

La Ciclovía à Bogota : un modèle emblématique de « dimanche sans voiture »

Introduction



Le dimanche et les jours fériés, la municipalité de Bogota ferme la circulation motorisée sur 127 kilomètres de voies, pour les dédier aux modes actifs. Ce réseau continu à travers toute la ville, supervisé par des gardiens, constitue alors un vaste espace sécurisé que les habitants se réapproprient pour circuler à vélo, à pied, en skate ou encore à roller. L'origine de cet événement remonte à une mobilisation citoyenne en qui a rassemblé près de 5000 manifestants pro-vélo en décembre 1974. L'événement est maintenant organisé et géré par la Ville, en particulier depuis 1995 par son département des loisirs et des sports (*Instituto Distrital de Recreación y Deporte, IDR*). La Ciclovía est devenu un rendez-vous hebdomadaire incontournable et rencontre

toujours un succès populaire immense : près d'un quart de la population de la ville s'y retrouve chaque semaine. Depuis les années 2000, de nombreuses villes s'inspirent de ce succès et tentent de reproduire son modèle, d'autant plus depuis la crise sanitaire du Covid-19 (New-York, Vancouver, Milan...).

Méthodologie : La description et l'analyse de cette initiative sont basées sur des données, des articles de recherche et des documents en anglais et en espagnol disponibles en ligne, ainsi que sur des entretiens réalisés avec le militant à l'origine du mouvement, Jaime Ortiz Mariño et avec les responsables de l'organisation actuelle de la Ciclovía au sein de la Mairie de Bogota, Monica Duran, Luis Martinez et Daniella Hernandez, en juin 2021.

Pour en savoir plus sur le mouvement pro-vélo à Bogota, voir la rubrique Mobilithèse sur forumviesmobiles.org
« Politique de la convivialité : la mobilité et le droit à la ville dans le militantisme cycliste à Bogota », par Paola Castañeda (2017)

Bogota, une métropole marquée par les inégalités sociales

Géographie et démographie

- Superficie : 1775 km² (*plus de 10 fois celle de Paris*)
- Altitude : 2600 m, sur un haut plateau de la Cordillère orientale des montagnes du Nord des Andes
- Nombre d'habitants (2020) : 7 743 955 (*plus de 3,5 fois la population de Paris*)
- Densité de population (2020) : 4 907,45 habitants/km² (*aussi dense que Mulhouse*)

Economie

- Capitale, plus grande ville du pays et centre économique et industriel
- Urbanisation dans les années 1950-1970 : exode rural dans le contexte de violences liées au conflit entre les guérillas et les groupes paramilitaires dans les espaces ruraux
- Très fortes inégalités (Index de Gini : 0.504 (2013)) entre les quartiers riches au Nord et les quartiers pauvres au Sud
- Six secteurs administratifs de tarification des services publics liés au domicile (eau, énergie, déchets...), auxquels les habitants font souvent référence en tant que classes socio-économiques : de *estrato 1*, la plus faible tarification, pour les quartiers les plus populaires qui représentent 39.9% de la population de la ville, à *l'estrato 6*, la taxation la plus forte pour les quartiers les plus riches qui représentent 2.1% de la population la ville.
- Contexte de récession économique dans tout le pays, suscitant un large mouvement social contre les politiques néolibérales en avril 2021 après l'annonce d'une réforme de la fiscalité sur les produits de base

Gouvernance

- Maire actuelle : Claudia Lopès (Allianza Verde, parti écologiste social-démocrate, depuis 2019)
- Composition des sièges au conseil municipal : majorité du parti Allianza Verde/L'alliance verte, alliée au parti de gauche Polo Democratico Alternativo/Pôle démocratique alternatif
- Création du Distrito Capital en 1954 et division de la ville en 20 districts, représentés dans le conseil municipal à partir de 1991
- Décentralisation des compétences d'aménagement urbain au niveau local inscrit dans la Constitution de 1991

Mobilité

- Sistema Integrado de Transporte Publico (SITP) :
 - Bus Rapid Transit (BRT) TransMilenio depuis 2000 : érigé en modèle (112 kilomètres, 2,2 millions de passagers par jour), il est aujourd'hui en faillite et critiqué par la population pour ses tarifs trop élevés et sa saturation
 - Réseau de bus classiques complétant les lignes du Transmilenio en utilisant les voies partagées avec les voitures
- Taux de possession d'automobiles : 30% (équivalent à celui de Paris, 70% en Ile-de-France)

Politiques de vélo

- Part modale du vélo : 5%
- Plan vélo comprenant 5 points stratégiques jusqu'en 2039 :
 1. Améliorer les conditions de sécurité
 2. Concevoir des stratégies de communication et de culture citoyenne pour limiter les accidents
 3. Améliorer l'expérience des déplacements : en étendant et en interconnectant le réseau de pistes, en augmentant le nombre de places de stationnement, en cherchant à le rendre accessible à tous et notamment aux femmes, en renforçant les activités économiques autour du vélo...
- Aménagements permanents : 559 kilomètres de pistes cyclables (ciclorutas, le plus grand réseau de pistes cyclables en Amérique Latine) et pérennisation de 80 kilomètres de pistes sanitaires, objectif de rajouter 300 kilomètres de pistes d'ici 2039, objectif de rajouter 50 000 places de stationnement vélo aux 18 000 existantes d'ici 2039
- Aménagements temporaires : mise en place d'autres types de Ciclovía, comme la nocturne qui se déroule une fois par mois, la Semaine de la bicyclette, la journée sans voiture...
- Formation aux métiers du vélo : création du centre de la bicyclette

