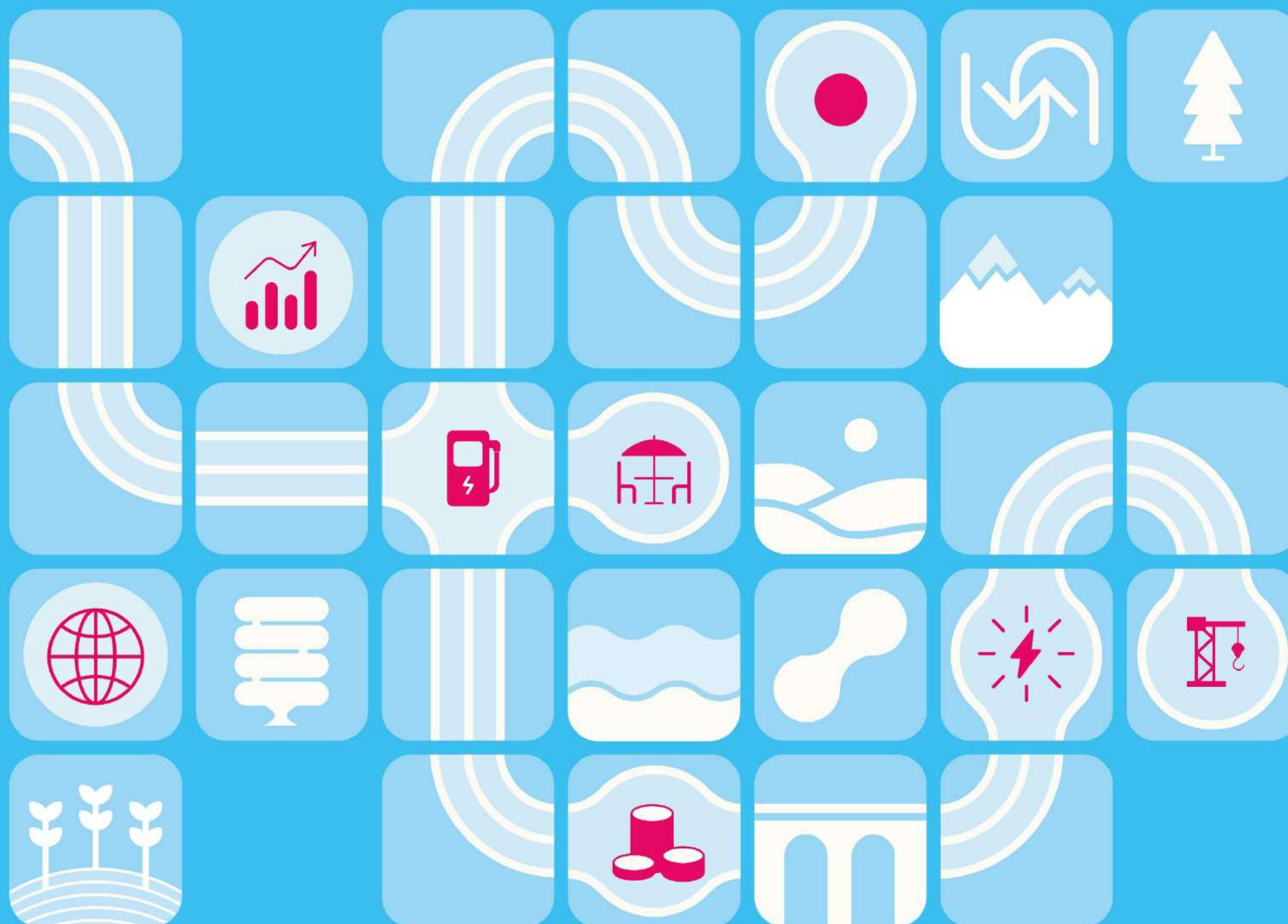




Décider Maintenant

Infrastructures de mobilité :
quels modèles, quels
usages pour développer
les territoires ?

18 février 2026

9h15 à 12h30

**#Décider
Maintenant**

Besoin de vous connecter au wifi ?

Saisissez votre numéro de
téléphone sur l'une des tablettes
à votre disposition dans la salle



**#Décider
Maintenant**



**Le live
commencera
à 9h15**

Leonard
18 février 2026

FEUX



Gardez votre calme et appelez les services d'urgence



N'utilisez les extincteurs que si vous pouvez le faire en toute sécurité

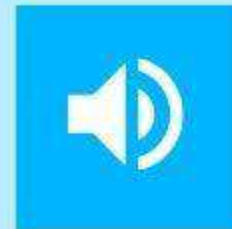


En cas de fumée, restez près du sol



N'utilisez pas l'ascenseur, empruntez les escaliers

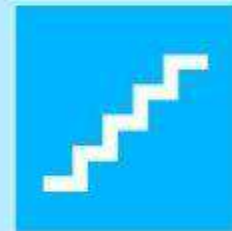
ÉVACUATION



Soyez attentifs à l'alarme d'évacuation



Suivez les instructions du plan d'évacuation



N'utilisez pas l'ascenseur, empruntez les escaliers



RDV au point de rassemblement sur le rond-point du Colonel Bourgoïn

ACCIDENT



PC Sécurité

06.45.49.56.20



Pompier

18



Police

17



Ambulance

15

Des défibrillateurs sont disponibles au rez-de-chaussée, ainsi qu'aux 1er et 2e étages, côté façade vitrée du bâtiment.

LEONARD

Animation :

Jean-Marc Vittori,
Éditorialiste aux *Echos*



Introduction

9h15 - 9h30

Les infrastructures, une gouvernance
ancrée dans l'histoire des Etats

Séquence 1

9h30 - 9h50

Gouverner par les infrastructures :
une lecture historique

Séquence 2

9h50 - 11h

Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures :
comment arbitrer ?

Animation :

Emmanuel Lechypre
Éditorialiste chez BFMTV



Séquence 3

11h20 - 12h15

Les infrastructures comme
leviers de cohésion territoriale

Conclusion

12h15 - 12h30

Pause
11h - 11h20

**#Décider
Maintenant**

Introduction

**Les infrastructures, une gouvernance
ancrée dans l'histoire des Etats**

**#Décider
Maintenant**

Introduction

**Les infrastructures, une gouvernance
ancrée dans l'histoire des Etats**

Marie Dégremont

Directrice des études - La Fabrique de la Cité

**#Décider
Maintenant**

Introduction

**Les infrastructures, une gouvernance
ancrée dans l'histoire des Etats**

Anthony Briant

Directeur – Ecole nationale des Ponts et Chaussées

**#Décider
Maintenant**

Séquence 1

Décider hier (dans la France du XVIII^e siècle)

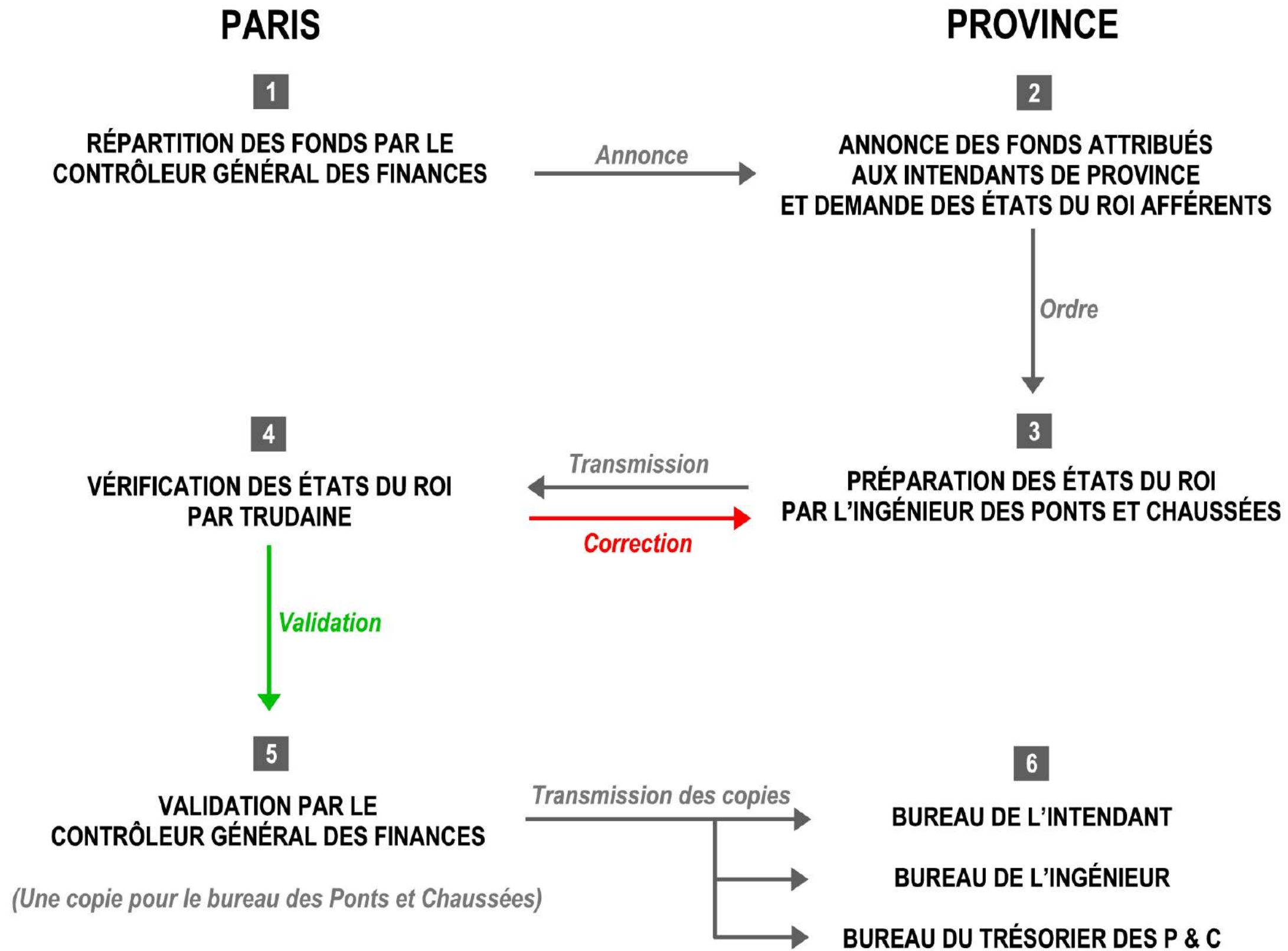
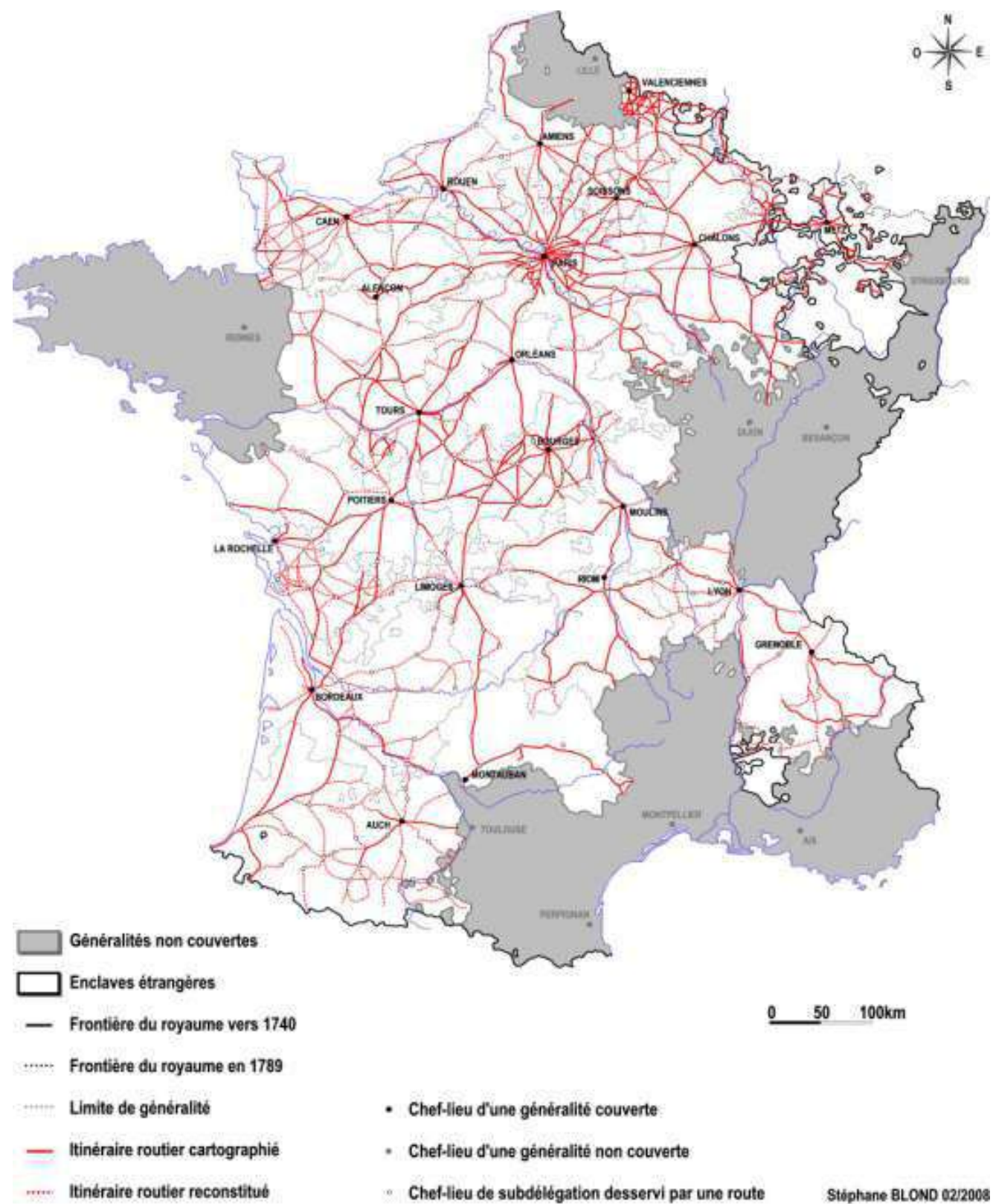
**Infrastructures de transport et dynamiques territoriales :
quels modèles de financement ?**



