-LES MOBILITÉS-

JOURNÉE DES TRANSITIONS

COMPTE RENDU DE L'ÉVÈNEMENT

- *Organisé par les L1 (2024-2027) du CPES Science de la transition écologique et sociétale du lycée Descartes de Tours et M. Galhardo*
- *28/01/2025*
- *Lycée Descartes, Tours*

Actes de la table ronde rédigés par les L1 CPES

Actes de la Journée des Transitions
Les mobilités

L1 CPES - Sciences de la Transition Écologique et Sociétale
Lycée Descartes - TOURS
Université de Tours
Promotion 2027

Résumé

La Journée des transitions, qui s'est tenue le 28 janvier 2025 au Lycée Descartes, avait pour objectif de réfléchir collectivement aux enjeux des transitions écologiques, sociales et économiques en lien avec les mobilités. Supervisée par M. Galhardo et organisée par une trentaine d'étudiants de L1 CPES Sciences de la Transition Écologique et Sociétale, cette journée a réuni une vingtaine d'intervenants, des professeurs du lycée Descartes mais également d'autres étudiants sensibles à ces problématiques. La matinée était consacrée à des tables rondes abordant divers sujets autour de ces transitions. Chaque table se concentrait sur un enjeux précis lié aux mobilités: "Mobilités des villes et mobilités des champs", "Mobilités et territoires en transition : aménager le territoire autrement", "Mobilités et sécurité", "Les entreprises face aux enjeux des mobilités", et enfin "Égalités et inégalités face aux mobilités". Après un déjeuner offert par le lycée, où les réflexions ont pu se poursuivre d'un ton plus léger, l'après-midi a rassemblé un grand nombre de participants autour d'un débat. Ce dernier a permis de prolonger les échanges dans une ambiance plus informelle, tout en maintenant la profondeur des discussions. Les questions posées et l'apport de connaissances de chacun ont contribué à élargir la réflexion sur les sujets abordés le matin. Plusieurs intervenants ont souligné l'importance de mettre en place des politiques publiques et des initiatives locales pour accompagner les transitions, tout en prenant en compte les particularités de chaque territoire. Si cette journée n'était pas suffisante à elle seule pour aborder tous les enjeux posés par les mobilités, elle a cependant permis de souligner l'importance de la sensibilisation et de la mobilisation des communautés autour de ces questions cruciales. Il est essentiel de poursuivre ces efforts pour trouver des solutions durables et collectives.

Mots-clés : Mobilités, Transition(s), Territoires, Aménagements, Alternatives

Summary

The “Journée des Transitions”, which took place on January 28th, 2025 at the Lycée Descartes, aimed to collectively reflect on the challenges of ecological, social, and economic transitions related to mobility. Supervised by Mr. Galhardo and organized by around thirty CPES Ecological and Societal Transition Sciences first-year students, this day brought together about twenty guests, highschool professors as well as other students interested in these topics. The morning was dedicated to roundtables covering various aspects of these transitions. Each table focused on a specific issue related to mobilities : “Urban and rural mobilities”, “Transition of mobilities and territories : a new way of organizing territories”, “Mobilities and security”, “Companies facing mobility challenges”, “Equality and inequality in mobilites”. After a lunch offered by the school, where discussions continued on a lighter tone, the afternoon brought together a large number of participants around a debate. This context allowed for further exchanges in a less formal way while maintaining the depth of the discussion. Everyone had the opportunity to ask their questions, share their knowledge, and contribute to the broadening of the reflection on the topics discussed in the morning. Several speakers put forward the importance of implementing public policies and local initiatives to support transitions for a more sustainable world, while taking into account the specific characteristics of each territory. While this day alone was not enough to tackle all the stakes raised by mobility, it did highlight the importance of raising awareness and the mobilisation of communities around these crucial questions. It is essential to continue these efforts to find sustainable and collective solutions.

Keywords : Mobilities, Transition(s), Territories, Transport infrastructures, Alternatives

Sommaire

INTRODUCTION (page 5)

SYNTHÈSE DES TABLES RONDES

1. Mobilité des villes, mobilité des champs (page 6)

2. Mobilités et territoire en transition : aménager le territoire autrement ? Avec qui ? (page 11)

3. Mobilités et Sécurités : Vers de nouveaux risques ? Vers de nouvelles normes ? (page 14)

4. Les entreprises face aux défis des mobilités (page 16)

5. Égalité et inégalités face aux mobilités (page 19)

CONCLUSION (page 22)

Introduction

Le réchauffement climatique et l'effondrement du vivant nous appellent à opérer au plus vite la transition écologique dans tous les domaines. Le secteur des transports, responsable de 32 % des émissions de gaz à effet de serre en France, d'une fragmentation des habitats naturels et de multiples pollutions ne saurait faire exception. Loin d'être une problématique strictement écologique, nos mobilités soulèvent de nombreux enjeux et leurs évolutions sont liées à l'organisation sociale et économique, aux aménagements ainsi qu'aux mentalités et aux modes de vie. Quelles sont les origines de nos mobilités actuelles ? Quels sont les freins de la transition ? Qui est à même d'influer sur ces évolutions? Quelles solutions et quels choix s'offrent à nous à l'heure actuelle ? Quelles conséquences ont ces nouvelles voies ?

