâce à la mise en place de voies réservées aux bicyclettes (250 km de pistes cyclables), la récupération de parcs et surtout avec l'implantation du « Transmilenio ». C'est le nom donné à une infrastructure destinée au transport urbain de passagers composée de couloirs réservés seulement aux autobus articulés, et d'arrêts fixes. Celui-ci représente un nouveau schéma opérationnel fondé sur une première instance, organisation publique de planification, d'encaissement, de contrôle centralisé et de construction d'infrastructures à la charge de « Transmilenio S.A. » et une deuxième, donnée en concession à des opérateurs privés d'autobus. Du point de vue fonctionnel, la mobilité urbaine quotidienne a été en partie facilitée aux heures de pointe, en réduisant la congestion. Par conséquent, les temps de déplacement ont diminué. D'une part,

le programme de restriction de la circulation des automobiles privées aux heures de pointe, intitulé « Pico y placa » a permis de réduire considérablement la congestion de véhicules. En plus de cette mesure qui concerne la majorité de la population, l'introduction du « Transmilenio » permet le déplacement d'environ 10% des usagers du transport collectif. Les actions qui constituent ce que l'on peut appeler « la stratégie de mobilité urbaine » sont novatrices dans la mesure où elles ont coordonné le transport individuel, le transport collectif et l'aménagement du territoire.

L'objectif des nombreuses actions a été de créer un changement structurel de la mentalité et de la pratique de la mobilité urbaine, ce qui a amélioré le niveau de vie et fait que la ville est plus efficace et compétitive. Pour atteindre cet objectif, la priorité a été donnée au transport en commun, des modes alternatifs de mobilité ont été cherchés et l'usage de l'automobile a été rationalisé. Ainsi, pour la première fois, on a essayé de rééquilibrer la répartition de l'espace entre transport en commun et transport individuel car ce dernier a été traditionnellement prioritaire, pour la quasi-totalité des administrations de la majeure partie du siècle. De ce fait, malgré la congestion et la pollution provenant en majorité des automobiles, qui

permettent le déplacement de seulement 15 % de la population, celles-ci ont connu des conditions préférentielles pour leur usage multiple dans la ville. On peut dire alors que c'est une véritable nouveauté d'essayer de donner la priorité à la mobilité de la majorité des habitants de Bogota, c'est à dire 85% de la population, qui d'habitude a été ignorée et a dû utiliser des moyens de transport de qualité médiocre, appartenant à un système de transport d'autobus précaire.

Jusqu'à la moitié des années 1990, les moyens de déplacements non motorisés étaient presque toujours oubliés dans les études sur les transports. L'oubli dans lequel ont été plongés ces moyens de locomotion explique pourquoi ils n'ont pas été pris en compte au moment des prises de décision. Avant cette date, la bicyclette était considérée comme un moyen de déplacement occasionnel à l'intérieur de Bogota, étant utilisée plutôt comme un moyen populaire de loisirs. En effet, les dimanches jusqu'un million de personnes utilisent une partie du réseau de voirie (*ciclovía*) destiné exclusivement aux vélos et aux piétons. Si bien, l'utilisation quotidienne du vélo était marginale (moins de 1 % déplacements en 1995, JICA), et on a développé un Schéma Directeur de Pistes Cyclables (*Ciclorrutas*. Idu, 1998). Le but a été de construire 300 Kms en trois ans et d'arriver à 500 km en dix ans. L'investissement en infrastructure a été de plus de 40 millions de dollars.

La Mairie a commencé le travail de zéro, il n'y avait pas de pistes permanentes, les aspects favorables pour le développement des *ciclorrutas* étaient les conditions urbanistiques (Densité de la population, déplacement moyenne); les caractéristiques naturelles (climat, température, topographie); l'expérience de plus de 25 ans de réalisation des *ciclovías* les dimanches et le fait que les familles de Bogota ont un niveau d'équipement élevé en bicyclettes. En effet, il y avait en moyenne une bicyclette pour 3 familles en 1995 (600.000 bicyclettes, JICA, 1995).

La différence d'équipement entre les arrondissements est minime, elle est comparable à celle des motocyclettes. En effet, entre l'arrondissement le plus équipé et le moins équipé il y a un écart de un à cinq. Les arrondissements les plus équipés sont situés à l'ouest de la ville, dans le 9<sup>ème</sup> et le 10<sup>ème</sup> arrondissements, où l'on a une bicyclette pour 2 ménages dans le 9<sup>ème</sup> et une bicyclette pour 2,5 ménages dans le 10<sup>ème</sup>. La localisation semble être une des raisons les plus importantes du taux d'équipement. Ces arrondissements se trouvent à la périphérie ouest, qui est l'aire la plus plate de la ville. Leur localisation périphérique et la proximité des communes voisines interviennent dans le niveau

d'équipement en deux-roues non motorisés. Dans les communes des alentours de Bogota on utilise plus qu'ailleurs la bicyclette comme moyen de locomotion quotidien.

