

Cycle Territoires et mobilités
La route peut-elle être écologique ?



La route peut-elle être écologique ?

Un million cent cinq mille kilomètres de voiries.

La France est la championne, parmi les grands pays d'Europe, en matière de densité du réseau routier rapportée à sa surface. Cette immense toile d'araignée forme la trame de l'aménagement du territoire français.

Outils de désenclavement, facilitateurs d'échanges, les rues et les axes routiers sont aussi générateurs d'externalités négatives par les circulations qu'ils accueillent aujourd'hui : pollutions, consommation d'espace et de ressources, accidents, inactivité physique... et bien sûr émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports est responsable de 31 % des émissions nationales et celles-ci sont dues à 94 % au transport routier.

Pourtant, cet enjeu reste insuffisamment traité dans les débats publics. Parce que les acteurs institutionnels sont très focalisés sur l'offre de transport public, en particulier ferroviaire, alors que la route est incontournable pour les territoires les moins pourvus en solutions alternatives de mobilité. Parce que les compétences sont morcelées. Parce qu'entre les pouvoirs publics et les acteurs et usagers de la route, la confrontation l'emporte le plus souvent sur la concertation. De fait, la voirie est un espace politique à part entière qui génère des tensions, des Gilets Jaunes à la contestation des ZFE, en passant par les frictions quotidiennes liées au partage de l'espace public.

Mais si la route et ses usages sont au cœur des problèmes d'aujourd'hui, ils sont également au cœur des solutions pour demain.

Quel partage de la voirie pour favoriser les cars express, le covoiturage et d'autres fonctionnalités ? Comment promouvoir des véhicules plus sobres tout en évitant certains déplacements ? Quelles adaptations des infrastructures au développement de l'électromobilité, de l'automatisation des véhicules et au changement climatique ? Comment rendre les rues urbaines et périurbaines plus propices aux mobilités actives comme la marche et le vélo ? Comment traiter les hubs pour favoriser l'intermodalité ? Quel est le potentiel des abords des routes ou des parkings en termes de production énergétique ? Quelle tarification de la route ? Peut-on imaginer la rétractation de certaines voiries ? Quelle gouvernance pour piloter et mettre en œuvre cette transition ?

Telles sont quelques-unes des questions auxquelles nous tenterons de répondre, à l'intersection de l'infrastructure et des usages, du technique et du politique, des enjeux d'atténuation et d'adaptation au changement climatique. Nous nous appuierons sur l'apport d'experts et de chercheurs, le témoignage d'acteurs de terrain et sur la diversité des points de vue et des expériences apportés par les auditrices et auditeurs. Les solutions toutes faites n'existent pas : l'ambition de ce cycle est d'être un lieu d'apprentissage collectif pour des mobilités bas carbone et équitables.

Calendrier

27 • 03 • 2024 - Paris	Ouverture	Conférence inaugurale et intégration
28-29 • 03 • 2024 - Paris	Session 1	Les voies de la mobilité : histoire, ordre de grandeur, enjeux
24-25 • 04 • 2024 - Paris	Session 2	Gouverner la route
29 au 31 • 05 • 2024 - Espagne	Mission d'étude	Réseau viaire et innovation dans la région de Barcelone
26-27 • 06 • 2024 - Auvergne-Rhône-Alpes	Session 3	Se déplacer dans les grandes aires métropolitaines
28 • 06 • 2024 - Auvergne-Rhône-Alpes	Journée d'échanges entre auditeurs	
19-20 • 09 • 2024 - Hauts-de-France	Session 4	Le nouvel écosystème automobile : industrie, infrastructures, usages
16 au 18 • 10 • 2024 - France	Ateliers (travaux collectifs)	
21-22 • 11 • 2024 - Normandie	Session 5	Une logistique verte est-elle possible ?
13 • 12 • 2024 - Paris	Séance de clôture	

NB : L'Ihédate 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

27 · 03 · 2024
Paris

Séance inaugurale

- Marraine de la promotion - **Barbara Dalibard**, présidente du conseil de surveillance de Michelin

La séance inaugurale accueille la nouvelle promotion autour d'une personnalité du monde des transports. Elle est aussi l'occasion de commencer à faire connaissance.

Session 1

28-29 · 03 · 2024
Paris

Les voies de la mobilité : histoire, ordre de grandeur, enjeux

- **Aurélien Bigo et Jean-Marc Offner** - Coordination scientifique

Des chemins des ânes aux autoroutes, en passant par les voies romaines, le réseau des voiries a toujours structuré les territoires. Son ampleur, son efficacité et sa finesse déterminent largement la manière dont les hommes et les activités s'y déploient. Avec plus des trois-quarts des kilomètres parcourus, l'automobile règne aujourd'hui en maître sur les routes et une bonne partie des rues urbaines, grâce à l'accessibilité et la liberté qu'elle permet et à la diminution de son coût. Mais cela n'a pas toujours été le cas. Comment dépasser l'hégémonie actuelle de l'automobiliste seul dans son véhicule thermique ? Pour aborder cette question, cette première session s'attachera à inscrire les mobilités dans le temps long, à poser les ordres de grandeur permettant de situer les principaux enjeux et à décoder les boîtes à outils qui forment aujourd'hui la compréhension des mobilités.

