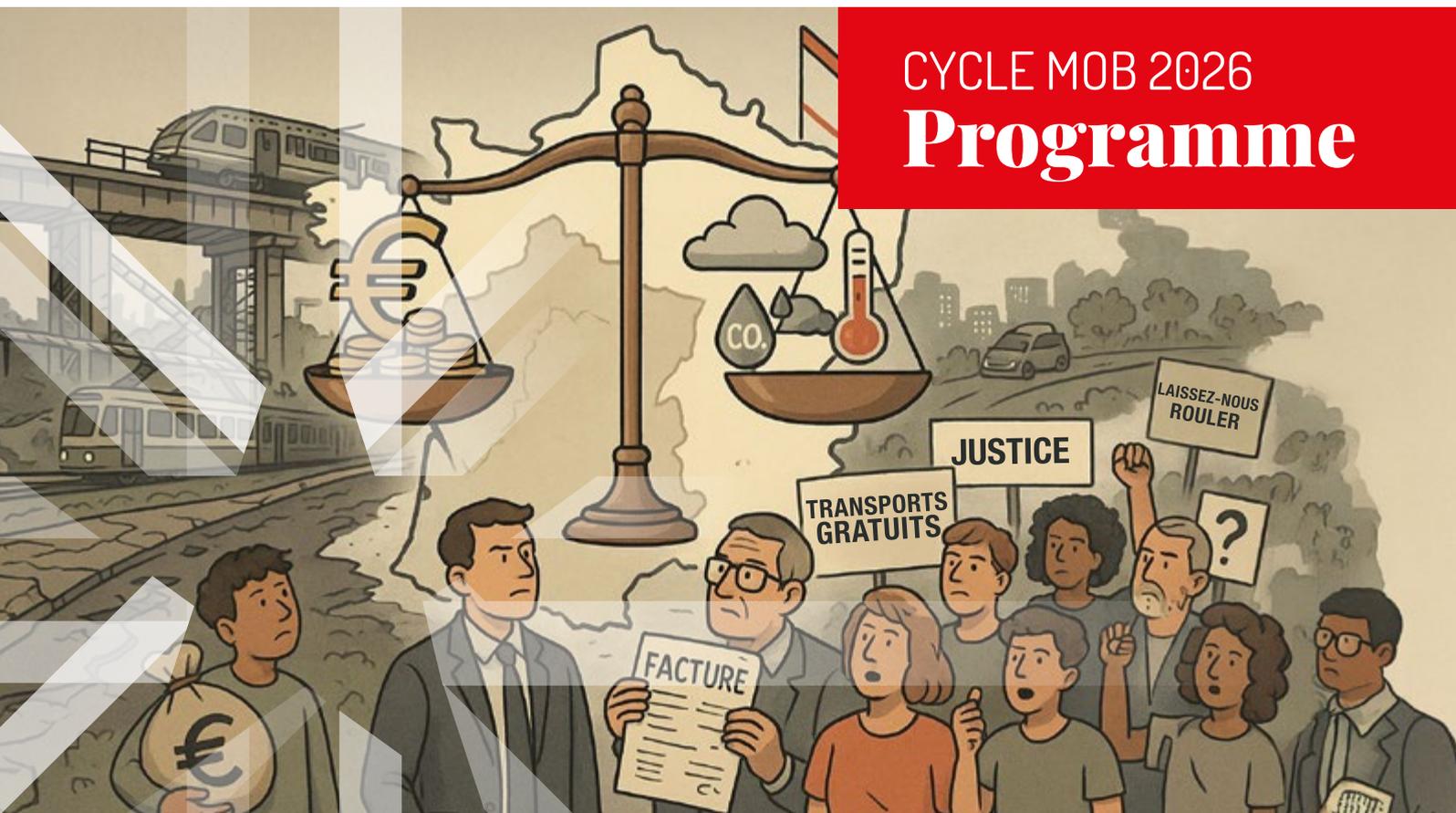


Cycle Territoires et mobilités  
**Mobilités : qui va payer ?**



CYCLE MOB 2026  
**Programme**

## Programme 2026

### Mobilités : qui va payer ?

**Un système de mobilité soutenable et efficace n'a pas de prix... mais il a un coût !** La dépense totale de transport en France s'élève à 520 milliards d'euros en 2023 d'après le dernier bilan des transports. Ce montant n'est pas près de baisser à court terme si on veut relever les défis de la décarbonation, de l'adaptation de nos réseaux aux dérèglements climatiques, ou simplement la maintenance des infrastructures existantes, nécessaire pour assurer la sécurité, la fiabilité et la qualité du service.

**Et nous faisons face à un effet ciseau** : les besoins de financement augmentent au moment même où de grandes incertitudes pèsent sur les recettes. La dérive de la dette réduit les marges de manœuvre de l'Etat, et par ricochet des collectivités publiques qui dépendent de ses dotations. Des recettes fiscales essentielles pour les transports, comme la TICPE, devraient progressivement se tarir. La contribution des ménages, qu'ils soient automobilistes ou usagers des transports en commun, se heurte aux contraintes de pouvoir d'achat et au sentiment d'injustice de tous ceux qui sont captifs de tel ou tel mode de transport.

Désormais, le débat ne porte plus sur les objectifs de réduction des émissions carbone ou la nécessité d'adapter nos systèmes aux effets du changement climatique, mais sur **la répartition de l'effort** pour y faire face. Qui va payer l'addition dans un contexte où les enjeux de mobilité sont socialement inflammables ? Quelle serait la juste répartition entre les entreprises, les usagers, les contribuables ou les générations futures par le recours

à la dette ? Où trouver de nouvelles ressources ? Comment faire des choix ? Et qui paiera les coûts de la non-action si nous ne parvenons pas à avancer ?

