



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE**

Première
contribution à la
révision du SCOT
de
l'agglomération
tourangelle

2
mars
2018

Préconisations sur 4 axes : la santé et le vieillissement, la mobilité et les pôles multimodaux, les secteurs géographiques à enjeux et notamment Tours Nord-Est et les centres-villes et les centres-bourgs. Contribution de l'atelier « Révision du Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle » animé par Bertrand Neyret et Christophe Demazière.

Introduction

Le Conseil de Développement a été saisi par le Président de Tours Métropole Val de Loire afin de rendre un avis sur le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération tourangelle à l'occasion de sa révision.

Élaboré par le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT), le SCoT est un document de planification visant à déterminer, à l'échelle de plusieurs Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI), les grandes orientations en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage.

Le SCoT de l'agglomération tourangelle porte sur une superficie de 1091 km², compte 390 000 habitants en 2014 et comprend 54 communes regroupées en trois EPCI : Tours Métropole Val de Loire, la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre et la Communauté de Communes Touraine-Est Vallées.

Le SCoT de l'agglomération Tourangelle a été approuvé le 27 septembre 2013. À mi-parcours, le 24 mars 2017, le SMAT a prescrit la révision du SCoT.

Emanant de la société civile, le Conseil de Développement se propose d'apporter une contribution à partir des considérations suivantes. Premièrement, ses travaux s'inscrivent pleinement dans l'évolution actuelle des politiques publiques, qui, dans l'élaboration comme dans la mise en œuvre, cherchent à associer et à informer autant que possible le citoyen. En l'occurrence, la prescription de la révision du SCOT a décidé une « information régulière du public avec possibilité d'interaction », en plus de la procédure d'enquête publique. Les Conseils de Développement sont l'un des canaux de cette expression citoyenne qu'il faut entendre.

Ensuite, si le Conseil de Développement est un organe de la métropole, sa réflexion ne se veut pas bornée par le périmètre de celle-ci. Dans l'avis sur le Contrat Régional de Solidarité Territoriale en date du 28 mars 2017, le Conseil de Développement incite la métropole à appréhender la réalité territoriale du bassin de vie. En janvier 2018, au terme de 18 mois de fonctionnement, il a invité les territoires voisins, ceux qui accueillent un Conseil de développement, qui s'apprêtent à le faire, ou ceux qui hésitent encore, mais également les acteurs locaux de la démocratie participative à réfléchir aux rôles, missions et fonctionnement des instances de démocratie participative. Enfin, s'agissant du SCoT, il apparaît d'emblée que l'exercice de planification doit composer avec un espace urbanisé en expansion continue, où les pratiques de mobilité créent un « puzzle territorial » qui évolue avec une grande liberté par rapport aux prévisions.

En fonction de ces considérations, le Conseil de Développement propose d'apporter des réflexions *en continu* de la révision du SCOT et donc en amont de l'enquête publique - son intervention pourra peut-être en amplifier l'écho.

Dans les réflexions qui suivent, le Conseil de Développement suggère la prise en compte de certains sujets lors de l'élaboration du diagnostic et du PADD. Cette première contribution s'inscrit dans la perspective du séminaire des élus du 21 mars 2018, qui vise à définir les premières orientations du projet de territoire.

Cette contribution est le résultat d'un travail en atelier du Conseil de Développement mené de septembre 2017 à mars 2018. Quinze à vingt membres de la société civile se sont ainsi rencontrés à huit reprises de afin de mettre leur expertise d'usage au service de la révision du SCoT. Les membres de l'atelier sont redevables au SMAT d'avoir admis certains d'entre eux comme observateurs aux séminaires organisés pour les élus les 19 octobre 2017 et 24 janvier 2018.

Le SCoT est un document intégrateur des diverses politiques publiques d'urbanisme, de transport, d'habitat et constitue le seul document d'encadrement du plan local d'urbanisme en intégrant les textes législatifs et les documents de rang supérieur. Il définit, dans une logique de développement durable, les espaces d'accueil de nouveaux logements, d'entreprises, d'équipements et détermine les lieux à valoriser et protéger : patrimoine, espaces agricoles et naturels. Il contribue aux objectifs du développement durable par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie, et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Le Conseil de Développement soutient pleinement ces orientations générales. Ici, il s'agit d'appeler l'attention des élus sur des sujets pas ou peu traités dans les réflexions menées jusqu'à présent, afin qu'ils soient pris en compte dans le projet de territoire.

Ainsi, le Conseil de Développement souhaite que la révision du SCoT prenne en compte, au sein des orientations du projet de territoire, (1) les problématiques liées à la santé et au vieillissement, (2) à la mobilité et aux pôles multimodaux, (3) aux secteurs géographiques à enjeux et notamment à Tours Nord-Est et (4) aux centres-villes et centres-bourgs à l'épreuve des nouveaux usages.

