



Septembre 2024 à Juin 2025

# PLAN DE MOBILITÉ DU SYNDICAT DES MOBILITÉS DE TOURAINE

Cahier de concertation n°2



# Edito



Depuis le lancement de la concertation sur le Plan de Mobilité en avril 2024, **vous avez été nombreuses et nombreux à participer aux rencontres**, à nourrir nos réflexions par vos témoignages, vos idées, vos critiques aussi. Cette participation active est précieuse : elle permet d'ancrer nos choix dans la réalité des usages, dans la diversité des situations vécues sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Ces échanges renforcent une conviction partagée : pour répondre aux urgences climatiques, améliorer la qualité de vie et rendre notre territoire plus juste, **nous devons changer nos manières de nous déplacer**. Cela suppose de renforcer l'offre de transport collectif, d'investir dans les mobilités actives, de mieux connecter les pôles d'échanges, de construire un réseau lisible, maillé, accessible.

Mais le défi est plus large. **Il s'agit aussi d'élargir les droits à la mobilité** : permettre à chacune et chacun, quel que soit son lieu de vie, de se déplacer facilement, sans dépendre de la voiture. Cela passe par des services plus nombreux, plus simples, plus solidaires, en ville, dans les quartiers, dans les communes rurales.

**Changer la mobilité, c'est aussi faire évoluer les représentations**. La voiture reste souvent synonyme d'autonomie. Mais cette autonomie est en réalité une dépendance coûteuse, contraignante, parfois subie. Il est temps d'ouvrir d'autres possibles : des mobilités sobres, partagées, inventives. C'est ce cap que nous fixons collectivement.

*Emmanuel Denis, Président du Syndicat des Mobilités de Touraine et Maire de Tours*

## Sommaire

- P 3 L'association des acteurs du territoire
- P 5 Les mesures clés issues des ateliers
- P 7 Les avancées du Plan de Mobilité de notre territoire
- P 9 La parole à Stéphanie Vincent, experte des questions de mobilité et d'aménagement du territoire
- P 10 Les étapes à venir



# L'association des acteurs du territoire



Depuis avril 2024, le Plan de Mobilité du Syndicat des Mobilités de Touraine se construit grâce à une **dynamique collective associant habitants, élus, services techniques, associations et partenaires du territoire**. À travers une **série de temps d'échanges dédiés**, chacun a pu contribuer à la définition des enjeux et à l'élaboration des actions qui façonneront les déplacements de demain sur le territoire. Cette démarche de concertation se poursuit en 2025 avec de nouveaux temps forts, confirmant la volonté du SMT (Syndicat des Mobilités de Touraine) de bâtir une mobilité vertueuse, inclusive et adaptée aux besoins des territoires et de toutes et tous.

## Le deuxième cycle de concertation

Dans le cadre de l'élaboration du projet de PDM (Plan de Mobilité), plusieurs **ateliers thématiques** ont été organisés début 2025 pour contribuer à la définition du plan d'actions. La démarche s'est poursuivie au printemps avec deux ateliers autour des grands enjeux de la mobilité tourangelle à travers un **jeu de société**, avant une **seconde conférence-débat** sur les leviers pour accompagner l'évolution de nos déplacements, le 12 juin 2025.

### Les ateliers thématiques

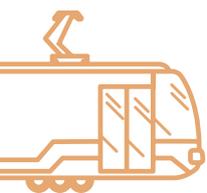
En janvier 2025, **trois ateliers participatifs** ont réuni une soixantaine de personnes à MAME : élus, techniciens, partenaires institutionnels, associations et citoyens ont été invités à contribuer activement à la réflexion. Ces temps d'échange ont permis d'approfondir plusieurs thématiques clés, en lien direct avec les enjeux du PDM. Les participants ont ainsi pu porter un regard attentif sur les thématiques suivantes :