**La dimension financière ouvre donc un vaste champ de questionnements** sur les dépenses de mobilité des usagers, les coûts supportés par la société, les solutions pertinentes – au regard de critères économiques, sociaux et écologiques – pour chaque type de territoires, l'avenir des grands projets, les nouvelles ressources, la gouvernance et finalement la justice sociale et territoriale.

**L'année 2026, marquée par les élections** municipales et le lancement des débats pour les présidentielles de 2027, est un moment privilégié pour aborder ces enjeux. Ce sera également l'occasion de tirer les enseignements de la Conférence de financement des mobilités et de poursuivre les réflexions sur la fin des concessions autoroutières historiques qui supposent de repenser la gestion, les modes de tarification et les mécanismes de partage de la ressource générée par les usagers des autoroutes.

Pour explorer ces enjeux, nous ferons appel à des experts, chercheurs et acteurs de terrain de premier plan. Nous chercherons également à valoriser la diversité des points de vue et des expériences apportés par les auditrices et auditeurs, en constituant un lieu d'apprentissage collectif sur **les modèles économiques des transports de demain**.

### Calendrier

18 • 03 • 2026 - Paris	<b>Ouverture</b>	Conférence inaugurale et intégration
19-20 • 03 • 2026 - Paris	<b>Session 1</b>	Des mobilités financièrement (in)soutenables ?
23-24 • 04 • 2026 - Metz	<b>Session 2</b>	Mobilités périurbaines cherchent modèle économique
27 au 29 • 05 • 2026 - Italie	<b>Mission d'étude : Milan, une success story de la décarbonation des mobilités ?</b>	
24 au 26 • 06 • 2026 - France	<b>Ateliers (travaux collectifs)</b>	
30 • 09 • 2026 - Caen	<b>Journée d'échanges entre auditeurs</b>	
01-02 • 10 • 2026 - Caen	<b>Session 3</b>	Financer les infrastructures héritées à l'heure de la maintenance
05-06 • 11 • 2026 - Mulhouse	<b>Session 4</b>	Vers un marché de la voiture électrique abordable ?
16-17 • 12 • 2026 - Orléans	<b>Session 5</b>	Le fret routier doit-il payer pour les autres ?
18 • 12 • 2026 - Orléans	<b>Séance de clôture</b>	

NB: L'hédate se réserve la possibilité d'assurer des sessions à distance, de reporter la mission d'étude et les ateliers, voire d'en modifier les destinations en fonction de situations indépendantes de notre volonté.