La bicyclette a été avant tout un moyen de transport et de loisir populaire. Les arrondissements où la population a de hauts revenus et ceux où la population a de faibles revenus, ont presque le même taux d'équipement, la différence de revenus allant de un à cinq. Le deuxième arrondissement, *Chapinero*, a un taux de 0,19 bicyclette par famille et le cinquième arrondissement, *Usme*, a un taux d'équipement de 0,17 bicyclette par famille. Des facteurs très importants pour le développement de la bicyclette, comme la topographie, ne jouent pas un rôle très important. En effet, *Chapinero* 2<sup>ème</sup> arrondissement a une aire très plate en comparaison d'*Usme* 5<sup>ème</sup> arrondissement. Les deux-roues non motorisés sont considérés de façon différente selon le milieu social : les arrondissements du nord de la ville, qui ont les moyens de s'équiper en bicyclettes, ne le font pas principalement parce qu'ils les considèrent comme un moyen de locomotion mineur et populaire.

## 2 CAMPAGNE INTEGRALE DE DIFFUSION DES PISTES CYCLABLES

Entre 1997 et 2001 ont été construits presque 300 Km de pistes cyclables, ce sont des couloirs de double sens de 3.2 mètres de large en moyenne sur le trottoir. Le développement de ce vaste réseau dans un espace de temps aussi court a imposé le défi d'un changement de mentalité pour augmenter l'usage quotidien du vélo.

Le changement de mentalité est un des défis les plus importants proposés par les dernières administrations car il implique une transformation radicale du type de ville et de citoyenneté qui s'était construit jusqu'à présent. En effet, la métropole naissante de Bogota s'était structurée beaucoup plus sur la base de l'automobile que sur le transport en commun et les transports alternatifs ont été négligés. Le véhicule individuel a été privilégié par les gouvernements successifs -nationaux et locaux- même s'il était traditionnellement minoritaire. Le développement urbain fondé principalement sur l'automobile a été influencé considérablement par le mode de vie nord-américain, source d'inspiration principale de la société colombienne. Depuis la fin du XIX<sup>ème</sup>, l'influence des Etats Unis sur l'Amérique latine, considérable sur le plan socio-économique et politique, a été surtout négative. En ce qui concerne l'urbain, certains secteurs de Bogota ressemblent de plus en plus aux villes nord-

américaines. Cependant, il est évident que ce rapprochement a des limites propres à une ville du Tiers Monde : dans le nord de la ville, les infrastructures pour l'automobile sont développées alors que le centre est de plus en plus délaissé et populaire. Une grande partie, et en particulier le nord, a renforcé une image urbaine étroitement liée à l'usage prédominant de l'automobile, ce qui se reflète dans la concentration des infrastructures viaires et dans les caractéristiques formelles des lieux de résidence, de consommation et de loisirs. La préférence pour ce moyen de transport se reflète avant tout dans la structure urbaine car le nord de la ville bénéficie des principales infrastructures de circulation, contrairement au reste de la ville, en particulier le sud. Cela accentue la ségrégation socio-économique et spatiale traditionnelle et crée un déséquilibre important, qui se diffuse actuellement à l'échelle métropolitaine.

Entre 1998 et 2000 la priorité a été donnée au développement du réseau et depuis 2001 l'accent a été mis sur la diffusion. Pour augmenter l'usage quotidien du vélo a été développée une « Campagne intégrale de diffusion des pistes cyclables ». Le but de celle-ci est de consolider l'usage quotidien et généralisé des voies exclusives pour les bicyclettes à Bogotá, en Colombie.

L'exécution de cette campagne se structure en cinq sous-campagnes successives qui vont des aspects généraux à d'autres plus spécifiques. Ils encouragent l'utilisation appropriée de la bicyclette et de son infrastructure dans les meilleures conditions pour les usagers, les hommes et les femmes. Les sous-campagnes sont :

- VALIDATION CITADINE.
- RECONSTRUCTION DE L'IMAGE DU VELO EN UTILISATION QUOTIDIENNE.
- CULTURE, PÉDAGOGIE, EDUCATION
- SOLIDARITÉ
- UTILISATION ÉCONOMIQUE

#### 1. VALIDATION CITADINE.

Dans la mesure où les couloirs réservés pour les vélos forment un réseau complètement nouveau dans l'espace public à Bogotá il est indispensable de légitimer son utilité auprès de toute la population en général.

