Conditions et freins au développement des mobilités quotidiennes cyclistes dans une métropole d'Amérique latine : le cas de Bogotá

Félix Le Fur

▶ **To cite this version:**

Félix Le Fur. Conditions et freins au développement des mobilités quotidiennes cyclistes dans une métropole d'Amérique latine : le cas de Bogotá. Sciences de l'Homme et Société. 2018. dumas-02493208

HAL Id: dumas-02493208

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02493208

Submitted on 27 Feb 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Université Rennes 2
Département de Géographie-Aménagement
UMR 6590 CNRS - Espaces et Sociétés
Mémoire de Recherche - Master 2 DYSATER - 2017-2018

CONDITIONS ET FREINS AU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES QUOTIDIENNES CYCLISTES DANS UNE METROPOLE D'AMERIQUE LATINE : LE CAS DE BOGOTA

Félix Le Fur

Sous la direction de
Vincent Gouëset, Professeur de Géographie, Université Rennes 2
Sandrine Depeau, Chargée de recherche CNRS, ESO-Rennes

© Camilo Andrés Suárez, Bogotá, Chapinero, 2018

Remerciements

L'écriture de ce mémoire n'aurait pas été envisageable sans l'aide essentielle d'un certain nombre de personnes que je tiens à remercier ici :

En premier lieu, je remercie M. Vincent Gouëset, pour son soutien, sa disponibilité, ses conseils, et qui, en tant que directeur de mémoire m'a guidé dans mon travail ; et Mme Sandrine Depeau pour ses précieux conseils et son accompagnement.

Je remercie également M. Yvon Le Caro, directeur du Master Dysater, pour son accompagnement et son suivi au cours de cette année universitaire.

Je tiens aussi à remercier particulièrement mon frère et sa femme, mes parents, ma sœur, mes ami-e-s, et tous ceux qui m'ont soutenu dans ma démarche. Une pensée également pour Luc qui m'a accueilli à Bogotá.

J'adresse mes remerciements à M. Thierry Lulle, professeur d'urbanisme, pour m'avoir offert l'opportunité de réaliser un stage de recherche au sein du Laboratoire CIDS de l'Université Externado de Bogotá.

Enfin, j'envoie un grand merci à tous les colombiens qui m'ont accueilli, conseillé et informé au cours de mon séjour, et à la communauté cycliste de la ville pour sa bienveillance.

SOMMAIRE

Introduction 6

Chapitre 1 : Cadre conceptuel et méthodologique 12

1.1 État des lieux de la recherche sur les mobilités 12

1.2 Cadre conceptuel et définitions des concepts-clés 18

1.3 Méthodologie 26

Chapitre 2 : Le “vélo” comme objet de recherche : les mobilités cyclistes, connaissances et enjeux 28

2.1 Le vélo comme objet de recherche 28

2.2 Le vélo comme moyen de transport 30

2.3 Le vélo comme mobilité douce 32

2.4 Le vélo comme mobilité active 33

2.5 Les freins à l’usage du vélo dans les déplacements quotidiens 36

2.6 Connaissances actuels des profils-types cyclistes 39

Chapitre 3 : état des lieux des mobilités cyclistes à Bogotá 44

3.1 Configuration socio-urbaines dans les métropoles d’Amérique latine 44

3.2 Enjeux contemporains de la mobilité quotidienne à Bogotá 47

3.3 La place du vélo dans les mobilités quotidiennes bogotaines 55

Chapitre 4 : Déterminants de la pratique cycliste à Bogotá, facteurs limitants et motivations. 60

4.1 Profils des cyclistes bogotanais 60

4.2 Les freins à l’usage du vélo 64

4.3 L’apprentissage de la pratique cycliste à Bogotá 68

Conclusion générale 70

Résultats de l’enquête 70

Perspective comparative 71

Bibliographie 73

Annexes 79

Introduction

Avant-propos

Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un apprentissage de recherche. Il est donc nécessairement inabouti et présente des imperfections. Il a été conçu comme un travail préalable à une thèse de doctorat portant sur les mobilités cyclistes dans une perspective comparative franco-colombienne. Si au départ, l'idée était de réaliser ce mémoire dans la même démarche, il s'est concentré pour des raisons pratiques sur mon stage et le terrain colombien, tout en conservant un œil sur la France et la littérature internationale. En ce sens, il comporte une partie théorique et conceptuelle plus développée et une enquête exploratoire, s'appuyant sur un travail de terrain de trois mois effectué à Bogotá.

La mobilité constitue un objet de recherche important en sciences sociales aujourd'hui, car elle est devenue un élément essentiel de notre société, voire une clé de compréhension de celle-ci, si l'on se réfère aux concepts de « société des mobilités » de John Urry, de la « société des flux » d'Arjun Appadurai ou de la « société liquide » de Zygmunt Bauman. Pour de nombreux auteurs, il semble que l'on soit rentré dans une ère de la mobilité, où cette dernière ferait et définirait la société actuelle. La mobilité peut être abordée depuis différentes disciplines, que ce soit en géographie, en sociologie, en psychologie, et reste un objet d'étude important car relié à de nombreux processus socio-spatiaux. Cependant, la mise en mobilité de la société n'est pas sans conséquences, que ce soit par les inégalités sociales qu'elle peut amplifier ou au contraire réduire, ou de son impact sur l'environnement. En effet, les mobilités quotidiennes se sont multipliées au cours de la période contemporaine, posant des problèmes de congestion et de pollution importants et représentant des enjeux essentiels pour les villes. De fait, les espaces urbains sont responsables de plus de 70% des émissions de gaz à effet de serre liées à la

consommation énergétique, selon l'ONU en 2017 (entre 37% et 49% des émissions totales)[2].

Alors qu'il a été mis en évidence lors du sommet Habitat III, qui s'est tenu à Quito fin 2016, qu'un modèle de transport fondé sur l'automobile n'est pas durable sur le long terme, il convient de s'intéresser aux mobilités de demain et plus généralement à ce qu'on nomme l'*altermobilité*, soit ces autres modes de déplacements plus respectueux de l'environnement. On se trouve alors dans le champ des mobilités dites *douces* ou *actives*, représentant les façons de se déplacer au sein des villes durables. Parmi les mobilités douces se trouvent la marche, le vélo, et autres « roues » non-motorisées comme les trottinettes ou les skate-board, qui s'électrisent progressivement.

Avec l'affirmation du concept de *ville durable*, il semble que les valeurs écologiques s'inscrivent de plus en plus dans les mentalités des individus. Cependant, ce processus de *transition socio-écologique* ne se reflète pas forcément dans les pratiques de mobilité. Au contraire, alors que les infrastructures dédiées se développent massivement dans les villes, la part modale du vélo, par exemple, reste relativement basse (1.9 % des déplacements pour les navettes domicile-travail des actifs, selon le recensement de 2015 de l'INSEE). Ce mémoire se propose donc d'analyser les différents freins et facteurs facilitateurs du développement de la mobilité en vélo. Cela présente un intérêt non seulement pour les sciences sociales, mais aussi pour les villes, afin de mieux comprendre les raisons qui expliquent les pratiques cyclistes, et donc répondre à un enjeu environnemental, sanitaire et sociétal important.

Ce mémoire s'appuiera non seulement sur les recherches géographiques effectuées jusqu'ici, mais aussi sur les travaux de sociologie ou de psychologie qui se sont intéressés à la question. En effet, il est admis aujourd'hui que le choix modal ne peut s'expliquer simplement par un rapport d'offre et de demande purement basé sur la qualité des infrastructures, le coût, ou la distance à parcourir. De nombreux facteurs entrent en jeu dans ce processus de décision, que ce soit en termes de normes sociales, de représentations, ou plus simplement de confort, de climat, de pénibilité, de santé, etc. Par exemple, selon le recensement de 2015 effectué par l'INSEE, pour des trajets domicile-travail de moins d'un kilomètre, 58% des Français utilisent leur

---

[2] Conférence des Nations Unies sur le climat (COP 23) à Bonn, en Allemagne, 2017

voiture comme mode principal de transport, bien que ce ne soit pas le mode de transport le plus efficace pour une si courte distance (INSEE, 2017).

Si la question est traitée depuis quelques années déjà en France et plus généralement dans le monde occidental, où l'on commence à connaître relativement bien les profils des cyclistes, leurs motivations, ou leurs ressentis, cette approche n'a pas encore été beaucoup explorée en Amérique latine, où la recherche sur les mobilités se concentre essentiellement sur les transports publics. C'est pour cela que cette étude se concentre sur Bogotá, une métropole d'Amérique latine qui fait figure d'exemple dans cette partie du globe, avec un travail de longue date effectué sur cette question, alors que les premières *ciclovías*[3] ont été aménagées dès 1974. Cette ville comporte le réseau de pistes cyclables le plus important d'Amérique latine avec près de 400 km (BID, 2015), pourtant, la part modale du vélo dans les navettes stagnait à 5,4 % lors de la dernière enquête de mobilité en 2015. L'idée de ce mémoire est donc de s'intéresser à ce qui explique le décalage entre d'un côté des politiques publiques incitatives depuis de nombreuses années et l'aménagement de nombreuses infrastructures dédiées, et de l'autre des usagers quotidiens qui restent peu nombreux.

Ce mémoire s'appuie sur un travail de recherche de terrain de trois mois effectué à Bogotá dans le cadre d'un stage au sein du laboratoire CIDS de l'Université Externado de Colombia, qui a permis la réalisation de plus d'une dizaine d'entretiens semi-directifs avec des acteurs publics et privés en lien avec les mobilités cyclistes, mais aussi de diverses observations, et d'un travail de recherche bibliographique internationale, principalement en Amérique latine. Il est donc centré essentiellement sur ce travail de terrain, tout en conservant une dimension comparative mais uniquement bibliographique.

Problématique générale :

Le mémoire s'intéresse donc aux conditions et freins au développement des mobilités cyclistes dans le processus de transition socio-écologique. Il s'inscrit dans

[3] Les *ciclovías* sont aménagées les dimanches et jours fériés à Bogotá, lorsque les principaux axes de la ville sont fermés à la circulation motorisée et réservés aux cyclistes et aux piétons. Plus d'un million et demi de cyclistes et piétons s'en emparent chaque semaine (IDRD, https://www.idrd.gov.co/ciclovia-bogotana)

le paradigme du *mobility turn* (Urry, 2000), qui élargit l'étude des mobilités quotidiennes, au-delà d'une simple entrée par les transports, à une approche des pratiques individuelles et de la dimension sociale, politique et environnementale de la mobilité. Qu'est-ce qui peut expliquer le choix modal du vélo chez les individus ? Au contraire, quels facteurs représentent des freins à l'usage ou l'apprentissage du vélo en milieu urbain ? Quelle image ont les individus du vélo, quelles en sont les représentations sociales, et cela est-il décisif dans le choix du mode de transport ? De plus, avec la multiplication des injonctions environnementales, à Bogotá et dans le monde entier, quels effets cela peut-il avoir sur les comportements individuels ?

Hypothèses et questionnements de recherche :

L'objectif le plus important de ce mémoire est d'identifier les conditions permettant le développement des mobilités cyclistes dans les navettes quotidiennes. Si le rapport aux infrastructures et à l'environnement matériel est inévitablement intégré dans cette étude, le travail de terrain s'est concentré sur l'analyse des facteurs et freins à cette pratique à l'échelle de l'individu. Comment, alors, considérer les processus socio-spatiaux et psycho-sociaux qui gouvernent les pratiques cyclistes et qui peuvent expliquer une part des changements de comportements ? Cela implique une attention particulière aux processus d'apprentissage et de premières expériences cyclistes des individus afin d'identifier les facteurs décisifs de ces changements comportementaux. Si la psychologie sociale s'est beaucoup intéressée à cette question, il sera impossible d'en faire une analyse complète dans ce document. Cependant, certains éléments de cette littérature sont pertinents dans une étude géographique sur les choix modaux, au sens où les politiques publiques incitatives s'appuient en partie sur ces principes, sans grands résultats apparents.

Les représentations sociales associées au vélo se traduisent souvent par une image positive, mais les valeurs qui lui sont associées peuvent-elles avoir un lien avec certaines formes de comportements ? En effet, se déplacer à vélo n'est pas sans signification pour les individus. Si l'on se réfère aux travaux sur *l'identité de déplacement* (T. Ramadier, P. Lannoy, S. Depeau, S. Carpentier, C. Enaux, 2009), l'usage du vélo participe à la construction de l'image de soi : elle peut être considérée comme "inconvenante" pour certains, ou au contraire moderne et valorisante pour d'autres. On observe sur ce point un décalage intéressant entre la

France et la Colombie : alors qu'en France les cyclistes ont plutôt une image positive, avec une proportion importante d'usagers issus des classes supérieures, en Colombie, le vélo reste souvent associé aux hommes jeunes issus des classes populaires. On peut alors supposer que cela représente un frein à la pratique du vélo dans cette ville, même si cette image perd en intensité au fil des générations et si la figure nouvelle des cyclistes jeunes et/ou étudiant·e·s de classe moyenne émerge aujourd'hui de façon inconstestale d'après nos observations, en lien avec la montée des valeurs environnementales et la crise des transports collectifs.

Un autre point d'intérêt est le rapport à la ville que développent les individus se déplaçant à vélo vis-à-vis des autres usagers. Dans une métropole congestionnée où les temps de déplacements sont extrêmement longs et marqués par la pénibilité, l'utilisation d'un autre mode de transport change-t-il l'image que se font les individus de leur espace de vie ?

Enfin, alors que les politiques publiques cherchant à intensifier la pratique du vélo à Bogotá se multiplient, et que ce sujet devient un sujet non plus seulement écologique ou sociétal mais aussi politique et communicationnel, comment expliquer que la part modale du vélo reste relativement basse ? Comment, par ailleurs, améliorer les politiques publiques pour favoriser les déplacements à vélo ? Quelle place donner à la dimension individuelle dans ces politiques ? L'idée de ce mémoire est de vérifier si les facteurs identifiés par les pouvoirs publics et sur lesquelles s'appuient les politiques actuelles sont également ceux identifiés par les usagers. Si les pratiques cyclistes restent limitées dans les navettes domicile-travail, alors qu'elles connaissent un succès croissant pour les loisirs, c'est surement qu'il existe un décalage entre les politiques publiques et les attentes des usagers et non-usagers cyclistes. De plus, cet intérêt important pour le vélo-loisir pose la question du passage du vélo-loisir à son utilisation comme moyen de transport : comment expliquer, alors que les ciclovias rassemblent plus d'un million et demi de personnes de façon hebdomadaire, que la part modale du vélo reste si basse ?

Pour répondre à ces différents questionnements, il s'agira dans un premier temps de présenter le cadre conceptuel et méthodologique de cette recherche, avant de s'intéresser plus particulièrement au vélo en tant qu'objet scientifique dans un second temps. Cette présentation, fondée essentiellement sur la bibliographie européenne qui était à l'origine de notre recherche, constituera la base de cette

étude, afin de pouvoir identifier plus tard les divergences et convergences que l'on observe vis-à-vis de ces résultats dans le contexte d'une métropole latino-américaine. Dans un troisième temps, on dressera un état des lieux des mobilités cyclistes à Bogotá, en contextualisant cette ville au sein du monde latino-américain, et en revenant sur les dynamiques et politiques antérieures. Dans un quatrième temps, on présentera les différents facteurs contraignants, bloquants, ou au contraire facilitateurs identifiés lors des entretiens réalisés ou dans les enquêtes disponibles. Enfin, dans un dernier temps, nous conclurons en appuyant sur la dimension comparative de ce travail, afin de dresser le bilan de ce travail de recherche, dans la perspective d'une poursuite en thèse : quelles divergences et convergences observe-t-on dans des contextes dissemblables, avec pourtant de profondes similitudes sur les mobilités cyclistes ?

Chapitre 1 : Cadre conceptuel et méthodologique

1. État des lieux de la recherche sur les mobilités

Réflexion sur la notion de mobilité

La notion de mobilité quotidienne n'est pas apparue spontanément comme un concept ou un objet de recherche, c'est *« le résultat contingent d'une construction historique de dispositifs techniques et d'objets conceptuels »*, (H. Commenges, 2013). Cette première sous-partie s'attachera donc à dresser l'historique de la notion plus générale de « mobilité » dans les sciences sociales.

Si aujourd'hui le terme de mobilité semble omniprésent dans les recherches en sciences sociales, il émerge dans un premier temps dans les sciences physiques et en médecine au début du XX^{ème} siècle pour parler du mouvement des ions et des membres du corps humain. Dans les sciences sociales, la première utilisation est sociologique (mobilité sociale), pour désigner un changement de position sociale, alors que le terme de déplacement est pendant longtemps privilégié pour les mouvements géographiques. A mesure que la mobilité sociale devient de plus en plus liée à la mobilité spatiale, l'idée de mobilité se trouve de plus en plus valorisée (E. Le Breton, 2005). Elle est alors considérée comme une caractéristique personnelle, déterminée par des choix individuels qui seraient en rapport avec un épanouissement personnel, une réalisation de soi, une réussite sociale (T. Ramadier, 2013). Les sous-entendus de la mobilité (sociale, professionnelle, ou spatiale) font qu'elle est généralement présentée que sous ses meilleurs aspects, occultant de fait ses effets néfastes[4]. Il y a eu en faittrois étapes dans la manière d'appréhender la mobilité en géographie (T. Ramadier, 2013) :

- des années 1930 au milieu des années 1970 : l'idée est de penser le mouvement pour le faciliter, on est dans une phase de construction de l'ordre de l'ingénierie du déplacement autour de la notion de flux, où le déplacement est vu

[4] C-H. Cuin, « La sociologie et la mobilité sociale : les énigmes du cas français », Revue française de sociologie, volume 36, n°1, 1995, pp.33-60

comme un besoin social, économique et personnel que les pouvoirs publics doivent faciliter.

- à partir des années 1970, et jusqu'au milieu des années 1990, la mobilité (toujours associée au vocabulaire du déplacement), est considérée comme un besoin individuel. La recherche se met en quelque sorte au service de l'injonction à la mobilité. On ne régule plus les flux mais les individus, en effectuant un changement d'échelle, et en prenant en compte les motifs de déplacement et les choix qui les expliquent (via la psychologie notamment). La question des modes de transport (et des changements de modes de transports) reste centrale, car résultante de choix rationnels des individus. On retrouve ici la prégnance de la pensée économique néolibérale, et des concepts associés (homo economicus, rationalisme, etc.). Une nuance apparaît cependant dans le terme de mobilité : le dictionnaire de géographie de P. Georges (1970) la définit comme une tendance plus ou moins forte au déplacement. Cela sous-entend pour la première fois l'idée d'un capital différencié de mobilité selon les individus. Un premier ouvrage, en 1980, définit également la mobilité comme participant d'une double composante sociale et spatiale, comme *« l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré »* (Bassand, Brulhardt, 1980).

- à partir du milieu des années 1990, un nouveau tournant voit émerger la notion de mobilité, comme *« facilité à se mouvoir »*[5], comme compétence, comme capital. Dans les recherches géographiques, mobilité est encore plus ou moins synonyme de déplacement, cependant, ce terme s'accompagne également d'une signification spécifique faisant appel à la dimension sociale du déplacement, aux compétences de déplacement. La réflexion s'intéresse alors aux *« conséquences de la croissance de ces mobilités sur les dynamiques sociales »* (C. Gallez, V. Kaufmann, 2009). On quitte alors une conception des déplacements pour passer à celle de la mobilité pensée comme facteur déterminant de processus sociaux.

Définition actuelle

Aujourd'hui, on a donc une notion de mobilité en géographie qui peut prendre différents sens. Il peut s'agir d'un mouvement d'individus ou de groupes de

[5] Définition du dictionnaire Petit Larousse, édition 2001 « facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer ».

personnes dans l'espace ; ou bien du potentiel de ce mouvement et l'on préférera alors le terme de *« motilité »* (Kaufmann, Jemelin, 2008). Cela comprend différents types de déplacement : des déplacements courts (à pied, en voiture, en deux-roues, etc.) ou plus longs (grâce aux moyens de transport rapides). Dans le *Dictionnaire de la Géographie et des sociétés* (J. Levy, M. Lussault, 2013), la mobilité est définie comme *« un concept englobant dont il importe de décliner toutes les notions qui en découlent (déplacement, transport, migration, mobilité résidentielle), et que trop souvent on confond avec lui »*. Les mobilités se distinguent donc des flux ou mouvements de capitaux ou de marchandises, et sont propres aux personnes. C'est finalement une notion qui ne se réduit pas au simple déplacement, mais qui comprend le rapport social au changement de lieu (Levy, 2000) : l'étude des mobilités n'est donc pas l'étude des transports. L'étude des transports s'est développée après la Seconde Guerre mondiale, en lien avec l'équipement du territoire en autoroutes, réseaux ferrés, gares, aéroports, puis la mise en place des transports collectifs dans les villes à partir des années 1970. Les recherches des aménageurs, qui devaient *« dessiner les réseaux, calibrer les voiries, gérer les flux »* (Le Breton, 2005), se sont concentrées sur l'identification des besoins des populations afin de développer une offre de transport le plus adaptée possible.

Cette approche des mobilités par les transports se caractérise en quatre points selon Eric Le Breton :

- Une focalisation sur les déplacements physiques des individus d'un point A à un point B ;

- Un intérêt quasi-exclusif pour les infrastructures, les grands équipements, l'aspect technique des mobilités ;

- Une approche statistique des déplacements, pour laquelle un individu est équivalent à un autre peu importe leurs différences. Cela permet de mesurer, de quantifier les déplacements, mais en omettant les différences sociales, culturelles, professionnelles des individus ;

- Une préoccupation centrale pour les navettes quotidiennes et régulières entre le domicile et le travail (mobilités dites « contraintes »), laissant de côté les trajets occasionnels vers les lieux de loisirs, de vacances, de visite aux proches, etc. (mobilités dites « choisies »).

Il est aujourd'hui accepté que la notion de mobilité dépasse ce cadre des simples études du transport, à travers la dimension sociale qui lui sont associées. Il convient cependant de la préciser, car dans les sciences humaines et sociales, on distingue traditionnellement quatre types principaux de mobilité : les migrations internationales (mouvements d'immigration ou d'émigration), la mobilité résidentielle (faisant référence aux changements de résidence), les voyages (en lien avec le tourisme) et la mobilité quotidienne (déplacements dans le cadre de vie habituel). Ces quatre formes de mobilité diffèrent selon leurs temporalités (longue ou courte) et l'espace dans lequel elles s'inscrivent (interne ou externe au cadre de vie quotidien).
En géographie urbaine, on s'intéresse surtout dans un premier temps aux déplacements domicile-travail ou domicile-études, qui sont les plus faciles à mesurer, car à une échelle locale et basés sur la temporalité du quotidien, ainsi qu'aux migrations circulaires (migrations temporaires répétées). Cependant, ces déplacements tendent à gagner en distance et en temps, et s'articulent avec les autres déplacements quotidiens (loisirs, achats, etc.) des individus et de leurs proches, notamment dans le cadre familial. On ne peut donc pas prendre uniquement en compte les trajets-navettes, alors qu'ils font partie d'une organisation des déplacements quotidiens bien plus complexe.

Le paradigme du *mobility turn*

Ce mémoire s'inscrit donc dans le paradigme du *mobility turn* (Sheller, Urry, 2006), qui élargit l'étude des mobilités quotidiennes, au-delà d'une simple entrée par les transports, à une approche des pratiques individuelles et de la dimension sociale, politique et environnementale de la mobilité. Ce paradigme, largement approprié par la communauté scientifique, considère la mobilité d'une manière très large et générale. John Urry comprend par exemple la mobilité comme un phénomène non seulement spatial mais aussi social. En effet, il place la mobilité comme le « *principe organisateur du monde social* » (Kaufmann, 2008), et estime que les rapports sociaux s'expriment dans les différentes formes de mobilité (selon la fréquence, le mode, la distance, etc.).
Tim Cresswell, qui s'inscrit également dans ce paradigme, définit la mobilité à travers trois dimensions que sont ce que l'on peut observer (les déplacements quantifiables),

les représentations (les valeurs et idées), et les expériences (les ressentis ou émotions vécues lors cette expérience mobilitaire).
C'est donc finalement un croisement entre l'étude des transports (les déplacements quantifiables), les sciences sociales (valeurs, idées, représentations), et sciences humaines (expériences). En soi, le paradigme du *mobility turn « apporte une réponse au besoin croissant d'insertion du social dans l'analyse des déplacements et des transports »*[6] (Szymanowski, 2016).
Ce paradigme est cependant critiqué sur certains points. En effet, le point de départ de ce paradigme est l'explosion des déplacements ces dernières années. Pour autant, les individus se sont toujours déplacés et ce bien avant le 21e siècle. Un des symboles des Etats-Unis après-guerre était déjà l'automobile. Placer aujourd'hui la mobilité comme clé de compréhension d'une société nouvelle centrée autour de ce concept peut donc paraître critiquable. Bien que défendeurs de ce paradigme, John Urry et Tim Cresswell n'hésitent cependant pas à critiquer eux-mêmes ces aspects, mais en soulignent l'intérêt méthodologique : questionner la société par une nouvelle entrée permet toujours de faire avancer la recherche, même s'il est impossible de dire pour l'instant dans quel sens fonctionnent les interactions entre mobilité et société. La mise en mobilité peut-être aussi bien un facteur explicatif de la société contemporaine qu'une conséquence. Ce qui est certain cependant, c'est que les individus sont de plus en plus mobiles, et que cela n'est pas sans conséquences sur eux-mêmes, la société, ou les espaces urbains.

L'approche psychologique des mobilités

Ce mémoire se proposant d'étudier les conditions de développement d'un mode de transport, il convient donc de se questionner sur ce qui explique, à l'échelle de l'individu, les processus en jeu dans le choix modal.
La question des mobilités est en fait étudiée par les psychologues depuis quelques années. On notera par exemple l'existence d'un *Laboratoire de psychologie des comportements de mobilité* au sein de l'Université Paris Descartes, ou du *Laboratoire*

[6] « *The mobility turn provides an answer to the growing need for the insertion of the "social" into analyzing travel and transport* » (Szymanowski, 2016)

de psychologie des comportements et des mobilités au sein de l'IFSTTAR[7]. Deux champs de la psychologie s'intéressent aux mobilités : la psychologie sociale et la psychologie environnementale. La psychologie sociale s'est naturellement plus portée vers l'étude de la mobilité sociale, mais l'on trouve certains ouvrages de psychologues sociaux sur le sujet, comme *« Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé »* de Sandrine Gaymard par exemple. C'est donc plutôt au sein de la psychologie environnementale que l'on va trouver des ouvrages traitant des mobilités quotidiennes. Cette branche de la psychologie s'intéresse aux relations entre l'homme et son environnement dans sa dimension culturelle et temporelle ; elle se distingue de la psychologie sociale en intégrant les relations non seulement sociales mais aussi physiques entre les individus et leur environnement. Etudier ces interrelations permet de faire ressortir les perceptions, évaluations, représentations sociales et attitudes de l'homme vis-à-vis de son environnement, mais aussi les effets de celui-ci sur les comportements individuels et les conduites.

Dans le cadre d'une recherche portant sur le développement d'un mode de transport durable, ces apports sont pertinents car on suppose que ce qui peut décider un individu à utiliser un vélo dans ses déplacements quotidiens renvoie à cette dimension psycho-environnementale. Plus précisément, avec la multiplication des injonctions au développement durable, aux mobilités douces, ce sont de nouvelles normes sociales qui se mettent peu à peu en place. Il convient donc de s'intéresser à leur intériorisation ou non par les individus, et ce que cela peut impliquer dans les relations homme-environnement. En s'intéressant aux processus décisionnels, on peut mettre en avant les valeurs mises en pratique dans le choix modal, bien que ces dernières puissent être inconscientes. Par ailleurs, *« les pratiques altermobilistes peuvent ne pas être du tout associées à des valeurs écologiques, remettant alors complètement en question un lien implicitement nécessaire entre pratiques altermobilistes et valeurs écologiques »* (Vincent-Geslin, 2014). C'est en cela qu'il convient de poser la question aux usagers, car eux seuls connaissent les raisons qui les ont poussés à faire ce choix. Comprendre ces processus permet ensuite, *a posteriori*, d'appuyer sur ces points dans la mise en place de politiques publiques incitatives.

Nous reviendrons sur les concepts utilisés dans la partie suivante.

---

[7] Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux

Cadre conceptuel et définitions des concepts-clés

Mobilités quotidiennes

« Faire l'état des lieux de la recherche sur la mobilité quotidienne en France est un exercice complexe compte tenu de la grande variété des thématiques et des disciplines étudiant les pratiques de déplacement des personnes » (Bonnet, 2000 ; Orfeuil, 2002 ; Dureau et al, 2014). Selon Jean-Pierre Orfeuil, la mobilité quotidienne pourrait se définir comme *« l'ensemble des pratiques de déplacement d'une population dans son cadre habituel »* (Orfeuil, 2002) : c'est une définition assez souple tant en terme de distance que de temps, selon ce qu'on considère comme « cadre habituel ». Celui-ci se définit la plupart du temps comme *« un espace centré sur le domicile où se fait l'essentiel des déplacements »*. Cela comprend évidemment les trajets au sein de la ville mais aussi au-delà de celle-ci selon les situations (navettes entre un domicile en périphérie et un emploi en centre-ville par exemple). Il faut également s'entendre sur la fréquence qui délimite le « cadre habituel », qui peut aller des trajets quotidiens aux trajets mensuels, ou aux alternances semaine / week-ends. La mobilité quotidienne ne se limite pas à de simples déplacements comme le laisse généralement entendre les politiques de transport. Elle s'inscrit dans un contexte socio-spatial et temporel, avec la question de l'utilisation de l'espace et du temps, et nécessite la prise en compte des individus dans ce cadre à travers leurs pratiques, leurs choix, leurs perceptions. Historiquement, la recherche autour des mobilités quotidiennes se développe à partir des années 1970 (Bonnet, Desjeux, 2000). Ces travaux relevaient des études sur les transports, des études statistiques, essentiellement des trajets navettes, et ne s'intéressaient pas aux effets des mobilités quotidiennes sur l'espace urbain ou sur les cadres de vie des individus. Cette dimension apparaît plus tard, comme expliqué précédemment.

Mesurer la mobilité quotidienne

La question de la mesure des mobilités quotidiennes est essentielle car elle détermine les conclusions des enquêtes menées.

En France, les grandes agglomérations réalisent des enquêtes sur la mobilité quotidienne depuis les années 1970, en se basant sur méthodologie développée progressivement par les ministères en charge des transports. Cette méthode s'inspirait en premier lieu des méthodes américaines, dont l'objectif initial était de *« mieux quantifier les flux automobiles afin de développer de la manière la plus efficace les réseaux routiers et autoroutiers »* (Hurez, Christian, Armoogum, 2016). On s'intéresse aujourd'hui à tous les modes de déplacements, comme la marche, le vélo, les transports en communs, etc. Cette méthodologie dite « standard CERTU » dépend de la taille des agglomérations :

- Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont plutôt réservées aux agglomérations de plus de 100 000 habitants, et se déroulent en face-à-face auprès de tous les individus de plus de 5 ans des ménages tirés au sort

- Les Enquêtes Déplacements Villes Moyennes (EDVM) sont effectuées dans les agglomérations plus petites car moins coûteuses : elles se font par téléphone auprès de 1 ou 2 individus de plus de 11 ans pris au sein des ménages

- Les Enquêtes Déplacements Grand Territoire (EDGT) sont réservées à des territoires dépassant l'agglomération principale, et sont multi-modes (face-à-face dans les espaces à fortes densités, par téléphone dans les zones à faibles et moyennes densités).

Ces questionnaires renseignent des données sur 5 domaines : les ménages enquêtés, les individus de ces ménages, le détail des déplacements de chaque individu, la décomposition de leurs trajets, leurs opinions sur les déplacements. D'autres enquêtes effectuées par des chercheurs s'intéressent au budget consacré par les ménages, ou aux choix modaux. Il est également possible d'utiliser des données sur l'attractivité des différents secteurs des villes pour les corréler aux enquêtes de mobilités.

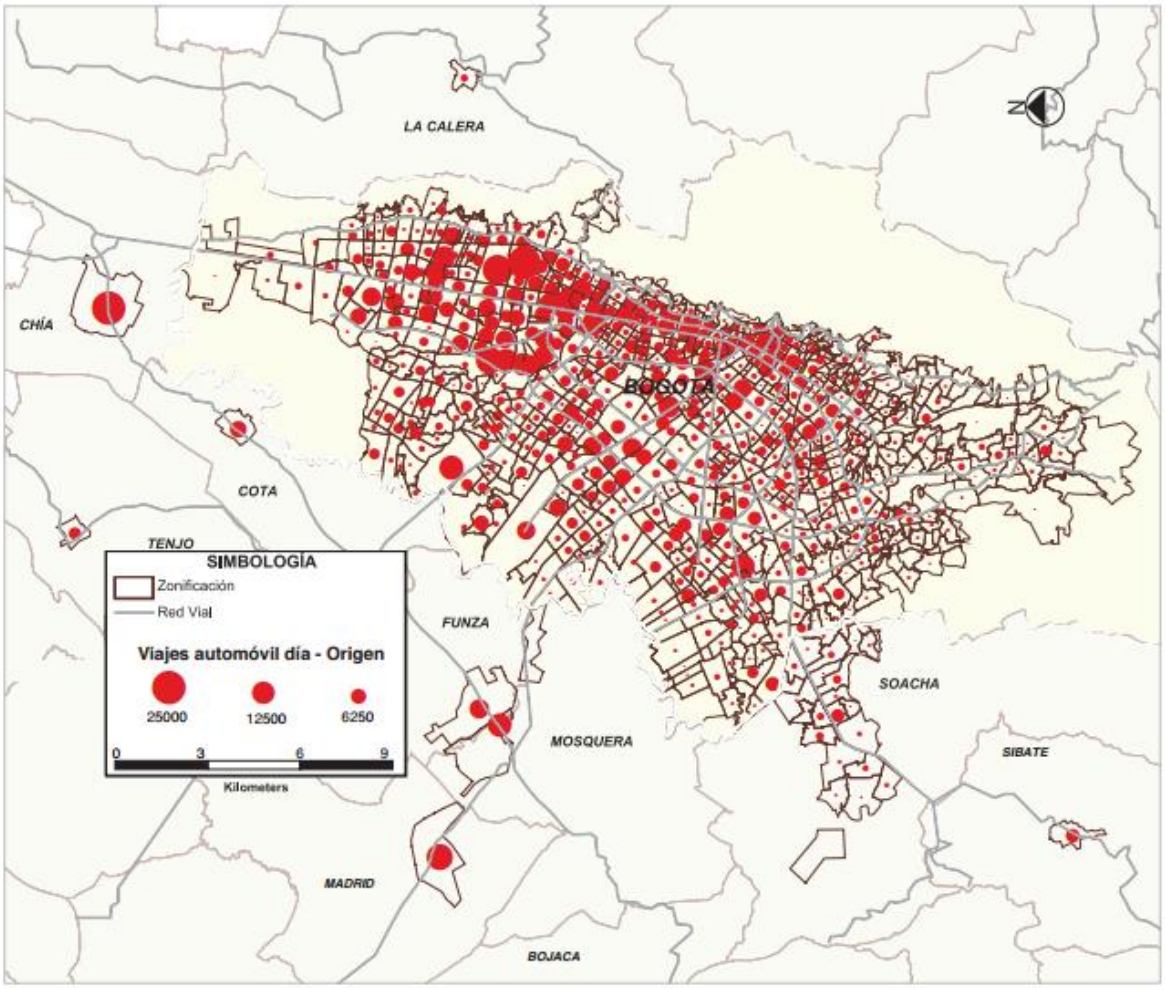
On retrouve le même type d'enquêtes à Bogotá à travers les enquêtes de mobilité (*Encuesta de Movilidad*) organisées par le Service de la Mobilité (*Secretaría de Movilidad*) depuis 1995. Ces enquêtes visent à *« structurer les plans et les stratégies de développement et l'amélioration des conditions de mobilité, qui se traduisent par une amélioration de la qualité de vie des citoyens »*[8]. Elles sont

[8] « estructurar planes y estrategias de desarrollo y mejora en las condiciones de movilidad, que se traduzcan en mejoras en la calidad de vida de los ciudadanos », Encuesta de Movilidad 2015.

effectuées à Bogotá et dans les 17 municipalités de son aire d'influence (Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, La Calera, Facatativá, Funza, Gachancipá, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá et Zipaquirá) et auprès des habitants âgés de 5 ans et plus (près de 30 000 individus interrogés en 2015). Ces enquêtes s'appuient sur des indicateurs socio-économiques et spatiaux (lieu de résidence, âge, sexe, revenus, motorisation, etc.) ; des indicateurs de mobilité (nombre d'utilisateurs par mode de transport, motif du déplacement, horaires d'utilisation, etc.) ; enfin des indicateurs d'opinion et perception (motif d'utilisation ou non d'un mode de transport, violence, discrimination, etc.)

Ces enquêtes offrent des données numériques et cartographiques précieuses sur la mobilité quotidienne des individus dans la ville, comme par exemple ici une carte présentant l'origine des déplacements automobiles quotidiens :

Figure 1 - Origine des navettes quotidiennes



Source : Encuesta de Movilidad 2015, Bogotá

Choix modal

La réflexion autour des mobilités durables amène à s'interroger sur ce qui détermine les choix modaux individuels. En effet, étant donné que *« les modes de transports n'ont pas tous les mêmes attributs et impacts inhérents »* (Martel Poliquin, 2012), il est important de savoir quels facteurs sont à l'origine des choix de modalités de transport des individus, afin de savoir comment favoriser une mobilité urbaine durable. Les premières explications du choix modal nous viennent de l'économie, et plus particulièrement de l'économie des transports, qui nous dit que celui-ci dépend majoritairement d'une combinaison du prix et des temps de déplacements, que l'utilisateur compare. Ce choix résulterait donc de la rationalité de l'individu qui choisirait alors le mode de déplacent le plus rapide et le moins cher. Si cela semble très réducteur, les différentes enquêtes réalisées montrent que même si d'autres facteurs rentrent en ligne de compte, la question du coût et du temps sont primordiales dans le choix des individus. L'enquête réalisée à Paris par X. Brisbois, psychologue social, montre que dans un premier temps *« les choix modaux sont principalement fondés par les caractéristiques instrumentales des modes (par exemple, le temps, le coût, l'utilisabilité ou encore l'agrément) »* (Brisbois, 2010). A cela s'ajoute le fait que *« le bénéfice temporel ne distingue pas les usagers de la voiture des usagers des modes collectifs »* (Brisbois, 2010), autrement dit, peu importe le choix modal effectué, l'importance de la rapidité du trajet est la même. Il établit également que certains déterminants sociaux n'ont aucune influence sur le choix modal (revenus, profession, et niveau d'étude), alors que *« l'âge, le sexe, et le lieu de résidence présentent plusieurs effets spécifiques »* comme le fait que les hommes tendent à plus utiliser la voiture que les femmes, ou que *« l'usage de la voiture tend à augmenter avec l'âge »* (Brisbois, 2010). Il note également que la perception de la fiabilité du mode de transport est un paramètre déterminant, ce qui implique de comprendre également que les choix modaux dépendent des perceptions et représentations des individus. Finalement, si une part du choix modal s'explique par la rationalité des individus (ce qui confirme en partie les théories économiques libérales), l'idée de V. Kaufmann de l'existence de rationalités multiples déterminant le choix modal est également vérifiée.

Les travaux de V. Kaufmann suggèrent en effet que d'autres *« logiques d'action »* interviennent dans les choix de moyens de transport. Cela peut dépendre notamment *« du plaisir, de la sécurité, de l'intimité »*. S'il précise également que le coût et le temps sont des paramètres importants, il illustre son propos de l'exemple d'un individu qui choisirait de prendre sa voiture même si cela rallonge le temps de déplacement en raison *« du plaisir à être au volant »,* de l'appréciation à *« être dans un univers qui est protégé, que la voiture est un habitacle dans lequel il y a un contrôle d'accès* » (Kaufmann, 2000), ou de la volonté intime d'activités telles que l'écoute de la radio. Un autre élément à prendre en compte est l'importance des routines. En effet, l'utilisation de la voiture s'est développée au cours des années 1990, pour des raisons de *« confort, d'autonomie, de propriété »* qui prédisposait les individus à utiliser leur voiture à travers des choix rationnels. Si cela est moins systématiquement le cas aujourd'hui, en raison notamment de la diversification de l'offre et de l'optimisation des transports collectifs, du développement des systèmes de télécommunications, ou le développement des villes vers des *« villes cyclables et piétonnes »*, les habitudes de comportement marquent les choix modaux. Un changement de mode de transport implique un changement des routines et habitudes, ce qui représente un facteur important à prendre en compte, d'où cette approche comportementale choisie pour aborder les mobilités cyclistes. Ces résultats obtenus autour des critères du choix modal seront mis en perspective avec le cas du vélo à Bogotá plus tard au cours de ce travail.

Représentations sociales, attitudes, motivations, comportements

Il convient à présent de définir certains concepts-clés dans la recherche en psychologie que sont les attitudes, les représentations, les comportements et les motivations.

L'objectif de ce découpage est d'expliquer au mieux le comportement d'un individu ou un groupe. On entend par comportement *« l'ensemble des réactions objectivement observables qu'un organisme […] exécute en réponse aux stimulations du milieu, elles-mêmes objectivement observables »* (Bloch, 2014), et cela comprend des paroles, des gestes, des actions, etc. Dans notre étude, le comportement étudié est l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens.

Ce comportement est le résultat d'une motivation, que l'on peut définir comme le processus psychologique responsable du déclenchement, de l'arrêt, ou du maintien d'un comportement. Le concept de motivation est associé à celui de « but », qui est la représentation mentale d'un état désiré. Il existe deux grandes catégories de but que sont les buts d'approche (lorsqu'un stimulus est reçu positivement, cela déclenche un comportement d'approche) et les buts d'évitement (si un stimulus est reçu négativement, alors cela déclenche une réaction d'évitement). Cette catégorisation est particulièrement intéressante dans notre cas, car l'on cherche à comprendre quels peuvent être les facteurs incitateurs ou au contraire les freins à un comportement, et il serait pertinent d'appliquer ces modèles comportementaux à la pratique cycliste.

Par ailleurs, les comportements s'expliquent principalement par les attitudes des individus. L'attitude est *« l'état mental et neuropsychologique, constitué par l'expérience, qui exerce une influence dynamique sur l'individu, le préparant à réagir d'une manière particulière à un certain nombre d'objets et de situations »* (Allport, 1935). Cela revient à dire qu'il s'agit d'une prédisposition à agir d'une certaine façon face à un *stimulus*. Basé sur l'expérience, on élargir alors son sens à la manière dont un individu se situe par rapport à un objet. En soi, on ne peut que difficilement mesurer ou identifier une attitude, car c'est un état mental, qui peut différer des opinions (opération de pensée, conceptualisation d'une perception, verbalisation) de la personne. L'attitude ne s'identifie que par induction, à partir des opinions ou des comportements observés.

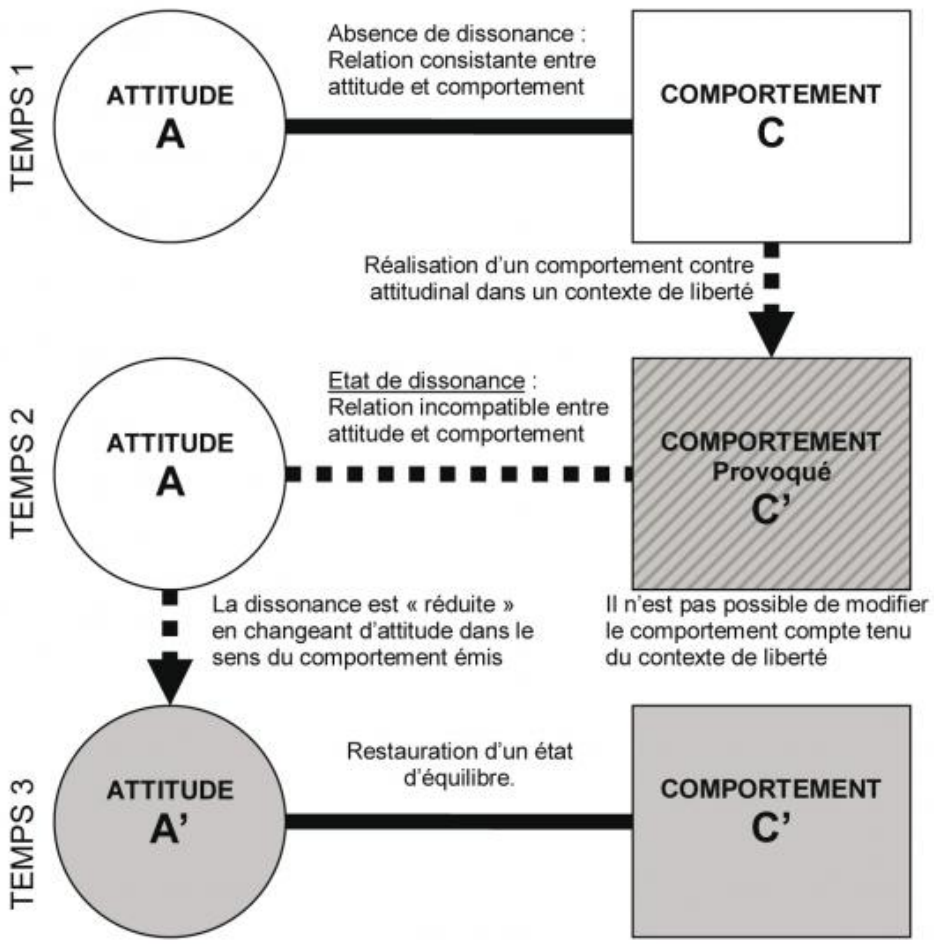
Le terme de représentations sociales quant à lui est issu des travaux d'Emile Durkheim sur les représentations collectives, et il a été développé ultérieurement par Serge Moscovici. Selon ce dernier, les représentations sociales sont issues d'un processus social et le produit de la communication entre individus. Leur fonction est de *« rendre quelque chose d'inhabituel ou l'inconnu lui-même, familier »* (Moscovici, 1976). Ce sont donc des *« modalités de pensée pratique orientées vers la communication, la compréhension et la maîtrise de l'environnement social, matériel et idéal »* (Moscovici, 1984). Il n'y a donc que peu de différences entre les attitudes et les représentations sociales, et leur distinction s'avère relativement compliquée, ce pourquoi très peu d'études se sont attachées à mettre en lien ces deux notions. Moscovici comprend les représentations sociales comme une articulation entre attitude, information, et champ de la représentation. Finalement, les représentations

sociales englobent les opinions, attitudes, croyances, valeurs et idéologies à l'échelle d'un groupe, et exercent à leur tour une influence sur les attitudes, les opinions, et les comportements.

Comment, alors, influer sur le comportement des individus ? Pour cela, deux modèles principaux existent :

- En agissant sur l'attitude de l'individu, afin qu'il adapte ses comportements : on parle alors de manipulation persuasive ;
- En modifiant le comportement de l'individu, de sorte à ce que par le processus de dissonance cognitive, il réajuste ses attitudes pour accepter ce comportement.