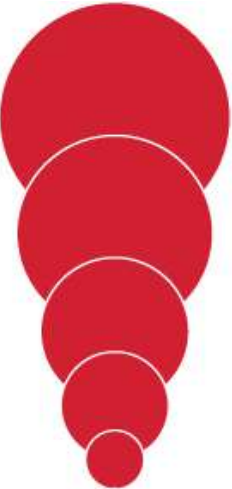
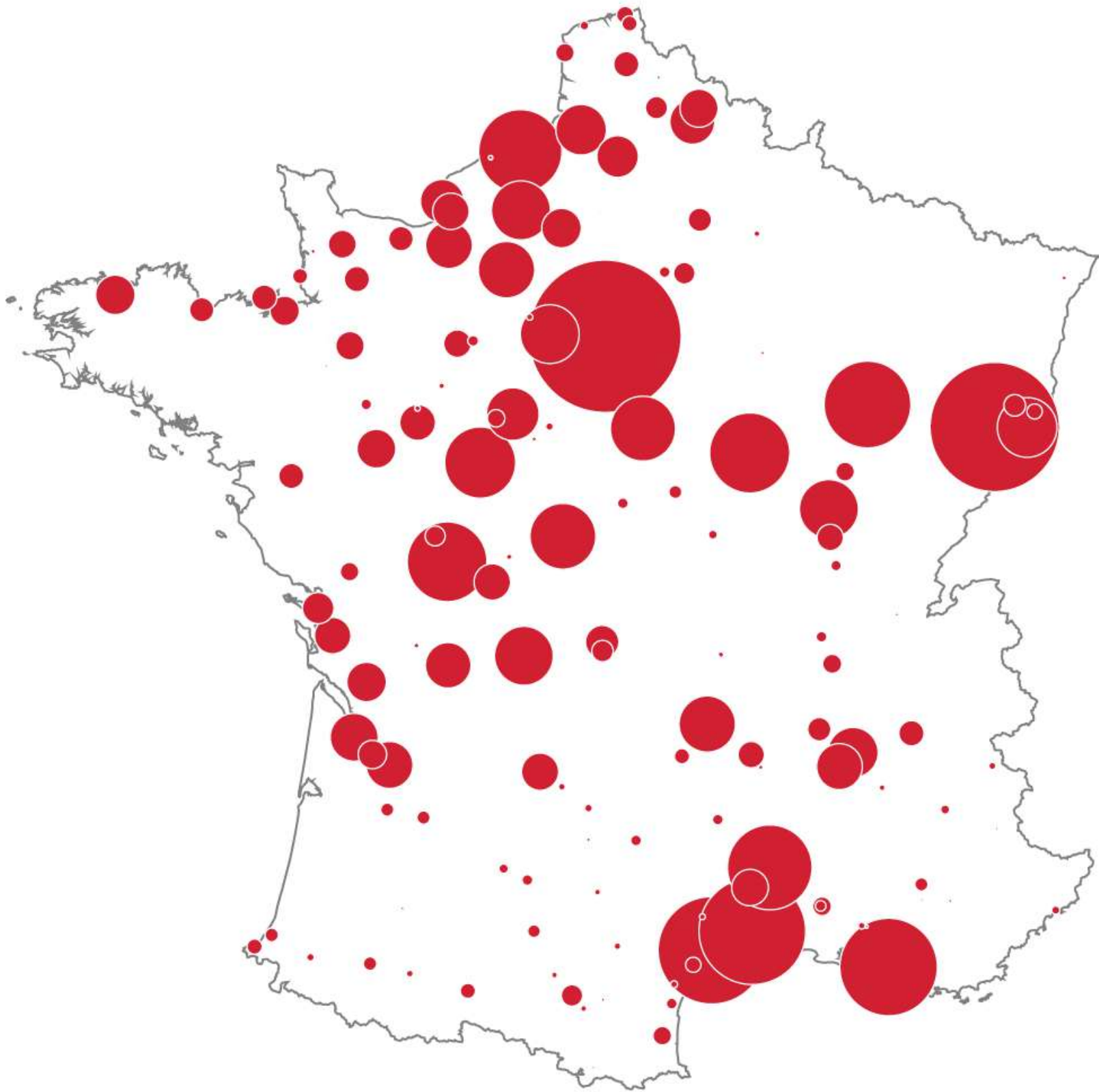
Anne Conchon

Professeur des universités en Histoire économique
Université Paris I Panthéon-Sorbonne

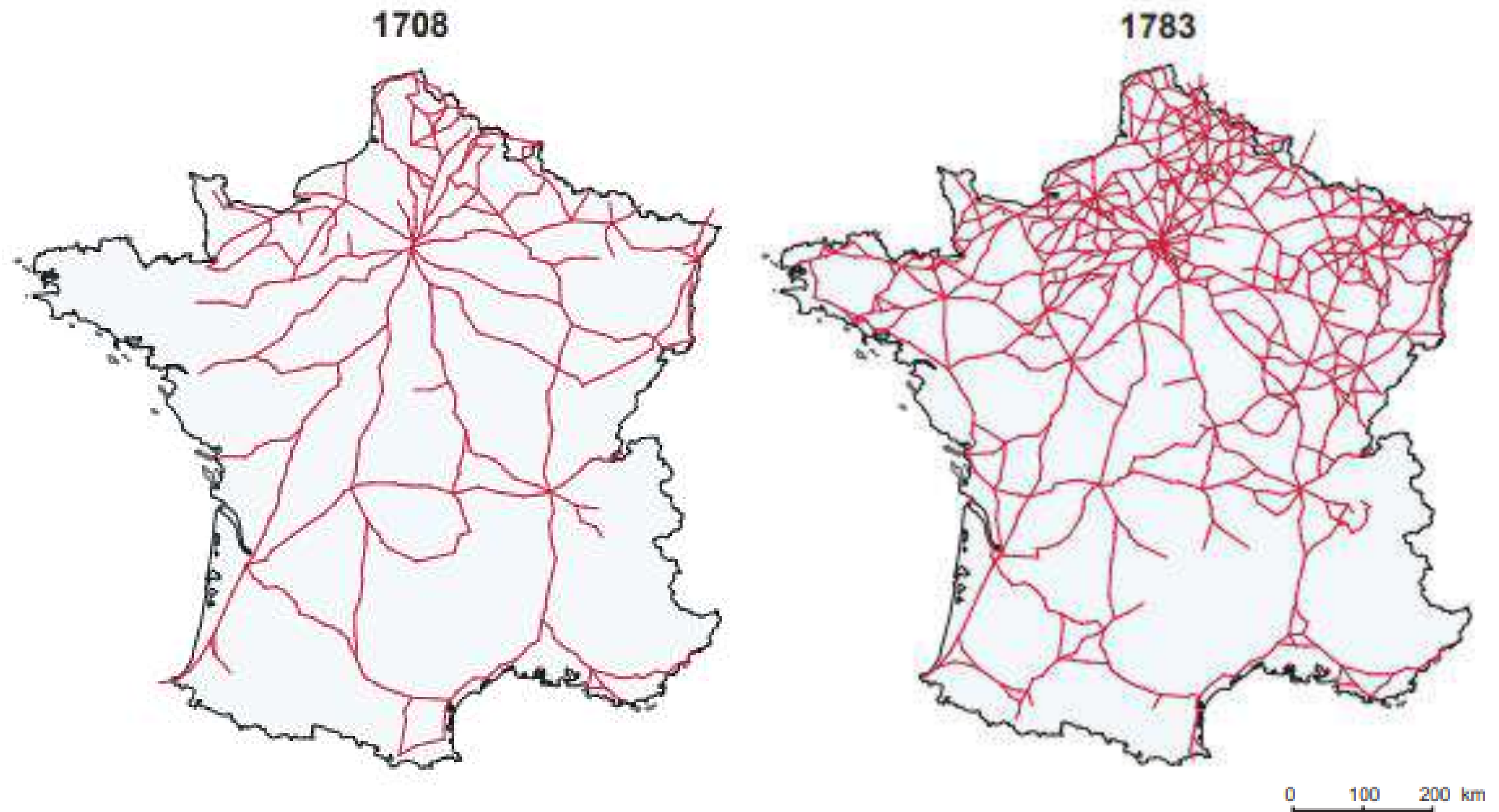
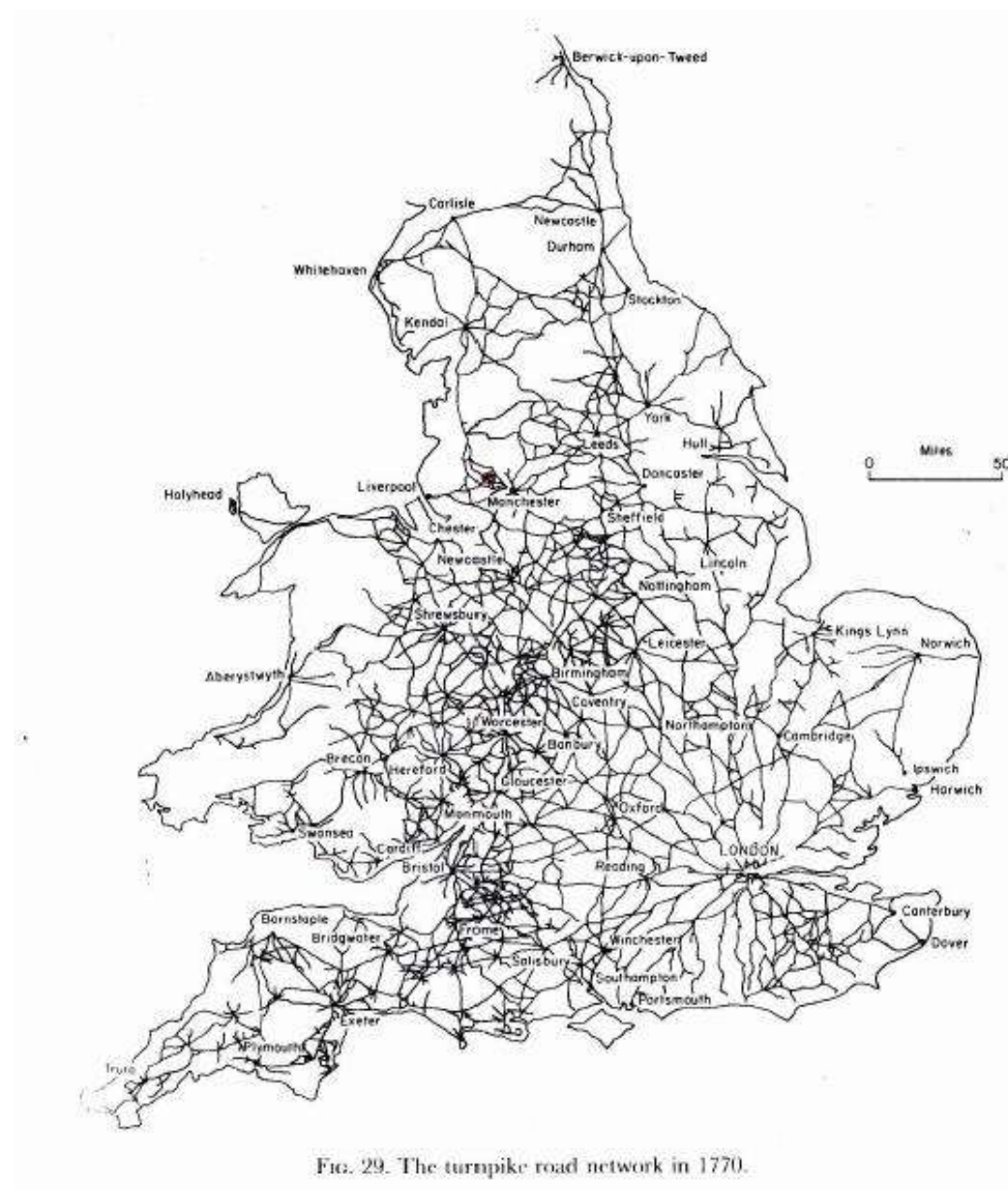
Leonard
18 février 2026