Cette campagne montre aux habitants en général les aspects positifs des pistes cyclables. Parallèlement, elle prétend créer une ambiance positive généralisée pour contrer les positions adverses existantes contre le réseau.

Pour cela, on fait connaître à la population en général les règles de sécurité et de cohabitation dans l'espace public, entre le cycliste, le piéton et le conducteur d'automobile. D'autre part, sont diffusées les règles de circulation des acteurs motorisés et non motorisés de la ville pour promouvoir une cohabitation harmonieuse. C'est indispensable d'avoir un espace où on peut prévenir les accidents de la circulation et surtout garantir l'intégrité physique des usagers non motorisés de l'espace public.

Les actions de cette campagne seront assurées par des entreprises publiques et privées et des moyens audiovisuels et de presse écrite comme le canal City T.V, de la maison éditorial du journal "El Tiempo".

#### 2. RECONSTRUCTION DE L'IMAGE DU VELO EN UTILISATION QUOTIDIENNE.

Dans une ville comme Bogotá, comme partout dans la plupart des villes des pays en développement, il est abordable indispensable de changer l'image négative de la bicyclette pour une utilisation quotidienne, puisque elle est très associée à des conditions de pauvreté. En fait, le vélo a le stigmate social d'être seulement un véhicule de deuxième ou troisième classe, approprié seulement pour des postiers, des concierges et des jardiniers. Si on continue avec cette stigmatisation il sera plus difficile de généraliser son usage quotidien. Cela a été le cas dans plusieurs pays du monde en développement (Vietnam, Burkina Faso, Nicaragua, etc) où la bicyclette a été un échelon vers la motorisation.

Pour commencer à changer l'image du vélo pour l'usage quotidien on se propose de le «mettre à la mode», à travers deux actions à hautes répercussions médiatiques. Il s'agit d'une part, avec l'action appelée « bicyclette et télévision » d'introduire ce véhicule dans les programmes de télévision ou dans les soap-opéras à forte audience. Dans ce cas, un des protagonistes choisira de se déplacer en ville à bicyclette et par les pistes cyclables. D'autre part, il y a l'action « bicyclette et mode » qui cherche la réalisation des événements liés avec la mode. Il s'agit d'introduire la bicyclette dans les meilleures passerelles du pays. Il est prévu un défilé de mode annuel, où la bicyclette est l'élément central d'inspiration. Le défilé aura lieu sur une piste cyclable, pour le premier événement on a choisi le plus important couturier colombien.

#### 3. CULTURE, PÉDAGOGIE, EDUCATION.

La campagne s'est orientée directement vers les usagers quotidiens et les possibles utilisateurs des couloirs réservés pour les vélos. Le but est de

promouvoir la connaissance des droits et des devoirs des usagers des pistes. La réalisation de cette campagne est structurée en trois actions :

- La formation des usagers
- Des visites à centres de haute concentration des usagers actuels et potentiels
- La création d'une carte pour les usagers « Cycle-passeport »
- Des visites au réseau
- La réalisation d'un Cycle-guide

Pour la formation des usagers on a réalisé : documentaires éducatifs, imprimés, posters, prospectus, annonces par radio, presse et télévision. Les messages ont été principalement éducatifs.

Dans les visites aux centres de haute concentration des usagers actuels et potentiels de la bicyclette, il a été présenté un matériel pédagogique (graphique, audiovisuel, et pratique) sur les avantages et les implications de sécurité nécessaires dans l'usage quotidien des bicyclettes. Ont été choisis les cent plus grands lycées, universités et entreprises de la ville, où pendant quatre mois a été présentée la conférence « Ciclorruta une option de vie ». Celle-ci a fait connaître l'usage approprié et elle a donné toutes les recommandations pour la bonne utilisation des couloirs réservés pour les vélos. Les présentations ont été réalisées par une équipe de sept personnes, qui s'est déplacée à vélo pendant quatre mois aux centres. Elle a parcouru plus de 1000 Km, a atteint plus de 10.000 personnes directement et a montré les pistes à plus de 3000 personnes.

Le but de la création d'une carte pour les usagers « Cycle-passeport » est de construire des banques de données pour capter et diffuser de l'information sur les pistes cyclables. Plus de 10.000 Cycle-passeports ont été distribués. Ces personnes ont appuyé les tâches de surveillance de l'état des couloirs réservés à travers des informations téléphoniques ou par Internet. Les membres avec la carte d'utilisateur du réseau, « Cycle-passeport » possèdent un taux d'escompte dans les magasins d'articles, pièces de rechanges et accessoires pour bicyclettes.