L'histoire de la Ciclovía : un projet militant, progressivement institutionnalisé

Trois grandes phases marquent l'histoire de la Ciclovía, évènement presque cinquantenaire :

1. Les origines militantes (1974-1976) : le vélo comme symbole de résistance populaire à la domination automobile

La Ciclovía trouve son origine dans une grande manifestation organisée le 14 décembre 1974 par un étudiant en architecture (Jaime Ortiz Mariño) et ses amis, sous la bannière de leur association Pro Cicla. Cette « Grande Manifestation de la Pédale » (La Gran Manifestacion del Pedal) a rassemblé 5000 personnes à pied ou à vélo, qui ont bloqué la circulation automobile sur deux artères importantes de la ville de 9 heures à midi¹.

Les organisateurs et les manifestants souhaitaient ainsi dénoncer la prolifération automobile et ses effets néfastes (pollution de l'air, manque d'espace verts...) et promouvoir l'utilisation du vélo comme véritable mode de déplacement, et non seulement comme loisir ou sport.² C'est notamment l'expérience de Jaime Ortiz Marino au sein d'une université américaine à Cleveland entre 1966 et 1970 qui lui a forgé ce regard critique sur la ville. Imprégné par les revendications portées par la jeunesse et les communautés de la contreculture de cette époque, il est revenu à Bogota avec le désir d'œuvrer pour que sa ville ne connaisse pas la même destinée que les villes nord-américaines, façonnées par le système automobile³. Le vélo a ainsi été érigé par le mouvement comme « symbole de résistance »⁴ au cœur d'un projet environnemental et social alternatif pour la ville.



En 1975, une **deuxième édition** a été organisée par Pro Cicla. L'organisation s'est davantage formalisée à travers le lobbying exercé par Jaime Ortiz Mariño en faveur d'une politique vélo qu'autour d'un véritable mouvement associatif basé sur des adhérents et militants⁵. Aujourd'hui propriétaire d'un magasin de vélo connu de la ville et consultant, Jaime Ortiz Mariño a par la suite travaillé successivement pour la ville de Bogota, l'Etat colombien et d'autres villes autour du monde en tant qu'architecte et expert des politiques de mobilité⁶.

Photographie de la première manifestation organisée par Pro Cicla. Source : Jaime Ortiz Mariño

¹ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

² Brabant, F., « Ciclovía ou la fièvre du vélo à Bogota », CNCD, 17 septembre 2017. <https://www.cncd.be/Ciclovía-ou-la-fievre-du-velo-a>

³ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

⁴ Entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021.

⁵ Entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021.

⁶ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

2. Les débuts de l'institutionnalisation (1976-1995) : officialisation puis extension d'une Ciclovía hebdomadaire et récréative

En 1976, Jaime Ortiz Mariño est embauché par la mairie en tant que conseiller pour étudier les conditions d'une mise en œuvre pérenne de la Ciclovía⁷. A la suite de cette étude, le maire de l'époque, Luis Prieto Ocampo, prend plusieurs décisions :

- Désigner des routes situées à des endroits stratégiques pour l'usage exclusif temporaire des cyclistes et des piétons : la Ciclovía est alors composée de quatre couloirs, formant un réseau de 20 kilomètres
- Institutionnaliser la Ciclovía par des décrets (n°556 et 567)

En 1982, soit 5 ans plus tard, trois évolutions importantes ont lieu :

- La Ciclovía devient hebdomadaire, alors qu'elle était jusqu'ici ponctuelle
- Un comité d'organisation spécifique est créé au sein du département des transports de la Mairie
- Le réseau de voies dédiées est étendu de 54 kilomètres

Dans ces années 1980, la Ciclovía a attiré des participants tous les week-ends, mais le manque de moyens et de soutien politique et administratif a affaibli l'événement (dégradation du matériel, parcours réduit...). Par ailleurs, cette période a éloigné les inquiétudes autour de l'approvisionnement en pétrole et affaibli les critiques autour du système automobile et de l'étalement urbain⁸.

3. « Les maires de l'espace public » (1995-2006) : de nouvelles ambitions politiques renforcent la gouvernance et les financements du projet

A partir de 1994, sous les mandats des maires Antanas Mockus et Enrique Peñalosa, la Ciclovía a pris une autre ampleur, à travers trois changements majeurs :

- La multiplication du budget par dix
- L'ouverture à des financements privés, qui représenteront dès 1997 près de 25% du budget total⁹.
- Le renforcement de la dimension récréative : le maire Antanas Mockus a souhaité que la Ciclovía devienne « le plus grand parc récréatif au monde » et transfère ainsi son organisation du département des transports vers celui des sports et des loisirs. C'est à cette époque qu'est créée la Recreovía, un programme d'activités ludiques et sportives qui ont lieu dans l'espace public pendant la Ciclovía ainsi que la Ciclovía nocturne en 1999¹⁰.

A la fin des années 1990, la Ciclovía atteint ainsi les 121 kilomètres de voies réservées aux modes actifs¹¹ et attire près d'1 million de participants chaque semaine¹². Ce changement d'échelle implique le déploiement d'une équipe de gardiens épaulés par des centaines de bénévoles¹³.

⁷ Entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021.