C'est avec ces interrogations en tête que nous nous sommes lancés dans l'organisation d'un séminaire lors de la journée du 28 janvier. Nous avons convié 21 acteurs du secteur à venir partager leurs connaissances et leurs vécus lors de tables rondes thématiques et d'un débat général. Pour une pluralité des points de vue sur ce sujet pluridisciplinaire, nous avons invité des élus, des citoyens engagés au sein de syndicats et d'associations sur la question de la mobilité en Touraine, ainsi que des agents de la fonction publique et des professionnels du secteur privé.

De ces échanges ont émergé deux problématiques transversales. D'une part, celle des inégalités dans le droit à la mobilité, que ce soit entre les zones rurales et urbaines, entre les femmes, les minorités de genres et les hommes, entre les personnes en situations de handicap et les personnes valides, entre les différentes classes sociales ou encore d'autres. Et d'autre part, celle des acteurs de cette transition : comment s'organiser de telle sorte que les citoyens soient meneurs de cette transition, et non des freins ? La responsabilité et les coûts doivent-ils revenir aux pouvoirs publics ou aux entreprises ? Quelle collectivité territoriale est à la bonne échelle pour planifier et coordonner les aménagements ?

Nous avons cherché à construire des réponses à toutes ces questions et voici le fruit de ces réflexions.

1 - Mobilités des villes et des campagnes

Par Jean Barriot, Camille Sibellas, Gaïane Salles, Mathis Roig, Philippine Joly et Donatienne de la Bouillerie

Cette table ronde, portant sur les mobilités des villes et des campagnes, a réuni 5 intervenants, qui nous ont permis d'éclairer les problématiques et enjeux autour de ce sujet. Nous avons pu accueillir M. Wolf, le Co-président d'une association de démocratie participative ainsi qu'ancien directeur de Keolis et ancien employé de la SNCF, mais aussi M. Degeorge qui est le président de l'Association pour le Développement des Transports en Touraine (ADTT). Mme Carette, qui a également pu être présente, est chargée de l'Observatoire des mobilités et modélisation pour Tours Métropole Val de Loire. Autour de cette table ronde, il y avait ensuite M. Cohen, adjoint à la transition écologique de la ville de Tours, et enfin Mme Lemeunier, agente de la commune de Véretz sur les questions écologiques et d'aménagement du territoire.

Le débat a débuté par un tour de table où chaque participant s'est présenté, posant ainsi les bases d'une discussion ouverte et constructive. L'animateur de la table, Jean Bariot, a ensuite introduit le sujet en soulignant que l'urbanisation actuelle concentre les services dans des métropoles toujours plus grandes, tandis que les campagnes voient leurs lignes de transport se réduire. Face à ce constat, il a invité les participants à réfléchir à l'avenir de la mobilité, en ville comme à la campagne, en posant la question suivante : faut-il redynamiser les campagnes pour limiter leur dépendance aux villes et réduire ainsi les besoins en transport ?

C'est Mme Lemeunier qui a ouvert les échanges en présentant le logement comme un facteur clé de la mobilité, l'un des trois principaux axes abordés lors de cette discussion. En raison du coût élevé de la vie en ville, de nombreux néo-ruraux travaillent en milieu urbain sans pouvoir s'y loger. Comme l'a souligné Mme Carette, le logement est la première préoccupation des citoyens et doit être mieux pris en compte dans les politiques de mobilité, notamment en matière de coût et d'accessibilité. Vivre en périphérie entraîne des coûts sous-estimés, notamment en chauffage, et les besoins en mobilité sont souvent négligés lors du lancement de projets en zones périurbaines. Une évaluation des besoins en transport des habitants de ces zones apparaît donc essentielle afin d'adapter l'offre et d'améliorer leur accessibilité.

Cette question du logement nous amène naturellement aux transports ferroviaires. Malgré un réseau ferré relativement développé en Touraine, celui-ci reste très centralisé autour de Tours, ce qui complique les déplacements, notamment pour des motifs autres que professionnels. À titre de comparaison, le Loiret, bien plus vaste, ne compte que 22 lignes. Selon M. Degeorge, président de l'ADTT, cette situation s'explique en partie par une « dévitalisation du territoire, peut-être parce qu'il y a moins de mobilités ». La diminution des services de transport dans certaines zones serait donc liée à un manque de solutions adaptées. Il a notamment cité l'exemple de Loches, où aucun train n'arrive avant 9h, ce qui limite fortement les opportunités des habitants en matière d'emploi, d'études ou d'accès aux services.

Enfin, la dernière thématique abordée concerne la voiture et son omniprésence en milieu rural. Si elle demeure indispensable pour de nombreux habitants, elle soulève des enjeux écologiques et financiers. L'un des principaux problèmes identifiés est l'auto-solisme, c'est-à-dire le fait que de nombreux usagers circulent seuls dans leur véhicule. Par ailleurs, comme l'a mentionné M. Wolf, le premier motif de déplacement n'est pas le travail, mais le loisir. Or, les horaires des trains sont principalement conçus en fonction des heures de bureau, ce qui limite leur utilisation pour d'autres types de trajets. Cette dépendance à la voiture entraîne également des embouteillages en périphérie, dégradant la qualité de vie des résidents.