Figure 2 - Changer le comportement pour changer l'attitude (Vaidis, 2006)



Ville durable et transition socio-écologique

Un autre concept clé de cette étude est le concept de *ville durable*, qui s'est affirmé ces dernières décennies comme un modèle universel pour les métropoles du monde. Cette idée de la ville durable est assez difficile à définir, au sens où elle est parfois considérée comme un modèle, parfois comme un paradigme, parfois comme une théorie, ou simplement comme un projet. On peut à ce sujet se référer aux travaux de Cyria Emelianoff, spécialiste de la question, qui définit ainsi la ville durable :

« C'est une ville capable de se maintenir dans le temps, de garder une identité, un sens collectif, un dynamisme à long terme. Pour se projeter dans l'avenir, la ville a besoin de tout son passé, d'une distance critique par rapport au présent de sa mémoire, de son patrimoine, de sa diversité culturelle intrinsèque et de projets multidimensionnels (…). La ville durable doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie. Cette exigence appelle une mixité sociale et fonctionnelle, ou, à défaut, des stratégies pour favoriser l'expression de nouvelles proximités (…) » (Emelianoff, 2007)

Il y aurait donc trois idées principales définissant la ville durable : sa capacité à être viable sur le long terme, une homogénéisation de la qualité de vie à l'échelle urbaine, l'idée d'un projet politique collectif.

Pour parvenir à ces objectifs, les villes disposent de cinq champs d'intervention :

- Les politiques climatiques (réduction des émissions de CO2, développement des énergies renouvelables, etc.) ;
- Les politiques de mobilité (réduction de la place de l'automobile, développement des mobilités douces, etc.) ;
- Les politiques de planification (renouvellement urbain, densification, mises en place de trames vertes, etc.) ;
- Les politiques d'éco-construction (construction de quartiers dits durables, à faible consommation énergétique, etc.) ;
- Les agendas 21 locaux (déclinaison de l'agenda 21 de la conférence de Rio 1992 à l'échelle locale).

Cette idée de la ville durable s'insère dans un processus plus général de transition socio-écologique. L'idée de cette transition est la refonte des modèles de

développement afin de les ajuster vers un développement durable. Il ne s'agit pas seulement de la transition énergétique[9], mais bien d'une transition transversale touchant les différentes couches de la société, et s'appuyant sur les comportements individuels. Comme le souligne l'ADEME, *«le changement de comportement et, plus largement, l'évolution des modes de vie, sont devenus des enjeux clés de la transition écologique »* (ADEME, 2016), car il est admis aujourd'hui que le simple progrès technique ne permettra pas d'atteindre les objectifs fixés par l'ONU. Ce processus transitionnel est en cours mais à ses débuts, et la recherche autour de cette thématique avance petit à petit.

Par ailleurs, il est intéressant de noter que les principes régissant les politiques publiques bogotaines sont finalement assez proches de ce qui se fait dans le monde entier, car les objectifs de développement durable sont fixés à l'échelle mondiale, et les « bonnes pratiques » circulent d'une métropole à l'autre.

Méthodologie

Comme il a été précisé précédemment, ce mémoire a été constitué comme un travail préalable à un projet de thèse portant sur le développement des mobilités cyclistes. Cette recherche vise à donc à identifier les dynamiques et processus en jeu actuellement afin de pouvoir mener une enquête de plus grande envergure dans un second temps.

La première étape a donc été d'effectuer des recherches bibliographiques de façon interdisciplinaire et internationale, afin d'étudier de quelle façon cette problématique est traitée dans les différentes disciplines qui s'y intéressent, soit la géographie, l'histoire, la sociologie, la psychologie, mais aussi l'économie et l'ingénierie des transports. Cela permet d'avoir un aperçu global de la question et des enjeux qu'elle soulève. En effet, les problématiques sont nombreuses : la qualité des infrastructures, les modèles économiques associés, les pratiques et représentations des individus, la transition écologique, les comportements individuels, etc.

Dans un deuxième temps, la problématique de recherche s'est affinée autour de l'identification des freins et leviers au développement de ces mobilités, notamment à

[9] La transition énergétique vise à réduire l'utilisation des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables

travers l'étude des politiques publiques, mais aussi des pratiques et des comportements individuels, et plus spécifiquement la question de l'apprentissage d'un nouveau mode de transport et les critères du choix modal. Cela a permis de resserrer cette étude qui ne peut se permettre de traiter tous les aspects de la question.

L'un des enjeux de ce mémoire a été de recenser les sources d'informations existantes sur les mobilités cyclistes à Bogotá, afin de préparer le travail de terrain à venir. Parmi les sources utilisées, on peut citer le DANE, équivalent de l'INSEE en Colombie, mais la source principale a été le Service de Mobilité de Bogotá, qui réalise les enquêtes de mobilité. Par ailleurs, l'organisme *Bogotá Como Vamos* réalise également des enquêtes sur les pratiques et les opinions concernant la mobilité, qui fournissent d'autres informations, parfois contradictoires, qu'il s'agit de confronter. Ces enquêtes fournissent cependant des données précieuses, quant aux qualités perçues des différents modes de transport de la capitale colombienne, mais aussi des ressentis et représentations sociales des bogotains sur ces derniers. L'étude s'appuie également sur des enquêtes menées par l'institut de recherche *Despacio*, fondé en 2008 par Carlos Felipe Pardo, militant pro-vélo, et qui s'intéresse également à ces questions. Une des enquêtes fondamentales de ce centre de recherche est le *Bicycle Account*, réalisé en 2014.

Pour la réalisation de ce mémoire, nous avons été accueilli par le professeur Thierry Lulle au sein de l'Université Externado de Colombie, entre février et avril 2018. Cela a permis, au-delà de de l'approche documentaire et statistique que l'on vient d'évoquer, de réaliser une enquête par entretiens semi-directifs, auprès d'une dizaine d'acteurs publics et privés en lien avec la question à Bogotá. Ces entretiens avaient pour but de vérifier certaines tendances et hypothèses, et d'enrichir nos connaissances sur le sujet auprès de spécialistes. L'idée était d'interroger des acteurs aux profils différents : représentants d'institutions publiques, d'associations militantes, d'entreprises privées, et chercheurs. La majorité des personnes interrogées utilisaient par ailleurs le vélo comme mode de transport principal, ce qui a permis de poser également des questions sur leur propre pratique et leurs expériences. La liste des personnes interrogées et leur fonction est disponible en annexe n°2, les entretiens eux-mêmes étant retranscrits dans les annexes 5 à 12.

Chapitre 2 : Le “vélo” comme objet de recherche : les mobilités cyclistes, connaissances et enjeux

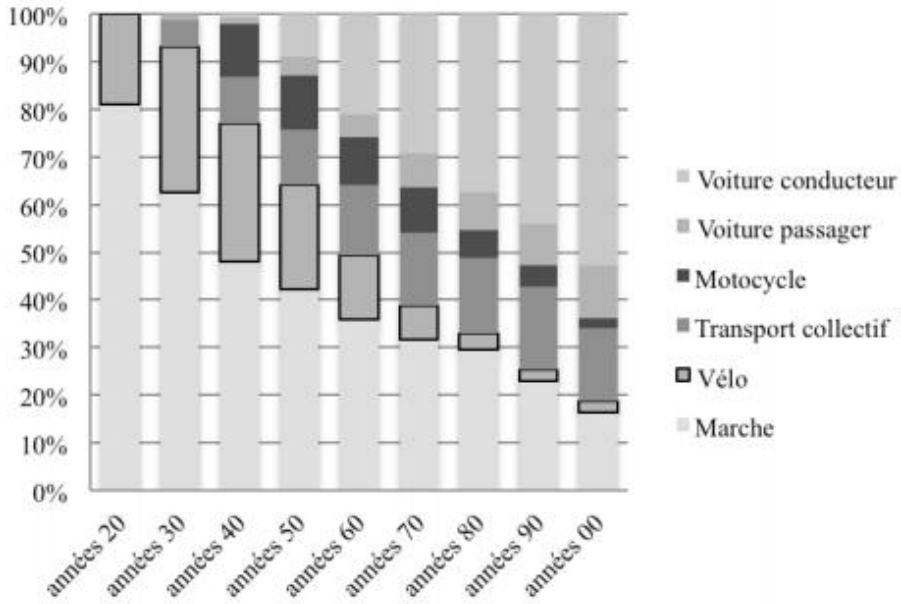
Le vélo comme objet de recherche

Placer le vélo comme objet scientifique d’une recherche n’aurait peut-être pas été possible il y a une vingtaine d’années, mais avec la mise en avant des mobilités comme thème de recherche en sciences sociales, la recherche s’y intéresse désormais pleinement. Le mot « vélo » n’était d’ailleurs pas utilisé dans les publications scientifiques. Il faut attendre le Véloforum de Genève en 1992 pour voir une série d’articles écrit sur le sujet, utilisant le mot « vélo » pour désigner ce qu’on appelait auparavant la bicyclette, le cycle ou en l’intégrant dans la catégorie plus large des deux-roues. On trouve par exemple dans ces articles ceux de Jean-René Carré comme *« Le vélo dans la ville : un révélateur social »*, ou du Docteur P. Bouvier *« Le vélo et la santé : un bilan positif ! ».*

Ce sont en effet les sciences dures qui se sont d’abord intéressé au vélo, que ce soit les physiciens qui étudiaient les transferts de force, les frottements, la consommation d’énergie, etc. ou les médecins -comme le Dr. Bouvier- afin d’étudier les impacts positifs du vélo sur la santé des individus. La sociologie s’y est également intéressée dès les années 1970 avec les travaux de Bernard Averous, puis les psychologues comme Wayne Duerden ou Louise Eriksson, et aujourd’hui les géographes et urbanistes. A noter par exemple que la première Habilitation à Diriger des Recherches pour un chercheur sur le vélo a été soutenue en 2012 par Francis Papon, chercheur à l’IFSTTAR, non sans difficultés.

On peut également observer que les intérêts des scientifiques pour la question du vélo suivent les dynamiques historiques. En effet, le vélo était bien plus utilisé au début du 20^{e} siècle qu’aujourd’hui, et la part modale du vélo décroit décennie par décennie depuis les années 1950 et l’explosion du parc automobile, avec un léger renouveau ces dernières années. On retrouve des dynamiques similaires pour la plupart des pays européens.

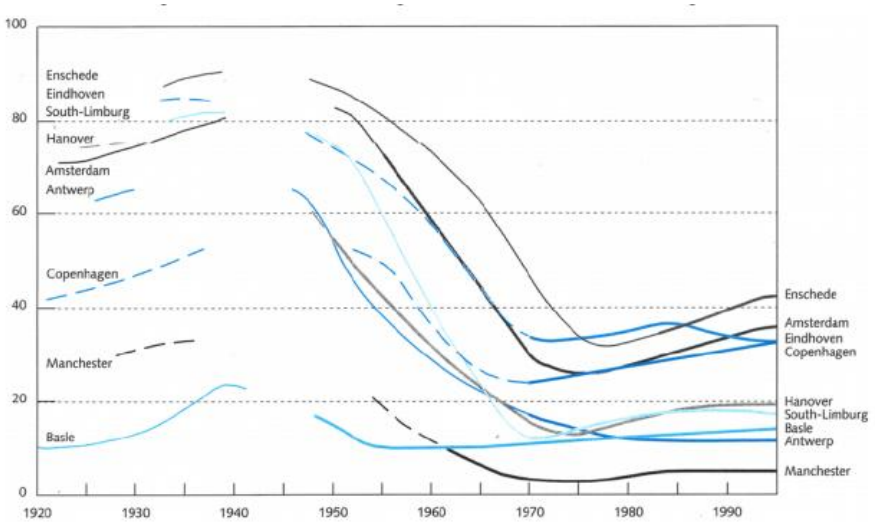
Figure 3 - Évolution de la répartition modale du moyen de transport principal en France, des années 1920 aux années 2000



Ce graphique est obtenu en demandant aux personnes interrogées quel mode principal ils utilisaient pendant chaque décennie. Plus on remonte dans le temps, moins les réponses sont nombreuses et fiables. Les réponses « Ne sait pas » et « Pas de déplacement » n'ont pas été ici reprises.

Source : F. Papon, 2011

Figure 4 - Évolution de la part des déplacements à vélo dans l'ensemble des déplacements mécanisés, depuis 1920, dans neuf villes européennes[10]



Source : F. Papon, 2011

[10] Adri A. ALBERT DE LA BRUHEZE & Frank C.A. VERAART, *Fietsverkeer in praktijk en beleid in de twintigste eeuw. Overeenkomsten en verschillen in fietsgebruik in Amsterdam, Eindhoven, Enschede, Zuidoost-Limburg, Antwerpen, Manchester, Copenhagen en Basel, Den Haag* : Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat-serie, no. 63, 1999

Le vélo comme moyen de transport

Nous allons maintenant nous intéresser avantages que présentent le vélo comme moyen de transport, sans pour autant occulter certains aspects néfastes ou problématiques. Premièrement, le vélo est souvent mis en avant comme le moyen de transport le plus efficace pour la majorité des déplacements en milieu urbain, et cela pour une raison principale : son faible coût. Bien que l'on présente généralement le vélo comme un mode de transport presque gratuit, ce dernier possède tout de même un coût, qui relève plus de l'ordre de l'investissement. En effet, la dépense principale dans l'usage du vélo est l'achat du vélo en lui-même, qui peut varier d'une cinquantaine d'euros pour un vélo d'occasion à bas prix, à plus de 2000 euros pour les modèles urbains les plus avancés ou les vélos à assistance électrique. La variation du prix dans l'achat du véhicule dépend grandement de l'utilisation prévue, et notamment de la distance moyenne à parcourir. Il existe en fait aujourd'hui une gamme de vélos adaptés à des situations diverses : vélos de route, VTT, vélos-cargo, vélos à assistance électrique, etc. Les dépenses annexes correspondent à l'entretien du vélo (entre 50 et 100 euros par an, là où il faut compter entre 300 et 700 euros par an pour un véhicule motorisé selon l'ADEME), soit le remplacement des pneus et chambres à air, ou la maintenance en garage. A cela s'ajoute l'achat d'accessoires, qui bien que non-obligatoires, participent à faire du vélo un mode de transport confortable et utilisable en toute circonstance: garde-boues, antivols, casque, éclairage, béquille, rétroviseur, compteur, équipements de pluies, etc. Là aussi, selon la qualité du matériel et le niveau d'équipement, la somme totale des dépenses peut varier entre 100 et 300 euros. Il faut donc compter un premier investissement de départ de l'ordre de 300 à 400 euros, sachant que les associations d'usagers cyclistes recommande d'effectuer dans un premier temps une phase de test avec du matériel de qualité moyenne afin d'éviter des dépenses trop élevées si l'on n'utilise finalement pas son vélo comme mode de transport principal, puis un budget annuel d'une centaine d'euros. Il est finalement assez compliqué d'estimer le coût kilométrique du vélo, car il existe une gamme de prix très large. Une étude très critiquée des usagers cyclistes réalisée par la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) l'estimait à 15 centimes du kilomètre, soit seulement 12 centimes de moins que le coût kilométrique de la voiture (27

centimes par kilomètres selon cette étude). Cependant, cette étude a pris en compte l'intégralité des dépenses liées au vélo par les Français, en le divisant par le nombre de kilomètres parcourus. Or posséder un vélo ne signifie pas l'utiliser régulièrement, et de nombreux vélos (VTT notamment) ne le sont pas. Les associations de cyclistes, représentés par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB, principale organisation associative sur le sujet en France), ont estimé le coût annuel d'une bicyclette autour des 150 euros, ce qui placerait le coût kilométrique plus proche des 10 centimes. A noter par ailleurs que l'indemnité kilométrique vélo (IKV), annoncée en 2015, et en phase expérimentale, serait de 25 centimes du kilomètre.

Finalement, quel chiffre retenir ? Francis Papon a réalisé en 2001 une synthèse importante de la littérature sur cette question, et évalue le coût kilométrique du vélo à 13 centimes du kilomètre en prenant en compte l'amortissement de l'achat du véhicule (contre 19 centimes/km pour la marche), alors que l'ADEME évalue le coût kilométrique d'une voiture type Clio à 45 centimes en milieu urbain.

Figure 5 - Coût complet de la marche, du vélo et de la voiture en agglomération urbaine en 2006

		Marche	Vélo	Voiture
Coûts privés par km	a	**0,19 €**	**0,13 €**	**0,45 €**
Valeur du temps par heure *	b	8,47 €	8,47 €	8,47 €
Indice de revenu **	c	0,88 %	0,83 %	1
Valeur du temps par heure en tenant compte du revenu	d = b c	7,45 €	7,03 €	8,47 €
Vitesse	e	4,7 km/h	14 km/h	22 km/h
Valeur du temps par km	f = d / e	1,59 €	0,50 €	0,39 €
Coût total par km	g = a + f	**1,78 €**	**0,64 €**	**0,83 €**
Coût d'un déplacement de 12 mn	h = (g e) / 5	1,67 €	1,78 €	3,66 €

Source : Héran, 2006

Il faudrait donc que la voiture se déplace deux fois plus vite que le vélo pour réduire cette différence de coût, ce qui en milieu urbain est impossible. Cependant, il est intéressant d'observer que contrairement aux idées reçues, se déplacer à vélo est loin d'être gratuit et représente un coût assez important, toutefois bien moins élevé qu'en voiture, dans les transports en commun, ou même à pied selon les distances.

De par son faible coût, le vélo représente un mode de transport très intéressant en termes d'intégration sociale. Alors qu'aujourd'hui l'accès aux ressources urbaines (éducation, emploi, santé, services, etc.) est conditionné par le potentiel de mobilité, certaines inégalités sociales pourrait être atténuées si le réseau de pistes cyclables permettait aux ménages les plus pauvres d'accéder à ces ressources à moindre coût. A Bogotá par exemple, les coûts de déplacement sont relativement élevés vis-à-vis des revenus moyens, que ce soit pour les véhicules particuliers ou les transports en commun. Le développement des mobilités cyclistes représente donc un enjeu essentiel pour les quartiers périphériques, et c'est pour cela que les pistes cyclables ne se concentrent pas uniquement en centre-ville, mais permettent aux ménages des quartiers périphériques de rejoindre les emplois du centre-ville pour un coût limité.

Le vélo comme mobilité douce

Le vélo représente également une mobilité dite douce, respectueuse de l'environnement. L'un des effets les plus positifs des déplacements à vélo est leur impact environnemental presque nul. En effet, le vélo ne fait aucun bruit, ne pollue pas, n'émet pas de gaz à effet de serre, et ne consomme pas d'énergie sinon celle nécessaire pour l'alimentation du cycliste, que Francis Papon évalue à environ 5,6 g CO2/km, et 15 kcal/km (Papon, 2016). De plus, il ne consomme que très peu d'espace que ce soit pour le stationnement ou la circulation (entre 1 et 2 m², contre 10m² pour l'automobile). En soi, le vélo n'améliore pas les conditions environnementales urbaines, mais le report modal vers le vélo en revanche produit de nombreux effets positifs.

Alors que le transport routier représente 30 % des émissions de gaz à effet de serre, dont 20 % pour les seuls véhicules particuliers, selon le Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie (aujourd'hui Ministère de la Transition écologique et solidaire), le report des mobilités automobiles vers des mobilités douces constitue le levier le plus important dans la réduction de ces émissions. Alors que la voiture est utilisée dans 60% des cas pour des trajets de 1 à 3 kilomètres en ville (INSEE, 2017), le vélo constitue une alternative efficace. En ville, sur un parcours de cinq kilomètres, le vélo est plus rapide que la voiture lorsque l'on prend

en compte le temps de stationnement : 15 km/h en moyenne pour le cycliste, contre 14 km/h pour l'automobiliste (ADEME, 2016). On trouve néanmoins des chiffres très différents sur les vitesses moyennes en ville selon les modes de déplacements, car en fonction des distances, des temporalités, et des parcours, les résultats varient énormément. Pour un trajet de 5 kilomètres, il semblerait qu'en heure creuse, la vitesse moyenne de l'automobile soit plus proche de 30 kilomètres par heure, et autour de 20 kilomètres par heure pendant les heures de pointe.

Finalement, si l'on veut estimer les effets bénéfiques de l'usage du vélo sur l'environnement, il faut évaluer ce que produiraient les cyclistes, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, s'ils utilisaient un véhicule motorisé. Se déplacer 10 kilomètres par jour en vélo évite le rejet, par l'usage d'une voiture, de près de 700 kg de CO_2 par an.

Le vélo comme mobilité active

Le vélo est également une mobilité dite active, et c'est cet aspect qui présente le plus de bénéfices que ce soit à l'échelle de l'individu ou de la société. Certes, la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une donnée importante, mais l'impact de ce mode de déplacement sur la santé des usagers représente une économie considérable pour le système de santé, d'une part par la limitation de la pollution et de ses effets sanitaires, d'autre part en fournissant une activité physique suffisante aux cyclistes.

Les bénéfices pour la santé d'un déplacement quotidien à vélo sont nombreux et divers. Tout d'abord, se déplacer à vélo pour se rendre sur son lieu de travail réduirait de moitié le risque de développer des maladies cardio-vasculaires selon les dernières estimations (Celis-Morales, 2017), et la pratique physique régulière fournit un avantage lié à la réduction de la morbidité pour de nombreuses maladies (Toussaint, 2008). On estime par ailleurs que l'usage quotidien du vélo permet de :

- Retarder les maladies cardio-vasculaires de 10 à 15 ans ;
- Gagner trois ans d'espérance de vie ;
- D'éviter entre 1900 et 4400 décès par an ;
- Améliorer le système immunitaire ;

- D’améliorer certains aspects de la santé mentale (stress, anxiété, dépression) ;
- Réduire les risques de diabète et d’obésité.

Ces différents effets positifs, résumés par Francis Papon (2002) et l’organisme Atout France (2009), permettent à la société d’économiser des sommes importantes, soit environ 57 centimes d’euros par kilomètres réalisés à vélo par un individu, rien que pour la réduction des risques cardio-vasculaires.

Cela présente également un gain de temps pour les individus. En réalisant une activité physique sur leur temps de déplacement, cela permet de rester en bonne santé sans avoir à effectuer une activité physique autre dans la semaine. Pour lutter contre la sédentarité et les maladies associées, l'OMS prône en effet une activité physique d'intensité modérée d'au moins 150 minutes par semaine. En travaillant 5 jours par semaine, un trajet quotidien de 30 minutes aller-retour suffit donc à suivre les recommandations indiquées.

En combinant les différents effets positifs sur la santé de l’usage quotidien du vélo, Atout France, dans son rapport sur l’économie du vélo, présente une méthodologie (fournie par l’OMS) permettant d’évaluer les économies globales que permet ce mode de déplacement. En se basant sur une estimation de 4.4 milliards de kilomètres parcourus annuellement en France (distance calculée dans l’enquête nationale transport de 1993-1994), le bénéfice moyen annuel serait de 4,6 milliards d’euros, soit 1,21 centimes par kilomètre parcouru. Ce montant représente plus de 10 fois les investissements réalisés annuellement par les collectivités locales. En ajoutant les pratiques sportives, et en estimant à 12% le nombre de Français utilisant occasionnellement leur vélo, cela représenterait une économie de plus de 15 milliards d’euros pour 12,7 milliards de kilomètres parcourus.

Ces effets positifs sont néanmoins à contrebalancer et nuancer. En effet, les risques sanitaires ne sont pas non plus nuls à vélo. Les principaux risques pris en compte sont l’exposition à la pollution et le risque d’accident. Ces risques sont souvent surestimés dans les représentations sociales. En réalité, les cyclistes sont moins exposés aux différents polluants que les automobilistes, ce qui a été prouvé par différentes études, en France comme ailleurs.

Figure 6 - Exposition des cyclistes et automobilistes à différents polluants à Paris

	Voiture	Vélo
CO (mg/m^{-3})	14.1	5.9
NO ($\mu g.m^{-3}$)	837	291
NO_2 ($\mu g.m^{-3}$)	188	76
Benzène ($\mu g.^{m-3}$)	80	40
Fumées noires ($\mu g.m^{-3)}$	385	141

Source : ADEME, 2004

Il en est de même pour le risque d'accident. Les études sur l'accidentologie des cyclistes estiment que le risque est le même que pour les piétons, alors que les cyclistes représentent 4% des accidents mortels ainsi que 4% des blessés graves (CERTU, cité par Papon, 2016). Les accidents sont plus nombreux lorsque les conditions de visibilité sont réduites, d'où l'importance des équipements lumineux et réfléchissants, sur les routes à circulation rapide, et aux intersections (35 % des accidents mortels en ville). Là aussi, les risques sont souvent surestimés. Cela a été mis en évidence par l'exemple des contre-sens cyclistes[12], où les risques sont perçus comme très élevés, alors que le nombre d'accidents est très réduit[13], car les cyclistes voient les véhicules automobiles arriver de face, et ce type d'aménagement se réalise uniquement dans des zones limitées à 20 ou 30 kilomètres par heure (il est d'ailleurs obligatoire de les installer dans les zones 30 et dans les zones de rencontre depuis le décret du 30 juillet 2008).

Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes est par ailleurs en baisse depuis de nombreuses années, si l'on se réfère aux données fournies par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) :

---

[12] Les contresens cyclistes ou DSC (Double Sens Cyclables), mis en place depuis le début des années 2000, sont des bandes cyclables installées sur des rues à sens unique dans le sens contraire de la circulation automobile.

[13] A Illkirch-Graffenstaden, ville de 25 000 habitants dans le Bas-Rhin, qui a généralisé les doubles sens cyclables à l'ensemble de sa voirie en zone 30 depuis fin 2005, aucun accident n'a été constaté sur ces voies (FUB, *pour un bon usage des doubles-sens cyclables, dépliant, 2013, url : https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Amenagements/depliant_doubles_sens_cyclables_2013_web.pdf*)

Figure 7 - Accidentologie des cyclistes entre 1970 et 2006

	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Cyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués à 6 jours[1]	Blessés	dont blessés graves[1]	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
1970	14 978	395 577	795	13 157	4 363	5,70	ND
1975	13 963	438 787	565	12 451	3 783	4,34	ND
1980	14 904	427 882	659	13 418	4 100	4,68	14 394
1985	11 081	335 253	426	10 027	2 925	4,08	10 756
1990	9 283	286 470	401	8 257	2 286	4,63	8 964
1995	8 533	230 347	374	7 681	1 881	4,64	8 288
2000	6 520	211 550	255	5 927	1 039	4,12	6 335
2001	5 815	203 301	242	5 259	925	4,40	5 617
2002	5 036	182 027	211	4 571	850	4,41	4 906
2003	5 320	155 087	190	4 851	848	3,77	5 161
2004	4 928	147 308	167	4 427	669	3,64	4 777
	Bicyclettes impliquées	Total véhicules impliqués	Cyclistes victimes				Accidents impliquant au moins une bicyclette
			Tués à 30 jours[1]	Blessés	dont blessés hospitalisés[1]	Gravité (tués pour 100 victimes*)	
2004 corrigée	4 928	147 308	*179*	*4 415*		*3,90*	4 777
2005	5 027	145 478	180	4 587	1 667	3,78	4 883
2006	4 979	137 657	181	4 515	1 745	3,85	4 835

ND : non disponible.
* : tués + blessés.
Source : ONISR, fichier des accidents.

Source : Atout France, 2009

Il faut ajouter que la majorité des accidents mortels se déroulent en milieu rural et non en milieu urbain. En 2006, 102 accidents sur 181 soit 56 % ont eu lieu en zone rurale, alors même que la majorité des distances parcourues le sont dans les espaces urbains (Atout France, 2009).

Le coût de l'ensemble des accidents cyclistes se monterait donc à 952 M€ par an (Atout France 2009), si l'on ajoute aux accidents déclarés les estimations d'accidents de cyclistes seuls (non-déclarés pour la plupart, car n'impliquant aucun autres usagers).

Bien que les risques pour la santé existent et ne sont pas nuls, ils restent limités, et minimes en comparaison des bénéfices fournis.

Les freins à l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens

Cela nous amène à élargir la réflexion autour des différents freins à l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens. Ces derniers sont relativement bien connus en

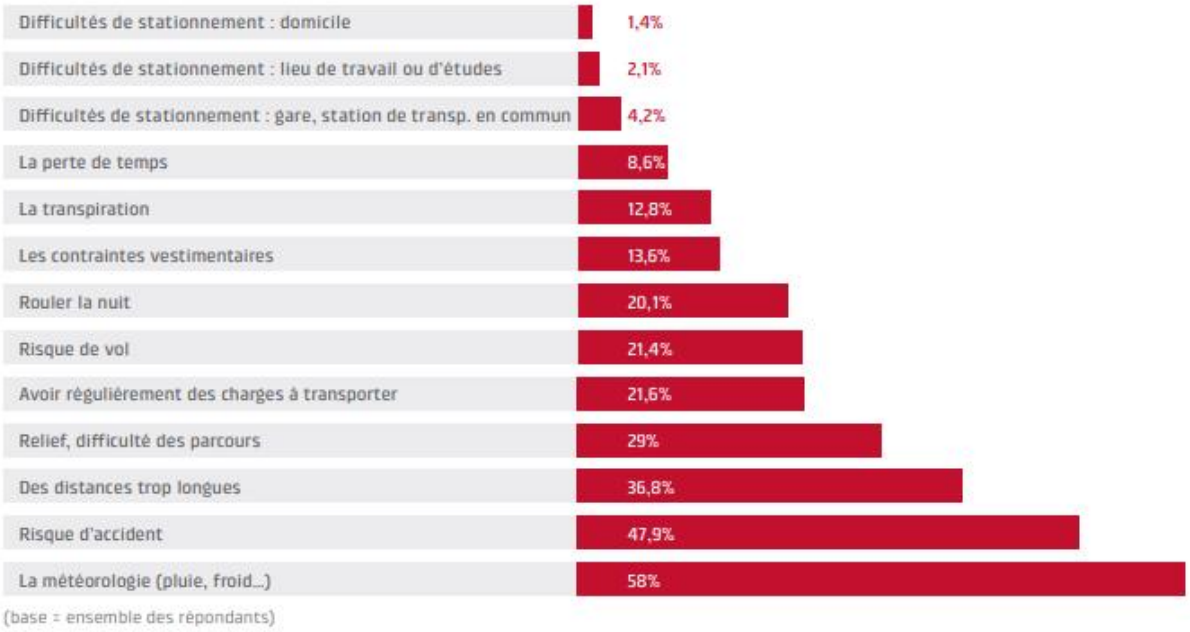
Europe, de nombreuses études ayant eu lieu, que ce soit par des chercheurs (par exemple Rocci, 2007), des villes, ou des associations de cyclistes.

L'observatoire des mobilités actives a réalisé en 2012 une étude sur les pratiques du vélo en ville auprès de 3945 individus à la demande du Club des villes et territoires cyclables et de la Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo (Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie). Le questionnaire portait sur les pratiques actuelles et passées du vélo et sur les freins et les motivations à son utilisation.

La première donnée intéressante de cette étude est que plus d'un français sur deux de plus de 15 ans possède un vélo personnel, dont 43% sont des VTT, et 57% ont plus de 5 ans. Pour cette raison, on ne peut pas étudier les pratiques cyclistes urbaines à partir de l'estimation du parc cycliste, car bien que de nombreux ménages disposent d'un vélo, une grande partie du parc n'est pas adaptée à la pratique urbaine, dans un état moyen[14], ou tout simplement non-utilisée par ses propriétaires.

Pour ce qui est des freins à la pratique du vélo, voici les résultats obtenus par cette enquête :

Figure 8 - Principaux freins à l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens en 2013



Source : OMA, 2013

[14] « Chez les Français sachant faire du vélo et ayant un vélo à disposition, 61 % des vélos sont en parfait état de marche. 33 % auraient besoin d'un léger entretien pour fonctionner, et seuls 6 % sont considérés en «mauvais état» et nécessitant une réelle réparation » (OMA, 2013)

Il était demandé à l'ensemble des individus (usagers ou non) de citer les 3 principaux freins à la pratique du vélo. Les trois principaux freins sont donc le climat, le risque d'accident, et les distances. Les autres freins cités sont finalement ceux que l'on retrouve dans la plupart des études : l'insécurité (routière ou vols) et les difficultés liés à l'effort physique (relief, vêtements, transpiration). Non-citée telle quelle, la qualité des infrastructures est souvent évoquée mais n'apparaît pas dans cette étude.

Un autre point intéressant de cette étude est que les mêmes questions ont été posées à 100 élus, afin de voir de quelle façon il estimait les attentes de la population :

Figure 9 - Freins et motivations à la pratique cycliste selon les élus et les citoyens (OMA, 2013)

	Ce que pensent les élus des freins et motivations des citoyens	Ce que disent les citoyens	Écarts
Risque d'accident	72,8%	48%	-24,8%
Relief, difficultés des parcours	42,7%	29%	-13,7%
Risque de vol	32%	21%	-11%
Difficultés de stationnement : lieu de travail ou d'études	11,7%	2%	-9,7%
Difficultés de stationnement : domicile	9,7%	4%	-5,7%
Difficultés de stationnement : gare, stations de transp. en commun	8,7%	4%	-4,7%
La météorologie (pluie, froid...)	60,2%	58%	-2,2%
Les contraintes vestimentaires	11,7%	13,6%	1,9%
La perte de temps	5,8%	9%	3,2%
La transpiration	6,8%	13%	6,2%
Avoir régulièrement des charges à transporter	9,7%	22%	12,3%
Rouler la nuit	6,8%	20%	13,2%
Des distances trop longues	19,4%	37%	17,6%
Motivations à l'utilisation du vélo ?			
Économiser sur les coûts de transport	86,4%	43%	-43,4%
Me sentir plus en sécurité	33%	3%	-30%
Gagner du temps	40,8%	18%	-22,8%
Respecter l'environnement	42,7%	39%	-3,7%
Aller où je veux	18,4%	24%	5,6%
Faire de l'exercice	62,1%	80%	17,9%
Pour le plaisir	13,6%	66%	52,4%

Les résultats les plus marquants sont la surestimation du risque d'accident, et la sous-estimation des distances.

Dans son article *« Commuting by bycicle, an overview of the littérature »,* Eva Heinen puise dans les différents ouvrages anglo-saxons pour établir une liste des critères cités par les non-usagers cyclistes comme freins à leur pratique. On y trouve : la dangerosité, l'importance du trafic, le climat, les facteurs individuels (trop occupé), le

manque de luminosité, l'incommodité, le manque de condition physique, l'inconfort, le manque de temps, la fatigue, l'effort demandé, le fait que le vélo soit un mode de transport inhabituel, et la difficile intermodalité[15] (Heinen, 2010).

Une enquête réalisée par Rennes Métropole en 2016 auprès de 2159 personnes a fait remonter que les principaux freins à la pratique cycliste dans cette ville de taille moyenne sont hiérarchiquement, pour les non-usagers, le sentiment de vulnérabilité, l'insatisfaction des infrastructures, et les distances trop importantes (Rennes Métropole, 2016).

Une constante qu'on retrouve dans toutes les études est donc l'importance des conditions météorologiques, l'insécurité routière et les vols, les distances, ainsi que les difficultés lié à l'effort physique (fatigue, transpiration, équipements, etc.). Il conviendra de mettre ces résultats en perspective avec ceux obtenus à Bogotá en quatrième partie.

Connaissances actuels des profils-types cyclistes

Au travers des différentes enquêtes réalisées, on connaît désormais relativement bien les différents profils de cyclistes.

Dans un premier temps, nous présenterons les caractéristiques-types des cyclistes urbains en Europe, avant de s'intéresser aux catégorisations effectuées par certains auteurs ou enquêtés.

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) a effectué une analyse synthétique de 14 Enquêtes Ménages Déplacements, afin de faire ressortir les profils socio-économiques des cyclistes urbains. En France, le rapport aux âges de vie est intéressant, car les moins de 18 ans représentent 30% des cyclistes urbains, alors que les 18-34 ans, 35-49 ans, et 50-64 ans représentent respectivement 21%, 21% et 18%, ce qui est conforme à leur poids parmi la population citadine. A partir de 65 ans, en revanche, la part des cyclistes chute à 10%, contre un poids démographique de 18% de poids pour cette catégorie de population. En conformité avec ces tranches d'âge, les

---

[15] *« too dangerous, too much traffic, bad weather, personal factors (too busy), lack of daylight, inconvenience, lacking sufficient fitness, uncomfortable, lack of time, being tired, too much effort, the bicycle being an uncharacteristic transportation mode and difficulties with trip-chaining »*

élèves (32%) et les actifs (31%) sont les plus représentés, alors que les étudiants sont sous-représentés (7%). Les usagers réguliers appartiennent plutôt aux CSP les plus élevées, et deux cyclistes sur trois seraient des hommes. Ces chiffres sont cependant à prendre avec précaution, car sont considérés comme cyclistes réguliers ceux ayant utilisés un vélo deux fois ou plus lors de l'enquête.

On peut cependant comparer ces résultats à ceux obtenus par l'Observatoire des Mobilités Actives :

Figure - 10 Utilisation du vélo par tranche d'âge (OMA, 2013)

	> 15 à 20 ans	> 21 à 30 ans	> 31 à 45 ans	> 46 à 59 ans	60 ans et +
Jamais	41%	46,3%	40,7%	53,1%	69,5%
Moins souvent	10,7%	10,3%	6,2%	6,3%	3,7%
Quelques jours par an	22%	21,1%	25,1%	16%	9%
Quelques jours par mois	14,9%	14,4%	16,4%	13,4%	7,2%
Quelques jours par semaine	8,7%	6,5%	6,6%	6,9%	7,3%
Tous les jours ou presque	2,7%	1,4%	5%	4,3%	3,2%

Figure 11 - Utilisation du vélo par CSP (OMA, 2013)

	Inactif	Agriculteur	Employé	Ouvrier	Commerçant Artisan Chef d'entr.	Prof. interm. Contremaître	Cadre sup. Prof. libérale
Jamais	60,5%	42,5%	52,2%	51,1%	51,6%	36,5%	38,8%
Moins souvent	5,9%	4,9%	6,5%	6,4%	2%	9,4%	7,2%
Quelques jours par an	12,6%	43,1%	20,9%	17,7%	17,1%	25,9%	22,7%
Quelques jours par mois	9,7%	5,2%	13,6%	13,8%	15,2%	16,5%	18,9%
Quelques jours par semaine	8,4%	4,3%	3,9%	6,5%	6,6%	7,7%	6,8%
Tous les jours ou presque	2,9%	0%	3%	4,6%	7,6%	4%	5,6%

Figure 12 - Utilisation du vélo par sexe (OMA, 2013)

	Femmes actives	Hommes actifs	Ensemble actifs
Jamais	81,2%	73,8%	76,9%
Moins souvent	2,3%	4%	3,2%
Quelques jours par an	6%	5,3%	5,6%
Quelques jours par mois	2,8%	4,3%	3,7%
Quelques jours par semaine	2,9%	5,1%	4,2%
Tous les jours ou presque	4,9%	7,5%	6,4%

On retrouve donc des résultats plus ou moins similaires, avec une sous-représentation des 21-30 ans, et une sur-représentation des 31-59 ans. Au niveau des CSP, ce sont les classes moyennes et supérieures qui sont les plus nombreuses, même si les profils semblent plus diversifiés, et les hommes utilisent plus le vélo que les femmes. Si l'on considère comme usagers réguliers ceux l'utilisant plusieurs jours par semaine, on obtient une population à forte dominante masculine (64,2 %), âgée en moyenne de 46 ans, dont 54,8 % sont actifs, 25,8 %

retraités et 13,7 % étudiants. Quand ils sont actifs, ils appartiennent principalement aux professions intermédiaires (14,8 %), ouvriers (13,3 %) ou cadres (10,7 %). Ainsi, toutes les catégories sociales se retrouvent dans la population cycliste.

Si l'on cherche à catégoriser les cyclistes, on peut le faire de différentes façons. Si l'on s'intéresse aux trois motivations données lors de l'enquête de l'OMA, « faire de l'exercice » est une motivation pour 80,2% des participants, « pour le plaisir » pour 65,8%, « économiser sur les coûts de transports » pour 42,7%. Si ces motivations ne varient que très peu en fonction du sexe, on observe des résultats différents en fonction de l'âge et de la CSP.

Figure 13 - Motivations à l'usage du vélo selon l'âge et la CSP (OMA, 2013)

	> 15 à 20 ans	> 21 à 30 ans	> 31 à 45 ans	> 46 à 59 ans	60 ans et +
Économiser sur les coûts de transport	53,7%	63,2%	54,2%	39,8%	21,2%
Faire de l'exercice	75%	80%	85,3%	84,7%	73,9%
Gagner du temps	31,7%	25,5%	19,1%	15,3%	11,4%
Respecter l'environnement	34%	42,4%	43,7%	44,4%	29,4%
Aller où je veux	29,7%	17,6%	14,2%	24%	32,8%
Me sentir plus en sécurité	5,9%	3,4%	4,1%	3,2%	2,4%
Pour le plaisir	55%	60,5%	65,5%	70%	68,6%

	Inactif	Agriculteur	Employé	Ouvrier	Commerçant Artisan Chef d'entr.	Prof. interm. Contremaître	Cadre sup. Prof. libérale
Économiser sur les coûts de transport	32,7%	22%	50,1%	52,3%	49,8%	55,3%	46,5%
Faire de l'exercice	75,4%	79%	84,9%	79,6%	80%	88%	85,7%
Gagner du temps	18%	30,2%	14,1%	13,9%	14,8%	19,2%	29,1%
Respecter l'environnement	33,6%	50,4%	42,9%	39,1%	32,5%	44,1%	48,4%
Aller où je veux	29,1%	12,5%	16,9%	26,3%	21,7%	17%	15,3%
Me sentir plus en sécurité	3,3%	0%	4,6%	2,8%	2,3%	3,1%	4,2%
Pour le plaisir	62,8%	76%	68,1%	73,7%	76,9%	65,7%	59,6%

On observe que les jeunes (15-30 ans) mettent plus en avant les raisons économiques, de gain de temps et de liberté, les adultes le fait de faire de l'exercice et de respecter l'environnement, et les personnes âgées la notion de plaisir et d'aller où ils veulent.

Les ouvriers, employés et professions intermédiaires sont les plus nombreux à mettre en avant l'aspect économique, alors que les cadres supérieurs soulignent les effets positifs de gain de temps et le respect de l'environnement.

On aurait donc trois profils différents, entre des jeunes cherchant un mode de transport économique et offrant liberté et flexibilité, des adultes issus des moyennes et supérieures respectueux de l'environnement et cherchant à faire de l'exercice, et des personnes plus âgées qui trouvent dans ce mode de transport un mode de

déplacement plaisant là où l'utilisation de la voiture ou des transports en commun peut être plus compliqué en raison de difficultés cognitives ou physiques.
Une étude menée à Rennes en 2014 par l'agence Audiar *« Le vélo comme expérience urbaine »* propose une catégorisation en trois profils des cyclistes urbains :

- Le vélo-piéton : habitant et travaillant dans le centre-ville, il n'effectue que de petites distances (1-4 km) et considère la ville comme un espace libre et ouvert où il peut circuler sur les pistes cyclables mais aussi les couloirs de bus, rues piétonnes ou voies pour automobiles. Il a une pratique relativement libre, sans codes ni normes. La qualité du vélo n'est pas importante, *« moins que sa valeur sentimentale »* (Audiar, 2014). Il peut également utiliser les vélos en libre-service (Vélostar), lourds, mais solides et pratiques.
- Le vélo-caboteur : il utilise son vélo sur des distances moyennes (autour des 10 km), avec des trajets plus complexes à travers des paysages changeants. Le vélo est son mode de transport principal et utiliser pour toutes les activités (travail, loisirs, commerces, etc.). C'est parmi ce profil que l'on trouve les militants cyclistes, pas spécialement pour des raisons écologiques. Il utilise un vélo solide, en bon état, et bien équipé de sorte à pouvoir être utilisé même en cas de pluie ou de charge à transporter.
- Le vélo-long-cours : Le profil des longues distances, sur plusieurs dizaines de kilomètres, et traversant centre-ville et campagnes, souvent aux heures de pointe. Il utilise son vélo peu importe le temps, bien équipé (parfois d'un vélo à assistance électrique) et vêtu en conséquence. On observe parmi ces profils un double registre de discours : celui du côté pratique du vélo dans une ville de taille moyenne, mais aussi de la pratique physique, du bien-être, et du rapport à l'environnement.

Au Royaume-Uni, une enquête réalisée par Birgitta Gatersleben et Hebba Haddad s'est intéressée aux profils des cyclistes (Gatersleben, Haddad, 2010) perçus par les usagers et non-usagers du vélo. En se basant sur les commentaires faits sur les comportements, les motivations, et les caractéristiques du cycliste typique, 4 profils différents ont émergé : responsable, style de vie, navetteur, et « hippy-golucky »[16]

[16] « responsible, lifestyle, commuter and hippy-golucky » (Gatersleben, Hadda, 2010)

que l'on pourrait traduire par « cycliste tranquille » aux vues des caractéristiques énoncées : *« quelqu'un qui utilise la bicyclette pour ses activités de la vie quotidienne, comme faire ses courses, qui ne possède pas d'équipement spécial, qui a tendance à porter des vêtements normaux, qui est gentil, attentionné et moins susceptible d'être un homme (c.-à-d. qui est une femme) »*[17] (Gatersleben, Haddad, 2010).

La description de ces profils est disponible en annexe n°13 car basé sur une série de critères nombreux, comme l'utilisation de rétroviseurs, le port du casque, le fait de fumer en pédalant, de s'arrêter aux feux tricolores, des motivations, ou des traits de personnalités. Finalement, les 4 profils se définissent de cette façon :

- les cyclistes *responsables* (qui utilisent un vélo de façon sécuritaire et responsable)
- les cyclistes *style de vie* (cyclistes passionnés qui consacrent du temps et de l'argent à leur vélo)
- les *navetteurs* (professionnels qui utilisent le vélo pour se rendre au travail, quel que soit le temps)
- et les cyclistes *hippy-golucky* (des gens gentils qui utilisent leur vélo pour les activités quotidiennes et non professionnelles)

Cette catégorisation se croise avec celle effectuée par Mette Jensen (1999), qui considérait trois profils : le cycliste de cœur (correspondant au profil style de vie), le cycliste par convenance (correspondant au hippy-golucky), le cycliste par nécessité (correspondant au navetteur)[18].

Nous verrons par la suite quelles correspondances nous trouvons avec les profils bogotains.

[17] « someone who uses the bicycle for every day life activities such as shopping, who does not own special equipment, who tends to wear normal clothes on the bicycle, who is kind, considerate, and less likely to be male (i.e.,female) »

[18] « the cyclists/public transport users of heart, the cyclists/public transport users of convenience and the cyclists/public transport users of necessity » (Jensen, 1999)

Chapitre 3 : état des lieux des mobilités cyclistes à Bogotá

Après avoir précisé le cadre théorique, méthodologique, et conceptuel de ce travail autour des mobilités cyclistes, nous allons maintenant nous intéresser au travail de terrain effectué à Bogotá, la capitale colombienne.

