



LES SYNTHÈSES DU LAB 2025

QUELS SCÉNARIOS POUR LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX DE DEMAIN ?

Décarboner les autoroutes A10 et A85 en Touraine, étude prospective pour les horizons 2030 et 2050

MASTER STRATÉGIES
TERRITORIALES ET URBAINES

Louis ARRESTIER
Rami AZAB
Mathis BILLA
Quentin DUMONT



SciencesPo
ÉCOLE URBAINE

PRÉFACE

Les défis posés par l'urgence environnementale et la lutte contre le changement climatique sont plus prégnants que jamais. En France, le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) représentant 31% en 2019 avec 9 déplacements sur 10 se faisant par la route. Par conséquent, si l'on veut décarboner les transports, concevoir dès aujourd'hui les mobilités de demain représente un enjeu de premier plan.

En 2021, la convention Autoroute Bas Carbone a été signée entre Tours Métropole Val de Loire et VINCI Autoroutes pour inventer, de manière partenariale, des mobilités durables sur l'autoroute A10. Pionnière dans ce domaine, elle établit une feuille de route qui vise à développer l'intermodalité et créer sept pôles d'échanges multimodaux sur cet axe stratégique qui traverse la métropole. L'objectif étant de reconnecter les zones nord et sud, au centre.

C'est dans le cadre de ce projet que les étudiants de l'École Urbaine de Sciences Po se sont engagés à imaginer les mobilités de Tours Métropole à l'horizon 2050. Leur mission est double : répondre à l'urgence climatique et anticiper l'évolution des mobilités individuelles, en faveur des mobilités collectives sur l'A10, tout en recréant des liens entre le centre et la périphérie de la métropole. Bien entendu, cet exercice n'est ni technique ni financier ; il se situe entre l'utopie et l'anticipation.

La question pourrait se résumer ainsi : comment transformer nos autoroutes quinquagénaires dans un contexte de changement climatique ? Avec le prisme d'adapter nos infrastructures existantes aux exigences futures, nous interrogeons, proposons, innovons pour collectivement – étudiants et grande entreprise – répondre aux nouveaux enjeux de mobilité. Dans un second temps, les scénarii proposés esquissent les contours d'une mobilité tourangelle plus respectueuse de l'environnement, tout en reliant la périphérie et le centre pour recréer le lien distendu entre populations urbaine et rurale. Une méthodologie ambitieuse à déployer au-delà de l'axe A10 tourangeau ?

Christophe COUTURIER, partenaire

Chef de projet, Cofiroute - VINCI Autoroutes

Dans le cadre d'une commande de VINCI Autoroutes, les étudiants Louis Arrestier, Rami Azab, Mathis Billa et Quentin Dumont ont été invités à se projeter vers 2050, en imaginant l'avenir des pôles d'échanges multimodaux (PEM) liés à la traversée de l'A10 au sein — et au-delà — de la métropole de Tours.

Le sujet, à première vue technique, leur demandait pourtant d'oser une approche audacieuse. Ils ont su proposer des scénarios ambitieux mais ancrés, en pensant des lieux utiles, adaptés aux usages futurs et respectueux des identités locales. Explorer les contours de l'(im)probable, sans céder à la fascination de l'innovation gadget, leur a permis d'envisager des PEM conçus pour être plus que des points de transit, mais de véritables espaces de vie. Leur travail s'est appuyé sur une démarche rigoureuse d'enquête auprès des habitants et des professionnels du territoire, enrichie par un benchmark international — notamment à Rotterdam et Oslo — pour confronter l'ailleurs à la réalité locale.

Je tiens à saluer la qualité de leur travail et leur capacité à formuler des visions singulières et assumées. Il ne s'agissait pas d'utopies fantaisistes, mais bien d'un exercice exigeant de projection ancrée, au service de futurs possibles — et souhaitables. Bravo à eux.

Frédérique TRIBALLEAU, tutrice de projet

Consultante redirection écologique et ménagement des territoires - Julhiet Sterwen

LE PARTENAIRE

COFIROUTE

Cette étude sur les scénarii prospectifs portant sur l'aménagement des futurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) autoroutiers a été commandée par la Direction régionale Touraine-Poitou de Cofiroute, entité filiale de VINCI Autoroutes fondée en 1970, concessionnaire d'un réseau autoroutier de plus de 1200 kilomètres dans le centre-ouest français, mais également présente en Allemagne, au Royaume-Uni ou encore aux États-Unis.

