

## Réponse de M. Philippe Briand, président de Tours Métropole Val de Loire à l'avis du CODEV de Tours Métropole sur le projet de schéma métropolitain adopté en conseil métropolitain le 22 octobre 2018

(Avis du Codev du 19 octobre 2018, sur saisine du Président de TMVL en application des dispositions de l'article 5211-10-1 du CGCT)

### Avertissement

***Il ne s'agit pas ici de présenter de nouveau le projet métropolitain tel qu'il a été présenté au CODEV et au sujet duquel ce dernier s'est prononcé par un avis émis le 19 octobre. Cet avis se proposait d'apporter une contribution citoyenne à un projet, dans un esprit de saine collaboration.***

***Les réponses formulées ici par la Métropole, et présentées en séance plénière le jeudi 10 janvier 2019, se font point par point aux questions, remarques ou préconisations formulées par le CODEV dans son avis,***

***Des thèmes majeurs ne seront pas repris, car ne faisant pas l'objet de questionnement, le projet métropolitain étant sur ces points très clairs.***

Le schéma métropolitain n'est pas une simple étape de procédure. Il est porteur d'une ambition forte qui doit être affirmée selon un processus de construction permanente

Le schéma métropolitain formalise l'intention et l'ambition de faire métropole et pose les bases d'un dialogue avec le territoire et entre les politiques publiques. Le CODEV considère que le document portant projet ne doit pas être qu'une étape de procédure dans la construction institutionnelle de la métropole. C'est vrai, mais formalisé pour prendre rang dans l'élaboration du SRADET, le schéma doit se comprendre comme une plate-forme stratégique, qui ne se réduit ni à un catalogue d'actions, ni ne se substitue aux politiques métropolitaines thématiques. Le CODEV a pu craindre qu'il s'agisse d'un port folio des politiques sectorielles. Aussi le schéma doit-il se lire davantage comme une feuille de route, mais également un projet évolutif. L'ambition est forte et elle doit se faire en symbiose avec les 22 communes qui ont leurs propres ambitions locales et qui sont en prise directe avec les habitants, dans le lien de proximité qui les caractérise et qui les rend uniques.

En ce sens, le projet que porte ce schéma, est une projection d'un avenir souhaité et partagé mais également un espace de construction, sur le court, moyen et long terme. L'itération entre les aspirations de la population mais également le mandat des élus métropolitains, en étroite association avec les communes, doit être permise et encouragée. Bien sûr, le vote du budget est annuel, et les ambitions du schéma doivent être tenables au regard de nos capacités financières. N'oublions pas en outre, que celles-ci sont par ailleurs très, trop, durement encadrées par les accords de Cahors, lesquels ne nous permettent pas d'accroître de plus de 1,2 % nos dépenses réelles de fonctionnement. Ce qui,

en période de transformation en métropole, et l'accroissement de notre capacité d'action que cela suppose, est une contrainte dont on ne comprend pas la rigueur.

## Faire métropole, c'est rayonner sans nécessairement grossir mais en renforçant nos atouts

Le Codev semble considérer que le projet est « autocentré ». Pourtant- et vous en soulignez la pertinence-, les contrats de réciprocité dont la signature est prévue le vendredi 18 janvier serviront l'ambition de TMVL de porter de nouvelles coalitions métropolitaines.

La signature de ces contrats de réciprocité est une première en France : aucune Métropole n'a engagé une telle dynamique avec la totalité des EPCI de son département. Cette initiative est d'autant plus méritoire qu'elle n'est pas obligatoire et répond ainsi à un réel volontarisme de coopération. Ceci s'explique sans doute par l'importance de la métropole de TOURS dans la configuration départementale mais cela traduit aussi une vraie volonté politique d'allier territoire métropolitain, territoires péri-métropolitains mais aussi territoires plus ruraux.

Ces contrats se traduisent par autant de manifestations de solidarité issues d'un travail commun : carte de l'offre foncière commune à la métropole et aux autres EPCI permettant une présence commune au Salon de l'Immobilier d'Entreprise (le SIMI) à Paris ; transmission d'offres d'entreprises de la métropole vers les territoires ; stratégie d'attractivité territoriale construite ensemble par la mobilisation humaine et financière de tous et déclinée dans une marque territoriale commune à tous ; rapprochement des offres de certains offices de tourisme comme l'élaboration de package vendu par l'office de TMVL ou ceux d'autres territoires.