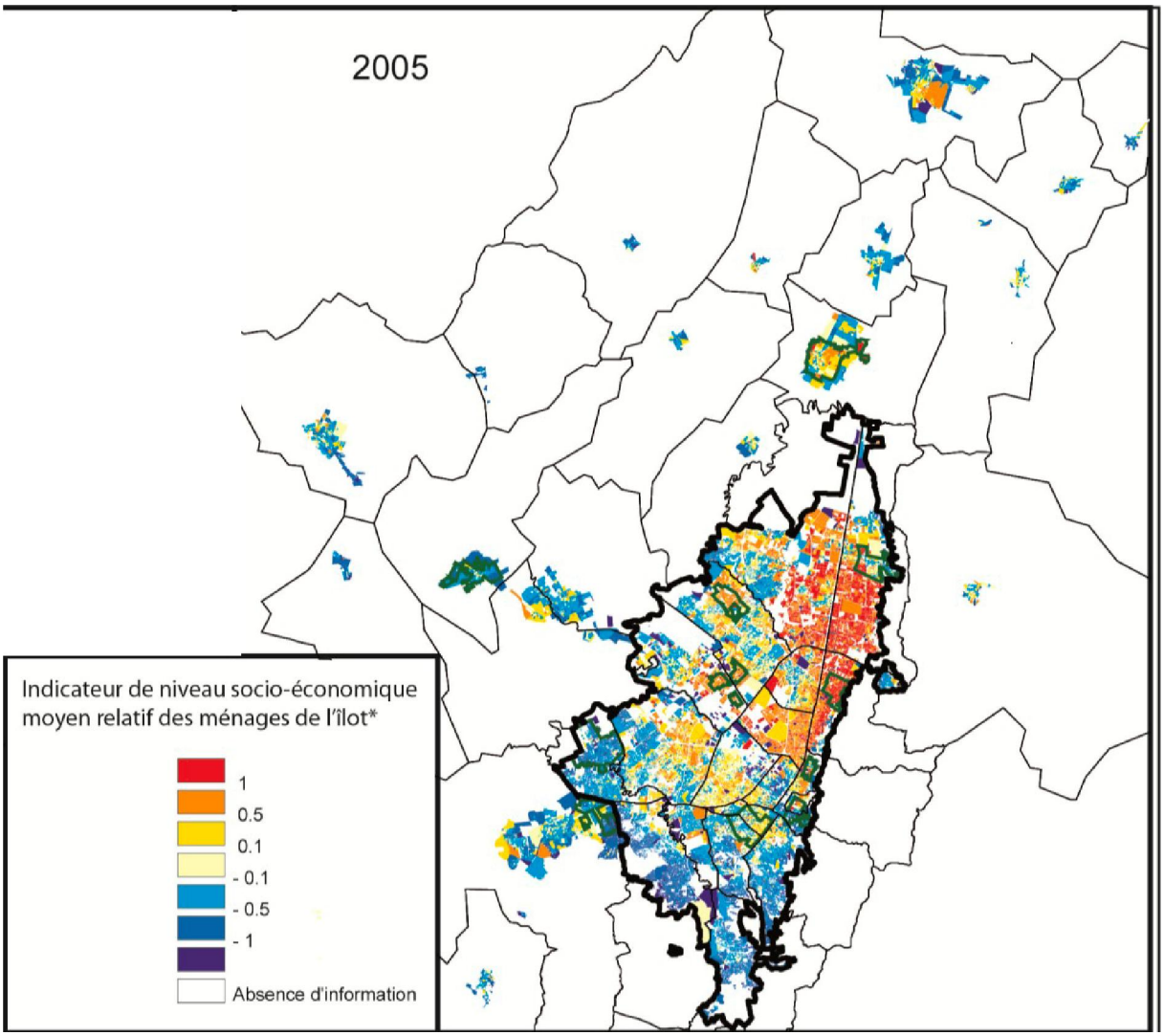
Configuration socio-urbaines dans les métropoles d'Amérique latine

Présentation de la ville de Bogotá

Avec une population estimée aujourd'hui autour de 8 millions d'habitants (6,7 millions lors du dernier recensement en 2005), Bogotá est la ville la plus importante de Colombie. Située sur une plaine à 2600 mètres d'altitude, la ville est entourée de montagnes contraignant le développement de la ville dans l'espace. La majorité des habitants réside en plaine mais on trouve certains quartiers informels localisés sur des flancs de montagne. A l'instar des grandes métropoles latino-américaines, la capitale colombienne a connu un développement rapide à partir de la moitié du XXème siècle. Ce développement fut tout autant démographique que spatial, avec une population multipliée par 10 entre 1950 et 2015 (G. Le Roux, 2015), en raison d'une importante migration depuis les espaces ruraux et d'un taux d'accroissement naturel élevé. Cette croissance démographique et spatiale *« continuent à un rythme encore soutenu aujourd'hui, même s'il a ralenti »* (V. Gouëset, F. Demoraes, O.Figueroa, G. Le Roux et S. Zioni, 2014). Cette expansion spatiale s'est accompagnée de *« divisions sociales très marquées entre un nord riche et un sud pauvre »* (Piron, 2004) et une forte spécialisation fonctionnelle. Ce modèle d'urbanisation exerce *« des contraintes fortes sur les mobilités résidentielles et quotidiennes de leurs habitants »* (F. Dureau, V. Gouëset, E. Mesclier, 2006). On a donc aujourd'hui une ville de très grande taille, très étalée, peu dense, marquée par des phénomènes de ségrégations sociales et résidentielles. Cependant, on observe au cours des dernières décennies un processus de densification assez important au sein de l'espace urbanisé (G. Le Roux, 2015). Les zones d'emploi sont concentrées au centre-ouest et centre-nord, ce qui fait de l'accès au centre de la ville un enjeu

important. De plus, on trouve au nord de la ville des ensembles résidentiels où vivent majoritairement des classes moyennes, ainsi que des immeubles de haut standing créant des quartiers favorisés et bien équipés. L'ouest de la ville a historiquement concentré des populations rurales migrant vers la ville, mais il est aujourd'hui surtout habité par les classes moyennes. La plupart des quartiers pauvres (et/ou informels) se concentrent au sud de la ville.

Figure 14 – Niveau socio-économique moyen des ménages par îlot de l'aire métropolitaine de Bogotá en 2005



Source : G. Le Roux, (Re)connaître le stade de peuplement actuel des grandes villes latino-américaines. Diversification des parcours des habitants et des échelles du changement urbain à Bogotá (Colombie), 2015

Le phénomène de *spatial mismatch* et la transition urbaine

Si les taux d'urbanisation de l'Amérique du Nord et de l'Amérique latine sont presque similaires (environ 80%), les processus d'urbanisation sont bien différents, notamment en termes de rapidité. Ce sont les processus de transition démographique et de transition urbaine qui expliquent cette évolution très rapide de l'urbanisation (Dureau, 2006). Cette croissance fait que les villes latino-américaines sont marquées par une expansion spatiale et des divisions socio-spatiales très importantes, avec un problème de *spatial mismatch* (Dureau & Gouëset, 2010), c'est-à-dire un désajustement entre lieu de résidence et localisation résidentielle. L'hypothèse du *« spatial mismatch »* apparaît pour la première fois en 1968 dans les travaux de J. F. Kain pour caractériser les villes nord-américaines de Chicago et Detroit. Cette hypothèse soutient que la ségrégation résidentielle associée à la concentration des emplois dans des espaces spécifiques a des effets néfastes sur le taux d'emploi des ménages pauvres, en raison de la relation négative existante entre distance aux emplois et opportunités d'emplois. Cette distance aux emplois peut être tout autant physique que mesurée en termes de distance-temps, selon les moyens de transport potentiels, d'autant que ces populations ont une tendance plus élevée à utiliser les transports en commun. Si ces derniers sont mal organisés, les coûts temporels sont d'autant plus élevés.

Les facteurs de causalité de cette relation sont au nombre de trois :

- L'efficacité de la recherche d'un emploi décroît avec la distance, car les informations disponibles pour les individus sont moins nombreuses ;
- Les loyers étant moins élevés loin des zones d'emploi, les individus résidant à une distance élevée de celles-ci refuseront plus facilement un emploi si celui-ci implique un déménagement vers une zone où les loyers sont plus élevés ;
- Le regard des employeurs : un individu vivant loin de son lieu d'emploi est perçu comme plus susceptible d'arriver en retard, et moins flexible dans les horaires.

Si cette théorie intègre notamment la ségrégation socio-raciale, les mêmes phénomènes en termes de ségrégation socio-économique présentent des

conséquences similaires. Cette théorie est également critiquée, notamment sur l'importance déterministe qu'auraient la localisation résidentielle, l'appartenance à une classe sociale ou à une ethnie. Cependant, la combinaison de ces facteurs a de façon certaine une conséquence néfaste sur la capacité à trouver un emploi des ménages les plus pauvres, surtout associée aux effets de quartier.

L'hypothèse des effets de quartiers pose que *« la concentration des ménages « pauvres » dans des quartiers isolés spatialement et socialement du reste de la société urbaine a pour effet de redoubler les conséquences de la pauvreté en termes d'accès à l'emploi, de résultats scolaires ou de comportements dits déviants »* (Bacqué, Fol, 2013). Cela signifie que l'appartenance à un groupe social caractérisé par de longues périodes d'inactivité et de pauvreté, et d'isolement social (affaiblissement des liens au travail, nombreuses familles monoparentales, difficultés à se marier, échec scolaire, etc.) renforcerait les difficultés à trouver un emploi et donc les processus d'appauvrissement. Le « capital social » offert par les réseaux sociaux internes aux quartiers d'origine serait très faible, et ne permettrait pas d'accéder à des emplois qualifiés ou à la réussite sociale.

Si ce phénomène est aussi important dans cette étude sur les mobilités cyclistes, c'est que les pistes cyclables de Bogotá permettent normalement aux habitants des quartiers sud de rejoindre le centre-ville à moindre frais, là où les infrastructures de transport et l'offre de transports collectifs sont déficientes. Cependant, les distances sont relativement élevées, et certains individus doivent effectuer des trajets de plus de deux heures (30 km) pour rejoindre le centre-ville.

Enjeux contemporains de la mobilité quotidienne à Bogotá

De la crise des mobilités aux innovations

L'état actuel de l'offre de transports (et des problèmes associés) est la conséquence de politiques nombreuses et contradictoires qui ont alterné entre privatisation et publicisation des transports collectifs. La forte croissance urbaine des années 1950 s'est accompagnée d'une restructuration du réseau : abandon du tramway, passage à l'autobus. En 1959, le transport collectif est nationalisé et géré par l'Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU). Mais après la crise des transports

généralisée qui a touché le pays à partir des années 1980, le secteur a été entièrement privatisé dans les années 1990 (A. Beuf, 2007), selon les principes néolibéraux préconisés par la Banque Mondiale, comme l'ouverture à la concurrence. Cependant, cette libéralisation des transports en commun n'a pas eu les effets escomptés. Alors qu'une multitude de prestataires différents étaient en charge du marché, c'est surtout le secteur informel qui a explosé (bon marché, mais de mauvaise qualité). Les transporteurs qui disposaient de peu de moyens d'investissements utilisaient des véhicules en mauvais état, alors que les conducteurs rémunérés en fonction du nombre de passagers développaient des pratiques de conduite dangereuses (Montezuma, 1996). Ainsi, selon A. Beuf, 1387 personnes ont trouvé la mort lors d'accidents routiers en 1995. L'offre de transports est devenue excédentaire, avec l'essor du secteur informel et une congestion croissante. A cela s'ajoute le fait qu'à la même période, *« l'ouverture économique faisait baisser le prix des voitures importées, ce qui a entraîné l'explosion du parc automobile privé »* (V. Gouëset *et al.* 2014). C'est dans ce contexte qu'ont émergé différents projets pour solutionner les problèmes de transport de Bogotá. Tout d'abord le système de *« pico y placa »,* qui restreint l'usage des automobiles selon les immatriculations aux heures de pointe ; puis le développement de *ciclorutas* (pistes cyclables) ; et enfin, la mise en place du *« Transmilenio »*. Le *Transmilenio* est un système de *Bus Rapid Transit* inspiré du modèle de Curitiba au Brésil. C'est un système d'autobus en site propre, censé offrir les mêmes capacités qu'un tramway ou un métro (environ 250 personnes, avec une fréquence élevée). Le *Transmilenio* coexistait, lors de son lancement en 2001, avec une offre massive de minibus informels, sans intégration tarifaire entre les deux systèmes. A partir de 2011, les minibus informels ont été progressivement remplacés par les bus du SITP (*Sistema Integrado de Transporte Público*), intégrés tarifairement au Tranmilenio. Aujourd´hui le SITP et l'offre informelle coexistent, cette dernière ayant toutefois beaucoup décliné, sauf dans les périphéries populaires. Les titres de transport du *Transmilenio* et du SITP sont vendus à l'avance et non plus par le conducteur. Dans les trois systèmes de bus, le prix est indépendant de la distance parcourue ou de la condition sociale des passagers. Le *Transmilenio* circule en site propre, ce qui lui garantit une relative rapidité, même en heure de pointe, tandis que le SITP et les minibus informels circulent sur la voirie ordinaire, et sont de ce fait très sensibles à la congestion du trafic en heure de pointe.

Concernant la gestion des transports, la responsabilité des politiques de planification et de gestion sont divisées entre le gouvernement central et le pouvoir municipal. Le pouvoir central établit dans un premier temps les politiques globales de gestion et de sécurité, et s'occupe de la coordination entre les institutions nationales et municipales, ainsi que d'une part du financement. Ensuite, il revient au pouvoir central de gérer les investissements privés dans la gestion, l'entretien et la construction des infrastructures de transports. Dans le cas du *Transmilenio* par exemple, c'est le pouvoir central qui a négocié le prêt de la ville de Bogotá avec la Banque Mondiale. Le pouvoir municipal est quant à lui en charge de la planification des transports et du développement urbain (estimation des besoins de la population, puis de la gestion et de l'entretien du réseau). Cependant, comme ces fonctions sont souvent sous-traitées à des entreprises privées, le pouvoir municipal n'établit que les grandes lignes des projets (établissement des tarifs, détermination des nouvelles lignes, etc.)

Utilisation actuelle du réseau de transport et dynamiques

Le premier constat à propos de la mobilité quotidienne à Bogotá est celui d'une augmentation de cette dernière au cours des dernières années :

Figure 15 - Evolution de la mobilité quotidienne à Bogotá (2005-2011)

	Bogotá	
	2005*	2011
Nombre de déplacements par jour de semaine (en millions)	10,2	17,6
Nombre de déplacements par personne	1,4	2,2
Taux de motorisation des ménages **	30 %	41%
Durée du déplacement au lieu de travail		
Moyenne	50 mn	-
En voiture	41 mn	-
En transport collectif	56 mn	-

** Exclus les voyages à pied inférieurs à 15 minutes ** Nombre de voitures pour 100 ménages*

Source : Enquête de Mobilité Urbaine de Bogotá, 2005 et Enquête de Mobilité de Bogotá, 2011 - Réalisation : V. Gouëset, F. Demoraes, O.Figueroa, G. Le Roux et S. Zioni, 2014.

L'augmentation du nombre de déplacements trouve son explication ailleurs que dans la croissance démographique, étant donné l'augmentation du nombre de déplacements par personne. Les autres facteurs entrant en jeu ont été identifiés par O. Figueroa (2014) : l'expansion urbaine et le développement de l'offre résidentielle périphérique, la progression du taux d'activité des femmes, la progression du taux de scolarisation et de la durée moyenne des études des jeunes, la croissance du taux de motorisation des ménages, l'amélioration du réseau routier et autoroutier, l'augmentation de l'offre de transports publics (individuels et collectifs). Pour ce qui est des modes de transports aujourd'hui utilisés, on peut se référer à la dernière enquête sur les mobilités à Bogotá (Encuesta de Movilidad, 2015), et obtenir des données précises sur les différents modes de transports utilisés par les bogotains.

Figure 16 - Nombre de voyages réalisés quotidiennement à Bogota en 2015

Medio predominante	Bogotá		Resto de municipios		Soacha	
	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje	Viajes	Porcentaje
PEATÓN	4.623.890	31,12%	563.403	40,03%	389.649	39,54%
TPC-SITP	3.471.959	23,37%	145.384	10,33%	282.363	28,66%
TRANSMILENIO	2.058.888	13,86%	75.221	5,34%	155.769	15,81%
AUTO	1.664.204	11,20%	133.523	9,49%	33.669	3,42%
MOTO	711.646	4,79%	76.229	5,42%	44.911	4,56%
TAXI	682.801	4,60%	14.434	1,03%	6.879	0,70%
BICICLETA	635.431	4,28%	176.217	12,52%	35.079	3,56%
ESPECIAL	507.985	3,42%	96.823	6,88%	21.063	2,14%
ALIMENTADOR	222.623	1,50%	45	0,00%	0	0,00%
OTROS	102.262	0,69%	424	0,03%	1.606	0,16%
ILEGAL	103.993	0,70%	7.604	0,54%	4.861	0,49%
INTERMUNICIPAL	73.300	0,49%	118.094	8,39%	9.499	0,96%
TOTAL	14.858.983	100%	1.407.402	100%	985.348	100%

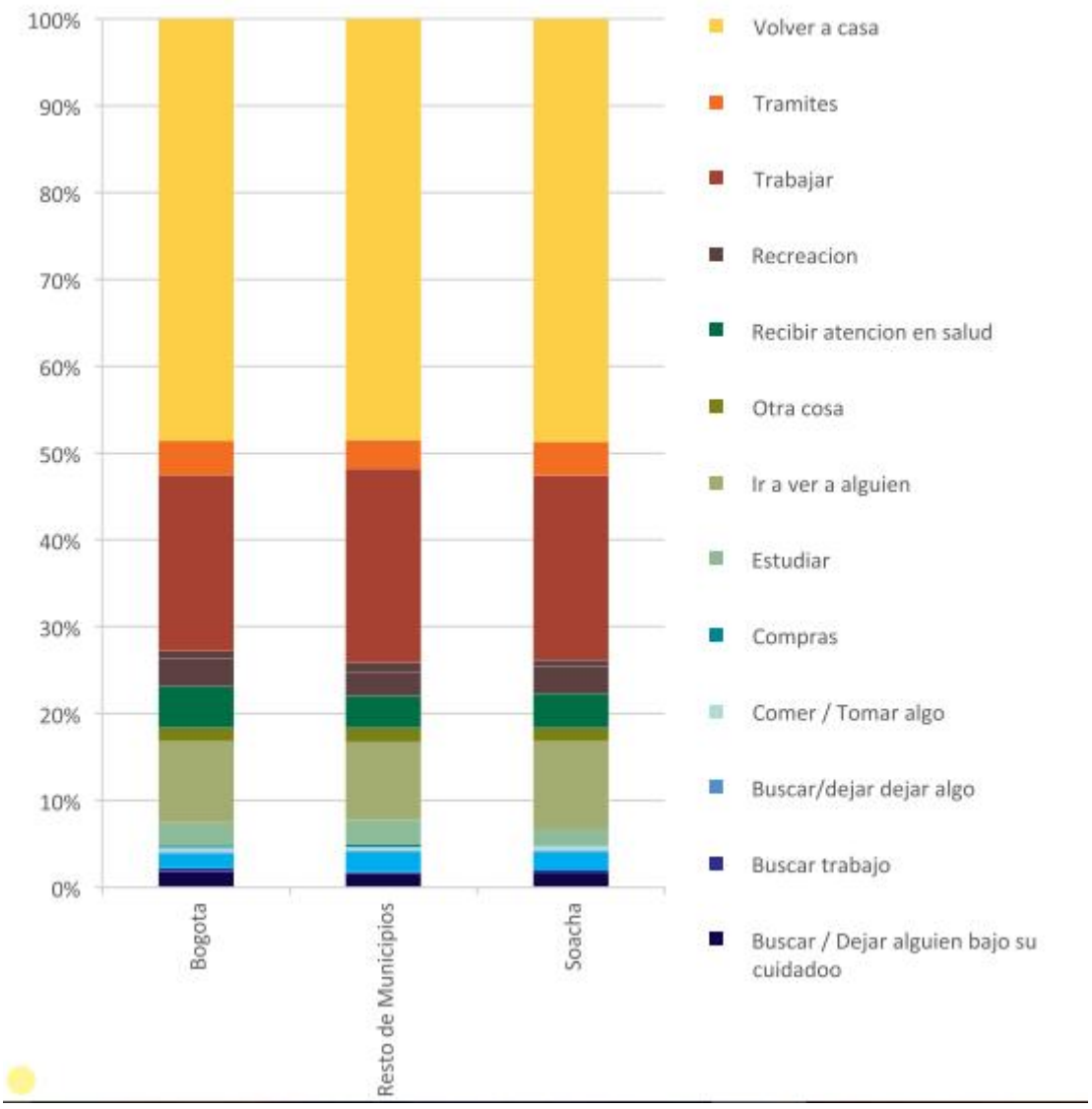
Source : Encuesta de Movilidad, 2015

On remarque que le moyen de transport le plus utilisé à Bogotá est l'autobus (37,23 % si l'on additionne le *Transmilenio* et les services du SITP), mais que les déplacements à pied sont les plus fréquents dans les municipalités périphériques. Même à Bogotá, près d'un tiers des déplacements s'effectuent à pied. Cependant, le nombre de déplacements piétons a diminué de 30 % entre 2011 et 2015, pour l'ensemble du District de Bogotá, et les modes de transports informels ou illégaux ont connu une baisse de fréquentation de l'ordre de 25 %. Ces déplacements se sont transférés vers les transports en commun et les deux-roues : les déplacements en

Transmilenio ont connu une augmentation de 50 % ; les déplacements en moto ont doublé et les déplacements en vélo ont augmenté d'un tiers. A côté de cela, les déplacements en automobile ont stagné sur la période (+0,7%).

Par ailleurs, les motifs de déplacement sont à peu près similaires entre Bogotá et les municipes environnants. L'essentiel des trajets concerne encore les trajets-navettes : retour au domicile[19] ou aller au travail[20]

Figure 17 - Motifs des trajets à Bogota (EM 2015)



[19] « volver a casa »
[20] « Trabajar »

Les tendances actuelles sont marquées par l'augmentation du parc automobile et de deux-roues motorisés. Selon le Service de Mobilité, entre 2010 et 2016, le nombre de voitures a augmenté de 750 000 à 1,1 million de véhicules, tandis que le nombre de motos est passé de 200 000 à 460 000. Un téléphérique a également été mis en place (*Transmicable)* afin de mieux connecter *Ciudad Bolivar* au reste de la ville ; il doit être inauguré à la fin de l'année 2018. D'autres projets du même type devraient voir le jour ces prochaines années.

Limites et critiques du système actuel

La question des mobilités quotidiennes représente un enjeu essentiel à Bogotá, dans une métropole marquée par la congestion et la crise du système de transport. La mobilité, avec l'insécurité, fait partie des préoccupations principales des bogotains, et occupe une place importante dans les débats publics et les médias, et ce pour trois raisons : les problèmes de congestion et de temps de trajet, l'état des infrastructures et l'insécurité routière.

Les deux sources de données utilisées dans cette partie sont l'enquête de perception citoyenne[21] de 2017 et le rapport sur la qualité de vie de Bogotá[22] de 2016 ; ces deux derniers documents étant produits par l'organisme d'enquêtes d'opinion *Bogotá Cómo Vamos.*

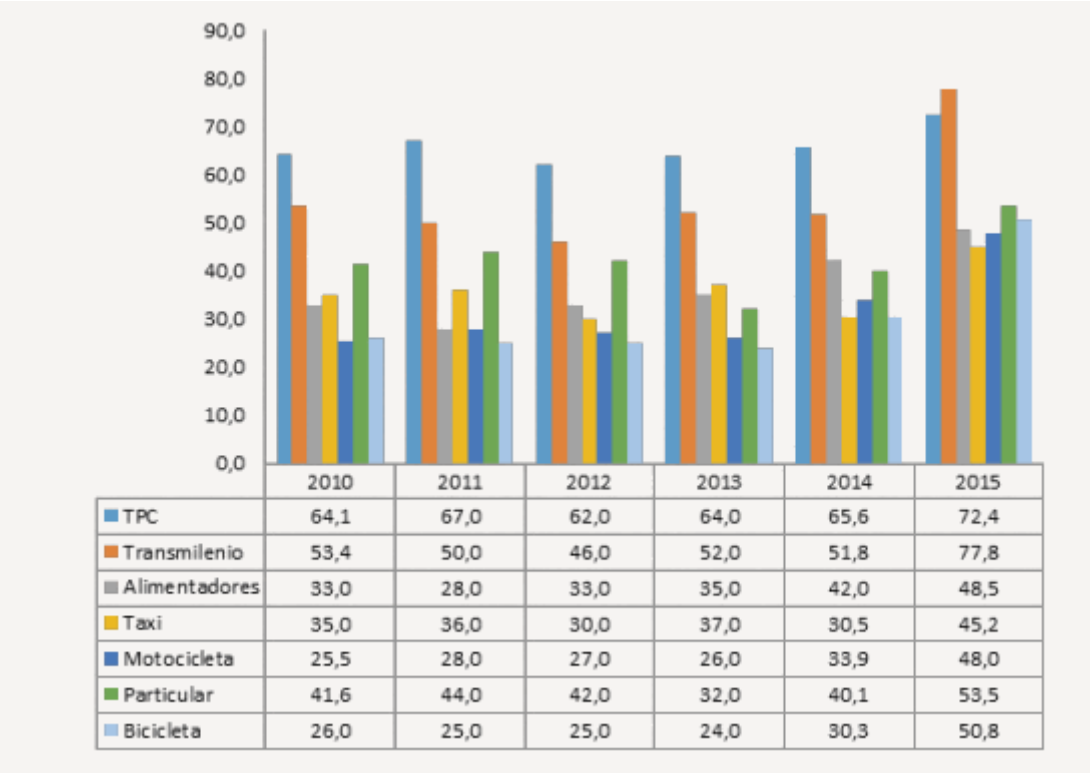
La première information issue de ces documents est le taux de satisfaction des bogotains vis-à-vis de leur mode de transport principal : seulement 45% des habitants se déclarent satisfait de ce dernier. Le taux le plus bas concerne le Transmilenio (19%), et le plus fort les cyclistes (85%). Ce sont les services de transport collectifs qui obtiennent les taux de satisfaction les plus bas (19% pour le Transmilenio, 32% pour le SITP, 44% pour les bus informels, et 48% pour les taxis). Le système de transport collectif de Bogotá ne parvient toujours pas à satisfaire les citoyens, malgré la mise en place du Transmilenio et la réforme du SITP. De plus, 60% des usagers du Transmilenio estiment que la qualité de ce mode a empiré depuis l'année dernière, alors que ce dernier apparaît comme le mode de transport principal de 37% des bogotains selon l'enquête de perception de 2017.

---

[21] « *Encuesta de percepción ciudadana ».*
[22] *« Informe de calidad de vida de Bogotá ».*

Par ailleurs, à l'exception du Transmilenio, qui dispose de voies réservées, la vitesse moyenne des autres modes de transport a diminué : 22 kilomètres par heure pour les taxis et véhicules particuliers contre 27 kilomètres par heure en 2013, et 17 kilomètres par heure pour le SITP contre 20 kilomètres heures en 2013. Les temps de déplacement, quel que soit le mode de transport, sont en constante augmentation depuis 2010. Logiquement, 65% des bogotains estiment que leurs temps de trajets quotidiens ont augmenté entre 2016 et 2017 (Encuesta de Percepción, 2017).

Figure 18 - Temps de déplacements moyens à Bogota entre 2010 et 2015



	2010	2011	2012	2013	2014	2015
TPC	64,1	67,0	62,0	64,0	65,6	72,4
Transmilenio	53,4	50,0	46,0	52,0	51,8	77,8
Alimentadores	33,0	28,0	33,0	35,0	42,0	48,5
Taxi	35,0	36,0	30,0	37,0	30,5	45,2
Motocicleta	25,5	28,0	27,0	26,0	33,9	48,0
Particular	41,6	44,0	42,0	32,0	40,1	53,5
Bicicleta	26,0	25,0	25,0	24,0	30,3	50,8

Source : Enquête de mobilité 2015

La société Inrix, spécialiste des données routières, a publié début 2018 son rapport annuel sur l'impact des embouteillages[23]. Cette étude compare les données récupérées pour 1064 villes en fonction du nombre d'heures perdues dans embouteillages par les automobilistes. Il apparait que Bogotá est la 6e ville du monde où les habitants perdent le plus de temps dans leurs trajets, avec 75 heures perdues annuellement par habitant. Cela correspond à près d'un tiers du temps passé en voiture pour un habitant, soit le taux le plus élevé des 25 villes les plus embouteillées.

[23] Cookson Graham, « INRIX Global Traffic Scorecard », INRIX Research, 2018, 44p.

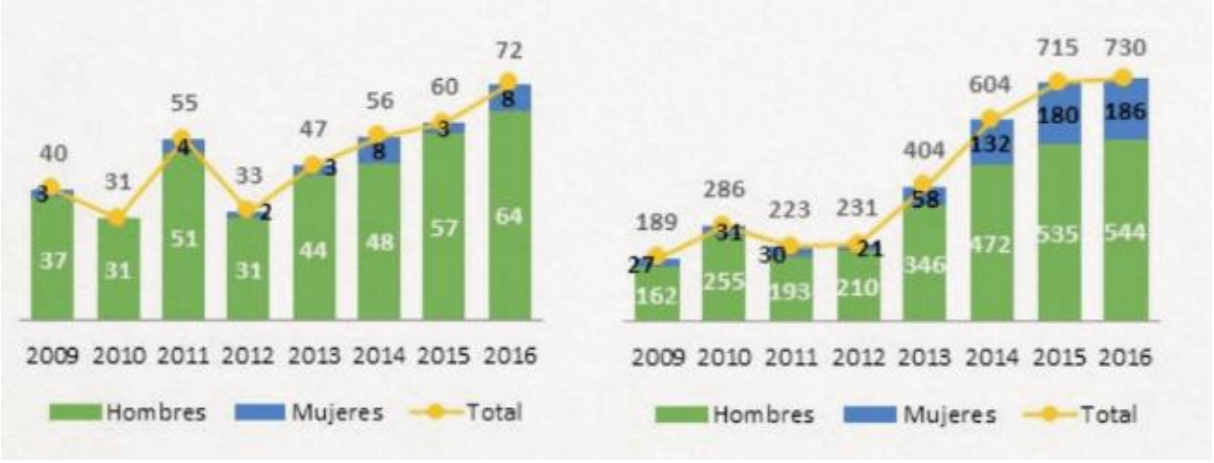
De plus, les infrastructures routières ne sont plus en bon état. L'Institut de Développement Urbain[24] de Bogotá estime que moins de la moitié (47%) du réseau routier bogotain est en bon état (Rapport sur la qualité de vie, 2016), et observe que ce maillage ne croît plus : seuls 3,6 km de nouvelles voies ont été construits en 2016. La localité d'Usme, une des plus pauvres de la ville, située sur les contreforts montagneux du sud-est de la ville, est celle où la voirie est dans le plus mauvais état, avec moins de 20% du réseau en bon état, et plus de 50% en mauvais état (suivent les localités également populaires de *Bosa* et *Engativá*).

La troisième problématique que pose le fonctionnement actuel du réseau de transport de Bogotá est la sécurité routière. C'est l'un des enjeux forts des pouvoirs publics, alors que le nombre d'accidents mortels poursuit son augmentation[25], même si le nombre global d'accidents est en diminution de 13% par rapport à 2015.

L'augmentation la plus importante est celle des accidents de motos, en raison de l'augmentation globale du nombre de véhicules : le nombre de morts lors d'accidents de motos a presque doublé entre 2010 et 2015, passant de 119 à 204 victimes, et de 167 à 204 entre 2015 et 2016, soit une augmentation de 22%. On observe une dynamique similaire pour les cyclistes, où le nombre d'accidents (mortels ou non) est lui aussi en forte augmentation ces dernières années :

Figure 19a - Accidents mortels de cyclistes à Bogotá

Figure 19b - Accidents de cyclistes à Bogotá



Source : Informe de calidad de vida, 2016

[24] « *Instituto de Desarrollo Urbano* »

[25] C'est également le cas en prenant en compte l'augmentation de la population : de 7 morts pour 100 000 habitants à 7,3.

La place du vélo dans les mobilités quotidiennes bogotaines

C'est dans ce contexte que nous allons à présent nous intéresser plus particulièrement aux mobilités cyclistes, alors que l'offre globale de transport présente de nombreuses insuffisances.

Une dynamique lancée à la fin des années 1990

Bogotá est aujourd'hui considérée comme la ville latino-américaine la mieux dotée en infrastructures cyclables selon le rapport de Banque Interaméricaine de Développement[26] (BID) intitulé *« Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta »* paru en 2015. Le réseau cyclable était alors estimé à 392 kilomètres, il s'étend aujourd'hui sur plus de 476 kilomètres.

[26] Banco Interamericano de Desarrollo

Figure 20 - Extension du réseau de pistes cyclables à Bogotá entre 2015 et 2016

LOCALIDAD	2015 (KM)	2016 (KM)
Usaquén	40,1	46,25
Chapinero	13,5	15,63
Santa Fe	12,63	11,56
San Cristóbal	3,37	3,1
Usme	8,1	5,9
Tunjuelito	14,68	16,8
Bosa	28,93	29,31
Kennedy	77,85	70,2
Fontibón	19,68	19,63
Engativá	52,4	55,17
Suba	64,49	80,64
Barrios Unidos	24,99	27,33
Teusaquillo	34,61	33,53
Los Martires	10,35	10,5
Antonio Nariño	3,6	3,7
Puente Aranda	18,69	31,24
La Candelaria	1,07	1,02
Rafael Uribe	4,11	5
Ciudad Bolívar	7	10,32
Total	440,15	476,83

Source : Informe de calidad de vida, 2016

Avec une part modale de 5,4 % des navettes quotidiennes selon l'enquête de mobilité de 2015, c'était également la deuxième ville d'Amérique latine derrière Rosario en Argentine (5,5%).

Cependant, malgré ce chiffre, la qualité des pistes cyclables laisse à désirer : selon la *Personería de Bogotá*, seuls 49% de ces pistes présentent des conditions optimales pour les usagers cyclistes. De plus, certains quartiers présentent des conditions très mauvaises : près de de 89% des panneaux de signalisations et 95%

des marquages au sol ne rempliraient pas les conditions minimales en termes d'état, de fonctionnalité, ou de visibilité dans le quartier de Chapinero par exemple (Sanchez, 2016).

En effet, le réseau de pistes cyclables bogotain a été grandement mis en place au début des années 2000, sous les administrations d'A. Mockus et d'E. Peñalosa. Si les politiques de transport comme la mise en place du Transmilenio ou du système de « pico y placa » (qui restreint l'usage des automobiles selon les immatriculations aux heures de pointe) sont relativement connues, les politiques en faveur des transports non motorisés, et notamment du vélo, sont moins connues alors qu'elles sont exemplaires (Montero, 2017 ; Montezuma, 2002, 2010). Depuis son retour à la mairie en 2016, E. Peñalosa a lancé une politique ambitieuse autour du vélo, avec l'objectif annoncé de devenir la capitale mondiale du vélo d'ici les années 2020.

Cadre politique et juridique de la pratique cycliste

Avec l'augmentation du nombre de trajets quotidiens réalisés à vélo (près de 800 000 actuellement selon le Service de Mobilité), l'augmentation du nombre d'accidents, et les objectifs annoncés d'intensifier la pratique cycliste dans la ville, Bogotá a dû renforcer son cadre législatif autour du vélo. Au-delà des plans d'aménagement et de développement qui sont de plus en plus précis, l'un des enjeux évalués par les pouvoirs publics est la sécurité routière. En ce sens, on trouve de nombreux documents à caractère pédagogique, pour « apprendre » à se déplacer à vélo dans la ville, rappelant un certain nombre de règles et de normes auxquels les cyclistes, mais aussi les autres usagers, doivent se conformer.
Le Service de Mobilité a notamment produit un « manuel du bon cycliste »[27] où l'on trouve l'ensemble des règles régissant théoriquement ces mobilités. Il est par exemple rappelé que le piéton a la priorité sur le cycliste, quelles voies sont utilisables, que l'usage du téléphone ou d'écouteurs est interdit, ainsi que les codes pour signaler un changement de direction. Toutes ces indications rentrent dans un cadre législatif précis, dont le premier jalon fut la loi 769 de 2002, inscrivant les

[27] *« Manual del buen ciclista ».*

premiers principes du code de la route pour les cyclistes. Les autres textes importants sont la résolution 009 de 2002, l'accord 79 de 2003, la loi 1801 de 2016, mais surtout la loi 1811 de 2016 (Annexe 14) qui a pour but de promouvoir l'usage du vélo au niveau national et qui a modifié le code de la route afin de mieux protéger les cyclistes. On notera également certaines mesures comme celle de l'article 5, qui permet aux fonctionnaires de récupérer une demi-journée de repos après être venu 30 jours au travail en vélo, l'article 6 qui impose la mise en place de 10% de stationnements pour vélos relativement au nombre de places pour voiture pour les bâtiments publics, ou l'article numéro 16 qui instaure l'obligation du port du casque.

Au-delà des lois et des normes adoptées, les pouvoirs publics agissent également pour promouvoir l'usage du vélo à travers différents événements :

- la *ciclovía*, véritable institution à Bogotá : les dimanches et jours fériés, les axes principaux de la capitale colombienne sont réservés aux vélos et piétons. La première *ciclovía* a été lancée en 1974, et cet événement rassemble chaque semaine plus d'un million et demi d'habitants, et jusqu'à trois millions lors des *ciclovías* nocturnes, selon Juan Manuel Prado Villafrade de la *Gerencia de la Bicicleta* (Annexe 7). Cet aménagement est considéré comme un modèle à l'échelle mondiale (Montero, 2017), et fait partie de ce que l'on nomme les « bonnes pratiques » en urbanisme, c'est-à-dire des pratiques urbaines reconnues pour leurs effets positifs et répétées dans d'autres contextes urbains. En Colombie, la grande majorité des villes ont ainsi mis en place une *ciclovia* analogue.
- Le *dia sin carro*[28] : mis en place en 2000 par E. Peñalosa, et inspiré par le modèle de la journée sans voiture de La Rochelle. Lors de cette journée, différents ateliers d'apprentissage du vélo en milieu urbain sont également mis en place.
- La *Semana de la Bicicleta*[29] : mise en place en 2006 à l'initiative de la Chambre de Commerce de Bogotá (voir l'entretien de German Prieto en Annexe 6), et soutenue par la Mairie, cet événement consistait dans un premier temps à mettre en relation les différents acteurs techniques en lien avec la question des mobilités cyclistes. Aujourd'hui investie par le milieu

[28] « La journée sans voiture »
[29] « La semaine du vélo »

associatif, elle reste une semaine où de nombreux événements autour du vélo sont organisés dans la ville.

Si l'on se réfère à ce qui a été dit en première partie de ce mémoire, ces mesures s'inscrivent donc dans une double logique :

- Persuasive : à travers les différentes communications, à travers le Service de Mobilité, et les ateliers de sensibilisation aux mobilités cyclistes, l'idée est de faire changer les attitudes des bogotains afin qu'ils adaptent leur comportement en conséquence. L'idée à travers ces événements communicationnels est de déconstruire certaines représentations sociales, notamment sur l'insécurité routière, afin de promouvoir les mobilités cyclistes.
- Comportementale : par ailleurs, en offrant la possibilité aux habitants d'utiliser leur vélo en ville dans des conditions presque optimales (peu de circulation, nombreux autres cyclistes, et axes de circulation larges et en bon état), ce qui peut pousser les usagers les plus réticents à utiliser leur vélo le reste de la semaine à adapter leurs attitudes.

Cependant, l'usage récréatif du vélo le week-end, sur les *ciclovías* et les routes aux alentours de Bogotá est institué depuis des années à Bogotá (Montero, 2017) sans que cela ait un effet significatif sur son usage dans les navettes quotidiennes. Nous proposerons quelques pistes d'explication dans le dernier chapitre, basé sur les entretiens exploratoires réalisés en 2018.

Chapitre 4 : Déterminants de la pratique cycliste à Bogotá, facteurs limitants et motivations.

Dans cette partie portant sur les déterminants de la pratique cycliste, nous utiliserons différentes sources de données :

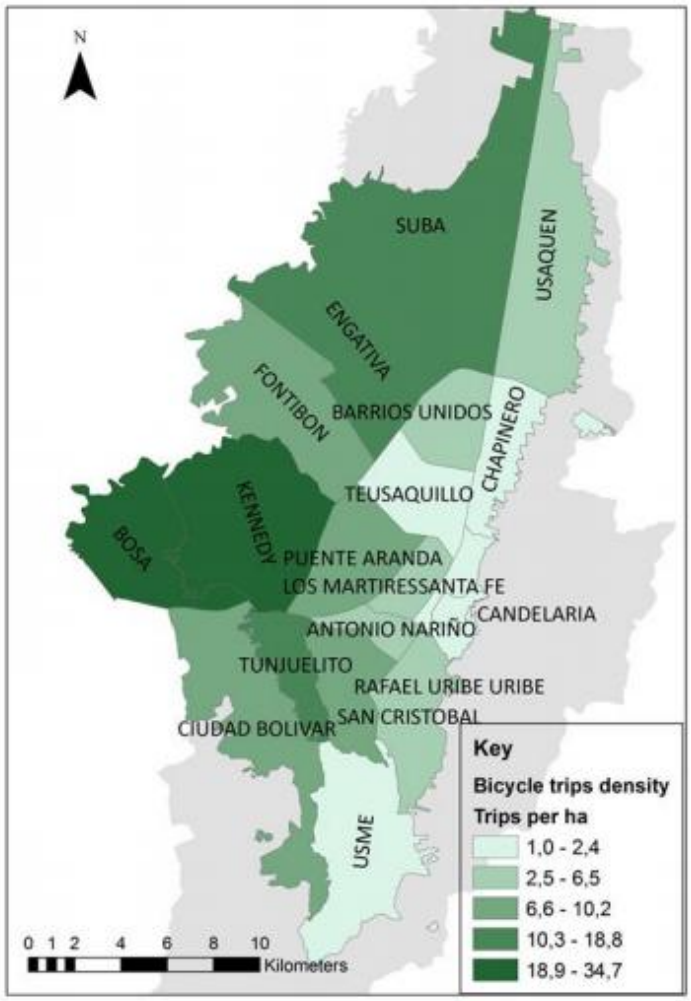
- L'enquête de mobilité de 2015
- Le *Bicycle Account* de 2014, réalisé par le bureau d'études *Despacio*
- Les enquêtes d'opinion réalisées par l'organisme *Bogotá Cómo Vamos,* et notamment l'enquête « *Bogotá Cómo Vamos en Bicicleta* » publiée en 2017
- Les entretiens réalisés lors de notre enquête de terrain, qui ont suivi un guide d'entretien semi-directif (Annexe 1) – les transcriptions des entretiens sont disponibles en annexe (5 à 12)

Profils des cyclistes bogotains

La première étape de ce travail de recherche est de caractériser les profils des cyclistes bogotains.

Si l'on se réfère au *Bicycle Account*, les cyclistes de Bogotá sont majoritairement masculins (75%), relativement jeunes (les moins de 44 ans représentent 85% des trajets effectués), issus des strates sociales les plus basses (80% des trajets sont effectuées par les trois strates les plus basses), et résident dans les quartiers périphériques au sud et à l'ouest :

Figure 21 - Densité des trajets à vélo par hectares (Bicycle Account, 2014). Données de 2011



Cependant, l'enquête de mobilité de 2015 présente des résultats assez différents. En effet, ce seraient les strates les plus élevées qui utiliseraient le plus le vélo de façon quotidienne : respectivement 17,25% et 21,24% pour les strates 5 et 6, contre 11,11%, 15,05% et 13,84% pour les strates 1, 2, et 3.

Figure 22 - Utilisation quotidienne du vélo par strate (Enquête de Mobilité, 2015)

Estrato	Se moviliza cotidianamente en bicicleta	Porcentaje
Estrato 1	Si	11,11%
	No	86,81%
	ND	2,08%
Estrato 2	Si	15,05%
	No	79,42%
	ND	5,52%
Estrato 3	Si	13,84%
	No	81,78%
	ND	4,38%
Estrato 4	Si	14,91%
	No	80,44%
	ND	4,64%
Estrato 5	Si	17,25%
	No	80,56%
	ND	2,19%
Estrato 6	Si	21,24%
	No	78,52%
	ND	0,24%

Il y a deux possibilités pour expliquer cette divergence dans les données :

- La méthodologie employée est sensiblement différente : l'enquête de mobilité pose la question à un individu : utilisez-vous quotidiennement un vélo ? Alors que le *Bicycle Account* prend en compte le nombre de trajets réalisés. Les strates les plus basses effectueraient donc plus de trajets (potentiellement, les navettes et autres déplacements) tandis que les strates supérieures utiliseraient le vélo uniquement pour des déplacements occasionnels ou la pratique sportive.
- Les deux enquêtes n'ont pas été réalisées la même année, et l'on aurait observé un changement de tendance entre 2011 et 2015, entre les strates les plus basses et les plus hautes. Cela pourrait s'expliquer par l'augmentation de l'utilisation du vélo par les strates les plus hautes, dans les navettes comme pour les loisirs, alors que les strates les plus basses abandonnent petit à petit le vélo pour la moto, comme le suggère Juan Manuel Prado de la *Gerencia de la Bicicleta* : *« Une tendance actuelle est qu'avec la croissance économique,*

[les ouvriers] passent à la moto. On observe d'une enquête à l'autre que les strates 2 et 3 descendent de leur vélo pour acheter une moto, alors que les strates 4 et 5 descendent de leur voiture et se mettent au vélo. »[30]. German Prieto suggère lui aussi cette explication.

Cela constitue une piste de recherche, où l'on observerait un processus transitionnel semblable à ce qui s'est passé en Europe, où le profil historique de l'ouvrier à vélo a disparu petit à petit, avec l'augmentation du parc automobile lors de la croissance d'après-guerre, au profit des classes supérieures. Cette hypothèse se vérifie si l'on observe les données récupérées par *Bogotá Cómo Vamos* en 2016 :

Figure 23 - Pourcentage de Bogotains qui affirment utiliser un vélo quotidiennement par strate (Encuesta de Percepción Ciudadana, 2016)

Par ailleurs, lors des entretiens que nous avons réalisés, il a été demandé aux individus quels étaient, selon eux, les différents profils-types de cycliste à Bogotá (Annexe 4). Il en ressort que ces acteurs identifient certains profils récurrents : le profil historique des ouvriers du sud ou de l'ouest, dont l'usage du vélo est un choix contraint pour des raisons économiques ; les classes supérieures qui en font le choix pour des raisons écologiques ou de santé ; les sportifs réguliers ; les jeunes et étudiants qui en font un véritable style de vie (l'expression *« qui sont tombés amoureux du vélo »* revient également souvent).

[30] « Tenemos mucha tendencia que la gente con el crecimiento economico esta pasándose a la motocicleta. Vimos entre una encuesta y la otra que el estrato 2 y 3 se bajó de la bicicleta y compró moto. Mientras que el estrato 4y5 se bajó del carro y se subió a la bicicleta.»