Contenu

Introduction.....	1
1. Santé et vieillissement	4
2. Mobilité et pôles multimodaux.	5
3. Un secteur à enjeux : Tours Nord-Est	7
4. Centres-villes et centres-bourgs à l'épreuve des nouveaux usages	8
Conclusion	9

1. Santé et vieillissement

Depuis plusieurs années, on observe une augmentation du nombre de personnes de plus de 60 ans. En 2014, Tours Métropole Val de Loire comptait environ 73 485 personnes de plus de 60 ans soit 25,1% de sa population. Touraine Vallée de l'Indre en comptait 11 594 soit 22,9% de sa population. Enfin, Touraine-Est Vallées en comptait 9 192 soit 23,9% de sa population. Le territoire du SCoT de l'agglomération tourangelle comptait donc, en 2014, 94 270 personnes de plus de 60 ans, soit 24,7% de sa population. Cette catégorie a connu une augmentation de 5,2% entre 2009 et 2014¹. Cette tendance s'explique par l'allongement de la durée de vie due en partie aux progrès de la médecine. Si la population de plus de 60 ans recouvre des réalités individuelles très variées, des personnes encore actives professionnellement aux personnes dépendantes en passant par celles fortement engagées dans le bénévolat, sa présence doit être perçue comme une valeur pour le territoire. L'augmentation observée a vocation à se pérenniser et il apparaît incontournable que le SCoT de l'agglomération tourangelle s'y intéresse.

Le vieillissement nous semble devoir être analysé dans ses effets sur l'adaptation des équipements et des logements. Il s'agirait d'adopter une approche territoriale permettant d'éviter que certains secteurs du territoire du SCoT ne soient sous-équipés et ne provoquent un engorgement d'autres secteurs, avec effet report sur d'autres catégories de population.

Le Conseil de Développement préconise la prise en compte à part entière des besoins croissants découlant du vieillissement de la population. Le futur SCoT doit apporter des orientations répondant de manière adaptée aux problématiques liées au vieillissement de la population. Ceci recouvre un certain nombre de situations différentes qui doivent être abordées de façon spécifique. Tel est le cas du maintien à domicile des personnes âgées tant que cela est possible, avec ce que cela implique s'agissant d'accès aux services de proximité et de mobilité. Tel est également le cas de leur accueil à plus long terme dans des structures adaptées aux handicaps du « grand âge » lorsque le maintien à domicile n'est plus envisageable.

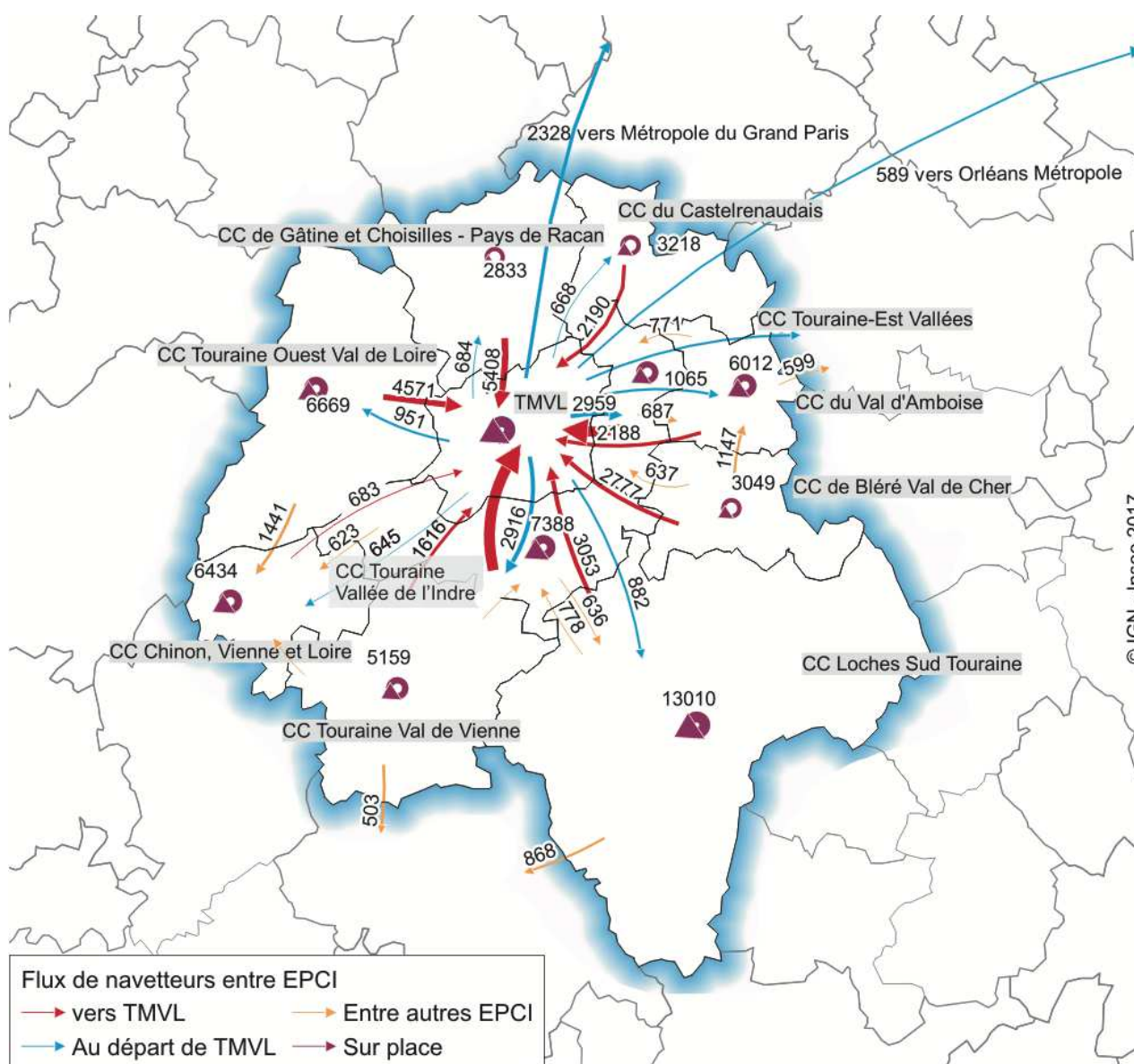
Le Conseil de développement préconise les orientations suivantes :