En matière environnementale, des projets communs sont co-construits avec nos voisins : le plus récent, est le prochain démarrage des travaux du centre interdépartemental de tri des déchets situé à Parçay Meslay, sans oublier le Projet Alimentaire Territorial identifiant les sources d'approvisionnements communs. A ce titre, la Métropole détient des parts sociales dans l'abattoir de Bourgueil.

Mais, les contrats restent un cadre de travail au sein duquel vont pouvoir s'exprimer des axes de coopération entre la Métropole et chacun des EPCI concernés (les problématiques ne peuvent pas être abordées de la même manière suivant la spécificité de chaque territoire). Cela concerne aussi les mobilités, le tourisme, politiques à fort enjeu.

[Le projet ambitionne de rayonner plus largement, en France.](#)

Je veux ici parler de la stratégie d'attractivité lancée par TMVL. Cette stratégie tractée par la Métropole est une stratégie conduite avec chaque intercommunalité du département d'Indre et Loire. Contrairement à d'autres territoires, la métropole et ses partenaires ont volontairement fait le choix d'une démarche inscrite dans le temps et dans le collectif, élaborée avec des partenaires économiques comme la CCI, la CMA et Dev'up, plutôt qu'une démarche marketing.

En 2016, les élus ont collectivement décidé de lancer un diagnostic du territoire pour identifier sa perception par les entreprises, les touristes, les étudiants... Une comparaison avec les autres territoires a eu lieu pour identifier les forces, les faiblesses et les manques.

En 2017, la stratégie d'attractivité a été élaborée et validée par chaque territoire pour travailler autour de 4 cibles prioritaires : les entreprises, les apprenants, les étudiants et les personnes ayant le goût d'entreprendre, soit 52 actions. En 2017 et 2018, 4 groupes de travail se sont réunis autour :

- Des ambassadeurs et de la marque territoriale adoptée collectivement, Tours Loire Valley
- Un portail unique de l'attractivité venant compléter le projet de maison des entreprises et son offre d'accueil par l'humain
- Du parcours client, d'où l'idée d'une maison des entreprises regroupant l'ensemble des partenaires publics sur un seul site
- Prospection : construire une offre foncière commune et aller prospecter ensemble en mutualisant les forces territoriales

Les relations internationales ? un angle à ouvrir.

S'agissant de la stratégie internationale de la métropole, il faut admettre que si des actions sont conduites ici ou là, TMVL ne dispose pas à proprement parler de politique internationale. Certes, la loi prévoit la mise en place d'actions de coopération décentralisée, notamment en matière de gestion du cycle de l'eau. Le transfert de cette compétence et de l'obligation qui l'accompagne de dédier 1% du budget de l'eau à des actions partenariales devrait permettre de poursuivre des initiatives communales engagées antérieurement soit directement ou par le biais de syndicats d'eau. A cet égard, une mission mixte Ville de St Cyr sur Loire / Métropole se rendra à Koussanar au Sénégal oriental en février 2019 pour évaluer ce qui existe en termes d'accès à l'eau (une trentaine de puits construits et entretenus depuis une vingtaine d'années par un ancien syndicat d'eau aujourd'hui dissout) et envisager d'autres pistes de développement, en lien avec les autorités locales.

Pour l'heure, l'action de la métropole à proprement parler ne va pas au-delà.

Or, à l'aune de la récente recomposition de la carte territoriale, les métropoles sont devenues des acteurs de premier plan, dotées de compétences renforcées et présentes dans différents types de réseaux pour, notamment, faire face à de nouveaux enjeux.

L'action internationale peut se concevoir tant dans le but de renforcer l'image et l'attractivité de la métropole, que de manifester une solidarité dans le cadre de la « coopération décentralisée ». Elle contribue à faire émerger une « diplomatie des villes ». Face à un cadre juridique imprécis et un niveau d'exigence mal identifié, devrait-on et sous quelles formes pourrait-on développer l'action internationale dans une métropole moyenne comme TMVL ? S'agit-il pour la Métropole de développer une diplomatie métropolitaine ou simplement d'identifier et assembler les dynamiques internationales des acteurs du territoire ? ce sont ces questions auxquelles il faut nous préparer. J'ai saisi votre instance pour me faire des propositions en la matière.