À ce titre, l'entreprise exploite les autoroutes A10 et A85, respectivement sur les tronçons Paris-Poitiers et Angers-Vierzon, jusqu'à l'expiration de la concession fixée à la date du 30 juin 2034. Ces axes autoroutiers se croisent au sud de la métropole de Tours, au niveau de la commune de Veigné. Le projet commandé à Cofiroute par l'État prévoit d'implantation de 7 PEM sur la métropole et ses abords, dans le cadre de la Convention Autoroute Bas Carbone signée entre VINCI Autoroutes et Tours Métropole Val de Loire en 2021, visant à décarboner les migrations pendulaires par la mise en service d'une ligne de cars express autoroutiers entre Parçay-Meslay, Esvres et Sorigny.

MÉTHODOLOGIE

Lors de ces huit mois de recherches, nous avons privilégié un travail de terrain, aux plus près des sites retenus pour l'implantation des futurs PEM, des acteurs impliqués dans le projet, mais également des usagers potentiels de la ligne de cars express. Ainsi, nous avons commencé notre étude par une visite des différents sites d'implantation et de leurs abords, dans l'optique d'acquiescer une vision panoramique des services et dessertes depuis les bourgs des communes voisines.

De même, nous avons rencontré un certain nombre d'acteurs impliqués dans la réalisation du projet, notamment les maires de plusieurs communes concernées par la construction des PEM, afin de recueillir la vision des élus et de connaître les attentes des territoires en termes de mobilité locale. Ces entretiens ont été complétés par des rencontres avec Franck Charnassé, directeur général adjoint de Tours Métropole Val de Loire en charge de l'Aménagement du territoire, Olivier Schampion, urbaniste spécialisé dans les questions de mobilités à l'ATU 37, l'agence d'urbanisme de l'agglomération tourangelle, ou encore Soazic Le Guen, directrice du Syndicat des mobilités de Touraine (SMT), pour mieux appréhender les enjeux territoriaux et les projets initiés en parallèle de la commande des PEM.

Enfin, nous sommes allés à la rencontre des usagers potentiels de la future ligne de cars express, pour expliquer le projet, mieux comprendre les habitudes et difficultés des automobilistes empruntant les autoroutes quotidiennement, et discuter des manières de dépasser la fonction pragmatique originelle des PEM, pour en faire des lieux de vie insérés dans leur environnement.

Concernant la bibliographie, nous avons basé notre travail sur les documents préfiguratifs du projet de PEM, notamment fournis par la Direction opérationnelle régionale de Cofiroute, mais également sur des documents de l'agence d'urbanisme ATU 37, la Convention Autoroute Bas Carbone de 2021, ou encore l'étude socio-économique menée en 2024 par Arcadis, société spécialisée dans le conseil et l'ingénierie durables.

ENJEUX

Le problème posé par la commande de nos partenaires consistait à proposer des scénarii prospectifs pour l'aménagement des PEM autoroutiers de l'A10 et de l'A85, tout en imaginant des lieux de vie en plus de leur vocation initiale d'infrastructure de transport. À ce titre, notre mission portait sur la réalisation de documents à même d'être utilisés dans la phase de concertation publique, laquelle sera menée dans les communes concernées dans le courant de l'année 2026. La commande impliquait une réflexion à double échelle : tout d'abord une vision de court terme, à l'horizon 2030, pour la création des PEM dont la mise en service interviendra à cette période, puis une vision à plus longue échéance, à l'horizon 2050, englobant le développement des PEM au regard de scénarii prospectifs plus généraux sur l'avenir des mobilités, l'évolution des besoins en équipements et services et les évolutions climatiques et socio-économiques du territoire.

Ainsi, pour mener à bien cette phase de pré-concertation chargée d'établir des avant-projets préfigurateurs, illustrant les possibles aménagements à venir, nous devons mener des entretiens et proposer des questionnaires à destination des usagers potentiels, sur les sites retenus. Dans cette perspective, nous avons contacté les structures publiques et élus impliqués dans la réalisation de ce projet, et organisé des rencontres en présentiel dans la mesure du possible, ou à défaut, en visioconférences. Ces premières rencontres ont nécessité d'accorder notre calendrier universitaire contraint avec les disponibilités de nos interlocuteurs, mais ont été fondamentales pour acquérir une approche plus fine du territoire et des dynamiques locales.