Session 2

24-25 · 04 · 2024
Paris

Gouverner la route

- **Philippe Duron et Charlotte Halpern** - Coordination scientifique

Pour atteindre les objectifs européens de réduction des gaz à effet de serre, la décarbonation du transport routier est indispensable. Elle suppose d'articuler l'adaptation des infrastructures avec la transformation des véhicules et des usages à toutes les échelles – des autoroutes, dont les concessions arrivent à échéance dans la prochaine décennie, aux rues urbaines. Une politique publique de la route est donc nécessaire, mais elle reste aujourd'hui lacunaire et morcelée. Qu'il s'agisse de déployer les bornes de recharge, de développer les usages alternatifs de la route et à la route, de favoriser l'intermodalité en enrichissant les services autour des hubs, d'adapter l'infrastructure au changement climatique, tous ces chantiers requièrent d'associer de multiples parties prenantes. La transition des mobilités soulève également une redoutable équation de répartition de la charge financière, d'autant que les recettes liées aux carburants fossiles vont progressivement se tarir. La recherche de nouveaux modèles économiques et le choix des priorités seront donc décisifs.

Mission d'étude

29 au 31 · 05 · 2024
Espagne

Réseau viaire et innovation dans la région de Barcelone

- **Nacima Baron** - Coordination scientifique

La capitale catalane a une longue tradition d'innovation urbaine depuis que l'urbaniste Cerda y a imposé sa marque. Du cœur de la ville aux grandes périphéries, comment cette culture infuse-t-elle aujourd'hui les usages des routes et des rues ? Les enjeux de réappropriation de l'espace public, de pollution de l'air et d'adaptation au changement climatique sont aujourd'hui au cœur des réflexions. La place des véhicules motorisés est repensée, que ce soit dans l'hypercentre, avec la politique de pacification des « super-îlots » et de multiples exemples, pas toujours probants, d'urbanisme tactique au moment de la crise sanitaire ; sur les pénétrantes, dont la requalification ne va pas sans polémiques ; sur l'ensemble de la zone de basses émissions (92 km², la plus vaste d'Europe du Sud) ou encore sur les autoroutes, où des voies sont réservées aux cars express ou au covoiturage. Au-delà de la circulation des modèles urbains, ces réalisations s'inscrivent dans le contexte très particulier de la métropole barcelonaise – la seule capitale de communauté autonome à jouir de ce statut – et des tensions aiguës du fédéralisme espagnol.

Session 3

26-27 • 06 • 2024

Auvergne-
Rhône-Alpes

Se déplacer dans les grandes aires métropolitaines

• Jean Coldefy et Manon Loisel - Coordination scientifique

Les trajets du quotidien compris entre 10 et 80 km s'effectuent très majoritairement par la route et représentent plus de la moitié des émissions du gaz à effet de serre des transports. Plus de quatre habitants du périurbain sur cinq se rendent ainsi à leur travail en voiture. Or le passage à la mobilité électrique a un coût prohibitif pour de nombreux ménages. Les restrictions à l'usage des véhicules, comme les ZFE par exemple, risquent donc de creuser les fractures sociales et territoriales et d'attiser les mécontentements. Comment dès lors décarboner le transport tout en garantissant à tous la possibilité de se déplacer ? Les leviers liés à l'organisation territoriale de l'habitat et des activités, qui permettraient de développer des transports de masse, s'inscrivent dans le temps long. A court et moyen terme, les solutions sont à chercher du côté de la complémentarité des modes. Mais ancrer ces chaînes de déplacements dans les pratiques suppose une attention fine aux usages.

28 • 06 • 2024

Auvergne-
Rhône-Alpes

Journée d'échanges entre auditeurs

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

Session 4

19-20 • 09 • 2024

Hauts-de-France

Le nouvel écosystème automobile : industrie, infrastructures, usages

• Virginie Bouteuil et Christophe Midler - Coordination scientifique

L'automobile restera sans doute la principale solution de mobilité dans les prochaines décennies. Mais sa décarbonation suppose de revoir tout l'écosystème qui gravite autour d'elle. Cela concerne évidemment le véhicule lui-même, qui doit non seulement être électrifié mais aussi numérisé et surtout repensé tout au long de son cycle de vie pour plus de sobriété et de circularité. Entre les véhicules lourds et sophistiqués et toute la gamme des véhicules intermédiaires légers, des choix structurants se dessinent qui affecteront le tissu industriel et les besoins de main-d'œuvre. Mais ce tournant industriel est aussi un tournant énergétique, qui met l'approvisionnement en électricité décarbonée sous pression, en même temps qu'il offre des capacités de stockage de l'électricité. C'est enfin un tournant serviciel, qui implique toute une série d'innovations d'usage, autour de la mobilité partagée notamment. C'est donc plus largement l'imaginaire et les représentations de l'automobile qui doivent évoluer.