Mais doit-on rayonner pour grossir ?

Le Codev fait observer que l'ambition de créer 50.000 emplois d'ici 2050, en faisant progresser la population de 60.000 habitants n'est pas neutre et s'interroge quant à la capacité à envisager un développement reposant sur la densité, l'étalement urbain n'étant plus soutenable économiquement, socialement et écologiquement. La récente crise sociale confirme cela. Le projet métropolitain, en proposant de conforter les hubs métropolitains qu'il cite prend en compte cet enjeu.

Se développer sans s'asphyxier signifie se développer en offrant une qualité de vie et un bien être pour tous sans s'éloigner des aménités urbaines. L'urbanisme intercommunal, associé à des habitudes de dialogues désormais bien installées sur notre territoire (cf. l'unanimité des maires sur le plan local de l'habitat) permettra de mieux planifier un développement équilibré et non plus rival de nos territoires.

TMVL ne s'inscrit pas dans une dynamique hégémonique au détriment des autres territoires. Les contrats de réciprocité, évoqués plus haut seront là pour garantir un partenariat mobilisant les forces de chacun à destination des fragilités des autres.

Comme le constate l'INSEE en octobre 2017, Tours Métropole Val de Loire joue un rôle essentiel au sein de l'Indre-et-Loire. Il héberge six emplois départementaux sur dix, dont un tiers occupé par des navetteurs venant principalement des autres intercommunalités du département. Le phénomène de périurbanisation à l'œuvre dans la périphérie de Tours assure une croissance démographique forte aux EPCI limitrophes, au détriment de la métropole dont le solde migratoire est fortement déficitaire. Entre 2008 et 2013, ces CC limitrophes de TMVL ont vu leur population augmenter annuellement de 0,7 à 1,4 %, contre 0,2% pour la seule Métropole.

Pour autant, un territoire qui ne se développe pas court le risque de décroître. Le 1<sup>er</sup> facteur de développement d'un territoire est endogène, c'est-à-dire issu de son territoire. Le Commissariat à l'Égalité des Territoires (CGET) dans une étude de 2018 baptisée Fragilités et Système territoriaux dans 203 villes moyennes montre que le centre de la France est en perte de vitesse à l'exception d'Orléans, de Chartres et surtout de Tours (contrairement à Poitiers, Blois, Châteauroux...), que développement économique, développement démographique et fragilités sociales vont de pair. Or moins d'habitants, c'est moins de services.

Moins de services, ce sont des services de moins bonne qualité. C'est pourquoi le projet de territoire porte haut l'ambition d'améliorer l'accueil des nouveaux arrivants : étudiants, entreprises, habitants, touristes et de développer des outils dédiés comme une maison des entreprises, la stratégie touristique en œuvre et son nouvel outil (auberge de jeunesse) et pourquoi pas une maison métropolitaine des étudiants. C'est ainsi toute une culture de l'accueil et de l'hospitalité qu'il convient de fortifier.

**Faire métropole, c'est avoir une ambition écologique soutenable. Cela passe effectivement par la révision du plan climat.**

Le Codev à juste titre pointe l'intérêt de réviser le plan climat. Cet outil, innovant quand il a été adopté en 2010, avait pour ambition d'emmener dans une même dynamique territoriale les acteurs, producteurs, habitants et usagers vers un territoire plus vertueux, tant en terme de ressources énergétiques, de déplacement, d'habitat, que de protection de l'environnement et de renaissance d'une agriculture périurbaine. Si les politiques métropolitaines ont désormais toutes intégré ces enjeux, il n'est pas vain de formaliser des ambitions convergentes et complémentaires entre nos politiques publiques, mais aussi à l'occasion des grands projets et équipements stratégiques. Outre que les plans climat air énergie sont obligatoires pour les EPCI de 20.000 habitants, ils ont la vertu si leur méthode d'association est participative d'emmener vers des objectifs ambitieux les acteurs, dans un esprit de saine émulation. Le 2<sup>e</sup> Plan Climat devra donc être engagé et le Codev y sera associé.