Nombre de passages de voituriers (par an)
d'après l'enquête de 1811

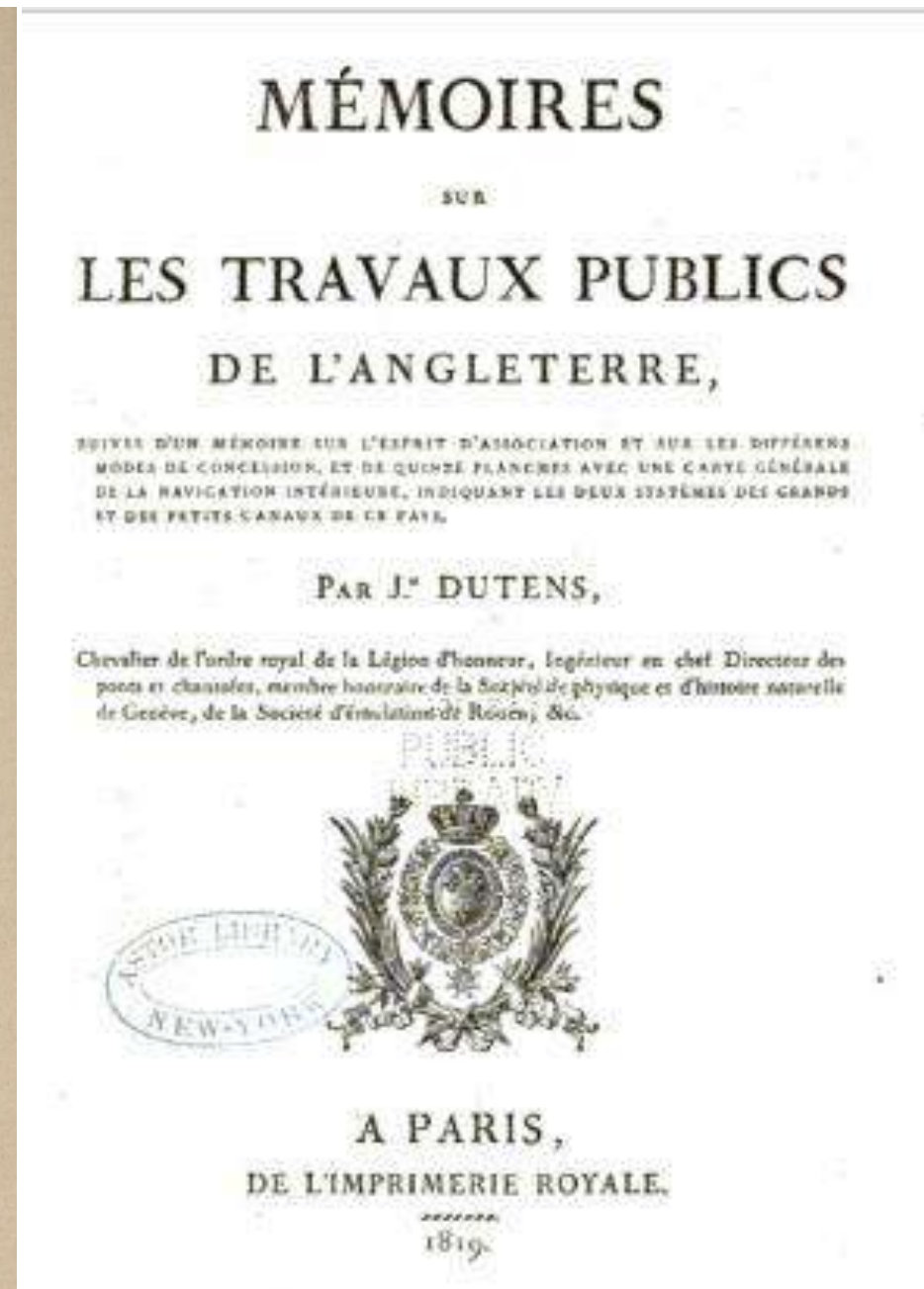
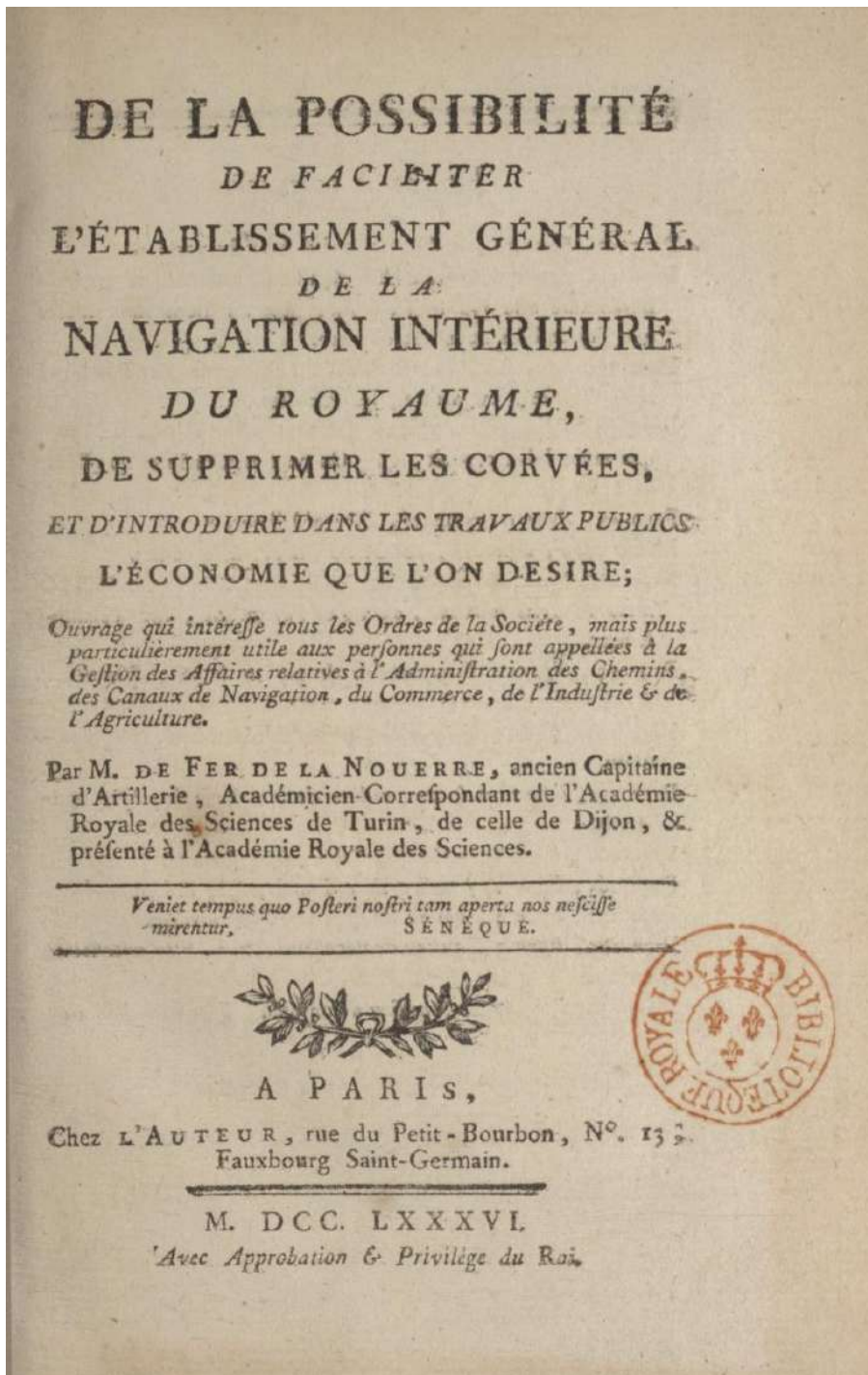


20075	Étampes
14449	Belfort
8250	Marseille
4380	Tours
1300	Angers
2	Beauvais



N. Verdier et A. Bretagnolle, « L'extension du réseau des routes de poste en France, de 1708 à 1833 », *Histoire des réseaux postaux en Europe du XVIII^e au XXI^e siècle* », 2007, Paris, p. 155-193

Le modèle anglais



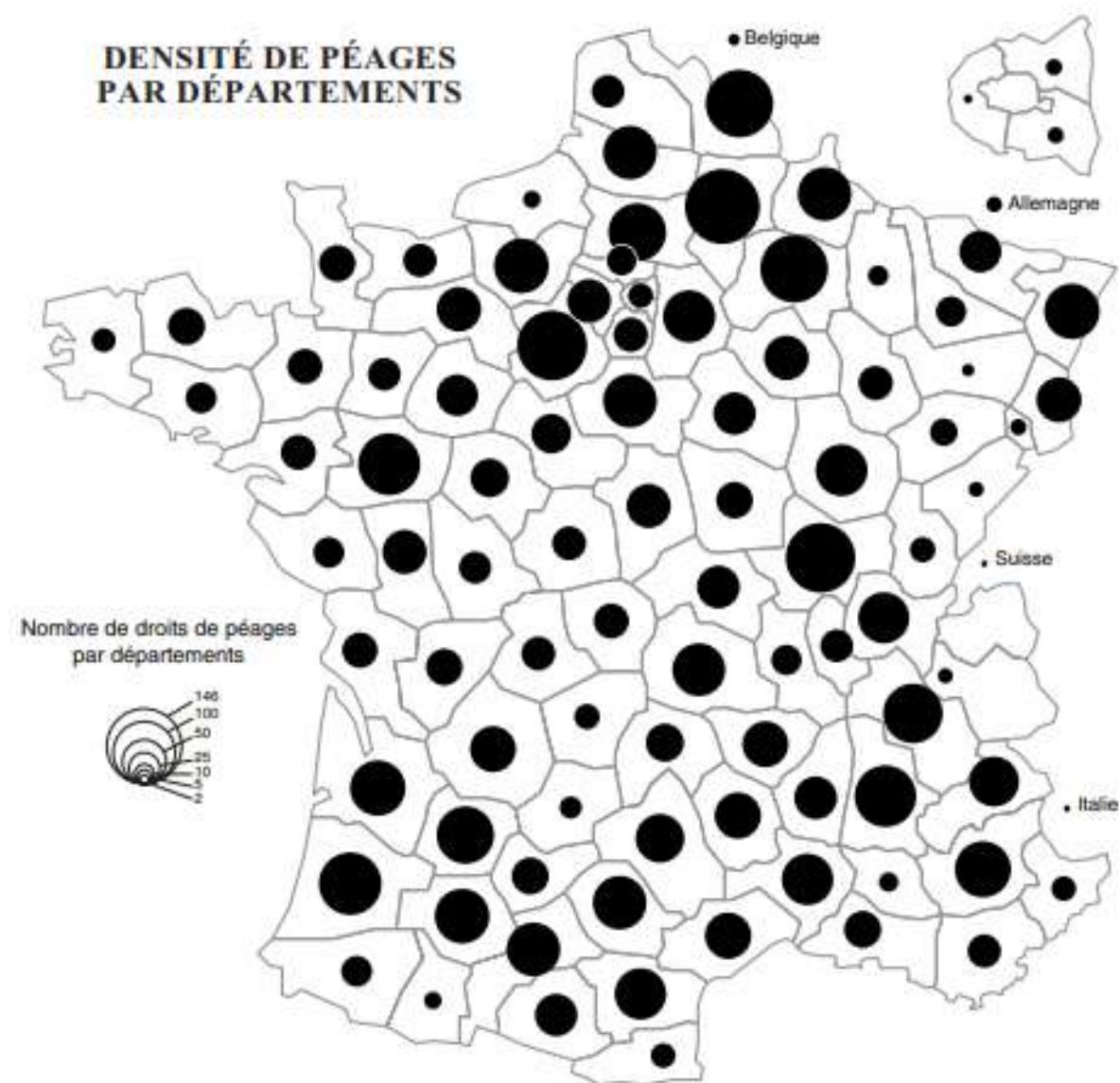
« Ce n'est point au gouvernement seul à créer et à entretenir des communications avantageuses dans des pays où leur défaut fait languir le commerce. Car l'État qui doit en faire la dépense réside encore essentiellement dans la classe des propriétaires qui doivent concourir pour leur part aux efforts qui tendent à augmenter les richesses. Si en imitant les Anglais sur la manière d'imposer volontairement la vanité ou la complaisance, nous levions des taxes pour un canal ou pour un grand chemin avec autant de facilité que pour récompenser une actrice célèbre ou un comédien favorisé, la chose publique n'en irait pas moins bien.»

A.N. F¹⁴ 610. Mémoire du Comte de Maillebois à Clugny sur le canal de Picardie (1776)

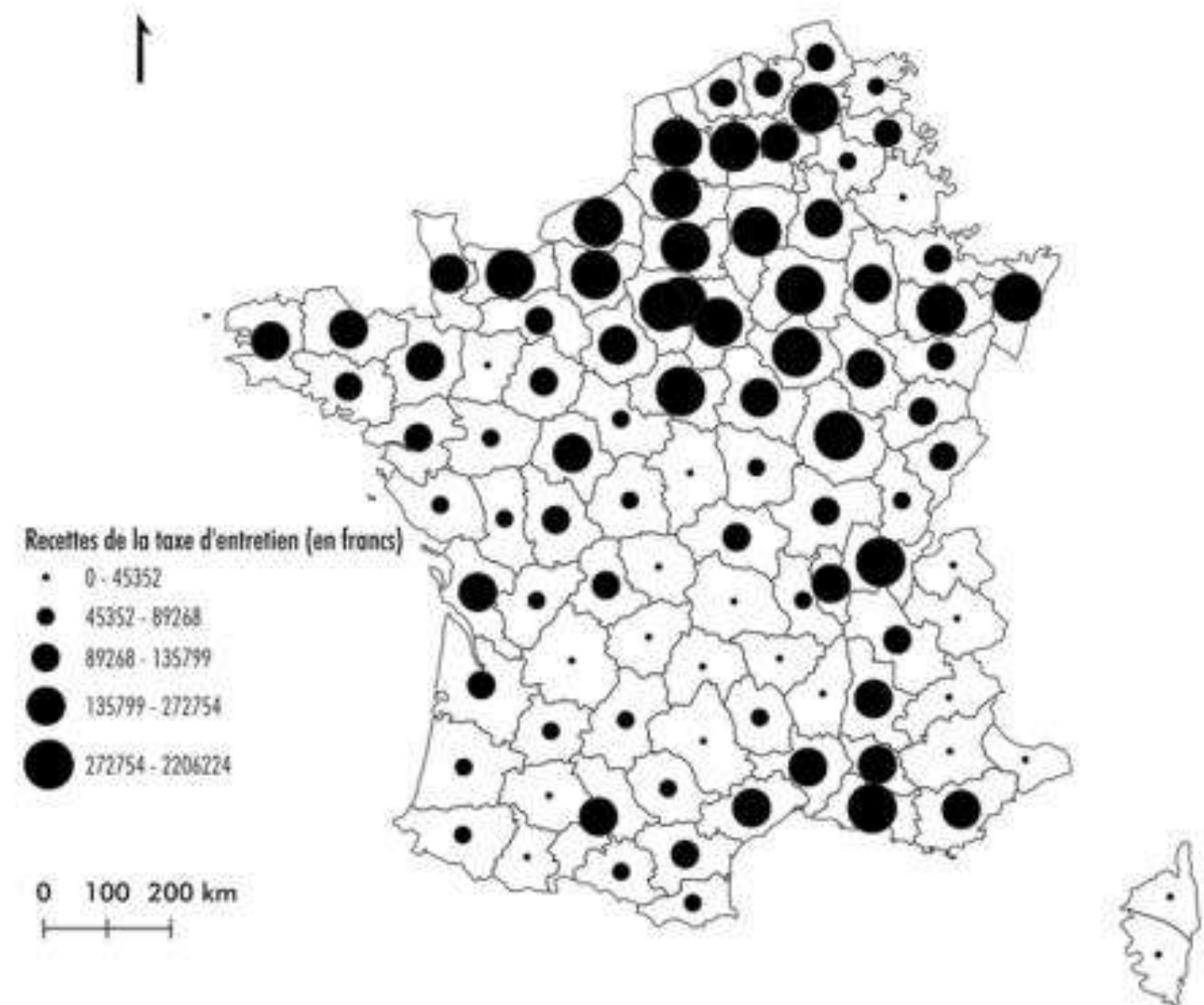
« Ces péages sont une mode anglaise, qui, comme beaucoup de celles de nos voisins, n'est pas bonne à imiter, sur-tout pas nous » (J. de Pommereul)

La corvée des routes autour de Nantes (1772)





Péages routiers et fluviaux d'Ancien Régime
(thèse d'A. Conchon)



Carte 5.2 : Recettes de la taxe d'entretien des routes (exercices an 6-an 7)

Source : A. N., Collection Poterlet, Compte-rendu du directeur des Ponts-et-Chaussées au ministre de l'intérieur, du 4 brumaire an 9 [26 octobre 1800].

A. Benyoucef (thèse en cours)

**#Décider
Maintenant**

Séquence 1

Décider hier (dans la France du XVIII^e siècle)

**Infrastructures de transport et dynamiques territoriales :
quels modèles de financement ?**



Anne Conchon

Professeur des universités en Histoire économique
Université Paris I Panthéon-Sorbonne

Leonard
18 février 2026

**#Décider
Maintenant**

Séquence 2

**Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures :
comment arbitrer ?**

#Décider Maintenant

Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures : comment arbitrer ?

Les incitations économiques



Alain Bonnafous

Professeur honoraire de
l'université de Lyon
Chercheur associé au LAET
(Laboratoire Aménagement,
Économie, Transports)



Christophe Boutin

Président de l'Association
européenne des
concessionnaires d'autoroutes
et d'ouvrages à péage

Le modèle concessif est-il coûteux pour les finances publiques ?