16-18 • 10 • 2024

France

Ateliers

Les ateliers se tiennent en groupes restreints. Ils déclinent une problématique située, proposée à la réflexion des auditeurs par un partenaire ou une collectivité.

Session 5

21-22 • 11 • 2024

Normandie

Une logistique verte est-elle possible ?

• Laëticia Dablanc et Michel Savy - Coordination scientifique

Les flux de fret résultent de paramètres complexes, allant de l'organisation des chaînes d'approvisionnement aux modalités de distribution des produits. Au sein du territoire français, ces flux passent aujourd'hui pour leur immense majorité (88 % des tonnes.km) par la route. Or la décarbonation du fret routier, des poids lourds en particulier, repose sur des technologies encore peu matures. Quels sont les leviers pour réduire le bilan carbone et plus largement l'empreinte écologique des activités logistiques ? Cette session appréhendera la logistique dans sa dimension multiscalaire, des chaînes de valeurs mondialisées à la logistique urbaine. Dans cette perspective, les différents paramètres qui façonnent son organisation territoriale seront abordés, ainsi que les options en termes de motorisation des véhicules et d'adaptation des infrastructures – y compris de l'immobilier logistique, mais aussi les enjeux d'évolution des métiers et des compétences.

13 • 12 • 2024

Paris

Clôture du cycle

Synthèse et évaluation de l'année.

Mise en commun avec les auditrices et auditeurs du cycle Annuel.

Le cycle de formation « Territoires et mobilités »

Le cycle des hautes études « Territoires et mobilités » est organisé avec le soutien de France Mobilités. Son objectif est de créer une culture commune entre des acteurs venus d'horizons professionnels différents, mais appelés à travailler ensemble pour améliorer les mobilités, à diverses échelles. 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 un moment charnière de leur carrière venus d'horizons variés :

- **Collectivités publiques** : élus, services des collectivités territoriales, corps préfectoral et services déconcentrés de l'Etat, police et sécurité.
- **Usagers** : associations d'usagers (cyclistes, personnes âgées, PMR, usagers des transports publics...), corps intermédiaires, chambres consulaires, etc.
- **Entreprises** : gestionnaires d'infrastructures, opérateurs de transport de personnes et de marchandises, constructeurs et équipementiers, sociétés d'ingénierie, start-up et plateformes de mobilité.

• Déroulement

Le cycle dure **sept mois, de mars à décembre 2024** et s'adresse à une promotion composée de trente à quarante auditeurs dont la moitié est issue des partenaires de l'Ihédate. Il se compose, outre les journées d'ouverture et de clôture, de **cinq sessions** de deux jours, d'une **mission d'étude** de trois jours dans un pays européen et de trois jours de travail collectif en **ateliers** pour approfondir par petits groupes un sujet en lien avec le « fil rouge » de l'année, soit 19 jours de formation.

• 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 de l'aménagement.

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.

Inscriptions

La date limite de réception des candidatures est le **10 novembre 2023**. Pour tout renseignement et manifestation d'intérêt, écrire à : candidatures-cycleMob@ihedate.org

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

Les frais d'inscription sont de :

- 4500 euros pour les organismes membres de l'Ihédate,
- 5500 euros pour les administrations, collectivités, associations et syndicats, presse, indépendants non partenaires,
- 8000 euros pour les entreprises privées, publiques et EPIC non partenaires.

(déclaration d'activité en tant que prestataire de formation - article L.6351-1 du code du travail - au nom de l'Ihédate enregistrée sous le n° 11753937775 - Cet enregistrement ne vaut pas agrément de l'Etat).

Organisme référencé Datadock



Certification qualité délivrée au titre de la catégorie d'action : Actions de formation



Qu'est-ce que l'lhédate?

• Un réseau de compétences

L'lhédate 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, Martin Vanier.

• Un organisme partenarial

L'lhédate 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'lhédate.

• Une communauté d'auditrices et d'auditeurs

Depuis la première promotion, en 2000, l'lhédate a accueilli plus de 1000 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-lhédate) 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'lhédate est présidé par **Philippe Duron**, promotion lhédate 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 **Mankoko Fofana**, assistante administrative en alternance.

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

Renseignements

Nathalie Leroux, directrice adjointe

lhédate | 22/28 rue Joubert 75009 Paris | tél. : 07 82 76 26 97

candidatures-cycleMob@ihedate.org

<https://www.ihedate.org>