

TOURS METROPOLE DOIT DEVELOPPER UNE STRATEGIE INTERNATIONALE

Vers une diplomatie métropolitaine

Synthèse de l'avis adopté le 5 février 2020



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Diagnostic

Dans un contexte mondial en pleine évolution, les États n'ont plus le monopole des relations internationales. Faisant le constat que les échanges et les partenariats entre collectivités territoriales s'intensifient et constituent aujourd'hui une véritable "diplomatie des villes", le Codev s'est interrogé sur la faible appétence de TMVL pour une action internationale. Faisant le pari qu'il s'agirait là d'une opportunité de différenciation avec les métropoles de la taille de Tours, le Codev a tenté de comprendre comment s'articulent les ambitions en la matière en Centre Val de Loire et plus particulièrement sur son territoire, avant de faire des préconisations.

Le Codev a rencontré les grands acteurs locaux développant des relations avec l'étranger. Qu'il s'agisse de la Ville de Tours, de l'Université, de la Région, des acteurs économiques, ou des actions menées par la Métropole dans un champ encore très restreint, le Codev constate que les stratégies sont différentes et inégalement structurées.

S'agissant de TMVL, si elle met en avant l'attractivité et le tourisme, elle ne développe cependant pas de stratégie internationale. Le Codev a pourtant perçu un frémissement d'intérêt de la Métropole autour d'un axe de coopération décentralisée en matière d'eau potable.

Considérant que TMVL ne peut se dispenser d'investir le champ international, le Codev lui recommande de parier sur la subsidiarité et la réciprocité en ciblant des actions non concurrentes et complémentaires avec celles des autres acteurs du territoire.

Préconisations

Le Codev propose ainsi 4 actions au service de la construction de la stratégie internationale de TMVL.

Préconisation 1 : faire de Tours Métropole un territoire identifié en Europe et dans le monde

- En poursuivant le travail de construction d'une Europe des Villes-métropoles,
- En affirmant le rôle de TMVL en matière de coopération décentralisée dans ses secteurs de compétence et notamment l'eau, les déchets et l'énergie,
- En capitalisant sur la Loire dans une perspective de jumelages de fleuves,
- En développant la mobilité sortante des jeunes Tourangeaux,
- En promouvant la francophonie.

Préconisation 2 : renforcer la visibilité diplomatique de Tours Métropole

- En désignant un vice-président aux relations internationales,
- En développant des relations avec les pays des populations étrangères accueillies sur notre territoire,
- En participant au groupe de travail de France Urbaine sur les relations Internationales des métropoles,
- En partageant avec les habitants de TMVL les ambitions internationales du label Unesco.

Préconisation 3 : accompagner les acteurs du territoire dans leurs actions internationales

- En engageant un partenariat avec l'Université sur les projets internationaux intéressant le projet de territoire de TMVL,
- En soutenant l'internationalisation des entreprises,
- En favorisant le développement d'actions internationales des acteurs culturels du territoire,
- En mobilisant les nombreux dispositifs de soutien de l'Etat au bénéfice des acteurs du territoire.

Préconisation 4 : Se doter d'outils pour porter haut cette stratégie

- En structurant un service des relations internationales éventuellement mutualisé avec la Ville de Tours,
- En promouvant les actions internationales des acteurs du territoire par des rencontres bisannuelles,
- En organisant un festival international de gastronomie des villes partenaires,
- En renforçant la vocation de terre de congrès.

LA REFORME DE L'APPRENTISSAGE, QUELS ENJEUX POUR LE TERRITOIRE METROPOLITAIN ?

Mettre au défi « Tours Métropole Campus 2025 » pour porter plus haut l'apprentissage

Synthèse de l'avis adopté le 5 février 2020



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLITAIN VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

L'apprentissage concerne les jeunes de 16 à 30 ans. Il vise à acquérir un diplôme de l'enseignement professionnel ou technologique du secondaire ou du supérieur, ou alors à préparer un titre professionnel inscrit au répertoire national des formations professionnelles.

En France, alors que le chômage des jeunes est très élevé, l'apprentissage est faiblement développé : souffrant d'une mauvaise image, son organisation ne permet pas un bon équilibre entre l'offre et la demande.

C'est dans ce contexte que l'Etat par la loi n° 3018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel vient réformer le paysage de l'apprentissage. L'objectif de l'Etat est de doubler le nombre d'apprentis. La réforme redistribue les responsabilités et les moyens, laissant aux branches le soin de s'autoréguler en limitant grandement le rôle et les moyens des Régions. La réforme réduit par ailleurs le nombre de branches professionnelles et rénove le financement des CFA en instaurant un « coût par contrat ». Ce faisant, elle renforce le pouvoir des branches professionnelles et dessaisit la Région du pilotage de cette politique publique.

Alors que Tours Métropole s'engage dans un projet de rénovation et de développement du Centre de formation des apprentis des Douets (établissement communal puis récemment transféré à la Métropole, le Codev tente de mesurer l'impact de la réforme sur le paysage de l'apprentissage métropolitain et sur les acteurs locaux. Cette réflexion vise à alimenter la construction de la stratégie métropolitaine : « Tours Loire Valley Campus 2025 » dans laquelle l'apprentissage est un facteur d'attractivité territoriale.

Diagnostic

La Région Centre Val de Loire, marquée par une politique volontariste, compte 18 751 apprentis, dont 31% en Indre et Loire (chiffres 2017). Le seul territoire de la métropole accueille 91% des apprentis du département et 11 CFA.