On retrouve ici une typologie proche de celle établie par Mette Jensen (1999), avec le profil des jeunes « de cœur » (correspondant au profil style de vie), le cycliste par convenance (classes supérieures), et le cycliste par nécessité (navetteur). A cela s'ajoute une particularité bogotaine avec le profil « sportif », qui s'explique par l'importance de l'usage récréatif du vélo, que ce soit lors des *ciclovías* ou autour de Bogotá durant les week-ends.

Les freins à l'usage du vélo

Une constante dans toutes les enquêtes réalisées et quelle que soit la méthodologie employée est la récurrence du thème de l'insécurité, que ce soit la sécurité routière, ou bien l'intégrité des personnes. Ces deux thèmes sont les plus importants pour la majorité des individus : on les retrouve en tête dans le rapport *Cómo Vamos con la Bicicleta* (d'abord la sécurité personnelle puis la sécurité routière), de même dans le *Bicycle Account* (56% des individus citent la sécurité personnelle, 53% la sécurité routière), et en deuxième pour la sécurité personnelle dans l'enquête de mobilité (derrière le fait de ne pas avoir de vélo). Ces deux éléments ont également été cités par l'intégralité des individus que nous avons interrogés.

La ville de Bogotá est en effet marquée par une insécurité importante, et le nombre de vols de vélo est en explosion ces dernières années, que ce soit pour le vol du vélo en lui-même ou le vol des biens de l'individu. Selon le Service de la Sécurité de Bogotá, un vélo est volé toutes les trois heures dans la ville, avec une augmentation de 81% au mois de janvier 2018 par rapport à l'année précédente, avec 450 vols dénoncés sur ce mois. Ces agressions sont de surcroît souvent violentes, et plusieurs décès sont d'ores et déjà à déplorer pour 2018.

L'augmentation du nombre d'accidents impliquant des cyclistes a déjà été présenté précédemment, nous reviendrons donc uniquement sur les raisons pouvant expliquer l'insécurité routière bogotaine. Une des premières explications est la qualité des infrastructures dédiées aux cyclistes. Si la majorité des individus s'accordent pour dire que le réseau de Bogotá est relativement performant en Amérique latine, de nombreuses lacunes persistent. Premièrement, les premières générations de pistes cyclables mises en place au début des années 2000 sont en très mauvais état. Deuxièmement, une partie des pistes cyclables se trouvent sur les trottoirs dont

s'emparent les piétons aux heures de pointe, forçant les cyclistes à se confronter aux piétons, où à utiliser les voies dédiées aux automobiles, ce qui créent de nombreux conflit, comme le souligne Laura Rojas : *« nous, les cyclistes, nous roulons sur la rue car les pistes cyclables sont en mauvais état ou envahies par les piétons, du coup, les voitures nous disent que l'on ne doit pas être ici mais sur les pistes cyclables, c'est le piéton qui est en colère »*[31].

Une autre explication mise en avant dans une grande partie des entretiens est le manque de « *cultura vial »*, soit mot à mot le manque de *« culture routière* », qui désigne le manque de considérations entre les usagers de mode de transports différents. On cite également le manque de culture cycliste dans certains entretiens, mais d'autres soulignent au contraire que Bogotá est une ville où il existe une forte culture cycliste. Il semble que cela soit aussi l'explication principale du décalage entre le nombre d'usagers de la *ciclovía,* ou plus largement du vélo-loisir, et la part modale relativement faible du vélo dans les navettes. De nombreuses personnes qui n'osent pas se déplacer en semaine en raison de l'insécurité routière peuvent rouler avec un risque moindre le week-end (suggestion de Karina Quitian ou de Diego Laserna par exemple).

Les autres freins identifiés par les individus interrogés dans les différentes enquêtes sont discutés. L'exposition à la pollution, citée en 3e frein dans le rapport *Cómo Vamos en Bicicleta*, est une idée reçue, alors qu'il a été prouvé non seulement à Bogotá mais dans le monde entier que les cyclistes sont moins exposés que les autres usagers aux polluants. Le manque de stationnement ou la difficile intermodalité (cités respectivement en 4e et 5e freins) semblent aujourd'hui appartenir au passé, ou du moins en nette amélioration, notamment grâce à la loi 1811. La difficulté de l'effort physique, en dehors des individus présentant des incapacités physiques, disparaît après une semaine ou deux de pratique, ce qui réduit progressivement les problèmes de sudation. Cela nécessite, dans certains cas, l'adoption de stratégies comme le changement de vêtements, ou de prendre une douche au travail, mais ne représente pas un réel frein. Les boutiques de vêtements associées aux collectifs rencontrés proposent par ailleurs une gamme spécialisée de vêtements « normaux » mais possédant plusieurs aérations pour limiter cet

[31] « nosotros como ciclistas nos vamos por la calle porque la cicloruta está en mal estado o hay muchos peatones, entonces el carro inmediatamente nos va a decir "usted no tiene que estar acá, tiene que estar arriba" y si me paso arriba el peatón está enojado »

inconvénient. Il en est de même pour le climat, tantôt présenté comme problématique (à cause de la fréquence des pluies) ou comme un avantage (pas de températures élevées), qui nécessite un équipement particulier mais qui ne constitue pas en soi un frein pour les usagers réguliers. En revanche, certains freins spécifiques concernent la population féminine, plus exposée aux agressions (physiques ou verbales) et au harcèlement de rue, et pour qui le sentiment d'insécurité est plus élevé. Selon Fabian Muñar, les quartiers du nord de la ville seraient plus propices aux mobilités cyclistes féminines car les risques d'agression et de harcèlement y seraient plus réduits.

Motivations et effets positifs

Nous allons maintenant aborder les différentes motivations expliquant le choix modal effectué par les usagers cyclistes.

Selon le *Bicycle Account*, les motivations principales des usagers cyclistes à Bogotá sont l'auto-détermination pour des raisons économiques ou de santé (53% pour les hommes, 39% pour les femmes), l'incitation par un ami ou groupe d'amis (23,5%), puis, autour des 20%, les embouteillages, la *ciclovía*, le réseau de pistes cyclables, et la sur-occupation du Transmilenio. Ce sont finalement les motivations que l'on retrouve parmi les individus que nous avons interrogés, bien que l'état de l'offre générale de transport semble être un facteur plus déterminant parmi notre échantillon. Cela peut être dû au fait qu'il soit constitué plutôt d'individus entre 20 et 30 ans, ce qui peut présenter un biais d'observation, ou à la dégradation de l'offre ces dernières années. En effet, comme on l'a vu précédemment, les temps de trajet pour l'ensemble des modes de transport ont fortement augmentés depuis 2010. L'un des principaux arguments mis en avant dans les entretiens est la possibilité d'économiser du temps plus que de l'argent. Il est intéressant de noter qu'Andres Villalba et Juan Manuel Prado soulignent l'influence potentielle des cyclistes colombiens de haut niveau comme Nairo Quintana dans le développement de l'usage du vélo, ce qui peut être une hypothèse de recherche, bien que cela concerne plus particulièrement l'usage récréatif. Armando Rodriguez indique aussi qu'il y a eu un certain « boom » de la pratique du vélo après les succès de Lucho Herrera dans les années 1980.

Les effets positifs évalués par les individus interrogés sont nombreux, et relativement classiques : gain de temps, économie d'argent, bénéfices pour la santé, augmentation de la qualité de vie, et la pratique d'une activité physique sont les effets positifs les plus récurrents. On observe également l'importance de la notion de bien-être, de bonheur, de joie, de liberté, de réduction du stress ou de l'idée de plaisir qui revient assez fréquemment. Le fait de découvrir la ville d'une nouvelle façon, de s'en sentir plus proche, de se l'approprier est aussi cité régulièrement, ce qui est particulièrement intéressant, notamment pour ce qui est des interactions entre l'usager et son environnement. Il est en plus exprimé qu'il s'agit d'un processus, que cela se fait petit à petit, *« pas à pas »* (Diego Laserna), et que se crée finalement un lien plus fort entre l'usager et son environnement. Tout cela montre de fortes convergences avec ce qui a été identifié dans le premier chapitre.

Cet attachement fort à la ville est très important chez les interrogés que l'on pourrait catégoriser comme les cyclistes « style de vie ». Lorsque nous les avons interrogés sur ce que signifie pour eux se déplacer à vélo, nous avons obtenus différentes réponses particulièrement intéressantes. L'idée de liberté est apparue pour 7 individus sur 10[32], et l'expression « style de vie » pour 4 personnes. Le vélo est donc perçu par beaucoup comme un vecteur de liberté, d'émancipation, mais aussi d'autonomie et de tranquillité. Ces valeurs très positives marquent le rapport que ces personnes développent avec leur environnement, qu'ils parcourent de façon positive.

L'idée d'identité a également été mentionnée lors de 3 entretiens (D. Laserna, A. Villalba, A. Rodriguez), ce qui s'inscrit dans la continuité des travaux de Sandrine Depeau et Thierry Ramadier sur l'identité de déplacement (Depeau, Ramadier, 2011). L'usage du vélo participe à la construction de l'image de soi, de son identité. Luis Cardona indique explicitement que lorsqu'il se déplace à vélo, il sent qu'il donne l'exemple aux autres personnes[33], alors qu'il évalue comme un frein l'image que certains peuvent avoir d'eux-mêmes s'ils se déplaçaient à vélo, en raison des représentations sociales associées (mode de transport des pauvres), mais aussi des effets de l'effort physique comme la sudation.

---

[32] La question n'a pas été posé à Andres Villalba (qui a par ailleurs lui aussi utilisé l'expression « style de vie »).

[33] « al mismo tiempo que ando en bicicleta siento que estoy dando el ejemplo para que otras personas se monten, entonces es muy importante »

L'apprentissage de la pratique cycliste à Bogotá

Pour traiter cet aspect de la question, nous nous concentrons sur les réponses fournies lors des entretiens réalisés à la question « quels conseils donneriez-vous à quelqu'un qui souhaite commencer à se déplacer à vélo à Bogotá ? »
Les réponses mentionnent fréquemment les différents dispositifs mis en place par les pouvoirs publics, et notamment l'importance de la *Ciclovia* comme étape d'apprentissage de la pratique urbaine du vélo (J.M. Prado, M. Moscoso, F. Muñar, A. Rodriguez). Cet événement permet de commencer dans des conditions optimales son apprentissage des codes et normes régissant ce type de mobilités. Au-delà de la *Ciclovia*, les ateliers mis en place par la Mairie, les dispositifs d'apprentissage comme les « écoles du vélo »[34] ou ateliers d'apprentissage pour adultes, sont également conseillés par ces usagers. Il est également recommander de se tourner vers les guides et manuels fournissant des conseils aux cyclistes, comme le « manuel du bon cycliste » édité par le Service de Mobilité. Une autre façon de se familiariser à cette pratique est de se tourner vers le milieu associatif, relativement important à Bogotá avec plus d'une trentaines d'associations en lien avec le vélo urbain, qui organisent chaque semaine des balades en groupe (de jour ou nocturnes), des ateliers de maintenance mécanique, des cours d'apprentissage. Ces groupes sont très diversifiés, avec des idéologies et des façons de voir le vélo assez différentes. Certains collectifs sont plus politisés (comme *Bienal Tunal*), d'autres tournés vers les pratiques festives (*CicloCannabis*), ou encore orientés sur l'émancipation des femmes par le vélo (*Niña sin miedo*, *Parada en los pedales*). Juan Manuel Prado, de la *Gerencia de la bicicleta,* souligne l'importance de se faire aider par un ami ou un collectif : *« le second conseil est certainement de se tourner vers un de ses amis qui se déplace déjà à vélo. Il faut s'appuyer sur cette personne et lui demander des conseils, qu'il donne les meilleurs itinéraires, qu'il indique les accessoires à acheter, etc. Il y a des choses en apparence très simple mais qui*

[34] « *Escuela de la bici* ».

peuvent faire la différence. Par exemple, avoir un porte-bagages fait une grande différence dans le confort d'un trajet. »[35]

Un autre conseil qui revient souvent est d'avoir de la patience et d'y aller petit à petit, de prendre confiance pour ne pas de retrouver dans une situation inconfortable. Il est par exemple conseiller de préparer son itinéraire à l'avance, voire de profiter d'un dimanche pour effectuer une reconnaissance du trajet domicile-travail.

Pour ce qui est de l'apprentissage des enfants, un programme-phare a souvent été cité en exemple : *al colegio en bici*. Ce programme, porté par les Services de l'éducation et de la mobilité, organise quotidiennement le transport de plus 1 200 enfants de leur domicile à leur établissement scolaire et inversement. Plus d'un million de trajets ont été réalisés grâce à ce programme depuis sa création. Le projet avait d'abord commencé dans deux localités. Il est désormais présent dans six localités différentes ; l'objectif étant bien entendu d'étendre ce dispositif à un maximum d'enfants. Les enfants sont d'ailleurs familiarisés assez tôt à l'usage urbain du vélo à travers l'expérience de la *Ciclovia*, où l'on retrouve de nombreuses familles. Cependant, cela ne suffit pas pour l'instant à inscrire ce mode de transport sur le long terme : le vélo étant plutôt perçu comme un jouet, un gadget, qu'un véritable mode de transport, ce qui présente un enjeu important pour le futur. En effet, les jeunes populations représentent une population cible pour l'usage du vélo, d'autant plus dans l'hypothèse d'une porosité entre le vélo-loisir et l'usage du vélo dans les navettes.

---

[35] *« Lo segundo es seguramente habrá un amigo, conocido suyo, que ya usa la bicicleta : apoyese en esta persona y que le dé consejos, que le dé la mejor ruta, que accesorios comprar. Hay cosas que son aparentemente muy sencillas pero que si uno las tiene marca la diferencia. Por ejemplo, tener una parrilla, marca una diferencia muy grande en la comodidad de un viaje ».*

Conclusion générale

Résultats de l'enquête

A travers cette étude, nous avons pu identifier les conditions et freins au développement des mobilités cyclistes à Bogotá. Même si cette métropole fait figure d'exemple à l'échelle de l'Amérique latine, de nombreux freins existent et expliquent que la part modale du vélo (5,4% selon l'enquête de mobilité de 2015, 8% selon *Bogotá Cómo Vamos*) bien qu'en croissance rapide, ne soit pas plus importante. En effet, une grande partie du réseau dédié, les *ciclorutas*, n'est pas d'une qualité suffisante, que ce soit par manque d'entretien ou par sa conception ne séparant pas suffisamment les espaces dédiés aux piétons, aux cyclistes, ou à l'automobile. La problématique de l'insécurité, routière ou personnelle, constitue le frein le plus important selon les usagers cyclistes, mais aussi les non-usagers. S'il est possible de s'adapter aux autres freins que pourraient être le climat, les distances, la pollution, ou le manque de stationnement, la question de l'insécurité routière ne peut s'améliorer sans une évolution des infrastructures ou des mentalités.

Il semble également que la mauvaise qualité de l'offre de transport public, et sa dégradation récente, ainsi que les problèmes de congestion constituent une motivation importante dans le choix modal du vélo. Les critères écologiques et de santé ne semblent pas primordiaux : bien qu'ils soient reconnus comme des effets positifs de cette pratique par les usagers, ce ne sont cependant pas des facteurs déterminant l'usage ou non du vélo. Par ailleurs, les dispositifs mis en place par les pouvoirs publics et les mouvements associatifs constituent une base précieuse pour intensifier le développement de ce mode de transport. Les initiatives telles que la *ciclovia*, le *día sin carro, al colegio en bici,* ou la *semana de la bicicleta* représentent des exemples non seulement pour les métropoles latino-américaines mais aussi pour les pays occidentaux. De plus, les dynamiques actuelles suggèrent une augmentation de la part modale ces prochaines années, que ce soit par l'extension (en cours) et l'amélioration du réseau de pistes cyclables, ou l'évolution des mentalités. De par l'importance de l'usage récréatif du vélo et le nombre élevé de foyers disposant d'une bicyclette, le potentiel de développement des mobilités cyclistes semble considérable. Avec l'inauguration du « Centre de la bicyclette » au

mois de mai 2018, la capitale colombienne s'est dotée d'un centre de formation en mécanique qui devrait former de nombreux techniciens ces prochaines années et donc participer à la croissance économique de la ville. Ce centre de plus de 17 000 m², situé dans la localité de Bosa, un des hauts-lieux de l'usage du vélo à Bogotá, a nécessité un investissement de plus de 32 000 millions de pesos, soit environ 10 millions d'euros, et représente le premier projet au monde de cette envergure.

Perspective comparative

Il convient pour terminer ce document de mettre en perspective les résultats obtenus avec le travail bibliographique effectué dans les premières parties du mémoire et centré sur des terrains européens.

Le premier fait intéressant est l'évolution actuelle des profils des usagers, où le profil historique de l'ouvrier à vélo perd en importance au profit des classes moyennes et supérieures. On retrouve dans cette dynamique ce que l'on a observé en Europe ces dernières décennies, à la différence que c'est ici le parc des motos qui augmente fortement et moins celui de l'automobile. En revanche, les profils types identifiés par M. Jensen – le cycliste de cœur, le cycliste par convenance, et le cycliste par nécessité – semblent correspondre aux profils bogotains, à l'exception de l'importance des profils « sportifs », qui s'explique par l'ancrage ancien de l'usage récréatif du vélo dans et autour de la capitale colombienne.

Pour ce qui est des motivations, la différence se trouve dans le rapport à l'offre de transport. Certains ont fait le choix de se déplacer à vélo en raison de la mauvaise qualité des transports en commun, de l'augmentation constante des temps de trajets quotidiens depuis plus de 5 ans, et des problèmes de congestion. L'un des facteurs explicatif du choix modal du vélo est sa fiabilité et son efficacité, permettant à l'usager de ne pas être dépendant des conditions de circulation. On peut supposer, en inversant les logiques, que la faible part modale du vélo en Europe peut aussi s'expliquer par la qualité des services de transports en commun et des infrastructures routières. De même, l'usage récréatif du vélo peut être un facteur expliquant la forte part modale du vélo à l'échelle de l'Amérique latine, 20% des cyclistes interrogés dans le *Bicycle Account* indiquant que leur choix modal avait été motivé par la ciclovia par exemple. La mise en place de tels dispositifs semble être

un levier au développement des mobilités cyclistes, qui pourrait être d'autant plus important en Europe alors que les problèmes d'insécurité, notamment les vols et les agressions physiques, sont bien moins importants (le risque d'accident représente cependant le premier frein selon l'enquête de l'Observatoire des Mobilités Actives).

Ce que l'on peut malgré tout remarquer, c'est une similitude dans les effets positifs identifiés par les usagers : les avantages économiques, de santé, ou écologiques sont bien identifiés par les acteurs. Il est aussi intéressant de noter que les effets positifs sur la santé mentale sont aussi cités par les usagers. Bien que les conditions de circulation soient compliquées en comparaison avec les métropoles occidentales, les effets sur la réduction du stress, le sentiment de liberté, de plaisir, de bien-être, ou le rapport à la ville sont tout aussi présents. Il en est de même pour le sentiment d'identité partagée entre les différents cyclistes, malgré des motivations parfois différentes.

Ces différents résultats donnent des indications sur ce qui expliquerait les mobilités cyclistes, et invitent à mener une réflexion plus approfondie sur certaines questions, comme l'importance de la qualité de l'offre de transport, ou les processus d'apprentissage.

Bibliographie

Acevedo J. [et al.] ; Montezuma R. dirección y edición, *Más que un metro para Bogotá, diálogo ciudadano ?*, U. del Rosario, 260p, 2009.

Acevedo J., *El transporte como soporte al desarrollo de Colombia: una visión al 2040*, Universidad de los Andes, 299p, 2009.

ADEME, *Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité - L'apport des sciences humaines et sociales pour comprendre et agir,* ADEME Editions, 2016.

Allport, G. W., « Attitudes », in *A Handbook of Social Psychology*, Worcester, MA, US: Clark University Press, pp. 798-844, 1935.

Atout France, *Spécial économie du vélo : étude complète*, Atout France, 2009.

Audiar, « Le vélo comme expérience urbaine », *Transports,* 8p, mars 2015.

Bacqué M-H., Fol S. « L'immobilité, facteur d'injustice spatiale ? » In : *Ségrégation et justice spatiale,* Nanterre : Presses universitaires de Paris Nanterre, 2013.

Ballestas Barandica C. P., *Investigación de los factores de riesgo en ciclistas en la ciudad de Bogotá y su relación con el consumo de alcohol*, Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 103p, 2011.

Bassand M., Brulhardt M-C., *« Mobilité spatiale: bilan et analyse des recherches en Suisse »*, Ed. Saint-Saphorin, Suisse, 300p, 1980.

Beuf A., « Ville durable et transport collectif : le Transmilenio à Bogotá », *Annales de géographie*, vol. 657, n°5, pp. 533-547, 2007.

Bloch H. (Ed.*), Grand dictionnaire de la psychologie,* Larousse, 1994.

Bocarejo J.P., *Evaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité : les cas de Paris, Londres, Bogotá et Santiago*, Architecture, aménagement de l'espace. Université Paris-Est, 2008.

Bonham J., Koth B., « Universities and the cycling culture », *Transportation Research*, Part D, p.94-102, 2010.

Bonnet M., Desjeux D. (éd.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224p, 2000.

Brisbois X., *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*, Psychologie. Université Pierre Mendès-France – Grenoble II, 259p, 2010.

Caletrío, J., « L'hypothèse de la transition mobilitaire », Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilitaire, 2015, Consulté le 15 Février 2018, URL: http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2015/12/10/lhypothese-transition-mobilitaire2994

Camacho Mata S. J., *El uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá: ¿qué deben hacer la empresas y el gobierno colombiano para incentivar su utilización ?*, Universidad Militar Nueva Granada, 27p, 2016.

Campo M. F. [et al.], *Movilidad en bicicleta en Bogotá*, Cámara de Comercio de Bogotá, 75p, 2009.

Carré J-R., « Le vélo dans la ville : un révélateur social », *Les cahiers de médiologie*, vol. 5, no. 1, pp. 151-164, 1998.

Carvajal E. D., *Una visión de Transporte Urbano Sostenible en Colombia*, Universidad Nacional de Colombia, 301p, 2009.

Celis-Morales C. A., *Asociation between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study*, BMJ, 2017.

Commenges, H., « L'invention de la mobilité quotidienne. Aspects performatifs des instruments de la socio-économie des transports », Université Paris-Diderot - Paris VII, 392p, 2013.

Chassignet M., *Etude d'évaluation sur les services vélos,* ADEME, 2016. 2009

Dangond Gibsone C., Jolly J–F., Monteoliva Vilches A., Rojas Parra F., « Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano », *Papel Político*, Pontificia Universidad Javeriana, Vol. 16, No. 2, 485-514, 2011.

David Vaidis, « Attitude et comportement dans le rapport cause-effet : quand l'attitude détermine l'acte et quand l'acte détermine l'attitude », *Linx*, n°54, pp. 103-111, 2006.

Depeau S., Ramadier T. (dir.), *Se déplacer pour se situer,* Géographie sociale, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2016.

Despacio, *Bicycle Account Bogotá 2014,* Despacio, 81p, 2015.

Diaz O., Paola J., Ramírez P., Daniela M., *La mujer usuaria de la bicicleta como modo de transporte en Bogotá. Retos y oportunidades*, Universidad de la Salle, Facultad de Ingeniería, 2017.

Dureau F., Gouëset V., « Formes de peuplement et inégalités de déplacements. L'évolution des mobilités quotidiennes dans deux périphéries populaires de Bogotá : Soacha et Madrid (1993-2009) », *Revue Tiers Monde*, n° 201, 132p, 2010.

Dureau F., Gouëset V., Mesclier E., *Géographies de l'Amérique latine*, PUR, 374 p, 2006.

Dureau F., Lulle T., Souchaud S. et Contreras Y., *Mobilités et changement urbain Bogotá, Santiago et Sao Paulo,* Presses Universitaires de Rennes, 2014.

Emelianoff C. « Qu'est-ce qu'une ville durable ? » in *La ville durable-perspectives françaises et européennes*. Paris, La documentation française, 2007.

Fernando Suero D., « Factibilidad del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá », *Avances Investigación en Ingeniería*, n°12, 9p, 2010.

Figueroa O., « Transporte Urbano y Globalización. Experiencia de las ciudades latinoamericanas », *EURE*, vol.31, n°94, p. 41-53, 2005.

Gallez C., Kaufmann V., *« Aux racines de la mobilité en sciences sociales : Contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine »*, Presses Universitaires de Rennes, pp.41-55, 2009.

Gatersleben B., Haddad H., « Who is the typical bicyclist ? », *Transportation Research*, Part F, p.41-48, 2010.

Gouëset V. (coord.), Demoraes F., Figueroa O., Le Roux G. et Zioni S., « Parcourir la métropole : pratiques de mobilité quotidienne et inégalités socio-territoriales » in Dureau F., Lulle T., Souchaud S. et Contreras Y., *Mobilités et changement urbain Bogotá, Santiago et Sao Paulo,* Presses Universitaires de Rennes, pp. 265-302, 2014.

Heinen E., Van Wee B., Maat K., « Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature », *Transport Reviews*, Vol. 30, n°1, p. 59–96, 2010.

Huré M., *« Les réseaux transnationaux du vélo : Gouverner les politiques du vélo en ville : De l'utopie associative à la gestion par les grandes firmes urbaines (1965-2010) »*, Université de Lyon, 2013.

Hurez C., Christian B., Armoogum J., *Mesure de la mobilité quotidienne une comparaison téléphone vs face-à-face*, CEREMA, 2016.

Jensen, M., « Passion and heart in transport – A sociological analysis on transport behaviour », *Transport Policy*, n°6, pp. 19–33, 1999.

Jones T., Kiron C., Ben S., Heather J., « Cycling Beyond Your Sixties: The Role of Cycling in Later Life and How It Can Be Supported and Promoted ». In *Transport, Travel and Later Life*, 10:139-60. Transport and Sustainability 10. Emerald Publishing Limited, 2017.

J-P. Levy, « Pour une nouvelle lecture de la mobilité : entre espaces quotidiens et espaces résidentiels », in Cuillier F. (dir.), *Les débats sur la ville 3*, Bordeaux, éditions Confluences, 2000.

Kaufmann V., Jemelin C. & Joye D*., Entre rupture et activités : Vivre les lieux du transport*, Rapport A4. PNR41, Berne, 2000.

Kaufmann V., Jemelin C., « La motilité: une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales? », *Espaces en transactions*, Presses Universitaires de Rennes, p. 83-91, 2008.

Kaufmann V., L*es paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner,* PPUR, 2008.

Le Roux G., *(Re)connaître le stade de peuplement actuel des grandes villes latinoaméricaines Diversification des parcours des habitants et des échelles du changement urbain à Bogotá (Colombie)*, Université de Poitiers, 541p, 2015.

Lebreton E., « Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale », coll. U, Armand Colin, 256p, 2005.

Lévy J., Lussault M., Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés, Paris, Belin, 2003.

Lulle T. (edit.), « Transporte urbano y movilidad cotidiana », *Territorios*, Segundo semestre 2011, no 25, p. 1-268.

Martel Poliquin E., *Mieux comprendre les déterminants du choix modal », Mémoire de maîtrise*, École Polytechnique de Montréal, 139p, 2012.

Martínez Tabares C., *« Individual factors related to utilitarian urban cycling : representations, motivations and perceived aggression »*, Université Paris VIII, 325p., 2017.

Menai M., *Activité physique, transport actif et sédentarité : facteurs individuels associés et conséquences sur la santé chez les adultes français*, Université Sorbonne Paris Cité, 2015.

Misslin R., Charreire H., Weber C., Enaux C., Bastian T., Simon C. et Oppert J-M., « Mobilités actives et santé : apports et limites d'un protocole de mesure de la marche et du vélo combinant des capteurs de mouvements (GPS et accéléromètres) », *Cybergeo : European Journal of Geography* [En ligne], mis en ligne le 18 janvier 2015, URL : http://cybergeo.revues.org/26711

Montero, S., « Worlding Bogotá's Ciclovía: From Urban Experiment to International "Best Practice" *», Latin American Perspectives 44*, n° 2, pp. 111-31, 2017.

Montezuma R., *Ciudadanos, calles y ciudades*, U. del Rosario, 294p, 2011.

Montezuma R., Lablée J-C., *El transporte urbano : un desafío para el próximo milenio*, Pontificia Universidad Javeriana, 208p, 1996.

Montezuma R., *Le défi des pistes cyclables à Bogota : Le plus grand réseau d'Amérique Latine*, Fundación Ciudad Humana, Bogotá, Colombia, 6p, 2002.

Montezuma R., *Movilidad y ciudad del siglo XXI*, U. del Rosario, 302p, 2010.

Montezuma R., *Presente y futuro de la movilidad urbana en Bogotá, retos y realidades*, Bogotá : Veeduria Distrital, 223 p, 2000.

Moscovici S., *La Psychanalyse, son image et son public*, PUF, 1961 (édition refondue, 1976).

Moscovici S., *Psychologie sociale*, Paris, PUF, 1984.

Observatoire des Mobilités Actives, *Les Français et le vélo : pratiques & attentes, principaux résultats de l'enquête*, OMA, 2013.

Orfeuil J-P., « Les sens de la mobilité », in Ségaud M., Brun J., Driant J-C. (dir), *Dictionnaire de l'habitat et du logement*, Armand Colin, pp. 300-304, 2002.

Papon F., *« Le retour du vélo comme mode de déplacement »*, Sociologie, Université Paris-Est, 2012.

Papon F., Dusong C., « Bilan positif de la pratique du vélo - santé et environnement. Séminaire sur la mobilité soutenable comparative Mexique – France », Puebla, Mexique. *Séminaire sur la mobilité soutenable comparative Mexique* - France, 19p, 2016.

Papon, F., « La marche et le vélo : quels bilans économiques pour l'individu et la collectivité ? 2ème partie : la santé et la sécurité », *Transports*, n°413, pp.187-197, 2002.

Piron M., Dureau F., Mullon C., « Utilisation de typologies multi-dates pour l'analyse des transformations sociospatiales de Bogotá », *European Journal of Geography : Espace, Société, Territoire,* n°256, 2004.

Prada Mendoza A. C., *El uso de la bicicleta como alternativa en los procesos de revitalización y recuperación de áreas degradadas. caso de estudio: sector de las universidades en el centro de Bogotá. Periodo: 1998-2010*, Universidad del Rosario, 96p, 2013.

Pueyo Campos A., López Escolano C., Dieste Hernández J., « L'évolution de Saragosse vers la mobilité durable : le vélo comme mode de transport urbain.

Consensus, paralysie et conflits d'un modèle en effervescence », *Sud-Ouest Européen*, n°40, p.101-114, Toulouse, 2015.

Ramadier T. (dir.), Borja S., Courty G., « Approches critiques de la mobilité », *Regards sociologiques*, n° 45-46, 266 p, 2013.

Ramadier T., Lannoy P., Depeau S., Carpentier S., Enaux C. « Vers l'hypothèse d'une identité de déplacement : congruence entre espace social, cognitif et géographique », in Grandjean P. *Construction identitaire et espace*, L'Harmattan, pp. 75-94, 2009.

Ravalet E., Bussière Y., « Les systèmes de vélos en libre-service expliquent-ils le retour du vélo en ville ? », *Recherche Transports sécurité*, pp 15-24, 2012.

Rennes Métropole, *Evaluation vélo, synthèse*, 8p, 2016. URL : http://metropole.rennes.fr/politiques-publiques/transports-urbanisme-environnement/les-deplacements/developper-la-pratique-du-velo/

Ríos F., Alberto R., Taddia A., Pardo C., et Lleras N., « Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta », BID, 38p, 2015.

Rocci A.. *De l'automobilité à la multimodalité ? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Université René Descartes - Paris V, 2007.

Rocci, A., *De l'automobilité à la multimodalité ? : analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale,* Paris V, 2007.

Salze P., *Activité sportive et mobilité quotidienne chez les adolescents : un modèle à bas d'agents pour explorer le rôle du cadre de vie dans les dynamiques socio-spatiales des pratiques*, Sociologie, Université de Strasbourg, 2013.

Sánchez Camacho J-M., *Diagnóstico del estado de la cicloruta para la integración del sistema de bicicletas compartidas entre universidades del sector Chapinero*, Universidad Santo Tomás, 123p, 2016.

Sheller M. et Urry J., « The new Mobilities Paradigm », *Environment and Planning A*, n° 38, vol. 2, p. 207-226, 2006.

Steinbach R., Green J., Datta J., Edwards P., « Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices », *Social Science & Medicine*, n°72, p. 1123-1130, 2011.

Szymanowski R., « The Mobility Turn in the Social Science », in Stanisz A., Kuligowski W., *Cultures of Motorway. Localities through Mobility as an Anthropoligical Issue, Wielichowo*, pp.183-193, 2016.

Tallet F., « Partir de bon matin, à bicyclette... », *INSEE Première*, n°1629, 2017.

Torres A., « The ciclovia and cicloruta programs: Promising interventions to promote physical activity and social capital in Bogotá, Colombia », *American Journal of Public Health*, Vol 103, n°2, 8p, 2013.

Torres J., Lewis P., « Proximité et transport actif : le cas des déplacements entre l'école et la maison », *Environnement Urbain* [En ligne], Volume 4, 2010.

Toussaint J.F. (dir.), *Retrouver sa liberté de mouvement*, Plan National de prévention par l'Activité Physique ou Sportive, Ministère de la Santé, de la Jeunesse, des Sports et de la Vie Associative, Rapport Préparatoire de la Commission Prévention, Sport et Santé, 2008.

Underwood S. K., Handy S. L., Paterniti D. A., Lee A. E., « Why do teens abandon bicycling? A retrospective look at attitudes and behaviors », *Journal of Transport & Health*, Vol 1, p.17-24, 2014.

Urry, J., Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century. *Psychology Press*, 276p, 2000.

Vasconcellos E. A., *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*, Colombia, 204p, 2010.

Vincent-Geslin S., « Les altermobilités : une mise en pratique des valeurs écologiques ? », *Norois*, n°231,pp.113-124, 2014.

World Health Organization, *Global recommendations on physical activity for health*, 60p, 2010.

Zuleta P., Botero M. P., *Bici-vintage : una nueva opción de movilidad en Bogotá. Emprendimiento*, Colegio de Estudios Superiores de Administración, 79p, 2015.

Annexes

Table des annexes

Annexe 1 : guide d'entretien 80

Annexe 2 : liste des profils cités par les personnes interrogées 82

Annexe 3 : Présentation des critères des profils 84

Annexe 4 : liste des profils des personnes interrogées 85

Annexe 5 : Entretien d'Andrés Villalba 86

Annexe 6 : Entretien d'Armando Rodriguez 90

Annexe 4 : Entretien Diego Laserna 97

Annexe 5 : Entretien Fabian Muñar 104

Annexe 6 : Entretien German Prieto 109

Annexe 7 : Entretien Juan Manuel Prado Villafrade 116

Annexe 8 : Entretien Julian Chacon 125

Annexe 9 : Entretien Karina Quitian Ruiz 129

Annexe 10 : Entretien Laura Rojas 134

Annexe 11 : Entretien Marina Moscoso 139

Annexe 12 : Entretien Luis Cardona 144

Annexe 14 : loi 1811 de 2016 151

Annexe 1 : guide d'entretien

Voy a presentarme: mi nombre es Félix Le Fur y estoy haciendo una tesis de maestría en geografía social en Francia, con el proyecto de continuar sobre el mismo tema en una tesis de doctorado.

El estudio se enfoca en el tema de la movilidad en bicicleta en Bogotá

Acerca de la entrevista: Esta entrevista es estrictamente confidencial y solo será utilizada para las necesidades de la tesis. Si Ud no ve algún inconveniente, voy a grabar esta entrevista para conservar una versión exacta de lo que Ud me dijo.

I. Presentación de la organización / persona:

1. ¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

2. ¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí ?

3. ¿Cuáles son los proyectos actuales? (si no se especifica antes)

4. ¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

5. ¿Trabaja usted/es con otras asociaciones?

6. ¿Qué relación tienen usted/es con las entidades publicas ? O con las asociaciones para las entidades publicas.. *Si besoin préciser: el gobierno local y nacional, las entidades encargadas de manejar el transporte urbano, etc…*

7. ¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta ? Que opina ?

8. ¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

II Prácticas de la bicicleta en Bogotá:

1. ¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

2. (Y eso es verdad para toda la ciudad ? O hay diferencias entre los barrios?) ¿Cree que es posible andar en bicicleta a cualquier lugar de Bogotá?

3. ¿Cree usted que es posible usar una bicicleta en combinación con otros medios de transporte en Bogotá?

4. Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

5. ¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

6. ¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad? (y usted, por ejemplo, ¿cómo comenzó a andar en bicicleta en Bogotá?)

III Representaciones

1. Según Ud ¿Qué significa moverse en bici para usted? ¿Cómo se siente cuando anda en bicicleta?

2. Según Ud ¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá (para Ud y para la colectividad)?

3. Según Ud ¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

4. Según Ud ¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

5. Según Ud ¿Cómo mejorar la ciudad para los ciclistas?

6. Según Ud ¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles ? ¿En qué se basas para decir eso? ¿Lo que ha visto ? Leído ?

IV → **¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?**

V – Para los usuarios :

- ¿Tiene una bici? ¿Es suya o compartida con alguien más (quién)? ¿ Qué tipo de bicicleta es?
- ¿Cuál uso hace de su bici ? (Eventualmente: ¿Utiliza otra(s) bici(s) que no son suyas?
- ¿Por qué motivos utiliza Ud su/una bici ? Para ir al trabajo ? Para hacer deporte ? Por placer ? Por otro motivo? Cuál?
- ¿Con qué frecuencia usa su bicicleta?
- ¿Cuáles fueron las dificultades que encontró en utilizar una bici?
- ¿Qué otros medios de transporte utiliza Ud: para ir al trabajo? Para ir al lugar de estudio? Por otro motivo?
- ¿Si Ud no utiliza la bici de manera frecuente: por qué? ¿Cuáles son los frenos al uso de la bici?
- ¿Si Ud utiliza la bici de manera frecuente: la utiliza en combinación con otro medios de transporte? *(favor argumentar)*
- ¿ Si Ud utiliza la bici de manera frecuente: Utilizaba otro medio de transporte antes? Por qué ha cambiado de medio de transporte ?

Annexe 2: liste des personnes interrogées

Nom, prénom	Fonction actuelle	Fonction passée
Cardona, Luis	Co-foncateur de *Baca N rola*, collectifs de cyclistes Co-fondateur de *La burrita*, boutique de vêtements spécialisés pour les cyclistes urbains	*Director de Promocion* de Mejor en Bici (2017)
Chacon, Julian	Salarié de Mejor En Bici, ancienne association devenue une entreprise spécialisée dans la promotion du vélo pour les entreprises privées	
Laserna, Diego	Fondateur de Combo2600, association menant des actions pour améliorer la qualité de vie à Bogotá	Etudiant en sciences politiques, et candidat au conseil de Bogotá pour *l'Alianza Verde*
Moscovo, Marina	Directrice de projets pour Despacio, institut de recherche à Bogotá.	
Munar, Fabian	Conseiller en mobilité active au sein de l'IDPAC Fondateur et directeur de SUBAse a la bici, collectifs de cyclistes	Coordinateur des événements pour la promotion du vélo pour l'*Instituto Distrital de Recreación y Deporte*
Prado Villafrade, Juan Manuel	Salarié de le *Gerencia de la Bicicleta* au sein du Service de Mobilité	
Prieto, German Alfonso	Directeur du programme de gestion des transports à *l'Universidad Tadeo Lozano*, professeur.	Ancien militant pro-vélo, membre de la chambre de commerce et co-fondateur de la *Semana de la Bicicleta* et de la *Mesa de la bicicleta*
Rodriguez, Armando	Fondateur de ConcienBiciate, collectif de cyclistes Fondateur de la Guarida, local et café où sont installées différentes associations et entreprises en lien avec le vélo	

Rojas, Laura	Fondatrice de Bicistema, entreprise mettant en place des stationnements pour vélo en Amérique latine	Etudiante en architecture ayant travaillé sur les *ciclorutas*
Ruiz, Karina Quitian	Coordinatrice de *l'Escuela popular de la bici* et salariée de la sous-direction du bien-être universitaire au sein de l'Universidad Pedagógica	
Villalba, Andres	Fondateur de Bienal Tunal, collectif de cyclistes	

Annexe 3 : Présentation des critères des profils (Gatersleben, Haddad, 2010)

	Responsible	Lifestyle	Commute	Hippy-go-lucky
Behaviour				
Cycles on the pavement	**−.53**	.16	−.02	−.14
Has mirrors	−.03	**.36**	−.08	.07
Cycles in the countryside	.22	**.43**	−.12	−.03
Wears Lycra	.03	**.54**	.02	**−.45**
Is courteous to other road users	**.56**	.04	.24	**.43**
Has a mountain bike	.25	.10	.24	.11
Has expensive equipment	−.02	**.58**	.23	**−.33**
Commutes to work	−.01	−.15	**.37**	−.03
Wears regular clothing on the bike	.02	**.44**	−.10	**−.46**
Goes shopping on the bike	.02	.02	.12	**.56**
Abides by the rules of the road	**.60**	.20	.2	.33
Wears reflectors	**.44**	.15	.07	.04
Uses bike as mode of transport	.09	.01	**.34**	.17
Has a shopping basket	−.11	−.03	−.07	**.45**
Cycles on a BMX	**−.40**	.21	−.04	.12
Wears clip in shoes	.13	**.53**	.12	−.22
Listens to music when cycling	**−.56**	.01	.10	.02
Cycles in mountains	.04	**.52**	.19	.02
Is a responsible cyclist	**.66**	.19	.29	**.42**
Uses bike lights when dark	**.62**	.23	.23	.34
Smokes when cycling	**−.64**	−.04	−.12	.08
Wears helmet	**.31**	**.48**	−.03	−.24
Cycles as fast as possible	−.02	**.36**	**.32**	−.31
Stops at red lights	**.59**	.20	.08	**.36**
Cycles in all weather	.29	.22	**.37**	.01
Motivation				
To keep or get fit	.13	**.57**	.24	−.03
Cant afford a car	**−.44**	−.17	.14	.16
To get an adrenaline rush	−.07	**.69**	.15	−.10
To enjoy the scenery	.13	**.58**	−.01	.32
To get or keep slim	.04	**.54**	.14	.13
For environmental reasons	.23	**.37**	.20	**.35**
For charities	−.02	**.52**	−.03	.14
For fun	.14	**.55**	.04	.15
Background				
Has children	−.10	.08	**.38**	.10
Is environmentally friendly	.29	.23	**.39**	**.37**
Is male	−.01	−.01	**.44**	**−.49**
Is member of a cycle club	.08	**.59**	−.02	−.20
Is young	−.25	−.19	**.43**	−.18
Is well-educated	.11	−.01	**.57**	−.05
Is good looking	−.03	.11	**.36**	.00
Is a vegetarian	−.14	**.31**	.26	.01
Personality				
Assertive	.01	.18	**.42**	−.20
Lazy	**−.32**	.11	−.01	.04
Considerate and kind	**.49**	−.06	.30	**.45**
Full of energy	.22	.08	**.48**	−.09
Tends to be tense	−.26	**.31**	.16	−.28
Has active imagination	.05	.09	**.64**	**.43**
Does things efficiently	.21	.22	**.53**	.16
Likes to co-operate with others	**.32**	.09	**.51**	**.50**
Likes to reflect and play	−.00	.13	**.51**	.41
Worries a lot	**−.35**	.21	.20	−.10
Alpha	.83	.83	.72	.75

Annexe 4: liste des profils cités par les personnes interrogées

Nom, prénom	Profils cités
Cardona, Luis	Sportifs ; ouvriers ; « urbains » classes moyennes et supérieures ; étudiants (style de vie)
Chacon, Julian	Profils très divers, pas de profil type
Laserna, Diego	Ouvriers ; jeunes rebelles ; sportifs ; classes supérieures (marqué par les principes écologiques et qui en font une question d'identité),
Moscoso, Marina	Cyclistes par choix ; cyclistes par nécessité
Munar, Fabian	Ne sont pas les plus pauvres ; plutôt les classes supérieures (explication par le relief)
Prado Villafrade, Juan Manuel	Ouvriers ; cadres ; étudiants ; travailleurs utilisant le vélo comme outil de travail
Prieto, German Alfonso	ouvriers (passe à la moto), étudiants, étudiants écolo hippie, classes supérieures
Rodriguez, Armando	Cyclistes anonymes ouvriers ; cycliste urbain (style de vie) ; cyclistes rebelles ; acrobates ; sportif et de bureaux ; cycliste longue distance ; cyclistes de la vieille école.
Rojas, Laura	Etudiants ; ouvriers ; classes supérieures qui voit le vélo comme un marqueur du changement social urbain
Ruiz, Karina Quitian	Etudiants ; travailleurs
Villalba, Andres	Cyclistes anonymes (ouvriers)

Annexe 5 : Entretien d'Andrés Villalba (fondateur de Bienal Tunal, 21 avril 2018)

¿Puedes presentarte rápidamente?

Mi nombre es Andrés Villalba, tengo 30 años, soy coordinador y cofundador de 1 colectivo ciudadano de biciusuarios llamado «Biela Tunal», con este colectivo ciclista urbano muy activo políticamente vamos trabajando ya casi 3 años, tenemos muchas actividades y conciencia bastante crítica de nuestro entorno a través de la Bicicleta.
Nosotros nos ubicamos y somos ciclistas desde el sur y el sur para nosotros es un paradigma, no es un lugar, es una forma de pensar.
Además participé y fundé una iniciativa llamada «Cinemacleta», el cual era un escenario de acercamiento entre el ciclismo urbano y la memoria plasmada del cine a través del mundo, como una ventana de cómo usar la bicicleta a través de distintas películas, analizando el contexto de la bicicleta.
Hice alianzas con operadores del sistema del transporte masivo SITP, para hacer un ejercicio llamado juegos de roles en donde los antagónicos cotidianos: las motos, conductores de buses cambiamos el rol y viceversa para de esa manera ver la experiencia de cada uno en la vía.
Participé activamente en la mesa de la Bicicleta en Bogotá donde compartimos con varios colectivos de la Ciudad, logrando alianzas importantes. Actualmente formamos un bloque de biciusuarios que es llamado «Bloque Sur» y Biela Tunal está asociado a este bloque y hace 1 semana inauguramos «La Liga de los Ciclistas urbanos de Bogotá», a partir de esta iniciativa de 10-15 aliados en la búsqueda de dignificar a la Bicicleta de manera urbana.

¿Qué dificultades encuentras diariamente?

1. La organización, en ella el liderazgo que es completamente empírico, Bogotá como entorno cultural es bastante pasional, lo que hacemos y como nos apreciamos no es planeado ni estructurado, eso lo vamos dando en el momento, entonces es una dificultad que se encuentra.
2. La bicicleta es usada como una vitrina de efectividad por medio de los gobiernos y no se le ha dado suficiente protagonismo, ni en Bogotá ni en Colombia, la bicicleta ha sido como el relleno del cumplimiento para hacer tachada, pero realmente no hay conciencia objetiva donde nos ofrezcan a la Bicicleta como un medio alternativo de transporte, aquí la bicicleta se utiliza más por necesidad que alternativa, tiempo, desplazamiento, necesidad económica, etc.