Alain Bonnafous

*Professeur honoraire de l'Université de Lyon
Chercheur associé au LAET*

Alain.bonnafous@cnrs.fr

Une alternative simplifiée public-privé

- **L'option publique, typiquement un EPIC :**
 - Avec des taux de long terme de 4% sur le marché financier et une prime de risque de 4% également, le CMPC est de 8% pour l'opérateur public.
 - Il ne peut ainsi engager un projet **que si son TRI est au moins de 8%**. Pour toute valeur inférieure, une subvention compensatoire est requise.
- **L'option privée, typiquement une concession :**
 - Pour les grands opérateurs privés, les taux se situent à 4,5% sur le marché. La prime de risque est du même ordre de grandeur que dans l'option publique. La charge de l'emprunt passe ainsi de 8 à 8,5%.
 - Si le financement comporte 80% d'emprunts et 20% de fonds propres rémunérés à 16%, l'opérateur privé **exige un TRI d'au moins 10%**. Si la rentabilité financière est inférieure une subvention d'équilibre financier est requise.

Un projet standard représenté par le modèle a-b-c-d

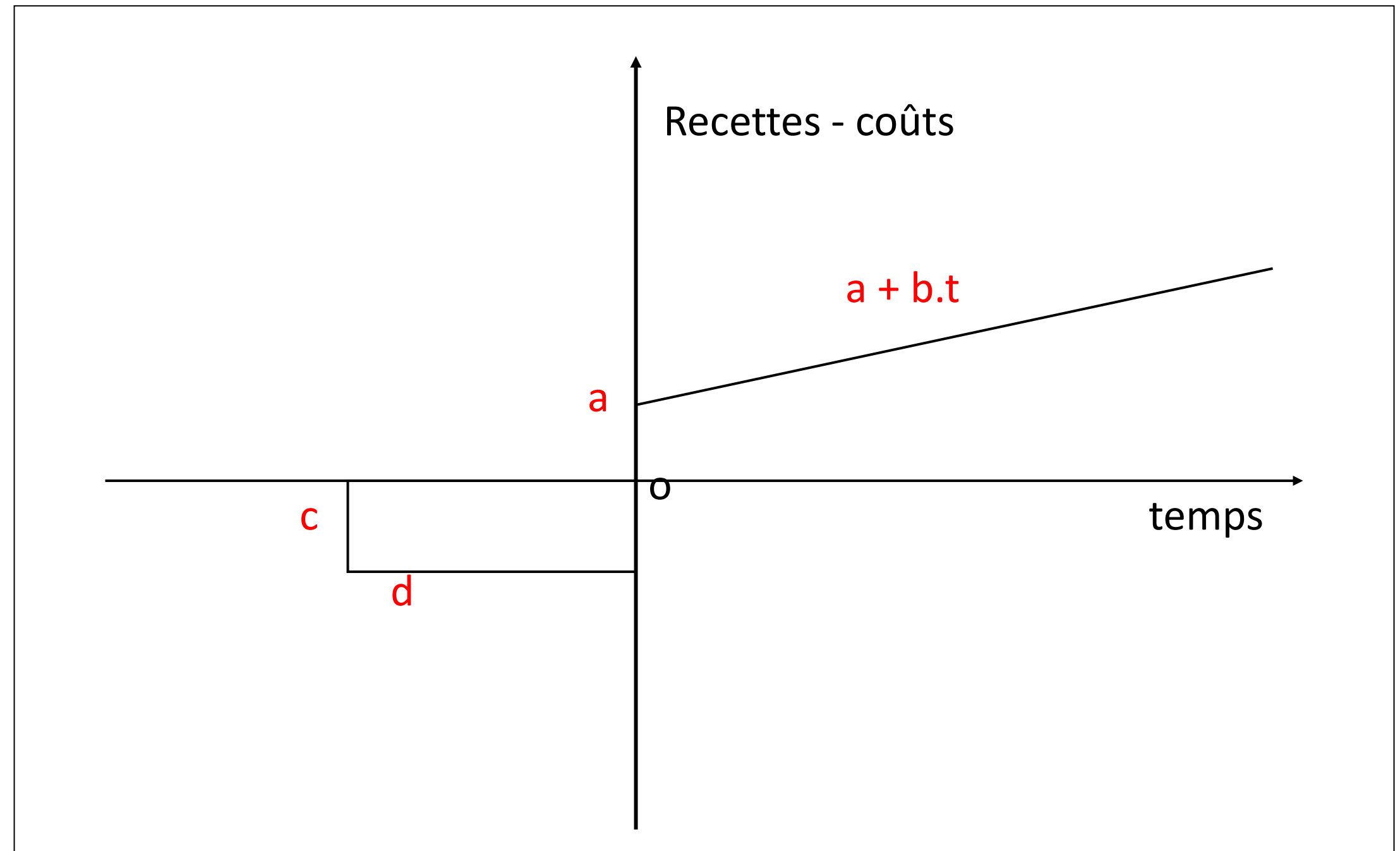
Notations :

a = une rentabilité immédiate

b = pente des recettes nettes

c = coût annuel des travaux

d = durée des travaux



Remarque : cette représentation permet de procéder à des calculs en fonction continue de la VAN :

$$NPV_f = \int_{-d}^0 -c.e^{-\alpha.t}.dt + \int_0^T (a + b.t).e^{-\alpha.t}.dt$$

Taux de rentabilité interne et besoin de subvention

Abaque basé sur des caractéristiques économiques
de projets autoroutiers français

89 %

80 %

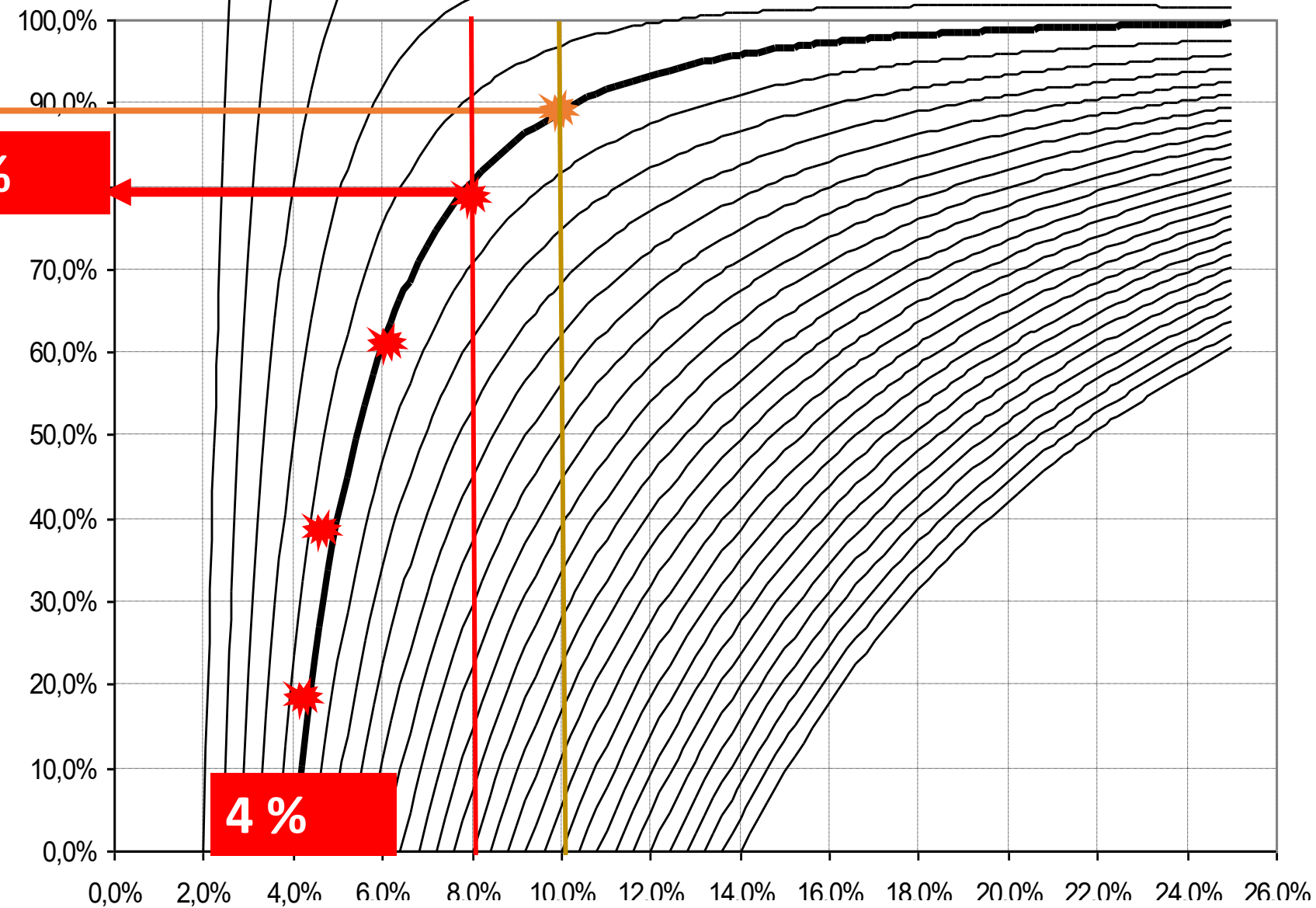
4 %

TAUX DE SUBVENTION

TAUX DE RENTABILITE INTERNE

Source : LAET

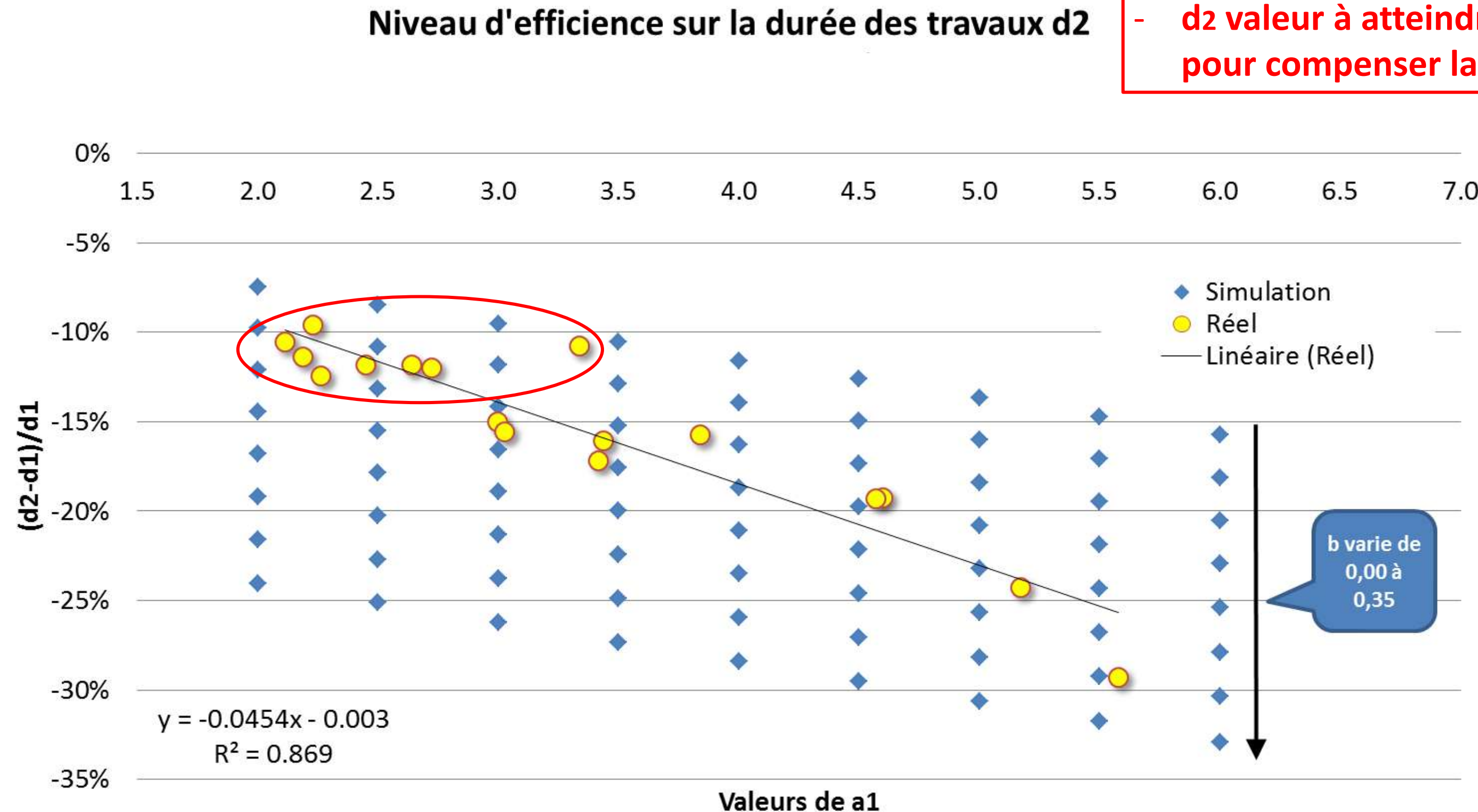
Fonctions
établies avec le
modèle a-b-c-d



Un exemple de performance requise pour l'opérateur privé

Gain sur la seule durée d pour compenser la différence du CMPC

- d1 durée avec l'opérateur public.
- d2 valeur à atteindre par l'opérateur privé pour compenser la différence de CMPC.



Source : LAET

Quelques exemples de performances sur des projets concrets

(Premières expériences de concessions après la réforme de 2001 qui a transposé la directive européenne 93-37, dite « directive travaux ».)

- **Le viaduc de Millau :**
Ouvert à la circulation le 16 décembre 2004, avec plusieurs semaines d'avance sur le calendrier prévu par le cahier des charges (en dépit d'un passage au béton précontraint décidé pendant les travaux).
- **La section Rouen – Alençon de l'autoroute A28 :**
Premier tronçon d'une telle longueur mis en service en une seule fois. Moins de quatre ans entre la signature du contrat de concession et la mise en service qui a eu lieu avec quatre mois d'avance.
- **La section Liane (Liaison Annecy Nord Express) de l'A41 :**
les études liées à la DUP envisageaient une subvention publique de l'ordre de 50 % du coût, deux candidats ont fait une proposition sans subvention dont le vainqueur ADELAC qui a ouvert la liaison quelques jours avant l'échéance contractuelle.

**Conclusion : dans un contexte de grande rareté financière
Il convient de recourir aux acteurs qui privilégient l'efficacité**

**L'exemple béninois du
respect de la loi qui rend le
casque obligatoire.**



Merci

#Décider Maintenant

Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures : comment arbitrer ?

Les incitations économiques



Alain Bonnafous

Professeur honoraire de
l'université de Lyon
Chercheur associé au LAET
(Laboratoire Aménagement,
Économie, Transports)



Christophe Boutin

Président de l'Association
européenne des
concessionnaires d'autoroutes
et d'ouvrages à péage

#Décider Maintenant

Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures : comment arbitrer ?