⁸ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

⁹ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

¹⁰ Brabant, F., « Ciclovía ou la fièvre du vélo à Bogota », CNCD, 17 septembre 2017.

<https://www.cncd.be/Ciclovía-ou-la-fievre-du-velo-a>

¹¹ Leon, MA., « La ciclovía : une historia en dos ruedas », Revistadc.com, 8 août 2017,

<https://revistadc.com/sin-categoria/la-ciclovía-una-historia-en-dos-ruedas/>

¹² Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

¹³ Proenza, A., "Pistes cyclables: Bogota loin devant le peloton", Libération, 3 mai 2020.

https://www.liberation.fr/planete/2020/05/03/bogota-loin-devant-le-peloton_1787225/

Chronologie de l'expérimentation

DECEMBRE 1974

Première manifestation organisée par Pro Cicla

DECEMBRE 1975

Deuxième manifestation organisée par Pro Cicla

1976

Institutionnalisation de la Ciclovía

FIN 1970s

Détérioration de la Ciclovía

1982

La Ciclovía devient hebdomadaire

1995 - 1997

Sous le mandat de Mockus : début de la gouvernance de l'IDRD et de la dimension récréative

1998 - 2001

Sous le mandat de Peñalosa: expansion de la Ciclovía, reconnaissance internationale

2015

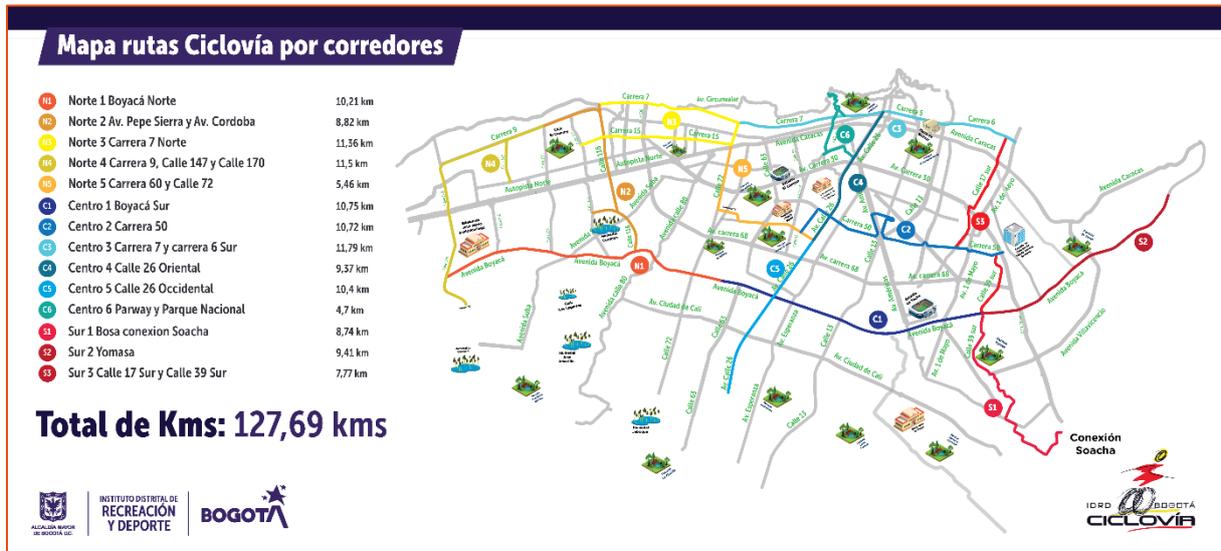
La participation atteint les 1.5 millions de personnes

La Ciclovía aujourd'hui : une politique urbaine récréative

1. Un vaste réseau de voies dédiées et de nombreuses animations autour de la mobilité active

Tous les dimanches et jours fériés, de 7h à 14h, les véhicules motorisés laissent donc la place à près d'1,5 millions de participants qui se réapproprient les 14 couloirs du réseau de la Ciclovía à travers toute la ville. En parallèle, la Recreovia dédie 28 sites (parcs et espaces verts connectés par la Ciclovía) à l'organisation de cours de yoga et de danse, de concerts, de jeux et de spectacles et des ateliers de sensibilisation.

La Ciclovía prévoit aussi des ventes de boissons et de nourriture - qui restent néanmoins très réglementées – ainsi que des services de réparation et de location de vélos tout au long du parcours.



Plan de la Ciclovía. Source : site officiel du IDRD.

Les organisateurs de la Ciclovía proposent en particulier des animations ciblant certaines populations comme les enfants ou les personnes âgées :

- Walk Bike : pour les enfants de 2 à 7 ans, organisation d'activités ludiques autour du vélo
- Activités sportives, culturelles dédiées aux personnes âgées (gym, théâtre...)
- Ecole de cyclisme : ouverte à tous et pendant les jours de la semaine aussi, sur plusieurs points de la Ciclovía

Cet événement est aussi l'occasion de mettre en place des actions de sensibilisation en matière de santé et de sécurité :

- Points de pédagogie et de culture civique : les gardiens organisent des sessions de sensibilisation sur les comportements à adopter en tant que piétons et cyclistes dans l'espace public
- Points de santé Covid : l'événement permet l'organisation de sessions de dépistages et de sensibilisation en collaboration avec le département de la santé

2. Un très fort soutien administratif, logistique et financier

C'est un projet majoritairement organisé par les pouvoirs publics de la Ville, que l'on peut qualifier de « top-down » :

- **Le Secrétariat à la culture, de la récréation et du sport** (*Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, SCRS*) de la mairie conçoit les politiques publiques en lien avec ces thématiques, dont fait partie la Ciclovía
- **Le Département des loisirs et des sports de la Ville (IDRD)**, qui dépend du SCRS, déploie de façon opérationnelle ces politiques, dont la Ciclovía depuis 1995
 - La coordinatrice générale du projet à l'IDRD est Monica Duran, assistée d'un chef de projet opérationnel, Luis Martinez. Ils travaillent tous les deux depuis 9 ans au sein de l'IDRD, après avoir commencé en tant que gardiens quand ils étaient étudiants et ont gravi progressivement les échelons de l'organisation de la Ciclovía.