Dans un second temps, nous avons abordé la place de la transition écologique dans les questions de mobilités en milieu rural et urbain. Les transports sont responsables de 28,7 % des émissions nationales de GES. Selon Mme Carette, la plupart des préoccupations autour des mobilités sont liées à des questions économiques et d'habitudes plus que de conscience écologique. En effet, comme le rappelle M. Wolf, les différentes modalités de transport ne coûtent pas le même prix et demandent aux usagers de posséder différents titres. Mme Leumeunier souligne aussi un frein sociologique : la transition est perçue comme une contrainte de confort plus qu'une nécessité environnementale. Cependant, M. Cohen met en avant des mesures de solidarité spontanées, comme à Rouen où l'incendie d'un pont a poussé la population à adopter d'autres mobilités, majoritairement partagées.

Pour diminuer l'impact des pollutions, les intervenants proposent unanimement la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle. Alors que le prix du carburant reste stable, le coût global de la voiture augmente avec les assurances, l'entretien et les péages. De plus, selon M. Wolf, 80 % des voitures restent immobiles la journée et prennent donc de la place inutilement dans l'espace public. Ces critiques de la voiture sont pour les intervenants autant de raisons d'amorcer une transition écologique des transports. Toutefois, M. Wolf rappelle qu'il est aujourd'hui impossible de ne pas avoir de voiture en milieu rural sans se retrouver en situation d'immobilité. Mme Leumeunier insiste alors sur l'importance de faire revivre les commerces de proximité pour que les habitants n'aient pas à se déplacer

constamment. Le covoiturage est aussi une solution encouragée, permettant de créer du lien social et de réduire les coûts tant économiques qu'écologiques.

Enfin, les initiatives dans la métropole pour plus de pistes cyclables, de rues pour vélos et de nouvelles voies de tramway sont autant de possibilités de transition écologique des mobilités. Face aux défis rencontrés et aux réticences des élus et habitants, de nombreux acteurs du territoire se mobilisent pour proposer de nouvelles façons de se déplacer entre villes et campagnes.

Plusieurs solutions ont ainsi été évoquées pour améliorer la mobilité tout en répondant aux enjeux écologiques, économiques et sociaux. Le développement de l'intermodalité et la diversification des offres faciliteraient les connexions entre différents modes de transport. L'autopartage, le covoiturage régional et le transport à la demande sont autant de pistes prometteuses. Une meilleure coordination des horaires scolaires et professionnels pourrait également fluidifier les déplacements, à l'image du « glissement pendulaire » expérimenté à Rennes, qui consiste à décaler les heures de début des cours et du travail pour limiter la saturation des transports.

Un second axe concerne la mobilité inclusive et sociale. Comme le souligne Mme Leumeunier, "Les mobilités changent selon les âges de la vie". Adapter les services aux personnes à mobilité réduite est donc essentiel. M. Cohen cite ainsi l'usage de tricycles pour les seniors et l'accompagnement des personnes isolées ou en situation de précarité dans les transports en commun.

Enfin, l'aménagement du territoire joue un rôle clé dans la mobilité. Réduire la place de la voiture en réorganisant l'espace urbain favoriserait les mobilités douces. Le projet Vélival du syndicat des mobilités de Touraine s'inscrit dans cette dynamique avec un réseau en « toile d'araignée » de 350 km d'itinéraires sécurisés. Renforcer les services de proximité pour limiter les déplacements inutiles constitue une solution concrète et complémentaire. Par ailleurs, l'implantation stratégique des aires de covoiturage est un levier important. M. Wolf souligne aussi la nécessité d'intégrer la mobilité dans une réflexion globale sur l'urbanisme : à Chinon, par exemple, la maison des personnes âgées a été implantée à proximité de la gare pour faciliter les déplacements. La réflexion sur la continuité de la mobilité doit ainsi s'intégrer dans les politiques d'aménagement et d'organisation territoriale pour favoriser une réduction globale des émissions carbonées sans restreindre la liberté de déplacement.

La mobilité est un enjeu transversal qui touche à la fois l'écologie, l'économie et la justice sociale. Si les villes et les campagnes ont des besoins différents, elles sont interdépendantes et doivent être pensées ensemble. Des solutions existent, mais nécessitent des politiques ambitieuses et une coordination renforcée.

BIBLIOGRAPHIE :

Sources Numériques:

- **ADEME.** (2023). *Développer le système vélo en Centre-Val de Loire*. ADEME. https://librairie.ademe.fr/ged/6017/developper-systeme-velo-centre-val-de-loire.pdf
- **Aguilera, A., Baptiste, H., Feildel, B., & Huyghe, M.** (2016). *MOBITER : Mobilité et dynamique des territoires ruraux (Rapport final programme de recherche)*. CITERES; LVMT, https://www.lvmt.fr
- **Baptiste, H., Busnot-Richard, F., Carrière, J.-P., Huyghe, M., & Mattei, M.** (2013). *Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?* https://shs.hal.science/halshs-00934756/PDF/MOUR_rapport_final_-*Quelles_mobilitA_s_en_milieu_rural_A_faible_densitA*.pdf
- **Cailly, L., Oppenchaim, N., & Huyghe, M.** (2020). *Trajectoires mobilitaires et contextes résidentiels : quelles interactions pour les habitants périurbains et ruraux ?* In *CIST2020-Population, temps, territoires* (pp. 160-164). Collège international des sciences territoriales (CIST), Paris-Aubervilliers, France, https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02536260/document
- **Feildel, B., & Martouzet, D.** (2012). *La mobilité comme modalité de l'ancrage : enrichir l'évaluation de la durabilité des espaces périurbains*. *RTS. Recherche, transports, sécurité, 28*(3-4), 271-289, https://shs.hal.science/halshs-00936324/file/La_mobilitA_comme_modalitA_de_l_ancrage_-_Feildel_Martouzet.pdf
- **Huyghe, M., Baptiste, H., & Carrière, J.-P.** (2013). *Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? Développement durable et territoires, 4*(3), https://doi.org/10.4000/developpementdurable.10000
- **Thalineau, A.** (2014). *Vieillir chez soi, un enjeu individuel, social et politique*. In *Vieillir chez soi – Les nouvelles formes du maintien à domicile*. Presses Universitaires de Rennes, https://books.openedition.org/pur/47369
- **Huyghe, M.** (2015). *Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages* (Thèse de doctorat). Université François Rabelais, Tours, https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01238741/document

