

Cycle Territoires et mobilités
Toujours plus mobiles ?



Programme 2027

Toujours plus mobiles ?

Sommes-nous toujours plus mobiles ? Certaines données post-crise sanitaire inciteraient à répondre par l'affirmative : le trafic aérien a retrouvé, puis dépassé, ses niveaux d'avant-pandémie ; la fréquentation des trains à longue distance atteint des niveaux records ; les livraisons de colis se multiplient avec le développement de l'e-commerce, désormais entré dans les pratiques courantes de deux tiers des Français.

Mais derrière cette apparente intensification, d'autres tendances sont à l'œuvre. La crise du logement entrave les parcours résidentiels de nombreux ménages ; la hausse des prix des carburants liée aux crises géopolitiques contraint leur mobilité ; le numérique favorise la sédentarité, devenue un enjeu majeur de santé publique dans beaucoup de pays occidentaux ; le retour des barrières commerciales et la rupture des chaînes d'approvisionnement obligent les entreprises à se réorganiser. Et, en retour, une aspiration à davantage de proximité s'affirme dans certaines franges de la population.

Si les volumes de transport (mesurés en passagers/kilomètres ou en tonnes/kilomètres) et les vitesses n'augmentent plus depuis vingt ans en France, il faut mener un travail d'enquête plus fin pour comprendre les recompositions de nos pratiques de mobilité. Quelles en sont les causes, sociales, familiales, économiques ? Quels sont les flux qui s'intensifient ? Lesquels se

contractent ? Comment l'accès à la mobilité évolue-t-il selon les territoires, les groupes sociaux, les acteurs économiques ?

Remettre les pratiques au cœur de notre réflexion, c'est considérer que les déplacements sont la conséquence de choix et de contraintes qui se situent dans l'organisation du travail, la localisation des emplois et des logements, les modes de consommation et de loisirs, l'organisation des chaînes de valeur, les choix de gouvernance, etc.

En ne prenant pas suffisamment en compte les déterminants de la demande de mobilité, les politiques publiques peuvent produire des mesures qui heurtent les aspirations et les marges de manœuvre effectives des citoyens. Elles risquent aussi de s'enfermer dans une approche trop focalisée sur l'offre d'infrastructures et de services – fussent-ils innovants. Les 238 milliards d'euros investis ces vingt-cinq dernières années dans les transports en commun n'ont eu qu'un impact marginal sur la part modale de la voiture.

Dans une année électorale et un contexte budgétaire sous tension, le cycle Territoires et mobilités se propose donc de prendre les modes de vie et les déterminants de la mobilité au sérieux pour mieux outiller les politiques publiques, face à la difficile équation de la décarbonation, de la justice sociale et de la contrainte budgétaire.

Calendrier 2027



Déroulement

Le cycle se déroule de mars à novembre 2027, soit 18 jours de formation (132 heures).

Il se compose de :

- **cinq sessions** de deux à trois jours, à **Paris** et **en région**.
- **une mission d'étude** de trois jours aux Pays-Bas.
- un travail en **ateliers** de trois jours, en immersion dans un territoire, pour approfondir par petits groupes un sujet en lien avec le « fil rouge » de l'année.

Candidatures

La date limite de réception des candidatures est le **27 novembre 2026**.

Pour tout renseignement et manifestation d'intérêt, écrire à : candidatures-cycleMob@ihedate.org

Vous recevrez en retour un lien vers un formulaire auquel 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. La sélection vise à composer une promotion diversifiée et équilibrée.

Planning

Ouverture

10 • 03 • 2027
Paris

Conférence inaugurale

Accueil de la nouvelle promotion au sein de la communauté lhédate autour d'une conférence d'ouverture.

Session 1

10-12 • 03 • 2027
Paris / Roissy

Toujours plus vite, toujours plus loin ?