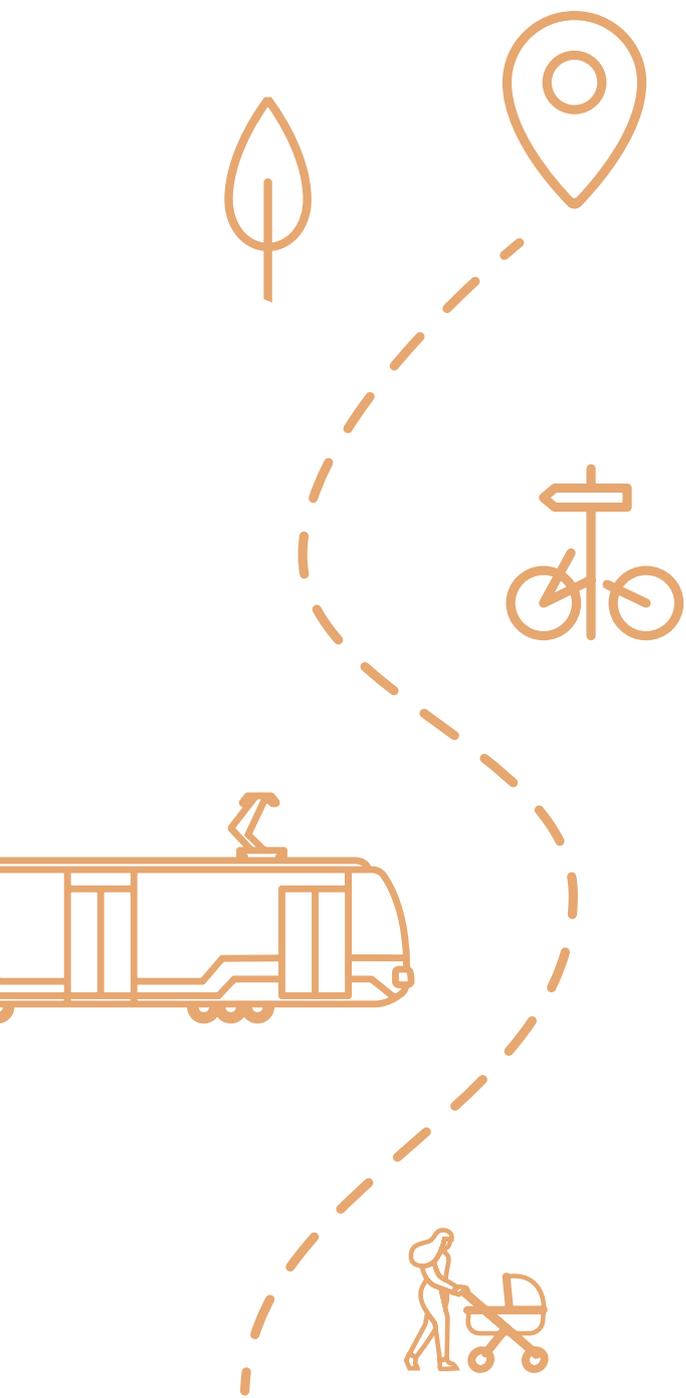
- **La mobilité inclusive, pour toutes et tous et partout.**

L'offre de mobilité (soit l'ensemble des moyens de transport et infrastructures) doit, en effet, répondre à l'ensemble des besoins spécifiques et fragilités des populations, qu'elles soient physiques, sociales ou économiques. Elle doit accompagner l'ensemble des publics vers une mobilité durable en proposant un bouquet de services adaptés notamment aux habitants des zones périurbaines et rurales.

- **Le report modal et les alternatives à la voiture individuelle et à l'autosolisme.**

Le territoire poursuit son engagement en faveur du développement d'offres alternatives à la voiture individuelle, répondant aux enjeux de performance, de fiabilité et de sécurité pour et entre les usagers. Il vise également à optimiser et faciliter les déplacements entre le lieu d'origine et celui d'arrivée en renforçant l'intermodalité entre les réseaux et les modes (pôles d'échange multimodaux et parking-relais).





- **L'accompagnement au changement de comportement de mobilité.** Le territoire cherche à encourager les usagers à adopter d'autres modes de déplacement, à tester des moyens de déplacement plus durables et à ancrer ces nouvelles pratiques dans leur quotidien. Pour cela, il s'agit d'informer, de sensibiliser sur le bouquet de mobilité, et d'inciter aux changements de comportement (convaincre, tester, pérenniser).