Dans un second temps, nous sommes allés à la rencontre des usagers potentiels de la future ligne de cars express. Ces micros-trottoirs ciblés sur les grands équipements (parc d'activités, aires de stationnement, centre commercial, commerces de proximité, campus universitaire, centre hospitalier...) situés au niveau des futurs PEM nous ont semblé pertinents dans la mesure où ils renforçaient notre appréhension des dynamiques locales de mobilités, des habitudes et des contraintes notamment pour les actifs, alors que plus de 80% des 80 000 véhicules empruntant quotidiennement l'A10 au niveau de la traversée de Tours correspondent aux migrations pendulaires, avec près de 90% d'autosolisme.



Car express desservant la gare autoroutière de Briis-sous-Forges (91) le long de l'A10, juin 2025 - Archive personnelle

Ce double travail de terrain, renforcé par des benchmarks réalisés à Briis-sous-Forges, à Rotterdam dans le cadre de notre voyage d'études, ou encore à Oslo, était fondamental pour déterminer des scénarii répondant à la fois à des attentes locales en termes d'aménagements et services proposés, à une commande dont l'objet s'est principalement déplacé vers cette idée de lieux de vie venant ensuite déterminer la physionomie optimale des infrastructures

autoroutières, mais aussi à un souci de cohérence favorisant une implantation des PEM adaptée à leur tissu environnant.



À gauche : pôle d'échanges de Lysaker (Oslo, Norvège), avril 2025 - Archive personnelle
À droite : parking-vélos (Rotterdam, Pays-Bas), avril 2025 - Archive personnelle

Du point de vue des priorités revendiquées par l'École urbaine, ce projet collectif, dédié à la décarbonation des mobilités pendulaires dans une importante métropole de province et ses abords, prend toute sa part dans les politiques territoriales de transition écologique. Il s'accompagne du déploiement d'une ligne de cars express autoroutiers à voie réservée et cadence soutenue, comme alternative crédible à l'usage des véhicules particuliers, alors que le secteur des transports totalisait près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, en 2022. De même, l'implantation projetée de bornes électriques au niveau des PEM et le parti pris de limiter les parkings relais aux "portes d'entrée" vers la métropole tourangelle (Parçay-Meslay, Esvres et Sorigny), participent à ce volontarisme visant à repenser les mobilités locales en proposant un service de qualité par le réseau de transports collectifs, tout en contraignant davantage l'usage de la voiture.

PRINCIPAUX RÉSULTATS

i. Penser un pôle fonctionnel

Un PEM a pour objectif principal d'optimiser les flux de transport en offrant un point de convergence fluide et efficace entre différents modes de mobilité. Il vise à garantir une meilleure interconnexion entre les réseaux de transport public (bus, tramway, train) et les mobilités actives (vélo, trottinette), en s'inscrivant dans une démarche de rationalisation des déplacements, réduisant ainsi la congestion urbaine et facilitant les transitions d'un mode de transport à l'autre, dans un environnement sécurisé et confortable.

Dans le cadre de notre projet de PEM en Touraine, l'ambition est de répondre aux besoins croissants de mobilité tout en intégrant des considérations environnementales et sociales essentielles. Ce projet de PEM se veut un modèle d'efficacité et de praticité, contribuant ainsi à la transformation du paysage urbain tout en améliorant la qualité de vie des habitants.

En suivant cette définition, nous avons voulu réfléchir dans un premier temps en termes "fonctionnels" : ces PEM doivent avant tout offrir une accessibilité optimale à l'ensemble des usagers, quels que soient leur mode de transport ou leur niveau de mobilité. Cela inclut la prise en compte des personnes à mobilité réduite, la mise en place de points d'accès clairs pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes, ainsi que des services adaptés. Le pôle doit être intégré dans un réseau de transport fluide, avec des correspondances rapides et bien signalées entre les différents modes de transport. L'idée est d'offrir une transition sans coupure entre le vélo, le tramway, le bus et la voiture, facilitant ainsi les trajets multimodaux au quotidien.