La présentation et la distribution gratuites du Cycle guide traitera tous les aspects indispensables aux usagers des couloirs réservés pour les vélos de la ville. Le Cycle-guide aura l'information suivante:

- Citoyenne : Avantages individuels et collectifs de l'usage quotidien de la bicyclette.
- Technique : Bicyclette urbaine, équipement, sécurité et entretien de la bicyclette.
- Corporel : Santé, visibilité, hygiène et position correcte.

- Éducative : Comportement, droits et devoirs des cyclistes.
- Logistique : Plan du réseau des couloirs réservés pour les vélos et des stationnements pour les bicyclettes.
- Commercial : Liste et localisation de points de ventes et des ateliers de réparations de bicyclettes et rechanges.

#### 4- SOLIDARITÉ

Dans la mesure où il existe une grande part de la population qui compte avec les couloirs réservés mais ne possède pas de bicyclette, il est prévu un acte symbolique « Téléthon ». Il s'agit de réaliser une grande campagne de donation de bicyclettes usées, dans les classes moyenne et supérieures, pour les porter dans les quartiers populaires de la ville. Dans certaines familles il est très fréquent d'avoir plusieurs bicyclettes sans usage puisqu'elles sont démodées ou simplement parce que la taille n'est pas accordée à son propriétaire originel. On appelle cette campagne « Ciclo-téléthon ». Cette action comprend la collecte, la réparation et la vente des bicyclettes pour une valeur symbolique dans les différents secteurs populaires de la ville.

#### 5- UTILISATION ÉCONOMIQUE.

La proposition consiste à promouvoir le développement des usages productifs de la bicyclette afin d'augmenter la rentabilité sociale et de profiter de l'investissement économique de la construction du réseau des couloirs réservés pour les vélos. En plus de diminuer l'effort physique des usagers pour aller au lycée, au travail ou porter ses enfants, la bicyclette créera la possibilité d'avantages économiques supplémentaires. L'utilisation de ces véhicules permettra d'augmenter de façon considérable la productivité d'un volume important de personnes des classes populaires, en particulier des femmes.

Pour cela, on encourage l'utilisation de trois produits de type remorqueur qui sont un élément additionnel à la bicyclette, ce sont :

- Bicy-bus: C'est un service de transport scolaire, qui permet qu'un père ou une mère de famille transporte de façon sûre et commode plusieurs enfants.
- Bicy-Clador : C'est une bicyclette de charge ou un tricycle. Ce véhicule permet aux personnes qui font de la récupération de déchets d'avoir une forme alternative et complémentaire pour la collecte, le transport et la mobilisation des éléments récupérés.
- Bicy-Taxi : C'est un service de transport de passagers spécial pour petit parcours qui permet la

mobilité dans des lieux de congestion motorisée traditionnelle.

### **Conclusion. L'avenir du vélo à Bogota, conditionné par le contexte national.**

Il est trop tôt pour juger la portée de cette campagne de diffusion mais les enquêtes préliminaires montrent une augmentation importante de l'utilisation du vélo. En effet, si ce moyen de transport ne représentait pas un 1% en 1995, il représente plus de 3% aujourd'hui.

L'avenir des pistes cyclables n'est pas très clair mais il y a beaucoup de facteurs de caractère général qui permettent d'établir un scénario optimiste car elles sont une alternative de mobilisation sociale, économique, environnementale et urbanistiquement avantageuse pour la ville et sa population. Cette infrastructure est un espace ample, confortable et sûr pour l'usage quotidien du vélo comme moyen de transport efficace, équitable et humain. La ville de Bogota est très adaptée à l'utilisation quotidienne du vélo car sa densité de population est élevée (190 habitants/hectare), la distance moyenne est courte (8 km), la température est favorable (14°C), le climat est sec, la topographie est plate et l'usage du vélo est massif les dimanches (plus de 1 million de personnes).

La capitale colombienne a visé très haut avec le développement d'un gigantesque réseau de pistes cyclables. Mais, il est nécessaire de prendre en compte que le futur du réseau de transport alternatif ne dépend pas seulement de sa diffusion, comme toutes les infrastructures qui ont été développées dernièrement à Bogota, elles sont conditionnés par le futur du pays. En effet, malgré le processus de mondialisation posé par la concurrence entre les villes, placée presque au-dessus des pays, il est indispensable de prendre en compte que l'avenir de la Colombie est incertain et qu'il dépend du succès du processus de paix et de sortie de la crise fiscale et de la récession économique.