Como ciclistas tenemos dificultades ante los robos, el irrespeto, agresividad vial, etc., ante todo este tema, la bicicleta es un punto de encuentro para manifestarnos en cuanto a vivencias, emociones, reflejamos a partir de la Bicicleta todo lo que aqueja en cuestión a la sociedad.
Cuando empezamos en la cuesta de la Bicicleta, empezamos como movilidad-economía por ser un tema exclusivo de las personas adultas de 20-30 años, familias trabajadoras, universitarios que tenían que solventarse y a modo de ahorro el uso de la Bicicleta, ya la bicicleta toma otro rumbo, muta y se vuelve un fenómeno social de encuentro para toda la ciudadanía, con ella para la recuperación de espacios, reconocimiento de rutas, etc., con ello los colectivos empezamos a tomar conciencia de nuestro entorno y de nuestra actividad a la cual la respuesta durante nuestra organización es de reclamo, de emancipación, de ver que realmente está sucediendo en nuestra sociedad, con esto la bicicleta se torna una protagonista desplazando un poco a los medios de transporte tradicional, la Ciudad en sí es un caos que supera el diseño urbano, tamaño de las vías, medidas ineficaces de descongestión de tráfico,

también a pesar de que Bogotá es una de las ciudades a nivel Latinoamérica donde tenemos espacio de 470km aproximadamente de ciclorruta, éstas están en un pésimo estado e aquí donde el biciusuario encuentra dificultades ya que el vehículo privado nos quita espacio, aparece la contaminación ambiental. Aquí es donde aparece la identidad del ciclista, viendo parámetros, el estilo de vida, conectado al trabajo, sociedad, etc.
El año paso salió la Ley 1811 Probici que debería amparar a los Ciclistas, desafortunadamente esto sólo sirvió de pantalla para cuestiones políticas que dar soluciones a los problemas reales que van sucediendo cotidianamente, el año pasado hubo más de 70 muertos en bicicleta, más de 500 robos, hubo temporadas de 15 bicicletas robadas en la semana, tuvimos 1 mes donde hubo más de 10 muertos en bicicleta. Entonces se torna un tema de mira social donde las personas debieran ser amparadas en cuestión.
Hace 4 años atrás los colectivos de biciusuarios empezamos a realizar de cultura entre nosotros, de tomar precauciones, ser autónomos, cuidarnos, etc., realmente tomar conciencia de cuidar la vida, entonces la administración trae personas expertas en el Tena, pero es gente que no sabe que realmente que está pasando en las vías; actualmente todo esto va cambiando y uno ya se encuentra con más gente en bicicleta, hay lugares, espacios, eventos, dinámicas, todo relacionado a la bicicleta, entonces cualquier dificultad que se presente tratamos de verlo como un reto.

Te parece que los colectivos de biciusuarios tienen una conciencia política?

Eso empezó a despertar a raíz de la corrupción, aquí la corrupción es descarada, los políticos netamente se dedican a robar, todo queda impune, entonces la gente empieza a montar en bicicleta como una manera de protesta, tratando de generar conciencia política y social, agremiándonos bajo La Liga del ciclista, entre ellos hace 10 años nació La Mesa de La Bicicleta en el sector de Teusaquillo, que era un espacio de interlocución entre entidades, Gobierno y biciusuarios, fue un espacio donde surgió el «Biciactivismo», donde la Bici deja de ser un tema exclusivo de movilidad para ser un tema que abarca todo, en ella se logran encuentros internacionales, el foro mundial de la bicicleta, foro nacional de la bicicleta, donde intercambiamos todas las experiencias, donde aparecen perfiles como el ciclista anónimo y el ciclista agremiado.
Como colectivos siempre hablamos de vernos al servicio de ayudar, colaborar, dar el conocimiento que tenemos para enseñar a la gente el tema de «Hazlo tú mismo», hablando del ciclista anónimo que necesita nuestra ayuda, realizando actividades comunitarias, teniendo agenda juvenil, agenda de la tercera edad, agenda LGTB, haciendo un compartir de saberes donde hablamos de la Bicicleta no sólo como una solución o alternativa, pero sí como algo fundamental de nuestra cultura donde somos autónomos y autosuficientes, al igual que otros colectivos con las administraciones son responsables por parte educativa, seguridad, prevención por medio de salidas deja de ser por entretención, deportivo o recreativo dándose más en comunidades de estratos bajos, ahí uno comienza a ver que la gente tiene conciencia más amplia sobre el tema; los colectivos no recibimos pago por las labores realizadas, hacemos un voluntariado por amor a la Bicicleta, la solvencia en los colectivos buscamos a través de entendimientos, organizaciones articuladas con dinámicas a través de patrocinios emergentes para poder dar sostenibilidad al colectivo, aquí la Alcaldía no desembolsa dinero, la única manera de que la alcaldía haga un tema Probici es que nosotros hagamos propaganda de que ellos están cumpliendo, pero no hay dinero.
Nuestro colectivo pasó de ser una organización comunitaria a una organización polifacética, tenemos políticas ligada al ala social, ala administrativa, ala educativa, ala comercial netamente emprendedor, somos el primer colectivo ciudadano que estamos haciendo nuestra primera empresa formal de bicimensajería.

Esto es para atender las dinámicas, dando soluciones al tema económico y generar conciencia trabajando en pro de beneficiar a todos, siendo una empresa pequeña con un enfoque comunitario, no deja de ayudar, educar y crear cooperativismo, donde otros colectivos replican los emprendimientos.
A pesar de no tener respuesta de la administración teniendo leyes que obligan, nosotros decidimos apartarnos y trabajamos en paralelo invitando a los demás colectivos a hacer eso, una de las primeras actividades en redes sociales fue la «Bicicleta Obrera», no como bicicleta obrera, sino como un escenario de conciencia, activismo, la filosofía de la Bicicleta obrera no era sólo movilidad, sino que tenía otros escenarios, en el sur llevamos el tema de movilidad al escenario de los jóvenes, agregar a la agenda juvenil lo que representa la movilidad en bicicleta ya que ellos no hablaban de movilidad, generalmente los temas en su entorno eran: consumo de psicoactivos, embarazos en adolescentes, etc., así adentrándonos en la movilidad, posicionando a la Bicicleta más allá de lo deportivo, aquí en Colombia en el ámbito deportivo tenemos medallistas olímpicos salidos de las condiciones más paupérrimas, tenemos en el Tour de Francia a Nairo Quintana, un personaje salido del campo el cual se convirtió en un deportista célebre, e aquí como colectivos que alentamos a la disciplina en el Tema ; también encontramos otro tema: el consumo de psicoactivos en bicicleta, eso es algo que hay que mencionar, ya que la bicicleta está muy pegado al consumo de marihuana y otras sustancias, etc., y uno ve esos escenarios como muy delicados, aquí encontramos un dilema pero respetamos todos los puntos de vista, un caso es «Ciclocanabis», donde es un escenario para ir a fumar marihuana, es decir «llegar en bicicleta para fumar marihuana», bueno porque la diferencia enriquece desde un punto distinto y malo porque la promoción de la bicicleta no es positiva ya que se aleja un poco del concepto que otros queremos crear, por eso ciclocanabis es considerado como un colectivo un poco desordenado, los líderes manejan una ruta, un horario, un lugar de encuentro pero no el comportamiento de los asistentes, es muy difícil en tema de respeto a los demás actores viales, basuras, etc., es un poco fuerte ya que son un colectivo que reúne en un punto hasta 200-300 personas, donde se dificulta un poco el tema y cambia el aspecto de la Bicicleta y sus actores, allí donde debería de llegar la responsabilidad de los liderazgos, siendo generalmente los líderes empíricos no están dotados para manejar situaciones de descontrol y recibir una respuesta efectiva, por eso la necesidad de nosotros de organizarnos en la Liga. En la Liga se encuentra Ciclocanabis y ahí es donde intentamos nosotros compartirle de una manera pedagógica el respeto a la seguridad, autocuidado, de no permanecer en estado alterado de conciencia, etc., por ser una masa inconsciente, se hacen presente pero no tienen conciencia de su participación en la ciudad, exige como todos exigimos pero no hay un argumento sólido de fondo y eso hace que no se tome en parte en serio al movimiento de los Ciclistas urbanos, aquí también surgen temas de violencia, verbal, etc., es una herencia cultural contra la que estamos luchando nosotros mismos, dentro de todo esto que siempre he hallado en la bicicleta; en lo personal para mí la bicicleta en Bogotá es una búsqueda de identidad.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Se comprueba mucho en el Tema de viajes bici, si hicieran un censo de gente que tienen su bicicleta y la que utiliza a diario, sería un mundo de gente, pero la estadística no solamente habla de viajes en bici, la estadística sólo habla de accidentes, muertos, la estadística no habla de gente que utiliza la bicicleta para moverse, eso es un dato muy difícil, porque aquí también la Ley es muy laxa en el Tema de compra y venta de bicicletas, el crimen organizado durante décadas ha conquistado en el tema de la bicicleta para comercio de artículos robados, de bicicletas que tiene víctimas encima, aquí hay lugares donde no puedes transitar, los lugares

tienen dueño, las pandillas, etc., nosotros deseamos en la bicicleta la búsqueda de identidad, apropiación del territorio, apropiación de lo público, para mí eso es la bicicleta, la apropiación de esos escenarios, hay un colectivo en Bogotá que salió de Biela Tunal, ellos fueron nuestro colectivo, aprendieron e hicieron un colectivo propio en donde van por toda la periferia y todos los barrios marginales de Bogotá, se llaman «Montaña Sureña», a ellos les gusta ir en la periferia, en la montaña donde hay condiciones paupérrimas de vivienda, condiciones sociales muy duras y difíciles, ellos van buscando en reivindicar el sur de la ciudad, las que el Gobierno no toca, ellos son más como un tema Recreativo-Social en donde dice a la gente venga al sur que el sur tiene mucho por mostrar, no es solamente las calles bien hechas, mostrando los lugares no sólo de la Colombia real, así encontrar en la bicicleta el encanto de conocerse a sí mismo y comerse al mundo de esa manera.
Respecto a la concentración urbana, el bogotazo hizo que las comunidades que se concentraban en el centro de Bogotá se expandieran a todo lado en especial al sur, lugares que eran pueblos, donde habían personas muy propias del territorio, donde la violencia crio a la generación que estaba, donde el Gobierno era muy anárquico y desordenado, donde yo empiezo a leer y ver porque me comporto de esa manera, allí empezar a crear conciencia de identidad, trabajando con personas y la Bici en ver alternativas de crear e incorporar cambios, cambios positivos para la comunidad, haciendo inclusión, formando como un grupo de marginados y darle participación a éstos con aumentaron, rompiendo esquemas.
Cuando empezamos con Biela Tunal y la acogida de todas las comunidades, si se suben a la Bicicleta, venga! Venga los abrazamos a todos, tuvimos hasta un grupo grandísimo de venezolanos y entonces es ahí cuando Biela Tunal, así como todos los colectivos ciudadanos representaban una localidad, Fontiruedas, Bikennedy, Rueda de la Usme, Velonorte, etc., a través de un colectivo, entonces nosotros dijimos, nosotros cogemos a los marginados, entonces el sitio de reunión del Tunal migró a la autopista Norte-Quito-Sur en un centro que se llama Centro mayor, ahí es donde parsimonia, somos el primer colectivo ciudadano que hizo una asamblea para reconocernos, obviamente no hubo mucha gente ya que también la gente es apática a esos escenarios, empezamos a hablar y ver direccionamiento y a hablar de un norte como comunidad y seguir rompiendo barreras invisibles de combatir el irrespeto, la falta de memoria, todo lo que somos, empezar a combatirnos a nosotros mismos y empezamos a ver que en esa cuenta teníamos más de 8 localidades de marginados, gente de todo lado, daban un recorrido extremadamente largo y sólo por disfrutar la salida con nosotros, entonces esas personas toman más confianza y sacan lo más positivo de ellos mismos, siendo y encontrando aspectos positivos y como conformar una familia con la comunidad, siendo una experiencia bastante enriquecedora.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Sea usted mismo, sea autónomo, sólo usted conoce el camino, autoedúquese, hágase responsable de usted, no dependa de nadie y sea servicial, ayude estando en bicicleta.
Con el colectivo hemos hecho 3 actividades de gran tamaño, hemos hecho 2 proyectos ciudadanos con recursos públicos que cogimos a través de la administración del Gobierno anterior donde nos solventaron algunas actividades y eso sirvió como encuentro con la comunidad, hubo mucha participación, la más significativa fue Tunjocleta y fue muy interesante.

Annexe 6 : Entretien d'Armando Rodriguez (Fondateur de ConcienBiciate, 18 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Bueno, mi nombre es Armando Rodríguez, soy uno de los precursores del colectivo Concienbiciate, tengo 31 años, soy diseñador gráfico de profesión. En este momento trabajo como gestor cultural del espacio que creamos: "la bicicasa cultural, La Guarida" y también pues come gestor cultural o director de proyectos también en el colectivo Concienbiciate.

Trabajamos en Concienbiciate hace más o menos 4 años, fomentando el uso de la bicicleta, no sólo como medio de transporte sino también como un transformador y un empoderador de nosotros mismos y nuestros entornos. Gracias a ello pues también hemos podido enfatizar en diferente campos, culturales, sociales, políticos. También de emprendimiento y pues digamos que todo el tiempo estamos como que buscando esa diversidad en las actividades para seguir fomentando el uso de la bicicleta y crecimiento de la comunidad bici Bogotá.

¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

Nació queriendo transmitir mensajes positivos, recuperar muchos valores perdidos por la sociedad, queriendo empoderar cada vez a más personas por medio de la bicicleta. En un principio hacíamos sólo actividades tipo ciclo-paseos, salidas en bicicleta, pero siempre conservando sus valores, sus buenos mensajes. A medida que fue creciendo el colectivo, nos permitió empezar a trabajar más en pro de una comunidad, abrir espacios de interacción, de participación, de emprendimiento, donde más y más personas se pudieran sumar y darse conocer a esta comunidad y así mismo la comunidad poder apoyar estos emprendimientos.

Eso permitió diversificar las actividades, ya no hacíamos solo ciclo-paseos, empezamos a hacer más actividades que invitaban a participar abiertamente a la ciudadanía y a conocernos como tal para empezar a hacer una comunidad.

Empezamos a hacer picnics, hicimos fiesta, tenemos un festival de música, empezamos a generar alianzas con el sector privado, con ONGs, Fundaciones, distrito y hoy en día pues gozamos pues como de todas esas alianzas en pro de proyectos, de sinergias, que se han venido generando, para generar espacios cada vez más grande y llegar cada vez a más personas. "La Guarida" nace como queriendo crear un espacio que le diera respaldo a esa comunidad, un espacio donde la comunidad pudiera venir a compartir sus experiencias y saberes, donde pudiera aprender cosas nuevas, donde se fomenta el emprendimiento, el creer en sí mismo y de esa manera nace la Guarida, un espacio de emprendedores donde en este momento trabajamos en diferentes emprendimientos todos enfocados en la bicicleta o en la promoción del uso de la bicicleta desde diferentes enfoques : urbano, moutainbike, ruta y diferentes disciplinas de la bicicleta.

De este 5 emprendimientos en que estamos en este momento, cada uno se enfoca en un área diferente del ciclismo, pero en este momento pues estamos en sinergia, desarrollando también algunos proyectos en conjunto. Con los amigos de Movacyclismo estamos desarrollando un proyecto que es "En Bici al Trabajo", el cual pues es en alianza con varios entidades y ya se había puesto en práctica anteriormente. Ahorita lo estamos retomando para hacerlo mucho

Mas grande. Con nuestro amigos de Biciosos, también se están articulando diferentes proyectos, también un poco enfocados de pronto al turismo, un poco más al ciclismo de aventura a las afueras de Bogotá y digamos que como finalidad, como meta, también La Guarida, queremos perfilarla cada más a ser una embajada de la bicicleta en Colombia.

¿Trabaja usted/es con otras asociaciones?

Sí, claro, una de las finalidades de Concienbiciate es unir redes, estar continuamente conectados con no sólo la comunidad bici, sino también cada vez con otro tipo de comunidades que apuntan al arte, la cultura, a la transformación social, queriendo buscar como alianzas, sacar actividades adelante, sinergias que benefician en si a la sociedad.

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

Dificultades pues, más que dificultades son retos, retos y estar continuamente aprendiendo de errores, haciendo retroalimentación. Entonces ha sido un proceso bonito de aprendizaje, en el que hemos venido conformando un equipo, en el que pues cada vez cubre más esos perfiles necesarios para poder desarrollar proyectos cada vez más grandes. Ese aprendizaje pues han permitido también ganar mucha experiencia que hoy en día, nos permite apoyar otros procesos, aconsejándolos, acompañándolos, o diversificándolos también con nuestra experiencia.

A veces pues el dinero también claramente. Pues al ser un proyecto social, pues no tenemos ingreso continuo, entonces parte de esta organización ahorita de tener un equipo mucho más sólido y de mas es empezar a tener una financiación ya estable, para el proyecto como tal de Concienbiciate La Guarida y para las partes o los individuos que hacemos parte de esta iniciativa, entonces es otro reto, llegar a ese punto en el que ya podamos vivir de este proyecto y de lo que verdaderamente amamos. Finalmente pues algunos de los que hacemos parte ya vivimos de ello pero porque somos emprendedores y tenemos diferentes actividades que nos permiten dedicarle tiempo completo a la bici y a la cultura y a todas estas cosas que nos encantan.

¿Qué relación tienen usted/es con las entidades publicas?

En este momento tenemos varias actividades andando con el distrito principalmente con varias entidades del distrito hemos trabajado con esta administración con entidades como IDPAC, IDRD, secretaria de movilidad, el centro de memoria, paz y reconciliación, varias entidades del distrito en diferentes proyectos, la red de bibliotecas públicas (bibliored) también. Si, con ellos se ha generado una buena relación en el sentido de que hemos aplicado para becas, de pronto para presentar proyectos que han sido aprobados y se han desarrollados muy bien. Entonces se ha generado una muy buena relación con esas entidades y ya digamos que eso permitió que se repitan ciertas actividades que también se empiezan a ampliar un poco los presupuestos para las ideas y en este momento pues tenemos una buena relación con las entidades.

Sin embargo digamos que no estamos en total acuerdo con la administración como tal, eso es diferente, digamos que como colectivo pues intentamos ser muy imparciales pero siempre a favor de la gente. Entonces tenemos diferencias políticas en cuento a la realidad del país, sin embargo no dejamos que eso afecte las actividades y finalmente no cerrar las puertas porque estamos trabajando en pro de la gente no para nosotros mismos, sino por la gente.

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta ? Que opina ?

Bueno pues, inicialmente cuando empezó esta administración se proyectaron muchas más actividades, proyectos, presupuestos y demás, porque pues el alcalde se pintaba como… Mejor dicho "vamos a meter la bicicleta por todo lado" creo que se ha quedado muy corto respecto a esa propuesta inicial, en este momento pues sin embargo hay muchos proyectos andando, nuevas ciclo-rutas, nuevas actividades, la apertura también de presupuesto para impulsar iniciativas y pues está bien, pero finalmente creo que queda faltando mucho. Sin embargo se siento que hay un compromiso cada vez mayor también de las entidades del distrito, de las cabezas que están pendientes de esos temas bici, en empezar a hacer más sólidas esas relaciones con los colectivos, con la ciudadanía como tal y nosotros estamos ahí un poco como en el medio tratando de alinear esas fuerzas para que se logren los resultados deseados.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Bueno ahorita están delicados temas como la seguridad. Desafortunadamente los robos han incrementado un montón, también mortalidad por robos que son los más desafortunados, tema de infraestructura, hay muchas vías que todavía no cuentan con una infraestructura bici o que le permite a un ciclista andar seguro por estos espacios, también así mismo falta de mantenimiento de ciclo-rutas que ya existen hace mucho y nunca se les ha hecho nada y de pronto la creación de nuevos proyectos que empiecen a sumar nuevos ciclistas también a la ciudadanía por eso mismo también nosotros retomamos proyectos como "en bici al trabajo" porque creemos que hay una falencia de pronto en ese motivar a algunas personas a montarse a la bici. Las campañas van enfocadas ya como al ciclista que ya existe o al ciclista de ciclovia pero no se está fomentado abiertamente a la ciudadanía a montar bicicleta, no hay programas como tal que empiecen a fomentar el uso cotidiano de la bici. Pero sin embargo pues también hace parte esos retos y creo que se está trabajando pero falta mucho más fuerza en resultado y en contundencia de esas iniciativas.

Hay muchos factores que entre semana hacen que yo no me monte a la bici, o digo como un ejemplo no? La distancia entonces como voy a mi trabajo, es no. Es que sudo, llego sudado, es que llueve y me mojo, es que me da pereza, es que miedo la seguridad. Porque yo los fines de semana salgo en una bicicleta de 3 millones de pesos, pero salgo con mis amigos acompañado, y entre semana yo no me siento seguro en la ciudad andando, entonces hay un gran público que es ciclista solo el fin de semana, de ciclovia, de salir a hacer montaña, ruta, pero que entre semana no se mueven habitualmente en la bici. *Entonces pues algo que también se debe fomentar en esos tipos de públicos es que se vuelvan ciclista de todos los días que poco a poco se han motivado a hacerlo.*

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Una chimba!! La superficie como tal pues se presta a un 100% para montar bici, el clima también es muy favorable pues porque es un clima frio no existe tanto calor, a veces puede ser un inconveniente para animarte a montar bici, y pues finalmente cada vez somos más los

activistas, los grupos que estamos fomentando el uso de la bicicleta y que también estamos dispuestos a hacer acompañamientos a resolver dudas, a romper miedos en la ciudadanía como tal y eso ha ayudado un montón al crecimiento de los ciclistas como tal, digamos que hace unos 6 años para acá, pues ha sido un incremento ya masivo. Anteriormente antes de los 6 años, la gente que montaba bici lo hacía casi que por obligación, por falta de dinero para usar transporte público o la falta de un transporte de uso privado. Entonces poco a poco los colectivos y el activismo lo que ha hecho es posicionar a la bicicleta como un estilo de vida que antes no se percibía eso en Bogotá, ya la gente tiene a la bicicleta como parte de su vida y en la realidad la bicicleta ya empieza a ser como ese iniciamiento en la personalidad y en la autenticidad de cada persona que permite ya que la bicicleta sea un estilo de vida en la gran parte de los ciclistas que se mueven hoy en día en Bogotá.

Y eso es verdad para toda la ciudad ? O hay diferencias entre los barrios?

Si claramente, pues creo que como en todo el mundo, hay barrios que son mucho más peligrosos en el sentido de que pues son solitarios oscuros y los pilas se aprovechan de esto para hacer de las suyas, entonces si hay muchas zonas que pues son recomendadas no hacer uso ellas si vas sólo, si no conoces a alguien local pues para que no corras esos riesgos, pero creo que puede pasar en cualquier parte del mundo, no creo que solo sea de acá, de Bogotá.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Pues falta mucho, todavía es una ciudad que sirve, funciona y trabaja en pro del carro pues esto claro afecta directamente a la gente que se quiere montar en la bici, falta pues como les comentaba, infraestructura, garantizar también aire más limpio, bueno, muchos factores que de pronto al nivel mundial… si tenemos mucha falencias en ello, en otras ciudades que si están apuntando, si están trabajando, forman a crear ciudades bici.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Bueno primero, si no sabe montar bici, hay varios programas de iniciativas ciudadanas como la Biciescuela que son iniciativas que enseñan a montar bicicleta, una vez que aprendes a montar bicicleta te enseña cómo ser un biciusario en una ciudad como Bogotá, usar ciclorutas, ciclovias, bicicarriles, señales de tránsito. Después de eso empezar a hacer el ejercicio, nosotros recomendamos a los nuevos ciclista “haz tu ruta que haces entre semana un domingo de ciclovia, entonces haz tu recorrido, tomate tu tiempo, no te vayas con afán, ve tranquilo, acompañado o solo come lo sientas mejor y toma tu tiempo, empieza a hacer eso una o 2 veces por semana, cuando ves la oportunidad de hacerlo y empieza a hacerlo lo más habitualmente para que poco a poco se te vaya haciendo más fácil montar en bici en Bogotá.

Yo empecé a montar bici desde niño pero deje un espacio grande en el que no montaba bici y lo retomé más o menos hace unos 7 años por medio de mi papa. Fue una crisis personal en mi vida, en la que no tenía dinero, tenía muchas deudas, estaba sin trabajo y acababa como de terminar una sociedad con mis mejores amigos. Entonces estaba… y mi padre fue el que me dijo “bueno tienes mucho tiempo libre porque no empezamos a montar bici en las mañanas”. Entonces empecé a montar con él, al principio era media hora, una hora. Pero entonces yo empecé a ver cambios físicos y la seguridad que empezó a nacer en mí, la confianza en mí mismo, eso me entusiasmó, esto está muy chévere. Todo lo empecé a hacer en bici, todas las vueltas en bici, iba a visitar a mis amigos a todo lado, disfrutaba de los parques. Me cambió

las perspectivas de Bogotá porque para mí era una ciudad caótica. Yo quería vivir en otra ciudad, en otro país y todo eso me cambió con la bicicleta. Me enamoré perdidamente del cambio que generó la bicicleta en mi vida y fue la forma como yo dije "venga, esto esta una chimba, que chévere que todo podamos vivir, que tengamos este oportunidad de tener este cambio por medio de la bici". Entonces por eso empezamos a trabajar. Mi primer emprendimiento con la bici fue una marca de bicicletas que una personalización de bicicleta y por ella empezamos a hacer ciclopaseos, a invitar a todos estos clientes, amigos, allegados, que estaban montando bici a que empezáramos a empoderarnos de la ciudad, a disfrutar de ella, llegar a lugares que jamás hubiéramos pensado, por inseguridad, porque eran solos, porque eran oscuros y empezamos a empoderarnos de ellos. Pues cada vez éramos más los que habíamos tenido ese cambio gracias a la bici y que estamos compartiendo en medio de nuestras diferencias y adversidades algo que nos unía que era la bicicleta.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Efectividad, rapidez, agilidad, soy dueño de mi tiempo, de mi destino, autonomía…

¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

Creo que no hay límites, de pronto a veces puede haber obstáculos y falta de disposición de pronto de parte de las administraciones o de los gremios colectivos. A veces también los colectivos en vez de aportar, se generan diferencias bobas que generan discordia y no le aportan a la construcción pero si a la división, entonces creo que los limites siempre van a ser de parte de las entidades o de los mismos colectivos que promueven el uso de la bicicleta porque no considero más limites aparte de eso.

¿Cómo mejorar la ciudad para los ciclistas?

Pues ideas tenemos un montón, ya tenemos varias ejecutándose. Inicialmente pues nos enfocábamos en ese público que ya ha montado bici… a unirlo en pro de una comunidad, hoy en día ya Bogotá goza de una comunidad bici, ahora el enfoque es empezar a sumar cada vez más personas a esa comunidad. Entonces proyectos como "en bici al trabajo" apuntan a eso, a generar nuevos ciclistas en la ciudad, adoptar ciclistas nuevos, así dándole las capacitaciones, el acompañamiento, la asesoría necesaria para que la gente se motive a montar en bicicleta, también proyectos en turismo, en el que queremos mostrar la Bogotá que queremos, que respetamos y cambiar la cara también ante personas que de pronto llegan de otras ciudades, de otros países, y tienen una perspectiva diferente a Bogotá porque mucha gente dice que Bogotá es horrible, que en Bogotá no tiene nada que hacer, que el clima, bla, bla, bla, el caos, el desorden, cochina, Si ! Pero finalmente pues más nacimos en Bogotá, cada vez tenemos un mayor sentido de pertenencia y la bicicleta es el mejor aliado, porque es la que nos cambia a esa perspectiva de esa ciudad caótica que tiene la gran mayoría. Y nosotros disfrutamos y gozamos libremente y nos sentimos empoderados de ellas, entonces, el turismo es una herramienta perfecta para mostrar esa Bogotá que amamos y no la Bogotá que puede venderte otra persona si ni que directamente las personas que estamos trabajando en pro de la ciudad que podamos mostrar esa ciudad que es bella y anhelada por nosotros.

También vemos que mediante la bicicleta es una herramienta muy buena para comenzar a responder a los objetivos que se están planteando a nivel internacional, frente al medio ambiente, frente a los objetivos de desarrollo específicamente, es como una herramienta que

nos permite ejecutar transversalmente muchas cosas, inclusión desarrollo sostenible, comenzar a mitigar problemas en el medio ambiente porque este aparato, estas 2 ruedas, como lo vemos nosotros, permite hacer mucho más para la sociedad que nos rodea.

¿Qué significa moverse en bici para ti ?

Moverse en bici significa independencia, libertad, espiritualidad, conexión conmigo mismo

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles ?

Infinidad de perfiles, la gran mayoría de los ciclistas en Bogotá son los ciclista anónimos, los ciclistas que se cruzan toda la ciudad de esquina a esquina para ir a sus trabajos, para conseguir un sustento en sus hogares, personas que trabajan como mulas todo el día y cuando terminan su trabajo van en sus a sus hogares. Asimismo pues están los ciclistas urbanos, los urbanos, los que ven la bicicleta como una escapatoria también, o como esa forma de protestar en contra del sistema, de la sociedad como tal. Entonces es un poco más rudos, un poco más extremos, más agresivos, a veces también.

Esta el ciclista urbano el que ya tiene la bicicleta como estilo de vida pero que ya apunta a ella también como un medio sostenible o también una forma de emprender de vivir también de la bicicleta.

Esta el ciclista truquero que vive lejos, pedalea media calle solamente para encontrarse con sus amigos a hacer todo tipo de trucos que podrían estar siendo patrocinados por los BMX, para los Xgames pero no, simplemente esta acá.

Esta el ciclista deportista y el ciclista de oficina, el que solo sale los domingos en su jeep. Lleva su bicicleta de montaña colgada, llega a las afueras de Bogotá a hacer trocha y tomarse selfies.

Esta el ciclista rutero que es parecido al de oficina, pero sale todos los días a las 4 de la mañana, pedalea 30km, 100 km se regresa ya a las 7 de la mañana, se viste y va para el trabajo.

Están los ciclistas curtidos, los viejaescuela. Aquí antes en Bogotá, hubo un fenómeno también muy grande de ciclismo alrededor de lo 70s 80s cuando hubo ciclistas reconocidos de nivel mundial como Lucho Herrera, pero eso fue como un BOOM, previo del boom que esta en este momento. Entonces mucha gente se aficiono a la ruta, muchas personas que ya son señores más de edad pues en esa época fueron los que se dedicaron a la bicicleta, a la ruta, a la fabricación, a ese fenómeno deportista y que tuvo una decaída grande cuando uno época en que no hubo tanto protagonismo en estas vueltas mundiales y que también entró un mercado grande norteamericano, la industria taiwanesa, que empezó a quebrar también mucha industria nacional de bicicletas y eso se nos fue también de las manos como la falta de protagonismo a nivel mundial. Tuvo una decaída del ciclismo en los 90 y a principios del 2000, pero que otra vez ha vuelto a coger fuerza y de la mano también de esa antigua vieja escuela ciclista, rutera, curtida, que uno se encuentra ruteando señores de 60 años que uno no alcanza con mucha estado físico que uno. Entonces también es otro perfil ahí como esa vieja escuela.

- Yo creo que falta uno que es muy parecido con el primero que comenzó Armando y es el ciclista por necesidad. Aquí en Bogotá es muy costos el transporte público, el transporte privado, la gasolina cuesta, el Transmilenio cuesta, el taxi cuesta. Entonces esas personas, la empleada de casa, el portero, es una persona que gana el mínimo y que le toca rendirlo muchísimo. Ahí aparece la bicicleta como esa herramienta de salvación. Sale por necesidad y se vuelve la mejor amigo, porque llueva, truene o relampaguee, le toca llegar a la hora, le toca cubrir el turno, o le toca llegar a la casa y ahí está su amiga vuelta nada que la lleva y la trae, y listo.

Los pelados de BMX que son un montón también y todos los días con sus parceros para arriba, para abajo, aprendiendo trucos. Ahorita también está creciendo un grupo muy grande en Colombia que es el bikePolo, es un deporte distinto que esta entre polo y ciclismo, y los de competencia. Se está creando un grupo, la gente que camia las calles se está comenzado a unir de una manera positiva para comenzar a construir cosas buenas y cosas grandes y están saliendo personas de liga, personas que comienza a pensar en un futuro deportista con la bicicleta, desde aquí, desde las calles, entonces ese grupo también está creciendo.

Annexe 4 : Entretien Diego Laserna (Fondateur de Combo2600, 27 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Bueno mi nombre es Diego Laserna, estudié Ciencias políticas y economía en estados unidos. Después hice una maestría en planeación urbana también en Estados Unidos. Pero antes de la maestría, como en 2012, con otros amigos fundamos un grupo que se llama el Combo2600. La idea era un poco buscar que la gente se sintiera más orgulloso de Bogotá. A través de entender mejor lo que pasaba en la ciudad y de hacer como acciones simbólicas para que la gente viera que los ciudadanos corrientes también pueden hacer mucho para que la ciudad funciona mejor que no se necesita que llegué un alcalde maravilloso a solucionar todo.

¿Cuáles son los proyectos actuales?

Comenzamos con el tema de peatones sobretodo, como proteger la seguridad de los peatones y llamar la atención sobre la cantidad de peatones que se mueren todos los años en Bogotá. Y nos metimos en otros temas: la bicicleta, la publicidad exterior ilegal, la calidad del aire. Creo que sobretodo estos cuatros son los temas que hemos manejado. Entonces qué hacemos? Nosotros desde hace 6 años organizamos conferencias todas las semanas con expertos en distintos temas de ciudad, desde el experto en bicicleta hasta el experto en ríos y quebradas o en metro o en policía. Qué más? Quien estuvo esta semana? Esta semana estuvo una señora que con los vecinos se aburrió de la inseguridad de su barrio y decidieron que la policía no daba basto, para todo el barrio solo había 2 policías. Entonces ellos decidieron entre los vecinos, eso obviamente es un barrio rico, decidieron contratar unos vigilantes que apoyaran a la policía. Esto lo pagan ellos todos los meses y queríamos saber que tal había sido la experiencia. La semana pasada estuvo un señor de una cosa que se llama "los gestores de convivencia", que son como unos empleados de la alcaldía de la ciudad que tratan un poco de mediar entre las protestas para que las protestas no sean violenta entre la policía y los estudiantes. Acá la universidad que queda al lado es famosa por las protestas violentas que hay. Entonces hacemos conferencias, escribimos artículos, hacemos recorridos por Bogotá. Bogotá es una ciudad muy grande, bastante desconocida para los mismos bogotanos que crecimos acá. Es muy grande y tenemos la impresión de que muy peligrosa entonces hay sitios muy interesantes, muy bonitos que ni siquiera los que vivimos acá conocemos bien. Entonces organizamos recorridos a sitios nuevos para nosotros todos los meses. Es gratis, el que quiera venir puede venir. A veces son sitios naturales como los alrededores de la ciudad o hay veces es un barrio particular en una zona de la ciudad y buscamos a alguien de este sitio pues que nos lo muestra. Y lo último que hacemos son lo que nosotros llamamos actividades en calle, que son como actividades simbólicas para llamar la atención de los ciudadanos que ellos también pueden contribuir para que la ciudad funciona mejor y de la alcaldía para que sepan pues que es lo que los preocupa a los ciudadanos. Entonces lo primero que empezamos a hacer fue a pintar cruces peatonales, zebras, que no estaban pintadas. Es decir "Oiga nosotros ciudadanos podemos hacer algo para protegernos como peatones y señores de la alcaldía póngale atención a esto". Íbamos y trancamos una calle y pintamos la acera. Después hicimos lo mismo con varias ciclorutas que habían dejado a medio de hacer, no le habían pintado la demarcación. Iba la cicloruta así y de pronto se desaparecía. Fue medio escandalo porque pues obviamente nosotros no estamos autorizados para pintar eso. Que más hemos hecho? Con la publicidad exterior visual... Es decir en la calle ponen avisos como que se venden apartamentos nuevos y todo eso está prohibido. Ahorita con Peñalosa hay menos

porque Peñalosa es obsesivo con estas cosas. Pero había muchos y sigue habiendo muchos y como que nadie hace nada al respeto.
Entonces cogimos un proyecto, un edificio que había puesto muchas publicidades y la bajamos. Con escalera nos subimos y la bajamos y se las llevamos a las oficinas, a las salas de ventas. Le dijimos: "Mire eso es toda la basura que usted ha puesto por la ciudad. Si la alcaldía no haga nada, nosotros queremos pedirle que pare de hacer eso". Nos inventamos un parte, como una multa cuando un policía te pone una multa por pasarte un semáforo en rojo. Entonces nos inventamos unos libritos con una cosa que se llama el parte ciudadano. El parte ciudadano era una multa que no pone la policía sino que ponen los ciudadanos y que se la ponen a los carros que parquean en los andenes o que hacen cualquier cosa que no deberían hacer. Una noche nos fuimos por todo Bogotá y le pusimos tapabocas a las estatuas y les pusimos unos avisos diciendo estamos respirando una porquería de aire. Al otro día amanecieron 30 estatuas en Bogotá con tapabocas.

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

Ser una organización voluntaria siempre es difícil porque nosotros hemos generado muchos contenidos, muchas conferencias, muchas actividades de estas y por ejemplo tener un buen registro, tener un buen archivo de esto nos ha costado mucho. Quisiera tener unos videos de buena calidad sobre estas actividades que hemos hecho. Por ejemplo hicimos otra muy bonita. En Bogotá se mueren como 300 peatones todos los años. Entonces queríamos que eso no solo un numero pero tratar demostrar que son 300 personas. Invitamos 300 a que hicieran que se morirán en una intersección peatonal, todos vestidos de negro con los nombres de las víctimas del año anterior. Fue una súper actividad, trabajamos muchísimo pero no hay un buen video de eso. A mí me parece muy triste. Eso es un problema grave. Hay un poquito un tema de plata, la plata que gastamos toda la ponemos nosotros. Pero creo que sí lo principal lo resumiría como la disciplina de los que somos parte del grupo porque si nosotros pudiéramos ser más disciplinados, podríamos solucionar muchas de estas cosas.

¿Trabaja usted/es con otras asociaciones?
Si con Vergara de los ciclopaseos hemos hecho cosas. Hay otra organización que se llama La ciudad verde con quien hemos hechos varias otras cosas. Hay otro grupo que se llama postmetropolitan.

¿Qué relación tienen usted/es con las entidades públicas?

Nosotros los invitamos mucho a las charlas. A algunos les gusta, a veces nos dicen "oiga invítennos que tenemos un tema nuevo para contar". Lo que les molesta a veces son las actividades. Por ejemplo, ves los bolardos, se los inventó Peñalosa, por lo menos se los trajo a Colombia Peñalosa en su primera alcaldía. La idea era que los carros estaban todos acostumbrados a parquear en los andenes. Entonces como ponían estos bolardos, estos cilindros de cemento, ya no podían subir, se estrellan y se rompen. Pero entonces Peñalosa puso muchos alrededor de Bogotá y dijeron que Peñalosa ponía tantos bolardos era porque él era el dueño de la fábrica. Entonces se volvió como un símbolo de Peñalosa y los siguientes alcaldes decidieron no poner bolardos nunca, y que los que se caían pues dejarlos ahí. Un bolardo es cemento, no es concreto, no se cae fácil, no se cae por una bicicleta, no se cae por una moto, ni siquiera se cae por un carro normal. Tiene que ir un carro grande a mucha velocidad para tumbar un bolardo. Entonces cuando estaban los bolardos caídos por ahí,

dijimos "oiga esto seguramente le salvó la vida a alguien". Entonces recogimos muchos de estos bolardos y les hicimos un entierro frente a la oficina que era responsable de ponerlos. Nos fuimos todos vestidos de negro, hicimos una corona de flores, hicimos una cruz. Hicimos un show ahí y el argumento era decir "pues puede ser que usted no le guste Peñalosa pero por favor reemplacen los bolardos para proteger a los peatones" y se pusieron furiosos.
Además porque se los dejamos ahí, la cruz, las flores, todo en las escaleras del edificio. Otra vez hicimos un partido de fútbol en la carrera 11. Por el sector andino ya no son 2 carriles sino son 4 y tienen un separador en la mitad. Siempre han sido todos de Norte a Sur y el alcalde en este momento que era Petro cambio la mitad para que fuera de Sur a Norte. Entonces este pedazo iba muy lleno y el otro pedazo iba desocupado siempre. El cambio no tuvo ningún sentido. Pasaron 3 4 5 6 7 meses y el tipo no hacía nada. Entonces decidimos organizar un partido de futbol en el pedazo que estaba desocupado para mostrar lo inútil que era. También se pusieron furiosos porque ya a muchos nos conocen personalmente. Yo diría que en general tenemos una buena relación tanto con la alcaldía anterior como que con esta. Nosotros los abrimos los espacios para que nos expliquen sobre los problemas que nos preocupan. Pero cuando hacemos actividades, son muy confrontacionales entonces a veces se molestan.

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta ? Que opina ?

Pues últimamente no tanto pero del general sí. Nosotros estamos bastante pendientes de lo que está pasando en la alcaldía. Mi impresión es que esta alcaldía ha hecho como más bicicarriles y ciclorutas y las ha pintado de azul y se ven bonitas y tal. Pero algo como realmente novedoso, no. Ha sido un poco decepcionante.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Pues hay varios, en general es cultura ciudadana el principal reto. Cultura ciudadana de los conductores de carro, que les den prioridad al peatón y a las bicicletas, cosas que en otros países son sencillas, pero la verdad los ciclistas son igual de salvajes. Lo que pasa es pues ser salvaje en bicicleta no es lo mismo que ser salvaje en bus. La gente que no anda en bicicleta hoy en día no quiere mucho a los ciclistas sobretodo por el tema de los semáforos. Eso es nuevo en Bogotá no era así hace unos años. La gente no le parece que tiene que parar en los semáforos y eso enfurece mucho a todo el resto de la gente.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Bogotá es famosa básicamente porque tú puedes vivir en Bogotá y moverte en bicicleta y funciona. Y eso es maravilloso porque pocas ciudades del mundo, hace 15 años, se podía hacer eso. En Bogotá se podía. En el mundo en desarrollo, no creo que haya otra ciudad como Bogotá así de amigable entre comillas con la bicicleta. Es una ventaja muy grande porque además todo el resto de la movilidad es un desastre y pues tu sales en bicicleta y pues sabes cuánto te demoras. Puedes saber cuáles son las rutas. Hay bastante otra gente usando la bicicleta que también te da como un sentido de seguridad. Pero faltan muchas otras cosas y a gente que viene de países desarrollados a montar en bicicleta en Bogotá pues digamos no es lo mismo. El aire es una porquería, el diésel que usan los buses es asqueroso de respirar. A mí no

me ha pasado nada de seguridad nunca pero hay mucha otra gente que sí le han robado la bicicleta o le han metido sustos.

Y te mueves en bici?

Recientemente no. Hace como 3 meses se me rompió la bicicleta. Estaba en mitad de una campaña política y tenía tantas cosas en mente que no compré la bicicleta nueva. Yo me muevo la mayoría del tiempo en bus, ponle la mitad en bus, un cuarto en bicicleta y un cuarto a pie. No tengo carro, odio manejar en Bogotá. Creo que la única razón por la cual me gusta Bogotá es porque no manejo. Entonces la seguridad, la calidad del aire, lo que te decía la agresividad de los otros actores de la vía. Hay muy poquita intermodalidad. Tú no puedes montar la bicicleta en un bus como para ir a un sitio lejos. Parquearla es una pesadilla. Las normas están y se supone que los parqueaderos tienen que recibirte la bicicleta. Muchas veces es como si traerás una bomba nuclear: "no, no, no, acá no, afuera". Eso ha mejorado un poquito acá, en el andino, en los centros comerciales, han mejorado mucho pero en los parqueaderos normales son un desastre.
No me quejo porque uno va a Medellín, que Medellín es como "woaw "la ciudad del futuro" y no puedes ir en bicicleta a ningún lado, estas jodido. No es por la geografía es porque no tienen los espacios para andar en bicicleta.

Lo otro maravilloso que tiene Bogotá, es lo mejor de Bogotá en general, es la ciclovía. La ciclovía es realmente maravillosa. Por ejemplo, para mí ha sido muy importante porque me ha permitido conocer mucho más de la ciudad. La ciclovía es tan larga, tú te puedes meter a sitios donde no irías nunca. Es relativamente tranquilo para conocer y también le permite a mucha gente ir en familia riéndose con la bicicleta y la ciudad sin echarlos a esta guerra.

Te parece que hay diferencias entre los barrios para los ciclistas?

Hay sitios bastante inseguros pero en general si hay una buena red de ciclorutas. Donde más se mueve gente en bicicleta en Bogotá, no es acá en la 11, es en barrios mucho más populares y tienen una buena infraestructura, pues tienen infraestructura.
La Cali es una avenida que queda abajo, tú vas por la mañana y es así de gente en bicicleta.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Porque es más fácil salir a entretenerse que moverse a bicicleta para ir a trabajar. Ha aumentado mucho, sobre todo en estratos altos ha aumentado mucho la cantidad de gente que se mueve en bicicleta para ir a trabajar. Pero no es fácil, es agresivo y puede ser arriesgado a veces. Entonces no es algo para todo el mundo.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

No sé la verdad yo veo muchas mujeres en bicicleta. Siempre me sorprende mucho. Yo que las vea no quiere decir que sea una medición acertada. Me sorprende mucho porque es hostil. Sobretodo me impresiona mucho verlas en la séptima, donde hay transporte público grande agresivo donde no hay cicloruta. La verdad yo creo que es una salvajada montar en bicicleta

en la séptima o en la Caracas. Hay mucha gente que lo hace sin ningún problema pero también hay unos accidentes horribles.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Le diría primero que vaya a los ciclopaseos de los miércoles, que es una forma de integrarse a la cultura de la bicicleta en Bogotá. Tal vez conocer alguna gente que te de consejos porque lo de los parqueaderos y lo de la ubicación de las ciclorutas que puedes usar no es fácil. Es algo que necesitas ir descubriendo poco a poco. Bueno claro que la verdad yo nunca he intentado buscar eso en googlemaps. A mí me tocó descubrirlo paso a paso, donde había ciclorutas, donde me reciben la bicicleta en los parqueaderos... Eso y pues prudencia. En Bogotá creo que si uno anda despacio, no hay mayor riesgo. Pero hay muchos que andan como en carreras y tarde o temprano acaban debajo de un bus

Y tu, cómo comenzó?

Cuando estábamos empezando a montar el grupo de combo2600, una de las pocas otras organizaciones que estaba dedicada a conocer Bogotá y a decir "oiga vamos a este sitio interesante pero lejos entonces vamos todos juntos, vamos de una manera segura y mostramos lo chévere que es", eran Vergara y los del ciclopaseo. Yo salía a la ciclovía antes pero nunca andaba en bicicleta pues así en el día a día y empecé un poco a través ellos, de la cultura de ellos. Yo creo que lo valioso de la bicicleta es no solo que es un medio de transporte eficiente sino que es una cultura de cuidado de la ciudad, de conocer la ciudad, de respeto por la ciudad, y eso lo tiene chévere el ciclopaseo. Se ha venido dañando un poco por fuera pero fue lo que más me relacionó a mí con la bicicleta. Era una forma de bajarle la agresividad a la ciudad y de aprovechar un poquito más Bogotá.