- Une chargée de projet, Daniella Martinez, a pour mission de trouver des financeurs privés pour contribuer au budget de la Ciclovía
 - L'IDRD est également responsable de mobiliser les ressources humaines nécessaires, soit 250 gardiens, encadrés par 26 managers, 12 chefs opérationnels et une centaine d'opérateurs et de bénévoles, comme des lycéens en service civique obligatoire¹⁴.
 - Le service de la communication de l'IDRD a la charge de la campagne d'information autour de l'événement et de ses activités, à travers son site internet et son application mobile
- **Le Secrétariat du Gouvernement** (*Secretaría del Gobierno, SoG*) évalue tous les programmes et les politiques publiques dont la Ciclovía

L'IDRD collabore avec près de 24 autres institutions au total. La majorité sont les autres départements de la Ville dont les objectifs de politiques publiques convergent avec ceux de la Ciclovía, par exemple le **Secrétariat à l'Éducation** (*Secretaría de Educación, SoEdu*), le **Secrétariat à la Santé** (*Secretaria de Salud, SoH*) ou encore le **Secrétariat à l'Environnement** (*Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales*).

- **Le Secrétariat à la Mobilité** (*Secretaría Distrital de Movilidad*) collabore étroitement avec l'IDRD pour la mise en œuvre de la Ciclovía, en assurant la fluidité de la circulation sur les voies concernées, en gérant les feux de signalisation, tout en garantissant que l'événement n'ait pas trop d'impact négatif sur la circulation dans le reste de la ville
- **L'Unité administrative spéciale des services publics de Bogota** (*Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos, UASEP*) s'occupe de trouver les prestataires en charge du nettoyage des voies
- L'entreprise Mudanzas est le prestataire chargé de la logistique pour fermer les voies aux voitures et installer/désinstaller les kiosques.
- **La police métropolitaine** accompagne les gardiens pour assurer la sécurité pendant l'événement.
- **L'université des Andes** réalise des recherches autour de la Ciclovía, principalement concernant ses effets sur la santé publique et le capital social de ses participants.
- **Le Center for Disease Control and Prevention (CDCP)** (une agence fédérale des Etats-Unis) qui collabore avec le réseau des villes organisant des ciclovías, Ciclovía Recreativa de las Americas (CRA), étudie également les effets des ciclovías sur la santé.¹⁵

Le jour de la Ciclovía, la préparation opérationnelle de l'événement se fait dès 5 heures du matin, l'heure à laquelle des camions viennent déposer les éléments de signalétique temporaire (plots, barrières...) et que les kiosques destinés à abriter les points de vente sont installés. S'ensuit le « *briefing* » des gardiens, avant de fermer les voies aux véhicules motorisés à 7h. Sur les voies très fréquentées par les véhicules motorisés, une seule voie seulement peut être fermée¹⁶.

¹⁴ Information issue d'un entretien avec Monica Duran, Luis Martinez et Daniella Hernandez, le 16 juin 2021.

¹⁵ Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá, Vol.9, p.275-286, 2017

¹⁶ StreetVlog, "StreetFilms – Ciclovía (Bogota, Colombia)", 24 janvier 2008

Les gardiens, « le battement de cœur de la Ciclovía » (Oscar Ruiz, ancien responsable des projets de loisirs à l'IDRD)

- Postes créés par Guillermo Peñalosa (ancien directeur de l'IDRD à l'époque où son frère Enrique Peñalosa était maire de la ville) : appelés « Bikewatch », en référence au programme télévisé Baywatch, pour attirer les jeunes
- Missions : exécuter les premiers secours, partager des conseils et des informations, assurer la circulation et la sécurité
- Processus de recrutement très strict pour départager plus de mille candidatures pour 250 postes : entretien, examen sportif – puis programme de formation pour les candidats retenus
- Profil : étudiants de 18 à 22 ans
- Contrat de 12 mois, pas de contrat saisonnier
- Uniforme rouge et jaune
- Supervisés par l'équipe de coordination de la Ciclovía et coordonnés grâce au Centre de Communication (7 personnes qui gèrent la communication interne, écoutant les messages des talkies walkies, identifiant les accidents)
- Divisés par couloir et par fonction



Source : StreetVlog, "StreetFilms – Ciclovía (Bogota, Colombia)", 24 janvier 2008

Le budget de la Ciclovía est d'environ 1,4 millions d'euros par an, soit environ 20 000 euros par édition. L'estimation du coût par personne est située entre 1,70 USD et 3,30 USD.

Le financement provient majoritairement du secteur public (63%), mais aussi du secteur privé, à travers le mécénat d'entreprises (37%).

Le tableau ci-dessous résume les différents coûts (fixes/variables, par participant, payés par les participants/par la Ville).