Le point de vue de l'utilisateur



Dirk Penasse

Directeur général
European Secure Parking
Organisation



Druselia Betea

Responsable de projet
European Secure Parking
Organisation



**Konstantinos
Papageorgiou**

Président, Hellenic Supply
and Logistics Chain



**Olga
Alexandrova**

Directrice déléguée « pôle
terrestre », Union transport
et logistique de France

Incenard

18 février 2026

The Case of Western Greece

The Impact of Modern Highways on Regional Competitiveness

From Isolation to European Gateway
(2004-2025)

Konstantinos Papageorgiou

Co-Owner, PTL | Chair of Board, Hellenic Association of Logistics

📍 Paris, February 18, 2026

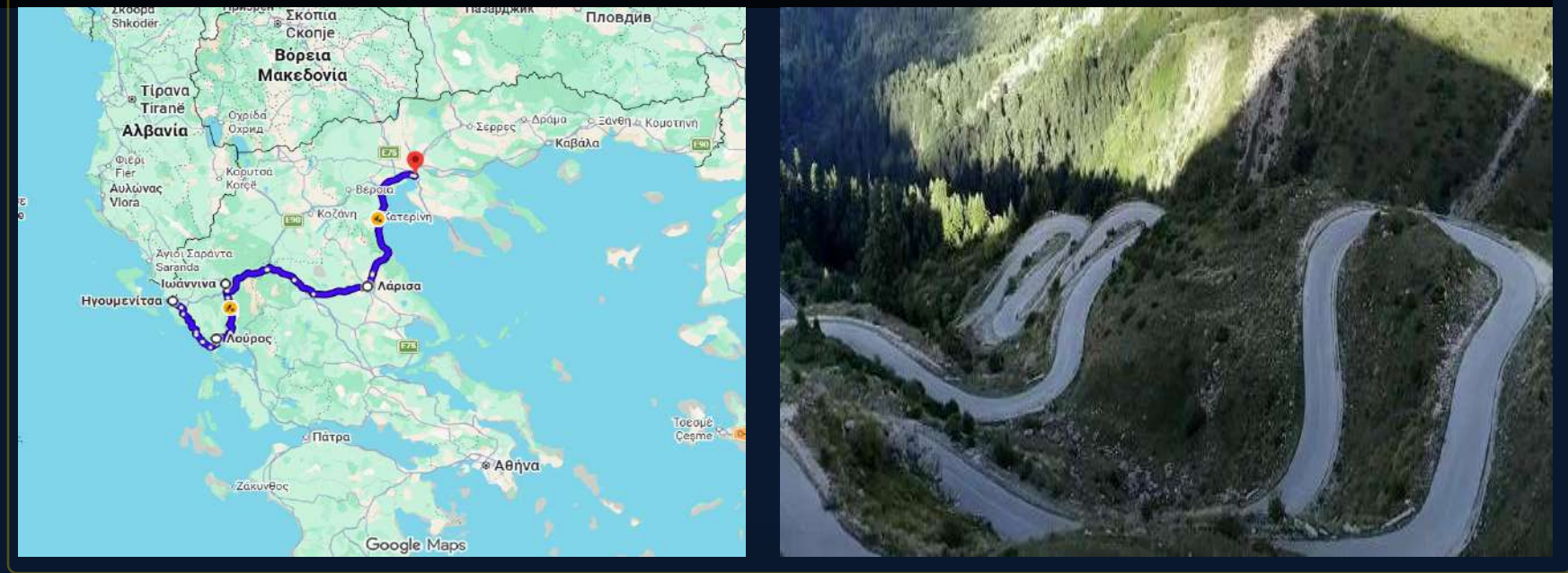
Strategic Report | Infrastructure Analysis Series

Decades of Isolation: The Western Greece Challenge

The Pre-Infrastructure Reality



Old National Road: Ioannina-Rio Mountainous, single-lane, dangerous curves
Mountainous, single-lane, dangerous curves



Old National Road: Igoumenitsa-Thessaloniki Limited capacity, high accident rates
Limited capacity, high accident rates

⚠ Before Modern Infrastructure

Mountainous Barrier: Pindos mountains & Gulf of Corinth physically separated region from mainland

Ferry Dependency: 45-minute crossing; weather-dependent, unreliable & costly delays

Average speed: 50–70 km/h
High accident rates & weather closures

Patras-Ioannina	Ioannina-Igoumenitsa	Reliability
4+ Hours	3+ Hours	Low

Economic Consequences

Investment Stagnation: Limited business interest due to high transport costs

Underdeveloped Tourism: Difficult access deterred international visitors

Supply Chain Inefficiency: High logistics costs & unpredictable delivery times

Breaking the Isolation: The Infrastructure Revolution

Three Pillars of Regional



Rio-Antirio Bridge (Charilaos Trikoupis)

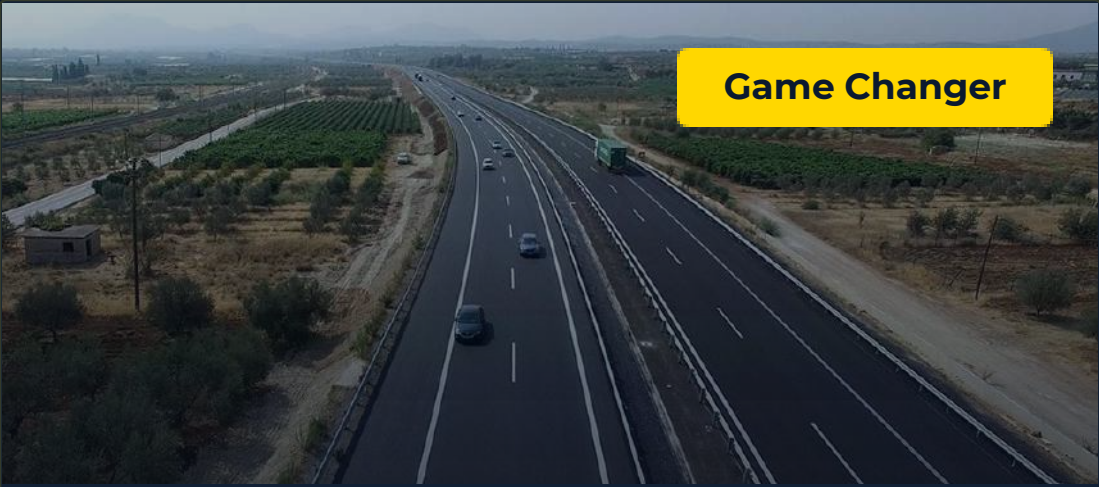
Opened: Aug 12, 2004 • Length: 2,252m

Investment	From 2004 - 2019
More than €630 Million	More than 61m car passed

⚡ Strategic Impact

Crossing time: **45m ferry** → **5m bridge** (89% saving)

- 24/7 operation, fully weather-independent
- Serves approx. 80% of strait traffic
- Century-old national vision realized



Ionia Odos (Ionian Road)

Completed: Mid-2017 • Length: 228 km

Route	Avg Speed
Antirio - Ioannina	70 → 130 km/h

🚗 Efficiency Gains

- Travel time: **3h** → **1h 40m** (44% reduction)
- Modern grade-separated interchanges
- Safe, reliable, all-weather connectivity
- Replaced dangerous old national road



Egnatia Odos (Via Egnatia)

East-West Strategic Axis • TEN-T Corridor

Scope	Role
Pan-European	Int'l Gateway

🌐 Regional Integration

- Connects W. Greece to Balkans & East Europe
- Links Igoumenitsa Port to Thessaloniki
- Creates powerful network effect with Ionia
- Vital for export-oriented logistics

From Periphery to Growth Hub: Economic Impact

Quantitative Analysis of Regional Transformation (2004-2025)

Regional Trade Growth (2015-2021)



GDP & Investment Trends



Economic NPV

€2,185 M

Rio-Antirio Project

Economic Rate of Return

6.87%

Ex-post Analysis

Building Permits

+123.2%

Growth (2016-2023)

Business Development & Investment

Building Permits Surge: +123.21% increase (2016-2023) reflecting renewed confidence

Industrial Zones: New logistics & industrial parks developing along Ionia Odos axis

Service Sector: Expansion in hotels, F&B, and recreation to support visitor influx

Secondary Network: €72M investment in local road upgrades connecting to highways

PPP Success Model

Pioneering Structure: First BOT (Build-Operate-Transfer) in Greek road sector

Strategic Partnership: EU Cohesion Fund (28.5%) + EIB + Private Capital

Resilience: Financial sustainability maintained despite -40% traffic during 2008-2015 crisis

Blueprint: Established successful model for subsequent major infrastructure projects

Transforming Regional Competitiveness: The Logistics Perspective

Supply Chain Revolution & Connectivity Gains

Integrated Logistics Network Flow



Ports
Igoumenitsa/Patras

Modern Highways
(Rio-Antirio/Ionia/Egnatia)

Distribution Centers
(W. Greece Hubs)

EU Markets
(Italy/Balkans)



🕒 Time Savings Impact

Patras - Ioannina **4h → 2h (-50%)**

Igoumenitsa - Ioannina **3h → 1h 40m (-44%)**

+100%

Truck Traffic (Igoumenitsa)

110 km/h

Avg Speed (vs 70 km/h)

+3%

Freight Vol (Ton-km)

🚚 Road Freight Transformation

Speed & Reliability: 57% faster transit speeds with 24/7 weather-independent operation

Just-In-Time (JIT): Modern infrastructure makes precision delivery feasible for Western Greece

Cost Efficiency: Significant reductions in fuel, vehicle maintenance, and driver hours

🚢 Port Performance - Gateway to Europe

Igoumenitsa: Doubled truck traffic post-2017 (Ionia Odos); key Adriatic gateway to Italy

Patras: Seamless direct connection via Rio-Antirio Bridge reducing urban congestion

🏗️ Competitive Advantages

Strategic Hub: Viable location for Distribution Centers serving Balkans & Italy

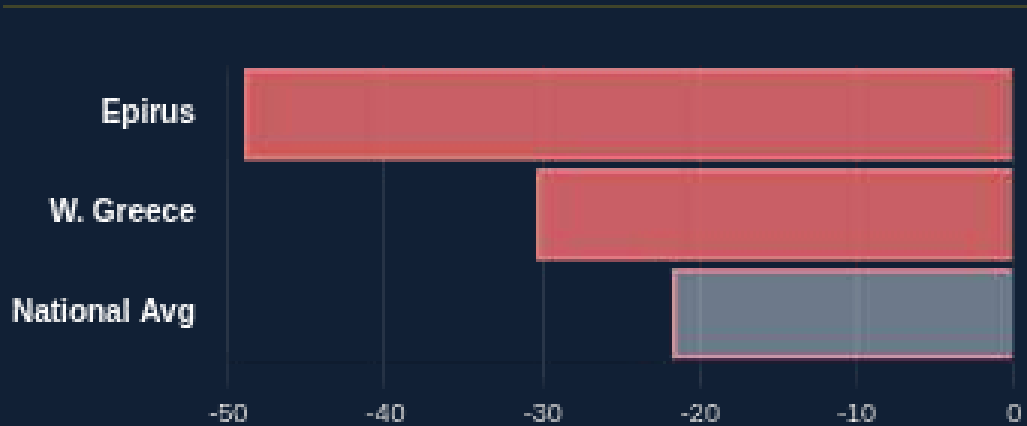
Export Logistics: Faster access for perishables (agri-food) to European markets

Investment Magnet: Enhanced FDI attractiveness due to reduced logistics costs

Transformation Delivered: Evidence-Based Results

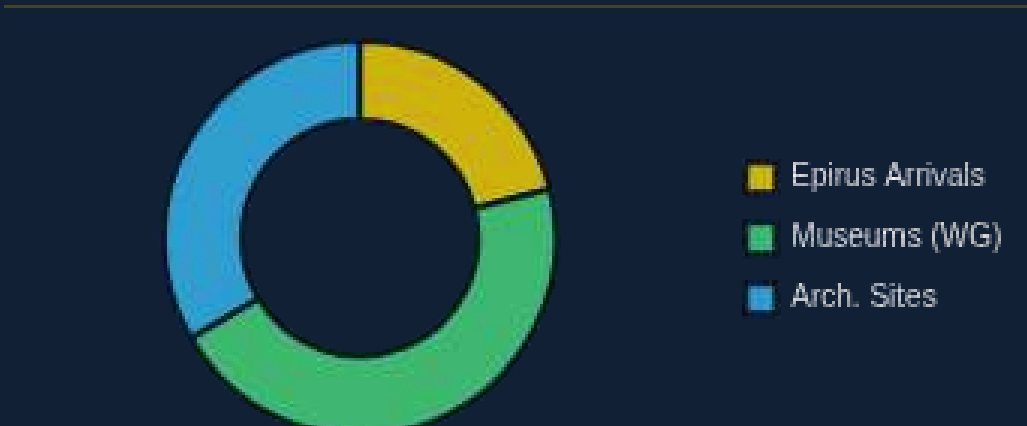
Measurable Impact on Safety, Tourism & Regional Growth

Road Safety Revolution (Fatalities)



Epirus Region (2013-2022)	-48.97%
Western Greece	-30.38%
National Average	-21.78%

Tourism Renaissance



Epirus Arrivals (2018-23)	+108%
Museum Visits (W. Greece)	+234.3%
Arch. Sites (Epirus)	+172.3%

Strategic Shifts

Regional Competitiveness

From periphery to European gateway
Investment-grade business environment
Full EU market integration

Sustainable Development

Resilience post-2008 crisis
Rio-Antirio: 100% renewable energy
Long-term PPP maintenance assurance

Long-term
Vision

EU
Partnership

PPP
Innovation

Network
Effect

Quality
Execution

Modern highway infrastructure transformed Western Greece from isolated periphery to competitive European region—delivering measurable returns in safety, growth, and supply chain efficiency.

#Décider Maintenant

Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures : comment arbitrer ?