Sur le territoire de TMVL, sont représentés les différents statuts de CFA (CFA des consulaires, CFA de la collectivité, CFA de l'Université, CFA de l'éducation nationale, ...). On notera la spécificité tourangelle avec la tradition de la formation compagnonnique et le bon niveau de déploiement de l'apprentissage dans l'enseignement supérieur.

La réforme, bien que nécessaire, apparaît comme anxiogène pour les différents acteurs locaux avec plusieurs points de crispation :

- Redistribution des compétences au détriment des régions jusque-là régulatrices,
- Risque de massification au détriment des CFA ruraux ou modestes,
- Inquiétude sur le financement qui ne prévoit pas de péréquation.
- Risque d'une gestion plus quantitative que qualitative.

Il ressort des travaux et réflexions du CODEV que si la réforme apparaît comme bousculant le paysage local de l'apprentissage, elle pourrait bien constituer de véritables opportunités à saisir pour la Métropole qui pourrait opportunément se saisir de la mission de coordonner sur son territoire l'offre en matière d'apprentissage et de celle de développeur de l'apprentissage sur son territoire.

Préconisations

Un rôle de coordonnateur métropolitain, le chef d'orchestre garant de l'harmonie des formations :

- Pour éviter l'appauvrissement de l'offre de formation,
- Pour travailler la transversalité et développer la complémentarité des branches : sortir de la logique des branches et travailler en transversal en développant la complémentarité des CFA et de leurs formations,
- Pour organiser la répartition de l'offre de formation : la logique de coopération entre les différents acteurs peut notamment prendre la forme d'une charte éthique des formations disponibles sur le territoire de l'intercommunalité.
- Pour avoir une vision globale du territoire et pour mettre en place, anticiper au-delà de ses frontières : agir auprès de la Région pour contribuer à la définition de la carte cible et contribuer à la définition de ses objectifs,
- Renforcer les outils existants, la Métropole ne doit pas nécessairement créer un dispositif ex nihilo, mais plutôt s'appuyer sur des outils déjà existants, les soutenir, comme par exemple la structure APPRETEAM 37.

Un véritable développeur métropolitain pour l'apprentissage :

- Aide à la restructuration et aux investissements des formations innovantes : ne pas développer de nouveaux CFA mais soutenir ceux existants,
- Développer l'échange entre les différents acteurs au sein d'une Maison des Entreprises, facilitant les modalités de rencontre entre CFA, entreprises, CMA, employeurs publics territoriaux et associatifs. Ce projet pourrait s'enrichir d'une dimension qui regrouperait l'ensemble des organisations patronales et des branches professionnelles pour une meilleure efficacité dans le cadre du développement économique de notre territoire,
- Favoriser le développement d'une solidarité inter branches (cohérence des métiers) et interterritoriale (cohérence régionale),
- Valoriser l'apprentissage sur le territoire et au-delà en communiquant et en créant des événements,
- Développer la portée inclusive de l'apprentissage, l'apprentissage tous niveaux confondus, notamment auprès d'un public infra bac en difficulté,
- Faciliter la vie quotidienne des apprentis :
 - Accueillir les apprentis et les étudiants dans une Maison Métropolitaine des Etudiants pour leur faciliter la vie quotidienne,
 - Créer une carte métropolitaine des apprenants,
 - Améliorer la desserte en transports en commun des CFA,
 - Créer de nouveaux logements/ chambres dans des hôtels de l'alternance,
 - Encourager au conventionnement avec le CROUS pour accorder aux apprentis les conditions de logements et de repas des étudiants,
 - Promouvoir la Plateforme régionale de mise en relation des hébergeurs (particuliers et institutionnels) avec les apprenants, les produits d'Action Logement, dont « Visale » et « Mobiljeune », qui atténuent les charges de logement des apprentis, et plus particulièrement le Service logement Jeunes (SLJ) et l'Association Jeunesse et Habitat (AJH),
- Encourager les administrations publiques du territoire à s'engager dans l'apprentissage.

QUEL AVENIR POUR L'AÉROPORT ? QUELLES CONSEQUENCES POUR TOURS NORD ?

Synthèse de l'avis adopté le 25 février 2019



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Dans le cadre de sa réflexion sur le SCoT, le Codev a identifié le Nord-est de la Métropole comme un des secteurs à enjeux pour le développement urbain futur de la Métropole. Cet espace fait l'objet de réflexions et de projets. Le départ de l'École de chasse en 2021 libèrera en effet 300 hectares, ce qui pousse à envisager l'avenir de la zone de l'aéroport différemment. La Métropole est très attachée à son aéroport et entend profiter de cette nouvelle donne pour envisager un nouvel avenir à son site aéroportuaire. Elle se donne comme objectifs de passer de 180.000 passagers en 2017 à 350. 000 en 2025 puis 500. 000 en 2035.

Le rapport du Codev, fruit d'un travail partenarial avec Polytech Tours, s'articule autour de 3 points synthétiques : les éléments majeurs du diagnostic de l'aéroport et du Nord de Tours, la déclinaison des atouts - faiblesses pour un choix de scénario, les préconisations pour l'aménagement de la zone du Nord de Tours et de l'aéroport.