Costs (USD)	Bogotá ^a	
	Event	Annual
Operational costs		
Variable costs ^b	8,568	616,906
Fixed costs ^c	15,245	1,097,684
Total costs	23,813	1,714,591
Cost per user	0.04–0.05	1.71–3.32
Cost per km	245	17,676
User costs		
Total costs	32,545–75,947	2,343,059–5,468,205
Cost per user	0.05–0.06	3.91–4.54
Cost per km	335–782	24,255–56,373
Total costs (User costs + Operational costs)		
Total costs	56,536–99,761	4,057,651–7,182,797
Cost per user	0.08–0.09	5.96–6.76
Cost per km	580–1,028	74,049–41,831

Tableau des coûts de la Ciclovía

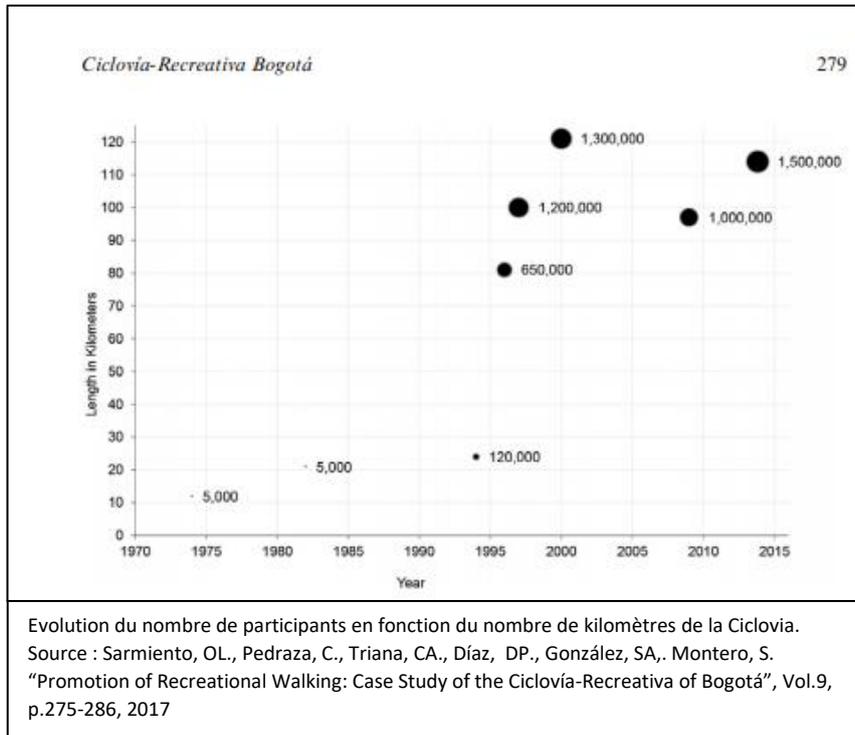
Source : Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. "Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Vol.9, p.275-286, 2017

Les effets de la Ciclovía : un succès populaire qui permet de lutter contre la sédentarité dans toutes les classes sociales et d'améliorer la qualité de l'air

L'impact de ce programme cinquantenaire est difficile à évaluer : selon les périodes, il a rencontré un dimensionnement et un succès variable et il n'y a pas d'études publiques récentes recensant les données nécessaires pour l'évaluer. Toutefois, des enquêtes sont régulièrement réalisées auprès des participants par des universitaires.

On peut noter :

1. Une participation massive et populaire



De 2015 à 2021 (sans compter l'année 2020, en raison de la crise sanitaire), la Ciclovía a rassemblé en moyenne **1.5 millions de personnes** chaque semaine. Le nombre de participants a considérablement augmenté ces 30 dernières années, **multiplié par plus de 15**¹⁷. En 2017, une étude a relevé que les principaux modes utilisés par les participants sont le vélo (pour 68% d'entre eux), suivi de la marche (22%), du skate ou trottinette (10%), et du jogging (10%)¹⁸. Les participants restent en moyenne 3 heures et 10 minutes à la Ciclovía¹⁹.

De nombreuses études insistent sur la nature inclusive du projet, favorisant la **cohésion sociale** entre les différents groupes socio-économiques. Le réseau s'étend en effet dans toute la ville et la pratique des modes actifs et des activités gratuites met les usagers sur un pied d'égalité – le vélo n'étant pas un sport réservé aux élites en Colombie²⁰.

L'ancienne coordinatrice de la Ciclovía, Bibiana Sarmiento, affirme dans un entretien : « *Personne ne regarde les vêtements que vous portez ni de quelle classe sociale vous êtes issu : chacun est bienvenu et égal aux autres* »²¹. La très grande majorité (92%) des participants ont affirmé en 2009 être issus des catégories socio-économiques 1 à 4 (classes populaires et moyennes). Une étude de 2013 témoigne également de l'**augmentation du capital social** chez les participants de la Ciclovía : l'événement favoriserait le renforcement de la confiance, du lien et de la solidarité parmi les participants. D'après les enquêtes réalisées, les participants sont particulièrement d'accord avec les trois points suivants : la volonté des participants à la Ciclovía de s'entraider (62,4%), de s'entendre entre eux (61,4%) et d'aider dans des situations spécifiques, comme réparer un pneu crevé ou aider un autre participant à se relever après une chute (73,2%)²².

¹⁷ Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. "Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Vol.9, p.275-286, 2017

¹⁸ Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. "Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Vol.9, p.275-286, 2017.