- **Martouzet, D., Bailleul, H., & Feildel, B.** (2011). *Les justifications de la mobilité périurbaine : mise à l'épreuve de la durabilité dans un espace intermédiaire*. In M. Giroud, H. Mainet, & J.-C. Edouard (Eds.), *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Territoires, pratiques, régulations* (pp. 9). Presses Universitaires Blaise Pascal, https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00769215/document
- **Martouzet, D., Bailleul, H., Feildel, B., Laffont, G.-H., Michel, S., & Thibault, J.** (2012). *La mobilité et le périurbain à l'impératif de la ville durable : Ménager les territoires de vie des périurbains (Rapport de recherche)*. Université de Tours/UMR CITERES, https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00769215/document

Sources Papier:

- **Frétigny, J.-B.** (2024). Des mobilités multiformes. *Documentation photographique, 8159*, 18-29.
- **Allemand**, **S.** (2001). Le point sur... les mobilités. *Sciences humaines, 113*, 46-47.

2 -Mobilités et territoire en transition : aménager le territoire autrement ? Avec qui ?

Par Benoit Amélia, Costa Le Vaillant Lily, Guillemain-Naddeo Nina, Hervier Valentine, Picardeau Jules, Vidie Chloé

Nos mobilités ont un fort impact sur le vivant et le climat. Nous allons maintenant nous intéresser à la façon dont cette transition se traduit dans le domaine des mobilités. Quels sont les acteurs impliqués dans cette transition ? Quels sont ses nouveaux outils et défis ? Comment se répercute-t-elle sur notre façon d'organiser les mobilités ? Pour tenter d'y voir plus clair, nous avons reçu à notre table ronde Mme Dumond, représentante syndicale, M. Schampion, urbaniste spécialisé dans les mobilités, M. Hilsmann, chargé de mission au département des études de géographie de la région Centre-Val de Loire, et enfin M. Ser, directeur adjoint chargé des mobilités au conseil départemental d'Indre-et-Loire.

Le secteur des mobilités fait intervenir de nombreux acteurs. Des municipalités à l'État, tous les échelons des pouvoirs publics sont impliqués. Les régions, en particulier, ont récemment gagné en importance, la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 leur délégant d'importantes responsabilités en la matière. Ce texte a également conduit à la multiplication des Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM), qui doivent désormais couvrir la totalité du territoire. L'État, qui fixe le cadre législatif et répartit les financements, reste néanmoins un acteur central des mobilités. Cette forte implication du secteur public rend la volonté politique déterminante dans la mise en place de la transition des mobilités. On souligne également l'importance des acteurs privés, mais aussi celle des citoyens, en particulier lorsqu'ils sont organisés en collectifs ou syndicats. Cette multiplicité d'acteurs est cependant source de complexité et de conflits. Sur qui doit peser le poids financier de la construction d'un arrêt de bus, sachant que les bus dépendent de la région, mais qu'ils circulent le long d'une route relevant du département ? Que faire lorsqu'un projet rencontre une opposition citoyenne ? Ces tensions ralentissent la prise de décision collective et appellent à des efforts de communication et de coordination.

Comme tous les secteurs, les mobilités sont influencées par les évolutions techniques et sociétales : les outils utilisés et les défis rencontrés sont en perpétuelle évolution. Un bon exemple en est l'utilisation de plus en plus soutenue de la data, nécessaire pour conserver une vision globale du territoire et mettre en place des aménagements d'utilité publique. Provenant majoritairement de l'INSEE locale, régionale ou nationale, ou encore disponible en open data, elle permet la création de modèles de projection grâce à des estimations de fréquentation, qui servent à calculer la rentabilité et l'efficacité théorique d'un

aménagement. Le recours aux enquêtes publiques témoigne d'une tentative d'associer les citoyens aux décisions qui les concernent. Mais elles se heurtent souvent à plusieurs obstacles : conflit entre les intérêts individuels et collectifs, longue temporalité des projets qui finit par rendre les enquêtes obsolètes ou encore manque d'intérêt des citoyens. Enfin, le cadre législatif évolue et pose des contraintes ; de nouveaux aménagements sont nécessaires pour répondre à la crise climatique, mais ils doivent également tenir compte de la moins célèbre crise de la biodiversité. La doctrine "Éviter, Réduire, Compenser" et la législation sur le zéro artificialisation nette tentent de réguler les impacts des aménagements du territoire sur le vivant.