Diagnostic

L'aéroport est inscrit dans un tissu urbain à faible cohérence d'ensemble (Tours Nord) rassemblant 29 % de la population de Tours, accueillant 18 % des emplois de la ville et 31 % des actifs de Tours. Les forces et faiblesses du quartier sont analysées par le rapport, faisant apparaître un équipement au positionnement stratégique, néanmoins mal desservi et dans un quartier peu homogène. Plate-forme déficitaire, dépendante des subventions publiques et assujettie à Ryan Air (fin du contrat en 2025), l'aéroport constitue cependant un atout au vu du contexte extraterritorial favorable : croissance continue du trafic aérien, saturation des aéroports parisiens, position géographique stratégique entre Orly et Nantes.

Attractif car affichant un taux de remplissage des avions de près de 90 %, il constitue un argument essentiel dans la stratégie d'attractivité de la Métropole. Celle-ci a annoncé son intention de développer un nouveau modèle économique autour d'une diversification de l'offre. Cette diversification est potentialisable avec le dynamisme économique de Tours Nord (zones industrielles, commerciales, logistiques ...), élément majeur du développement du territoire. L'avenir de l'un dessine le développement de l'autre.

Souhaitant interroger la robustesse du scénario de diversification, le Codev a également étudié 2 autres scénarii avant de partager l'ambition de Tours Métropole sur le pari de la diversification :

- ✓ Scénario de croissance de l'aéroport,
- ✓ Scénario de reconversion,
- ✓ Scénario de diversification.

C'est ce dernier qui a la faveur du Codev. La vision de la diversification pour le Codev se décline autour de :

- ✓ La diversification des destinations et les compagnies mais également des usagers et des offres (aviation d'affaire) : diversifier/simuler le tissu économique au profit de la formation et d'un cluster innovant (S²E² et le cluster Aerocentre),
- ✓ La mise en place d'un hub de la destination Tours Loire Valley,
- ✓ L'optimisation de l'aérogare et de la création d'une offre de loisirs,
- ✓ La production d'électricité,
- ✓ La stimulation de l'offre immobilière.

Préconisations pour réaménager la ville-aéroport et la rendre attractive dans le cadre du scénario de diversification :

- ✓ Connecter l'aéroport à la ville et à la région en renforçant l'intermodalité,
- ✓ Supprimer le péage de Tours Nord (portion intra-urbaine),
- ✓ Maîtrise du foncier (avec l'Etablissement Public Foncier de Tours Métropole) pour l'aménagement de la zone,
- ✓ Redonner de l'attractivité au nord de Tours par des projets urbains et de renouvellement urbain,
- ✓ Engager le projet dans une démarche de labellisation environnementale,
- ✓ Organisation d'un grand concours international d'urbanisme : le Codev souhaite être associé à la définition du cahier des charges notamment avec l'impact environnemental de la diversification et afin de viser l'Airport Carbon Accreditation, non seulement pour transformer le foncier libéré sur la zone de l'aéroport militaire, mais aussi pour préparer les conséquences du scénario privilégié et l'arrimage avec le quartier Nord de Tours.

Référence Avis/Rapport

Avis sur la révision du SCOT de l'agglomération tourangelle 02/03/2018

VERS UN MAME DE L'ETUDIANT

Synthèse de l'avis adopté le 21 avril 2018



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Tours Métropole Val de Loire affiche l'ambition d'accroître sa population d'étudiants et d'apprentis, actuellement de 34.000 apprenants dont 75% inscrits à l'université, pour parvenir à une communauté du savoir de 50.000 personnes en formation d'ici 2030. 1 habitant sur 10 est étudiant post bac. Pourtant, Tours n'est actuellement classée qu'en 24e position sur 43 villes universitaires (classement 2016).

C'est pour dépasser cette contradiction que le Codev s'est saisi du sujet dès 2017.

Diagnostic

Si le cadre de vie de Tours semble apprécié des étudiants, si la qualité et l'offre de formation et d'apprentissage sont reconnues, les étudiants ne semblent cependant être ni acteurs du territoire, ni perçus comme une valeur sur laquelle capitaliser. Tours a fait le choix d'être une ville campus : les étudiants et apprentis sont éclatés sur l'ensemble du territoire. Partout, ils ne sont cependant nulle part. En outre, la vie étudiante ne fait pas l'objet d'une stratégie de communication. Enfin, on observe un déficit de coordination et de coopération entre les différents acteurs (académiques, institutionnels et économiques).

Ce constat, le Codev l'a fait lors de la publication de ses premières conclusions dès décembre 2016 : il invitait à la définition d'une politique métropolitaine de l'enseignement supérieur et de la formation professionnelle : il proposait également des pistes comme un lieu totem pour les étudiants et un statut métropolitain de l'étudiant.

Abordant la question de la vie étudiante dans sa globalité et dans sa transversalité, le Codev a souhaité poursuivre sa réflexion, en parallèle des travaux de la Métropole sur la définition de sa stratégie en matière d'enseignement supérieur, et a proposé de consacrer à la population étudiante une politique publique métropolitaine dédiée, dont l'outil serait un lieu d'accueil, d'échange et de ressources, pour mutualiser et accompagner les nouveaux usages de la vie étudiante.

Se saisissant des méthodes du design de service pour associer l'étudiant-apprenti, (usager de la ville mais aussi habitant et acteur économique et culturel), le Codev en partenariat étroit avec l'École supérieure d'art et de design TALM-Tours, a organisé un hackaton, en mobilisant 50 jeunes, professeurs et prestataires de services étudiants pendant 2 jours pour réfléchir aux attentes, besoins et aspirations de cette population. (novembre 2017).

