



Les pistes cyclables temporaires à Bogotá

Une mesure d'urgence face à la pandémie devenue objet de revendication politique citoyenne

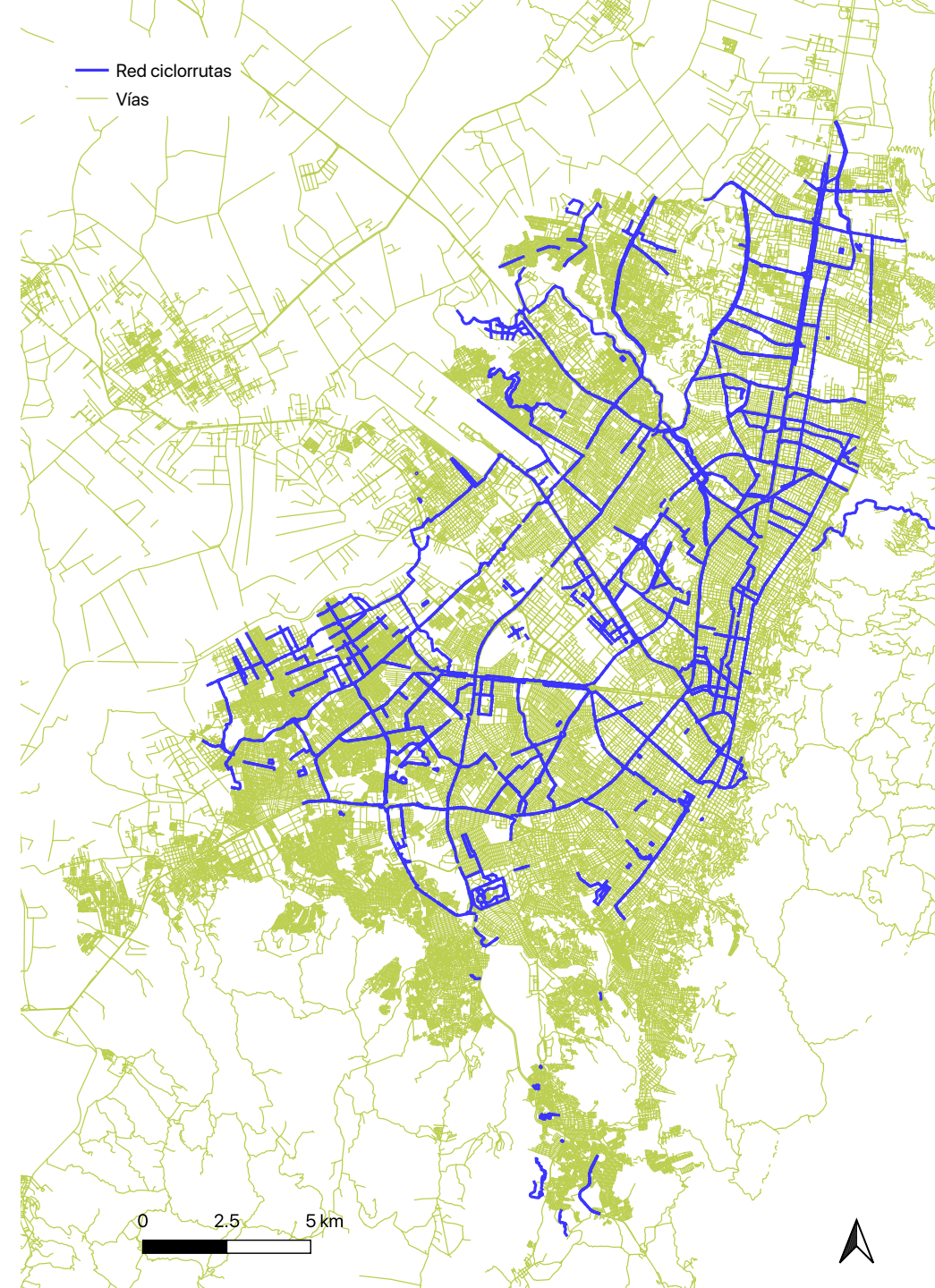
Maëlle Lucas



Congrès UGI – 21 juillet 2022

Un contexte déjà favorable au vélo

- Bogotá : championne régionale du vélo
- 593 km de pistes cyclables en 2022
- 6,6% de part modale en 2019
- Premier réseau au monde de pistes temporaires (Cerema, 2020)



