

Innovations dans les Suds, inspirations pour les Nord – 1. Amérique Latine



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 01/30/2025 - 11:41

État du projet

Finished research

Visuel

Compagnie de bus rolita Colombie Bogota

Activer

Désactivé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Date

mar, 02/18/2025 - 11:41

Date du début

mar, 01/30/2024 - 12:00 - jeu, 01/30/2025 - 12:00

Présentation longue

Contact : Thomas Évariste

Différents types d'innovations sont explorés dans les Suds, que ce soit en termes d'offre de transport et de mobilité, d'urbanisme, ou de participation citoyenne et d'inclusion, et sont largement ignorés par les pays du Nord dont le logic des dernières décennies se perpétuent sans que le défi écologique ne semble véritablement relevé. Cette recherche a po objectif l'identification de solutions susceptibles d'améliorer la qualité de la vie des habitants et de contribuer à répon l'urgence écologique dans les pays du Nord. Le Forum Vies Mobiles a demandé à Jérémy Robert d'étudier une sélecti d'initiatives sur trois continents différents : l'Amérique latine, l'Asie et l'Afrique. L'analyse des cas permet d'explorer façon dont les innovations peuvent apporter une plus-value et/ou des éléments de réflexion dans le cadre d'un partage d'expérience, afin de répondre à certaines problématiques observées dans les Nord. Trois grands enjeux, considérés comme essentiels pour une transition des mobilités à la fois écologique et sociale, ont été définis :

- Faire plus avec moins, ce qui entre en résonance avec les appels à la sobriété ;
- Faciliter la vie en proximité, pour répondre aux aspirations d'apaisement des modes de vie ;
- Réduire les inégalités, la mobilité en étant largement pourvoyeuse.

L'Amérique latine, laboratoire des mobilités

Ce rapport sur l'Amérique latine est le premier de la série. L'Amérique latine constitue un premier terrain particulière intéressant en raison de son caractère de laboratoire, notamment avec les projets emblématiques de Bus Rapid Transit Curitiba et à Bogota, la Ciclovía à Bogota ou encore du téléphérique urbain de Medellin. Au-delà de ces projets phares déjà bien documentés, il s'est agi d'explorer d'autres initiatives moins emblématiques mais dont les objectifs, la mise œuvre et le potentiel de transposabilité dans d'autres contextes méritaient d'être analysés. La première étape a consisté identifier les initiatives à travers notamment des interviews d'acteurs locaux ou internationaux. Cinq cas ont ainsi éme et été étudiés, à l'aune de l'inventivité des solutions mises en œuvre pour faire face à des difficultés structurelles dans

contexte de ressources limitées :

- Les bicitaxis à Bogota (Colombie), une offre de transport de proximité développée en réponse au déficit de couverture du transport public conventionnel.
- L'application Trufi à Cochabamba (Bolivie), une application mobile de déplacements urbains qui intègre les offres informelles.
- Les îlots du soin à Bogotá (Colombie), un programme d'aménagements urbains à destination des activités de soins et des soignant.e.s.
- L'Observatoire Lima Como Vamos (Pérou), expérience citoyenne et démocratique tournée vers la mobilité, qui soutient l'efficacité et la transparence de l'action publique.
- La compagnie Rolita à Bogota (Colombie), un opérateur de bus pour les quartiers défavorisés, qui se revendique féministe et écologique.

Chaque cas d'étude fait l'objet d'une description des origines, du fonctionnement et des impacts, ainsi qu'une réflexion sur leur transférabilité dans un contexte Nord, en particulier français.

Les principaux résultats

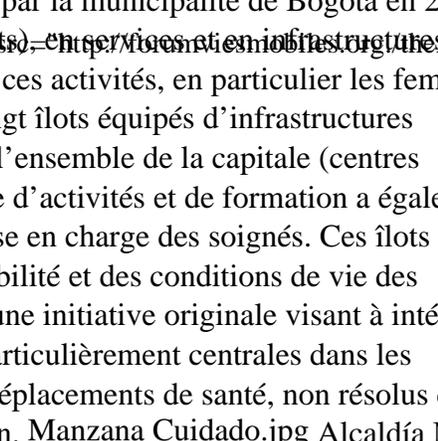
1. Les bicitaxis à Bogota (Colombie)