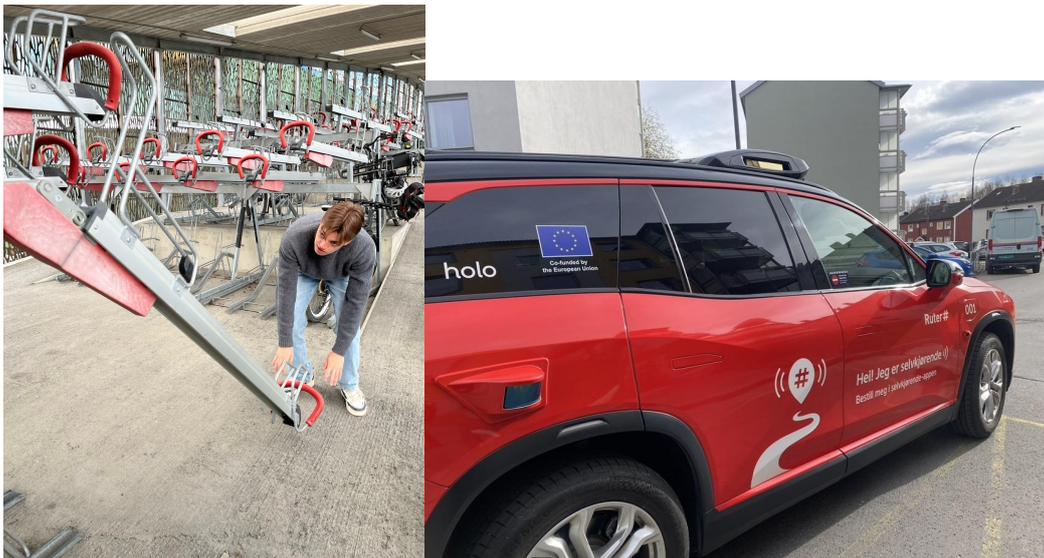
Un autre critère fondamental pour assurer la fonctionnalité d'un pôle multimodal est la gestion des flux de passagers. Un pôle pratique doit être conçu pour éviter les engorgements, notamment en période de forte affluence. Cela passe par un dimensionnement adéquat des espaces dédiés aux différents modes de transport, avec une circulation claire et fluide. Des zones d'attente bien pensées, ainsi qu'une gestion optimale des quais et des points de correspondance, permettent de limiter les temps d'attente et d'éviter la confusion. Un pôle multimodal pratique prend également en compte la possibilité d'expansion future en fonction des besoins croissants de mobilité.

Ensuite, le confort des usagers est un élément central. Il ne s'agit pas seulement de garantir une expérience fluide, mais aussi de rendre cet espace agréable et sécurisé. La sécurité doit être assurée à tous les niveaux : des espaces de circulation sûrs, des zones bien éclairées, ainsi qu'une surveillance efficace. Des espaces d'attente couverts, des abris pour les vélos, des toilettes et des points d'information contribuent à améliorer le confort, mais également des cabines de séchage pour les usagers. En outre, une signalétique claire et intuitive est primordiale pour guider les usagers tout au long de leur trajet, que ce soit pour trouver un quai, un stationnement pour vélos, ou un service spécifique.

Dans le cadre de notre réflexion, nous avons étudié des exemples de villes qui ont su mettre en œuvre des solutions efficaces en matière de mobilité urbaine. Oslo et Rotterdam sont deux villes qui se distinguent par leurs réussites dans l'aménagement de pôles multimodaux, grâce

à une approche “grande échelle” des questions d’intermodalité (avec un accent sur le vélo pour Rotterdam).

La capitale norvégienne est un exemple qui nous a notamment intéressé pour son réseau de bus circulant sur l’autoroute : au-delà de lignes “express” spécifiques (comme à Briis-sous-Forges), le réseau de bus d’Oslo fait circuler plusieurs de ses lignes sur des sections autoroutières, sur une voie réservée et des arrêts directement au bord de la voie. Nous avons également pu observer à Oslo un dispositif innovant de voitures autonomes, organisé par la société de transports de la ville, visant à relier les zones urbaines peu desservies par les transports aux arrêts de métro les plus proches.