Un contexte déjà favorable au vélo

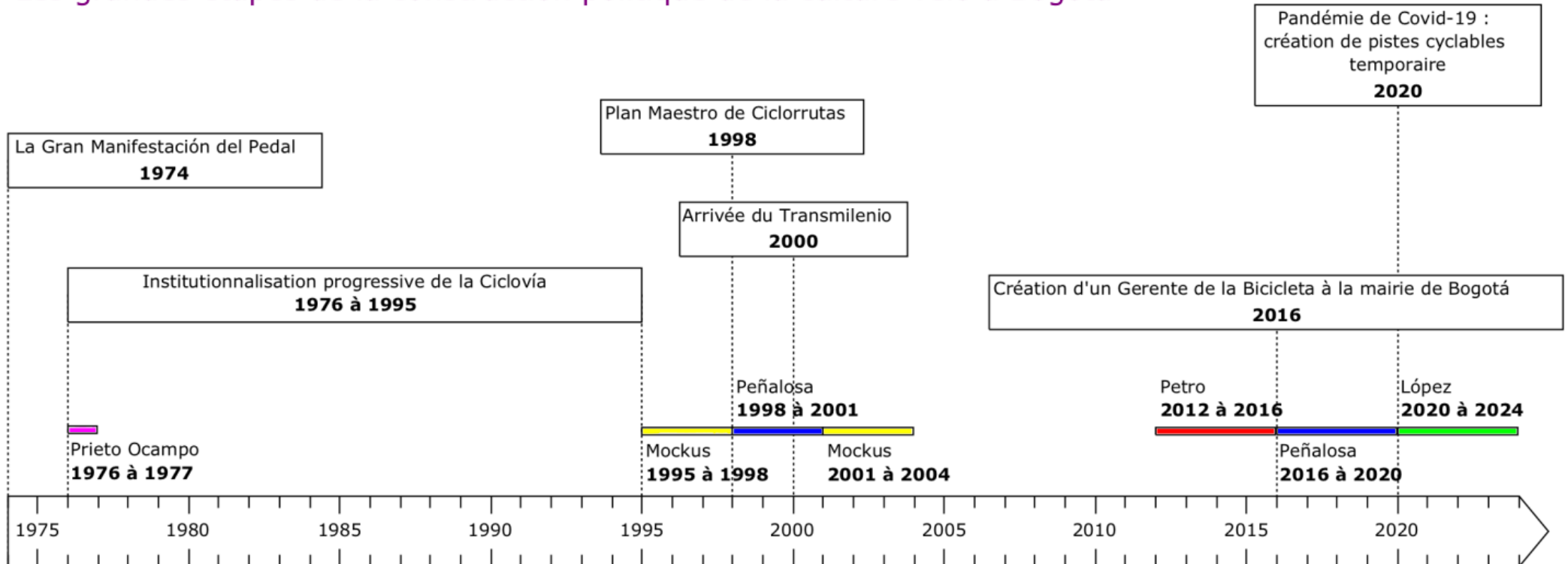
- La Colombie terre de cyclisme (Cochise, Lucho Herrera, Quintana, Bernal)
- La *Ciclovía*, institution à Bogotá
- Début de la politique vélo fin 1990s avec Peñalosa, premières pistes cyclables (+ Transmilenio)
- Émergence de mouvements militants à partir de la fin des années 2000



Lucho Herrera, sur le Tour de France 1984

Les étapes de la prise en compte du vélo par la municipalité

Les grandes étapes de la construction politique de la culture vélo à Bogota



Méthodologie d'enquête

- Enquête de Mobilité Urbaine 2019
- 29 entretiens institutionnels/experts/militants
- Observation participante à vélo
 - + 8 parcours commentés sur des pistes temporaires/14 au total et 46 entretiens semi-directifs

La crise sanitaire confirme un élan déjà visible

- Élection de Claudia López début 2020 : municipalité reste pro-vélo (après Petro et Peñalosa II) et encourage le développement du réseau temporaire