Propositions :

- Tours ville étudiante, une valeur à marquer,
- Création d'une plateforme métropolitaine « formation et jobs d'étudiants » recensant toutes les offres de formations du territoire, par thématiques et non par diplômes, ainsi qu'une bourse locale des stages, offres de contrats d'apprentissage et jobs étudiants,
- Création d'un lieu totem, le Mame de l'étudiant, accessible à tous les étudiants et apprenants : lieu unique, central, visible et connecté, il sera la vitrine de la politique métropolitaine de soutien à la vie étudiante :
 - ✓ Accueil général pour tous les étudiants,
 - ✓ Accueil spécialisé pour les étudiants étrangers ou nouveaux arrivants,
 - ✓ Sur les thématiques du logement, de l'alimentation et de la santé, du déplacement,
 - ✓ Espace de co-working pour les étudiants créateurs d'entreprises,
 - ✓ Accueil des associations étudiantes.
- Création d'une carte métropolitaine de l'étudiant, unique et pour tous (apprentis, étudiants).
- Diffusion des pass culturel et sport à l'ensemble de la communauté étudiante dans le cadre d'une politique métropolitaine.

Réponses de Tours Métropole :

- Tours Ville étudiante, une valeur à marquer :
 - ✓ La Métropole travaille sur la mise en place d'un Mois de l'Etudiant qui débiterait dès la rentrée de septembre 2020. Ce mois de l'Etudiant s'appuierait en premier lieu sur la création d'un programme répertoriant l'ensemble des initiatives en termes d'accueil et d'événements étudiants organisés par l'ensemble de nos partenaires. Ce programme devrait pouvoir être communiqué à tous les apprenants et les futurs primo-apprenants dès le début de l'été 2020,
 - ✓ Plusieurs événements à destination des étudiants seraient alors proposés en 2020 ou à partir de la rentrée 2021 : concert gratuit et ouvert à tous les étudiants, session du cirque ouvert à tous les apprenants,
 - ✓ Ouverture d'un guichet d'accueil réservé aux apprentis sur le modèle du welcome desk en y ajoutant la venue de certaines entreprises pour faire connaître l'ensemble des métiers en relation avec les spécialités de nos CFA.
- Création d'une plateforme métropolitaine « Formation et Jobs d'étudiants » : une telle plateforme est à l'étude et pourrait partiellement voir le jour dès 2020. Sa création sera le fruit d'un travail entre Tours Métropole et la Région Centre Val de Loire. La première étape sera consacrée aux formations puis dans un premier temps au logement et l'emploi.
- Lieu TOTEM : TMVL n'a pas encore abordé cette proposition.
- Création d'une carte métropolitaine de l'Etudiant Unique : une étude et une réflexion seront mises en place durant l'année 2020 pour un hypothétique lancement en 2021 ou 2020.
- Diffusion des pass culturel et sport : TMVL n'a pas encore abordé cette proposition.

Références du Codev :

La maison métropolitaine de l'étudiant du Grand Lyon.

COMMENT MIEUX ACCUEILLIR LES ENTREPRISES ? CONTRIBUTION A LA REFLEXION METROPOLITAINE

Synthèse de l'avis adopté le 27 juin 2018



Les avis en quelques notes

Présentation du thème

Saisi par Tours Métropole sur l'axe 1 de sa stratégie de marketing territorial en 2017, le Codev saluait la volonté de TMVL de fédérer les acteurs sur des territoires institutionnels complémentaires et non plus concurrents, pour mieux affronter la concurrence des autres métropoles. Poursuivant ses réflexions, le Codev s'est saisi de la question spécifique de l'accueil des entreprises.

Diagnostic

Le Codev observe d'une part, que le territoire métropolitain constitue une galaxie entrepreneuriale touffue et peu lisible et que d'autre part, la loi NOTRe renforce le tandem Région/intercommunalité. Les entreprises peinent à s'y retrouver et notamment les porteurs de projet, qu'ils cherchent à s'implanter ou à se développer. Constatant dans un premier temps la diversité des dispositifs, la dispersion des énergies et parfois la redondance des offres, le Codev propose trois scénarii, allant d'une forme souple et mobilisable à la demande, vers une structure mutualisée ou, plus ambitieux, une agence très intégrée, réunissant les différentes ressources disponibles sur le territoire en matière d'accueil des entreprises.

Le Codev préconise de retenir le 2^{ème} scénario, en faveur d'une structure mutualisée.

Préconisations

- **Créer une structure mutualisée** à partir des ressources humaines et de l'expertise de la Métropole et de son réseau d'acteurs, (consulaires, intercommunalités du département, Région), sur le modèle du GIP Loire et Orléans Eco.
- **Développer neuf propositions au service de cette ambition :**
 - ✓ **Recourir au design de service** pour éprouver le parcours utilisateurs des porteurs de projet,
 - ✓ **Déployer un système d'information partagé entre acteurs, de type CRM customer relationship management**, système d'information de la gestion de la relation client,
 - ✓ **Expérimenter un numéro vert** (centraliser/qualifier/orienter les appels des porteurs de projet),
 - ✓ **Un welcome pack ou un welcome desk** pour faciliter le parcours d'installation des entreprises et de leurs salariés (sous forme numérique et physique),
 - ✓ **Analyser les besoins en foncier et en immobilier d'entreprises,**
 - ✓ **Proposer des bâtiments blancs pour des solutions immobilières temporaires,**
 - ✓ **Soutenir et déployer les tiers lieux en périphérie de la ville centre,**
 - ✓ **Développer une politique territoriale de gestion prévisionnelle des métiers et des compétences,**
 - ✓ **Organiser un forum annuel des acteurs économiques du territoire.**