Le point de vue de l'utilisateur



Dirk Penasse

Directeur général
European Secure Parking
Organisation



Betea Druselia

Responsable de projet
European Secure Parking
Organisation



**Konstantinos
Papageorgiou**

Président, Hellenic Supply
and Logistics Chain



**Olga
Alexandrova**

Directrice déléguée « pôle
terrestre », Union transport
et logistique de France

Ince
18 février 2026

**#Décider
Maintenant**

**Valeur du service rendu, priorités
et financement des infrastructures : comment arbitrer ?**

Le point de vue de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées



Salima Haddour-Runacher

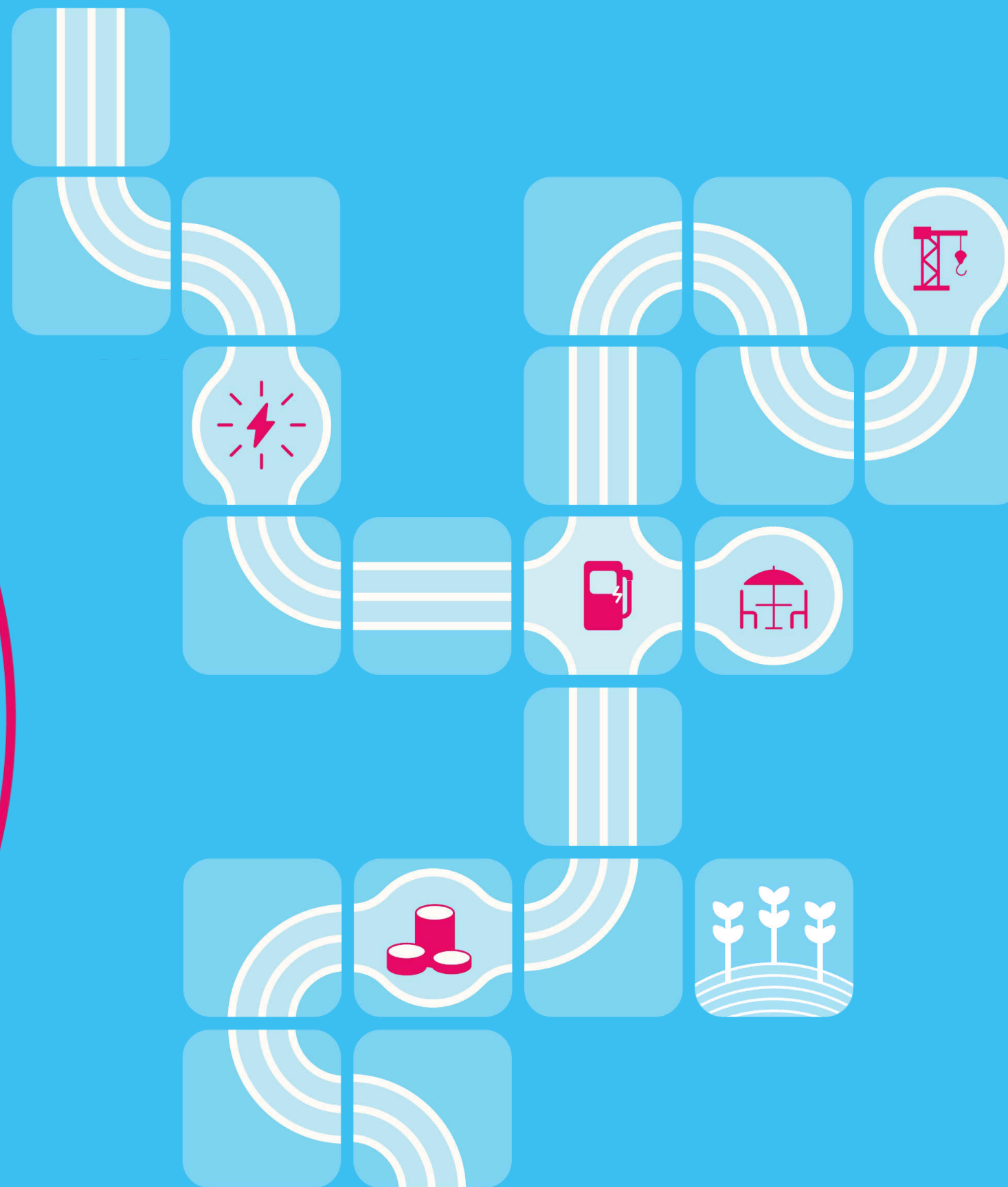
Coordinatrice de la Chaire « Supply Chain du
Futur » de l'ENPC

Leonard
18 février 2026

#Décider
Maintenant

Pause

11h - 11h20



Leonard
18 février 2026

[illegible]

18 février 2026
9h15 à 12h30

**#Décider
Maintenant**

Séquence 3

**Les infrastructures comme leviers
de cohésion territoriale**

**#Décider
Maintenant**

Séquence 3

Concessions routières : une dynamique mondiale



Belen Marcos

Présidente de VINCI Highways

Leonard
18 février 2026

VINCI

Acteur de la concession routière hors France



13 pays

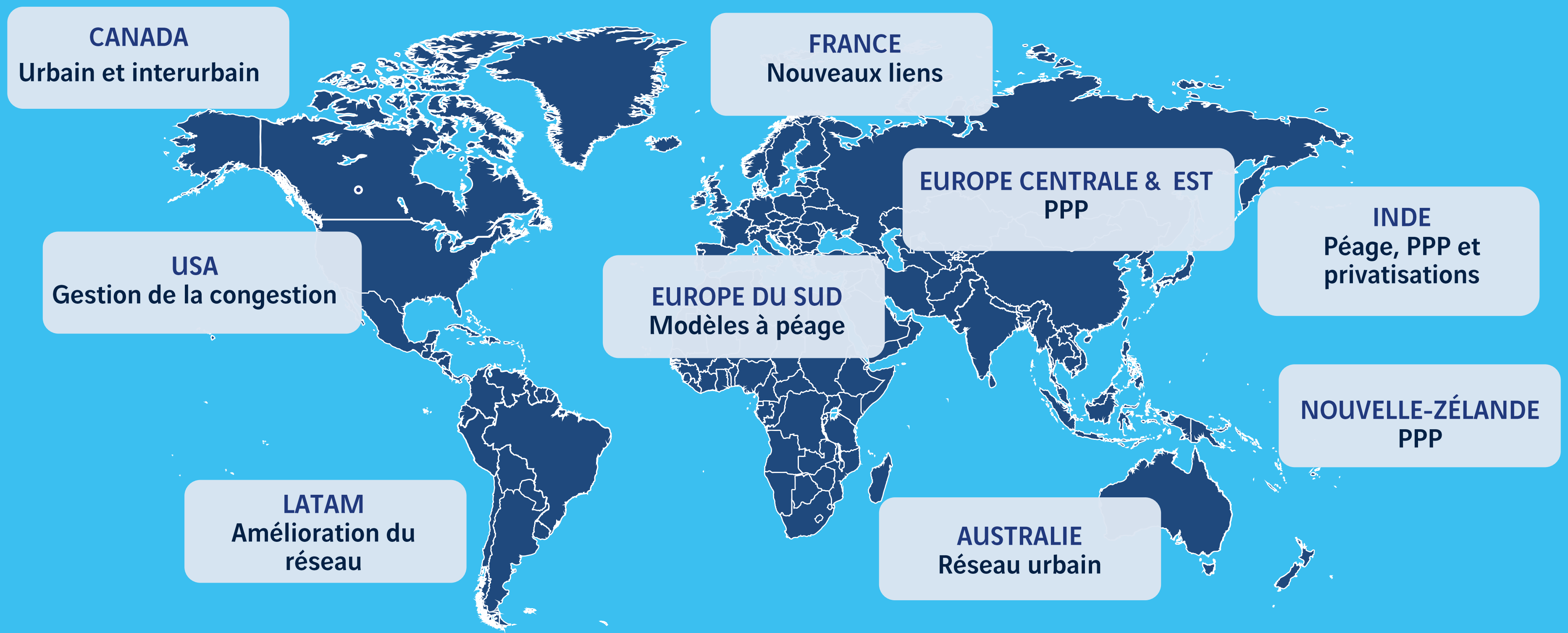


3,750 km



+5,000
employés

Efficacité historique du partenariat public-privé



Réseaux à péage

Nouveaux liens

FRANCE

4 concessions depuis 2020



COLOMBIE

5^e génération de concessions



Leonard

18 février 2026

Financement construction

Modèle en disponibilité

ALLEMAGNE

VINCI construit et gère 5 routes en PPP



RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

1^{er} PPP routier



CANADA

Contournement de Regina



CONCÉDER LES RÉSEAUX EXISTANTS

Des projets qui se multiplient à travers le monde

PRIVATISATION

Ressources financières majeures pour les finances publiques



Attiki Odos, Grèce Remise en concession 2023

- **3.27Mds€** payés à l'Etat grec
- **7,5 % recettes de péage** perçues par l'Etat

MAÎTRISE

Budget, qualité, cohérence du réseau



Via Cristais, Brésil
Remise en concession
2025

Adossement de sections sans péage,
modernisation,
qualité de service

PERFORMANCE OPERATIONNELLE

Niveaux de service contractualisés



Inde
“Toll Operate Transfer”

**Compétences,
performances mesurables,
vitesses de circulation,
sécurité routière**

GESTION DES TRANSITIONS

Déploiement des solutions stratégiques

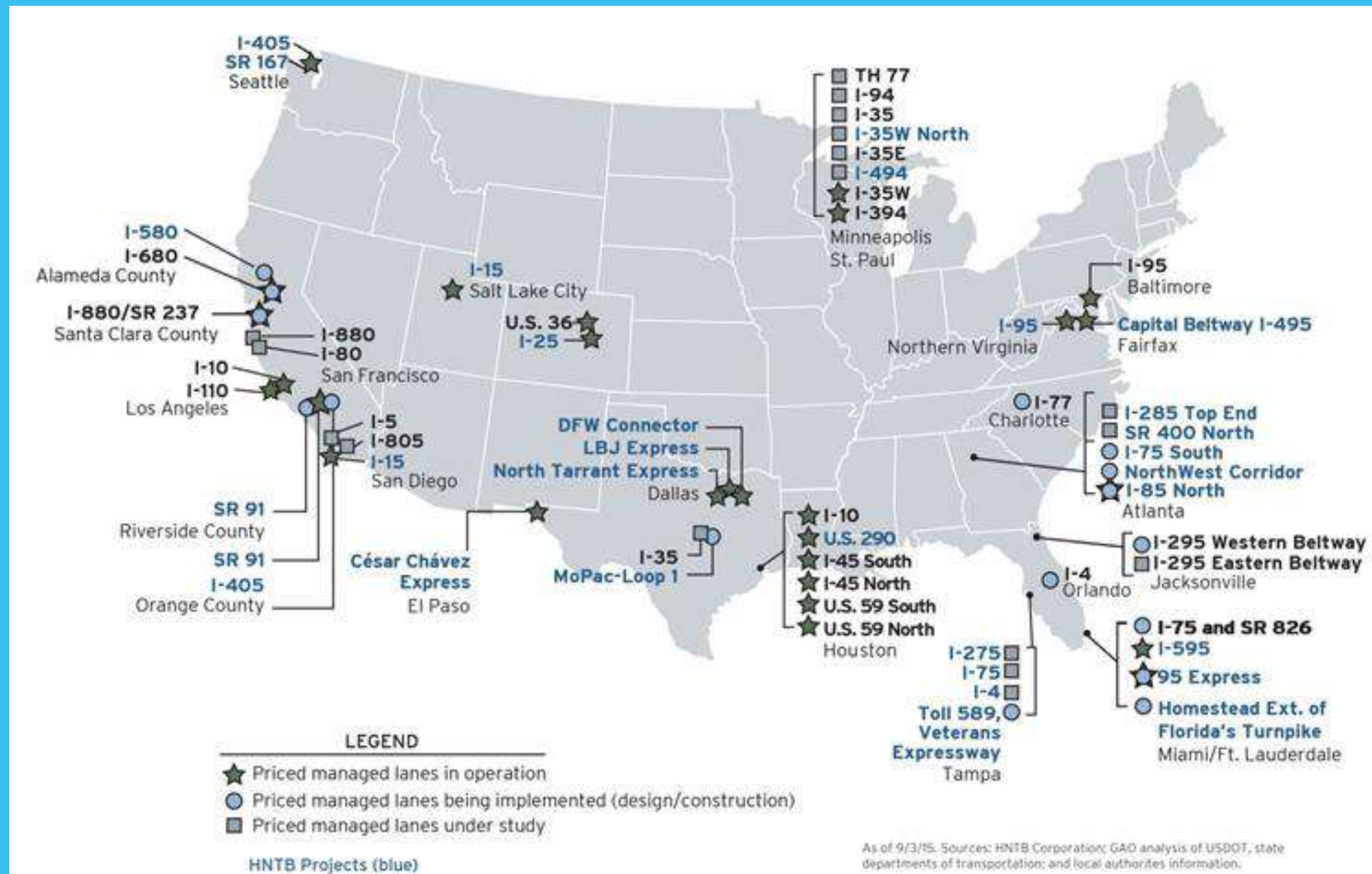


**Concessions du
périphérique de Santiago,
Chili**

**Déploiement du freeflow
Réduction de la congestion en
zone urbaine**

Amérique du Nord

Succès des Managed Lanes



Merci

**#Décider
Maintenant**

Séquence 3

Concessions routières : une dynamique mondiale



Belen Marcos

Présidente de VINCI Highways

Leonard
18 février 2026

**#Décider
Maintenant**

Séquence 3

**Les infrastructures comme leviers
de cohésion territoriale**

#Décider Maintenant

Comment le modèle concessif s'adapte-t-il au contexte territorial ?



Fabien Laurent

Directeur de recherche,
Centre international
de recherche sur
l'environnement
et le développement (Cired),
ENPC



Stéphane Quebaud

Spécialiste en régulation,
Agence Nationale des
Transports Terrestres (ANTT),
Brésil



Jean-François Sempéré

Directeur du Mastère
Professionnel « Transport et
Aménagement Urbain »,
ENPC



Andreas Kopf

Analyste Transports
OCDE

Leonard
18 février 2026

L'exemple du Brésil

Zones de Production

- Grains et Soja
- Élevage
- Canne à Sucre
- Réseau Routier

Réseau Routier

Ports d'Exportation

- Un pays-continent structuré par la route
- 8,5 millions de km² – fortes disparités territoriales
 - Enjeu central : intégration territoriale et logistique
- ~1,7 million de km de routes
- 65–70 % du fret transporté par la route

Le choix du modèle concessif : une réponse pragmatique

- Contraintes budgétaires publiques et besoins massifs d'investissement
 - Modernisation : duplication, sécurité, amélioration de capacité
 - Contrats de 25–30 ans
 - Péage direct avec des obligations d'investissement

L'ampleur du programme concessif routier

- Environ 32 000 km de routes concédées (ordre de grandeur consolidé, fédéral + États)
- Près de 16 000 km relevant du réseau fédéral
- Engagements d'investissement cumulés supérieurs à 40 Md€ sur la durée des contrats récents
- Sections concentrant une part déterminante du trafic logistique national

Adaptation territoriale et régulation

- Modèle différencié selon les territoires
 - Corridors agricoles : capacité et fiabilité
 - Axes urbains : fluidité et sécurité
 - Régulation forte : performance, équilibre économique-financier
 - *La concession constitue au Brésil un instrument de politique territoriale, et non uniquement un outil contractuel de financement*

Perspective comparative : différences de fonction du modèle concessif

- **Brésil** : instrument d'expansion et de structuration territoriale à grande échelle
- **France** : modèle stabilisé sur un réseau autoroutier mature (~9.000 km concédés)
- Intensité d'investissement initial plus élevée dans les concessions brésiliennes
- Environnement macroéconomique plus volatil au Brésil, impliquant une régulation adaptative

#Décider Maintenant

Comment le modèle concessif s'adapte-t-il au contexte territorial ?