Así fue la posesión de Claudia López como alcaldesa de Bogotá



COMPARTIR

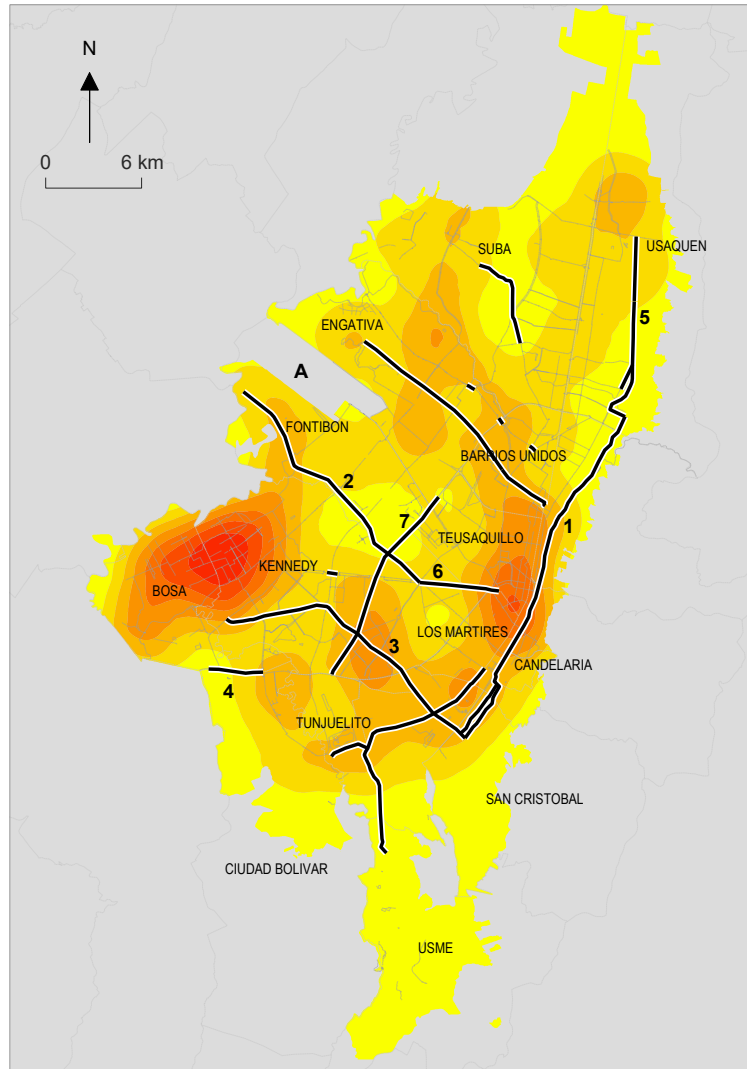
La nueva mandataria llegó cerca de la diez de la mañana del primero de enero en bicicleta.
Foto: Cortesía

El Colombiano, 01/2020

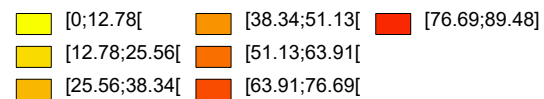
La crise sanitaire confirme un élan déjà visible

- Élection de Claudia López début 2020 : municipalité reste pro-vélo (après Petro et Peñalosa II) et encourage le développement du réseau temporaire
- 17 mars 2020 : premier réseau temporaire
- Fin avril 2020 → fin août : 84 km de pistes temporaires
- Mai 2022 : 18 km temporaires
- Changement sémantique de « *ciclovías temporales* » à « *ciclорrutas temporales* »

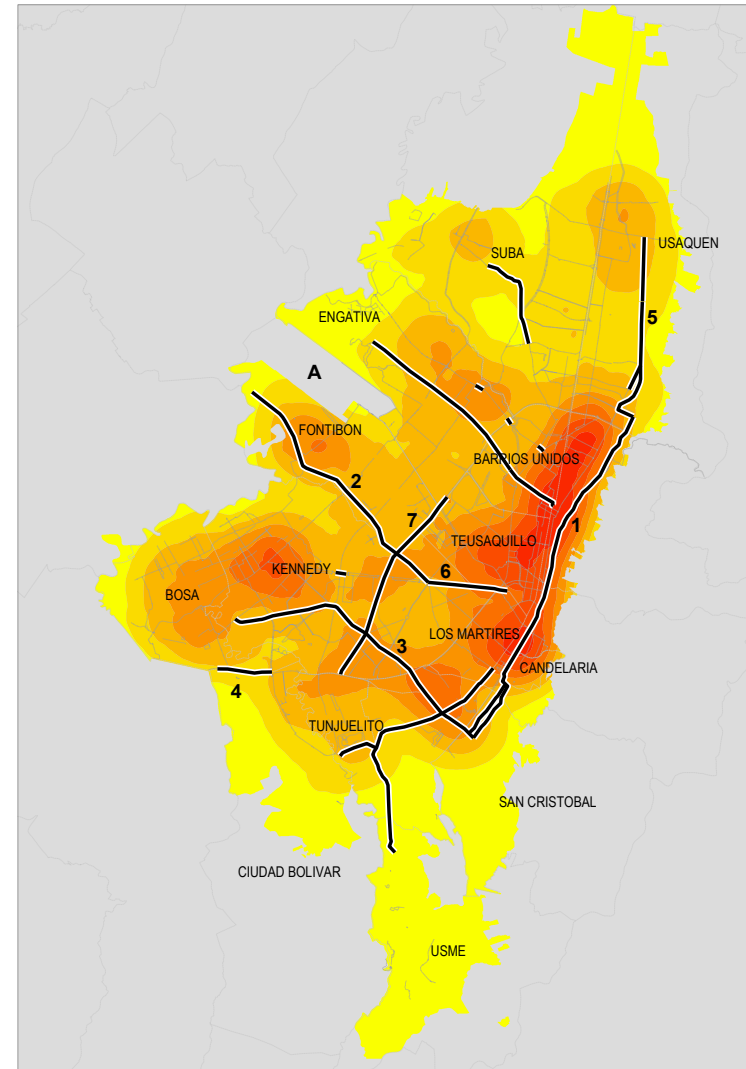
Places of residence of cyclists - Bogotá DC - 2019