Au-delà des outils et du cadre, les transports eux-mêmes sont appelés à la transition. La vaste majorité des trajets, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, se fait toujours par la route. Le développement des véhicules électriques est insuffisant et ne peut nous dispenser de repenser les mobilités autrement. De nombreux projets s'inscrivent dans la transition des mobilités, à l'échelle des routes (autoroutes bas carbone intégrées dans le Service Express Régional Métropolitain - SERM), des transports en commun (avec le rétrofit des bus pour une alternative plus vertueuse) ou encore du vélo, inclu dans de nombreux projets de mobilités. Le raccordement des milieux ruraux repose aujourd'hui souvent sur des cars, plus faciles à mettre en place. Cependant, les transports guidés tels que le réseau ferroviaire et le tramway ne doivent pas être négligés, car ils structurent le territoire. Ces corridors de transport laissent apparaître des interstices, à remplir avec des mobilités plus douces, créant ainsi davantage de zones d'intermodalité, un élément indispensable dans l'organisation des mobilités.

Cette table ronde a donné lieu à des échanges intéressants, qui ont mis en valeur la complexité du sujet des mobilités. Chaque projet est complexe en raison de la multiplicité des acteurs impliqués et des nombreuses contraintes juridiques et écologiques. De plus, les outils et les méthodes utilisés doivent s'adapter à leur contexte et à leur époque. Enfin, les pratiques elles-mêmes évoluent : la sortie du modèle du tout-voiture nécessite de nouveaux aménagements et une approche multimodale, le tout dans un cadre législatif plus contraignant. Nous avons pu constater que, malgré les difficultés rencontrées, les acteurs présents autour de la table abordent sans hostilité et avec optimisme les changements importants imposés par la transition écologique dans leur travail quotidien.

BIBLIOGRAPHIE :

- **Ministère de la Transition Écologique, de la Biodiversité, de La Forêt, de La Mer, de La Pêche** (2018) Mobilités Urbaines, *L'organisation de la mobilité en France* https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/lorganisation-mobilite-france
- **Stoskopf, N, Lamard, P,** (2011) Picard, *Transports, territoires et société*
- **Fol, S, Miot, Y, Vignal, C** (2014), Presses Universitaires du Septentrion, *Mobilités résidentielles, territoires et politiques publiques*
- **Ville de Tours** (2022), *Pour un urbanisme écologique et solidaire - Référentiel Ville de Tours*
- **Huré, M,** (2022) Histoire des transports et des mobilités en France, Cairn.info, *Chapitre 6. La mise en politique des mobilités. Perspectives historiques et enjeux contemporains* https://shs-cairn-info.proxy.scd.univ-tours.fr/histoire-des-transports-et-des-mobilites-en-france--9782200634315-page-123?lang=f
- **Hasiak, S, Passalacqua, A, Poinsot, P** (2024), Cybergeo : revue européenne de géographie / European journal of geography, *Les gratuités des transports collectifs : quels impacts sur les politiques de mobilité ?* https://journals.openedition.org/cybergeo/41534#:~:text=L'instauration%20de%20la%20gratuit%C3%A9,des%20autorit%C3%A9s%20organisatrices%20des%20mobilit%C3%A9s.

3 - Mobilités et Sécurités : Vers de nouveaux risques ? Vers de nouvelles normes?

Par Lucas You, Sovann Petont, Martin Terny et Aristide Gouvazé

Lors de notre table ronde, nous avons pu échanger avec Monsieur Dominique Morel, un brigadier chef de la police nationale qui s'occupe des violences routières, Julie Brenet, une chargée de mission mobilité au syndicat des mobilités de Touraine et Christian Roche, premier adjoint au maire de la ville de Véretz.

Les principaux conflits sur la route sont dus à la superposition des mobilités sur les voies ainsi qu'à la multiplication des mobilités plus rapides que l'évolution du code de la route et des infrastructures. M. Roche nous a aussi expliqué que, dans les milieux ruraux, les routes sont très anciennes et n'ont pas été pensées pour les mobilités actuelles comme les vélos.

En conséquence, 187 cyclistes sont morts en 2019 dus à leur vulnérabilité face aux automobilistes. Il faudrait sensibiliser les usagers de la route et les éduquer au code de la route, et que les usagers apprennent à cohabiter. Monsieur Roche, quant à lui, a vu dans sa ville un tunnel mis en place pour sécuriser les cyclistes lorsqu'ils traversent la route départementale. De plus, les feux tricolores à Tours sont mal coordonnés. Julie Brenet nous a expliqué qu'il y a quelques années le code de la route faisait peu mention des cyclistes. Aujourd'hui cela s'est amélioré. Nous avons aussi abordé l'insécurité pour les femmes dans les transports en communs, et Dominique Morel nous a expliqué comment les policiers dans les transports en communs procèdent aux interpellations en civils lors de situations de harcèlement ou de remarques sexistes.

Dans l'optique d'y remédier, des plans locaux d'urbanisme sont nécessaires pour favoriser les mobilités douces et créer des voies séparées (assez grandes pour les cyclistes) pour chaque usage de la route. Par exemple, depuis peu à Tours, de 8 heures à 20 heures, il est interdit de traverser la rue Nationale à vélo. De manière à désengorger les transports publics, les établissements scolaires adoptent des horaires différents.
Les intervenants ont aussi proposé une sensibilisation au code de la route pour tous les usagers. Nous avons aussi conclu que les problèmes d'insécurité des femmes étaient dus au patriarcat plus qu'aux modèles de mobilités.

BIBLIOGRAPHIE:

- **Les concepts clés de la mobilité : *l**es enjeux MMA,La mobilité en sécurité.* Métropole du Grand Nancy.

- **Gilles savary.** (2020).*La sécurité dans les transports collectifs : angles morts des politiques publiques.* Le Monde.