Les bicitaxis (ou vélotaxi) sont des véhicules à trois roues, utilisés à Bogotá comme un service de taxi. Ils représentent une offre de transport de proximité, face au déficit de couverture du transport public conventionnel dans certains secteurs où la demande est insuffisante pour justifier l'ouverture d'une nouvelle ligne de bus (ou pour augmenter la fréquence d'une ligne existante). Ils répondent en particulier à un besoin pour le premier et dernier kilomètre afin d'accéder au système de transport public et pour rentrer à son domicile. Équipés d'une banquette, ils peuvent transporter jusqu'à 3 passagers, ce qui leur permet d'être utilisés pour des trajets d'accompagnement. Au départ uniquement à pédales, les bicitaxis ont progressivement été équipés d'un moteur. Ils sont alors également appelés « mototaxis » créant une certaine confusion avec les services de taxi réalisés à moto (deux-roues), qui sont interdits par les autorités. L'offre de bicitaxi à Bogotá est intéressante dans la mesure où elle représente une alternative décarbonée à la voiture pour les courtes distances et complémentaire au transport public, permettant de penser l'intégration de véhicules légers et sobres dans les systèmes de mobilité. Bicitaxi à Bogotá.jpg Bicitaxi à Bogotá (J. Robert, 2020)

2. L'application Trufi à Cochabamba (Bolivie)

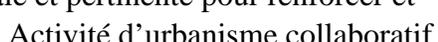
Trufi app est une application mobile en libre accès de déplacements urbains et de calculs d'itinéraires développée à Cochabamba en Bolivie, par l'association germano-bolivienne du même nom (qui désigne les véhicules typiques des transports publics de la ville). L'application vise à fournir de l'information aux usagers sur les transports en commun, permettant d'identifier les alternatives à disposition et de planifier un déplacement multimodal. À la différence d'autres applications développées pour les déplacements en véhicules individuels motorisés (à l'image de Waze), Trufi app se focalise sur le transport public. Sa particularité est de cartographier les lignes non officielles qui sont majoritaires dans cette ville et pour lesquelles aucune information n'est mise à disposition du public. Il s'agit de convaincre les usagers d'opter pour ce mode transport en le rendant plus facilement accessible et attractif, notamment grâce à une information actualisée et adaptée. À partir de son expérience à Cochabamba, l'association Trufi s'est développée et propose aujourd'hui un ensemble de services à l'international. Elle vient notamment en appui aux autorités des villes et aux opérateurs locaux pour mettre en œuvre et personnaliser ses applications. En tant qu'association sans but lucratif, Trufi produit des données en libre accès, à la différence d'autres applications privées (comme Moovit ou Google) dont les données constituent un fonds de commerce. L'objectif est que les applications soient développées par les autorités publiques, et non pas dépendantes de grands groupes privés. Le fonctionnement de l'association et les applications proposées dans les différentes villes présentent un intérêt dans le contexte français en termes de production participative de données concernant les offres de transports mal connues, par exemple le covoiturage. Trufi app à Cochabamba .jpg Trufi app à Cochabamba (https://trufi.app/) et bus Trufi (https://www.trufi-association.org/)

3. Îlots du soin/care ou Manzanas del Cuidado

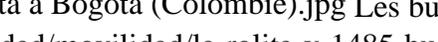
Les Manzanas del Cuidado (ou îlots du soin) sont les fruits d'un programme lancé par la municipalité de Bogotá en 2010 qui consiste à équiper des quartiers composés de 8 à 10 ensembles résidentiels (îlots) en services et en infrastructures à destination des activités de soins (care en anglais) et des personnes impliquées par ces activités, en particulier les femmes (centre de formation et culturel, garderie, etc.). Depuis le début du programme, vingt îlots équipés d'infrastructures spécifiques ont été construits (ou habilités) dans des quartiers sélectionnés dans l'ensemble de la capitale (centres d'accueil et multiusages, équipements dans des parcs publics, etc.). Un programme d'activités et de formation a également été mis en place à destination de la population, ainsi qu'un service d'appui à la prise en charge des soignés. Ces îlots de soin constituent une stratégie de services de proximité, d'amélioration de l'accessibilité et des conditions de vie des citoyens, notamment par la réduction des déplacements. Ce programme constitue une initiative originale visant à intégrer les problématiques du soin (fortement genrées) dans les politiques d'urbanisme, particulièrement centrales dans les mobilités (et immobilités) quotidiennes. Il répond à des besoins de services et de déplacements de santé, non résolus dans le contexte français, notamment dans un contexte de vieillissement de la population.  Alcaldía Mayor de Bogotá, Secretaría Distrital de la Mujer disponible ici:

https://oig.cepal.org/sites/default/files/boletin_igualdad_de_genero_-_ndeg2._sistema_distrital_de_cuidado_en_bogota_diseno_y_puesta_en_marcha_de_un_pacto_politico_social_y_fiscal.pdf