Nos modes de vie semblent s'affranchir des distances. Si au quotidien notre temps de déplacement est relativement stable (une heure par jour en moyenne depuis 20 ans), nous allons de plus en plus loin pour travailler et plus encore pour les loisirs. Mais derrière ces moyennes se cachent des inégalités profondes dans le rapport des Français à la mobilité. Des « ultra-mobiles » à « ceux qui restent », le rapport à la mobilité des Français varie nettement selon les territoires, les niveaux de revenus et de diplômes, le genre, l'âge, les métiers, etc. Cette première session dressera un panorama des pratiques de mobilité et cherchera à comprendre ce que ces variables disent des manières de vivre, de se déplacer et de consommer aujourd'hui.

Visite : Hub FedEx Express de Paris-Charles de Gaulle

Depuis 1999, Paris-Charles de Gaulle accueille le principal hub européen de FedEx et son plus grand site au monde hors des États-Unis. Ce site est une des traces au sol de l'explosion du commerce en ligne. Il emploie environ 4 000 personnes et peut traiter jusqu'à 68 000 colis par heure. Avec 550 mouvements d'avions par semaine, le site organise une part des flux express entre l'Europe et les grands marchés mondiaux. La visite permettra de découvrir les coulisses de cette infrastructure essentielle à la mondialisation des échanges.

Session 2

28-30 • 04 • 2027
Metz /
Luxembourg

Toujours plus étalés ? Quand notre organisation territoriale engendre des besoins de mobilité au quotidien

La longue histoire du rêve pavillonnaire à la française se poursuit. 47 % des ménages habitent une maison non mitoyenne contre 24 % en Allemagne ou 21 % en Italie. La surface urbanisée augmente à un rythme deux fois plus élevé que la population, en particulier en périphérie des grandes aires urbaines. Pour en comprendre les raisons, il faut regarder du côté de la gouvernance territoriale, des marchés immobiliers, de la fiscalité, des stratégies résidentielles des ménages et des trajectoires professionnelles des individus. Les territoires périurbains, qui répondent à des aspirations résidentielles fortes, sont étroitement dépendants de la voiture. Quel modèle de mobilité périurbaine imaginer, entre transformation du système automobile, nouvelles offres de déplacement et intermodalité ?

Visite : la frontière franco-luxembourgeoise

Chaque jour, 230 000 travailleurs franchissent les frontières du Luxembourg, dont 125 000 résidents français attirés par des salaires en moyenne près de deux fois plus élevés. Ces flux ne cessent de croître et de s'étendre, mettant sous tension les réseaux routiers et ferroviaires. Cette visite interrogera les leviers en jeu pour transformer les mobilités transfrontalières : logement, transports, organisation des marchés du travail et règles de protection sociale.

Mission d'étude

26-28 • 05 • 2027
Rotterdam /
Amsterdam

Toujours plus mondialisés ? Les Pays-Bas ou comment rester ouvert dans un monde qui se ferme ?

Les Pays-Bas sont un des pays européens les plus insérés dans la mondialisation. Avec un trafic annuel de 430 millions de tonnes de marchandises en 2025, Rotterdam constitue une *gateway*, à l'interface entre les réseaux mondiaux et le marché européen. Performance remarquable, cette redistribution s'effectue à 40 % par voie d'eau. Amsterdam concentre quant à elle des flux touristiques considérables. Depuis l'arrivée du Thalys à la fin des années 1990 et la montée en puissance de sa plateforme aéroportuaire, la ville s'est affirmée comme un haut lieu des *city breaks*, emblématiques d'un tourisme métropolitain mondialisé. Son hyperaccessibilité internationale recompose les usages du centre-ville, où se déploie une politique ancienne de réduction de la place de la voiture et de développement du vélo. Quelles peuvent être les perspectives de ces territoires à l'heure de la recomposition des flux internationaux - de marchandises et de personnes.