- **D.Pouget.** (Octobre 2024). *Une femme de 38 ans a été mortellement percutée par un camion de livraison mardi 8 octobre 2024 dans le centre ville de Tours*. France 3 Centre-Val-de-Loire.

- **Sandrine Gaymard, Angel Egido**. (2025). *Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé.* L'Harmattan.

4 - Les entreprises face aux défis des mobilités

Par Arthur Aiglehoux, Ewen Champeau, Vaitea Roo, Maëline Teyssier, Radu Voica

Les entreprises, par leurs moyens et leur influence sur les comportements du quotidien, sont des acteurs clés de la transition vers des mobilités durables. Afin d'y voir plus clair, nous avons accueilli autour d'une table ronde lors de la journée des transitions, S. Legland, conseillère en mobilités pour le Syndicat des Mobilités de Touraine (SMT), ainsi que L. Robert et T. Debray, commerciaux de la nouvelle antenne de Tesla située à La Riche. Autour de cette table ronde, il y avait également 5 étudiants en Licence Sciences de la Transition Écologique et Sociétale, ainsi que Sylvie Mercadal, documentaliste du Lycée Descartes.

Après un rapide tour de table, durant lequel chacun se présentait brièvement en ajoutant ses moyens de transport utilisés quotidiennement, le débat s'est naturellement orienté vers la question des mobilités quotidiennes des employés au sein des entreprises. Les données d'une enquête évoquée, menée par le syndicat des mobilités de Touraine (SMT & SMAT, 2019), relève que 68% des personnes effectuent leur trajet domicile-travail en voiture, soit bien plus que la moyenne française de 53% (Ministère de la Transition Écologique, 2024). Cette surutilisation, paradoxale pour une métropole urbanisée comme Tours, s'expliquerait moins par un manque d'alternatives que par une perception persistante de la voiture comme symbole de la liberté et de confort. Pourtant, cette image idéalisée — entre embouteillages stressants, responsabilité de conduire seul et coûts cachés — contraste avec les récits de ceux qui ont délaissé l'autosolisme. Ces anciens automobilistes, désormais adeptes du vélo ou des transports en commun, décrivent un quotidien apaisé : moins de fatigue au volant, plus de temps pour lire ou écouter des podcasts, et un budget allégé. Les solutions alternatives, comme le covoiturage, peinent malgré tout à s'imposer face à ces représentations, mais aussi à des contraintes pratiques : certains salariés travaillant de nuit, par exemple, n'ont tout simplement pas d'autre choix.

La question du télétravail a ensuite été posée. En effet, celui-ci est une bonne solution qui permet de limiter voire de stopper complètement les trajets domicile-travail, tout en favorisant les modes de déplacement actifs comme la marche ou le vélo (Detry, 2024). Cependant, il n'est pas applicable partout, comme le soulignent les commerciaux de Tesla, ne pouvant pas abandonner le contact avec les clients. Le même problème se pose dans d'autres secteurs demandant des conditions particulières de travail (industrie, agriculture…). Enfin, les télétravailleurs effectuent d'autres déplacements. Il a été

longuement évoqué le fait que ce qui pouvait sembler être une solution à un problème pourrait en fait en créer d'autres : ici le télétravail engendre un transfert de coûts. Ainsi, nous en avons conclu qu'il est important de prendre du recul et d'avoir un point de vue global pour anticiper sur une solution qui peut être une fausse bonne idée.

Plusieurs lois récentes ont été évoquées, mettant en avant l'importance des mobilités dans les enjeux environnementaux, économiques et sanitaires. Parmi elles, la loi d'orientation des mobilités (2019) a pour objectif d'améliorer les déplacements du quotidien grâce à des transports moins coûteux et plus propres. Elle oblige les entreprises de plus de 50 salariés à effectuer un plan de mobilité employeur et à prendre en charge 50% des charges sur les abonnements de transports en commun des employés. Le forfait mobilité durable (FMD), facultatif et encore trop peu connu (1/3 des employeurs connaissent son existence), permet aux employeurs de verser une somme d'argent aux employés utilisant un mode de transport durable (vélo, covoiturage…). Cependant, la voiture reste un moyen de transport encore favorisé, et nous avons évoqué les différents conflits d'usages entre les différents moyens de transport.
Tout au long de cette table ronde, nous avons évoqué plusieurs limites, dont la seule solution pour les franchir est d'adopter un changement de comportement. Pour qu'ils soient mis en place, nous avons identifié trois leviers : le premier levier est celui de la réglementation, des politiques publiques doivent être plus incitatives en augmentant les aides aux mobilités durables ou en restreignant la circulation. Le deuxième levier est culturel et comportemental, c'est en sensibilisant au sein de l'entreprise les salariés et employeurs aux impacts environnementaux de leurs choix de mobilité que l'on observera un changement de comportement. Le troisième est économique : l'élaboration d'infrastructures plus durables ou l'achat de véhicules électriques coûtent cher, et, depuis 2025, la suppression des primes à la conversion n'aide pas. Ces leviers sont complémentaires : lorsque la contrainte économique est absente et que les entreprises ont les moyens, elles ne peuvent pas nécessairement à cause d'autres contraintes, parfois géographiques.