¿Qué significa moverse en bici para ti ?

Para mí realmente es una libertad muy grande. Se le baja muchísimo el estrés. Es que tú no te imaginas lo que es montarse en un bus o en un taxi a las 6 de la tarde en Bogotá todos los días. Tú quieres como asesinar a todo el mundo. En cambio en bicicleta, puede que haya alguien grosero, puede que haya alguien que no maneje bien, pero en general pues tú vas a tu ritmo y te vas moviendo. Realmente andar en bicicleta es muy relajante.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?
Yo no haga de ejercicio de otra forma, eso es uno. Es más barato y conoces una cara distinta de la ciudad. Muchos sitios por donde van las ciclorutas no hay nada más entonces ves cosas nuevas.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

Por ejemplo, si te pinchas te jodes a menos que tu sepas despinchar tu bicicleta que no todo el mundo sabe. Si tú vas para el trabajo, no vas a sacar tu neumático del bolsillo y reparar la llanta. Si te pinchas y no es ciclovía es bastante difícil reparar tu bicicleta. Te puede tocar dejarla botada por ahí y coger un taxi. Qué más? El aire. El aire es realmente asqueroso. Además muchas de las ciclorutas están pegadas a todo el transporte público.

¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

Pues te dije uno: la seguridad. La cultura ciudadana de todos. También muchas veces los ciclistas que se accidentan son los que cruzan el semáforo. Se la merecen por eso está el semáforo. Bueno la seguridad normal es algo que le preocupa a mucha gente. Lo del parqueo, es una desgracia que tú te ahorres mucho tiempo por y en bicicleta y después te toca gastarte 20 minutos o media hora buscando parqueo. Creo que también es importante poder trabajar en eso de la intermodalidad que te decía, que tú puedas poner la bicicleta en el bus e irte para dónde vas.

¿Cómo mejorar la ciudad para los ciclistas?

A ver, yo creo que se puede seguir trabajando en infraestructuras. Podría haber más y mejores ciclorutas. Creo que hay un tema cultural que hay que trabajar, que no es sólo problema de la alcaldía sino es responsabilidad de muchos de los colectivos también, que es "oiga ustedes no sólo andan en bicicleta, necesitan tener una mentalidad distinta cuando andan en bicicleta y es una mentalidad de solidaridad con el otro ciclista, es una mentalidad de respeto por las reglas, es una mentalidad de respeto por los peatones". Y en eso creo que hemos echado hacía atrás, eso no ha mejorado. Creo que las autoridades también necesitan ponerle atención al tema del parqueo, realmente en sancionar a los que no dejan que uno parquee la bicicleta ahí. Y dos, que investiguen a los robos de las bicicletas. Yo creo que se roba una bicicleta y que a nadie le importa, pues al dueño, pero a la policía tú vas y dices "me robaron la bicicleta" y nadie te hace caso. Entonces creo que son estas 3 cosas. No todo es responsabilidad de la alcaldía. Ah y lo otro, las bicicletas públicas. Yo creo que la alcaldía anterior algo había avanzado con eso y llegó esta alcaldía y no quería saber nada de la alcaldía anterior y borró todo. Es difícil porque la gente no es muy civilizados cuidando lo público en Bogotá pero se podría intentar, con algo de bicicletas públicas porque creo que, sobre todo en el centro, podría mejorar mucho la experiencia de la ciudad y ahí están arreglando toda la séptima peatonal, va a quedar bonita, sería un buen sitio para poder andar en bicicleta. Toca probarlo porque no es como en Francia, donde tú dejas la bicicleta por la noche y al otro día aparece bien. Sino que llega un señor habitante de la calle, le corta la varilla, sólo por hacerle daño por venderlo por 200 pesos, no sé. De lo que oído había un proyecto pero el que lo ganó no pudo cumplir y quedaron en un enredo legal ahí y no va a salir adelante.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

Yo creo que hay 3 perfiles. Uno es como la clase trabajadora que le sale más barato andar en bicicleta. Son los ciclistas más antiguos de todos. Después hay como una generación más de cultura de la bicicleta que es como Vergara, como Pardo, como yo, que te hablan de sostenibilidad y que hablan de eficiencia, pues es más una cosa de identidad que de eficiencia en el transporte. Y está dividido en varias cosas, en Bogotá puede haber como 50 parches de eso. Hay algunos que son súper anarquistas, como la bicicannabis, salen todos ahí fumando marihuana y la idea es un poco como rebelarse. Y hay otros que no son tan así. El tercer grupo yo diría que son los deportistas y hay muchos deportistas. Si subes a La Calera un fin de semana, lo ves, manadas y manadas que lo hacen no por cultura, no por eficiencia sino por deporte, por ejercicio.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Para mí lo más importante de la bicicleta es la creación de una cultura distinta. Bogotá es una ciudad supremamente agresiva. Creo que la bicicleta tiene todo para bajarle el volumen a esta agresividad y permitirle a la gente que anda en bicicleta no solo vivir más tranquila sino mirar la ciudad con algo más de cariño. Pero creo que esto pues de un poco creerse superior por andar en bicicleta va a contra de eso y simplemente le sigue echando gasolina a la pelea diaria que es vivir en Bogotá. Yo varias veces he estado a punto de pelearme con un tipo porque casi me cogen en bicicleta. La última vez le pegue en el casco y se podía haber caído pero pues a uno lo mata si le cojan en bicicleta a 30/40 km/h. Sobre todo es volver a caer en el mismo ciclo de agresividad, de abuso de la fuerza que vivimos en Bogotá, donde el del bus le pasa por encima a el del carro, el del carro le pasa por encima a el de la moto, el de la moto le pasa por encima a el de la bicicleta y el de la bicicleta le pasa por encima al peatón, sí? Entonces todos están en una guerra constante y creo que la bicicleta tiene todo para salirse de eso.

Annexe 5 : Entretien Fabian Muñar (Conseiller en mobilité active, IDPAC, 25 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Yo me llamo Fabián Munar, trabajo desde varios años en Promoción del uso de la bicicleta en Bogotá y en el país. Soy administrador público, tengo una especialización en planeación urbana y lidero un grupo de ciclistas que se llama "Súbase a la bici" y en lo laboral trabajo para asesorar al distrito y algunas regiones en tema de política pública de la bicicleta. Actualmente trabajo en Bogotá.

¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

Súbase a la bici, tiene 6 años de fundación, en junio cumple 6 años. Promovemos el uso de la bicicleta con diferentes actividades. Inicialmente sólo hacíamos ciclopaseos y rodadas. Hoy producimos grandes actividades que combinan muchas cosas: bicicleta, temas ambientales, temas de derechos de las mujeres, etc... Hoy utilizamos la bicicleta como instrumento para movilizar otros temas, temas de paz...Ya son 6 años y el grupo se nueve mucho desde las redes sociales. Tenemos un fanpage con más de 23.000 seguidores, en otros 10 000. Nos movemos principalmente por redes sociales. Los asistentes van como de 200-300 asistentes hasta actividades de 1500 personas. Somos unas de las organizaciones más fuertes que tiene Bogotá y promovemos desde esta organización.

¿Cuáles son los proyectos actuales?

Actualmente estamos haciendo muchos temas de integración con ciclistas, estamos integrándonos con otras colectividades para fortalecer un poco la escena, ya muchos años trabajando en temas de géneros porque queremos que más mujeres se animen a montar en bicicleta. También el tema de la memoria histórica, paz, conflictos. Queremos atrás de la bicicleta hacer mucha pedagogía sobre ese tema y nos ha ido muy bien porque estamos muy jugados con el tema de promover la paz.

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

La dificultad que es el tiempo. Tengo 27 y cuando fundamos la organización estamos a mitad de la formación de Pregrado. Hoy casi todos los miembros pues son profesionales, trabajan, tienen familia. Entonces el equipo voluntario que conforma Suba a la bici, pues ya no podemos hacer tantas actividades, toca pensarle. Antes teníamos tiempo más libre y podíamos dedicarnos más a la actividad. Hoy somos más organizados y a veces es difícil, con el voluntariado es complicado porque tiene sus ocupaciones.

¿Trabaja usted/es con otras asociaciones?

Sí, trabajamos ya con otras organizaciones. En Bogotá, hay muchísimos. Nuestra intención es que se fortalezcan todas. Entonces trabajamos mucho también con el Distrito, con la empresa privada. Muchos de los eventos que tenemos son financiados por la empresa privada, sector público. Nos presentamos a convocatorias públicas y privadas. Para este próximo 10 de mayo, Subase a la bici y otro colectivo "paradas en los pedales" vamos a tener un evento con una empresa de toallas higiénicas llamada Kotex. La idea es promover y hacer público que no es

un tabú ni limitación que la mujer sea débil o sensible con el tema de su menstruación. Hace 30 o 40 años atrás se pensaba que la mujer que estaba menstruando no podía hacer nada. Esto es con el sector privado y queremos cambiar las miradas. En diciembre pasado tuvimos un evento gigante que se llamó "la búsqueda del tesoro", donde hacíamos una carrera por toda la ciudad e ir encontrando los monumentos y estatuas de la ciudad, de los políticos, de los líderes sociales, hechos históricos. Y eso fue financiado por una organización pública e hicimos otro para la Cámara de Comercio de Bogotá que es otra empresa, como una asociación de los empresarios. Que diferencia a nuestra organización? Es que nosotros trabajamos muy en llave con quien quiere sumar, no tenemos ningún filtro a no trabajar con otras personas. IDPAC : instituto de participación de Bogotá. Yo soy el profesional encargado de trabajar los procesos de participación, organización de biciusarios o ciclistas. Entonces mi trabajo es enlazar a las organizaciones de ciclistas con políticas públicas del Distrito. Aquí voy a cumplir 2 años de trabajo y en el sector público trabajé como 8 años. En el Instituto de Recreación y Deporte trabajé con temas de bicicletas en una isla que se llama San Andrés, en tema de pilotos de bicicletas etc...

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta ? Que opina ?

Hay una apuesta muy fuerte por infraestructura. Actualmente se está avanzando muchísimo por la construcción de nuevas ciclorutas y colectividad. Nosotros tenemos una red de ciclorutas de 480 km, se han realizado como 40 km en esta administración pero ahora se piensa hacer más, terminar 120 km y hacer 200 km más. Entonces nos da una red de más de 600 km de ciclorutas, pero se está avanzando muchísimo en las conexiones. Los puentes vehiculares son los lugares donde siempre se pierden las ciclorutas y se está avanzando en los ciclopuentes, coger un puente normal de carros y hacer celdas para las bicicletas. Eso se está avanzando, no se habían hecho anteriormente, ya se inauguraron 2, van a hacer 8 más. Se está avanzando muy fuerte en infraestructura. En formación hay un proyecto llamado "Al colegio en bici". Funciona en el Distrito. Actualmente son más de 3000 viajes diarios de niños de su casa al colegio, del colegio a su casa, etc...Hay temas de travesías, hay temas de ciclopaseos, escuelas de la bicicleta.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

El mayor reto es tema de seguridad. Necesitamos garantizar seguridad para que la gente pueda transitar, seguridad vial y seguridad material, hay que darle la tranquilidad a la gente de que moverse en bicicleta es seguro. Creo que es mayor reto que tenemos. Y el segundo reto es la autocrítica. Yo creo que nosotros como ciclistas tenemos que reconocer nuestros errores. Y los ciclistas en Bogotá hoy estamos conduciendo muy mal y eso nos ha generado mucha tensión con los demás, con los carros, motos, con todos. Hacer autocrítica y mejorar como conducimos en la calle, respetar con todo.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Bogotá es muy amable con el ciclista en comparación a otras ciudades. De pronto la gente que no ha salido a usar su bicicleta en otras ciudades no le ve así. En Bogotá sí es peligroso, pesado, pero en comparación sí es muy distinta y mejor que en otras ciudades. Hay que entrenar más la forma en cómo se mueve en bicicleta. Hay que explicarles de cómo usar la bicicleta. Yo llevo 8 años andando en bicicleta y yo no siento la muerte venir, creo que mucho tiene que ver con que conducimos mal, por eso invito yo a la autocrítica.

Hay diferencias entre los barrios para los ciclistas?

Por ejemplo con las mujeres lo creo. Las zonas donde la ciudad es más culta, hay más dinero, mayor estrato, las chicas se sienten más seguras andando y en zona más populares, más pobres, hay mucho acoso callejero. Por ejemplo para las mujeres, eso cambia muchísimo, la gente es muy agresiva en ciertas zonas de la ciudad.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Creo que no es cierto. En las ciclovías salen millón setecientos mil personas. Por lo menos millón cien mil serán ciclistas. O sea no todos van en bicicletas. Pero de esos millón cien mil que salen, nosotros estamos reportando casi 800 000 entre semana. Yo creo que el número no es tan distante. Y las jornadas sin carro que es el primer jueves de febrero de cada año, sale mucha gente en bicicleta a su trabajo. La ciclovía sirve de pedagogía para ir usando la bicicleta entre semana.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Intentarlo. Hay un dicho que es "nadie aprende a nadar por internet". Nadie aprende a montar en bici por internet. Entonces hay que salir a pedalear. Tenemos algo muy bonito que es la ciclovía, los días sin carro, ciclopaseos, caravanas. Hay muchas formas de aprender a montar en bicicleta, salir a la calle. Pero si no lo hacemos una sola vez, no nos daremos cuenta. La gente piensa que Bogotá es muy grande, pero no es. Nos gastamos mucho tiempo pero no lo es. El tiempo en bicicleta es más corto y la ciudad se torna más corta. Yo vivo a 19 km de aquí. Yo me tardo desde mi casa hasta aquí 50 minutos. Una persona en otro medio de transporte tarda 2 horas. Yo comencé a andar por la Universidad, costos etc..., después me di cuenta que era muy feliz.

Que significa moverse en bici para ti?

"Autonomía". Si tú tienes bicicleta, no importa si tienes dinero, si estás tarde no importa. Es autonomía en tiempo, dinero. Yo escojo mi ruta, yo decido por donde irme, escojo donde

parar, escojo en que momento comer. Es una libertad, es autonomía. Sobre todo es poder tomar mis propias decisiones.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Es el medio de transporte más eficiente que hay en Bogotá. La relación tiempo y esfuerzo y coso es menor que cualquier otro factor.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

De pronto un poco el clima. Pero eso uno aprende a manejarlo. De pronto hay un mayor desgaste físico pero al poco tiempo tu cuerpo se va acostumbrando.

¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

Las distancias, debería ser muy seguro andar en bici. Hemos avanzado en cicloparqueaderos. Antes en Bogotá era muy difícil conseguir donde parquear de manera segura. Hoy todavía es difícil, pero hemos avanzado muchísimo. Casi que en todo lugar puedes parquear tu bicicleta. Pero hay unas limitaciones que en algunas empresas que no han entendido esto para sus empleados. La parte Sur de la ciudad que es más humilde es muy inclinada, como Bolivar, Puente Aranda etc. es muy en la loma y difícil montar en bicicleta.

¿Cómo mejorar la ciudad para los ciclistas?

Lo primero es mostrar que es seguro andar en bicicleta, mostrar que es fácil, que hay infraestructura, que haya cicloparqueaderos. Esas cosas que hagan fácil de poder andar en bicicleta.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

Pese a lo que pensamos, en Bogotá la gente que más usa la bicicleta no son lo más pobres. La clase media y media alta son los que más usan bicicleta, porque viven en la zona más llana de la ciudad y los más pobres viven muy lejos. Hoy principalmente la gente que se mueve en bicicleta es gente de edades entre los 16 y 32 años, el 70% son hombres, el 30% son mujeres. La mayor razón por la cual se moviliza la gente es por trabajo y estudio. Es decir los ciclistas de Bogotá son personas jóvenes entre estratos 2 y 4 con fines laborales (Bogotá Cómo vamos-Bicicleta).

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Para mí es un orgullo vivir en una ciudad que ame tanto la bicicleta. En Bogotá 7 de cada 10 hogares tiene 1 bicicleta. La gente que no monta en bicicleta siente que debe aprenderlo, lo respeta, lo valora. Pero creo que hay una gran cultura aproximada a la bicicleta. Enseñan al ciclista que la bicicleta es un vehículo y no un juguete, como a los niños al momento de regalarle, que es un vehículo, así ya aprende las señales de tránsito, aprende a respetar.

Annexe 6 : Entretien German Prieto (Directeur du programme de gestion des transports à l'Universidad Tadeo Lozano, 30 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Germán Prieto, yo soy profesor de la Universidad Jorge Tadeo Lozano, he investigado sobre el tema de la bicicleta, pero también fui activista en el Tema de la Mesa de la Bicicleta, cree un evento que se llama «La Semana de la Bicicleta en Bogotá», yo trabaja en el 2008 en la cámara de comercio de Bogotá, la cámara de comercio aquí tiene una labor muy particular en términos de que no es tanto un gremio sino una entidad privada que hace una función pública, maneja recursos públicos que es el de la Inscripción de las empresas, entonces eso tiene como una división que se encarga de promover una ciudad más competitiva y en una de esas áreas tiene profesionales que en diferentes aspectos tratan de generar contribuciones para que se mejore el tema de competitividad, entonces hay gente que se dedica al tema de seguridad, Urbanismo, etc., pues entre uno de esos yo era el encargado del tema de movilidad, desde allá propuse un evento que se dedicará a pensar en el Tema de Movilidad en Bicicleta, entonces salió armar La Semana de la Bicicleta en Bogotá, esa primera edición fue en el 2008 y trajimos expertos internacionales, España y otros lados… y terminó siendo una muy buena oportunidad para aquellos que estaban trabajando de manera suelta, nos encontrábamos, nos articulados y empezamos a trabajar de manera conjunta.

Nosotros continuamos de hecho la Semana de la Bicicleta que ya llegó a su décima edición, es un evento que incluso en el Consejo lo propusieron como «Patrimonio de la Ciudad», todavía no es un hecho pero esto tomó mucha fuerza en todos y este año va en su 11° edición, continuamos trabajando con este grupo de personas que nos conocimos ahí, Carlos Pardo de Despacio, Andrés Vergara, Jesús Acero, Diego Suero, Mónica Dávila, que de distinto Lasso o distintas Instituciones o en su rol de ciudadano, trabajaban en el Tema de la Bicicleta, yo no era un activista como tal, yo sólo era un aficionado a la bicicleta, pero si desde mi trabajo en movilidad llegue a ese tema, el año siguiente en la Segunda semana de la Bicicleta veníamos trabajando y había un manifiesto de la Bicicleta que como grupo queríamos lograr, entonces dijimos que ya era hora de ponerle nombre al bebé, entonces decidimos llamarle «La Mesa de la Bicicleta de Bogotá».

Entonces la Mesa se crea en el 2009, la Mesa es un espacio de concertación y trabajo conjunto de personas que de alguna manera querían contribuir a la movilidad en bicicleta, trabajamos así unos 3-4 años con muchas dificultades políticas, hubo un alcalde que realmente no quería trabajar en temas de bicicleta, mucha restricción también de nuestra parte porque no recibíamos muchos ingresos por esa labor que hacíamos con cariño, pues era complejo, se debilitó un poco, se siguió a pesar de todo con la Semana de la Bicicleta, cuando llega la nueva administración distrital, decide sumarse a la iniciativa ciudadana y seguir haciendo la Semana de la Bicicleta en Bogotá, en algún momento aparece un personaje que es clave «Juan Camilo Agudelo» llega como uno de los dirigentes de «Saca tu Bici», que es uno de los ciclopaseos pero es clave en toda esta articulación de colectivos y él básicamente nos explica cómo darle fuerza a este movimiento, en articular personas, posicionar políticamente mucho más este tema de la Mesa; que en ese momento era una Mesa Técnica, Mesa de profesores, de estudiosos, gente que investigaba el tema, algunos ciclopaseos; como el ciclopaseo del miércoles con Andrés Vergara, muchos desde la Academia y la Investigación, entonces Juan Camilo toma el liderazgo de la Mesa, este toma mucha fuerza ahí y progresivamente pasa de ser Mesa Técnica a Mesa de Colectivos de Biciusuarios, mediante estimulado iniciativas sueltas encuentran un espacio común donde ir a proponer sus cosas, sus políticas públicas y

entre ellos fuimos a conformar una red que intercambiaban ideas y demás, mediante estimulado se crearon y fortalecieron ideas similares en otras ciudades de Colombia, que termina en 2015 convirtiéndose en «La BiciRed Colombia.

Entonces uno podía decir que la BiciRed Colombia es algo así: la red de colectivos como mesa de la bicicleta en el país, este fue un proceso político muy interesante en términos de que la política de la bicicleta pública se lleve a cabo, entonces esto ha tenido una evolución maravillosa como fenómeno de congregación ciudadana de influir en la política pública por parte de la ciudadanía organizada, eso en términos generales de mi historia relacionada con la Bicicleta, hace un par de años me salí porque hubo discrepancias, pero todo esto tuvo y tiene un rumbo positivo y propositivo para generar políticas públicas que le convengan a la bicicleta, ahora perdimos los positivos, positivo era el resalte de las cosas buenas y trate de mejorar las cosas que está haciendo mal, hemos perdido eso en el ejercicio de la Mesa y eso hizo que se pierda mucha capacidad de influir políticamente en las decisiones que se toman en la Ciudad, ese modelo a través del mismo Juan Camilo, llegó en algunos casos a funcionarios públicos que querían la bicicleta y estaban inmersos dentro de la administración entonces ayudaban, en otro tipo de modelo que también fue muy interesante y que se vio en algunos lados de Latinoamérica fue al revés, eran como cabeza visible de Fabián Munar, los que la administración dijeron venga para acá y trabaje conmigo, varios de ellos estuvieron vinculados con la administración distrital, esta o la anterior, pero a nivel nacional era muy poco lo que se había logrado y Juan Camilo Agudelo logró que lo contrataran en el Ministerio de Transporte, al ser contratado él empieza a influir desde adentro en cambiar la manera en como ver a la Bicicleta, un sector de la política que no le importaban las bicicletas que no estaban relacionadas con la bicicleta y a mala manera de que todos veníamos empujando de diferentes lados del país y él desde adentro logra que el Ministerio empiece a darle prioridad y empezar a hablar de bicicletas, tengan sus bicicletas propias y empezar a lograr esto, varios de los ministros empezaron a salir a montar en bicicletas, el viceministro llegó a ser un ciclista, e incluso alguna vez logran que el presidente hiciera una de sus presentaciones llegando en bicicleta, se cayó pero bueno…. Pero una manera en la cual desde la política pública nacional también se llegará a ese tema.

Teusaca es uno de los primeros ciclopaseos de miércoles, es uno de los más antiguos en fortaleza técnica y el que más se dedicó a darle soporte a los otros colectivos en términos de organizarse, en articularlos en políticas pública, etc., ahora incluso como está trabajando tan aparte la administración distrital de los colectivos, pierden un poquito su concepto que la Semana es un espacio donde mostramos conceptos pero también donde pasamos al funcionario público a que rinda la lección, es decir; que has hecho, ver los problemas, acciones, etc. y llegar a una discusión pública al respecto, debería mantener su rol ciudadano, pero entonces se vuelve un tema que era netamente ciudadano a administrativo.

«Manifiesto de la Bicicleta» fue el documento que decidimos hacer en el cual lo que proclamamos es que este sea un tema prioritario: que por Salud, etc., y proponíamos una recopilación de ideas que han sido actualizadas pero que básicamente este manifiesto se mantuvo, incluso fue copiado para otras causas, para otras iniciativas, en estos 8 temas de institucionalidad, etc., la Mesa y manifiesto como tal se construyeron en 2008-2009 donde fue todo éste Génesis.

Un caso muy importante para nosotros en este periodo del 2014 es César Criollo, un ciclista al cual asesinaron para robarle la Bicicleta, entonces él se vuelve y genera el Tema «Ciclista Criollo» que fue el eslogan con el cual empezamos a generar y formar Seguridad para los

Ciclistas, necesitamos el cuidado de la vida tanto en seguridad vial como en seguridad de prevención de robos, y se volvió un referente muy importante para nosotros en términos de Héroe al cual rendimos homenaje.

Esta es como la primera reunión formal de diferentes colectivos de todo el país, que es como le llamamos el nacimiento de la BiciRed Colombia, es como el primer esfuerzo de crear una BiciRed mucho más amplia, aquí por ejemplo participa un activista Mexicano que vino a contarnos cómo funcionaban las cosas en México en términos de organización nacional, y que de alguna manera se volvió padrino nuestro en muchas de nuestras labores.

Todo esto lo promovió Juan Camilo y otros, pero él fue una parte representativa de este proceso de conformación.

¿Cuáles con los retos actuales para la movilidad en bicicleta?

En 1999 básicamente no existíamos, hace 20 años la movilidad en bicicleta era algo prácticamente inexistente en nuestra ciudad, había el hito de que finalmente íbamos en muchas formas consideramos que terminó siendo decisivo la creación de la ciclovía recreativa en el 74' y eso había posicionado a la Bicicleta como el elemento de uso muy cercano para los bogotanos, estábamos en un país ciclista claramente que siempre fue muy deportivo-ciclista, pero hasta el 99' la bicicleta era un juguete o un elemento deportivo-recreativo, con la visión de Peñalosa de crear una ciudad para las bicicletas y poner la ciclorruta en ese momento pues era como muy raro para la gente, porqué un espacio para la bicicleta?, aquí la gente no monta en bicicleta!, aquí la Ciudad es muy lluviosa, fría!, etc., todas las excusas que uno pudiera imaginarse, él aplica una filosofía que ha demostrado que la movilidad en bicicleta, que este tipo de modelo no aplica en los modelos que nosotros los ingresamos en cualquier otra cosa de Transporte y es de tratar de generar soluciones para ciertas tendencias que se están generando, en bicicleta no podemos hacer ciertos estudios, técnicos de planeación y pues termina actuando la frase aquella de «Construye la Cicloinfraestructura que ya los Ciclistas vendrán», entonces Peñalosa se juega con eso y por fortuna seguía la tripleta Peñalosa-Mockus y funcionó muy bien en términos de continuidad para la planeación de la Ciudad y eso hizo empezar a crecer el número de usuarios, lo que siento es que después cuando llegaron las alcaldías siguientes, Garzón, Moreno, dejan de darle prioridad al tema, entonces en términos de infraestructura, en términos de promoción, etc., para ellos pasa a un segundo plano o a tercer plano porque incluso en la administración de Moreno, nosotros empezamos a actuar como grupo, para él, eso de montar en bicicleta era algo muy de Peñalosa, Peñalosa sigue siendo un referente porque además sigue compitiendo en política y lo que en su momento fue bueno, ahí se vuelve un elemento negativo y es que se politiza el tema de la bicicleta, entonces Samuel Moreno nos dice explícitamente: «Yo no voy a salir montando en bicicleta porque eso es muy Peñalosista», es hacerle una apología a ese señor, entonces se vuelve un elemento negativo como para que todo el mundo se olvidara de que Peñalosa existe con eso pues simplemente hablamos de bicicleta, ahí entonces la dinámica desde la política pública es inexistente y lo que mantiene la inercia de ir hacia adelante son los Colectivos, el ciclopaseo de los miércoles es fundamental en toda la historia y todos empiezan a nacer a partir de ahí, los colectivos universitarios, como la Bicicultura que es un movimiento bien interesante.

En general los ciclopaseos que hacen es tomar al ciudadano tímido que de pronto tiene la Bicicleta en casa o incluso que ni siquiera tiene bicicleta y decirle Vega!, acompáñeme a pasear, entonces es lograr objetivos: 1. Que ese ciudadano tome confianza y conozca su

infraestructura para bicicletas, entonces por ejemplo el ciclopaseo de los miércoles todos sus recorridos los hace en la red de ciclorrutas, entonces es una manera de decirle al personaje, vea, aprenda a cómo usarlo y tómele confianza a su bicicleta, pero tómele confianza en espacios diferentes a la ciclovía, ya yendo a ciclorrutas y montando con gente al lado, ya pasando entre los carros, ya en otras circunstancias que vaya tomándose confianza.

En Estatus, anteriormente principios del 2000, montar en bicicleta era de pobres, para el mensajero para el jardinero, etc., montan en bicicleta porque no tienen otra opción, porqué es más barato y no tienen palabras para nada más, pero de alguna manera, esa era una figura en la cual el ciclista entonces era un motociclista en camino o motociclista defraudado porque nunca había tenido para la moto o algo por estilo, con la llegada de estos colectivos, ya entonces la Bicicleta se vuelve un símbolo de estatus, símbolo también de gente joven, más cool, más ambientalista que de alguna manera fue un referente distinto y llegan a promover cierto cambio e interesante montar en bicicleta.

Según una encuesta de Bogotá como vamos, el 9% de la movilidad ya tenemos más bicicletas que carros, es como empieza a escalar en el comportamiento de la bicicleta. Entonces desde mi punto de vista, la razón por la cual siguiente creciendo este tema fue por los colectivos y a pesar de lo difícil de la política, de lo poco que están haciendo los gobernantes por nosotros, ellos lograron mantener el tema muy vigente y eso también le dio fuerza a la Mesa de la Bicicleta, a pesar de que en ese tiempo no se hizo mucho, hoy se mantiene y sigue creciendo, entonces es muy valioso en todo este proceso, los colectivos, los jóvenes que crearon este tipo de movimientos fueron fundamentales en que el crecimiento siguiera y que de alguna manera también en el comportamiento, porqué esos colectivos pues invitaban a la gente a montar y entonces eso iba implicando ciertos comportamientos, que aprendían a hacer señas, que para donde vamos, a tener un mejor dominio de la bicicleta, algunos son promotores de que lleven sus cascos, sus reflexivos, etc., pero de alguna manera iban marcando como un referente de lo que iba ocurriendo, esos colectivos eran los principales encausadores de que la bicicleta se pusiera bonita, era el momento perfecto para mostrar la bicicleta que tu pusiste súper bella, moderna, con colores, etc., el ciclopaseo Cachaco es fantástico, Cachaco es una palabra que habla de los bogotanos de la década de los 40-50-60', que eran personas muy bien vestidas, que hablaban muy bien, que escriben, que comparten tertulias, que son muy elocuentes y eso quedo como una referencia para nosotros que «El Cachaco», es lo que se hizo aquí, un ciclopaseo enorme, donde las personas se visten como las personas de los años 50-60, dependiendo de lo que quisieran, haciendo de esto una fiesta increíble porque se visten como el bogotano antiguo, resaltando un poco el valor del mismo, está festividad se realiza generalmente en agosto porque en esa fecha se conmemora el cumpleaños de la Ciudad.

Siguiendo, se lograron muchas de las cosas cuando estábamos en el Tema de la Mesa, ese tema del estatus para nosotros es claro, ya que para la gente montar en bicicleta ya no es un equivalente de pobreza, ahora es equivalente de preocupación ambiental, equivalente de juventud, logró posicionarse y en eso también fueron muy influyentes los medios de comunicación, porqué la Bicicleta es un tema muy atractivo en todo aspecto, cuando hicimos nuestra primera versión de semana de la bicicleta aquí en la Tadeo, era la 4° semana de la bicicleta, entonces era como dar un trofeo a los ganadores de un concurso de fotografía, eso logró llegar a muchas de las instancias sociales de nuestra ciudad, en diferentes partes los alcaldes ven como atractivo hacer muchas cosas en bicicleta, porque eso es más barato relativamente y con un impacto político muy fuerte, creo que también eso llegó a que la institucionalidad le haya dado mucha fuerza al tema bicicletero, tenemos la ley de la Bicicleta, muchas iniciativas locales, en el Consejo ya no es un tema de política pública colateral, se ha

logrado muchísimo en términos de política pública a nivel local y nacional, para los Ciclistas en este momento hay 2 que son los principales obstáculos para que haya nuevos ciclistas y son: la seguridad, la seguridad vial, el atropellamiento y seguridad contra robos, esa es la preocupación fundamental ahora, lo que le pasó a César Criollo, lo que le pasó a mucha gente aquí a nivel bogotano, que hasta a Carlos Vives le han robado la bicicleta, hasta al alcalde en algún momento le robaron la bicicleta siendo pues cuando era candidato, eso es una preocupación muy grande, porqué hay en muchas partes donde tu sientes que no puedes transitar, en muchos sectores la gente deja de utilizar la ciclorruta y se va por la calzada arriesgándose al otro problema porque sabe que si pasa determinados sectores está muy expuesto al peligro, este fue el caso de un personaje tristemente célebre, incluso le hicieron memes y es porqué este personaje salió a robar una bicicleta, el chico tenía una cámara GOPro y el hombre este salió con un cuchillo atracándolo, después lo atraparon y se supo que se llamaba el Ledlonchis y entonces se volvió como una imagen también referente a la inseguridad, se volvió una imagen de lo grave que estaba el tema y efectivamente muchos de los robos en bicicletas, personas heridas, muertos, este tipo de hechos se volvieron el principal reto.

Es un reto además grande porque las administraciones si bien han manifestado estar prácticamente en el tema yo no entiendo bien que pasa en el interior del asunto, si un tema como el de los celulares que son unas redes internacionales muy grandes y es un aparatico chiquito que fácilmente lo robas y lo mandas a otro país, pues obvio que tener una bicicleta es más fácil de controlar, pero yo creo que ahí hay muchas cosas que están pasando en el país e incluso en algunas partes de Latinoamérica se mandan bicicletas de un lado a otro, no sé cómo funciona la red, pero el distrito no ha logrado desarticular esas redes, se roban bicicletas únicas de competición de carreras, hace poco atracaron a un corredor famoso de España, pues este tenía una bicicleta que no cualquiera distingue en cualquier lado, pero cualquier conocedor de bicicleta sabe que esa es una bicicleta diferente, que se la puede distinguir de una normal, se han encontrado que en algunos casos, los deportistas de alto rendimiento se encargan de mirar que bicicleta es y cómo la deben robar, todo y que de alguna manera la comercializan, entonces es un tema crítico, para ello también tengo una presentación del diagnóstico que los mismos Biciusuarios hicieron: sitios de robos, zonas críticas del tema de seguridad, entonces esas son las principales cosas: seguridad y el tema de atropellamiento, la falta todavía de respeto de los carros con los ciclistas, también el hecho de que muchos de estos milenials que montan en bicicleta alguna vez se sienten moralmente superiores, entonces también hay comportamientos inadecuados, el año pasado 2 peatones murieron atropellados por bicicletas, entonces esto es como lo principal, yo creo que otra cosa que vimos dentro de ese manifiesto, hablábamos de la articulación con el transporte público, u o creo que ese es otro elemento también fundamental ahí y que es poco lo que se ha hecho, Transmilenio puede mostrar que hay estaciones con cicloparqueaderos, tienen un buen número de cicloparqueaderos, ya logran a llegar a niveles muy altos de uso, en el Portal de las Américas tienen 785 posicionados y logran a veces niveles de uso de 900-1000 por día, lo cual quiere decir que más de 1 bicicleta se usa incluso por posición, pero aparte de eso falta muchísimo más, esto debería ser muy agresivo, en términos de que fuera una alternativa de llegar en tu bicicleta y conectarte con el transporte público de manera eficiente, este sería como el tercer punto pero muy lejos de los otros dos, lo otro se soluciona, que tengas poca Cicloinfraestructura, que la Cicloinfraestructura no esté en las mejores condiciones, que muchas de ellas sea el espacio del peatón, todas esas cosas de alguna manera el ciclista puede defenderse, pero si algo argumenta la gente es Seguridad y Seguridad vial.

Te parece que hay diferencias entre los barrios para los ciclistas ?

Si, digamos que en tema de segregación, la Cicloinfraestructura buena está al norte y la mala al sur, no tanto, yo lo que siento que es que toda esa diferencia ha sido por épocas, lo nuevo sabes que ya es bicicarriles, calzada, etc., encontrando diversidades por lugares, es una ciudad en donde el posicionamiento de la bicicleta está a más que bien, yo creo que se ha avanzado mucho pero en la única cosa que ido en negativo es el posicionamiento de los Ciclistas ante los demás actores, los accidentes, los peatones, los usuarios de transportes motorizados sienten que el ciclista se volvió muy agresivo, de todo lo que nos quejábamos los Ciclistas ahora lo hacemos nosotros, la misma lógica de la que nos estamos quejando la estamos teniendo como ciclistas ahora, ese es otro adicional y es que además de todo actuamos como tal de lo que nos habíamos quejado y nos sentimos moralmente superiores, es un reto, porqué cada vez más hay gente quejándose de la presencia de ciclistas, un caso interesante, hay una subida muy conocida desde el punto de vista deportivo «La subida Calera» se hizo una propuesta desde la alcaldía para que sea cerrado unas horas, sólo para tránsito ciclista, la gente local bloqueó la vía, hubo protestas, no era sólo la gente que utiliza el carro, sino la gente local diciendo que estos ciclistas nos van a generar problemas, son muy agresivos, etc., entonces hay un sentimiento de descontento también en algunos sectores con respecto al comportamiento ciclista, yo creo que también es otro reto que se viene que por ahora no es tan fuerte pero que puede volverse mucho más.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Claramente que vaya a uno de esos ciclopaseos, alguien que no sabe pedalear puede encontrar muchas formas, por ejemplo: en el caso de los adultos mayores, el distrito tiene escuela para adultos, para enseñar a montar en bicicleta, entonces te enseñan a montar sin pedales, a aprender a mantener el equilibrio, a adiestrar los pies, etc., entonces practican en esos espacios, ellos son guiados, van protegidos, prueban la infraestructura, aprenden a maniobrar y demás, van acompañados, pasan rico, conocen nuevos sitios y sobre todo una manera nueva de conocer su ciudad, eso no lo puede hacer solo/ a, ni en otro tipo de contexto, ahí se puede dar el lujo de tener nuevas experiencias ya para más adelante hacerlo en un grupo reducido o incluso sólo.

¿Qué significa moverse en bici para ti ?

Es disfrutar de mi ciudad, verla más de cerca, moverme de manera más libre, es llegar al trabajo más fresco, uno trabaja mejor, más concentrado y sé que cuando salgo, llego fácil a mi casa, sin complicaciones, es libertad, es disfrutar el recorrido el viaje.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

Todavía tenemos el perfil inicial el de la persona pobre, del Sur, del Sur occidente, que tiene que transportarse muchas veces distancias muy largas para llegar a su destino, el queciclopaseos todavía aspira a tener una moto y esas cosas, siguió creciendo mucho el perfil del universitario, yo creo que es el prevalente ahora, el universitario que tiene un compromiso con su planeta, que además se siente más rico y más libre, tampoco aspira a tener carro y demás, es un poco el nuevo hippie, pero más cool, más elegante, etc.

Cada vez más por fortuna hay el Ejecutivo en bicicleta, eso se puede ver hacia los lados de la carrera 11 por la parte Norte, se puede ver a la persona con corbata, las mujeres con faldas y tacones y ellos montando en bici, hay poco que para mí es el principal indicador de que si una ciudad es amigable con la bicicleta y señores montando en bicicleta, para mí eso es, se ve poco pero ya es un hecho, yo creo que hay de todo, ahora es muy diverso el panorama de quienes utilizan bicicleta, hay mamá con niños de 1-2 años llevándolos en su sillita, cada vez hay más mamás que utiliza como medio de transporte escolar, es muy variado, también hay muchas mujeres que montan en bici, también hay otro indicador que hay más hombres que mujeres montando en bici ya más escaso en mujeres por paradigmas de seguridad, acoso, etc.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

El proceso político no ha logrado que hayan políticos que se posicionan específicamente por nosotros, siempre el político que ha llegado a cargos de poder ha sido sólo presentes en campañas políticas, sólo promesas de campañas, pero también hubo políticos con metas y conscientes de estos temas pero no hemos logrado que un ciclista de verdad, un ciclista urbano real logremos ponerlo al puesto de concejal o algo por el estilo, eso es otra fase interesante que también creo que tiene que ocurrir, en general de hecho que se han logrado muchas cosas, el tema ya tiene una inercia bastante buena, yo creo que incluso ahora tendemos más a preocuparnos de otros actores como el peatón por ejemplo: y es un síntoma de que el tema de la bicicleta ha cogido una fuerza suficiente para seguir creciendo en una ciudad como Bogotá.

¿Te parece que Bogotá es una buena ciduad para los ciclistas?

Depende de que se considere eso, yo diría que comparativamente sí, pero sea una ciudad en la que uno fácilmente recomienda a alguien que monte en bicicleta y eso, uno lo piensa 3 veces, porqué este tema de seguridad hace que uno no sepa en qué momento le puede pasar algo, así que de repente aún es difícil de decir: monte porque está es una ciudad amigable con usted, sigue habiendo muchos sectores donde no se puede montar, sigue todavía el tema de comportamiento de motorizados, todavía nos falta mucho para decir que es una ciudad ciclovial, no podemos comprar Bogotá con una ciudad mucho más moderna o mucho más pequeña, sea aquí o en Latinoamérica, pues son escalas muy distintas que traen retos muy distintos, puede uno comparar la movilidad de Bogotá con la de París y eso tiene sus bases, es mucho más segura, tiene muchísimos términos, es más segura que acá, por ejemplo en Quito, allá hay algo de Cicloinfraestructura y cosas pero uno no ve ciclistas y eso además genera un círculo vicioso, un círculo negativo, pues ya que no hay ciclistas, nadie te respeta, nadie te ve, nadie tiene presente que hay ciclistas y en la medida se pierde el respeto y la presencia.

Pues si depende de la escala comparativa que uno establezca que si es una ciudad buena, mala, regular. Esta ciudad hace 20 años atrás era ilógica andar en bicicleta, no había posibilidad, era casi irreal.

Annexe 7 : Entretien Juan Manuel Prado Villafrade (Gerencia de la Bicicleta, 30 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Bueno, soy Juan Manuel Prado, soy administror de empresas y trabajo en la Gerencia de la Bicicleta, en la Secretaria distrital de movilidad. Tengo conocimientos de todos los temas de bicicleta en general del Distrito. Mi trabajo principal es el tema de seguridad ciudadana y participación con los colectivos y con la ciudadanía.

¿Puede presentar la organización, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

La gerencia de la bicicleta es la oficina que maneja o pues que coordina todos los proyectos del Distrito en tema de bicicleta, entonces tanto lo que haga el instituto distrital de recreación y deporte, lo que haga el IDPAC, lo que haga el IDU, como todas las entidades del distrito con temas de bicicleta . Tenemos el Plan Bici que es toda la estrategia del Distrito para la bicicleta en estos 4 años que ya se acaban en el siguiente diciembre del 2019. Lo tenemos estructurados en 5 grandes ejes. El tema de institucionalidad, el tema de infraestructura, el tema de cultura y promoción, el tema de seguridad vial, de seguridad personal pues como que está incluido ahí todo, y el tema de salud y ambiente. Entonces todos los proyectos se marcan en estos 5 ejes y cada uno tiene diferentes proyectos. En el tema institucional el objetivo principal es la articulación de las estrategias y de los proyectos que hay en el Distrito. Entonces hay proyectos entre diferentes entidades. Por ejemplo, el centro de la bici, lo que busca es capacitar en mecánica a los ciudadanos y que a través de esto se pueda generar nuevos emprendimientos alrededor de la bicicleta y de la mecánica de bicicletas como tecnificar un poco el tema. Dentro de institucionalidad son muchos más proyectos como internos inter-institucional donde nos reunimos todas las entidades del distrito para poder tomar decisiones y pues digamos en fin programamos todos los proyectos. Son muchos proyectos que salgan en conjunto pues que se amaran un poco. El tema de infraestructura lo vemos desde 3 grandes puntos de vista, desde nuevos kilómetros de cicloruta, desde el mantenimiento a las ciclorutas existentes. El primer kilómetro de cicloruta en Bogotá se hizo más o menos sobre el año 2000 o pues digamos 98 más o menos pero el boom de las ciclorutas viene desde el año 2000. Tenemos que hacerlo mantenimiento a eso. Hay una meta puntual de plan de desarrollo que tenemos que hacer. Y el otro tema es toda la provisión de material urbano e infraestructura complementaria para el uso de la bicicleta como cicloparqueaderos mecánica. El tema de promoción y cultura pues es todo lo que tiene que ver con campañas, campañas pedagógicas, campañas que tienen objetivos muy específicos por ejemplo seguridad vial que en parte componente de cultura y promoción. Tenemos uno que se llama "Te veo bien". Es como motivar a los ciclistas a que usen reflectivos y que usen luces. Sabemos que es una obligación pero desde la parte bonita promoverlo. También tenemos otro que es el tema de puntos ciegos. Nos dimos cuenta a través de los números que la mayor cantidad de muertes que se dan entre ciclistas y vehículos son con vehículos grandes: buses del Sistema Integral de Transporte y camiones. Entonces hicimos como un juego de roles para capacitar a estos conductores y también nos dimos cuenta que los conductores decían que o dicen que como los vehículos son de tantas dimensiones que no los ven por los espejos. Entonces pusimos a unos buses del SITP, casi a 1500 buses,

unos stickers atrás que dicen PUNTO CIEGO para llamar la atención al ciclista de que ahí no se vería.

Adicionalmente, en cultura y promoción tenemos muchas cosas. Tenemos una campaña de cascos. El uso del casco no es obligatorio en Bogotá, pues en Colombia. Las ciudades están a potestad de exigirlo o no. Bogotá todavía no lo exige e hicimos como unos exhibidores con unos cascos que simulaban como que alguien que se accidentó, lo usó y por usarlo se salvó la vida. Entonces sale con una pequeña historia del tema. Todo eso entrando al tema de promoción que obviamente le apunta a objetivos de seguridad vial. El tema de seguridad ciudadana y seguridad vial, lo manejamos directamente desde la Secretaría de movilidad. Existe una Dirección de seguridad vial y comportamiento del tránsito, así se llama. El objetivo principal es el tema de Visión 0 que es como la política pública que tenemos. Pues, ninguna muerte en el transito es aceptable, todas son evitables. Buscamos cumplir esta política a través de pedagogía. Son campañas como las que te comente. Capacitación y pedagogía, Infraestructura. De pronto puedes ver las intersecciones están pintadas de azul, que haya reductores de velocidad en las bocacalles - si en una cicloruta un carro tiene que entrar es una bocacalle. Estamos haciendo menos anchos o reduciéndole el ancho a las vías para que eso modele la velocidad de los carros y para tener velocidades más bajas y de esta misma manera menos fatalidades.
Entonces principalmente tenemos capacitación, pedagogía e infraestructura. Y pues todo un análisis de datos que nos permite apuntarle a cuales son las causas, y como vamos a atacar el problema. El tema de seguridad ciudadana es una competencia secretaría de seguridad convivencia y justicia con la policía nacional. Nosotros desde la Secretaría de Movilidad, desde la gerencia de la bicicleta, lo que hacemos es un enlace, una conexión para darle seguimiento a los temas y como se puede colaborar desde nuestra competencia. Cuando me refiero a competencia es lo que tienes permitido hacer dentro de tu Secretaría o lo que no tienes permitido hacer. Entonces es lo que normalmente hacemos con ellos y pues tenemos todo un grupo de policías en bicicleta. Sabemos que el hurto en bicicleta en Bogotá es bastante grande. Es un delito bastante organizado. Existe un cuerpo de policía de Inteligencia y Policía judicial investigando el tema. El objetivo grande principal es desmantelar estas bandas porque son bandas verdaderamente grandes, organizadas, que mueven mucho dinero y que la hacen mucho daño a la ciudad. Pero también hemos observado que muchos de los robos son de oportunidad. A que me refiero? Que dejar la bicicleta mal parqueada, que usar malos candados o que abusan de tu confianza. Te ganan la confianza muy fácil de ti, te dicen "mira yo hago ciclopaseos o hago esta actividad". Se dejan convencer de las personas y pues son finalmente son ladrones que en algún momento de oportunidad se terminan robando. Los estamos atacando desde el tema de campañas, desde Cultura y Promoción, diciéndole a la gente "oiga, ves que los están robando" y bueno diferentes modalidades que hay. Por ultimo está el tema de Salud y ambiente. El tema de salud es visibilizar la importancia del uso de la bicicleta, de hacer actividad física. Eso tiene repercusiones positivas en la salud de las personas. Y de la misma manera promover que la gente se haga un seguimiento, como un chequeo puntual. Eso lo maneja puntualmente la secretaria de salud. Y por otra parte está el tema ambiental que lo maneja en este momento la secretaría de Ambiente. Ellos hacen mediciones, tienen proyecto de hacer mediciones de cuáles son las ciclorutas más contaminadas. Están buscando hacer un tipo Journey planner, que le pueda decir a la gente "si usted quiere una cicloruta con baja contaminación, coja esta vía, coja esta otra", o unos mapas muy claros donde la gente sepa donde está más contaminado o menos contaminado. De igual manera es una

entidad que se dedica a hacerle control tanto a los vehículos como a las empresas, a diferentes acciones contaminantes en la ciudad. Es un poco lo que es el Plan bici.