Le projet resterait institutionnel car il ne mobilise que les compétences juridiques de métropole. C'est juste et faux à la fois, car ce qui caractérise la puissance d'une métropole, c'est sa capacité à mutualiser des services et des équipements et à mettre à disposition des compétences (des ressources humaines) pour que le territoire s'épanouisse dans toutes ses dimensions

Vous objectez que le projet ne s'aventure pas sur les questions de culture, de sport, ou encore de politique de l'emploi, voire de solidarité. Certes, la Métropole est juridiquement limitée dans son action par les compétences que le législateur a autorisé les communes à lui confier. Il reste qu'au-delà de ces compétences, la force d'un territoire métropolitain est d'agréger les porteurs de projets. C'est cette agrégation des forces qui permettra à TMVL de transcender la seule addition des forces individuelle. Faire métropole, c'est jouer collectif, dehors, avec un plus gros klaxon, mais aussi dedans, dans son hinterland, en promouvant des services et aménités inclusives qui donnent envie de venir et de rester.

Faire métropole, c'est donc s'adresser à tous les habitants et acteurs, et être plus lisible et plus créatif pour servir une offre culturelle et sportive plus coordonnée

Actuellement, la métropole dispose essentiellement d'une compétence en matière de construction d'équipement sportif et culturel. Comment s'exerce-t-elle ?

En matière sportive, l'ambition porte plus spécifiquement sur le rattrapage en matière d'équipement aquatique. L'investissement consenti par TMVL en 12 ans, ajouté aux fonds de concours versés en faveur des équipements aquatiques s'élève à 56,045 M€. Cet effort majeur en fait une des politiques publiques fortes du territoire. A cet égard, le succès de l'ouverture de la piscine de Luynes prouve l'intérêt d'être volontariste.

Enfin, compte tenu de la croissance de la population à 2030, à hauteur de 302 000 habitants (hypothèse basse) ou de 320 000 (hypothèse haute), les besoins globaux seront couverts grâce aux 2 derniers équipements (Luynes et Fondettes). Tours métropole est une des seules collectivités de France à respecter les obligations nationales de mise à disposition de bassin. En outre, la moitié des bassins ont moins de 10 ans quand les équipements neufs ne dépassent pas 10% à l'échelle nationale (voir le rapport de la Cour des Comptes de 2018 sur le sujet).

En termes de contenu, la Métropole a adopté en 2017 le projet ambitieux d'apprentissage de la natation scolaire en Indre et Loire. Dans le respect des normes nationales, il a comme objectif :

- En cycle 1, à apprendre lorsque c'est possible dès la grande section de l'école maternelle
- En Cycle 2, le CP, le CE1 et le CE2 pour installer l'apprentissage- une 30 aine de séances en 3 modules
- En Cycle 3, conforter l'apprentissage, assurer la continuité avec le collège et valider le savoir nager- une 10aine de séances

Chaque équipement métropolitain comprend un bassin d'apprentissage et des créneaux réservés à cet effet.

Il faudra encore progresser sur une mise en cohérence des politiques, tarifications, offres et programmation pour permettre à tous les habitants de la métropole de faire valoir de façon égale leur droit à pratiquer des activités aquatiques.

Cependant, TMVL ne peut et ne doit pourtant pas devenir une collectivité alourdie par de trop nombreux équipements dont certains de proximité, car l'objet de la métropole est de porter des projets structurants pour le territoire. A ce titre, la politique sportive et les équipements relèvent de la proximité entre une municipalité et ses habitants, la métropole étant présente par le biais de fonds de concours. J'ajoute que très peu de métropoles françaises ont une politique sportive en dehors du soutien au haut niveau pour ne pas se couper du territoire.

En matière culturelle, TMVL est intervenue dans le champ de la culture pour pallier certains manques du territoire des équipements phares. On citera bien sûr le CCCOD, le CDNT Nouvel Olympia, ou encore le Temps Machine qui se sont inscrits dans le paysage culturel comme des acteurs majeurs.