À gauche : “Sykkelhottell”, abri à vélos sécurisé (Oslo, Norvège), avril 2025 - Archive personnelle
À droite : voitures autonomes (Oslo, Norvège), avril 2025 - Archive personnelle

Rotterdam, aux Pays-Bas, est une autre ville emblématique dans la conception de pôles multimodaux, notamment en raison de son approche innovante en matière de gestion des flux de passagers. Le pôle de transport Rotterdam Centraal est un modèle d’efficacité et de fluidité, répondant aux besoins d’une ville en constante croissance. La gare multimodale de Rotterdam Centraal a été conçue pour garantir une circulation fluide en période de pointe, grâce à un dimensionnement adéquat des espaces et à une séparation claire entre les différentes zones de transport, mais également un dispositif innovant de dépose-vélos (conçu pour réduire au maximum la perte de temps). Les usagers peuvent ainsi passer d’un mode de transport à l’autre sans encombre, ce qui réduit considérablement les temps d’attente et améliore l’expérience utilisateur.



Dépose-vélos sous la gare de Rotterdam (Pays-Bas), avril 2025 - Archive personnelle

ii. Au-delà de l'aspect fonctionnel : les pôles d'échanges comme lieux de vie

Nous avons souhaité repenser les pôles d'échanges multimodaux au-delà de leur simple fonction de connexion entre différents modes de transport. Notre approche vise à en faire de véritables lieux de vie, ancrés dans leur territoire et pensés pour les usagers au quotidien.

Pour les pôles les plus urbains - Chambray, Veigné, Tours Centre, Rochepinard - nous avons ainsi intégré des aménagements pensés pour favoriser une appropriation plus large et plus libre de l'espace par les usagers. Ces pôles ne doivent pas seulement être des lieux de passage rapide, mais devenir des espaces dans lesquels on peut s'arrêter, passer du temps, voire avoir envie de revenir. C'est pourquoi nous avons imaginé des aires de jeux pour les enfants, des tables de pique-nique pour les familles, des espaces de détente avec du mobilier urbain confortable, et même des zones dédiées aux pratiques sportives légères (comme du fitness en plein air ou des terrains de sports collectifs).

L'idée est de permettre une diversité d'usages, adaptée aux différents publics qui fréquentent ces quartiers : habitants, salariés, scolaires, usagers des transports ou simples passants. Ces aménagements visent à créer un environnement accueillant et inclusif, qui encourage les interactions sociales et contribue à renforcer l'attractivité des quartiers concernés. En revalorisant ces lieux à travers des usages non exclusivement liés au transport, on participe à leur intégration dans la vie quotidienne des habitants, au même titre qu'un parc, une place publique ou un centre de quartier.



Pharmacie sur le pôle de Lysaker (Oslo, Norvège), avril 2025 - Archive personnelle

Ces choix d'aménagement ne sont pas arbitraires : ils s'ancrent dans les enseignements tirés de nos terrains. Les entretiens menés avec les habitants, les commerçants et les acteurs locaux nous ont permis de comprendre les attentes et les besoins en matière d'usages quotidiens des espaces publics. Notre réflexion s'est également nourrie de benchmarks internationaux, notamment celui d'Oslo, où les pôles d'échanges accueillent une large diversité de commerces et d'activités. Cette mixité permet de faire vivre les pôles tout au long de la journée et de les ouvrir à un public plus large que celui des seuls usagers aux heures de pointe.

Par ailleurs, dans le cadre de notre scénario prospectif à l'horizon 2050, nous avons intégré la question de l'adaptation au changement climatique comme un enjeu central de conception. Les projections climatiques font état d'une intensification des épisodes de chaleur, avec des températures particulièrement élevées en été et une augmentation de la fréquence des vagues de chaleur. Dans ce contexte, nous avons imaginé les pôles d'échanges comme des refuges climatiques, accessibles à tous tout au long de la journée.



Forêt urbaine, Place de Catalogne (Paris 14e arrondissement), juin 2025 - Archive personnelle

Concrètement, cela se traduit par la création d'îlots de fraîcheur, pensés comme des espaces à la fois fonctionnels et agréables. Nous avons prévu une forte végétalisation des abords des pôles, avec la plantation d'arbres à large couvert, l'intégration de parcs linéaires, d'éco-

pâturages et de zones ombragées. Des éléments d'eau, comme des bassins de rétention végétalisés, permettent également d'abaisser localement la température. Ces aménagements sont conçus pour améliorer le confort thermique des usagers, mais aussi pour accueillir des publics vulnérables - personnes âgées, enfants, travailleurs extérieurs - qui cherchent un lieu pour se protéger de la chaleur.