¹⁹ Torres, A., Sarmiento, OL., Stauber, C., Zarama, R., "The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia, American Journal of Public Health, 103 (2), p.23-30, 2013.

²⁰ Torres, A., Sarmiento, OL., Stauber, C., Zarama, R., "The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia, American Journal of Public Health, 103 (2), p.23-30, 2013.

²¹ A. Guillermoprieto, "The city bans cars every Sunday – and people love it", The National Geographic, 27 mars 2019.

<https://www.nationalgeographic.com/environment/article/bogota-colombia-ciclovía-bans-cars-on-roads-each-sunday>

²² Torres, A., Sarmiento, OL., Stauber, C., Zarama, R., "The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia, American Journal of Public Health, 103 (2), p.23-30, 2013.

2. Des externalités positives sur la santé

La majorité des études évaluant les effets de la Ciclovía s'intéressent à la **corrélation entre la participation à l'événement et l'augmentation de l'activité physique**, qui est un effet recherché par les pouvoirs publics. Elles montrent que les participants de la Ciclovía sont plus susceptibles de respecter les recommandations publiques en matière d'activité physique que la moyenne des habitants. Pour 53% des participants à la Ciclovía, la motivation principale est de **pratiquer une activité sportive et de se maintenir en bonne santé**. Seulement 5% participants se rendent à la Ciclovía pour protéger l'environnement, la majorité des répondants y vont davantage pour faire de l'activité physique, s'amuser ou passer du temps avec leur famille ou leurs amis²³. Participer au programme permet en moyenne de réaliser **14% du temps d'activité physique hebdomadaire recommandé**. Au-delà d'offrir gratuitement un accès à des espaces pour pratiquer le vélo, la Ciclovía constitue aussi **un réseau de voies adaptées aux piétons**. Une étude de 2009 souligne que parmi les participants à la Ciclovía, **37% marchent plus de 2 heures par semaine pour se déplacer**. Les participants adultes qui ont affirmé avoir été à la Ciclovía dans le mois précédant le sondage avaient en effet plus de chance de marcher plus de deux heures par semaine, et les participants en général étaient plus à même de pratiquer la marche récréative²⁴. L'interdiction des véhicules motorisés permettrait aussi de réduire les émissions de CO₂ de **16% chaque week-end par rapport au taux mesuré au cours de la semaine**, selon des chiffres de 2016, ce qui améliore la qualité de l'air. La pollution sonore diminue largement aussi²⁵. Les études d'impact montrent ainsi que les investissements publics réalisés pour organiser la Ciclovía ont des effets positifs sur la santé (promotion de l'activité physique et prévention des maladies chroniques)²⁶.

3. Un impact symbolique : proposer un imaginaire urbain alternatif et ériger Bogota comme « capitale du vélo »

La Ciclovía permet de montrer concrètement **ce à quoi une ville sans voitures ressemblerait** : avec davantage d'espaces pour des **activités collectives en extérieur, un air plus respirable** et moins de **pollution sonore**. L'attachement à cette transformation de la ville est fort : l'existence de la Ciclovía n'a jamais été menacée, d'après Jaime Ortiz Mariño, car c'est une tradition « chère au cœur des habitants »²⁷. Les activités dédiées aux enfants contribuent à **l'apprentissage et au renforcement de la culture du vélo** pour les générations futures de la ville.

La Ciclovía est devenue **une référence mondiale** depuis les années 2000, période à laquelle le maire Enrique Peñalosa et d'autres responsables politiques locaux sont allés promouvoir le projet au niveau international²⁸. Avant la crise sanitaire, près de 500 autres villes dans le monde avaient déjà importé ce modèle, mais aucune d'entre elles ne comportent un réseau de voies aussi important et interdit aux voitures aussi régulièrement que la Ciclovía. Depuis les premiers déconfinements en 2021 et le succès de l'urbanisme tactique, la Ciclovía est apparue comme pionnière des « Open Streets » ou « Pop up Streets » qui ont été aménagées dans les grandes métropoles autour du monde²⁹.

²³ Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. "Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Vol.9, p.275-286, 2017

²⁴ Ibid.

²⁵ "Bogotá's Recreational Bikeway (Ciclovía Bogotá)", Climate Interactive, 2018. <https://www.climateinteractive.org/wp-content/uploads/2018/01/Ciclovía-Bogotá.pdf>

²⁶ Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA., Montero, S. "Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá", Vol.9, p.275-286, 2017

²⁷ Citation issue d'un entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021

²⁸ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

²⁹ Information issue d'un entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021

Chiffres clés du projet :

- **Année de création : 1974**
- **Villes qui s'en inspirent :** 490, dans 27 pays différents (Lima, Buenos Aires, Melbourne, Los Angeles...)
- **Ressources humaines :** 250 gardiens, 26 chefs de gardiens, 12 chefs de route, 100 opérateurs – sans compter les bénévoles
- **Budget par an (pour la ville) :** environ 1,7 millions de dollars soit 1,4 millions d'euros par an (environ 24 000 dollars/20 000 euros par édition)
- **Nombre de participants par édition :** 1.5 millions en moyenne, sur une population d'environ 7,7 millions
- **Nombre de jours/an :** 72
- Près de **16%** de réduction d'émissions de CO₂ par week-end attribuée à l'interdiction des véhicules motorisés par rapport aux taux journaliers mesurés pendant la semaine