# Planning

## Ouverture

18 · 03 · 2026  
Paris

## Session 1

19-20 · 03 · 2026  
Paris

## Session 2

23-24 · 04 · 2026  
Metz

## Mission d'étude

27 au 29 · 05 · 2026  
Italie

24 au 26 · 06 · 2026  
France

## Conférence inaugurale

Accueil de la nouvelle promotion au sein de la communauté lhédate autour d'une table-ronde. Cette première rencontre est aussi l'occasion de commencer à faire connaissance.

## Des mobilités financièrement (in)soutenables ?

### • Aurélien Bigo et Jean Coldefy - Coordination scientifique

Les mobilités sont le seul secteur où les émissions ne baissent quasiment pas depuis 1990. Existe-t-il une équation pour bâtir une offre de mobilité décarbonée qui soit financièrement soutenable alors que la France est entrée dans une crise durable de ses finances publiques ? Pour répondre à cette question, il faut repartir des fondamentaux : les pratiques de mobilité (et leurs coûts) du côté des ménages, la géographie des emplois, des services et de l'habitat, les arbitrages résidentiels et professionnels. On cherchera dans cette session à identifier les principaux leviers de décarbonation (report modal, électrification du parc, ...), à déterminer où un report modal est possible et souhaitable, à préciser le coût des systèmes « voiture » et « transports en commun », et la répartition des efforts entre les usagers, les contribuables, les entreprises. Nous traiterons également quelques questions actuelles : la tarification des transports en commun, le péage urbain, le devenir des autoroutes...

## Mobilités périurbaines cherchent modèle économique

### • Béatrice Agamennone et Jean-Marc Offner - Coordination scientifique

Les enjeux de mobilité se posent de manière très différente selon les territoires, entre les cœurs d'agglomération, les banlieues, les espaces périurbains et les zones rurales. Les défis de décarbonation et d'équité se situent aujourd'hui moins dans les centres des grandes métropoles – bien équipés en transports en commun, en dessertes grande vitesse et en solutions alternatives à la voiture diverses et variées – que du côté des zones "sous influence des métropoles". Car ce sont elles qui concentrent la majorité des kilomètres effectués en voiture individuelle au quotidien et, par voie de conséquence, la majorité des gaz à effet de serre émis et autres externalités négatives. Il s'agira de mettre en débat le choix français de la grande vitesse (au détriment des dessertes plus fines et plus lentes), les évolutions contemporaines du versement mobilités, et les modèles économiques des alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, auto-partage, VTC, trottinettes en libre-service, politiques piétonnes et cyclables).

## Milan, une *success story* de la décarbonation des mobilités ?

### • Deborah Galimberti et Gilles Pinson - Coordination scientifique

Après plusieurs décennies de crise économique et de difficultés budgétaires (à 137 % du PIB, la dette publique italienne se place juste derrière la Grèce – et juste devant la France – dans le classement des pays européens les plus endettés), la Péninsule est la principale bénéficiaire du plan de relance européen initié en 2020. Elle a choisi d'allouer 20 milliards d'euros à la mobilité et aux infrastructures de transport, ce qui se traduit à Milan par un ambitieux plan d'extension et d'amélioration du métro et des réseaux de bus. L'agglomération milanaise était déjà régulièrement citée dans les débats contemporains en matière de décarbonation des mobilités. À son actif notamment : la mise en œuvre de plusieurs Zones à Trafic Limité et d'un péage urbain, portés par la région lombarde et la ville de Milan depuis le milieu des années 2010, ayant permis de réduire d'environ 30 % le nombre de voitures entrant dans la zone centrale et d'y baisser les émissions de particules fines. La trajectoire de Milan est-elle vraiment celle d'une *success story* ? Comment traiter les contestations qui émergent à la périphérie de cette agglomération de 1,38 million d'habitants au sujet du péage urbain ? Les ambitions sont-elles à la hauteur de la richesse de ce territoire, qui produit près de 12 % du PIB national ? Et quelles perspectives au-delà du plan de relance européen ?