Mais TMVL n'intervient en matière culture qu'en complément de la compétence communale, au coup par coup.

Avec le passage en métropole, TMVL va définir son champ d'intervention en matière culturelle et sportive. On conçoit assez mal, dans l'état actuel des choses de déposséder les communes de ces politiques d'animation sportive et culturelle auxquelles elles sont très attachées. Cependant, il faudra progresser sur une mise en cohérence des politiques, tarifications, offres et programmation pour permettre à tous les habitants de la métropole de faire valoir de façon égale leur droit à pratiquer un sport et des activités culturelles.

La plus-value de la Métropole en ce domaine, comme en autant d'autres qui ont à voir avec la vie quotidienne, est d'offrir aux habitants plus que ce que leur seule commune est en mesure de leur offrir. Il s'agit donc de mobiliser le niveau métropolitain pour optimiser l'offre existante en la mutualisant, et en permettant un accès plus égalitaire à ces services publics. Pour ce faire, il faudra donc dans le temps moyen et long se forger une ambition commune au-delà de la seule fourniture d'équipements.

J'ai saisi le Codev sur cette question, et je ne doute pas que votre instance apportera des éléments de réflexion substantielle afin de renforcer ce point du projet que vous avez jugé insuffisant.

[Faire métropole c'est aussi et surtout mettre à disposition des compétences, du savoir, de l'excellence](#)

Une métropole, c'est un territoire qui tracte ses voisins, qui s'inscrit sur la carte européenne, un territoire qui offre au plus grand nombre de ses habitants le droit le plus élémentaire de vivre, de s'alimenter sainement, de respirer, de se soigner, d'étudier, de travailler et de se divertir est un territoire gagnant.

A cet égard, la grande ambition de TMVL est de porter haut les couleurs du développement des compétences, tant au niveau académique qu'un niveau de la qualité de son offre professionnelle. Mais sa plus-value réside incontestablement, au travers de sa compétence en matière de développement économique, mais également de soutien à l'enseignement supérieur et à l'apprentissage, à mettre en relation le marché qui recrute avec les ressources humaines du territoire. La dynamique évoquée plus haut en matière de stratégie d'attractivité et sur la formation exprimée dans le schéma *Tours Loire Valley Campus 2025* comporte une dimension très volontaire sur cette question des compétences. Sans doute convient-il de le dire avec plus de force dans le projet métropolitain.

De la même façon, le Codev regrette que le projet ne cible pas avec plus de force les champs dans lesquelles la métropole excelle. L'affirmation d'un bouquet de secteurs d'excellence, vous pensez au premier chef à la santé et à l'électronique, permettrait de mieux identifier *urbi et orbi* ce qui fait notre force. C'est vrai et la valorisation de notre CHRU (5<sup>e</sup> CHRU de France) doit nous permettre de défendre sa pérennité. Le projet de regroupement du CHRU en 2040 à Trousseau constitue en effet un des plus grands chantiers de la métropole dans les 20 ans à venir. Nous devons nous préparer à le défendre.

Cette ambition universitaire me permet ici d'aborder plus au fond le projet *Tours Loire Valley Campus 2025*, sans doute trop rapidement abordé dans le projet mais parce qu'alors en phase d'adoption. Les éclairages du Codev sur ce grand sujet ont été à cet égard constructifs et bienvenus dans notre démarche participative qui a réuni 300 participants dans des formats de participation que nous avons souhaité libres et ouverts à la créativité.

Je suis désormais en mesure de vous en donner la synthèse :

Après diagnostic et benchmark, les principaux constats ont été les suivants :

- Une université faible financièrement de manière structurelle, en raison de la faiblesse des dotations de l'Etat, mais qui répond aux attentes des étudiants et performante en recherche-innovation
  - ⇒ Points d'amélioration : immobilier vieillissant et effectifs des Masters.
- Des établissements d'enseignement supérieur à conforter et une offre à compléter. En effet, le nombre d'étudiants pour 1000 habitants est de 103 quand d'autres métropoles comme Nancy sont à 189 pour 1000 habitants
  - ⇒ Points d'amélioration : ingénierie, numérique et filières créatives
- Des effectifs d'apprentissage au-delà des standards régionaux
  - ⇒ Incertitudes sur le financement du fait de l'évolution de la loi
- Une qualité de vie dans la ville-campus remarquable
  - ⇒ Points d'amélioration : coût transport, relations entre établissements