*Dans une logique de co-construction, ces ateliers ont permis de faire émerger des pistes d'actions concrètes, nourries par la diversité des profils présents.*

*Ils ont également renforcé la dynamique de dialogue autour du projet, en inscrivant la participation au cœur de l'élaboration de ce Plan.*

### Les séances de jeu participatif

**Deux ateliers de jeu se sont tenus à la Maison de La Gloriette les 13 et 15 mai 2025, à destination de l'ensemble des publics à partir de 12 ans.** Ouvertes à toutes et tous, ces séances ont offert une expérience interactive permettant d'échanger sur les grands défis de la mobilité tourangelle, de se mettre en situation réelle pour mieux comprendre les enjeux du territoire et d'expérimenter de nouvelles pratiques de mobilité.



### La concertation en chiffre depuis avril 2024



### Une seconde conférence – débat

**Une seconde conférence – débat** est envisagée le **jeudi 12 juin 2025** en présence de **Stéphanie Vincent**, sociologue et maîtresse de conférences en urbanisme à l'Université Lyon 2. Stéphanie Vincent est experte des questions de mobilité et d'aménagement du territoire. Son intervention explore les enjeux de mobilité en lien avec le territoire métropolitain, en mettant en lumière les dynamiques sociales et territoriales qui influencent les comportements de déplacement.

# Les mesures clés issues des ateliers



Les réflexions et temps d'échanges avec l'ensemble des partenaires, associations, élus du territoire et citoyens ont permis de dégager des priorités et de faire émerger des orientations afin d'accélérer la transition de nos mobilités. Explorons et découvrons ensemble ces grandes lignes. Selon eux, il s'agit surtout de :

## Informer les publics et les accompagner vers de nouvelles pratiques de mobilité

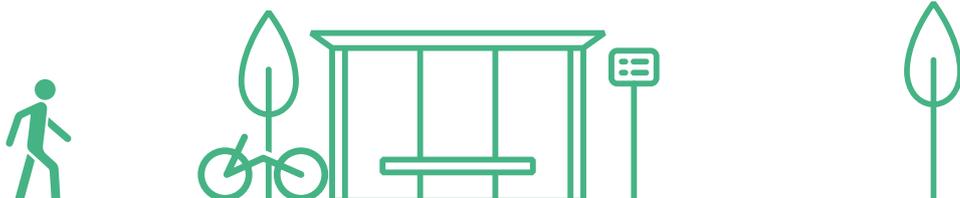
Cela implique **d'être à l'écoute des besoins de tous les publics** afin de prendre en compte la diversité des situations, de développer le conseil en mobilité, mais aussi de **centraliser davantage l'information sur l'ensemble des services de mobilité** disponibles sur le territoire facilitant son accès (par exemple : Maison de la mobilité y compris hors les murs), d'organiser des opérations multiples de sensibilisation (offres découverte...) ou encore de **renforcer les actions de communication**.

## Garantir une mobilité pour toutes et tous, partout

Cela suppose de **penser les mobilités sous l'angle des usages** et plus uniquement des déplacements. Les solutions de mobilité doivent être envisagées pour répondre aux besoins de chacun (par exemple : développer l'offre pour les publics en horaires décalés), **faciliter l'accès à l'information** (adapter les supports aux personnes en situation d'illectronisme ou illettrisme), **simplifier la tarification et poursuivre le travail d'accessibilité du réseau**. Il s'agit de développer une mobilité accessible à toutes et tous, indépendamment des conditions économiques, du lieu de résidence, du genre ou d'éventuelles situations de handicap.

## Créer un cadre favorable aux nouvelles mobilités

Sur le territoire du SMT, la majorité des trajets font moins de 3 km et la moitié d'entre eux sont encore réalisés en voiture. Pour y remédier, le Plan de Mobilité doit **développer des actions favorisant le déplacement des piétons et des cyclistes** en repensant l'organisation de l'espace public et son partage, la continuité et la sécurité des itinéraires, ou encore **faciliter l'intermodalité** avec les transports en commun.