4. Observatoire Lima Como Vamos (Pérou)

L'Observatoire Lima Como Vamos est un observatoire citoyen créé en 2010 pour la ville de Lima au Pérou, avec l'objectif de réaliser un suivi de la qualité de vie, de promouvoir la production de connaissance et l'action citoyenne. Il fait partie d'un réseau d'observatoires en Amérique latine et se distingue par l'attention portée à la problématique de la mobilité, par l'articulation de différentes stratégies d'interventions dans cette ville. En s'appuyant sur les connaissances produites, l'Observatoire Lima Como Vamos développe une double stratégie, d'une part d'information des citoyens et d'autre part d'incidence politique sur l'efficacité et la transparence de l'action publique. L'intérêt de cette initiative réside dans sa capacité à générer des canaux de participation citoyenne efficaces, en croisant production de connaissances, communication et expérimentations. Dans le contexte de gouvernementalité complexe de la ville de Lima (liée notamment à la fragmentation institutionnelle), il se positionne comme un représentant légitime de la société civile et comme un contre-pouvoir. La stratégie d'action de Lima Como Vamos constitue une source d'inspiration pour le contexte français dans la perspective de contribuer à l'animation du débat public et à la participation active de la société civile. La figure 4 illustre l'Observatoire Lima Como Vamos, construite comme un espace d'articulation entre différents acteurs, et comme promoteur d'interventions alternatives bottom-up sur les territoires, s'avère originale et pertinente pour renforcer et concrétiser la participation citoyenne.  Activité d'urbanisme collaboratif à Lima (Lima Como Vamos, 2023)

5. La compagnie de bus Rolita à Bogota (Colombie)

La Rolita est un nouvel opérateur de bus à Bogotá, géré par la municipalité, qui se distingue par la priorité qu'il donne à l'emploi des femmes pour conduire une flotte entièrement électrique. L'entreprise, composée d'une flotte de 195 bus électriques (d'une capacité de 50 passagers), est venue compléter le réseau du Système intégré de transport public (SITP). L'objectif de La Rolita est d'offrir une image distincte et positive : un système féministe, écologique et géré par une entreprise publique efficace. Il s'agit de démontrer la pertinence et l'efficacité d'un opérateur public de transport dans une zone populaire en pente et mal desservie, d'agir contre les inégalités de genre, et de promouvoir une mobilité écologiquement plus durable. En plus de l'opération du service de transport public, l'entreprise développe des interventions dans les quartiers de sa juridiction. La perspective de genre proposée par cette initiative au sein du secteur des transports urbains est intéressante pour le contexte français, en termes d'inclusion du monde professionnel mais aussi de relations entre les opérateurs de transport et les usagers dans les territoires (face à des problèmes d'insécurité notamment et via les stratégies d'interventions locales).  Les bus électriques de La Rolita et leurs chauffeuses. Source : <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/la-rolita-y-1485-buses-electricos-mejoran-la-movilidad-en-bogota>

Téléchargement

Télécharger le rapport complet [Rapport americque latine.jpg](#)

Chapô

Dans la continuité de la réflexion engagée par le Forum Vies Mobiles dans sa rubrique « Carnet des Suds », cette étude en trois volets explore la manière dont les expériences menées dans les Suds peuvent être des sources d'inspiration dans l'

Nords, en particulier dans le contexte français. Elle part de l'idée que les contraintes institutionnelles, financières ou énergétique observées dans les Suds sont à l'origine d'une ingéniosité dans la conception de systèmes de mobilité qui pourrait permettre aux pays les plus riches – et les plus pollués – d'aborder sous un jour nouveau les défis de la décarbonation des transports et de l'apaisement des modes de vie. Ce premier volet est consacré à l'Amérique latine.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Altermobilités

Autos / Motos

Cadres de vie

Diversité des modes de vie

Inégalités

Proximité

Actions citoyennes

Réduction des inégalités

Transition écologique

Transports collectifs

Villes et territoires

Cartouche "Enquête"

Off