## Ateliers

Les ateliers sont un travail collectif en petits groupes d'une dizaine d'auditeurs pour approfondir une problématique située dans un territoire, proposée à la réflexion par un organisme ou une collectivité partenaire.

30 · 09 · 2026  
Caen

## Journée d'échanges entre auditeurs

Un temps pour échanger sur le fond et la forme du cycle, restituer les enseignements des ateliers et débattre des sujets qui animent la promotion.

**Session 3**  
01-02 · 10 · 2026  
Caen

## Financer les infrastructures héritées à l'heure de la maintenance

### • Anne Conchon et Philippe Duron - Coordination scientifique

Routes, rails, canaux, chemins, ponts, caténaires, ces réseaux et équipements qui structurent les territoires sont vieillissants et vont être confrontés de multiples manières aux dérèglements climatiques, qu'il s'agisse d'évènements extrêmes ou de modifications lentes. Quelle est l'ampleur de la « dette grise » léguée par des années de sous-entretien? Comment faire face aux crises qui adviennent déjà et se multiplieront malgré les actions de prévention? Comment allouer les ressources, par définition limitées, tout en faisant des choix acceptables? Peut-on encore construire de nouvelles infrastructures? Cette session mettra l'accent sur le dépassement d'une approche segmentée au profit d'une analyse systémique attentive aux interdépendances et à la préservation des fonctionnalités essentielles du territoire. Elle soulignera les enjeux politiques liés à la nécessité de faire des choix.

**Session 4**  
05-06 · 11 · 2026  
Mulhouse

## Vers un marché de la voiture électrique abordable ?

### • Virginie Boutueil et Christophe Midler - Coordination scientifique

Au début des années 2000, la voiture à hydrogène avait le vent en poupe. Puis un consensus s'est dégagé autour des batteries électriques. Désormais, en pleine zone de turbulences commerciales et politiques sur l'électrique, c'est l'hybride qui remporte des parts de marché. Face à ces incertitudes et à la montée en puissance de la concurrence chinoise, les acteurs industriels européens de l'automobile sont en crise. Des dizaines de plans sociaux ont été annoncés ces derniers mois, et la Fédération des industries des équipements pour véhicules (FIEV) estime que 45 000 emplois sont menacés dans les trois ans à venir. Comment transformer notre industrie automobile, des grands constructeurs jusqu'à leurs chaînes de sous-traitants ? Quelles sont les politiques européennes et nationales susceptibles d'accompagner ces acteurs dans leur nécessaire transition ? Comment promouvoir la voiture électrique abordable ?

**Session 5**  
16-17 · 12 · 2026  
Orléans

## Le fret routier doit-il payer pour les autres ?

### • Laetitia Dablanc et Michel Savy - Coordination scientifique

Les flux intérieurs de marchandises passent aujourd'hui pour leur immense majorité (88 % des tonnes.km) par la route. La décarbonation des 600 000 poids lourds et 6 millions de véhicules utilitaires légers qui assurent le fret routier représente un coût important dans un secteur concurrentiel où une grande partie des acteurs économiques sont des petites PME/TPE dont les marges de manœuvre sont faibles. Que faut-il financer en priorité ? Le remplacement des flottes de poids lourds ou le fret ferroviaire et fluvial (qui patinent respectivement autour de 10 % et 2 % des tonnes.km) ? Sur quelles nouvelles recettes pourra-t-on compter : une tarification poids lourds européenne ? une taxe sur les livraisons du e-commerce ? Cette session à Orléans sera l'occasion d'observer comment la logistique francilienne déborde les frontières de l'Île-de-France – du fait du marché immobilier, du besoin de main-d'œuvre et de la fiscalité sur les entrepôts. Elle appréhendera la logistique dans sa dimension multiscale, des chaînes de valeur mondialisées à la logistique urbaine.