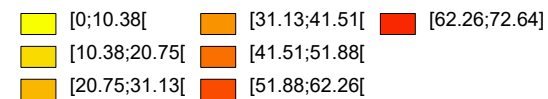
Number of cyclist's places of residence in a radius of 2 km
(based on blocks where they live)



Places of destination of cyclists - Bogotá DC - 2019



Number of cyclist's destinations in a radius of 2 km
(based on ZAT where they go to for their first trip from home)



— Pop-Up cycle paths
(August 2020)

— Permanent cycling
network

- 1 - Carrera Séptima
- 2 - Calle 13
- 3 - Avenida Primero de Mayo
- 4 - Autopista Sur
- 5 - Carrera Novena
- 6 - Avenida Las Américas
- 7 - Carrera 68

A - Airport

Source: Secretaría Distrital de Movilidad - EMU2019 - Author of the maps: Florent Demoraes - UMR ESO 6590 CNRS - Université Rennes 2 / IFEA - 18/02/2022

Data processing: Maëlle Lucas (Pop-Up cycling paths) and Florent Demoraes (Kernel density estimation)

Mapping technique: spatial smoothing (Kernel density estimation: triangular function, operation: sum, radius: 2 km, pixel size: 100 m²) - Software SavGIS - Discretization: equal intervals

Number of cyclists surveyed in the EMU2019 : 3241



*Piste cyclable
temporaire sur la
carrera 68, avril
2021 (M. Lucas)*

Du conflit à la pérennisation des pistes cyclables temporaires

- Pérennisation de certains axes dès août 2020



Bande piétonne et cyclable de la calle 13, août 2021 (M. Lucas)

Du conflit à la pérennisation des pistes cyclables temporaires

- Pérennisation de certains axes dès août 2020
- Succès des pistes temporaires à l'usage
- Disparition partielle et progressive des pistes temporaires :
 - Séparateurs volés et non remplacés
 - Conflits avec les activités commerciales et les lignes de bus prioritaires → retrait sur certains axes
- *Paro Nacional* : retrait temporaire de tous les axes temporaires en juin 2021

Critiques de la part des cyclistes et militants

- Manque de connexion avec le réseau permanent
- Insécurité : pistes trop étroites, mal balisées, trop peu séparées du trafic automobile



Critiques de la part des cyclistes et militants

- Manque de connexion avec le réseau permanent
- Insécurité : pistes trop étroites, mal balisées, trop peu séparées du trafic automobile
- Suppression progressive du réseau temporaire → la municipalité arrête de répondre à une demande qu'elle a elle-même créée en partie

La mobilisation citoyenne pour répondre à cette demande

- Sur les réseaux sociaux en temps de confinement partiel puis *Paro Nacional*



tiacletabicies1

@tiacletabicies1



En réponse à [@SectorMovilidad](#)
[@ClaudiaLopez](#) et 2 autres personnes

Y la reunión que se solicitó con
la alcaldesa para cuando?
[#dondesranlosbicicarriles](#)

10:05 PM · 10 mai 2021 · Twitter for iPhone

1 Retweet





La mobilisation citoyenne pour répondre à cette demande

- Sur les réseaux sociaux en temps de confinement partiel
- Reconstitution par les militants cyclistes des pistes temporaires disparues ou supprimées, à la peinture ou avec des pneus



La mobilisation citoyenne pour répondre à cette demande

- Sur les réseaux sociaux en temps de confinement partiel
- Reconstitution par les militants cyclistes des pistes temporaires disparues ou supprimées, à la peinture ou avec des pneus
- Événements ponctuels de protestation pacifique pour réclamer le retour des pistes temporaires

Seguimos en pie de lucha

#Resistencia

#EnCasaNosEsperan



TikTok
@latiocieta

Parte 1

Comment nommer ces modes d'action ?

- Pistes temporaires annoncées comme urbanisme tactique par les autorités/aménageurs
- Mis en œuvre d'un urbanisme tactique selon sa définition « originelle » par les citoyens (bottom-up)
- Marketing urbain sous-jacent (écho à la « *Capital mundial/mortal de la bici* »)
- Perçu par les opposants comme un passage en force, absence de dialogue et de concertation (à l'opposé de l'urbanisme tactique)
- Démontre efficacité de l'action publique et solidité de l'expertise quant aux mobilités à vélo à Bogotá

Merci de votre attention !



Issu des travaux menés dans le cadre du projet ANR Vélotactique :
comparaison France, Suisse, Québec, Colombie