23 • 06 • 2027
Dunkerque

Demi-journée d'échanges entre auditeurs à mi-parcours

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 3
23-25 • 06 • 2027
Dunkerque

Des mobilités toujours plus vertes ? Les territoires de l'industrie automobile face à l'impératif écologique

La trajectoire industrielle de l'automobile dans les Hauts-de-France est une histoire en dents de scie, faite de séquences d'accélération, de redéploiement et de repli. À partir des années 1960, l'implantation de grands sites industriels - Renault à Douai et Maubeuge, Stellantis à Hordain, Toyota à Onnaing - s'accompagne du développement d'un tissu dense de sous-traitants, contribuant à la reconversion d'un territoire marqué par le déclin minier. Après les vagues de délocalisations et de restructurations, qui ont fait passer les effectifs de 60 000 salariés en 2007 à 39 000 en 2024, un nouveau cycle semble s'ouvrir avec l'émergence de la « vallée de la batterie ». Nous explorerons les stratégies de verdissement des industriels à la lumière de leur (des)alignement avec les pratiques des Français en matière d'automobile.

Visite : la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Dunkerque et le défi du « Zéro Parking »

La Communauté urbaine de Dunkerque porte un objectif de zéro parking salariés pour toutes les entreprises arrivant dans la ZIP à l'exception de quelques places pour les prestataires. L'objectif n'est pas tant de dégager du foncier que de lutter contre la congestion croissante de la zone, amenée à accueillir plusieurs milliers d'emplois nouveaux dans les prochaines années. Un défi organisationnel pour les entreprises, leurs salariés, comme pour les acteurs de la logistique industrielle.

Session 4
09-10 • 09 • 2027
Paris

Toujours plus d'infrastructures ? L'envers matériel du monde mobile

Nos mobilités reposent sur un vaste système matériel : routes et voies ferrées, gares et hubs, parkings et entrepôts, réseaux électriques et stations de recharge, qui mobilisent des ressources foncières et énergétiques, du sable, de l'eau, des métaux, du ciment, etc. La transition vers des mobilités plus sobres ne fait pas disparaître les besoins en équipements : elle les déplace et en crée de nouveaux. Elle pose aussi la question de l'intensification des usages des infrastructures et de leurs éventuelles concurrences, des conflits de soutenabilité autour des grands projets, mais aussi des arbitrages sur leur financement et leur tarification. Qui doit payer pour les infrastructures et comment en réguler les usages ? Comment financer l'entretien des infrastructures existantes ?

Visite : un chantier du Grand Paris Express

Avec quatre nouvelles lignes de métro et le prolongement de la ligne 14, le Grand Paris Express offre un terrain privilégié pour explorer les contraintes et les arbitrages d'un grand projet d'infrastructure : conception des pôles d'échanges, organisation des chantiers, gestion des terres excavées, enjeux fonciers, environnementaux et financiers.

06 - 08 • 10 • 2027
Différents
territoires
en France

Ateliers

Les ateliers sont un travail collectif en immersion et en petits groupes d'une dizaine d'auditeurs. Il s'agit d'approfondir une problématique située, proposée par un organisme ou une collectivité partenaire. Cet exercice place les auditrices et auditeurs dans une posture d'enquête, afin d'interroger concrètement les ressorts de l'action collective territoriale. Il débouche sur une production collective mobilisant les différentes cultures professionnelles réunies dans la promotion.

Session 5
25-26 • 11 • 2027
Île-de-France

Session de clôture : une société plus mobile est-elle de moins en moins gouvernable ?

La multiplication et la diversification des mobilités ne déplacent pas seulement les personnes, les marchandises et les activités : elles déplacent aussi les frontières de l'action publique. Comment gouverner des mobilités qui dépassent les périmètres institutionnels, mettent en jeu une multitude d'acteurs et produisent des effets parfois contradictoires sur les territoires ? Cette dernière session a pour objectif de mettre en commun les enseignements de l'année, de confronter les regards des participants et d'interroger les conditions de gouvernance pour des mobilités plus soutenables.