¿Qué es exactamente la Gerencia de la bicicleta ?

Finalmente la gerencia de la bicicleta administrativamente no existe como si fuera una secretaría nueva. Es una oficina relativamente chiquita pero que el rol principal es la articulación con todas las demás entidades.

¿Y cuntas personas trabajan en la Gerencia de la bicicleta ?

Dedicados al tema de la gerencia de la bicicleta somos más o menos 20 personas en la gerencia de la bicicleta. Pero dentro de la Secretaría hay diferentes Direcciones, diferentes Subsecretaría y cada uno tiene unas funciones muy puntuales. Digamos los que hacen los diseños de señalización, no hacen parte de la Gerencia. Hacen parte de otra Dirección pero no están dentro de estos 20. En la secretaría hay mucho más personas trabajando por la bicicleta.

¿Trabaja usted/es con los colectivos de biciusarios ?

Si, nosotros buscamos vincularlos a ellos en eventos o en proyectos puntuales que ellos puedan llevar a proponer. Es una tarea nuestra contar con ellos, para poder vincularlos o por lo menos tenerlos en cuenta y tener en cuenta sus comentarios, sus pensamientos para nosotros poder implementar los proyectos. Si bien los 20 en la agencia, somos ciclistas, pues de pronto no logramos tener ojos en todo el territorio de Bogotá y ahí es donde uno se apoya en los colectivos y en las organizaciones.

¿Y que relación tiene con esos colectivos?

Sí, no sé si te lo habrán contado pero es un tema un poco político, como de intereses y demás. Siento como que hay unos que quisieran hacer más por la ciudad, quisieran que nosotros que tenemos el sartén por el mango, que tenemos la posibilidad de hacerlo, quisieran que hiciéramos mucho más. Pero el tema distrital, burocrático, de gobierno, es muy demorado, es muy lento. Son muchos procesos, todo tiene que estar muy bien estructurado. No es como cuando uno está en el sector privado o la ciudadanía donde las cosas fluyen aparentemente muy fácil. Existen unas diferencias con el tema, pero en general bien. Otra cosa importante, la gerencia de la bicicleta casi que nació en esta administración, en 2016. Entonces eso también para nosotros ha sido un reto muy grande de como abordamos los temas, como empezamos a estructurar todo. Ha sido un poco prueba y error de cómo ir trabajando los temas. Puntualmente nos toca a nosotros afrontar ese primer golpe y de pronto es el inconveniente o la molestia de algunos colectivos en cuanto a eso. Pero estoy seguro que es cuestión de tiempo, cuestión de conocer verdaderamente lo difícil que es implementar cosas desde el distrito. Creo que el mediano plazo estoy seguro que estamos cosechando muy buenas cosas.

El alcalde anterior lo que hizo fue vincular mucha mucha mucha gente, sin importar la experiencia, sin importar las capacidades, sin importar muchas cosas. Lo que hizo fue vincularlos y darles trabajo. Les dio mucho poder y lo que hizo esta nueva administración fue cambiar absolutamente todo. Yo necesito gente técnica, gente muy bien preparada. No necesito tanta gente para ejecutar mis proyectos. Sacó a mucho de

esta gente, a muchas de estas personas que ahorita son de esas organizaciones. Claro, existe lo que te decía, el disgusto político sobre el tema.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

En cada uno de los 5 ejes que te nombre, cada cual tiene su gran reto. En el tema institucional es poder tener ese engranaje perfecto con lo que tú quieres hacer y lo que las otras entidades quieren hacer. A que me refiero? Por más que tú seas el coordinador y demás, si otra entidad no lo quiere hacer, o no le quiere poner trabajo, no le tiene el mismo empeño o la misma dedicación a un tema, los temas no salen. El reto más grande es eso, lograr tener equipos de la bicicleta muy consolidados en todas las entidades que tengan que ver con el tema de la bicicleta. En este momento estamos en un proceso. Hay muchas entidades que ya lo tienen, que ya están empezando a consolidar o componer o a contratar gente muy pro-bicicleta para trabajar puntualmente los temas de bicicletas. Pero hay unas que son muy grandes, muy importantes por ejemplo el Instituto de desarrollo urbano, que son los que construyen la mayoría de las obras en Bogotá. Finalmente, todo lo que uno ve es por ellos. Nosotros desde secretaría de movilidad damos muchas recomendaciones pero finalmente los que ejecutan son ellos. Y si ellos no tienen un grupo fuerte ciclista dentro de ellos, los resultados o se demoran o no salen como uno inicialmente los propuso. Eso repercute con el tema de infraestructura. En el tema de infraestructura es muy lento el proceso a como uno quisiera hacerlo. Es un tema también cultural de que la bicicleta está ganando espacio y que este espacio finalmente a alguien se lo tenemos que quitar. Por la prioridad de lo que hay en la ciudad, hay que quitarle espacio al carro particular. Acá, la 11 es un ejemplo. Esta cicloruta antes estaba en el andén, creando conflictos con peatones. Lo que hicimos fue bajarla a la calle. Pero que tocó hacer para bajarla a la calle? Quitarle un carril al carro. Entonces eso la gente, la sociedad lo critica mucho y es una barrera de verdad muy grande para poder implementar este tipo de proyectos tan grandes. Un reto en infraestructura es cambiarle la mentalidad a la gente, el chip del carro es muy complejo en el tema de infraestructura. El tema de seguridad vial también es un tema de chip. Sabemos que tenemos una ciudad congestionada. Bogotá es muy grande y si uno compara las tazas de motorización, no estamos en los peores niveles mundiales, estamos en la mitad, hay ciudades muchísimo peor que Bogotá. Pero todos nos movemos por la mañana hasta los mismos lados y por la tarde nos devolvemos hasta las mismas partes. La concentración de los viajes es bastante fuerte. La gente no es consciente del uso de velocidades adecuadas, cuando pueden acelerar, aceleren y ahí es cuando pasan los accidentes fatales. Entonces cuando ponemos un reductor de velocidad en una avenida o cuando ponemos un semáforo donde le damos la prioridad total al peatón, la gente es muy reacia, es muy difícil convencerla de lo que estás haciendo es mejorar y organizar la ciudad un poco.

En tema de seguridad ciudadana, es un reto social. No es que solo se roben bicicleta. En Bogotá hay hurtos de celulares, hurtos en bancos, muchos tipos de hurtos. Algunos son para necesidad de comer pero muchos otros es un problema social que la gente no tiene nada más que hacer y se dedicó a eso. Entonces un gran reto para seguir creciendo en tema de bicicleta es aportarle o invertirle finalmente a un componente bastante complejo. Yo creo que Bogotá por lo menos hizo la tarea de estudiar bien el tema y dedicaron un grupo de trabajo bastante fuerte para poder combatir el tema. Eso es muy difícil y a diario vemos casos de hurtos. Por el otro lado también la Secretaria y todas las entidades del Distrito estamos promoviendo el uso de la bicicleta. El reto es "como hago para que la gente se sienta segura y salga a la calle?" En tema de Promoción y

cultura, el reto más grande es el dinero. Nosotros quisiéramos hacer muchas cosas que no salen porque tienes que priorizar y no a todos le puedes decir que sí. Hay muy buenas ideas nos falta recursos. El reto grande es poder llegarle con nuestras campañas a la mayor cantidad de personas. Finalmente a veces, con los esfuerzos, quedan 2000 o 3000 personas no más, que terminan siendo muy poco cuando uno más o menos calcula que en Bogotá hay 400 000 usuarios de bicicleta como transporte, sin tener en cuenta el tema deportivo. Son los retos más grandes de poder llegar a todo el mundo. En tema de salud y ambiente. Es un tema industrial muy fuerte, en Bogotá hay muchas fábricas que tienen altos niveles de contaminación. Hay nuestros vehículos, de carga y nuestro transporte público tienen unos combustibles bastante deficiente. Son unos motores bastante básicos. El reto es cambiar estos chips, cambiar estas políticas o hacer diferentes estrategias para poder mejorar la situación ambiental. Eso son los retos más grandes que tenemos en cada uno de los ejes y en proyectos puntuales, te podría decir el reto más grande vincular la ciudadanía por ejemplo.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Ciudad de Bogotá? Bogotá tiene muy buenas cosas para el usuario pero que indudablemente tenemos que mejorar. Tenemos una red de ciclorutas bastante amplía pero que muchas veces es incomoda usar. O sea hay tramos buenos pero en verdad hay tramos que son incómodos. La gente prefiere no usarlos. Okay tenemos muchos pero no muy buenos entonces eso es una cosa importante para tener en cuenta. Tenemos muchos proyectos muy buenos para niños chiquitos, desde los colegios cuando ellos están para graduarse. Tenemos programas de capacitación del SENA, tenemos todos los proyectos de la ciclovía, competencias al nivel de la ciudad. En general siento que hay muy buenos proyectos. Cuando la gente diga "como así que ustedes trabajan de la mano con la policía, con la secretaría de seguridad y con la ciclovía, pero como eso es posible?", si? Como que hay cosas muy buenas pero también a veces faltan como estos engranajes para que todas las relaciones sean de una mejor calidad. Indudablemente creo que estamos mejor que muchas otras ciudades en general, pero digamos cuando uno compara la cultura vial que existe por ejemplo en Francia, esa agresividad que se siente en Colombia y en Bogotá, es envidiable lo que pasa en Europa, y en algunas ciudades de Estados unidos. Hay muchas cosas por mejorar, siento que vamos por buen camino. Es un boom de la bicicleta. Eso se ve en este tipo de tiendas donde estamos, que no son tiendas chiquitas, son tiendas grandes que cada vez hay más. Hay grandes marcas llegando al país, a la ciudad. Eso también empieza cierta tendencia que las cosas de bicicleta, tanto en deportivo como urbano, se ven.

Te parece que hay diferencias entre los barrios en la ciudad para los ciclistas ?

Yo siento que no. Tenemos cosas muy puntuales. Este tramo de la 11 es bastante particular de esta zona, no hay muchos como esto. Son como las apuestas que estamos haciendo. Pero en general, la mayoría de nuestras cicloruta son sobre andén, donde cada 100 metros tienes que bajar y subir las intersecciones. Por Las Alamedas es bastante agradable conducir por ahí, sí? Pero no es como que Estrato 6 tiene mejor ciclorutas que las que son estrato 1 o 2 sino que todas tienen las mismas calidades o que todas tienen los mismos problemas. Porque las ciclorutas que tenemos actualmente son ciclorutas que se hicieron cuando Bogotá no era una capital ciclista. Sencillamente lo que se tenía era como una apuesta de que el tema de la bicicleta podría servir. Nos dejaron unos espacios muy chiquitos, era una apuesta. En este momento, ya estamos como extendiendo, mejorando y todo el tema.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

No sé. Todavía no tenemos un estudio puntual que nos diga cuantos deportistas hay en Bogotá. Es un caso un poco desconocido. Lo que tenemos es el número de ciclistas que la usan como trabajo, como estudio, como medio de transporte en general. No podemos decir que la mayoría sean deportivos. Pero podemos hacer unas comparaciones y es que los domingos en la ciclovía, está absolutamente llena, hay mucha gente en bicicleta. Ojala toda esta gente que sale el domingo a montar bicicleta se vaya mañana a trabajar. Todavía mucha gente asocia la bicicleta con recreación, con deporte, con entretenimiento. Pero todavía no son capaces de usar la bicicleta como medio de transporte. Yo creo que es uno de los grandes retos que tenemos en Bogotá, que los que están en la ciclovía finalmente sean los mismos que se transporten al siguiente día con bicicleta. El tema deportivo igual sigue creciendo mucho, con muchos factores. La economía ayuda, digamos el crecimiento económico general de la ciudad. Los ciclistas internacionales que tenemos con grandes victorias y demás. Empieza a ser una cosa trendy del tema pero todo va sumando.

Sabes cuntas personas hay el domingo?

Si. Acá el IDRD tiene una metodología que yo no entiendo. Tienen un seguimiento, han aplicado la misma tecnología durante mucho tiempo, que es comparable entre ella misma. La puedes consultar en la página del IRD, buscas Recreación - Ciclovía y ahí salen unos números. Pues tenemos números que son de más o menos 1 millón 800 personas a 2 millones de personas a la ciclovía un domingo. Y cuando hacemos ciclovías nocturnas hemos llegado hasta casi 3 millones de usuarios, 3 millones de usuarios, es un montón, un tercera parte de la ciudad. Se mueve mucha gente.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

Esto es un gran reto nuestro que entre nuestros objetivos esta crecer en número de bicicletas. Nosotros analizamos todo. Entonces tenemos un grupo bastante bien consolidado de hombre, de entre los 18 y los 35 años. Nuestro objetivo cuál es? Es llegar a otro tipo de usuarios, a las mujeres, a las personas mayores, de diferente nivel socio-económico donde podemos verdaderamente crecer. Actualmente, el 25% de los viajes son mujeres y el 75% son hombres. La idea es llegar a equilibrar las cosas, 50/50 totalmente.

¿Sabes por que?

Las mujeres son mucho más sensibles a ciertos temas. Entre las dos grandes barreras hay el tema de vestirse, o que sudan, o que tienen que cambiarse de ropa, que el pelo, que los zapatos. Es un tema muy casual. El otro tema es el tema de la seguridad vial y personal. Las mujeres son mucho más preocupadas que un bus las estrelle, o que un carro, un taxi las choque. Es un gran reto por vencer. El otro tema de seguridad ciudadana, que te roban la bicicleta. Es un tema también que la mujer se siente mucho más débil en la calle en general, no solo cuando se mueve en bicicleta. Una mujer no suele caminar sola a ciertas horas de la noche a diferencia de un hombre, si? Que se

siente mucho más vulnerable y son barreras en las cuales tenemos que trabajar para que ellas finalmente se suban. Nosotros tenemos un dicho o un pensamiento es que si una chica de 8 años, o una mujer de 80, se siente cómoda en cualquier cosa que nosotros hagamos, ya, si estamos construyendo para los supuestamente más difíciles de convencer, ya tenemos una gran ganancia con respeto al tema.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Consejos? A los que ya viven en Bogotá, le dimiría que inicialmente utilicen la ciclovía del domingo como un test. Como oiga si usted se va de su casa al trabajo en carro todos los días busque irse un día de ciclovía hacía su lugar de trabajo. Ahí creo que lo primero que se va a dar cuenta es que las distancias no son tan largas como se las imagina, que en verdad son distancias que en bicicleta se puede lograr. Obviamente habrá casos extremos donde la distancia es de 15 o 20 km y no aplicaría pero en general pruébelo los domingos de ciclovía. Lo segundo es seguramente habrá un amigo, conocido suyo, que ya usa la bicicleta: apóyese en esta persona y que le dé consejos, que le dé la mejor ruta, que accesorios comprar. Hay cosas que son aparentemente muy sencillas pero que si uno las tiene marca la diferencia. Por ejemplo, tener una parrilla, marca una diferencia muy grande en la comodidad de un viaje. Eso es lo principal, después vienen otras cosas de seguridad: por ejemplo siempre sea pendiente de su alrededor. Lo primero es la confianza para tomar esa decisión. Al principio, es mucho de acompañar ya después vos dices "sabes que ya muchas gracias, ya me siento capaz de irme solo". Ya te convertiste en un bici-usuario.

Y tú, por ejemplo, ¿cómo comenzó a andar en bicicleta en Bogotá?

Yo tenía ruta al colegio pero era como el parche, el plan chévere de irse a colegio en bicicleta. Desde ahí como que la bicicleta me gustaba pero no era que hicieran ciclomontañismo los fines de semana. No tuve bicicleta muy chiquito pero ya cuando estaba grande, antes de ir a graduarme del colegio no tenía. Y entré a la universidad. Yo vivía muy lejos, yo vivía casi a 20-25 km y me demoraba mucho en Transmilenio y me tocaba hacer muchos transbordos y esperar mucho tiempo, hacer filas, tiempos de espera muy largos y yo siempre me decía "estoy seguro que en bicicleta me podría rendir más". Y algunas vez vi gente montando en bicicleta, un ciclopaseo de estos que hacen estos colectivos por las noches, y como que, sin conocerlos, solo por redes sociales, me animaron a comprar una bicicleta, súper básica, de supermercado, muy mala en componentes y fui al ciclopaseo y ya. Eso fue a finales de 2009. Después tuve un viaje, estuve en estados unidos a final de año con mis papas y dije ya aquí me voy a comprar todo lo que necesito y mi reto del próximo año es de irme en bicicleta a la universidad. Así empecé. Me fui solo. Ni pregunté la ruta. Le pregunté de pronto a la gente que necesitaba comprar, "que una parrilla, que un casco que no sé qué". Todo eso lo compré en Estados Unidos y así solito empecé a enamorarme del tema. Cada vez uno quiere más. Inicié con esta bicicleta súper mala y como vivía tan lejos dije "no una bicicleta plegable". Mi mama me ayudó a comprar la bicicleta plegable. Entonces era muy práctica. Después dije "no que con los amigos con quién ya montaba, uno empezó a hacer ciclomontañismo, que entonces una bicicleta de ciclomontañismo". En este momento hago ruta ya no hago ciclomontañismo e hice mi primera carrera hace 2 semanas. Empieza a crecer el tema deportivo para mí.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

Para mi es tranquilidad, para mi es libertad, es manejar mi tiempo. Creo que eso es lo que yo más valoro en todo. Y siempre me arrepiento cuando por alguna razón tengo que tomar otro medio de transporte. Llego tarde, me preocupo por el tema de los tiempos porque así sea rápido no es fiable. A que me refiero? La misma ruta en Transmilenio, hoy me demoré 30 minutos puede ser que mañana sean 45 minutos. En bicicleta yo sé que por más mal que me vaya, van a ser más o menos 3 minutos. Eso es lo más importante para mí, y la economía. Yo soy una persona que me gusta hacer muchos viajes o tengo muchas actividades. Tengo que ir a la tienda, tengo que ir al trabajo, reuniones, cuestiones familiares, y siempre voy en bicicleta. Entonces cuando traslado eso a mover en bus o en taxi o a cualquier otro medio de transporte, me demoro mucho más tiempo y gasto mucho más plata. Finalmente para mí en términos de plata, me la termino gastando en bicicleta en accesorios pero en mi pensamiento me la gasto que a mí me gustan pero no me la gasto en transporte.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

Una desventaja grande en Bogotá son las distancias. Desafortunadamente, hay trayectos muy largos. Termina siendo ser una desventaja estar en una ciudad tan grande. Otra desventaja pues lo normal como el clima y otra desventaja en general es donde guardar la bicicleta. Los cicloparqueaderos suelen ser una barrera importante y normalmente en viajes no cotidianos. Es decir, si tú vas a tu trabajo si tú vas a tu universidad, solo una vez tuviste que logísticamente mirar como parquear y ya las siguientes veces es automático. Pero si tú vas a un banco, a un médico, siempre ante la duda, la gente dice "no uso la bicicleta".

¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

Pues creo que cosas muy puntuales. Bogotá necesita mejorar su infraestructura en general para los ciclistas. Pero lo más importante es el tema cultural. Sencillamente que un carro te respete, que sepa que eres tú el que tiene la vía. El ciclista tampoco es consciente que tiene que respetar al peatón, que tiene que respetar la dirección de las vías. Ese tema de conciencia y respeto le falta mucho a Bogotá. Y esos son los límites que muchas veces no detienen a hacer muchas cosas. Otro tema es la voluntad política. Afortunadamente este periodo contamos con un alcalde que le encanta la bicicleta y que le ha apoyado mucho a los proyectos. Pero es voluntad política, sencillamente tomar la decisión de quitar un carril de carro para las bicicletas, eso te quita o te pone votos. Es algo bien importante y yo le tengo miedo que venga otro alcalde que no le interesa tanto el tema y no le de aprobación a ciertos proyectos que son muy bonitos.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

En general, son hombres entre 18 y 35 años, que principalmente utilizan la bicicleta para estudiar o trabajar. Son datos generales que la distancia promedia esta entre 9 y 10 km de viaje, donde el tiempo promedio de viaje está más o menos entre 30 y 40 minutos, y la velocidad promedia creo que esta en 15 km/h. Hay muchos tipos de usuarios, está la persona que va a trabajar en su bicicleta, que es como su único medio de transporte.

Principalmente son personas de estrato 1 y 2 que no tienen dinero para pagar un bus. Le sale más barato irse en la bicicleta. Normalmente son los que más distancias recorren en Bogotá. Eso es uno. También esta una nueva parte que son ejecutivos, gente joven que se están subiendo a la bicicleta, los estrato 4 5 y 6. También están los estudiante universitarios de todos los niveles socioeconómicos, sin lugar a duda es una gran población. Y gente que usa la bicicleta como su herramienta de trabajo, los mensajeros, algunos jardineros, los talleres informales, son como el típico ciclista que uno se encuentra en la ciudad. Los obreros usan mucho la bicicleta, los vigilantes también. Tenemos mucha tendencia que la gente con el crecimiento económico está pasándose a la motocicleta. Vimos entre una encuesta y la otra que el estrato 2 y 3 se bajó de la bicicleta y compró moto. Mientras que el estrato 4y5 se bajó del carro y se subió a la bicicleta. Empiezan a migrar muchos temas pero empiezan a percibirse ciertas tendencias importantes a tomar en cuenta.

Annexe 8 : Entretien Julian Chacon (Mejor en Bici, 19 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Mi nombre es Julián Chacón. Trabajo en Mejor en bici. Trabajo con el equipo de promoción. Los que promovemos y hacemos las actividades de nuestros clientes. La idea es realizar actividades, de promover el uso de la bici en todos los aspectos, tanto nuestras bicis que es la función de la empresa. La empresa Mejor en Bici se dedica a ofrecer a empresas y universidades el servicio de las bicicletas de tal forma que sus estudiantes o funcionarios puedan hacer uso de las bicicletas para movilizarse en todos los aspectos, para ir a la casa, para ir a hacer diligencias, para moverse en cualquier sentido. Tienen un plazo máximo de 24 horas para hacer uso de las bicicletas, o sea que pueden tomarla un día y al día siguiente devolverla. Nuestros servicios incluyen la bicicleta y el mantenimiento, o sea mantener en perfecto estado para que los usuarios no tengan ningún problema. Nosotros realizamos actividades como: A todo pedal, pedaleando por una meta, bicipaseos, ciclocaravanas...todas las actividades que nos podamos imaginar las aplicamos en Mejor en bici para poder involucrar a los funcionarios de las empresas y universidades que no ven a la bicicleta como un medio de transporte viable en muchos aspectos. La gente aquí en la ciudad nos dice que sudan mucho, que las distancias son muy largas, que la seguridad... pero creo que esto del tema se presenta en todos lados. Entonces es: como cambiarles un poco el chip para poderlos enamorar? Generalmente llega la gente y se monta en la bici y no se baja. Tiene que tener muy mala experiencia como para no hacerlo. Pero, en general, siempre se nos enamoran de la bici. Empiezan con nuestras bicicletas que es un servicio gratuito porque la empresa nos paga a nosotros para que sus funcionarios o estudiantes puedan usar gratis.

Un ejemplo: Bavaria es una cervecería aquí en Colombia, la cervecería más grande de la ciudad. Nosotros tenemos a Bavaria como cliente. Bavaria nos paga a nosotros, nos contrata para que nosotros les prestamos el servicio a la empresa en total, pero este servicio es gratuito para los funcionarios. Entonces son beneficios inmensos, van a disminuir los costos de transportes, van a mejorar sus niveles de vida, pues porque ya sabemos que la bicicleta influye mucho en el tema de estrés y mejorar su producción. Los usuarios ven que ya no tienen que pagar transporte y que mejoran sus tiempos también, porque en horas pico la bicicleta siempre se lleva a todos los medios de transporte. Entonces vemos que la es solo que la pruebe unos días, que seguramente en muchos casos van a sudarla, van a cansarse, les va a doler todo, pero nosotros les explicamos que tengan paciencia, que después en una semanita el cuerpo ya lo asimila y va a poder pedalear tranquilamente y van a mejorar en todos los aspectos de movilidad, dinero, salud, en fin todo lo que abarca la bicicleta. Mejor en Bici tiene 650 bicicletas, entonces tenemos más de 20 clientes a nivel nacional. Estamos en Bogotá, Ibagué, Girardot, Medellín y Tunja. Entonces estamos marcando al país como tal.

Cuando nació la empresa?

En 2010-2013, fue un proceso donde fue creciendo muy leve y ya después del 2013 empieza a funcionar en totalidad Proyectos actuales. La empresa siempre está buscando proyectos de toda índole en las que están relacionadas a la bicicleta, buscar clientes, promover el uso de la bicicleta en general. Entonces siempre estamos buscando proyectos para que la empresa crezca y nuestros usuarios crezcan y que la ciudadanía vea a la bicicleta como el medio de transporte que debe usar como tal porque es lo más sostenible y lo mejor para todos.

¿Cuáles son los proyectos actuales?

Con nuestros clientes que tenemos, vamos y le realizamos actividades. Digamos, hoy tenemos un bicipaseo de 55 personas. Entonces la idea es llevarles las 55 bicicletas a la empresa, que se llama Protección. Ahí llegan los funcionarios de la empresa, toman la bicicleta, les vamos a dar un paseo por el sector, aproximadamente entre 1 y 2 horas. Vamos por logística, la empresa se encarga de que todo salga perfecto porque llevamos 10 personas encargadas para manejar el personal. Todas las personas están capacitadas en bicipaseos, pues porque realmente todos se mueven en bici, mueven colectivos. Entonces de todos estos colectivos, tomamos gente que está ya capacitada, entonces los contratamos para mover la masa con tranquilidad y seguridad.

¿Trabajas con otras asociaciones?

Con los colectivos hacemos alianzas para que nos apoyen, con la alcaldía también. Trabajamos de la mano con Movilidad ya que nos brindan apoyo también cuando requerimos de ellos. Cuando son caravanas muy grandes o en lugares específicos, nos comunicamos con ellos, pedimos el apoyo y ellos siempre nos brindan personal también calificado de movilidad o de tránsito. La policía también nos apoyó cuando los requerimos.

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta? Que opina?

En Colombia existe la ley 1811, esta es la que promueve el uso de la bicicleta en todo el país y nos protege también. Entonces en entidades públicas y semi-públicas existe este proyecto que es por cada 30 idas al trabajo en bicicleta te regalan medio día laboral, para las públicas ya salió el decreto que tienen que aplicar. Esta también nos cobija por seguridad, nos brinda ya normas y leyes, tanto para protección para nosotros y para que nosotros guiemos y cumplamos para que la movilidad sea la adecuada.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Subir a la gente, enamorarlas de las bicicletas, prestarle un buen servicio, que las bicicletas estén en buen estado para que puedan disfrutarlas, que tengan una experiencia agradable para que realmente vean en ella la posibilidad de tomarla como un estilo de vida. Porque cuando uno ya se monta a la bici, la usa a diario, pues ya toman un estilo de vida. Enfocarse en que si está lloviendo no va a ser la excusa. Es cambiarles el chip, para que la gente vea a la bici como su herramienta y su medio de transporte.

Por ejemplo, con Mejor en Bici, en muchos casos nos pasa eso con la gente, se involucran tanto con la bici que ya quieren tener su propia bici. Independiente de que nos bajen nuestros prestamos, también la ideología de la empresa es:"que la gente se enamora de la bici". Es bonito ver ese proceso en el cual estamos involucrados, porque fuimos la primera experiencia de ellos para que pudieran montar en bici. Pudieron tener esa experiencia y ya después se enamoran de la bici y toman la decisión de seguir en la suya.

¿Cómo te parece la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

He pedaleado en varias ciudades del país, creo que Bogotá es de las más cultas. Independiente de que sí tenemos problemas de falta de cultura con los medios de transporte, transportes

públicos y los particulares. Pero no son muchas las personas que nos brindan problemas, sino es el contrario, es la mayoría la que nos cuida y protege. El habitante de Bogotá siempre va a tener esa experiencia de montarse a la bici. Los domingos existe la ciclovía que es el proyecto en cual cierran las vías principales de la ciudad y las habilitan para que sólo transiten deportistas, ciclistas, niños con sus mascotas. Pero como tal es "ciclovía", para esparcimiento, deportivo y recreativo, ciudadano, donde allí interactúan las otras movilidades y crean conciencia de lo que sufren los ciclistas. Así protegiéndolos, cuidándolos un poquito, es como el ciudadano en general actúa. Porque alguna vez en su vida va a montarse en bici e interactuar con los medios de transporte, va a tener conciencia y ser consciente de cómo es ser ciclista.

Para ti, hay diferencias entre los barrios para los ciclistas?

En Bogotá, las cantidades de bicicletas son alarmante. Yo recorro la ciudad de norte a sur y sí se nota una diferencia. En el sur que es uno de los barrios más humildes, sí hay más bicicletas, porque por la economía no tiene que gastar en transporte. Entonces sí hay un poco más de uso de bicicletas en el sur. Pero en general, de norte a sur, tú ves ciclistas, desde más humildes hasta la persona de alto rango. Es bonito ver que todos podemos estar en la bici. Todos cuando estamos en la bici somos iguales, es bonito ver que la bicicleta une al pueblo como tal.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

El ciudadano de Bogotá no tiene que tener ningún perfil. Tú encuentras de todos los estratos, de todas las formas de educación. Aquí no se categoriza porque realmente abarca toda la población de la ciudad.

¿Qué piensas del lugar de la bicicleta en la oferta global de transporte de Bogotá? ¿Hay suficiente espacio para andar en bicicleta en la ciudad?

La alcaldía ha generado biciparqueaderos en algunas estaciones de Transmilenio que es el transporte público masivo de la ciudad. Estaciones principales y portales han habilitado biciparqueaderos para que se intercomuniquen las bicicletas con el transporte público. Entonces han ido avanzando un poco en mejorar muchas cosas pero creo que la Alcaldía ha hecho mucho énfasis y enfoque en mejorar como la fusión entre el transporte público y la bicicleta, entonces es posible usar la bicicleta y otros medios de transporte

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Yo creo que eso ha ido cambiando muchísimo y creo que ya la gente se está concientizado más en ver la bicicleta como un medio de transporte diario, entonces los índices han sido aumentando. Ahora vengo de una actividad que está ubicado en uno de los sectores de alta afluencia de bicicletas donde va mucha persona adinerada y en menos de 1 hora que hay un promedio de 1000 ciclistas. Entonces que si estás en el norte que es el municipio más adinerado y están las empresas más potentes y sus funcionarios están yendo en bici pues vez el cambio, no sólo es para la gente humilde, estamos observando el cambio en toda la ciudad. Ya esto es un proceso que viene creciendo, es un proceso paulatino que en los últimos años ha subido mucho.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Tomarlo con paciencia, estar seguro de lo que estás haciendo, practicar en la bicicleta que seas un buen piloto, porque la ciudad es la ciudad y siempre vas a tener altercados y siempre vas a tener que ser buen conductor, seguir las normas, tener paciencia con tu físico, porque va a ser duro. Paciencia, cultura y resistencia.

Hay proyectos con los niños también?

Mejor en bici está detrás de un proyecto que se llama "al colegio en Bici". Ese proyecto es de la Alcaldía de Bogotá. Este proyecto es como unas rutas, le asignan bicicletas, a estudiantes, en las horas de la mañana ponen puntos de encuentro en el barrio, donde llegan los niños en la bici, llegan los guías capacitados y los guían hasta el colegio y así viceversa. Entonces son caravanas de niños que van guiados por profesionales que los van cuidando y los van guiando. Estamos buscando para trabajar con ellos pero aún no estamos ligado a ellos.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

Conocemos empresas con las cuales a veces participamos con colectivos de chicas y colectivos que hacen obras sociales de reestructurar bicicletas en mal estado para después dárselas a los más necesitados.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

Es un estilo de vida. Yo ya llevo más de 4 años sin bajarme de la bicicleta. Entonces ya es un amor que no se puede dejar. Yo ya no me imagino andando en transporte público, soportando horas perdidas cuando tienes la solución para el estrés, para la movilidad, para tu economía, para tu salud que la tienes en 2 ruedas. Entonces moverse en bici, es un estilo de vida.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Bogotá es pionera en Latinoamérica con la movilidad en bicicleta. La alcaldía siempre apoyando al ciclista, pese a no ser perfecto, hay fallas, esperamos poco a poco vaya mejorando, pero en sí la ciudad está muy bien para el ciclista. Falta un poco más de cultura para todos, no sólo para el ciclista, para los otros conductores, que todos seamos más tolerantes y respetemos las normas y respetemos las vías.

Annexe 9 : Entretien Karina Quitian Ruiz (Coordinatrice de l'Escuela popular de la bici et salariée de la sous-direction du bien-être universitaire au sein de l'Universidad Pedagógica, 25 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Mi nombre es Karina Andrea Quitian Ruiz, tengo 25 años, actualmente pertenezco a la Subdirección de bienestar universitario de la Universidad Pedagógica Nacional en el espacio del taller del uso adecuado de la Bicicleta.

¿Cuáles son los proyectos actuales?

El ejercicio de tener el espacio del taller del uso adecuado de la bicicleta surge como un proceso estudiantil que se denominaba «Escuela Popular de la Bici», el cual se empezó a desarrollar desde el año 2015, gracias a una reunión que solicitó la Subdirección de Bienestar Universitario, en la cual se convocó a toda la comunidad universitaria que se movilizaba en bicicleta, para poder convocar a toda esa gente se entregó anuncios por porterías que es por donde ingresaban las bicicletas para que la gente se informara de que iba a haber esa reunión, de esa gran reunión general, quedo un grupo de aproximadamente 10 personas con interés de continuar esas actividades, para ese momento yo era estudiante y todos los que estábamos ahí funcionábamos por la idea de que nos movilizamos en bicicleta y mejorar las condiciones que teníamos en la Universidad para el ingreso con la bicicleta, así empezamos a funcionar, nos reuníamos cada semana para generar actividades y propuestas en función de mejorar el uso de la Bicicleta en la Universidad.

Empezamos a generar talleres de mecánica básica para empezar a encontrarnos con personas que también montaban bicicleta y que compartiera su saber; por eso la denominamos « Escuela Popular de la Bicicleta» llevando como consigna el tema de la educación popular, que es un diálogo de saberes, donde nadie sabe todo y por eso se construye conocimiento, eso era uno de los ejercicios que nos unía.

Otro taller que empezamos a realizar fue de enseñar a montar en bicicleta, pues aunque uno no lo crea, existen personas con unos 20 años que todavía no saben montar en bicicleta, les da miedo por ejemplo estar en contacto cercano con los carros o la inseguridad, a partir de eso generamos otro taller de Bicibles, un ejercicio para poder potenciar que nosotros usáramos ejercicios de distinción, distintivos como Universidad, Universitarios, para que en la vía pues cuando estuviéramos rodando en la ciclorruta solos, identificáramos ese logo y unirnos a otro compañero en la vía y ya no estábamos solos.

El de mecánica, el de enseñar a montar en bicicleta, también tuvimos un intento de enseñar primeros auxilios y las normas de tránsito sino que eso se enlazó mucho con el Tema de montar en bicicleta, todo esto funciona hoy, pero en el 2015 cuando empezó la propuesta lo hacíamos como grupo de estudiantes interesados en continuar la propuesta que había planteado la Subdirección de Bienestar Universitario.

Y ahora, hay nuevos proyectos?

Si, retomamos los proyectos pasados como el Taller de Mecánica, aprender a montar en bici y el Taller de Bicible, ahora este ejercicio lo hacemos dos veces por semana; el de esténcil, estampado o Bicible lo realizamos dependiendo de una jornada de pedalear, previamente a

una rodada en bicicleta, realizamos estampas para estar visibles en la comunidad, etc., para el día del maestro estamos realizando una rodada, previamente haciendo todos los mantenimiento de la bicicleta con el Taller de la Bicicleta y sacarla en esa jornada de pedaleo para movilizarnos en la ciudad en el Tema del Reconocimiento de ser maestro.

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

La difusión se realiza por la página de la Universidad, por volantes, por redes sociales, etc., pero no llega en su totalidad a todas las personas, por las diferencias de horarios, sea en clases etc., es difícil hallar espacios donde todas esas personas puedan verse beneficiadas con lo que ofrecemos y queremos hacer, etc.

Trabajas con los colectivos de biciusarios?

Como Universidad nosotros trabajamos con otros colectivos, por ejemplo: el año pasado trabajamos en una rodada en el marco de «Vivos nos queremos» porque ocurrieron dos accidentes de tránsito en relación con la bicicleta, donde la culpa lo tuvo el automotor y cobro la vida de las personas que iban en bicicleta, digamos que eso generó una alarma y se reconoció mediante unas filmaciones que se hicieron noticias, pero hay muchas muertes que uno desconoce, por ejemplo hay un accidente en la vía, la persona como que no le pone cuidado al igual que el carro, la persona se golpeó, llegó a la casa, se hecho a dormir y no despertó, llegando a tener un daño cerebral a causa del golpe en ese pequeño accidente, por eso generamos un ejercicio de visibilización ante ese evento con todos los colectivos y rodamos de noche por la Ciudad y luego volver aquí a la pedagógica y tener un evento de conmemoración a los muertos que habían cobrado esos accidentes de tránsito, entonces tenemos nexos con algunas organizaciones gracias a una profesora que es de un colectivo de BiciUtopía, donde ella tiene las actividades claras y todos podemos participar. También tenemos relaciones con la Secretaría de Movilidad, para saber del contexto normativo en tema bicicleta.

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta? Que opina?

Si, la Ley 1181 del 2016, tuvo mucha acogida, respecto al uso del casco que no es obligatorio, a mí me parece que eso es malo, independiente de que sea o no obligatorio yo como tal por mi seguridad la utilizo como usuaria de bicicleta, las personas que insistieron en quitar esa norma fue porque una persona igual murió teniendo un casco en la cabeza, Kiev el incentivo que se le da al funcionario público, por cada 30 días que vayan al trabajo en bicicleta, tienen media jornada libre, además otro punto en la ley es de tener suficientes biciparqueaderos.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Crear conciencia, una cultura de la Bici, hay personas que montan bici en soledad, en deseo de solitud y se olvidan de la otra persona que van en la cicla, eso es muy complejo porque no estamos solos en la vida, pues yo puedo ocasionar un accidente a la persona que va detrás mío, porque se me olvida que alguien más va en el trayecto ya que no le cedo el paso ocupando toda la ciclorruta y si la persona quisiera adelantarse de repente ocurren los accidentes, hemos intentado que las personas que vienen de un lugar se encuentren en un punto, luego se movilicen en grupo, eso lo estamos impulsando todavía, alentar a grupos que salen de sus lugares de vivienda a lugares de trabajo o de estudio, Otro reto a mejorar es la

infraestructura, mejorar el andén para los peatones y la ciclorruta para los Ciclistas ya que la bicicleta es de tracción humana, es un vehículo aunque no tenga motos y la carretera es para los vehículos que tengan motor, es decir, mejorar infraestructura y que cada usuario pueda cómodamente transitar en su carril correspondiente.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Depende del trayecto, porque la Ciudad no está diseñada para montar en cicla, por decir, Bogotá no está diseñada para montar en carro porque es un caos vehicular todo el tiempo, hay muy pocos sitios en la ciudad destinados a bicicarriles, alguno sólo siguen siendo ciclorrutas.

Hay muchas diferencias entre los barrios?

Sí, hay barrios que ni fueron construidos para que personas habiliten , es decir las zonas centro-industriales de Bogotá, son grandes edificios, zonas donde no hay árboles son zonas inseguras para movilizarse en bicicleta, también están las denominadas zonas Rosas que son viviendas tipo condominios que fueron financiadas por empresas, son zonas seguras y fáciles de transitar, también los barrios periféricos que no fueron planeados que construyeron los propios ciudadanos, entonces los lugares son un poco inestable geográficamente, las zonas son como laberintos y también muy inseguras

¿Crees que es posible usar una bicicleta en combinación con otros medios de transporte en Bogotá?

Sí, es necesaria esa combinación dependiendo de donde uno venga, es bueno usar la bicicleta en combinación con un portal en caso de trayectos de dos horas por lo bueno de contar en esos lugares con biciparqueaderos.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Si, la Ciudad es un caos, generalmente por inseguridad, las personas tienen miedo de montar en bici un día entre semana por la cantidad de tráfico en la calle, en cambio lo hace un fin de semana porque las calles se encuentran más despejadas, porque se cierran las vías para hacer la ciclovía, entonces la gente tiene toda la oportunidad de tomar esas vías que es de los carros, entonces es ideal para montar en bicicleta, correr, andar en patineta, pasear al perro, salir con los niños, enseñar a montar en bicicleta,etc., entonces quizás por eso es el aumento en fin de semana por placer, el otro inconveniente quizás pasa porque uno suda en cicla, si yo me voy a volver una fiel usuaria de la Bicicleta tengo que reconocer que mis hábitos tienen que cambiar, no puedo llegar corriendo a todo lado porque voy a desgastarme, entonces tengo que salir con tiempo aunque me voy a demorar mucho menos que un bus, entonces yo puedo disponer de mi tiempo, puede que no me bañe aquí, pero me cambio la camisa porque me la traigo de repuesto en la maleta entonces ya estoy más cómoda, fresca y no sudada. Otras personas por ejemplo salen en deportivo al trabajo, se bañan o se cambian de atuendo en sus lugares de trabajo, etc. No vemos muchos trabajadores de oficina en bicicleta, pero si hay otros trabajadores como obreros andando en bicicleta.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

Todavía no hemos logrado un alto número de mujeres montando en bicicleta, pero si hay Chivas que lo van haciendo y con ello se van divirtiendo, ahora hay colectivos de bicicletas que son sólo de chicas, eso ha generado que se evidencie un poco más el aumento de la población femenina que monta en bici, esto ha sido en un sentido valioso y significativo porque genera tranquilidad al ver más chicas en las vías.

Y tienes una idea de por que?

Pues por cómo está hecha la Ciudad, la inseguridad que genera al salir a las 7 de la noche del centro de la ciudad al barrio periférico, el tenis de poder ser asaltada en el trayecto y también porque hace muy poco tiempo la mujer se está haciendo independiente, poder estudiar, trabajar, etc.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Primero queme placer su ruta, es divertido perderse en la ciudad, pero cuando uno sabe cómo salir del laberinto que es la Ciudad, es recomendable que al menos conozca las rutas, salir fines de semanas por las ciclorrutas y hacer las rutas hasta el trabajo o la casa, además de tener tiempo al movilizarse en bicicleta para ir practicando las maniobras de uno mismo a manejar su tiempo y que el viaje sea divertido y que disfrute al máximo sin estresarse.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

Moverse en bici es un ejercicio de resistencia, aprendí que montarse en bici es generar dinámica con la Ciudad, montar en bici significa negar un pasaje que es elevado, la posibilidad de encontrar en la Bici un escenario de tranquilidad, nada es monótono, todo se torna más perceptible, es una forma de conocer el mundo, uno genera lazos de hermandad con la bicicleta.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Como ejercicio físico para la Salud, evito gastos de pasaje, es un ejercicio de desplazamiento y también porque es divertido.

Y cuales son los beneficios para la ciudad?

Evita la contaminación ambiental y la congestión del tránsito.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

Quizás sea una desventaja, pero un factor que hace que no montemos en cicla es el clima, el tiempo inestable con las lluvias, el temor de ser atracados en horarios nocturnos.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

El tipo estudiantil: los que se movilizan en las universidades, los que se movilizan al trabajo, éste con más afán ya que cumple estrictamente un horario y el estudiantil más relajado por contar con horarios flexibles de clases, etc.

Por ejemplo hay un subsidio de transporte que se le da a los trabajadores, ellos reclama. El dinero por el hecho de movilizarse en bicicleta y eso les ayuda a subsistir un poco más y mejor, esto ocurre en el sector público.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Es importante mencionar una propuesta que lanzó la alcaldía, «Al colegio en bici» esta campaña genera lazos, un ejemplo de chicos que forman grupos con distintos cursos, se juntan y retornan a sus casas en bicicleta con ellos formándose camaradería; lazos de confianza y fraternidad, esto es una actividad muy buena que se está potenciando.

Annexe 10 : Entretien Laura Rojas (Fondatrice de Bicistema, 20 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Yo soy Laura Rojas, soy arquitecta y diseñadora urbana, dirijo Bicistema que es un emprendimiento de arquitectura y urbanismo de la bici. Nosotros hacemos bici-espacios, es decir velamos porque todo en los ámbitos arquitectónicos y urbanos haya espacios para la bicicleta, bici-estacionamientos, ciclo-infraestructuras, caminos bici, diseño interior, todo lo que tenga que ver con espacios dedicados a la bicicleta.

¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

En Bicistema en estos momentos estamos haciendo 88 bici-estacionamientos en conjunto en área residencial, en unidades de vivienda, en edificios de viviendas, entonces tenemos ese proyecto activo. Acabamos justo de volver hace 1 mes del foro mundial de la Bicicleta en Lima y ahí estuvimos haciendo una intervención que era ciclo-infraestructura o mejorar una intersección ciclista, es decir la conexión entre dos puntos de cicloruta. Entonces hicimos la mejora, ahí hicimos una alianza público-privada que también es como funcionamos en Bicistema a hacer alianzas con lo público, con la administración, las alcaldías, otros tipos de organizaciones, organizaciones de la sociedad civil, no solamente en la empresa privada para llegar a hacer intervenciones como esa, las intervenciones que benefician a la ciudadanía y los usuarios de la bici. Tenemos también activos, además de los biciparqueaderos, ciclo-infraestructuras y la participación en el foro nacional de la bici que es en Agosto de este año y estamos preparando la intervención que tenemos aproximadamente en un mes y medio en Velocity en Brasil, en Río de Janeiro, entonces son como el proyecto activo que tenemos activo ahora. Entonces tenemos proyectos en toda la América latina, en Bogotá, en Colombia, en Perú,…

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

El hecho de ser una iniciativa privada, nosotros independiente de que lo hacemos, uno porque nos gusta, porque decidimos estudiar esto hace mucho tiempo y porque de verdad creemos en la bici como un medio de transporte, y un medio de transporte que va a traer mejoras urbanas a ciudades caóticas como Bogotá y ciudades de Colombia. El hecho de trabajar con las municipalidades y alcaldías es lo difícil, es complejo porque no hay como un cambio, ellos quieren hacer todo como hay y acá estamos. Por eso nosotros lo hacemos por el lado privado, de ahí vamos con conjuntos residenciales, empresas privadas, etc.; cada conjunto contrata y tiene su administración, pues ellos a su libre opción contratan a la persona que quieren que le haga su bici-estacionamiento ; por ejemplo para nosotros nos viene mucho mejor así para flujo de proyectos para flujos de caja, porque intentar trabajar con lo público aquí es muy complejo y lo que hicimos fue intentar hacer afuera. Nos fuimos a Perú y funcionó pero aquí como tal es complejo. Trabajar con ellos debería ser lo ideal pero al final de cuentas son los que tienen el poder entero en las ciudades y vamos a mejorar la movilidad en bici con ese tipo de cosas.