Ces pôles deviennent ainsi des composantes essentielles de la stratégie d'adaptation urbaine face au dérèglement climatique. Ils renforcent la résilience des territoires tout en restant des lieux de passage, de rencontre et de détente accessibles à tous.

iii. Les pôles d'échange comme leviers de dynamisation du territoire

Si les pôles d'échanges multimodaux sont traditionnellement conçus comme des points de connexion entre différents modes de transport, leur réinvention à travers les scénarios prospectifs de notre étude montre leur potentiel bien plus large : celui d'agir comme des leviers de dynamisation des territoires dans lesquels ils s'inscrivent.

Tout d'abord, les pôles d'échanges multimodaux peuvent activer des polarités secondaires dans les espaces aujourd'hui en marge des dynamiques métropolitaines. À Rochepinard, quartier enclavé entre infrastructures lourdes et grandes zones commerciales, le pôle imaginé vise à requalifier une entrée de ville longtemps négligée, en associant un centre de services publics, des équipements collectifs et une boutique éphémère. La mise en valeur de sites en périphérie immédiate est pensée comme un contrepoinc aux centralités saturées du cœur de Tours par exemple. En cela, ces pôles accompagnent une logique de recomposition territoriale, notamment grâce à de nouvelles entrées de ville qui ne nécessitent pas d'artificialiser davantage les sols puisqu'ils utilisent l'existant.

De même, les pôles d'échanges multinationaux peuvent devenir des relais locaux pour la valorisation des territoires, à condition de s'appuyer sur des ressources déjà présentes et de favoriser leur mise en réseau dans une logique de circuit-court. Grâce à une analyse fine des sites existants et en nous appuyant sur les tendances perceptibles et les besoins exprimés localement, nous avons justement voulu ouvrir des pistes d'actions locales. Par exemple :

- À Parçay-Meslay, le PEM se greffe sur un territoire viticole et maraîchers en plein développement pour devenir un centre agro-logistique de proximité, intégrant plateforme de livraison, kiosques de produits locaux et équipements de production énergétique. Il devient alors un nœud dans un écosystème économique territorial.
- À Sorigny, situé au sein d'une zone d'activités déjà existante, le PEM imaginé soutient l'innovation rurale avec un *fablab* ou des pépinières d'entreprise par exemple. Il devient un support d'hybridation et d'innovation tournée vers l'économie circulaire.
- À Esvres-sur-Indre, le PEM s'articule avec les paysages naturels et les itinéraires cyclables pour proposer une nouvelle porte d'entrée vers la vallée de l'Indre et les itinéraires de randonnée. Il relie mobilité douce, circuits de découverte patrimoniale et divers loisirs.



“La Clayette”, kiosque de circuit court à Paris, juin 2025 - Archive personnelle

Enfin, il faut penser le dynamisme territorial dans la durée. Dans un contexte marqué par les incertitudes des effets du changement climatique, les projections à l’horizon 2050, notamment des scénarios de l’ADEME, insistent sur la nécessité de transformer en profondeur les modèles d’aménagement, d’organisation économique et de mobilité. Dans cette perspective, les pôles d’échanges multimodaux doivent être pensés non seulement comme des réponses aux usages actuels, mais comme des supports aux besoins de demain. Il a donc été important de prendre en compte les évolutions en termes de risque de canicule ou de crues, mais aussi le vieillissement de la population.

Cette ambition suppose également de concentrer dans un même lieu plusieurs fonctions stratégiques : mobilité, production locale, logistique bas carbone, économie circulaire, services publics ou encore production énergétique décentralisée. C’est ce que nous avons imaginé à Sorigny, où le PEM réhabilite un parking-silo pour accueillir à la fois un fablab, une culture en hydroponie et une micro-centrale verte. À Parçay-Meslay, le PEM devient une plateforme logistique agricole mutualisée permettant d’encourager à l’échelle locale un nouveau modèle de distribution alimentaire. À Chambray-lès-Tours, nous accompagnons le développement du pôle avec une densification douce pour répondre aux besoins en logement. Finalement, cette logique de concentration et de mixité fonctionnelle est d’autant plus vertueuse car elle favorise des effets d’entraînement territoriaux, les pôles étant connectés entre eux.