- Construire des logements modulables et adaptables afin de satisfaire les besoins changeants d'une population vieillissante.
- Développer les structures intergénérationnelles dans les centres-villes et les centres-bourgs. Ceci permettrait de capitaliser sur la coopération entre les générations ainsi que sur un besoin commun de proximité en matière de réseaux de transports en commun, de services, de soins, de restauration ...
- Coordonner les Programmes Locaux de l'Habitat des EPCI sur le territoire du SCoT afin d'affiner la stratégie de logement des personnes âgées.
- Accompagner le développement de la robotique dans la réflexion relative aux enjeux de la vieillesse.
- Soutenir de manière pérenne le CHRU et l'accès à celui-ci afin de répondre aux besoins croissants des personnes âgées en matière de soins.

¹ Fiches communales réalisées par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, à partir de différentes sources : INSEE, DGFIP, État civil, Sit@del2.

2. Mobilité et pôles multimodaux

Tours Métropole Val de Loire occupe une place importante dans le département s'agissant d'emploi : elle concentre six emplois sur dix². En conséquence, elle est le lieu de circulation quotidienne de la population qui y réside et y travaille d'une part, mais également de la population qui réside dans les EPCI alentours et qui travaille à TMVL d'autre part. Dès lors, la mobilité apparaît comme un enjeu essentiel à aborder dans le cadre du SCoT afin de favoriser un développement stratégique des axes de circulation accompagnant le développement métropolitain.



Le Conseil de Développement préconise la prise en compte par le SCoT des problématiques posées en matière de mobilité par le développement métropolitain afin d'assurer la fluidité des transports routiers, la régularité et la fiabilité des transports en commun et une desserte complète et continue

² Insee Analyses Centre-Val de Loire, *Tours Métropole Val de Loire, un dynamisme qui profite aux territoires voisins*, n°37, octobre 2017

du territoire. C'est également une problématique intéressant l'implantation suffisante de parcs de stationnement dans les pôles d'emploi.

Ces objectifs peuvent se traduire par des orientations telles que :

- Réaliser des pôles multimodaux aux abords de la Métropole pour permettre la liaison en transports en commun ou en covoiturage entre les EPCI voisins et les pôles d'emploi ou le centre-ville pour alléger la circulation.
- Compléter le bouclage du périphérique Nord vers l'autoroute A10.
- Réfléchir à un placement plus stratégique de la gare routière, actuellement située à Tours Centre sur un délaissé de voirie.
- Favoriser la circulation de transports en commun inter-entreprises dans les pôles d'emplois à travers des plans de mobilité.
- Optimiser les livraisons à destination des particuliers et des entreprises de sorte à limiter l'impact environnemental.
- Développer les mobilités partagées telles que l'autopartage et le vélo-partage.
- Développer les mobilités douces par un renforcement du maillage sur le territoire du SCoT et de sa sécurité.
- Prévoir le développement des transports en commun dans un contexte d'évolution technologique et notamment suivant l'arrivée de la voiture autonome.
- Favoriser l'usage de l'infrastructure ferroviaire et notamment de l'étoile ferroviaire.