Fabien Laurent

Directeur de recherche,
Centre international
de recherche sur
l'environnement
et le développement (Cired),
ENPC



Stéphane Quebaud

Spécialiste en régulation,
Agence Nationale des
Transports Terrestres (ANTT),
Brésil



Jean-François Sempéré

Directeur du Mastère
Professionnel « Transport et
Aménagement Urbain »,
ENPC



Andreas Kopf

Analyste Transports
OCDE

Leonard
18 février 2026

Highway EV Charging: Ensuring Competition in Concession-Based Markets

Colloque Décider Maintenant

Dr. Andreas Kopf, International Transport Forum (ITF)

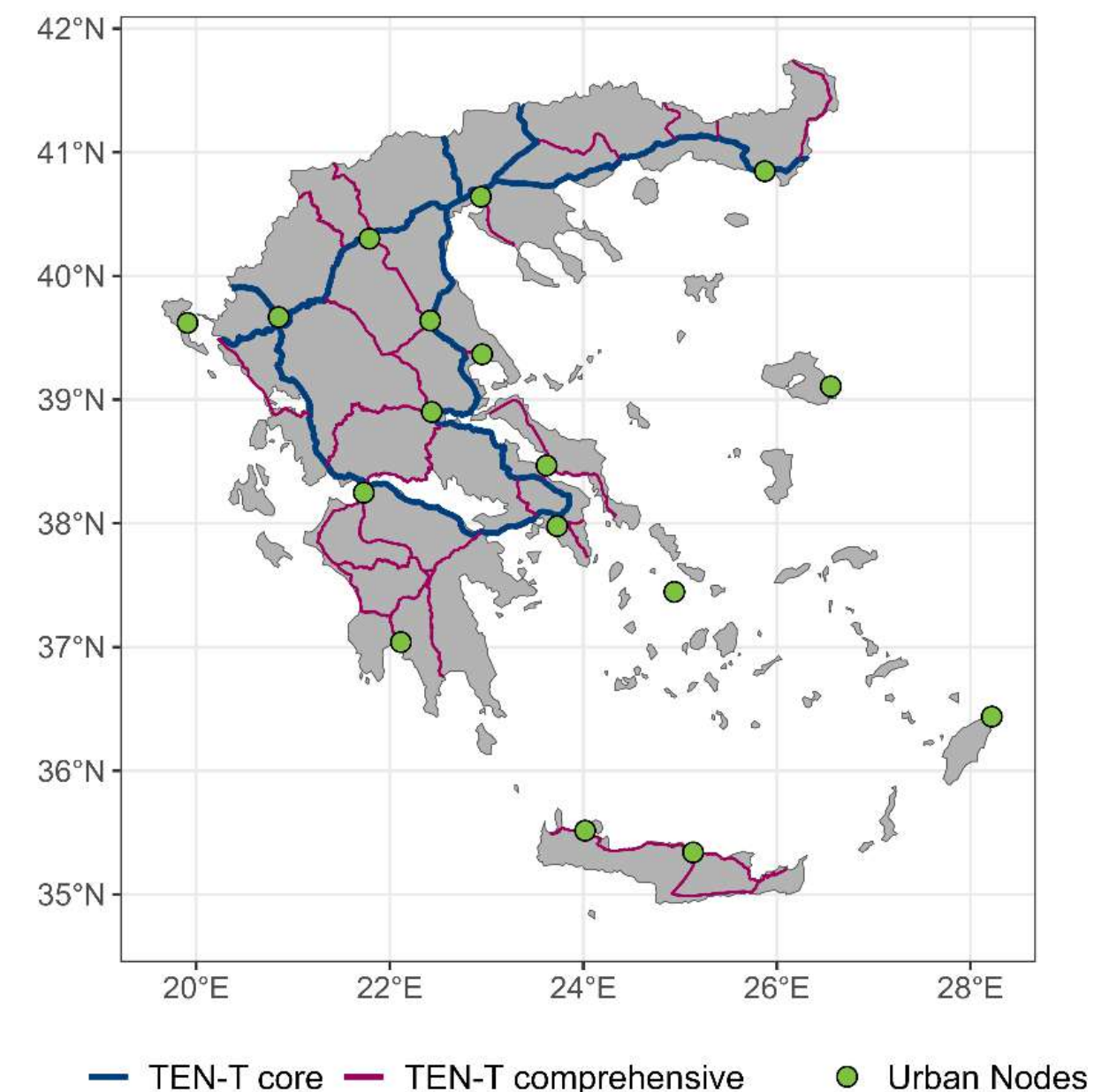
18 February, 2026

AFIR sets mandatory charging infrastructure targets, but not market design

- AFIR targets combine fleet-based with distance-based targets
- Highway EV charging infrastructure is different
 - Limited suitable locations along highways
 - Long (sub-)concession durations
 - Very high power demand and grid connection costs (especially for HDV)
 - Long-distance dependency (non-substitutable)

Key points:

- Deployment strongly shapes long-term competition outcomes

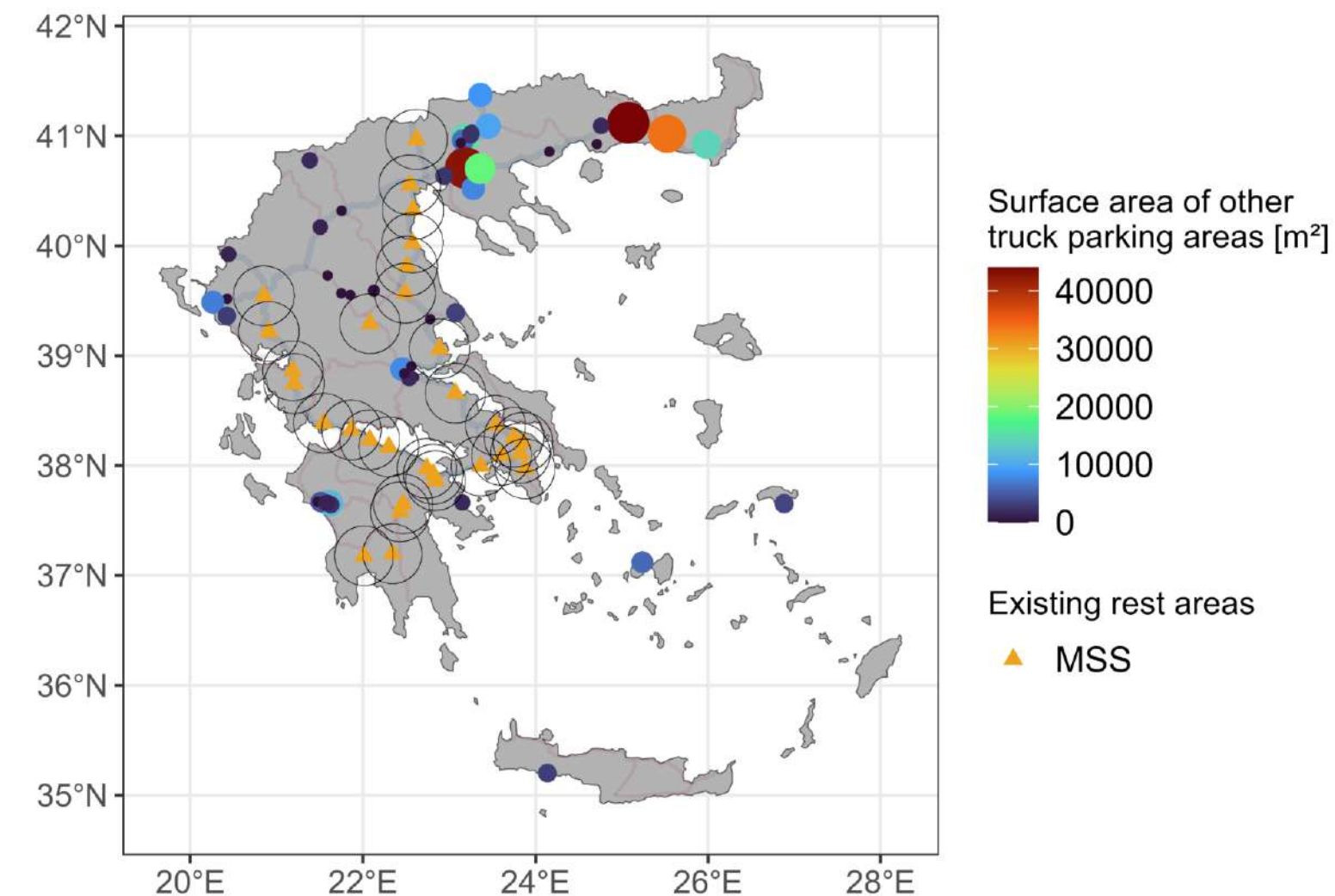


Existing refueling concessions: Barrier to competition or lever for the transition?

- Legacy fuel concession structures can slow down EV deployment and entrench incumbents
 - **Sub-concessionaires hesitant** to invest in CAPEX intensive charging infrastructure under **EV uptake uncertainties**
 - Greece: non-competition clauses (30km radius) around existing MSS (motorist service stations)

Key points:

- Existing (long-term) concession agreements make (public) intervention very challenging – but necessary to move at the speed needed
- New fuel concessions: separate EV charging from refuelling services

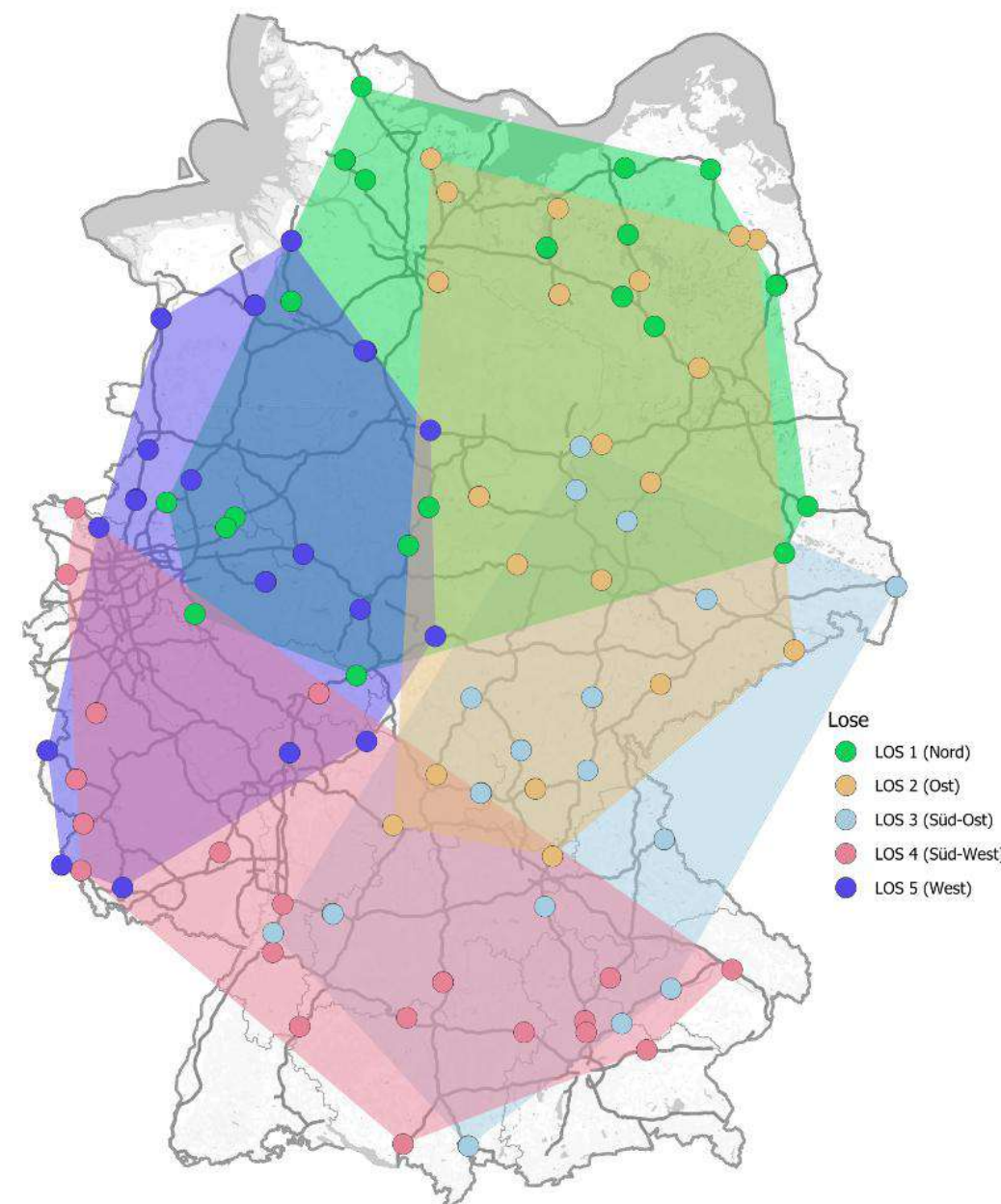


Multiple CPOs in overlapping bundles increase long-term competition

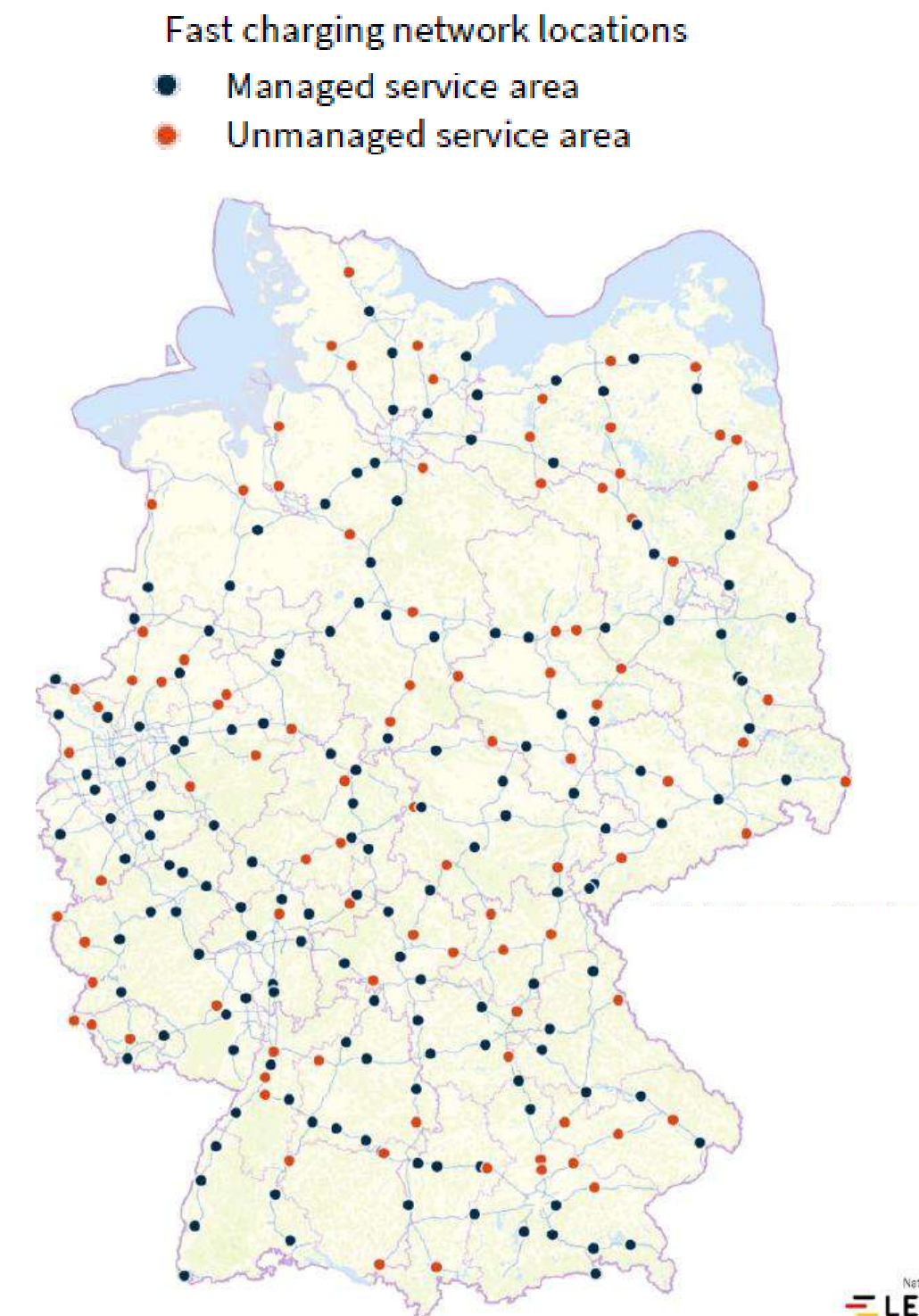
- Governments can use **unmanaged** rest areas to **strategically guide** charging infrastructure **deployment** using competitive tenders
- Particularly suitable for HDV charging infrastructure