La Métropole a décidé de se doter d'une stratégie déclinée en 4 axes :

- L'attractivité, en confortant et promouvant la ville campus et ses établissements. En 1<sup>er</sup> lieu, Polytech fera l'objet d'un soutien important de la métropole avec plus de 11M€ investis sur le site.
- La diversification, pour attirer de nouveaux établissements et favoriser l'hybridation des parcours.
- L'innovation, en améliorant les services proposés aux apprenants. C'est notamment à ce titre que la Maison des Etudiants que vous avez proposée a retenu fortement notre intérêt.
- La transversalité, entre acteurs. La démarche a permis pour la 1<sup>ère</sup> fois en France de mettre en ensemble autour d'une même table pour parler d'égal à égal, l'université, les chambres consulaires, les établissements privés du supérieur, ainsi que les lieux formant les apprentis.

Notre objectif est clair : atteindre 50 000 apprenants rapidement et accroître la qualité des formations proposées.

Des questions en matière de mobilité semblent appeler des clarifications.

La question du tramway et des mobilités douces a fait l'objet d'avis très circonstanciés du Codev, et je vous en remercie. C'est davantage sur la question des infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires que le Codev a interpellé la Métropole.



- Concernant la gratuité de l'autoroute A 10 dans sa traversée urbaine, il faut réfléchir à une stratégie globale et la mettre en lien avec le réaménagement de l'autoroute dans la ville, ce que propose le schéma. D'ailleurs Vinci Autoroutes, concessionnaire, a engagé un travail de réflexion autour du thème « l'autoroute dans la ville » dont il sera intéressant de s'inspirer.
- Le périphérique, dont vous semblez considérer qu'il est une arlésienne. Je partage votre lecture. Il est en effet très frustrant de ne pas aller plus vite sur ce dossier. Mais les différents interlocuteurs ne parviennent pas à se mettre d'accord. Pour ma part, j'ai décidé que TMVL devait assumer ses responsabilités, et j'ai demandé l'étude du prolongement du boulevard périphérique de l'agglomération tourangelle sur les communes de Saint Cyr sur Loire et de Mettray. Cela ne permettra pas, j'en suis conscient, de « boucler » le périphérique, mais c'est une prochaine étape. Ce projet consiste à prolonger le boulevard périphérique Nord-Ouest jusqu'à la RD 2 (route de Rouziers de Touraine) et viendra soulager la circulation dans ce secteur très encombré. Un diagnostic du territoire (comptages routiers, inventaires environnementaux, mesures acoustiques, etc...) est actuellement en cours afin d'étudier différentes variantes de trafic. Ces variantes seront portées à la concertation publique afin de retenir à terme un tracé. Le coût prévisionnel, qui subira selon les variantes un ajustement, serait compris entre 20 et 25 millions d'euros. On comprend, à ce prix, que le bouclage intégral, au-delà des difficultés de tracé, ne puisse se faire en un claquement de doigt.
- La gare de Tours. Le schéma métropolitain sur lequel vous avez réagi fait mention d'un big bang ferroviaire. Cette formule a pour mérite de montrer la volonté qui est celle de TMVL de dénouer le nœud ferroviaire dans lequel nous sommes englués depuis trop longtemps. L'insatisfaction qui est la nôtre et celle de tous les usagers au regard du fonctionnement très insuffisant de la navette entre Tours et Saint Pierre des Corps doit être prise en compte et une solution trouvée rapidement. J'ai demandé une étude qui devrait, avec celle produite par la CFDT, nous proposer des solutions à court terme.
- L'avenir de la gare de Tours passe également par une lisibilité de notre destination. La SNCF vient de me faire savoir qu'elle souscrivait à notre proposition de renommer les deux gares : celle de Tours deviendrait Tours centre, tandis que la Gare de Saint Pierre des Corps deviendrait Gare de Tours-Saint Pierre des Corps.
- Par ailleurs des discussions sont en cours entre la SNCF, Tours-Métropole et la Région sur tout ce qui a trait à la desserte de notre territoire. La crainte exprimée par le Codev d'un hypothétique regroupement des deux gares, assorti d'une réduction de l'emprise ferroviaire de Tours, sera bien prise en compte. Nous restons attachés à une desserte optimale pour Tours Centre.
- L'aéroport : il faut distinguer ici 3 sujets : sa desserte en transport urbain, son avenir en tant que structure aéroportuaire et l'avenir du quartier, compte tenu du retrait partiel de l'armée.