18 · 12 · 2026  
Orléans

## Session finale

Cette dernière journée est consacrée à tirer le bilan de l'année. Elle est aussi l'occasion de passer le relais aux auditrices et auditeurs pour animer la communauté lhédiate au sein de l'association des *alumni*.

## Le cycle de formation « Territoires et mobilités »

Le cycle « Territoires et mobilités » est organisé dans le cadre de France Mobilités avec le soutien de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM).

Son objectif est de créer une culture commune entre des acteurs venus d'horizons différents, mais appelés à travailler ensemble au service de territoires accessibles et soutenables. Le cycle propose une approche systémique des mobilités, des personnes comme des biens, en mettant l'accent sur leur dimension territoriale, c'est-à-dire en explorant les liens réciproques entre aménagement et gestion des territoires d'un côté, pratiques et politiques de mobilité de l'autre.

### ● Objectifs

**Anticiper** les enjeux associés aux dynamiques de mobilité, dans une perspective territoriale, sous l'angle à la fois des pratiques, des opérateurs et des politiques de mobilité ;

**Analyser** le potentiel des innovations et leur intégration dans les politiques de mobilité ;

**Mobiliser** l'intelligence collective pour définir des stratégies territoriales de mobilité embarquant l'ensemble des parties prenantes.

### ● Public

La formation s'adresse à des **professionnels confirmés**, en responsabilité et/ou à un moment charnière de leur carrière, venus d'horizons variés :

- **Entreprises** : industrie, travaux publics, services, cabinets d'expertise, grandes entreprises de réseaux, startups.
- **Etat** : directions centrales ou services déconcentrés.
- **Collectivités territoriales** : élus ou cadres dirigeants.
- **Agences** concernées par le développement territorial, chambres consulaires, sociétés d'économie mixte, établissements publics.
- **Acteurs de la société civile** : associations, presse, syndicats.

### ● Déroulement

Le cycle se déroule de mars à décembre 2026, sur 18 jours de formation (125 heures environ). Il se compose, outre les séances d'ouverture et de clôture, de **cinq sessions** de deux jours, d'**une mission d'étude de trois jours** dans un pays européen, et d'un **travail en ateliers** sur le terrain et par petits groupes.

### ● Pédagogie

#### Des interventions de haut niveau

Le cycle mobilise une soixantaine d'intervenants, chercheurs, experts de haut niveau, dirigeants du public et du privé, praticiens.

#### Mission d'étude et visites

La mission d'étude est l'occasion d'observer concrètement les dynamiques territoriales et les politiques de mobilité dans un autre pays européen. D'autres visites sont proposées tout au long du cycle.

#### Intelligence collective

La formation met la promotion dans une posture active de discussion et d'apport d'expertise. Celle-ci s'exerce dans le travail collectif en ateliers et, plus largement, dans les liens qui se nouent entre auditrices et auditeurs venus d'univers professionnels différents.

## Candidatures

La date limite de réception des candidatures est le **07 novembre 2025**.

Pour tout renseignement et manifestation d'intérêt, écrire à : [candidatures-cycleMob@ihedate.org](mailto:candidatures-cycleMob@ihedate.org)

Un lien vers un formulaire vous sera transmis dans lequel vous joindrez un CV et une lettre de motivation.

Trente à quarante auditeurs seront retenus, dont la moitié environ émane des partenaires de l'Ihédate.