Ce que Tours Métropole envisage

- Une phase de préfiguration de la Maison des entreprises est engagée depuis septembre 2019,
- Un Comité de pilotage est en cours d'organisation, pour :
 - ✓ Partager les attentes (objectifs, contraintes de calendrier, moyens...), les besoins et les moyens,
 - ✓ Partager les coûts,
 - ✓ Pour établir une gouvernance fonctionnelle,
- Un lieu potentiel d'installation des équipes est en cours d'identification.

CONCERTATION SUR LA DEUXIEME LIGNE DE TRAMWAY

Synthèse de l'avis adopté le 1^{er} juin 2018



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

- Le Codev a été saisi par Tours Métropole sur le projet de deuxième ligne de tramway soumis à concertation. Cet avis fait partie du dispositif de concertation de Tours Métropole, lequel prévoyait 5 réunions publiques entre le 18 avril et le 8 juin 2018.

Le projet est un projet de mobilité majeur, s'inscrivant dans la politique climatique de la Métropole. Il va au-delà de la seule définition du tracé de la future ligne de tramway.

Plus qu'un projet d'infrastructures, et bien plus qu'un projet de mobilité, le déploiement d'un réseau de tramway est en effet un projet métropolitain. Il permet de dessiner la ville mais doit aussi permettre d'appréhender l'évolution des modes de vie de ses habitants.

La saisine porte sur un projet à plusieurs entrées :

- ✓ Le choix entre deux tracés pour la 2^e ligne de tram,
- ✓ La création de parkings relais,
- ✓ L'adaptation de la ligne Tempo,
- ✓ La création de passerelles pour les mobilités actives.

Diagnostic

- ✓ Les éléments du dossier ont paru incomplets et ne permettent pas de se prononcer sur la question des mobilités actives, *a fortiori*, alors même que cette question doit être envisagée plus globalement dans le cadre notamment du projet de schéma cyclable. En outre, sur l'adaptation de la ligne Tempo et la création de parkings relai, le dossier de concertation ne permet pas de se prononcer, car trop faible en données.
- ✓ Le tracé Jean Royer, *a priori* moins onéreux (desserte du boulevard Jean Royer) ne s'appuie sur aucun projet urbain qui permettrait de justifier la création d'une ligne structurante, et ne dessert pas la gare de Tours. A l'inverse, le Codev pense que le tracé Béranger renforce le dynamisme du centre-ville et conforte le hub de la gare.
- ✓ Le parti- pris de desservir les deux hôpitaux (Bretonneau et Trousseau) est unanimement apprécié mais n'a de sens que si la desserte se fait au plus près des établissements.
- ✓ S'agissant de l'extension de la ligne A vers l'aéroport, elle paraît essentielle.

Préconisations

Préconisations sur le tracé :

- ✓ Avis favorable pour le tracé « Béranger », couplé à une étude sur les mesures compensatoires en matière de stationnement (parkings en ouvrages) et de circulation,
- ✓ Desserte au plus près des 2 hôpitaux,
- ✓ Renvoyer à une extension ultérieure du réseau la proposition de desserte d'un parking relais aux portes Sud et Est du périphérique (propositions formulées en détail dans l'avis),
- ✓ Soutien au prolongement de la ligne A vers l'aéroport.

Préconisations sur la concertation :

- ✓ Se saisir de l'étoile ferroviaire et envisager le tram- train,
- ✓ Améliorer la liaison ferroviaire entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps : clarifier la nature de la desserte,
- ✓ Etudier la desserte de l'est tourangeau,
- ✓ Elaborer un plan de stationnement global,
- ✓ Relancer la mise en place de plans de déplacements d'entreprise, d'administration ou d'établissement, en favorisant l'intermodalité tram-vélo.

COMMENT AMELIORER L'ACCES AUX PISCINES ET AUX BIBLIOTHEQUES ?

Synthèse de l'avis adopté le 5 février 2020



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Face au vieillissement de la population, au développement du numérique, à une nouvelle organisation de la vie au travail ou en formation, entraînant des nouveaux rythmes de vie parfois désynchronisés, les services publics ou les services au public sont mis en tension et peinent parfois à s'adapter aux nouveaux usages. A cela s'ajoute la complexité de l'organisation territoriale mal appréhendée par les usagers : qui fait quoi dans le mille-feuille territorial ?

Par ailleurs, les usagers sont polymorphes, versatiles mais aspirant néanmoins à être entendus afin que leurs façons de vivre, sur un territoire élargi - sur le bassin de vie et non plus seulement sur le territoire communal - soit prise en compte, et ce, même si l'addition des attentes est parfois vertigineuse. Comment dans ces conditions adapter le service sans le dénaturer ?

Le champ des services au public étant très vaste, il a été décidé de restreindre le champ d'étude de l'atelier à deux secteurs incarnant la notion de service de proximité : les piscines et les bibliothèques. Ce sont en effet des secteurs traversés par une évolution des pratiques, mais également des secteurs aux modes de gestion évolutifs. Mais surtout, ces services s'inscrivent dans la vie quotidienne des habitants. Il s'agit donc d'une question de proximité dans toutes ses acceptions et cela pose la question du « périmètre de l'usage » : le bassin de vie ? la Métropole ? la commune ? le quartier ?