La réussite de la paix est la possibilité de sortir de la guerre qui existe depuis plusieurs années. De ce fait, il est indispensable que l'avenir de Bogota dépende aussi du processus de paix. Aujourd'hui, alors que la municipalité est en train de vivre une sorte de « renaissance », il est nécessaire de rappeler que Bogota est la capitale d'un pays en crise. En effet, l'action de l'administration actuelle a fait changer, d'une certaine façon, le visage de la ville ce qui fait un peu oublier que la Colombie est en train de vivre une guerre et la crise économique la pire de son histoire. Le changement apporté par les trois

dernières administrations à la ville, tant du point de vue physique, qu'économique et social, ou encore sur la mentalité de ses citoyens n'est pas terminé, ce n'est que le début d'un long processus. La consolidation de ces changements dépend en grande partie de la solution qui sera apportée au conflit armé et à la crise économique. Même si ces administrations ont permis, d'une certaine manière, de faire en partie abstraction de la grave crise que vit la nation, cette situation est difficilement soutenable car, qu'on le veuille ou non, l'avenir est lié, pour le bien ou pour le mal, à cette conjoncture.

Le second défi, à l'échelle nationale, qui conditionne l'avenir de la municipalité, est la réactivation de l'économie et le rétablissement des finances publiques. En effet, l'avenir du pays dépend de la sortie de la récession économique que connaît le pays depuis 1997 et de la fin de la crise fiscale. Cette transformation macro-économique est indispensable pour le soutien de la Colombie et par conséquent de sa capitale. De plus, il est évident que même si les instruments adéquats pour corriger la situation fiscale sont utilisés, il manque de nombreuses mesures à mettre en place. Celles-ci peuvent avoir un coût politique élevé car elles sont assez impopulaires, ce qui pourrait rendre difficile leur mise en place. De ce fait, la crise fiscale la plus importante doit être jugée à travers la définition et la mise en route de nouvelles réformes.

### **Références.**

- Acevedo, J. "Futuro del transporte urbano en Bogotá" en *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades*, Bogotá, Veeduría Distrital – Injaviu – El Tiempo, Editor: Montezuma, R. 2000, pp. 101-115.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. *Bogotá a escala humana*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Colección Bogotá del tercer milenio, historia de una revolución urbana, 2000, 98 p.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. *Bogotá para todos*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Colección Bogotá del tercer milenio, historia de una revolución urbana, tomo 3, 2000, 194 p.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. *Bogotá sin Fronteras*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Colección Bogotá del tercer milenio, historia de una revolución urbana, 2000, 194 p.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. *Bogotá Viva*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá D.C, Colección Bogotá del tercer milenio, historia de una revolución urbana, 2000, 194 p.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Plan de desarrollo 1993-1995. Bogotá, ALCALDIA DE BOGOTA, 1993, 82 p.
- Beccassino, A. *Peñalosa y una ciudad 2600 metros más cerca de las estrellas*, Bogotá, Grijalvo, 2000, p. 18.
- Bogotá cómo vamos, *Cambios en la calidad de la vida de la ciudad 1998-2000*, Casa Editorial El Tiempo - Fundación Corona - Cámara de Comercio de Bogotá – Instituto Fes de liderazgo, Bogotá, Memorias del Foro Bogotá cómo vamos septiembre 25-27 de 2000, 241 p.
- Idu, Plan Maestro de Ciclorrutas para Bogotá, Bogotá, IDU, 1997, 356 p.
- Jica, The study on the master plan for urban transport of Santafé de Bogota in Republic of Colombia (main report) Japan International Cooperation Agency (JICA) The Republic of Colombia, septiembre 1996, Rapport, p. 21.
- Jica, The study on the master plan for urban transport of Santafé de Bogota in Republic of Colombia (study progress paper) Japan International Cooperation Agency (JICA) The Republic of Colombia, décembre 1995, Rapport.
- Mockus, A. *Plan de Desarrollo Distrital 1995-1997, "Formar ciudad"*, Bogotá, IDCT, 1995.
- Montezuma, R. *Presente y futuro de la movilidad en Bogotá: Retos y realidades*, Bogotá, Veeduría Distrital – Injaviu – El Tiempo, 2000, 224 p.
- Peñalosa E. "Políticas de transporte", in TORRES P. (éd.) Soluciones al transporte en Bogotá. Bogotá : Sociedad Colombiana de Arquitectos Corporación LABORHABITAT, 1994, pp. 28-36.
- Peñalosa, E. "Por la Bogotá que queremos", Acuerdo No. 06 de Junio 8 de 1998. Alcaldía Mayor de Santa Fe de Bogotá., D.C.