### Les frais d'inscription 2026 sont de :

- **5 500 € pour les partenaires**, les collectivités territoriales de moins de 20 000 habitants (petites villes, communautés de communes, syndicats mixtes), associations et ONG, structures d'économie solidaire, élus (*une remise de 1000 € est appliquée aux élus dont la candidature est proposée par un partenaire*), journalistes.
- 6 500 € pour les collectivités territoriales de taille intermédiaire entre 20 000 et 500 000 habitants et leurs structures d'expertise, d'ingénierie et d'intervention (agences d'urbanisme, CAUE, EPL...), organismes consulaires, chambres régionales des comptes, associations d'élus, syndicats de salariés, startups, entreprises de moins de 50 salariés, professions libérales.
- 7 500 € pour les administrations centrales et déconcentrées, les grandes collectivités de plus de 500 000 habitants et leurs structures d'expertise, d'ingénierie et d'intervention, établissements publics, organisations professionnelles, ETI et PME de plus de 50 salariés.
- 12 000 € pour les grandes entreprises privées ou publiques (chiffre d'affaires supérieur à 1,5 Md€).

Le choix du tarif est déclaratif et validé par l'Ihédate à l'examen du dossier de candidature.

## Qu'est-ce que l'Ihédate?

### • Un réseau de compétences

L'Ihédate s'appuie sur un partenariat scientifique avec l'École des Ponts ParisTech et Sciences Po, et sur un conseil scientifique présidé par **Pierre Veltz** et composé de Aziza Akhmouch, Isabelle Baraud-Serfaty, Stéphane Cordobes, Julien Damon, Olivier Denert, Philippe Estèbe, Frédéric Gilli, Ludovic Halbert, Charlotte Halpern, Jacques-François Marchandise, Jean-Marc Offner, Hélène Peskine, François Philizot, Nicolas Portier, Nathalie Roseau, Michel Savy, Magali Talandier.

### • Un organisme partenarial

L'Ihédate est une association réunissant des **structures publiques et privées**. La pluralité des partenaires est garante de l'indépendance

intellectuelle de l'Institut et de la composition diversifiée des promotions. Au-delà d'une participation financière, les partenaires collaborent activement à la production des cycles et des ateliers et bénéficient du vivier de professionnels de l'Ihédate.

### • Une communauté d'auditrices et d'auditeurs

Depuis la première promotion, en 2000, l'Ihédate a accueilli **plus de 1200 auditrices et auditeurs**. Ce réseau, qui s'étend sur l'ensemble du territoire, est partie prenante de la vie de l'Institut à travers l'implication des alumni et des partenaires. L'association des auditeurs (AA-Ihédate) organise des rencontres qui permettent de maintenir les liens au-delà de la formation.

## Les partenaires



## Le conseil d'administration

Le conseil d'administration de l'Ihédate est présidé par **Philippe Duron**, promotion Ihédate 2000, **co-président fondateur du think tank TDIE**, précédemment président du Conseil d'orientation des infrastructures, député-maire de Caen et président du conseil régional de Basse-Normandie.

## L'équipe pédagogique

L'équipe pédagogique est composée de **Sandra Moatti**, directrice, **Nathalie Leroux**, directrice adjointe, **Anne Mattioli**, responsable administrative et logistique, référente PSH et **Géraldine Benali**, assistante de formation.

**Manon Loisel**, consultante-chercheuse en politiques publiques territoriales, assure le pilotage et l'animation du cycle Territoires et mobilités.

## Renseignements

**Nathalie Leroux, directrice adjointe**

Ihédate | 22/28 rue Joubert 75009 Paris | tél. : 07 82 76 26 97  
candidatures-cycleMob@ihedate.org

## Formation professionnelle

L'institut des hautes études d'aménagement et de développement des territoires en Europe est certifié **Qualiopi** et est autorisé à percevoir des fonds au titre de la formation professionnelle.