Diagnostic

La diversité des usage(s) est parfois vertigineuse : les attentes sont nouvelles, nombreuses, différenciées et parfois difficilement compatibles avec l'offre de service. En outre, qu'il s'agisse des piscines ou des bibliothèques, le territoire est partiellement couvert : Déficit de bibliothèque au Nord de Tours et absence de piscine au sud ouest de la métropole. par ailleurs, les équipements sont d'inégale ambition car d'inégale vocation.

A cela s'ajoutent des

horaires d'une rare complexité dans les bibliothèques et globalement peu pratiques dans les piscines. Le cas particulier et très isolé de l'ouverture des bibliothèques le dimanche est une rareté opportunément mise en avant mais qui ne masque pas l'inadaptation des horaires.

L'information numérique des usagers est déconcertante : les sites sont en profusion mais peu pratiques

Enfin, s'agissant des tarifs et des modalités d'adhésion, ils sont hétérogènes, déroutants et ne facilitent pas la fréquentation multi-sites. On est loin de l'usager métropolitain.

Finir de moderniser les équipements semble bien nécessaire. Si les bibliothèques gagneraient à fonctionner en réseau, les piscines doivent finir leur mue, en conservant leur vocation de lieux d'apprentissage de la natation,

Pour accompagner la Métropole dans sa réflexion, le Codev propose 12 propositions pour faciliter l'accès aux piscines et aux bibliothèques sur le territoire de Tours Métropole

Proposition 1 : compléter la couverture du territoire

On préconisera ici d'agrandir la Bibliothèque du Beffroi ou d'envisager un nouvel équipement au Nord de Tours pour les 89.000 habitants du Nord de la Métropole.

Proposition 2 : observer de plus près les pratiques et mesurer en continu les pratiques

Proposition 3 : garantir un accès généralisé et facilité en mettant en réseau les équipements

Proposition 4 : harmoniser les tarifs et conditions d'accès

Proposition 5 : simplifier les horaires des piscines ET des bibliothèques : il faut ouvrir « mieux » ?

Proposition 6 : simplifier l'information numérique sur une plate-forme métropolitaine unique et donner à voir la fréquentation en temps réel

Proposition 7 : garantir une desserte efficace en transport en commun des piscines et des bibliothèques

Proposition 8 : Faire des choix dans l'évolution des missions sans tomber dans les effets de mode

Proposition 9 : adapter les bibliothèques et les piscines au vieillissement

Proposition 10 : être plus volontariste sur l'apprentissage de la natation en positionnant TMVL comme un territoire « qui sait nager »

Proposition 11 : associer les usagers à la définition de l'offre

Proposition 12 : recenser les espaces de nage en dehors du parc des piscines publiques et proposer des accès encadrés

Proposition 13 : systématiser la gratuité des piscines pendant les périodes de canicule

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, UNE AUBAINE A SAISIR POUR LE TERRITOIRE

Synthèse de l'avis adopté le 25 février 2019



Les avis en quelques notes

Présentation du thème

Au 1er août 2018, la population mondiale avait consommé l'équivalent des ressources renouvelables annuelles disponibles sur la planète. Si l'ensemble de la population mondiale vivait comme les pays occidentaux, il faudrait 3 planètes Terre pour permettre de subvenir à nos besoins. Il y a donc urgence à agir - l'échelle locale est une échelle adaptée au changement.

L'économie circulaire désigne un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et les gaspillages de ressources ainsi que la production des déchets. L'approche proposée par l'économie circulaire permet d'apporter des solutions conciliant impératifs écologiques, économiques et sociaux sans écarter l'ambition d'une plus grande sobriété.

Se déployant sur un large spectre, l'économie circulaire représente un bouquet d'opportunités pour les collectivités locales.

La Métropole est concernée directement par sa compétence "Élimination et valorisation des déchets ménagers et assimilés", mais au-delà, l'ensemble de ses actions (opérations de planifications, construction et entretien d'habitats, développement économique, développement durable, gestion d'infrastructures et construction d'équipements, etc.) peuvent relever de l'économie circulaire.

Le Codev propose une série de préconisations pour engager la transition: en proposant de passer d'une économie linéaire (extraire/fabriquer/consommer/jeter) à une économie circulaire, le Codev entend montrer à TMVL qu'elle dispose de tous les atouts et moyens pour démarrer une transition vertueuse, au bénéfice de l'emploi local, de la modernisation des territoires et de l'approvisionnement durable.

Préconisations en 11 axes

Un urbanisme plus responsable

- Systématiser le recours des matériaux issus de récupération, de recyclage ou biosourcés en fixant des objectifs sur la construction de voirie et d'infrastructures et de logements,
- Faciliter la rénovation énergétique de l'habitat.
- Dans le cadre d'un futur PLUi, imposer les réseaux de chaleur sur l'ensemble du territoire à l'échelle d'une construction ou d'un nouveau quartier, pour les nouveaux immeubles. : la récupération d'eau pluviale, la possibilité de production d'énergie renouvelable ainsi que la gestion des déchets organiques végétaux.