L'aéroport participe de l'attractivité internationale touristique et internationale de notre territoire. Il permet d'être connecté à d'autres territoires, d'autres métropoles, y compris d'un point de vue sanitaire comme les greffes. Le départ des cadets de l'armée de l'air marque un tournant que nous envisageons dès à présent. Le potentiel de l'aéroport reflète celui de notre territoire : être la porte d'entrée du Val de Loire en matière touristique, conforter le fait d'être



le seul aéroport accueillant des passagers en nombre (200 000), mettre à disposition un foncier de qualité pour accueillir de nouvelles activités à proximité de l'A10. L'accueil de Air Paris Academy, c'est-à-dire une école formant les futurs pilotes, illustre notre attractivité.

Cependant, à ce stade de la réflexion, je suis en mesure de vous apporter les éléments suivants :

- La desserte de l'aéroport, par la prolongation de la ligne de tramway, ou par un autre moyen, plus léger, moins cher et donc plus rapide à mettre en œuvre, comme par exemple des navettes autonomes, très cadencées, à partir du terminus de Vaucanson.
- Le développement de l'aéroport lui-même, car je redis que notre territoire ne peut pas se passer d'un aéroport. Nous avons la ferme volonté politique pour le maintenir et le développer parce que c'est une vraie chance pour le territoire : notre proximité avec les plateformes aéroportuaires parisiennes doit nous permettre de nous inscrire dans une stratégie aérienne nationale et européenne. Je ne pense pas que nous ayons vocation à accueillir des longs courriers, mais nous avons un outil précieux qui doit nous permettre d'accueillir davantage de touristes en diversifiant nos lignes, et nos offres, comme par exemple la capacité à accueillir de l'aviation d'affaire. En outre, notre territoire peut s'enorgueillir de l'excellence de son service de greffe au CHU. Or, ces greffes ont impérieusement besoin d'être transportées par avion.
- L'aménagement du futur grand quartier de l'aéroport : le départ partiel de l'armée dans ce secteur nous conduit à repenser le fonctionnement de la plate-forme aéroportuaire jusqu'ici partagée avec la BA705. La libération prévue de 300 hectares doit nous conduire à avoir une vision prospective de ce morceau de ville. Cette opportunité foncière sans précédent à 10 mn du centre-ville permettra une opération d'aménagement métropolitaine d'envergure. Le portage foncier de cette opération sera fait par l'Etablissement public foncier récemment créé par Tours Métropole.

Le travail du Codev que vous nous livrez fin février, viendra à cet égard nourrir la réflexion de la Métropole de faire des 300 hectares de l'aéroport non plus une coupure mais un point de jonction entre la métropole et les autres territoires, entre agriculture et ville, entre développement économique et habitat. Telle est l'ambition qui sera portée dans une étude dédiée.

## Conclusion

L'intercommunalité n'a pas 20 ans en Indre et Loire. C'est peu. Et le passage récent en Métropole n'est pas encore totalement digéré. Ecrire dans le même temps un schéma métropolitain est souverain, car cela permet de clarifier les ambitions et les grands enjeux, mais cela nécessite aussi du temps long et un phasage avec les échéances électorales, qui sont devant nous. Aussi, cette première ébauche du schéma métropolitain doit-elle être considérée comme une première version, qui subira des amendements, tout au long de sa mise en œuvre.

Le schéma n'est pas qu'une intention ou une liste de courses. Il permet à la métropole d'émerger, d'amener chacun à réfléchir les différentes politiques publiques : déplacement, déchets, enseignement supérieur-formation, tourisme, le schéma cyclable, le Plan Local Habitat, le Projet Alimentaire Territorial.... Ces politiques publiques que porte chaque vice-président structurent le devenir de la métropole, les projets traduisent cette volonté.