Key points:

- Select **multiple** CPOs
- Bundle sites into geographically overlapping lots for healthy competition



Bundles for e-HDV charging infrastructure on unmanaged rest areas along German highways



Data-driven planning facilitate better tender design

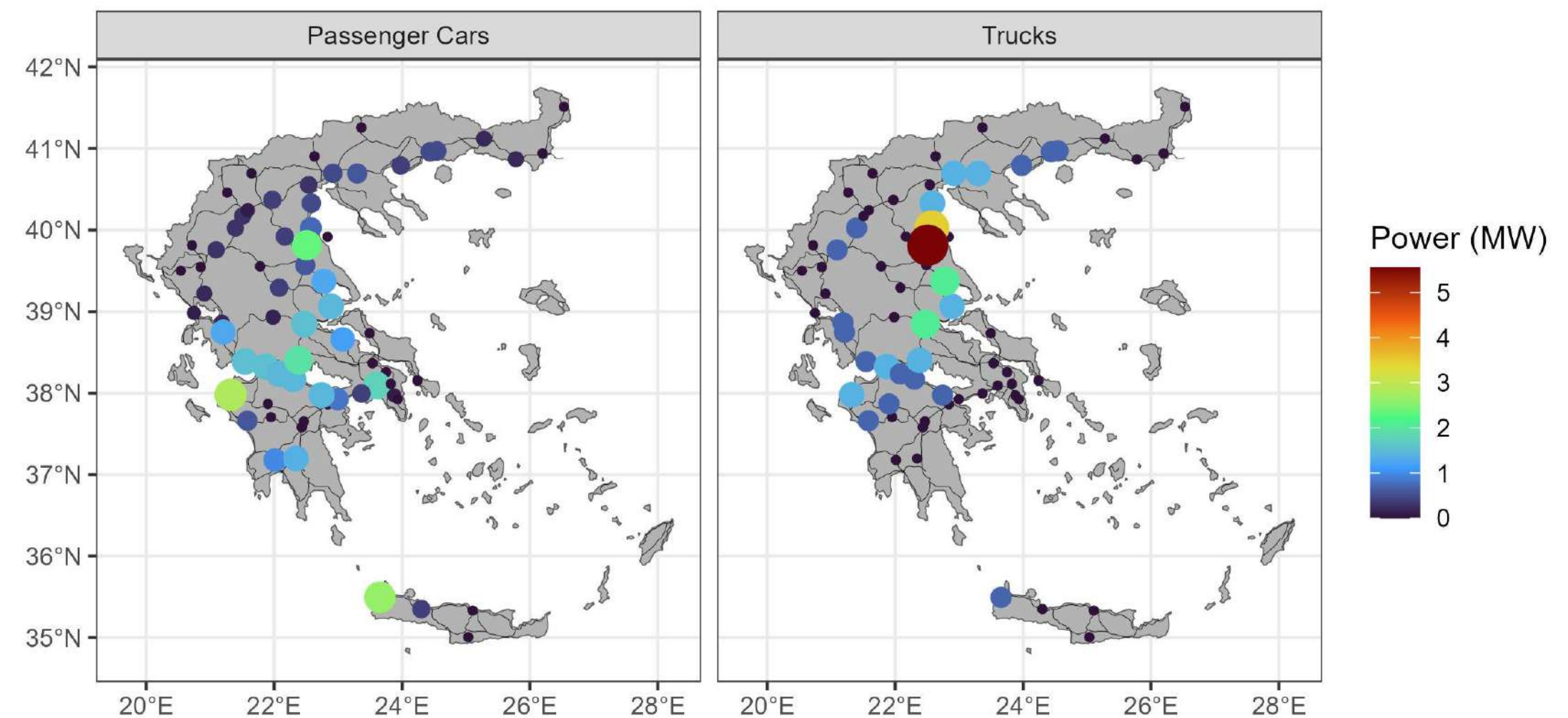
Energy demand forecasts enable:

- Timely grid updates
- Viability for HDV charging
- Reduced CPO investment uncertainty

Key points:

- Start grid reinforcement process when tender opens
- Prioritise strategic corridors

Peak power demand in **2040** – Central scenario





Thank you!

Contact

Dr. Andreas Kopf

Transport & Energy Modeller/Analyst

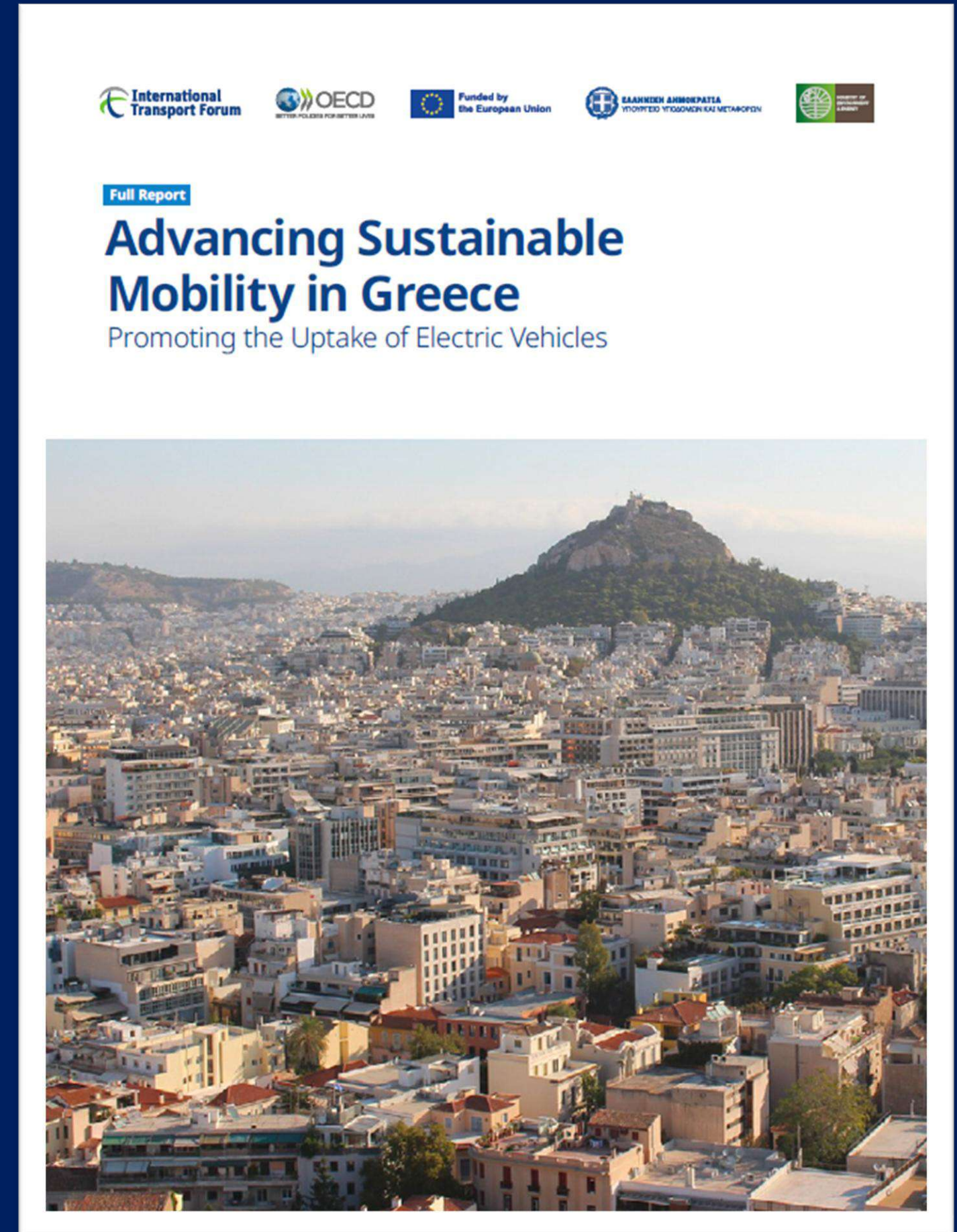
Email: andreas.kopf@itf-oecd.org



[LinkedIn](#)



Report can be found [here](#)



#Décider Maintenant

Comment le modèle concessif s'adapte-t-il au contexte territorial ?



Fabien Laurent

Directeur de recherche,
Centre international
de recherche sur
l'environnement
et le développement (Cired),
ENPC



Stéphane Quebaud

Spécialiste en régulation,
Agence Nationale des
Transports Terrestres (ANTT),
Brésil



Jean-François Sempéré

Directeur du Mastère
Professionnel « Transport et
Aménagement Urbain »,
ENPC



Andreas Kopf

Analyste Transports
OCDE

Leonard
18 février 2026

**#Décider
Maintenant**

Conclusion



Nicolas Notebaert

Directeur général Concessions de VINCI

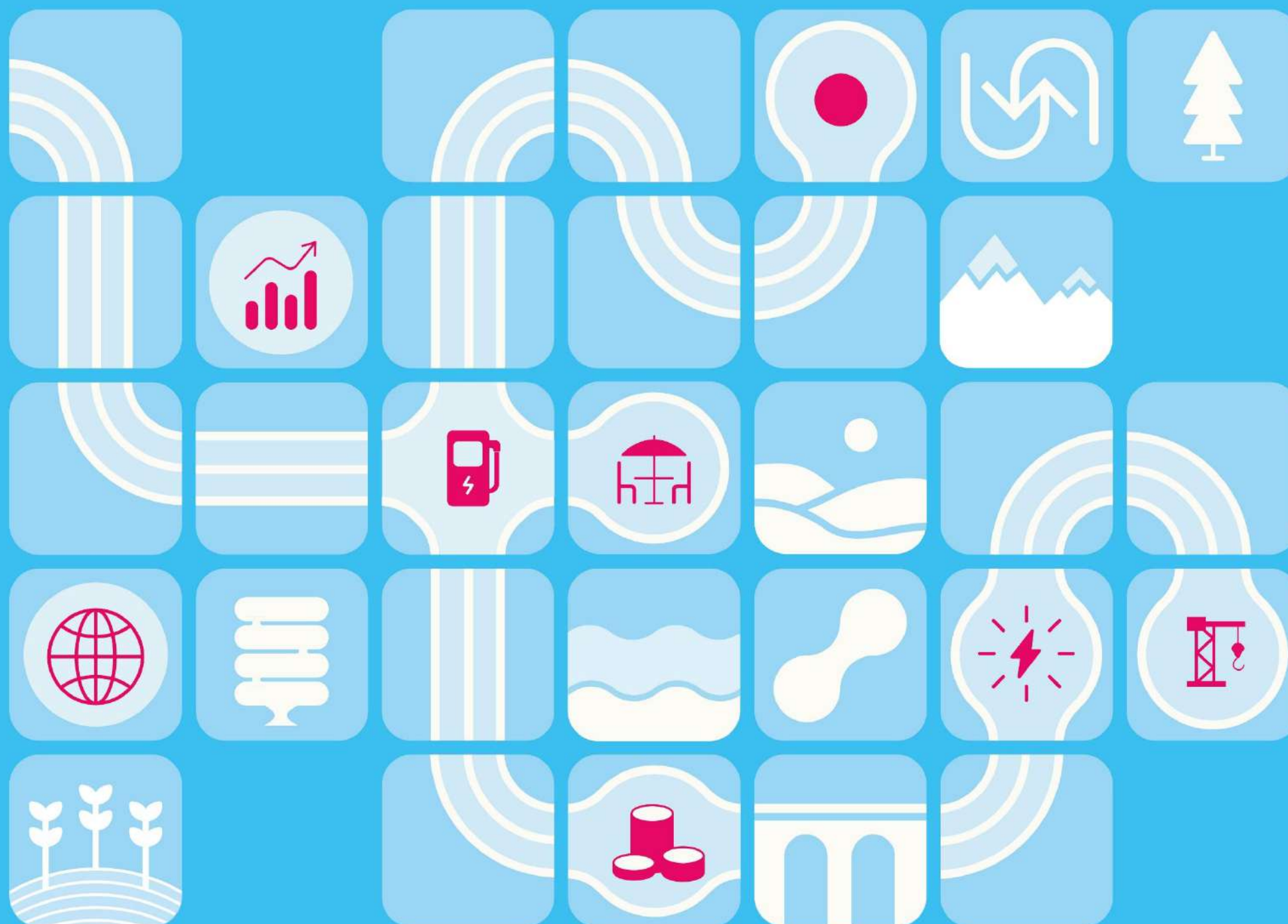
Président de VINCI Highways et de VINCI Autoroutes

Leonard
18 février 2026



Merci de votre venue !

**#Décider
Maintenant**



Décider Maintenant

Infrastructures de mobilité :
quels modèles, quels
usages pour développer
les territoires ?

18 février 2026

9h15 à 12h30