3. Un secteur à enjeux : Tours Nord-Est

Le territoire couvert par le SCoT est vaste et, sur celui-ci, certains espaces sont emblématiques du développement urbain futur que doit organiser le SCoT. Pour le Conseil de Développement, Tours Nord-Est constitue un de ces secteurs à enjeux dans la mesure où il fait l'objet d'un développement démographique croissant lié à son urbanisation. La partie de ce territoire reliée par le tramway a fait ou fait l'objet d'opérations d'urbanisme importantes telles que la réalisation de l'éco quartier Monconseil, d'un complexe cinématographique ou encore du programme le Platinium sur les anciens abattoirs. Tours Nord-Est accueille également un pôle logistique majeur porteur de 4 000 emplois, un aéroport.

Le site est concerné par des équipements futurs d'ampleur départementale tels que le centre de tri du Cassantin ou encore l'unité de méthanisation de Mettray. De plus, le départ de l'école de chasse en 2020 laisse une disponibilité foncière nouvelle et exploitable de plusieurs dizaines d'hectares. C'est enfin un espace agricole riche et de proximité.

Tours Nord-Est souffre cependant de la coupure urbaine matérialisée par le passage de l'autoroute, d'un déficit d'infrastructures pour rejoindre le centre matérialisé, de difficultés de circulations et d'un maillage faible en mobilités douces et en transports en commun, notamment en direction des pôles d'emplois.

Le Conseil de développement préconise donc de :

- Prolonger le tramway vers l'aéroport.
- Favoriser les liaisons douces des communes situées à l'est de l'autoroute vers le centre de Tours.
- Mettre en place un groupe de travail afin de maîtriser l'aménagement des disponibilités foncières à venir sur le secteur de l'aéroport afin de limiter l'étalement urbain.
- Conforter le pôle logistique de Tours Nord.
- Mettre en place la gratuité du péage pour soulager le barreau Nord en attendant la prolongation du périphérique.
- Préserver les zones agricoles.

4. Centres-villes et centres-bourgs à l'épreuve des nouveaux usages

Le SCoT est un document de planification à long terme. Le nouveau SCoT a l'ambition de planifier l'évolution du territoire à l'horizon 2050. Il s'agit alors de mener un travail de prospective important pour prendre en compte les changements d'usages des habitants.

Par changement d'usages, on entend l'évolution des aspirations des habitants. On retrouve cette problématique de manière transversale dans le cadre du SCoT. En effet, cela peut concerner une volonté changeante des habitants quant à leur environnement, quant à leur manière de consommer. Cela peut également faire référence aux changements démographiques du territoire, aux mutations du travail, à la relation entre habitat et emploi...

La compréhension et la prévision de ces nouveaux usages sur un temps long est indispensable pour permettre une adaptabilité métropolitaine favorable à son développement et à sa construction dans tous les domaines.

Les centres-villes et les centres-bourgs sont au cœur de cette problématique et leur développement dépend de l'appréhension de ces nouveaux comportements.

S'agissant du centre-ville, ce dernier possède un nombre important d'atouts et notamment une concentration des activités qu'elles soient sociales, culturelles ou commerciales. C'est donc un espace attractif qui doit être pensé et planifié au regard du changement des besoins de la population afin qu'il ne soit pas déserté. S'agissant des centres-bourgs, certains connaissent des difficultés en matière résidentielle et d'animation.

Le Conseil de développement préconise de :

- Reconstruire la ville sur la ville afin de favoriser l'animation des centres-villes.
- Consolider les commerces de proximité dans un contexte de changement des usages des consommateurs avec l'intervention de l'e-commerce et de la production dans la ville.
- Préserver les infrastructures culturelles, sportives ainsi que le patrimoine.
- Hiérarchiser précisément les recommandations du SCoT afin de limiter de façon effective le développement permissif des zones commerciales.
- Favoriser le développement de l'économie collaborative et de la vie associative afin d'animer les centres-villes.
- Développer les espaces de co-working et les tiers lieux dans les centres-villes et les centres-bourgs.

Conclusion

Le SCoT de l'agglomération tourangelle doit tenir compte des caractéristiques du territoire et des évolutions de la société et des usages afin de planifier le territoire à l'horizon 2050. Ceci doit nécessairement passer par l'analyse des dysfonctionnements et des potentiels et par une prospective. Le Conseil de Développement souligne ici l'importance des quatre domaines traités ci-dessus, cependant cette démarche doit être effectuée de manière transversale afin de garantir un développement optimal de l'ensemble du territoire de l'agglomération tourangelle.