ENSEIGNEMENTS

Ce projet nous a offert l'opportunité de réfléchir à la fabrique de la ville en la projetant dans le temps long. En imaginant des scénarios entre autres utopiques, comme la fin de la circulation individuelle sur l'autoroute à l'horizon 2050, nous avons été amenés à interroger en profondeur les pratiques actuelles d'aménagement et à en envisager une transformation radicale. Ces hypothèses extrêmes, loin d'être de simples exercices de style, nous ont permis d'ouvrir le champ des possibles et de repenser les rôles respectifs des infrastructures, des usagers et des institutions dans les mobilités de demain.

L'un des enseignements majeurs de ce travail a été l'intérêt de croiser les approches pour nourrir nos réflexions : benchmark international, entretiens avec des élus, échanges avec les riverains et les commerçants... Cette diversité d'échelles et de points de vue nous a poussés à mobiliser nos acquis théoriques et méthodologiques, tout en les confrontant à la complexité du terrain. En ce sens, le projet a constitué une véritable passerelle entre les savoirs académiques et les réalités concrètes de l'action publique locale.

Le format du livrable - des affiches destinées à une présentation en contexte de concertation publique - nous a également permis de développer de nouvelles compétences. Il nous a fallu apprendre à synthétiser une pensée complexe, à la rendre lisible et percutante, tout en explorant des outils de graphisme, de cartographie et de narration visuelle. Cette dimension créative, souvent absente des formats universitaires classiques, nous a confrontés à des exigences nouvelles : clarté du message, lisibilité de l'information, attractivité des supports.

Enfin, l'autonomie dont nous avons bénéficié dans la conduite du projet, depuis la définition des scénarios jusqu'à la production finale, a été particulièrement formatrice. Elle nous a amenés à structurer notre travail en équipe, à répartir les tâches, à arbitrer entre différentes pistes, et à gérer un calendrier de production proche de celui de missions professionnelles réelles. Cette expérience a donc renforcé notre capacité à piloter un projet de bout en bout, à articuler recherche, conception et communication, tout en assumant pleinement nos choix collectifs.



Restitution finale de nos scénarios dans les locaux de Cofiroute, juin 2025 - Archive personnelle

POUR EN SAVOIR PLUS

Ademe. (2024). *Transition(s) 2050 : choisir maintenant, agir pour le climat - Synthèse*. https://librairie.ademe.fr/index.php?controller=attachment&id_attachment=5710&preview

Arcadis. (2024). *Étude socio-économique. Pôles d'échanges multimodaux : secteur de Tours - Autoroutes A10 et A85*.

Tours Métropole Val de Loire & VINCI Autoroutes. (2021). *Convention de Partenariat pour une Autoroute Bas Carbone*.

Projets de l'Autoroute Bas Carbone en Touraine. (2025, 18 avril). Tours Métropole Val de Loire. <https://www.tours-metropole.fr/projets-de-lautoroute-bas-carbone-en-touraine>

Chrzavzez, V. (2019, 5 février). Plaidoyer pour la création de lignes d'autocars express sur autoroute. *Ville, Rail & Transports*. <https://www.ville-rail-transports.com/transports-routiers/plaidoyer-dautocars-autoroute/>

Paris - 10 juin 2025

L'exercice du projet collectif : un dispositif pédagogique original

Grâce à ce module original, les étudiants sont mis en situation de travail sur une problématique réelle posée par une organisation publique, privée ou associative. Pour tous les Masters de l'École urbaine, l'organisation et le pilotage sont identiques : le projet est suivi conjointement par la direction de l'École urbaine et les partenaires, à toutes les phases du projet ; un encadrement méthodologique régulier est assuré par un tuteur professionnel ou académique spécialiste de la question. Les projets collectifs permettent aux partenaires de mettre à profit les acquis de recherche et de formation développés au sein de l'École urbaine, de bénéficier d'une production d'études et de travaux de qualité, et de disposer d'une capacité d'innovation.

Les projets collectifs se prêtent particulièrement à des démarches d'étude, de diagnostic, de prospective, d'analyse comparée, voire de préparation à l'évaluation, et plus généralement à toute problématique pouvant éclairer l'organisation concernée dans une logique de « R&D ». Chaque projet mobilise un groupe d'étudiants de première année d'un des Masters de l'École urbaine. Les étudiants travaillent entre 1,5 jours et 2 jours par semaine sur des plages horaires exclusivement dédiées, pendant une durée de 6 à 9 mois (selon les Masters concernés). En formation continue, les projets collectifs concernent l'Executive master « Gouvernance territoriale et développement urbain » et mobilisent des professionnels pendant une durée de 4 mois.