## Agir sur nos rythmes de vie et créer un bureau des temps

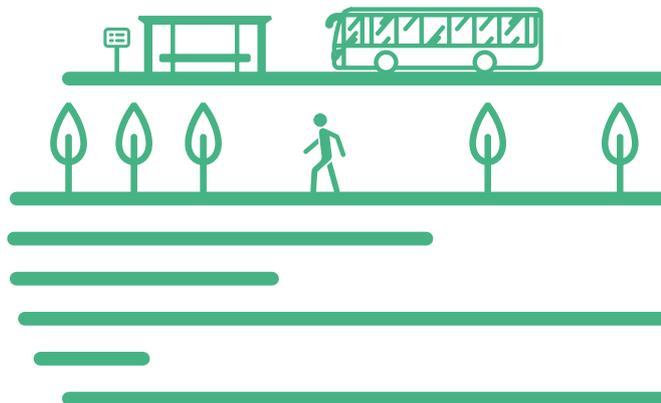
Les rythmes de vie sont de plus en plus diversifiés. **Le bureau des temps vise à mieux articuler mobilité, emploi du temps, service et qualité de vie.** Cette approche permet de décaler des horaires scolaires, universitaires ou professionnels afin de mieux répartir nos déplacements en heure de pointe. Elle permet de **limiter l'encombrement sur les routes, l'affluence dans les transports collectifs** et évite aussi de recourir à des investissements lourds de type construction d'infrastructures pour fluidifier les heures de pointe.

## Inciter à l'intermodalité sur le territoire

Cela signifie **simplifier les trajets des usagers lors du passage d'un mode à l'autre** en aménagement le territoire (cheminement piéton), en agissant sur les titres de transport (billet unique) et en imaginant des **pôles d'échanges multimodaux attractifs avec des services variés** (parcs à vélo sécurisés, bornes de recharge électrique...).

## Développer des usages partagés de la voiture

Cela sous-entend de continuer à développer le **service d'autopartage** sur le territoire, d'organiser un **réseau structuré de covoiturage**, de développer des **offres d'essai davantage incitatives** et **d'encourager les entreprises** à repenser l'usage de la flotte de leurs véhicules.



### **CHRISTOPHE BOULANGER,** Vice-Président du Syndicat des Mobilités de Touraine

*L'accompagnement est la clé de voûte du changement des pratiques de mobilité... Ces ateliers viennent mettre l'accent sur la nécessité de soutenir nos actions de conseils en mobilité, d'agir auprès de tous les publics afin de faire évoluer nos habitudes de déplacement vers un modèle vertueux améliorant la santé de nos villes et des populations. 'J*



# Les avancées du Plan de Mobilité de notre territoire



Le Plan de Mobilité s'inscrit dans la continuité de la politique de mobilité déjà engagée. Il vient confirmer les grandes orientations, mettre en cohérence les projets en cours et compléter l'action publique par de nouvelles actions, pour réduire le trafic automobile en développant des solutions alternatives et complémentaires à l'usage individuel de la voiture, en proposant un partage de l'espace public plus équilibré et sécurisé et en encourageant les changements de pratique de mobilité.

## Les axes stratégiques du futur PDM 2025-2035

À travers ses axes stratégiques, le Plan de Mobilité propose une **vision intégrée** et **opérationnelle** de la mobilité métropolitaine, au service d'une mobilité plus accessible, partagée et durable. Cette vision se décline en plusieurs axes d'action concrets, pensés pour structurer, adapter et renforcer l'offre de mobilité à l'échelle du territoire métropolitain, tout en accompagnant le public vers de nouveaux usages.

### Réaliser les infrastructures et les services prévus

concrétiser et réussir la mise en œuvre des infrastructures et services actés

Parmi les priorités, le Plan de Mobilité vise à concrétiser la réalisation de la 2<sup>e</sup> ligne de tramway, développer les BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et les parkings relais, tout en lançant les sept premiers itinéraires Vélival.



### Étendre l'offre de service et améliorer la sécurité

développer les réseaux pour offrir une solution de report modal aux usagers externes au secteur urbain et au SMT en s'appuyant sur les centralités existantes

Il est également prévu la mise en œuvre d'un plan piéton pour favoriser les déplacements à pied, la création de lignes de covoiturage, ainsi que l'aménagement de nouvelles haltes ferroviaires et le déploiement des offres de transport issues de la réflexion SERM (Service Express Régionaux Métropolitains) actuellement en cours, la coordination de l'offre de transport en commun et le développement urbain afin de limiter l'étalement urbain.





### **Interconnecter les offres de service**

optimiser les chaînes de déplacement autour d'une stratégie  
« rabattre/ transporter/ diffuser »

Il est prévu d'organiser un réseau de pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement, et de fluidifier les parcours des usagers (services numériques, titre unique...).