Ya tienen contrato con otras empresas?

Sí, eso se maneja por habitación, pues hay un modo de concurso, y te le presentas pero las condiciones son tan elevadas, y las personas que las cumplen son las grandes empresas, grandes corporaciones que en su mayoría de las veces no tienen la experiencia en hacer ese

tipo de cosas sino que simplemente son el soporte financiero por decir, por esto lo vamos a hacer y nos lo vamos a inventar.

Y cuentas personas trabajan en Bicistema?

En Bicistema, activos hay tres, somos un equipo de tres personas, dos full-time que somos yo y Julián que también es arquitecto y somos compañeros de la Universidad, y un otro chico que nos ayuda ocasionalmente cuando estamos con muchos proyectos y en muchas cosas nos ayuda, con dibujos de planos, etc.

Trabajas con colectivos?

Si, con los chicos de Concienbiciate, otras organizaciones no relacionadas con la bici directamente pero que tienen que ver con sostenibilidad por ejemplo. También trabajamos con alianzas, uno de los primeros bici-espacios que hicimos fue un bici-stand, era una exhibición de bicis para neo-bicis, pero nosotros sí o sí trabajamos con alianzas porque no había para nosotros otro camino de no hacerlo. También trabajamos con asociaciones de Popayán, personajes ciclistas, empresas privadas como Mejor en Bici.

¿Conoces un poco las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta? Que opina?

Sí, creo que es un buen comienzo, que es una buena base que hay que seguir trabajando para que eso mejore, y hay que trabajar en equipo, es decir las cosas impuestas o las cosas que hacen desde allá y no permiten recibir la opinión pública o la opinión de las personas que nos dedicamos a esto también, es una falencia, entonces tienen que pensar que haya un equipo de trabajo entre organizaciones de las sociedades civiles, empresas dedicadas al tema, profesionales, los funcionarios públicos para que todo lo que hay, hay un día, la guía de ciclo-infraestructura, la ley 1811, el plan de ciclorutas, el plan de movilidad urbana, empiezan a funcionar.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Uno de los retos actuales es apostarle a la mejora de la seguridad vial, no sólo la seguridad en tema de hurto, sino que la seguridad vial en Bogotá, porque es una ciudad hecho para los carros, entonces que pasa: aunque Bogotá tenga la mayor red de ciclorutas de América latina, esa red fue concebida en los espacios residuales, es decir, el espacio público que invadió el espacio del peatón y no del carro. Tener este tipo de espacios para nosotros los ciclistas es muy importante, porque no tenemos un óptimo diseño en la infraestructura por la que nosotros deberíamos circular. Eso es uno de los grandes retos, porque pues, nosotros como ciclistas nos vamos por la calle porque la cicloruta está en mal estado o hay muchos peatones, entonces el carro inmediatamente nos va a decir “usted no tiene que estar acá, tiene que estar arriba” y si me paso arriba el peatón está enojado. No solamente es necesario carriles bici sino también ciclo-estacionamientos, talleres de mantenimiento y todas las cosas que se necesita como ciclista para que de verdad sea un sistema de transporte óptimo para moverse en la ciudad.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Ruda. La ciudad de Bogotá es ruda para los ciclistas. No hay une cultura vial, no solamente enfocada a la bici: nosotros vivimos en una cultura en la que el conductor cree que tiene toda

la razón, el peatón cree que tiene toda la razón, el ciclista cree que tiene toda la razón… No sabemos convivir como actores viales, entonces eso es el dilema. Cuando estaba en Madrid, me movía en bicicleta y hay muchas diferencias, a pesar de que Madrid no es una ciudad ciclista, tiene bicicleta pública, tiene algunos carriles con prioridad bici, tiene pocos kilómetros de ciclorutas como tal, pero es ahí donde digo yo que hay una cultura vial, una cultura ciudadana en la que prima el respeto de uno al otro, el carro entiende su papel y el respeto que tiene que tener al peatón y a los otros actores viales más vulnerables, lo mismo el transporte público.

Te parce que hay diferencias entre los barrios?

Si, Bogotá tiene diferentes estratos, empezando que en Colombia tenemos la estratificación social, y así no ya se empieza a 'joder' la estructura urbana porque hay diferentes versiones de ciudad, entonces tu caminas 7 cuadras aquí más adentro y pues puedes encontrar unos edificios de las personas de clase alta, pero luego subes otras 7 cuadras y eso es una invasión de gente muy pobre; uno dice Bogotá es una ciudad que tienes muchas Bogotas. Bogotá tiene una diferencia barrial enorme, igual hay cambios para los ciclistas. Eso hace que las infraestructuras respondan a esas condiciones urbanas, entonces; obviamente la infraestructura que hay en el norte de la ciudad va a ser mucho mejor que la que hay hacia el sur, porque hay una relación con la estratificación social, y eso influye en temas de seguridad ya en temas de robos. Obviamente en diferentes lugares donde hay clase económica baja son más altos los índices de robo que en los lugares donde están protegidos, donde son otra clase social.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Para mi es relacionada con la seguridad vial: la gente no tiene confianza de salir a las calles. Primero el transporte público, luego los conductores, son agresivos. En Bogotá, a pesar de que una familia entera puede tener una bicicleta cada uno, cada miembro de la familia por el tema de la Ciclovia, que tenemos hace más de 40 años y que invita a la recreación a los niños (para los niños, uno de los primeros regalos es una bici para ir a la Ciclovia), pero dar el paso de utilizarla como transporte urbano genera ya esos miedos : “uy no puedo porque es peligroso, no porque me van a robar la bicicleta, o no porque es muy lejo”.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Yo comencé a pedalear en Bogotá porque estaba en la Universidad en 2011 e hice un intercambio en Argentina (Santa Fe). Me fui a hacer un semestre allí, y allá vivía muy cerca de la facultad entonces había bicis de préstamo y empecé a moverme en bicicleta de la facultad a la casa y cuando volvía a Bogotá, utilicé el Transmilenio 2 veces para una de esas entonces dije me bajo del Transmilenio, en definitivamente me bajé y empecé a montar en bicicleta para ir a la Universidad y justo tenía que empezar mi tesis de arquitectura y no sabía ni tenía idea de que hacer de tesis, entonces empecé a pedalear y ver todo tipo de cosas, empecé a notar ya como las problemáticas ya como una visual urbana, entonces que hacer de tesis : ver problemática de ciudad, que está pasando y que yo puedo proponer una solución y fue cuando yo empecé a pedalear. La tesis es de arquitectura, la consolidación de red de ciclorutas de Bogotá. Tengo una teoría que una red te lleva de un Punto A a un Punto B sin una interrupción, una red es un conjunto de caminos que te llevan a algún lado. Aquí hay

tramos de ciclorutas, pero tal que llegas a un punto del fin de la cicloruta y buscas por donde pasar.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

Son minorías, son más hombres que mujeres, pero las mujeres se están animando un montón. Esta la red de mujeres bici en Bogotá, nosotros nos reunimos son varias como: niña sin miedo, ruedo como niña, parada en pedales,… Son diferentes grupos de mujeres que empiezan a hacer proyectos, cosas para promover en uso de la bicicleta para las chicas.

Hay una dificultada para las mujeres que es el acoso callejero, que es muy importante e impresionante. De mi familia soy la única que monta en bici y somos 3 chicas y mi mama, y ellas piensan que soy loca.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

Libertad, en todos los aspectos: en tu tiempo; también como te mueves, no hay una dependencia de combustibles, de las 4 ruedas, aquí somos esclavos con el tema del tiempo con el transporte público y moverse en carro por los tiempos de viaje. Todo el mundo ya sabe que el tiempo de viaje es una hora y media o dos horas, pero en cambio en bicicleta yo sé qué aunque vaya tarde la logro en 15 o 20 minutos, entonces pues ½ hora por mucho, y una hora si voy al otro lado del extremo de la ciudad. Pero en tiempo eso te da libertad y calidad de vida, moverse en bici es calidad de vida porque aparte me ahorro un montón en transporte público ya que es costoso y de baja calidad.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Tiempo, calidad de vida, libertad, el ahorro, la salud, el estado de ánimo, uno es más feliz cuando anda en bici!

Al nivel urbano también mejora la estructura urbana y como se produce el urbanismo. También es mejor para la contaminación, el medio ambiente: es más sostenible moverse en bicicleta que en un automotor, y contribuye a descongestionar el tránsito.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

Como usuario las desventajas son las distancias, porque Bogotá es une ciudad segregada y las personas que normalmente se mueven en bici viven muy alejados, todas esas residenciales área Norte, Oeste, Sur... y todas las actividades que atraen a las personas están en el centro de la ciudad, y muchas personas dicen que no van a montar en bici porque es muy lejo.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

- Están los estudiantes que se mueven un montón en bicicleta, para ellos es más fácil por tiempo, por dinero.

- Los trabajadores de clase media y baja, ellos se mueven un montón, recorren cada día entre 20 y 25 kilómetros porque vienen de las periferias, o muy del norte.

- Profesionales promedio de entre 23 y 29 años, que encontró en la bicicleta una manera fácil, rápida, o como una herramienta de cambio social urbano;

Annexe 11 : Entretien Marina Moscoso (Directrice de projets pour Despacio, 19 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Mi nombre es Marina Moscoso, yo soy la directora de proyectos "Despacio", soy brasileña y vivo en Bogotá hace 2 años y medio y todo este tiempo he trabajado acá. Yo soy urbanista de formación y trabajo con transporte hace más o menos unos 3 años. Yo he trabajado bastante con planeación urbana, con proyectos de participación, incluso con residuos sólidos, pero en los últimos 3 años me he especializado bastante en transporte.

¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

Despacio es una ONG legalmente hablando, pero es esencialmente un centro de investigación. Hacemos proyectos de investigación con entidades multilaterales, con bancos, con financiación internacional y con financiación de acá también. Tenemos 3 temas de trabajo que es: ciudades, cambio climático y vida. Pues en los 3 temas se busca mejorar la calidad de vida de las personas en la ciudad y en diferentes etapas del ciclo vital, también en la parte personal. El tema de vida es un de actualidad de mucho experimento. Qué hacemos? Por ejemplo: como disminuir la cantidad de horas que uno trabaja pero mejorar la eficiencia de esas horas? Como mejorar el ambiente laboral? Como reducir el estrés en la vida? Están inspiradas en la filosofía slow.

El director ejecutivo lo quería llamar "a una velocidad adecuada" pero es poco "llamativa", entonces la llamaos Despacio... pero la ida no es que se haga todo lento sino a una velocidad adecuada.

Despacio es muy reconocido por el trabajo que hace con bicicletas como transporte sostenible porque la persona que lo fundo, Carlos Felipe Pardo, el director ejecutivo, trabaja como consultor en el tema, también es un activista para promocionar bicicletas hace 15 anos.

Despacio como organización se fundó en 2011. Tenemos bastante experiencia con bicicletas en modo de ellos diversos proyectos en Bogotá, pero también en otras ciudades de Colombia, y también de américa latina. Hemos hecho la guía de cicloinfraestructura para ciudades colombianas porque todas las ciudades en Colombia estaban usando guías de diseño internacionales que no eran aplicables en contexto local. También hicimos un trabajo muy interesante en Cartagena, Villavicencia, que fue la identificación de la demande de las ciclorutas o de las vías de uso ciclista a partir del análisis de datos generados por una aplicación móvil, que genera datos a partir del uso del ingreso de datos voluntario de sus usuarias. Entonces hicimos la promoción de la aplicación en la ciudad porque no estaba establecida entonces como una parte de campana de comunicación para que a gente empezaba a usar. Luego analizamos datos generados durante 1 mes, hicimos como sugerencias para el municipio de donde deberían ser construidas las infraestructuras a partir de una demanda existente. Actualmente estamos trabajando en Bucaramanga que también es otra ciudad de Colombia, haciendo estrategia de la bicicleta de esta ciudad y diseños de 20 km de cicloinfraestructura y en Bogotá estamos apoyando al banco mundial en una consultoría para la secretaria de la movilidad en 3 temas de bicicletas que son muy interesantes porque son retos muy grandes que entre toda la ciudad; uno de ellos es manejar datos, seguridad y hurto

de bicicletas, y bicitaxis. Hoy en día es un transporte informal. Entonces la secretaria quiere organizarlo y nos estamos apoyando mutuamente.

¿Trabaja ustedes con los colectivos de bici-usuarios?

Carlos Felipe es uno de los fundadores de la Mesa de la bicicleta, uno de los colectivos más importantes y conocidos de la bicicleta en Bogotá. Él es pues activista de la bicicleta y siempre lo ha sido, solo que ahora lo hace desde una organización de investigación y consultoría. Hemos trabajado bastante con ellos, incluso no solo para temas de bicicleta sino turismo también proyectos de seguridad vial que buscábamos reducir los límites de velocidad para los carros en las vías y pues los ciclistas ahí tienen un interés muy grande y los invitamos para reuniones, entonces trabajamos bastante...

¿Qué relación tienen ustedes con las entidades públicas?

Nosotros prestamos un servicio, somos un centro de investigación que hace consultoría, entonces como ves esto es una oficina, necesita pagar cuentas y tiene empleados. Entonces estamos siempre haciendo proyectos que puedan hacer que la organización siga funcionando, pero también cuando tenemos recursos excedentes que nos sobran, los invertimos en investigación. Por ejemplo si vieron la página de Despacio, hay muchas investigaciones que las hemos hecho con recursos propios, sea plata sobre, sea tiempo disponible de las personas que trabajan aquí. Por ejemplo, el Bicycle Account que es una encuesta de seguimiento y monitoreo del uso y de las condiciones de ciclo inclusión en las ciudades que es un modelo de Holanda, fue una investigación que se hizo con lo que llamamos un proyecto proprio. También tuvimos un voluntario de Dinamarca que hizo un análisis de como los colectivos de bicicletas pueden influir en las policías públicas, pero nosotros creemos que es fundamental incluir a la ciudadanía en los proyectos que hacemos y siempre buscamos hacerlos.

¿Qué conocimiento tienen de las leyes y los proyectos oficiales relacionados con la movilidad en bicicleta? Que opina?

Bogotá tiene un aspecto muy positivo en su gestión pública que es la Gerencia de la bicicleta, el hecho de que la secretaria de movilidad tenga una dirección específicamente encargada de avanzar en proyecto de bicicletas es muy positivo. Creo que en Colombia no hay de pronto un otro municipio que lo tenga. Entonces como el hecho de que hay una persona claramente que es responsable del tema, que hace todo el enlace con las otras entidades para mí es un avance muy importante de la institución aliada de la bicicleta en Bogotá. Bogotá también tiene avances importantes. Acaba de lanzar el Plan Bici que es un planeación urbana especifica de la bicicleta y tiene también el manual del ciclista, tiene y va a lanzar el uso de cicloparqueaderos, tiene cicloparqueaderos en estaciones de transporte masivo que facilitan la intermodalidad y los desplazamientos última milla. Claro que hay retos muy grandes, pues la cicloinfraestructura en Bogotá necesita mantenimiento. Yo soy ciclista, entonces en mi recorrido diario yo reconozco unos retos, pero eso no quiere decir que sea unos retos de toda nación. En mis recorridos, dentro de mi área de movilidad y desplazamiento yo encuentro que hay una cicloruta sobre el andén que le quitan espacio al peatón, mientras que se debería estar quitando espacio al carro, pero en su momento las ciclorutas sobre el andén fueron necesarias para hacer un posicionamiento político porque cuando se hicieron esas ciclorutas era un momento en que no se hablaba de hacer ciclorutas. Había un costo político muy alto, había un

rechazo de la ciudadanía de estas infraestructuras. En momento fue muy simbólico. El municipio y la alcaldía ya no hacen. Además de infraestructura hay un reto muy grande que es la seguridad vial, los muertos y heridos en bicicleta. Eso es un tema que no se ha resuelto. Hay unos análisis de puntos críticos de estos muertos y heridos graves que demuestran que hay que implementar infraestructuras seguras en estos puntos y no se ha hecho todavía. La secretaría reconoce que existen esas fallas pero todavía yo no he visto que lo hayan enfocado, que se hayan mejorado en ese sentido

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

Bogotá tiene una red bastante significativa en infraestructura, es bastante positivo y tiene cultura en bicicleta también, en comparación cuando estamos hablando de Latinoamérica. Si lo estamos comparando con ciudades más desarrolladas en este aspecto, hay todavía mucho que hacer. Como ciclista, yo siento que todavía es bastante peligroso y la infraestructura que existe, por falta de mantenimiento, puede ahuyentar los ciclistas de las infraestructuras para no usar la bicicleta o no usar la vía. Entonces el tema de mantenimiento es importante para que no disminuya el número de ciclistas. Por otro lado, hay un tema que actualmente está en bastante discusión, es el tema de los robos de las bicicletas. Existe una tendencia de que si se aumenta el uso de la bicicleta, aumenta el hurto también. De hecho es uno de los proyectos que nosotros también estamos trabajando actualmente, como mejorar las estrategias para disminuir el hurto de bicicletas, que no se había hecho hasta ahora. Es una cosa que estamos pensando hacer, que es positiva. Yo, por ejemplo, nunca en mi vida voy a parquear mi bicicleta en la calle porque la chance de que me roben es altísima. Entonces esos 2 temas me parecen los más importantes: seguridad vial y seguridad personal.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Bogotá es una ciudad bastante desigual. Entonces hay partes principalmente en el norte de la ciudad que tienen mejor infraestructura y la periferia y el sur de la ciudad que son prácticamente olvidados por la gestión pública, lo que es bastante grave. En cuestión de cicloinfraestructura, es un rol típico: hay el ciclista que lo hace por convicción, y hay el ciclista obligado que utiliza la bicicleta porque o no tiene plata para el transporte o porque no tiene un transporte que lo acerque a la ciudad desde donde vive. Entonces el uso que hicimos con el Bicycle Account muestra que el barrio o la localidad que más genera viajes de bicicleta es Bosa que es la periferia de la ciudad, al sur. Pues ahí debería de ser el lugar donde haya más infraestructura y no es la localidad que posea más infraestructura

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Es muy interesante en Bogotá. Pues por estar en posición de ser la como la primera ciudad a hacer las ciclovias del domingo. Ya que muchas vías de la ciudad están cerradas para el uso exclusivo de las bicicletas. Siempre como se han pensado las estrategias, es que si uno les da la posibilidad de experimentar la ciudad en un ambiente seguro y controlado, hay más chance pues de que la gente se monte el lunes a la bicicleta pues para ir al trabajo. Yo no vi estudios que demuestren cuál es el impacto de una ciclovía de domingo en la generación de ciclistas utilitarios que usan la bicicleta para el trabajo. Me parece que ahí debe existir alguna lógica. Si uno tiene la posibilidad de experimentar la ciudad en bicicleta pues que lo considere para el

día a día en el trabajo. Pero si bien hay diferentes encuestas que muestran diferentes datos. Yo diría que el 5 % de los viajes son en bicicletas. En la partición modal de la movilidad en la ciudad, el 5% es en bicicleta. Es muy bajo pero para América Latina es muy alto. El potencial que tiene la bicicleta es muy alto. Por ejemplo hay un dato muy interesante que es el número muy alto de hogares que tienen una bicicleta en la casa. O sea hay más gente que tiene bicicleta que un carro. El hecho de tener una bicicleta en la casa significa que hay un potencial muy alto de aumentar el uso de la bicicleta utilitaria para el trabajo pero no es alto. Los motivos que yo veo son esos: la seguridad vial (el miedo de morirse porque el tránsito en Bogotá es muy complicado, las velocidades son muy altas, los conductores no respetan la jerarquía vial, no le dan prioridad a los vulnerables) y el otro tema de falta de cicloinfraestructura y de los robos.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Primero que vaya a las ciclovías de domingo como para entender, pero no es lo mismo. Pues la cosa es tener una bicicleta en buen estado, los elementos de seguridad para el día y la noche, utilizar la cicloinfraestructura. De hecho están multando por no usar la cicloinfraestructura en las vías donde han sido estructuradas. Por ejemplo, en mi recorrido normal hay cicloinfraestructuras sobre el andén. Entonces en una hora pico, como a las 6 de la tarde, toda la gente saliendo del trabajo está caminando en esa ciclovía. No se puede pasar en la bicicleta. Hay mucha gente caminando y es lógico la gente necesita espacio caminar, pero la policía está multando a la gente que usa la vía en vías que hay cicloinfraestructura. Yo recomiendo usar la cicloinfraestructura para personas que no tienen todavía muchas habilidades, porque sí se necesitan habilidades. También hay rodadas y paseos con colectivos que salen por la ciudad, no solamente en las ciclovías. Ahí ya experimentas andar junto a vehículos. Hay que tener mucho cuidado con los carros. Yo soy de Río de Janeiro. Yo usaba la bicicleta porque tenía que hacer un recorrido corto. Entonces me fui a Berlín y usaba bastante la bicicleta. Entonces llegué aquí. Aquí hay una cultura bastante importante en la bicicleta. Muy fácilmente conoces a gente que usa la bicicleta en el día a día. Entonces hay una motivación por usarla y hay un estudio que se llama Safety by number que muestra que cuantos más ciclistas en la calle, mayor la seguridad vial. O sea los ciclistas también generando su espacio en la vía y entonces yo me siento muy cómoda en mis recorridos. Yo voy por la vía y veo a mucha gente también y el carro ya se acostumbra a la presencia de ciclistas y lo lleva en consideración pero no quiere decir que lo respete. Hay mucho todavía por hacer en cuestión de convivencia vial.

Hay proyectos para los niños también?

Si, ese es un proyecto que se ha organizado un poco. En estratos bajos, la bicicleta es algo común. La mayoría de los niños de los estratos bajos camina y usa la bicicleta para ir al colegio. Pero los estratos alto no. Es como la cuestión de género. Si tú estás planificando para que un niño, una mujer y un adulto mayor puedan usar la bicicleta, todos los podrán usar, porque son los 3 actores que más tienen miedo a usar la bicicleta. Pero todavía no es así. En Bogotá la diferencia entre mujeres y hombres ciclistas es impresionante. Entonces todavía no llegamos allá. Por ejemplo en el ciclismo como deporte, si tu subes a Patios que es como uno

de los recorridos más típicos de los ciclistas de montaña, no hay muchas mujeres, niños tampoco.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Por el trancón es una maravilla, las emisiones, la salud. También tenemos un estudio del impacto del Transmilenio en la obesidad, porque aumenta la caminata. También la bicicleta tiene un efecto importante y también en la reducción de emisiones, aunque Bogotá tiene un problema muy serio de emisiones.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

El gran cliché de la bicicleta también para las mujeres es la libertad. La máquina de lavar y la bicicleta creo que fueron las 2 herramientas que le dieron más libertad a las mujeres. Pero yo creo que también de la reducción del estrés. Moverse en Transmilenio es muy distinto de llegar a la oficina en bicicleta. (...) yo soy una persona un poco estresado y como voy al trabajo en bicicleta y voy por la vía, a veces me estreso con los carros y eso me puede generar un poco de estrés. Pero si vas por una calle que no tiene mucho flujo o en cicloinfraestructura, uno la pasa muy bien. Para mi es la manera más rápida de moverme, reducir los tiempos de viaje que en la ciudad de Bogotá puede ser un estrés.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Sería la relación entre los diferentes actores viales. Los ciclistas tienen un coraje y una maneja de ganarse la ciudad que tiene que tener un cierto grado de riesgo. Entonces otros actores viales se molestan mucho porque no pueden predecir su comportamiento. Pero, por otro lado, los otros actores viales no reconocen a la bicicleta como un actor vial que ellos deben proteger porque es un actor vulnerable porque no tiene ninguna protección porque su cuerpo está expuesto, porque la diferencia entre velocidad de los carros, de las motos y de la bicicleta es muy alta. Entonces en un choque quien sale perdiendo es la bicicleta. Ellos no tienen conciencia de eso y tienen una actitud hacia las bicicletas muy agresivas. Entonces hay que tener todavía mucha concientización, educación vial, convivencia, cultura ciudadana, pero por otro lado hay que tener infraestructura segura que les obligue a los carros a cuidar a los ciclistas o peatones. Entonces creo que me estreso porque es una guerra en la calle, estamos peleando en el espacio por una vía y puede ser muy estresante. Pero no creo que sea el objetivo de la discusión de quien sea el culpable. La discusión es como está la vía, el código de la vía y las normas, y como estas normas atacan a los problemas de la comunidad vial.

Annexe 12 : Entretien Luis Cardona (Cofondateur de Baca N rola et La Burrita, 18 avril 2018)

¿Puede usted/es presentarse rápidamente?

Mi nombre es Luis Cardona. Soy ingeniero industrial de profesión y ciclista urbano por pasión. Tengo 27 años. Estoy montando bicicleta a un nivel urbano desde hace más de 3 años y en el colectivo soy uno de los miembros fundadores y actualmente líder del colectivo con un grupo de 20 compañeros más.

¿Puede presentar la asociación, sus proyectos, y cómo trabajan aquí?

Digamos que la asociación viene del activismo sí? Es un proceso que hasta ahora se esta formalizando y consolidando para que sea una Fundación pero viene desde el mismo ciudadano, viene desde el mismo ciclista. Y no hay nada de patrocinado para este movimiento, para estos ideales, para estos proyectos pero sino que todo nace de corazón. Y es un grupo que ha viendo trabajando desde ya durante más de 3 años de corazón por la ciudad, por su entorno, por el mundo, por ser solución y no problema. Nosotros iniciamos como amigos en el 2014. Para mí, hubo un evento muy importante que fue la primera vez que llegué a un ciclopaseo urbano. Llegué y había como 300 gatos 300 personas con baffles escuchando musica, tomándose las calles, siendos libres, mostrando alegría por la ciudad. Y fue como... después. Yo dije tengo que hacer eso porque más personas tienen que sentir lo que yo estoy sintiendo en este momento. Entonces desde ahí empezó la filosofía de compartir la experiencia, generando como este momento que lo enganche a uno con la bici. Despues la bicicleta hace su trabajo, sí? pero nosotros tenemos que darle este momento. Entonces trabajamos para diseñar esta experiencia, pensando en montar a las personas en la bicicleta. Eso era nuestro factor común y todos le apostamos a eso y empezamos a trabajar en eso oficialmente desde el 2015 en enero. Entonces a este enero son 3 años, vamos para ya nuestros 4 años. Estamos haciendo como una gran bolsa donde estamos hechando todos los proyectos bici: el ciclismo urbano, la ciclovía? Queremos movilizar a Fundación. Queremos vincularnos con educación, con el sector publico, con el sector privado. Pues para que esto ruede tiene que ser así. Son como varios proyectos. Baca'n rola se enfoca en 3: proyectos de movilidad, que es la promoción de la bicicleta, proyectos de medio ambiente y proyectos sociales, sí? Entonces ahí, le estamos metiendo más trabajo sobretodo a la educación. Entonces tenemos estos 3 focos. Nosotros como que mezclamos todo eso para que funcione con la cultura que ofrece la ciudad. Si, digamos, Bogota es una ciudad rock, Bogota es una ciudad de letras, Bogota es una ciudad de teatro, pues vamos a mostrar eso, que eso es lo que somos. Bogota es una ciudad de montañas, de ciclistas, sí? Entonces vamos a vender eso. Y cuando empezamos a hacer los eventos los diseñamos con experiencia. Entonces nos vamos pedaleando pero en la parada tenemos a un cuentero que nos llena de historias, que nos hace reír, nos pone a sueñar la mente y luego regresamos al punto donde empezó todo. Al siguiente hacemos algo que se llama BiciRock, es como un rock al parque pero desde la bicicleta. Entonces llegamos en bici a un lugar donde hay ya un escenario montado con bandas de rock. Empezamos a abordar los temas como sociales, de cultura, de educación de la bicicleta y de movilidad como enfocándonos en la experiencia. También ofrecemos talleres educacionales sobre como empezar en el ciclismo urbano, talleres de mecánica básica, talleres de seguridad vial. Porque queremos crecer pero no queremos crecer como unos burros, no? Toca crecer con conocimientos. Toca conocer tambíen como se mueve la ciudad para que sea un buen actor vial. Toca conocer como despinchar. Toca conocer las partes de la bicicleta porque pues por

muchas de estas razones es que las personas también se bajan de la bici. La pinchan y nunca más la despinchan. Entonces le damos la herramientas, es más personas empoderajadas de la bicicleta y más que se van a subir. Esos son groso modo los proyectos que tenemos.

¿Qué dificultades encuentran diariamente como organización respecto a sus proyectos?

Las dificultades que más o menos encontramos es que la bicicleta tiene que hacerse campo para que se convierta en protagonista, si ? Hasta que no sea protagonista, no va a ser aceptado por otros sectores, digamos un sector público, un sector privado, un sector de comunicaciones. Mientras la bicicleta no se vuelva protagonista, no la van a mirar, no la van a ver como importante, si? Eso ha sido como el obstáculo más grande. Mostrar que es importante, mostrar que es saludable, mostrar que es rentable, mostrar que es algo beneficioso para la comunidad, para el individuo mismo. Quitar los mitos, quitar bandas de los ojos y mostrarles que se puede, que no es tan difícil, que llegar sudado solo depende de usted. Si le das rapido, pues vas a llegar sudado, si le das suave y disfrutando el campo y con tiempo pues va a llegar igual de seco que como salío. Entonces es como quitar todas estas bandas nuestro gran obstáculo y le damos con todo para que eso deje de pasar.

4. Asociaciones como colectivos ciclistas, como otras comunidades bici. Últimamente estamos integrando también nuestras experiencias y nuestras salidas con el teatro nacional, la casa de teatro nacional. El año pasado para noviembre, hicimos una actividad con el ministerio de medio ambiente. Con más de 100 personas, logramos a restaurar y hacerle mantenimiento a más de 30 arboles en el parque nacional. Entonces la bicicleta conecta con todo, eso es lo que queremos mostrar. Y pues parte de eso esta en colaborar, somos de las personas que colaboran. Somos de las personas que los importan los arboles, somos de las personas que nos importan nuestros espacios. Entonces lo mostramos. Si ha sido asociaciones con otros colectivos, con el ministerio de medio ambiente que ya es algo publico, con empresas también hemos hecho asociaciones. Y pues ahí continuamos, esto es de unirse. Uno si no se une, no va a ser efecto en nada. Entonces nos encanta la unía y ahí estamos.

¿Trabaja usted/es con otras asociaciones?

Si, para nosotros es más que todo es un aliado. Para nosotros no sirve ponerle el problema o el pero o entrar de una con una mala actitud porque no es lo que queremos construir. Por más que sea el Estado, y si es bueno o malo, toca tenerle en cuenta porque eso es una labor de todos, nos es una labor de unos solos. Y uno no puede tener una banda en los ojos y creer que solos van a cambiar estos entornos, que van a cambiar la ciudad, o que van a cambiar el país. No, eso es un juego de muchos actores. Entonces intentamos tener acercamientos con secretaria, con alcaldías, con activismo ciudadano, con el sector privado. Si? Entonces pensamos que es un aliado.

¿Cuáles son los retos actuales para la movilidad en bicicleta en Bogotá?

Hay varios retos, el primero es infraestructura, mientras más espacios se abran, más espacio ganemos pues habrá más facilidad para los Ciclistas y estos van a aumentar, también esto debería de ir de la mano con políticas de seguridad, como un corredor de seguros, porque de nada sirve montar a la persona en bicicleta si este tiene una mala experiencia en la vía, el Estado y el mismo activismo deberían dar garantías para que sea seguro montar en la ciudad, unas políticas públicas de beneficio para el ciclista, en el 2016 se aprobó una ley para los Ciclistas, ahora pueden andar por el carril derecho como si fueran una moto, esto es en caso de que no haya una infraestructura ciclista, también otro artículo que si el empleado público completa 30 viajes en bicicleta le otorgan medio día remunerado y pueden acumular hasta 8, también que todo establecimiento debe invertir el 10% de su espacio de parqueo en infraestructura bici, también todas esas políticas públicas ayudarán a que más gente se animen a montar en bici y pues la educación debe de estar allí para formalizar los procesos logísticos, guía, mecánica, seguridad vial, etc., estos son como los retos y por donde tendríamos que empezar a trabajar.

¿Cómo es la ciudad de Bogotá para los ciclistas?

A mí me parece encantadora, es una gran ciudad para pedalear, la verdad es una ciudad que tiene más de 410km de ciclorrutas, también tenemos ciclopuentes, tenemos parqueaderos para bicicletas en las estaciones públicas de Transmilenio, la Ciudad se vuelve más atractiva, uno ya conoce sus calles, como moverse y se vuelve más amena a pesar de a veces ser caótica por todo el tráfico. Geográficamente es perfecta, al igual con el clima que puede ser inestable pero se presta para igual disfrutar de andar en bici por la ciudad, también hay más gente por las calles, así como nosotros Bacán Rola que comenzamos 20 y ahora somos 1000 que poco a poco va saliendo y viendo que la Ciudad es más amigable. Comparando con otras ciudades la geografía tiene bicicarriles, ciclorrutas, que uno puede movilizarse de Norte a Sur en trayectos que siendo novatos lo hace en una hora y media de pedaleo relajado y suave lo puede hacer, porque moverse en la ciudad en transporte público en hora pico es bastante la pérdida de tiempo que hacerlo en bicicleta que se torna 30% más rápido de movilizarse. El transporte es costoso, a veces incómodo y cada vez se remunera menos al empleado de clase media y baja.

Te parece que hay diferencias entre los barrios para los ciclistas?

Diferencias entre los barrios si hay. Donde hay menos tolerancia para el ciclista es en la parte centro-sur. Se vuelve más difícil, uno tiene que pelear más con los carros, con las motos, darse más campo. Que está pasando en el centro? Que ya se están acostumbrando a ver ciclistas. Entonces le abren más el campo, lo reconocen más en la vía. De pronto uno encuentra más infraestructura, hay más parqueaderos, es mejor. El norte está bien para andar en bici ya los reconocen, no les echan pito, lo respetan más, le ceden el paso. Entonces entre barrios si hay como una diferencia.

Digamos que los sectores más bacanos en la ciudad son así: el norte está bien para andar en bici, obviamente con sus excepciones como cualquier ciudad, la parte centro está muy chévere, desde el centro plaza Bolívar hasta barrios como Teusaquillo, Chapinero, Barrios Unidos etc. están muy bien también para andar en bici. Aunque de vez en cuando uno tiene que darse campo. Y en el sur uno tiene que andar como un gato.
Igual hay un concepto como antropológico que se llama el citizen knowledge, o sea el que sabe cómo es la ciudad también sabe cómo recorrerla. Uno puede ir al sur, a la casa de Lucho, si uno sabe los caminos que son. En Colombia existe el no dar papaya, hay que ir con cuidado.

¿Qué consejo le daría a alguien que quiere comenzar a andar en bicicleta por la ciudad?

Al inicio fue un aprendizaje, con la frase crecer duele, así uno crece, se pierde y conoce la Ciudad, al inicio cuesta y es difícil, uno empieza en bus, carro o moto, pero cuando uno se pasa a la Bicicleta todo cambia, cambia el mapa, los recorridos, también al inicio todo se vuelve paso a paso, pero cuando ya conoce la Ciudad uno crea sus rutas y atajos, aprende con lo de afuera, la gente, el tráfico, las horas para andar, compartiendo con la bicicleta. También conocer al andar en el sur y Norte, porque algunas personas no montan y ponen muchas trabas, es decir, esa es la gente que habla, eso sucede cuando uno empieza a andar en bici, esos son los retos, también uno ya se pone más consciente de su ruta, entonces sabe en las condiciones que se encuentran su bicicleta para transitar los lugares, de pronto uno también inicia sin casco, sin guantes, sin gafas, entonces con el tiempo uno se va armando más con los elementos de protección, también va trabajando más en su bicicleta, colocando luces, guardabarros, etc., eso es aprendizaje así como acomodarse al tiempo, sale con 2 horas de anticipación, pero ya aprende posteriormente a calcularlo, bueno eso es parte de los conocimientos que transmitimos con nuestros talleres, los talleres hemos realizado en varios lugares, restaurantes, en empresas como Totto, etc.

Parece que hay mucha gente que usa sus bicicletas para distraerse o en fin de semana, pero que es poco para ir al trabajo o a estudiar: ¿tiene alguna idea de por qué?

Si, son los mitos, hay mucho ciclista deportivo, el de fin de semana, el de montaña, que es el 80% de la población ciclista, pero el urbano no es tan común porque primero cuando uno los invita a ir al trabajo, piensan en el tráfico, en llegar sudados, piensan en su imagen y eso hace bajar la población que monta en bicicleta, otro mito es que la bicicleta es para gente pobre, la gente que no tiene dinero, ese también es un concepto por lo que la gente no monta tanto en bici y otra parte social que lo relacionan a la cultura vial que tenemos, es quien llega primero no a que todos lleguen, si fuera así sería más fácil, y estos mitos se sacan cuando la gente comienza a montar en bici y ven todo de otra forma, de repente también la generación estudiantil de los 90 no aprovecha su energía para conocer, utilizar y hacer un viaje en bicicleta. Bogotá es una ciudad pequeña, de largo tiene 33km, lo que pasa es que la distancia se mide en carro, la gente dice me demoró 1 hora en llegar, piensan que es muy lejos, deberían de ser paralelas la velocidad y el tiempo, pero se torna larga, hasta caminando es más rápido que estando en carro, pero la mentalidad de la gente es cerrada porque sólo conocen el carro, el bus, con la Bici el viaje es continuo, con el carro es en pausas.

Hay niños que utilizan la bicicleta?

Si, se ven bastante niños los domingos de ciclovía, en ese espacio sale el papá con su hijo, sale la familia entera en bicicleta, además Bogotá tiene un programa que se llama «Al colegio en Bici» son bastantes niños que están yendo en una ruta guiada, segura que les hacen el acompañamiento desde la casa al colegio, empezaron con dos localidades, ahora ampliaron como a 6 más, en Medellín también están trabajando para que esto coja más equilibrio, aprendan a comunicarse con las demás personas por medio de bici, educar en primeras infancias.

¿Hay muchas mujeres que viajan en bicicleta?

Para las mujeres ha sido un tema más difícil, porque acá las personas son muy machistas, morbosas, incluso la misma mujer se somete en ese sentido al machismo, poniéndose ella misma ese obstáculo de que no puede, entonces pierde confianza, la sociedad es otro

obstáculo por el machismo, pero sacamos puntos buenos, desde las comunidades ciclistas que conocemos hay bastante participación de las mujeres, hay colectivos de mujeres de hecho, está «Mujeres en bici», «Paradas en los pedales», «Damas de la Bici»,«Bike Queen», las mujeres se están empoderando, y las que están empoderadas están empoderando a otras mujeres, nuestro colectivo en el nombre «Bacán Rola» es por la mujer también, así como en Bogotá nos dicen «Rolo» de ahí el nombre. Entonces en el colectivo tenemos la participación de 5 mujeres que están empoderadas que están dentro del equipo de planeación del colectivo, entonces es como un 60/40 en proporción del colectivo, somos una comunidad en general preocupados por la desigualdad de género, por darle más protagonismo a la mujer, compartir la experiencia para que otras mujeres se empoderen, de enseñarles cómo arreglar sus bicicletas y entre ello educar a la sociedad a abandonar el morbo, que cuiden a las mujeres.

¿Qué significa moverse en bici para ti?

Para mí es como cumplir un sueño en cada pedaleo, porque en ese proyecto y significado de vida es hacer que la gente se monte en bicicleta, entonces desde hace tres años que cambie de trabajo me pase a trabajos con bicicleta, estaba trabajando en una empresa que promocionaba el uso de la bicicleta en el sector privado y este año empezamos un gran viaje para el foro Mundial de la Bicicleta para mostrarnos a un perfil internacional, cada vez es más importante y con más peso para mí y al mismo tiempo que ando en bicicleta siento que estoy dando el ejemplo para que otras personas se monten, entonces es muy importante, lo disfruto mucho y me encanta, me siento como un niño cada vez que subo a la bicicleta y empiezo a andar por la ciudad. La bici es la esencia y queremos compartirla.

¿Cuáles son los beneficios de la bicicleta como medio de transporte en Bogotá?

Tiene los beneficios desde la Salud, porque estamos trabajando en la gente que tenga menos enfermedades relacionadas a nivel cardiovascular, control de peso, comunidad menos sedentaria, etc., así la gente deba asistir menos a los hospitales.

También los beneficios económicos ya que uno en promedio mensual en carro gasta 500.000 pesos, y la bicicleta en promedio mensual alcanza casi 15000 pesos, entonces el dinero extra de andar en bicicleta se utiliza para otras cosas, es decir genera ahorro, en especial el ahorro del tiempo, esto beneficia a la Ciudad, y el beneficio principal que es ambiental porque dejamos de emitir cantidades de C02, Bogotá registra más de 800000 viajes diarios en bicicleta, que llega a ser el 7%, la meta es llegar al 10% en el 2023 allí igualaríamos los viajes en carro o quizás lo superaríamos.

También encontramos el beneficio de ocupar menos espacio vial, volvemos más usables las vías porque pasa más gente, se activa más el comercio porque el ciclista para a todo lado.

La bici es rentable no solo para montar sino también para la ciudad, se está perfilando con la Ciudad para ser sostenible, para trabajar en su gente, pues la bicicleta es un vehículo para todo el mundo.

Para mí el beneficio más importante es el tiempo, porque estando en otros móviles dentro de mi entorno perdía seis horas diarias para llegar a destino.

¿Cuáles son las desventajas de moverse en bicicleta?

La inseguridad, hablando en el contexto de Bogotá, el temor a ser robado, a que atenten contra la integridad de uno, porque uno en bicicleta está más expuesto a ciertas circunstancias.

¿Cuáles son los límites para el desarrollo del transporte cotidiano en bicicleta en la ciudad?

Límite y rentabilidad no sé qué tan beneficiosa sea la bicicleta para nosotros en la actualidad para el modelo que tenemos montado ahora, el carro, la gasolina, el estatus que da el vehículo, no sé hasta qué punto esto permita que la bicicleta vaya más allá, viendo desde la mira económica y comercial. Ese sería un límite radical para seguir promocionando a la Bicicleta.

¿Cómo mejorar la ciudad para los ciclistas?

Teniendo más personas ciclistas, en lo político, en lo privado, teniendo más activismo ciudadano, en la educación si tenemos a todas esas personas ciclistas, van a luchar por su pasión desde su enfoque.

¿Tiene alguna idea de quiénes son los ciclistas de Bogotá? ¿Cuáles son los diferentes perfiles?

Ciclista de 18-35 años el que abunda.

El ciclista deportivo, el que va a Patios, a hacer la vuelta de la Sabana, el que va a conquistar alguna montaña, etc.

El ciclista que necesita de la Bici para llegar a su trabajo, son del sector obrero, padres de familia que viven en ciudades aledañas, los del sector vigilancia.

El ciclista urbano que se está destacando, tiene su carro pero prefiere llegar en bicicleta al trabajo.

El ciclista estudiantil que se enamoró de la Bicicleta, así solucionar sus cuestiones de movilidad en la Bici.

Esto es un referente de lo que he visto, leído, y vivenciado; de hecho la Secretaría de la movilidad saca también muchos estudios con los perfiles de las personas que se mueven, por redes sociales nosotros tenemos alrededor de 20000seguidores en el fanpage, entonces podemos ver relativamente de que edades y seco son los que se montan en bicicleta, y esta nos da una media y un promedio de como la Bici interactúa con la Ciudad.

¿Hay algunas cosas que no hayamos abordado que desee agregar?

Si, nosotros estamos ofreciendo como comunidad ciclista, experiencia no solo urbana, también queremos que se amplíe también al territorio nacional, hacemos travesías en Colombia, hemos ido al desierto de la Tatacoa, fuimos a Ibagué, fuimos a Villavicencio, hemos ido a San José de Guaviare ya que antes era una zona roja, todas estas travesías desde Bogotá, por este medio crear ciclistas viajeros, reconocer nuestro territorio y con ello estar orgullosos de ganarse cada vista, cada montaña, con ello abrir la mente y retribuirlo a la sociedad.

Para nosotros es importante crear un modelo para que pueda sostenernos a un estilo de vida bici, entonces estamos trabajando en buscar empleo a los mensajeros, a los mecanismos, a los guías y nosotros ser un puente para las personas que necesitan.
Además como educación llevarlo más allá, ya que estamos trabajando con los talleres y nos encantaría empezar con la promoción de ciclistas mecánicos de gama baja para bicicletas, también estamos invirtiendo nuestros tiempos y energías para fomentar la parte turística todo con la bicicleta, también hacemos rodadas por zonas aledañas a Bogotá, visitamos y conectamos zonas rurales.

Annexe 14 : loi 1811 de 2016

LEY No. 1811 21 OCT 2016

POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 2°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 3°. Beneficio por uso intermodal del transporte público. Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1°. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2°. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4°. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Artículo 4°. Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1°. Los SITM, SITP, SETP y SITR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2°. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3°. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5°. Incentivo de uso para funcionarios públicos. Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1°. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2°. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3°. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Artículo 6°. Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos. En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para

vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Artículo 7°. Información de modos no motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 8°. El artículo 58 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 58. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán:

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.

2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

3. Remolcarse de vehículos en movimiento.

4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

6. Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

8. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incursos en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Artículo 9°. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.

2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.

5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Parágrafo 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Parágrafo 2°. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y, o recreativas será de 25 km/h.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. Beneficios para estudiantes biciusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 63 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, el cual quedará así:

Artículo 63. Respeto a los derechos de los peatones y ciclistas. Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 76 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito el cual quedará así:

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

5. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.

8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.

10. En curvas.

11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Artículo 16. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 1503 de 2011 "Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones" el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

a) Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos;

b) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial;

21 OCT 2016

CONTINUACIÓN LEY Nº. 1811 **POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO**

EL PRESIDENTE DEL H. SENADO DE LA REPUBLICA

OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO

EL SECRETARIO GENERAL DEL H. SENADO DE LA REPUBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

EL PRESIDENTE DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES

MIGUEL ANGEL PINTO HERNANDEZ

EL SECRETARIO GENERAL DE LA H. CÁMARA DE REPRESENTANTES

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

LEY No. 1811 21 OCT 2016

POR LA CUAL SE OTORGAN INCENTIVOS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE MODIFICA EL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los 21 OCT 2016

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO