



Foro regional CODATU

Movilidad urbana en América Latina

Del 26 al 28 de junio 2023

Bogotá - Colombia



Rapport du Forum régional CODATU 2023 (Bogotá D.C., Colombie)

Panel 1 : Gouvernance et planification de la mobilité



Natalia CARDENAS (Modératrice)

Elle est responsable des projets de mobilité et de transport pour les pays andins à l'Agence française de développement (AFD). Elle est titulaire d'un diplôme en génie civil de l'Université des Andes, avec une spécialisation en gestion financière de la même institution, et a plus de 15 ans d'expérience dans le secteur des infrastructures. Elle travaille depuis 8 ans à l'AFD dans le financement de projets de mobilité et de développement urbain dans la région (Colombie, Équateur, et plus récemment Pérou et Bolivie).

Les participants :



Olivier FRANCOIS :

Olivier François est titulaire d'une maîtrise en droit et en gestion publique. Il a travaillé dans différentes municipalités en France où il a géré de grands projets d'infrastructure. Il est directeur de cabinet du directeur général d'Île-de-France Mobilités depuis 2017 et secrétaire du conseil d'administration depuis 2012 (Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de la mobilité pour la région parisienne). Le rôle du directeur de cabinet est d'organiser et de veiller au bon fonctionnement de la gouvernance d'Île-de-France Mobilités et de ses relations institutionnelles et internationales.



Deyanira ÁVILA MORENO :

Elle est l'actuelle secrétaire à la mobilité de la ville de Bogota. Elle est ingénieure cadastrale et géodésiste diplômée de l'Universidad Distrital Francisco José de Caldas ; spécialiste en gestion de l'environnement urbain de l'Universidad Piloto de Colombia, consultante en sécurité routière du WRI, consultante en systèmes de gestion de la qualité. En outre, elle a 20 ans d'expérience dans le secteur public, dont plus de 10 ans dans le secteur de la mobilité. Elle a été directrice de la planification de la mobilité, conseillère de bureau et première directrice adjointe au vélo et piétons au Secrétariat de la mobilité du district de Bogota.



César LONDOÑO :

Architecte et docteur en urbanisme. Prix de la recherche, IXe biennale ibéro-américaine d'architecture et d'urbanisme et prix Leopoldo Rother, XXVe biennale colombienne d'architecture et d'urbanisme. Il a été directeur général du plan départemental d'aménagement du territoire de la vallée du Cauca et du projet d'articulation des instruments d'aménagement du territoire du corridor du fleuve Cauca, directeur adjoint de la planification territoriale de Cali et conseiller pour le projet Tren de Cercanías del Valle. Il est actuellement directeur de projet du cabinet de conseil Villes et territoires résilients et durables, CITE-RES.

**Françoise METEYER-ZELDINE :**

Françoise est titulaire d'une maîtrise d'économie politique et d'un DESS d'économie des ressources humaines de l'Université Panthéon-Sorbonne. Elle est aujourd'hui experte en mobilité et ville durable, après avoir occupé différents postes dans la fonction publique française, toujours en lien avec l'Amérique latine et l'international, et dans les domaines de l'aménagement du territoire et de la mobilité urbaine.

Déroulé du Panel 1 :

Olivier FRANCOIS :

Il souligne l'importance d'inclure le développement de la mobilité à vélo dans la gestion des transports en tant qu'outil permettant de réorganiser la connectivité.

Deyanira ÁVILA MORENO :

Il présente le plan de mobilité durable et sûre (PMSS) qui est lié au plan d'occupation des sols (POT) dans la région métropolitaine. Le PMSS se concentre sur la réduction des déséquilibres territoriaux, la promotion de la multimodalité, l'amélioration de la conception de l'espace public et la réalisation d'objectifs tels que la réduction des émissions et des décès dus au trafic.

César LONDOÑO :

Le rapport souligne la nécessité de développer des systèmes de transport durables dans les agglomérations urbaines de Colombie. Il propose la création d'un système associatif permettant la gouvernance et l'intégration des municipalités dans un système de transport intégré.

Françoise METEYER-ZELDINE :

Elle fait référence au manque d'intégration et de gouvernance municipales dans le contexte de la croissance des banlieues à Córdoba, en Argentine. Elle souligne l'importance d'une nouvelle gouvernance métropolitaine qui renforce le contrôle du gouvernement et réorganise le système tarifaire et de billettique.

Le débat met en évidence la diversité des contextes et des modes de gouvernance. Il est mentionné que le Secrétariat à la mobilité du district de Bogota assume un rôle de coordination des transports, dans un contexte d'intégration régionale, et la nécessité d'ajuster le plan de développement ferroviaire est soulevée. Il est également souligné que les questions de mobilité sont fondamentales pour que les municipalités comprennent l'importance de l'intégration, et une gouvernance flexible dans la planification des systèmes de transport régionaux est préconisée. La question de savoir comment la mise en œuvre est assurée est soulevée, et la volonté politique, l'intégration des organes gouvernementaux et le dialogue interinstitutionnel sont mentionnés comme des éléments clés pour y parvenir. En outre, l'importance de la participation des utilisateurs et des communautés dans la prise de décision publique est soulignée afin de générer un consensus entre les différentes parties impliquées.

Panel 2 : Défis opérationnels et économiques du transport urbain



Juan Pablo BOCAREJO (Modérateur) :

Il est professeur associé à l'Universidad de Los Andes et directeur du groupe de recherche SUR à la faculté d'ingénierie. Avec plus de 30 ans d'expérience, il a participé à la conception de projets tels que le premier câble de Medellín, le BRT Transmetro à Barranquilla et les pistes cyclables à Bogota, entre autres. Il a été secrétaire à la mobilité de Bogota de 2016 à 2019. Actuellement, il dirige les projets Conduce a 50 Vive al 100 et Giro Zero à l'université. Il conseille le PMUS de Gran Santo Domingo, un projet financé par l'Union européenne et l'AFD.

Les participants :



Carlos ORTIZ :

Il est ingénieur civil de l'école d'ingénieurs d'Antioquia, spécialiste en gestion de projet de l'université Eafit et diplômé en gestion et leadership stratégique de l'université des Andes. Il a 22 ans d'expérience professionnelle à Metro de Medellín, où il a occupé les postes suivants : professionnel à la direction de la planification, responsable de la recherche, du développement et de l'innovation, et actuellement directeur du développement commercial.



Renaud GORRIA :

Ingénieur civil de l'École centrale de Lyon (France), il a travaillé dans le secteur de l'hydroélectricité en Nouvelle-Zélande et au Brésil avant d'exécuter des travaux de construction de téléphériques en Argentine, en Bolivie et au Mexique. Il participe à la croissance de la filiale de POMA en Colombie depuis 2015 en tant que directeur des opérations et maintenant directeur général.



Jorge Luis BENAVENTE :

Il est spécialiste de la mise en œuvre de la composante billettique dans les systèmes de transport intégrés pour le programme national de transport urbain durable (PROMOVILIDAD) du Ministère des transports et des communications du Pérou. Économiste spécialisé dans les concessions de transport, diplômé du master en gestion des opérations et des projets de l'université de Lima, il s'est spécialisé dans les contrats d'ingénierie et de construction, la structuration économique et financière des partenariats public-privé et les projets d'investissement public. Certifié en PPP par la BID et le MEF, il possède une vaste expérience en matière de conception, de gestion, d'exploitation et de contrôle des contrats de partenariat public-privé.

**Orlando SANTIAGO :**

Il est ingénieur civil de l'Université nationale, titulaire d'un master en ingénierie des transports de la même institution, et spécialiste en gestion de projet de l'Université Sergio Arboleda. Entre 2005 et 2012, il a été professionnel spécialisé dans les projets chez TRANSMILENIO S.A., au sein de l'équipe de mise en œuvre des phases I, II et III du système. En dehors de TRANSMILENIO S.A., il a exercé d'autres fonctions à la direction technique de l'entreprise ferroviaire régionale, où il a supervisé le contrat de concession pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance du projet de train suburbain de Sabana Occidente de Bogota - Regiotram de Occidente, et a conseillé le secteur des transports dans le cadre du Fonds d'adaptation. Depuis 2022, il est directeur général de TRANSMILENIO S.A.

**Edmundo PINHEIRO :**

Il est président du groupe HP Transportes coletivos, d'ITA Transportes et d'Urbi Mobilidade Urbana, à Goiania et à Brasilia (Brésil). En 1989, il a créé la société Union de Transporte Publico de Goiânia et, en 2009, il a dirigé la création du consortium du réseau métropolitain de transport public de Goiânia (consortium RedeMob). Il a participé à des projets innovants tels que le système de perception électronique des billets, les systèmes de transport intelligents, l'information en direct des passagers et le développement des solutions Maas à Goiânia.

Déroulé du Panel 2

Carlos ORTIZ :

Il présente le contexte du métro de Medellín et souligne l'importance de l'intégration tarifaire et opérationnelle pour desservir la région métropolitaine de Valle de Aburrá. Le défi d'atteindre l'autosuffisance du système est mentionné et la nécessité de rechercher de nouvelles sources de financement telles que les recettes tarifaires, les ressources du plan de développement national et les redevances de stationnement.

Renaud GORRIA :

Il présente le contexte de POMA (systèmes de téléphérique) et propose des recommandations en matière de planification, telles que la réalisation d'évaluations rigoureuses de la demande et l'adoption de mesures bénéfiques pour les usagers. Il souligne l'importance des innovations centrées sur l'utilisateur et mentionne que la technologie devrait être prise en compte dans ces innovations afin de rendre les transports publics plus dignes.

Jorge Luis BENAVENTE :

Il présente le programme Promovilidad dans les régions péruviennes, qui fournit des services de formulation, de renforcement, de financement et de conseil technique pour les projets de transport dans les provinces. Il souligne les défis du programme, tels que la mise en œuvre de l'opération et la recherche d'une intégration opérationnelle centralisée, ainsi que le développement de politiques transversales adaptées à chaque circonstance régionale.

Orlando SANTIAGO :

Il présente le cas du Transmilenio à Bogota en tant que solution de mobilité pour améliorer la coordination et la rentabilité des transports dans la ville. Il souligne l'intégration tarifaire et opérationnelle du Transmilenio, bien qu'il mentionne la nécessité d'une intégration plus poussée avec les systèmes intermunicipaux. L'amélioration de l'efficacité des bus et la réduction des polluants sont mentionnées.

Plusieurs sujets ont été abordés au cours de la discussion. Le problème de l'idiosyncrasie et des aspects culturels au Pérou a été mentionné, ainsi que l'importance de promouvoir la « culture métro » à Medellín. POMA a souligné la nécessité d'harmoniser les solutions techniques et d'éviter la concurrence entre des systèmes redondants. L'importance de convaincre la société des avantages des transports publics et de la durabilité est soulignée. Les défis liés à l'évasion dans le Transmilenio sont également mentionnés et des solutions électroniques et des campagnes anti-évasion sont proposées. Le problème de la diminution des investissements et de la perte de revenus dans le métro en raison de la pandémie est soulevé. Il est suggéré de réévaluer les politiques nationales de financement, de diversifier les mécanismes de financement et d'améliorer l'efficacité opérationnelle.

Panel 3 : Intermodalité et intégration urbaine des systèmes de transport



Darío HIDALGO (Modérateur)

Il a dirigé l'équipe internationale d'ingénieurs en transport et d'urbanistes du Centre Ross pour des villes durables du WRI. Il a également coordonné l'Observatoire du Centre d'excellence BRT. Il a plus de 25 ans d'expérience en tant qu'expert en transport, consultant et fonctionnaire, et a participé à des projets de transport urbain et en tant que formateur dans plus de 15 pays. Il est actuellement professeur en planification des transports à l'université Javeriana et auteur de plus de 80 publications. Darío est titulaire d'un doctorat et d'une maîtrise en planification des transports de l'université de l'État de l'Ohio (États-Unis) et est ingénieur civil de l'université des Andes (Colombie).

Les participants :



Carolina HERNANDEZ :

Architecte et urbaniste diplômée de la Technische Universität Berlin, Carolina a de l'expérience dans la mobilisation de financements pour des projets d'infrastructures urbaines et de transport respectueux du climat. Avec plus de 15 ans d'expérience, elle a coordonné et déployé avec succès l'assistance technique, travaillant avec les gouvernements nationaux et sous-nationaux, les agences de développement, les institutions financières et le secteur privé. Elle est actuellement spécialiste senior à la GIZ. Sa passion pour la mobilité durable se traduit notamment par sa pratique régulière du vélo, qui complète ses réalisations professionnelles dans le domaine.



Agustín CORRO LÓPEZ :

Avocat et consultant titulaire d'une maîtrise et d'un doctorat en droit ; créateur de divers instruments juridiques pour les lois, les règlements et les dispositions, ainsi que de projets dans le domaine de la mobilité et des transports. Il a été directeur dans des domaines liés aux transports tels que l'administration des concessions et des permis, les infractions et l'exploitation des transports, et conseiller juridique dans l'OPD qui réglemente le BRT à Puebla, au Mexique. Il est actuellement directeur de la mobilité urbaine durable à la ville de Puebla.

**Álvaro RODRIGUEZ VALENCIA :**

Il est professeur associé au département d'ingénierie civile et environnementale de l'Universidad de los Andes. Il a obtenu son doctorat en ingénierie des transports à l'université de Californie. Il est l'auteur de trois ouvrages sur la mobilité à Bogotá, le troisième étant consacré au cyclisme urbain. Il est actuellement membre de deux comités permanents du Transportation Research Board de la National Academy of Sciences, Engineering and Medicine des États-Unis. Il a été président du Congrès colombien des transports et du transit en 2017 et directeur du groupe d'étude SUR sur la durabilité urbaine et régionale à l'Universidad de los Andes entre 2020 et 2022.

**Juan Carlos SANCHO GARCIA :**

Il est responsable d'Alstom en Colombie, en charge du développement commercial et directeur des ventes pour Latam. Avec plus de 17 ans d'expérience dans les projets d'infrastructure, il est chargé des relations avec les clients potentiels en Colombie et dans la région.

Eric HUOT :

Il est ingénieur de l'Ecole Centrale de Nantes, de l'Ecole Royale Politique de Stockholm et titulaire d'un Master en Economie des Transports de Montpellier. Il a plus de 20 ans d'expérience en tant que consultant en planification des transports ferroviaires et urbains, en France et à l'étranger, notamment en Suède, au Brésil et en Colombie.

Déroulé du Panel 3

Juan Carlos SANCHO GARCIA :

Il met en lumière la mise en œuvre réussie d'un tramway à faibles émissions dans une ville d'Amérique latine, en l'occurrence Cuenca, en Équateur. L'accent est mis sur le fait que les transports publics favorisent l'activation et la revitalisation des centres historiques. Des recommandations telles que la participation des citoyens, la planification à long terme et l'identification de moyens d'attirer des ressources par le biais de partenariats public-privé (PPP) sont formulées.

Carolina HERNANDEZ :

Ce document traite de la coopération internationale pour la mise en place d'infrastructures cyclables. Le contexte de la publication d'un guide sur les infrastructures cyclables à fort impact avec une approche différenciée selon les sexes est présenté. L'importance de recueillir les enseignements tirés des projets d'infrastructures cyclables afin d'élaborer des lignes directrices et des outils pouvant être utilisés lors de futures mises en œuvre est soulignée. L'importance des lignes directrices techniques, financières et institutionnelles pour guider la mise en œuvre est également mentionnée.

Agustín CORRO LÓPEZ :

Dans le contexte de la suburbanisation de la ville de Puebla, au Mexique, le manque de sécurité et de connectivité pour les cyclistes est mis en évidence, ce qui entraîne une faible intermodalité. La nécessité d'une intégration modale comprenant plus d'espace pour les piétons et un accès au système de bus rapide (BRT) est soulevée. Cela implique des interventions de design urbain et la récupération des espaces publics près des stations. Il est également mentionné que des mesures telles que le stationnement rotatif découragent l'utilisation des véhicules privés.

Álvaro RODRIGUEZ VALENCIA :

Il présente le contexte de Bogota et le livre "Cyclisme urbain. Avancées et défis pour le cas de Bogota". Il souligne que les lieux agréables et attrayants attirent plus de cyclistes et que c'est le seul moyen d'atteindre le cyclisme de masse. Il souligne la nécessité de repenser les critères traditionnels de conception et d'évaluation des infrastructures de transport non motorisé, en s'éloignant de l'efficacité et en tenant compte de la conception universelle, de l'accessibilité et de l'attractivité. Elle mentionne également les projets des « barrios vitales » comme exemples d'utilisation des rues de quartier pour promouvoir le vélo.

Le débat d'experts aborde un certain nombre de questions. L'importance d'identifier d'où viendront les ressources pour la mise en œuvre des projets et de tirer les leçons des expériences passées est soulevée. La nécessité de comprendre comment la multimodalité est conçue culturellement et l'importance d'inclure une composante juridique pour garantir la mise en œuvre de projets de mobilité sûre sont soulignées. L'importance d'une planification globale et d'une continuité dans les plans de développement est soulignée. Le coût politique de la mise en place d'infrastructures cyclables et l'importance de la culture citoyenne et de la mobilisation des pouvoirs publics et des associations de cyclistes sont également mentionnés.

Panel 4 : Inclusion sociale et de genre à travers la mobilité urbaine



Patricia CALDERON (modératrice) :

Architecte, spécialiste en gestion, avec plus de 20 ans d'expérience professionnelle dans les projets de mobilité durable et de changement climatique, en particulier dans les espaces urbains pour la marche et le vélo. Elle a développé son expérience à la fois dans le secteur public à Bogota et en Colombie, ainsi que dans des organisations internationales telles que ITDP, la GIZ, le cabinet de conseil GSD Plus, en tant que spécialiste de la mobilité active pour l'Amérique latine. En 2012, elle a rejoint Despacio en tant que directrice stratégique et depuis 2020, elle en est la directrice exécutive.

Les participants :



André BROTO :

André est diplômé de l'Ecole Polytechnique et de l'Ecole des Travaux Publics (France). Il a fait toute sa carrière au sein du groupe de construction VINCI: d'abord dans le secteur des grands travaux, puis dans la société concessionnaire d'autoroutes, avant de devenir directeur de la stratégie. Il est également coordinateur du thème de la mobilité à l'Association mondiale de la route. Il est l'auteur de "Transports : les oubliés de la République" publié en 2022.



Rafael LEMOS :

Ingénieur en mécanique, diplômé de l'université fédérale de Rio Grande do Sul (Brésil) en 2001. Il a travaillé comme ingénieur en développement, puis a occupé des postes de direction d'équipe chez Audi et Mercedes Benz. Depuis 2012, il est PDG de Doppelmayr Brésil et Doppelmayr Pérou, responsable des opérations commerciales et techniques du groupe Doppelmayr.



Lucila CAPELLI :

Lucila est politologue (Universidad de Buenos Aires), avec des études de troisième cycle en politique publique (Universidad de San Andrés) et en planification des transports (Universidad Nacional de San Martín). Elle est également titulaire d'une maîtrise en planification des transports et de l'environnement (Institute for Transport Studies, University of Leeds). Elle a été conseillère en planification auprès du ministre des transports entre 2015 et 2019, où elle a coordonné les plans de logistique, de sécurité routière et de lutte contre le changement climatique. Depuis décembre 2019, elle est sous-secrétaire à la planification de la mobilité du gouvernement de la ville de Buenos Aires.



Luis Angel GUZMAN :

Il est professeur associé au département d'ingénierie civile et environnementale de l'Universidad de los Andes, ingénieur civil titulaire d'un master en ingénierie civile et d'un doctorat cum laude en systèmes d'ingénierie civile, planification urbaine et des transports de l'Universidad Politécnica de Madrid. Luis est professeur dans des domaines liés aux transports et à la planification urbaine. Il a été conseiller et consultant dans différents projets de transport urbain en Colombie. Il a été consultant pour la Banque Mondiale, conseiller auprès de l'Institut de développement urbain de Bogota sur les questions relatives aux instruments de capture de la valeur pour le financement des infrastructures de transport. Conseiller auprès du secrétariat de planification du district de Bogota pour la reformulation du plan d'ordonnancement territorial, sur le thème du système de mobilité.

Déroulé du Panel 4

André BROTO :

Il souligne que l'inégalité sociale est liée à l'étendue de l'occupation des sols, ce qui limite les alternatives de transport durable pour les personnes. Il est mentionné que les déplacements domicile-travail ont augmenté au cours des dernières décennies et que les réseaux ferroviaires ne sont pas uniformément répartis. Il est suggéré que les systèmes intermodaux, tels que les systèmes combinés de transport ferroviaire et de bus rapides (BRT), peuvent contribuer à améliorer l'offre de transport et à réduire les inégalités.

Lucila CAPELLI :

Les problèmes d'accessibilité dans les quartiers périphériques de la CABA (Ciudad Autónoma de Buenos Aires) sont mentionnés malgré l'existence de transports publics acceptables dans la ville. L'importance de la collecte d'informations sur la mobilité et la sécurité dans ces quartiers est soulignée, y compris les questions sur l'accès à la consommation et l'utilisation des applications. L'intégration des lignes de bus et l'amélioration de l'urbanisme des arrêts de bus sont proposées, ainsi que l'augmentation des infrastructures et des programmes de promotion du vélo.

Rafael LEMOS :

Il est souligné que le câble (système de transport par câble) est sûr, inclusif, accessible et facilite la mobilité universelle. Il est mentionné qu'il est largement accepté par les communautés qu'il dessert. L'importance de comprendre les besoins de la population et d'intégrer le système de câble à d'autres services, tels que les équipements urbains, est soulignée. Il est souligné que le câble est un système rapide et facile à mettre en œuvre.

Luis Angel GUZMAN :

Il est avancé que les objectifs du transport vont au-delà du déplacement des personnes, cherchant à apporter du bien-être et à améliorer la qualité de vie. Il est fait mention des interventions sur les systèmes de téléphérique, telles que le Transmicable, qui ont permis d'améliorer l'activité physique, la qualité de l'air, le bien-être subjectif et le capital social. L'augmentation du capital social est

soulignée comme une augmentation de l'appropriation du système et des avantages spécifiques pour les femmes sont mentionnés, tels que l'augmentation de l'exercice, du travail et du temps de loisir.

La table ronde aborde plusieurs questions. La nécessité d'élaborer de grandes stratégies pour résoudre le problème de la suburbanisation et de l'étalement urbain est soulignée. L'importance d'accroître la qualité de la mobilité et d'améliorer la qualité de vie des personnes grâce à la multimodalité est mentionnée. L'importance de prendre en compte les facteurs de genre et l'intersectionnalité est soulignée, ainsi que la coordination avec d'autres domaines du gouvernement et la participation des citoyens pour accroître l'inclusion sociale et l'équité entre les sexes. L'importance d'évaluer les interventions et d'assurer la continuité des projets malgré les changements de gouvernement est également soulevée. Il est mentionné qu'il est nécessaire de prendre en compte la qualité de vie et l'expérience de voyage, et l'objectif de créer des espaces de loisirs pour profiter de la ville par le biais des transports est mis en avant.

Panel 5 : Intégration des véhicules électriques dans les systèmes de transport



Natalia ARIZA DONADO (modératrice) :

Natalia est spécialiste des transports à la Banque interaméricaine de développement (BID). Elle a plus de 10 ans d'expérience dans la structuration, le financement et la gestion de projets d'infrastructure. Elle est titulaire d'une maîtrise en finance d'entreprise et en investissement de la London Metropolitan University et d'un diplôme professionnel en finance et en relations internationales de l'Universidad Externado de Colombia. Elle a de l'expérience dans la structuration et le financement de concessions d'infrastructures routières. Elle est également spécialisée dans l'analyse de la structure du capital des entreprises sur le marché européen. Elle dirige actuellement le portefeuille de projets de transport de la BID en Colombie dans les domaines des PPP, du transport urbain durable et de la sécurité routière.

Les participants :



Carolina ROMERO :

Titulaire d'une licence en économie et diplômée en histoire économique de l'Université de la République (UDELAR). Fonctionnaire à la division des transports du département de la mobilité de la municipalité de Montevideo. Chargée de cours à la faculté d'économie et d'administration de l'UDELAR. Référente en matière de mobilité électrique dans les transports publics à Montevideo.



Luis Felipe QUIRAMA :

Luis Felipe est ingénieur en mécanique de l'Université technologique de Pereira, titulaire d'un master en conception et technologie des systèmes de véhicules avancés de l'ESTACA (France). En 2019, il a rejoint l'Unité de mobilité durable (SMU) du Programme des Nations unies pour l'environnement afin de travailler sur le programme des véhicules d'occasion, pour l'Initiative mondiale pour l'économie de carburant (GFEI), le Programme mondial de mobilité électrique et le Programme de numérisation du transport ACCESS. Il travaille actuellement pour la plateforme régionale de soutien et d'investissement dans la mobilité électrique, financée par le FEM et mise en œuvre par le Centre pour la mobilité durable.



María Fernanda ORTIZ :

María Fernanda est ingénieur civil, titulaire d'un master en ingénierie des transports de l'Universidad de los Andes en Colombie et d'un master en villes intelligentes et analyse urbaine de l'UCL en Angleterre en tant que boursière Chevening. Au cours de ses 13 années d'expérience, elle a participé à de nombreux projets de planification, de structuration, d'exploitation et de gestion des transports en Colombie, au Mexique, au Chili, au Brésil, au Panama, en Équateur et dans d'autres pays, en tant que consultante, directrice générale et économique adjointe de Transmilenio et conseillère auprès du Secrétariat de la mobilité du district de Bogota. Elle est directrice du développement commercial de VGMobility, une société qui se consacre au développement et à l'investissement dans des projets de mobilité électrique sur le continent américain.



Victor CORDOBA :

Ingénieur civil, titulaire d'un diplôme de troisième cycle en administration des affaires et d'un master en finance d'entreprise. Il a travaillé à la coordination financière de l'attribution de 440 bus articulés et bi-articulés dans le système TransMilenio. Il a été directeur de PioTrans, qui a obtenu son premier contrat de concession pour l'exploitation d'un système BRT à Johannesburg, en Afrique du Sud. Il a été directeur général de CableMovil, le premier opérateur privé de téléphériques urbains à Bogota. Il est actuellement directeur général de GREEN MOVIL, qui exploite 406 bus électriques à Bogota.

Déroulé du Panel 5 :

Carolina ROMERO :

Le remplacement électrique des bus et des taxis à Montevideo est mis en évidence, avec une subvention pour le remplacement des taxis et le défi de la recharge dans la rue. Une station intermodale pour les bus et les taxis est proposée comme moyen d'encourager l'électromobilité et d'améliorer la planification urbaine. L'importance du contrôle des quotas en termes de demandes est mentionnée.

Luis Felipe QUIRAMA :

Il est fait mention de la création de boîtes à outils sur les projets pilotes de mobilité électrique en Amérique latine. À Quito, la fabrication de véhicules (vélos et petits véhicules de logistique urbaine) suit les lignes directrices du plan d'action pour le climat, en fournissant une assistance technique à différentes entreprises. L'importance de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de la numérisation du transport électrique pour améliorer la mobilité et mesurer les impacts de manière plus efficace est soulignée.

María Fernanda ORTIZ :

Elle présente les principes fondamentaux pour une mise en œuvre réussie des projets d'électromobilité. Elle met en évidence l'attrait des systèmes de transport à forte activité unitaire, tels que les taxis, les STN, les véhicules de transport public et le transport de marchandises. Les éléments de réussite à Santiago et à Bogota sont les suivants : un cadre réglementaire permettant l'émergence de la technologie, des fournisseurs de véhicules et d'équipements, un modèle

d'entreprise et des programmes public-privé. Le coût initial élevé de l'électrification est mentionné, mais il est souligné qu'il est moins cher pendant l'exploitation, en particulier dans les segments commerciaux à forte utilisation, tels que les bus de transport public. Les risques associés sont mentionnés, tels que la perte d'investissements, la nécessité d'une offre complète d'infrastructures de recharge et le dépassement du modèle d'exploitation traditionnel des transports publics.

Victor CORDOBA :

L'importance de modèles commerciaux flexibles en termes d'exploitation et de fourniture est mentionnée, ainsi que la possibilité de vendre les cargaisons inutilisées comme nouvelle source de revenus. La nécessité de se concentrer sur la technologie et de comprendre les moyens d'obtenir des ressources locales et multilatérales pour le financement est soulignée. Les alternatives promues par la décarbonisation sont mentionnées. Les éléments de réussite à Santiago et à Bogota sont les suivants : un cadre réglementaire qui a permis l'émergence de la technologie, des fournisseurs de véhicules et d'équipements, un modèle d'entreprise et des programmes public-privé.

Plusieurs questions sont abordées au cours de la discussion. Il est souligné que l'infrastructure de recharge peut être un obstacle à l'électrification et il est suggéré de diversifier l'offre d'infrastructure de recharge et d'établir des partenariats avec le secteur privé. L'importance de considérer le plan d'action pour le climat comme un cadre réglementaire est mentionnée, mais le rôle du secteur privé en tant que source de ressources est également souligné. L'importance d'assurer la viabilité à long terme des projets, de couvrir les coûts et les risques et de s'intégrer dans des systèmes de transport durables est soulevée. Des recommandations sont formulées à l'intention des opérateurs en transition : agir rapidement, réorienter l'activité de l'entreprise vers l'intégration de nouvelles technologies et évaluer les performances des projets. La nécessité de développer la chaîne d'approvisionnement en pièces détachées, batteries, etc. et de massifier l'infrastructure de recharge publique est mentionnée. L'importance de la volonté politique et du financement public dans le processus d'électrification et le transfert de technologie vers les pays en développement est également souligné.

Conclusions

La mobilité dans les villes devrait être une question centrale dans les agendas des nations en raison de son importance dans les défis environnementaux et les objectifs de réduction des émissions, ce qui est déjà clairement énoncé dans plusieurs accords multinationaux, tels que les objectifs de développement durable (Rio+20) et l'Accord de Paris.

Le Forum CODATU 2023, organisé à l'Université des Andes à Bogota, en Colombie, dresse ces trois conclusions principales :

1. La collaboration entre les pays et les villes doit être renforcée afin d'atteindre les objectifs transnationaux fixés. Au cours de ce forum, les participants manifestent un grand intérêt pour la création d'une association (ou d'un réseau) d'autorités organisatrices de la mobilité en Amérique latine afin de consolider et de pérenniser les échanges entre les acteurs.
2. Il est important de mener un travail commun entre le monde académique, le secteur privé, le secteur public et les acteurs multilatéraux.

3. Les solutions de mobilité développées dans les pays du Sud peuvent être d'un grand intérêt pour d'autres pays qui présentent des contextes similaires, ainsi que pour les pays du Nord.