En conclusion, les entreprises font face à de nombreux défis pour les mobilités. Ces défis sont à la fois logistiques, économiques, sociaux et réglementaires. Il faut souligner l'importance des acteurs liés à ces défis : salariés, employeurs, administrations ne se concertent pas toujours. La législation tente d'accompagner les entreprises à effectuer une transition vers des mobilités durables, mais elle ne suffit pas et les nombreuses contraintes quotidiennes des usagers, ainsi que les enjeux économiques, freinent la transition. Enfin, les entreprises mettent en place des solutions comme le télétravail ou le covoiturage, mais qui restent limitées à cause de différentes contraintes, et cela demande des moyens que les entreprises n'ont pas toujours.

BIBLIOGRAPHIE :

- **Detry, D.** (2024). (Télé)travailleurs et mobilité : Quelle(s) relation(s) entre le télétravail et les déplacements actifs ? [Mémoire, Faculté des sciences de la motricité, Université catholique de Louvain]. *https://dial.uclouvain.be/memoire/ucl/object/thesis:48743*
- **LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1),** JORF [en ligne] n°0299 du 26 décembre 2019 disponible sur https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000039666574/#JORFARTI000039666655
- **Ministère de la Transition Écologique.** (2024, avril). Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ? *https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/media/7313/download?inline*
- **Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des Territoires.** (2024). Résultats du baromètre "forfait mobilités durables " (FMD) - Edition 2024. https://www.francemobilites.fr/outils/ressources/resultats-du-barometre-forfait-mobilites-durables-fmd-edition-2024
- **Syndicat des mobilités de Touraine & Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle.** (2019). Enquête Mobilité 2019 sur le département d'Indre-et-Loire. Enquête mobilités Touraine. https://emc2-touraine-mobilites.scan-datamining.com/ - https://smt-touraine.fr/accedez-a-lobservatoire/enquete-mobilites

5 - Égalité et inégalités face aux mobilités

Par Salomé Bouchet, Louise Hoareau, Emma Gourel de Saint Pern, Lucas Baranger, Nessyle Bouttier, Coralie Kerisit

La table ronde, intitulée "Égalité et inégalités face aux mobilités", a réuni trois intervenants. M. Moindrot, membre du collectif citoyen du tram, s'est exprimé sur l'importance de desservir la commune de Saint-Pierre-des-Corps dans le cadre du projet de seconde ligne de tramway. M. Boukhdimi, représentant et membre de la délégation de l'Association des Paralysés de France, a apporté son témoignage sur les enjeux d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap. M. Bernasconi, directeur régional de Wimoov Centre-Val de Loire, a présenté les actions de son association visant à favoriser l'accès aux transports pour les publics en situation de précarité. Le collectif Touraine Transports Publics Gratuits, également invité à cette table ronde, n'a finalement pas pu être présent.

Tout d'abord, d'après la définition des intervenants, l'égalité en matière de mobilité est un droit fondamental reconnu par la loi, garantissant à chacun la possibilité de se déplacer librement pour travailler, étudier ou accéder aux soins, ainsi qu'à la vie sociale. Toutefois, de nombreuses inégalités persistent, qu'elles soient économiques, sociales ou structurelles. On distingue ainsi la notion de "savoir bouger", définissable par la connaissance et la maîtrise des dispositifs de mobilité, de "pouvoir bouger", l'accès effectif aux moyens de transport. Finalement, selon M. Bernasconi, les mobilités sont une compétence à acquérir et nécessitent un accompagnement.

Par ailleurs, à travers le témoignage de M. Boukhdimi, nous avons saisi que l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap reste un défi majeur. La loi de 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes en situation de handicap est censée imposer l'accessibilité universelle des transports publics. En revanche, M. Boukhdimi a relevé le fait qu'aucun budget n'avait été établi lors de l'adoption de cette loi, les délais pour la mise en conformité ont donc été rallongés dans certaines régions. Ainsi, les infrastructures ne sont pas toujours adaptées à leurs besoins, ce qui limite leur autonomie et leur inclusion au sein de la société. Par exemple, M. Boukhdimi nous a relaté son expérience vis-à-vis du transport ferroviaire et du peu de places réservées aux personnes en situation de handicap.

La discussion s’est ensuite portée sur la gratuité des transports. Selon les trois intervenants, cette mesure ne saurait constituer une solution viable pour les inégalités au sein des mobilités. Ils ont ainsi souligné l’importance de la tarification sociale, une mesure déjà mise en place dans certaines communes, notamment à Tours. Par ailleurs, la question du genre, bien que prépondérante dans les mobilités, a été peu évoquée. La nécessité d’une mesure d’accompagnement auprès du public féminin a cependant fait l’unanimité des intervenants.

Malgré la mise en place de lois, telle que la loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 visant à rendre les mobilités accessibles et intégrant les enjeux de la transition écologique, de nombreuses inégalités économiques et sociales demeurent. En effet, le manque de budget dans les mobilités pénalise notamment les personnes en situation de précarité, soit 17 millions de Français aujourd’hui, rendant l'accès aux transports plus complexe. De plus, le coût élevé des déplacements représente une certaine charge financière pour certains foyers, limitant ainsi leur capacité à se déplacer. L’un des intervenants nous a fait remarquer que la mobilité demeure peu accessible pour 10 % des citoyens français qui présentent des difficultés à lire et à écrire. Ces derniers manquent considérablement de prise en compte dans les lois et décrets liés à la mobilité. L’accès à l’information représente d’ailleurs un enjeu majeur, notamment dans une époque où la fracture numérique s'accroît de plus en plus au sein de la population.