Ainsi, l'auberge de jeunesse, la batellerie, MAME, le centre de tri interdépartemental sont autant de réalisations déjà bien engagées.

Le temps n'est plus à une planification rigide dont l'évaluation ne se fait qu'au terme, mais bien plutôt à une évaluation *in itinere*. Cette évaluation doit également tenir compte de l'évolution de la physionomie du territoire, des aspirations de ses habitants, des évolutions imprévisibles. La prospective n'a de sens que si elle est modeste.

A cet égard, la vocation de TMVL est d'être animateur d'un réseau d'acteurs, de projets, mais également opérateur de la solidarité intercommunale.

Je ne voudrais pas cependant que nous en oublions les réalisations portées par notre jeune intercommunalité. Tours métropole s'inscrit en effet dans la suite cohérente d'une action intercommunale engagée en 1999. Depuis, notre territoire a accompli d'importantes mutations, qui ont d'ailleurs rendu légitime Tours Plus pour une labellisation en métropole.

Mais nous devons poursuivre notre action et sans doute avec d'autant plus de détermination, que, l'on a pu le voir encore récemment, l'action publique est attendue par nos concitoyens.

Or, pour agir en adéquation avec les forces du territoire, il faut être en mesure de les écouter. Votre instance est à cet égard un outil d'écoute. En votre qualité d'expert des usages, vous nous éclairez sur des aspirations ou ressentis qui peuvent parfois échapper à la compréhension de la démocratie représentative.

Vous objectez en outre que notre métropole ne dispose plus d'outils d'observation puissants, permettant de nourrir des réflexions prospectives pour adapter l'action publique. Cette question devra faire l'objet d'une réflexion multi partenariale, car la prospective et les outils existent, mais ils ne sont pas fédérés. Nous disposons d'observatoires sectoriels, également d'un outil précieux, l'ATU, mais aussi, bien sûr, de l'ensemble de la capacité de production d'observation de l'université. Sans doute pouvons-nous renforcer les partenariats de recherche appliquée à notre territoire.

Enfin, vous semblez considérer que le projet fait peu de cas de la question sociale et de la solidarité. Il me semble que sur cette question, la métropole n'a pas vocation à se substituer aux communes. La question de l'aide sociale et des politiques sociales partagées entre le département et les communes me semble plus efficace dans ce cadre. L'intercommunalité n'a de valeur qu'en vertu du principe de subsidiarité (exercer une compétence au plus près des bénéficiaires sauf à démontrer que le service rendu est meilleur à un niveau supérieur).

Pour autant, et parce qu'une métropole ne peut qu'être solidaire, il convient de mieux comprendre l'évolution des modes de vie. Je sais que le CODEV travaille sur la question des politiques temporelles. C'est une bonne chose. Cela doit nous permettre d'adapter nos services publics à l'évolution des usages, afin d'inclure la population dans sa diversité, et dans ses modes de vie de plus en plus désynchronisés, sur des périmètres qui n'ont pas à voir avec les découpages institutionnels.

Faire métropole, c'est agréger les habitants et envisager le projet comme un projet de bassin de vie, donc dépassant ou ne respectant pas les frontières géographiques institutionnelles. Notre mission, en tant que « coordonnateur » du territoire est de garantir l'égalité d'accès aux services. Nous devons donc dans la mise en œuvre des politiques métropolitaines avoir comme obsession saine de proposer une organisation du territoire qui permettent d'accéder à des paniers de services et d'équipements de la vie de tous les jours pour tous. Or l'on sait l'accès aux services est une question de densités des territoires. Cette question de la densité est devant nous.

Mais se projeter, c'est également susciter des concours d'idées, en organisant des initiatives très productives et très stimulantes comme Envie de Loire qui porte une ambition forte pour les bords de Loire et ses aménagements, y compris ceux du haut de la rue Nationale. Avec la conséquence que cela

peut prendre plus de temps de réaliser des projets dès lors ils sont co-construits. Nous devons donc nous projeter pour un avenir ensemble, en élaborant les outils de co-construction les plus efficaces et les plus en phase avec l'évolution des aspirations des habitants.

%%%%%%%%%