Le cycle de formation « Territoires et mobilités »

Le cycle des hautes études « Territoires et mobilités » est organisé avec le soutien de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités. Il propose une **approche systémique et territoriale des mobilités**, de personnes comme de biens, en explorant les liens réciproques entre politiques publiques, stratégies des acteurs et pratiques de mobilité.

• Objectifs

- **Comprendre** les évolutions et les déterminants des pratiques de mobilité.
- **Développer une capacité d'analyse stratégique** des politiques de mobilité et de leurs liens avec les autres politiques d'aménagement des territoires.
- **Analyser** les logiques d'action des différents acteurs territoriaux, pour renforcer son aptitude à conduire des coopérations complexes.
- **Confronter ses grilles de lecture et ses pratiques** à celles de professionnels venus d'autres univers.

• Public

La formation réunit des professionnels confirmés, en responsabilité, venus d'horizons variés :

- **Entreprises** : industrie, travaux publics, réseaux, services...
- **État** : directions centrales ou déconcentrées.
- **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.

• Les frais d'inscription

5 500 €

- **Partenaires** de l'Ihédate
- Collectivités < 20 000 habitants
- ONG
- ESS
- Journalistes
- Élus

6 500 €

- Collectivités de 20 000 à 500 000 habitants
- Agences d'urbanisme
- CAUE
- EPL
- Organismes consulaires
- associations d'élus
- syndicats et fédérations professionnelles
- TPE et PME
- Professions libérales

7 500 €

- État
- Grandes collectivités (> 500 000 habitants)
- Établissements publics d'État
- ETI

12 000 €

- Grandes entreprises (> 5000 salariés)

Le choix du tarif est déclaratif et validé par l'Ihédate à l'examen du dossier de candidature. Les frais d'inscription incluent les frais de transport et d'hébergement pour la mission d'étude.

• Pédagogie

Prendre de la hauteur

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

Sortir des silos

La diversité des profils de la promotion favorise la confrontation des points de vue et une meilleure compréhension des logiques d'action de chacun.

Construire ensemble

La formation met la promotion dans une posture active de discussion et d'apport d'expertise. Celle-ci s'exerce tout au long du cycle et en particulier dans le travail collectif en atelier.

Décentrer le regard

La mission d'étude à l'étranger invite à mettre en perspective les politiques publiques et les modèles de développement d'un autre pays européen.

Aller sur le terrain

Organisées dans des territoires aux trajectoires contrastées, les sessions donnent à voir les réalités locales, les initiatives concrètes et les acteurs qui les façonnent.

Territoires explorés ces 6 dernières années



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. Les partenaires prennent part aux grandes orientations de l'institut, sont associés à la production des cycles et bénéficient du vivier de professionnels de l'Ihédate.

Le conseil d'administration de l'Ihédate est présidé par Philippe Duron, promotion Ihédate 2000.

Les partenaires



Un double ancrage académique

L'Ihédate s'appuie sur un double partenariat scientifique avec l'École des Ponts ParisTech et Sciences Po.

Son conseil scientifique est présidé par Pierre Veltz et composé d'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.

La communauté des alumni

Depuis la première promotion, en 2000, l'Ihédate a accueilli **1300 auditrices et auditeurs**. Ce réseau rassemble des professionnels issus de métiers, de secteurs et d'institutions variés, présents sur l'ensemble du territoire. L'association des auditeurs (AA-Ihédate) organise des rencontres qui permettent de maintenir les liens au-delà de la formation.

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 **Aissatou Mbengue**, assistante de formation.

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

Formation professionnelle

L'Ihédate est un **organisme de formation certifié**, autorisé à percevoir des fonds au titre de la formation professionnelle.

Il dispose également de l'agrément pour la **formation des élus locaux**.

Renseignements

Nathalie Leroux, directrice adjointe

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

candidatures-cycleMob@ihedate.org