Les conditions du succès**1. Le terreau d'une culture populaire du vélo**

En Colombie, le vélo est un **sport national** : en témoigne le succès de nombreux cyclistes colombiens dans les compétitions internationales et organisées en Colombie. La Vuelta a Colombia, une course cycliste à travers les montagnes, attire depuis sa création dans les années 1950 des hommes des classes populaires pour qui cet exploit représente une opportunité de gravir l'échelle sociale. La popularité du cyclisme n'est pas incompatible avec son prestige : le vélo est ainsi autant apprécié par les classes populaires que par les élites politiques et culturelles. D'après Jaime Ortiz Mariño, « *Riches ou pauvres, les Colombiens adorent le cyclisme, ont des champions, mais ont aussi accès à des vélos et savent les réparer* ». En effet, des « *bicicletarias* » (magasins de vélo) sont présents dans chaque quartier, village ou ville. La plupart de ces espaces sont informels, ce qui contribue à l'appropriation du cyclisme par les classes populaires. En organisant les manifestations dans les années 1970, le militant souhaitait préserver cet esprit³⁰ : c'est ainsi ce qui a guidé le tracé du réseau de la Ciclovía (gratuit, présent dans tous les quartiers, inclusif...).

2. Une volonté politique forte

Malgré des périodes de difficultés et de fragilité (baisse des financements, insécurité,...) l'existence de la Ciclovía n'a jamais été menacée depuis sa création. Elle a toujours été portée politiquement, plus ou moins fortement, pour servir des objectifs et des intérêts parfois différents :

- Chez le maire Augusto Ramirez Ocampo, la volonté politique était fondée sur la conviction du rôle très important que joue **une offre récréative pour les groupes sociaux les plus pauvres** dans une ville très ségréguée³¹.
- Sous les mandats des maires Antanas Mockus et Enrique Peñalosa, la Ciclovía est devenue un élément central du bouquet de **politiques d'accessibilité et de revalorisation de l'espace public**. Leur objectif était de redorer l'image de la ville, d'inciter les citoyens à faire confiance aux institutions publiques et de réduire la violence urbaine atteignant alors des niveaux inédits.³²
- Enfin, la Ciclovía est promue par les acteurs publics **comme une politique de santé**, ce qui renforce sa légitimité et le soutien administratif et financier en sa faveur.

³⁰ Entretien avec Jaime Ortiz Mariño, 11 juin 2021

³¹ Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

³² A. Guillermprieto, "The city bans cars every Sunday – and people love it", The National Geographic, March 27 2019 <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/bogota-colombia-ciclovía-bans-cars-on-roads-each-sunday>

3. Un rendez-vous hebdomadaire qui fidélise

En rendant la Ciclovía hebdomadaire en 1982, la municipalité a souhaité créer une tradition, pour que l'événement entre dans les habitudes des habitants. Accompagnée d'investissements croissants et d'une augmentation des ressources humaines, l'instauration de cette récurrence a provoqué une croissance exponentielle du nombre de participants. La diversité des activités proposées pendant la journée permet d'en faire un événement complet et incite les participants à rester plus longtemps sur place.

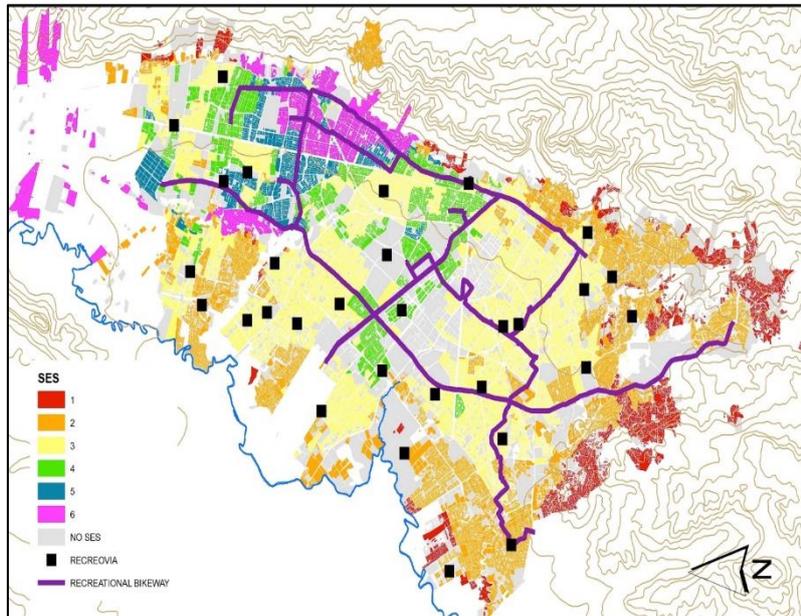
La dimension récurrente et ponctuelle, et non permanente, est considérée par certains comme un compromis entre les automobilistes et les autres usagers de la route. Une réduction du trafic automobile le reste de la semaine serait difficile à faire accepter et risquerait de créer des conflits entre usagers, d'après l'analyse de Jaime Ortiz. Par ailleurs le système de transports publics n'aurait pas la capacité d'absorber la demande en cas d'interdiction permanente des voitures sur le circuit de la Ciclovía.

Limites et leçons pour de futurs déploiements

1. Au-delà de l'événement, encourager la pratique du vélo comme moyen de transport quotidien

La nature temporaire et récréative de l'événement ne permet pas forcément un changement des comportements de mobilité au quotidien. Les militants pro-vélo à Bogota soulignent que les pistes cyclables demeurent insuffisantes pour se déplacer au quotidien et réduire la domination de l'automobile le reste du temps dans la ville.