Des centres d'activité réhabilités avec l'Écologie Industrielle Territoriale

- Déterminer 2 ou 3 Zones d'Activités Economique pour y expérimenter l'approche de l'Écologie Industrielle Territoriale et saisir l'ADEME pour mobiliser des financements,
- Se saisir des outils existants et notamment du logiciel des Chambres de commerce et d'industrie «ACTIF»,
- Mobiliser l'Établissement Public Foncier de la Métropole pour faciliter la reconversion et la mutation des zones d'activité.

L'alimentation, du pain béni pour l'économie circulaire

- Renforcer les structures existantes dans le cadre du Projet Alimentaire Territorial : un maillage du territoire en légumeries et maraichers est nécessaire afin de maintenir une agriculture de proximité,
- Favoriser l'installation de producteurs locaux,
- Favoriser la transformation de produits locaux pour que les producteurs gagnent en valeur ajoutée,
- Densifier et sécuriser l'offre,

- Faciliter l'accès aux marchés publics et développer dans la commande publique la notion de juste prix payé aux producteurs,
- Valoriser la structure ADIVALOR qui récupère et recycle les déchets agricoles,
- Développer une filière agricole d'approvisionnement pour les méthaniseurs à partir de produits fermentescibles qui ne pourraient être vendus.

Allonger la durée d'usage des objets

- Répertorier les structures existantes (avec une carte interactive),
- Soutenir les initiatives citoyennes par des subventions ou le prêt de locaux.

L'Économie de la fonctionnalité, un nouveau modèle économique

- Mettre en avant les outils numériques pour que les plateformes communautaires atteignent une masse critique d'utilisateurs sur le territoire,
- Partager des données en Open Data pour faciliter l'émergence de nouveaux services,
- Favoriser l'installation de conciergeries de quartier qui ont pour vocation de faciliter et d'encourager les relations entre habitants autour de pratiques sociales écoresponsables.

L'Ecoconception dans la commande publique

- Engager Tours Métropole Val de Loire dans un schéma de promotion des achats publics socialement et écologiquement responsables et inciter les communes membres à décliner leur propre schéma,
- Communiquer sur le réemploi de matériaux dans les travaux de Tours Métropole Val de Loire,
- Soutenir la recherche et le développement des agro-matériaux,
- Accompagner les besoins des entreprises de construction par des offres de formation.

Déchets: la Métropole doit finir de boucler son écosystème

- Continuer à favoriser le compostage par les habitants (bacs composteur, lombricomposteur),
- Imposer via les PLU ou le futur PLUi la création de composteur dans l'habitat individuel,
- Favoriser les initiatives de compostage dans l'habitat semi-collectif,
- Inciter à la réduction des déchets d'emballage,
- Utiliser les futurs équipements de gestion des déchets pour constituer des pôles axés sur la réutilisation du gaz ou de la chaleur produite (serres, séchage de matière agricole, ...),

Définir une filière de valorisation sur le long terme,

- Conserver une filière de valorisation des déchets sur le département,
- Stimuler la prévention des DEEE,
- Mettre en place des filières locales de retraitement pour les matières pouvant être transformées ou remployées,
- Réduire les fréquences de collecte des OMR,
- Ouvrir une large consultation sur les filières.

L'économie circulaire au service d'une stratégie énergétique métropolitaine

- Généraliser le verdissement des réseaux de chaleur sous condition de ne pas désorganiser la ressource bois et de ne pas sur-dimensionner les projets, réaliser une étude d'impact sur la filière bois et étudier l'approvisionnement des réseaux de chaleur en résidus de déchets,
- Favoriser les unités de méthanisations pour les déchets verts, déchets de cantine et déchets fermentescibles.
- Favoriser les contrats d'énergie verte en veillant à leur contenu,
- Favoriser l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments publics, économiques mais également sur les friches industrielles et commerciales,
- Étudier la possibilité de développer la géothermie,
- Développer les réseaux de chaleur au nord en les connectant sur l'unité de valorisation des ordures ménagères.

Soutenir la Monnaie Locale Complémentaire

- Soutenir la monnaie locale la « Gabare » dans son plan de développement par une subvention ou le prêt de locaux pour ses activités administratives, d'animation et d'accueil.

LA REVISION DU CONTRAT REGIONAL DE SOLIDARITE TERRITORIALE

Synthèse de l'avis adopté le 28 mars 2017



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Initialement dénommés « contrat d'agglomération » ou « contrat de pays », les Contrats régionaux de solidarité territoriale constituent un des outils de mise en œuvre du projet régional baptisé « Ambitions 2020 ». Le CRST de Tours a été signé avant les municipales de 2014, lesquelles ont profondément modifié le paysage local.

La révision à mi-parcours s'inscrit dans ce contexte.

Le CRST décline l'ensemble des politiques régionales, dans le cadre de ses compétences propres ou dans le cadre de ses politiques partenariales avec l'Etat, le Conseil départemental, les associations et bien entendu la Métropole. On compte 40 contrats de ce type en région Centre Centre-Val de Loire.

La Région Centre-Val de Loire consacre un budget annuel de 95 millions d'euros à cette politique contractuelle, soit 8,24% du budget de la Région Centre-Val de Loire (contre 5,3% en moyenne dans les autres régions). Le montant de l'enveloppe du CRST avec Tours Métropole est de 42,8 M €.

Le Codev est saisi par la Métropole de la révision à mi-parcours du contrat. Ce travail de révision sera adopté le 20 avril 2018, soit 1 an après que le Codev ait apporté sa lecture du projet de révision.