### **Accompagner le changement**

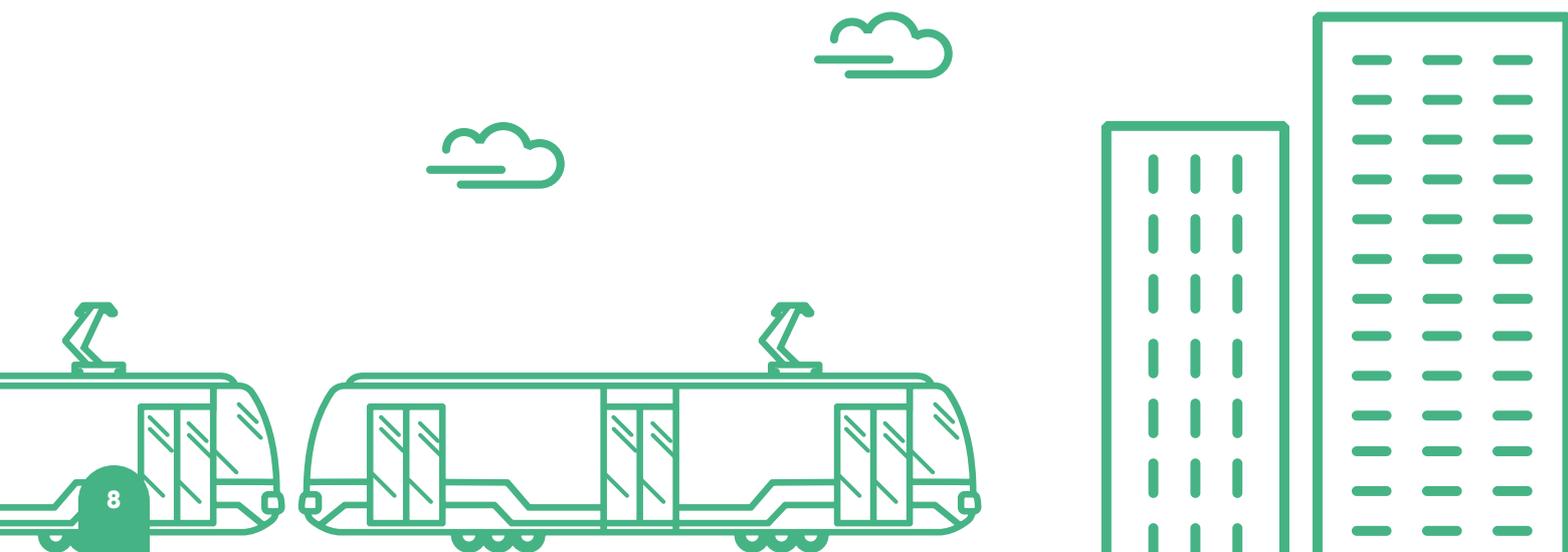
apporter les services nécessaires pour engager la population dans le projet, l'accompagner dans le changement et assurer une équité de traitement de la population dans les usages et les territoires

Il est envisagé de développer une maison de la mobilité et un bureau des temps, d'accompagner les changements de comportement de mobilité et renforcer la communication, de continuer à faciliter l'accès et les déplacements au sein du réseau de transports collectifs urbains (Fil Bleu et Fil Blanc), développer et coordonner les offres de mobilité solidaire.

### **Coordonner les actions**

créer et animer une gouvernance partenariale à l'échelle du PDM

Il est programmé la création d'une instance de pilotage du PDM et le renforcement de l'observatoire des mobilités.



# La parole à Stéphanie Vincent,



## experte des questions de mobilité et d'aménagement du territoire



Stéphanie Vincent est docteure en sociologie, enseignante-chercheuse en mobilité et aménagement du territoire à l'Université Lyon 2. Ses travaux de recherche s'intéressent aux mobilités à travers une analyse compréhensive des usages de déplacement en interaction avec l'espace aménagé. Stéphanie Vincent a notamment travaillé sur les usages alternatifs à la voiture individuelle, l'évolution des mobilités chez les jeunes adultes, le covoiturage ou encore l'autopartage.

### **Comment concevoir un espace public plus inclusif, adapté aux besoins de toutes et tous ?**

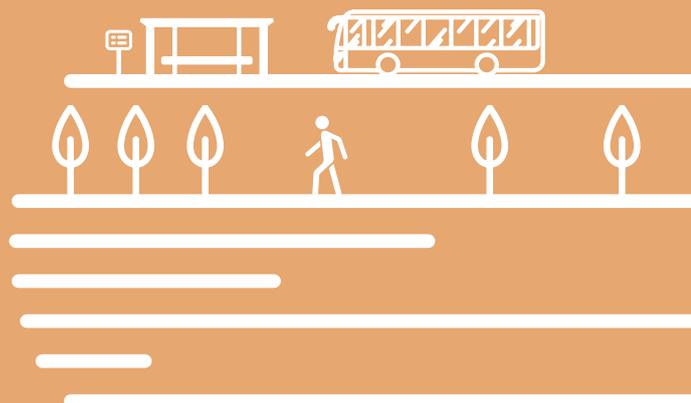
Deux modèles de conception de la ville coexistent aujourd'hui : d'une part, la ville fonctionnelle, fondée sur la vitesse, l'accessibilité, et qui s'incarne notamment dans la ville automobile. Ce modèle de ville est très consommateur d'espace, créateur de coupures urbaines et générateur d'incidences négatives pour les habitants. Il s'oppose à un modèle urbain plus hospitalier, plus inclusif dans lequel coexistent davantage les habitants et les usages, y compris les mobilités. Ainsi, concevoir des espaces plus inclusifs, c'est davantage penser la coexistence des usages, sortir des logiques fonctionnalistes et penser les espaces en donnant la priorité aux usagers les plus vulnérables.

### **Quels sont les principaux freins à l'adoption des modes alternatifs à la voiture individuelle ?**

L'usage majoritaire de la voiture est le résultat d'un système automobile extrêmement fort qui s'est construit au fil du temps au travers de l'aménagement de l'espace, de systèmes de valeurs, d'habitudes ancrées dès le plus jeune âge. Il apparaît de fait normal que la transformation de cette culture mobilitaire prenne du temps... Faire évoluer les habitudes à l'échelle individuelle nécessite un savant dosage de contrainte sur la voiture, d'incitation aux altermobilités en développant des offres alternatives efficaces et fiables et de sensibilisation/éducation.

### **Quels outils et dispositifs sont les plus efficaces pour accompagner le changement de comportement en matière de mobilité ?**

Si la contrainte est un outil efficace de transformation des pratiques à court terme, il semble également indispensable d'accompagner le changement de culture mobilitaire au travers de l'éducation afin de transformer le champ des possibles tant du point de vue de l'offre concrète mais aussi des systèmes de valeur. Il s'agit non pas de diaboliser la voiture et ses usages, mais de faire évoluer le système automobile vers un système davantage multimodal, dans lequel la voiture constitue une option parmi d'autres.





## Une enquête publique, c'est quoi ?

L'enquête publique, organisée sous l'égide du tribunal administratif, est une étape importante de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité qui permet au public d'être informé sur tous les éléments du projet et de formuler des observations.

Concrètement, l'enquête publique offre à l'ensemble des habitants et usagers du territoire la possibilité de s'exprimer sur les orientations proposées pour le territoire de demain en matière de mobilité.

## Et après ?

À l'issue de l'enquête publique, la commission d'enquête rendra un rapport qui fera état des contributions apportées et formulera d'éventuelles recommandations de modifications du projet de PDM. Il sera ainsi ajusté à la lumière du rapport de la commission d'enquête et des contributions recueillies, puis soumis à la délibération des élus du Syndicat des Mobilités de Touraine. Une fois acté, le PDM constitue la feuille de route pour coordonner les politiques de mobilité à l'échelle des 25 communes du Syndicat des Mobilités de Touraine pour les dix prochaines années.

C'est un engagement entre les acteurs impliqués pour développer les mobilités de demain et passer à l'action.

# Syndicat des Mobilités de Touraine

 02 47 80 12 00

 [mobilites@mobilites-touraine.fr](mailto:mobilites@mobilites-touraine.fr)

 [Plus d'infos sur smt-touraine.fr](http://smt-touraine.fr)