2. Lutter contre les inégalités et les obstacles à l'accessibilité



Carte de Bogota représentant les voies de la Ciclovía et les différents quartiers selon leur catégorie socio-économique.

Source : Castaneda.P., "From the right to mobility to the right to the mobile city : playfulness and mobilities in Bogota's cycling activism", *Antipode*, vol 2., issue 1, 2020.

La conception de la Ciclovía se veut égalitaire et inclusive, en insistant notamment sur l'accessibilité pour les classes populaires et les femmes. Une enquête démontre pourtant que **seulement 1/3 des participants à la Ciclovía sont des femmes**³³. Il n'y également pas de mention d'activités ciblées ou d'espaces sécurisés pour les personnes ayant un handicap. Un autre obstacle à l'accessibilité est la **perception de sécurité** : la moitié des participants ne se sentent pas en sécurité à la Ciclovía face au risque d'accidents corporels et près de 60% vis-à-vis du risque de criminalité³⁴.

Enfin, si le réseau relie tous les quartiers de la ville, la distance médiane à parcourir pour atteindre une voie de Ciclovía lorsque l'on habite dans un quartier pauvre (catégorie 1 – 2) est plus longue que la moyenne. Il y a proportionnellement plus de voies de la Ciclovía dans les quartiers riches, qui par ailleurs une zone géographiquement plus petite³⁵.

³³ Torres, A., Sarmiento, O.L., Stauber, C., Zarama, R., "The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia, *American Journal of Public Health*, 103 (2), p.23-30, 2013

³⁴ Ibid.

³⁵ Castaneda.P., "From the right to mobility to the right to the mobile city : playfulness and mobilities in Bogota's cycling activism", *Antipode*, vol 2., issue 1, 2020.

3. Inclure les citoyens dans la gouvernance pour garantir un véritable « droit à la ville »

Cette initiative, depuis qu'elle a été institutionnalisée, est « top-down » car elle n'implique aucune participation directe : les citoyens et les associations ne sont pas inclus dans la gouvernance et l'organisation de l'événement³⁶. Leur intégration pourrait être un levier fort d'appropriation de l'espace public et de participation à la production de l'espace urbain, pour ainsi garantir un véritable « droit à la ville »³⁷. En particulier, les citoyens pourraient être consultés et associés aux décisions concernant le tracé des routes fermées à la circulation, la récurrence temporelle de l'événement et les activités qui sont proposées à cette occasion.

³⁶ Castaneda.P., "From the right to mobility to the right to the mobile city : playfulness and mobilities in Bogota's cycling activism", *Antipode*, vol 2., issue 1, 2020.

³⁷ Lefebvre, H. "Le droit à la ville, *Anthropos*, 1968

Bibliographie

Articles de presse

A. Guillermprieto, "The city bans cars every Sunday – and people love it", The National Geographic, 27 mars 2019.

<https://www.nationalgeographic.com/environment/article/bogota-colombia-ciclovía-bans-cars-on-roads-each-sunday>

Brabant, F., "Ciclovía ou la fièvre du vélo à Bogota", CNCD, 17 septembre 2017. <https://www.cncd.be/Ciclovía-ou-la-fievre-du-velo-a>

"Bogotá's Recreational Bikeway (Ciclovía Bogota)", Climate Interactive, 2018. <https://www.climateinteractive.org/wp-content/uploads/2018/01/Ciclovía-Bogota.pdf>

Leon, MA., "La ciclovía : une historia en dos ruedas", Revistadc.com, 8 août 2017, <https://revistadc.com/sin-categoria/la-ciclovía-una-historia-en-dos-ruedas/>

Proenza, A., "Pistes cyclables: Bogota loin devant le peloton", Libération, 3 mai 2020.

https://www.liberation.fr/planete/2020/05/03/bogota-loin-devant-le-peloton_1787225/

StreetVlog, "StreetFilms – Ciclovía (Bogota, Colombia)", 24 janvier 2008. <https://www.youtube.com/watch?v=ELa5CHsUepo>

Welch, B., "When Bogota belongs to the bicycles : How Ciclovía has shaped Colombia's capital city", Velonews, 16 février 2021. <https://www.velonews.com/culture/when-bogota-belongs-to-the-bicycles-how-ciclovía-has-shaped-colombias-capital-city/>

Articles de recherche

Castaneda.P., "From the right to mobility to the right to the mobile city : playfulness and mobilities in Bogotá's cycling activism", Antipode, vol 2., issue 1, 2020.

Montero, S., "Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice", Latin American Perspectives, Vol. 44, No. 2, Urban Latin America : Part 2, Planning Latin American Cities : Dependencies and Best Practices, 2017.

Sarmiento, OL., Pedraza, C., Triana, CA., Díaz, DP., González, SA.,. Montero, S. Promotion of Recreational Walking: Case Study of the Ciclovía-Recreativa of Bogotá, Vol.9, p.275-286, 2017

Torres, A., Sarmiento, OL., Stauber, C., Zarama, R., "The Ciclovía and Cicloruta Programs: Promising Interventions to Promote Physical Activity and Social Capital in Bogotá, Colombia, American Journal of Public Health, 103 (2), p.23-30, 2013.

Documents publics

"Ciclovía Bogotana", site officiel de l'IDRD <https://www.idrd.gov.co/ciclovía-bogotana>