Les intervenants ont également appuyé la nécessité de développer des dispositifs alternatifs à la voiture individuelle, tels que le covoiturage, l’autopartage ou encore la multimodalité. En effet, cela peut contribuer à lutter contre la précarité et réduire les émissions de gaz à effet de serre, dont 30 % proviennent des transports. Par ailleurs, selon eux, il serait nécessaire d'encourager davantage les initiatives citoyennes pour réunir les usagers autour de projets communs afin de mieux répondre aux problématiques de terrain. Dans une autre mesure, les intervenants ont abordé les problèmes existants quant aux inégalités d’accès aux transports en commun entre le tissu urbain, périurbain et l’espace rural. En effet, une fracture territoriale existe : les populations habitant loin du centre urbain n’ont pas autant de moyens de mobilité que ceux habitant dans l’espace urbain, ce qui accroît les inégalités.

Pour conclure, cette table ronde nous a permis de relever trois enjeux majeurs : les mobilités doivent être inclusives, autonomes et responsables. L’inclusion passe par une meilleure accessibilité des transports, notamment pour les personnes en situation de handicap ainsi que celles en situation de précarité. Il est nécessaire d'opérer un changement de mentalité dans la société concernant les personnes à mobilité réduite afin d'améliorer leur inclusion dans l'espace public. De plus, l’autonomie se construit par la sensibilisation, voire l'accompagnement des usagers dans l’apprentissage et la maîtrise des mobilités. Elle se renforce en améliorant la qualité et l’accessibilité de l'information qui leur est fournie. Enfin, la responsabilité implique le développement de solutions durables et collectives adaptées au

territoire. Il est ainsi nécessaire de revoir notre perception des moyens de transports, la voiture étant souvent considérée comme le moyen par défaut, afin d'encourager l'émergence de solutions de mobilité alternatives plus respectueuses de l'environnement et des besoins de chacun.

BIBLIOGRAPHIE :

- *La loi d'orientation des mobilités | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique*. (s. d.). Ministères Aménagement du Territoire Transition Écologique. https://www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites
- *La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, 20 ans après*. (s. d.). handicap.gouv.fr. https://handicap.gouv.fr/la-loi-du-11-fevrier-2005-pour-legalite-des-droits-et-des-chances
- *LA MOBILITÉ, UN ENJEU D'ÉGALITÉ- copy - Mobilité inclusive*. (2018, 22 juillet). Mobilité Inclusive. https://www.mobiliteinclusive.com/la-mobilite-un-enjeu-degalite-2/
- **Lenormand, A.** (2024, 26 novembre). Environ 10 millions de personnes sans transport en commun près de leur domicile, selon une nouvelle étude. *Banque des Territoires*. https://www.banquedesterritoires.fr/environ-10-millions-de-personnes-sans-transport-en-commun-pres-de-leur-domicile-selon-une-nouvelle#:~:text=Les%20petites%20communes%20particuli%C3%A8rement%20carenc%C3%A9es,arr%C3%AAt%20de%20transports%20en%20commun.
- **Eveno, C.** (2024, 26 novembre). Inégalités : près d'un Français sur cinq n'a pas facilement accès aux transports en commun, selon une étude de l'UFC-Que Choisir. *L'Humanité*. https://www.humanite.fr/societe/inegalites/inegalites-pres-dun-francais-sur-cinq-na-pas-facilement-acces-aux-transports-en-commun-selon-une-etude-de-lufc-que-choisir
- *Plan de mobilité 2025-2035*. (s. d.). Syndicat des Mobilités de Touraine. https://smt-touraine.fr/explorez-les-projets/plan-de-mobilite-2025-2035
- *Observatoire des inégalités*. (s. d.). Observatoire des Inégalités. https://www.inegalites.fr/

Conclusion

Nous retenons de cette Journée des Transitions que les mobilités sont un sujet complexe, aux enjeux multiples mais qui n'est pas pour autant ni figé ni lointain. Il existe d'ores et déjà diverses innovations, initiatives, expérimentations et réflexions en faveur de l'équité et du respect des limites planétaires et du reste du monde vivant qui touchent à ce secteur. Cela dit, celles-çi sont encore marginales et incomplètes.

Au cours de nos échanges, de nombreux défis, qui restent à relever pour mettre largement en œuvre ces avancées, ont été mis en évidence. Tout d'abord, une volonté politique claire est évidemment primordiale pour que les aménagements nécessaires soient réalisés. De plus, un changement des mentalités doit s'opérer afin d'entraîner une évolution dans les comportements, notamment vis-à-vis de la voiture majoritairement perçue comme la liberté individuelle absolue. L'absence de planification concrète et les illusions techno-solutionnistes, qui participent à la relativisation de l'urgence de la situation, sont d'autres facteurs compromettant la transition écologique et sociale des mobilités. Enfin, la nécessité de s'opposer au pouvoir de l'argent, et en particulier à l'influence des industriels du transport, a été soulevée.

Face à ces difficultés, la créativité, la solidarité, l'engagement citoyen, le droit et l'éducation semblent être les leviers qui nous permettront de faire advenir des mobilités plus équitables et écologiques.

Riches de tous ces échanges, nous sommes aussi sortis de ces tables rondes et de ce débat plus confiantes et confiants dans notre capacité à organiser et animer un événement. Pour toutes ces raisons, nous tenons à remercier nos professeurs, le personnel du Lycée Descartes, le proviseur, nos chers prédécesseurs, les promotions de CPES STES de 2025 et 2026 et enfin l'ensemble des intervenants qui nous ont fait confiance.