Diagnostic

Le contrat initial est considéré par le Codev comme « sans priorité ». Découlant d'un cadrage stratégique peu lisible, il a cependant permis de soutenir des projets ambitieux pour la communauté et la ville centre. Mais il n'a pas permis d'éviter un émiettement des actions communales. Il comporte en outre des angles morts. Par ailleurs, l'exécution du contrat a paru lente et peu pilotée (le Codev a estimé le pilotage insuffisamment formalisé et outillé), le démarrage des actions tardif entraînant à mi-parcours un taux d'engagement faible.

La révision est donc apparue comme très nécessaire et substantielle, en ce qu'elle s'inscrit dans un contexte politique nouveau, entraînant l'abandon de projets pourtant emblématiques. Elle devrait permettre cependant de renforcer des projets structurants.

Pourtant, le projet de révision a suscité des interrogations, notamment sur les taux de subvention, sur la prise en compte (ou non) du bassin de vie.

Fort de ce constat, le Codev a proposé 8 recommandations :
Recommandation n°1 : améliorer le suivi et le pilotage du contrat

Mieux afficher les objectifs prioritaires de Tour(s)plus

Mobiliser les instances de pilotage prévues au contrat

Prévoir une évaluation en continu

Ajuster en fonction des financements complémentaires

Recommandation n°2 : renforcer le caractère communautaire du contrat

Il est recommandé de fixer un taux d'intercommunalité dans le contrat plus important, de l'ordre de 65 à 70%.

Recommandation n°3 : inscrire les grands projets et équipements structurants dans la révision

L'UVOM et l'ARENA ne sont pas figurés pas dans la révision, tandis que la mobilité semble insuffisamment développée.

S'agissant de la Cité de la gastronomie, le CODEV salue l'ambition de la Communauté pour soutenir cet équipement. Il s'interroge cependant sur le projet de l'association (manque de lisibilité de la ligne éditoriale).

Recommandation n°4 : intégrer les nouvelles compétences dans le contrat

Requalification des zones d'activités, de la mise en œuvre de la stratégie locale de gestion des risques inondations ou du soutien à des actions en faveur de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la vie étudiante et de la formation professionnelle sont absentes du contrat.

Recommandation n°5 : assouplir la fixation des taux de mobilisation de l'enveloppe et permettre la bonification des projets multi-thématiques

La faiblesse des taux associée à l'attribution d'une enveloppe au prorata de la population incite les communes à multiplier les projets pour mobiliser l'enveloppe du contrat.

Recommandation n°6 : encourager la mutualisation des projets entre communes

Recommandation n°7 : clarifier la politique de la Métropole en matière de soutien aux équipements sportifs et culturels

Recommandation n°8 : réfléchir à l'action de la Métropole au service d'une solidarité départementale

Quelles suites ?

Le Codev n'a pas eu de réponse de TMVL

Document de référence

Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire « Ambition 2020 ».

CONTRIBUTION AU GRAND DEBAT NATIONAL : AFFIRMER LES CODEV COMME INSTANCES LOCALES DU DEBAT PUBLIC

Synthèse de l'avis adopté le 13 mars 2019



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Animateur du débat public, ainsi que le prévoit l'article L. 5211-10-1-I du Code général des Collectivités Territoriales (CGCT), le Codev de Tours Métropole Val de Loire s'est porté naturellement volontaire pour organiser 3 réunions d'initiatives locales. C'est ainsi qu'entre le 31 janvier et les 13 et 20 février 2019, 3 réunions ont été organisées autour des thèmes de l'organisation de l'Etat et des services publics, de la transition écologique et de la démocratie et la citoyenneté.

Le Codev est convaincu qu'au-delà de la loi, les instances de débat ont non seulement leur place dans le système démocratique, mais en sont un des acteurs qui le consolident, voire qui le renforcent. Les aspirations à plus de participation doivent être entendues, et sans doute encore davantage dans les EPCI, peu coutumiers de la relation directe aux usagers, à défaut des citoyens.

Préconisations en 2 axes

Ancrer les Codev dans le paysage territorial :

- En garantissant leur création, et en assouplissant le seuil des 20.000 habitants :
 - ✓ Garantir la création des Codev à partir de 20.000 habitants, conformément à la loi,
 - ✓ Pour les EPCI de moins de 20.000 habitants, obligation de créer un Codev dès lors qu'une pétition citoyenne aura réuni 5% de la population du territoire.
- En leur assurant des moyens suffisants et en garantissant l'exercice de la participation :
 - ✓ Pour garantir un fonctionnement satisfaisant dans le cadre des missions de base prévues par la loi, les EPCI consacrent un minimum 0,10% ou assis sur le nombre d'habitants de l'EPCI avec un minimum de 30.000 € de leur budget de fonctionnement,
 - ✓ Les Codev se verraient chargés de missions complémentaires, un complément sera alloué, négocié en fonction des missions confiées et selon une convention triennale.
- Imposer une composition paritaire entre les corps intermédiaires-acteurs du territoire et les habitants :
 - ✓ Les Codev doivent être composés de 50% de citoyens issus d'un appel à candidature citoyen, ce qui permettrait, outre la représentation des représentants des forces vives de la société civile, d'associer les simples habitants mais également la diversité des territoires de l'EPCI,
 - ✓ Pour les EPCI accueillant des établissements d'enseignement supérieur, le Codev propose qu'un nombre de sièges soit réservé, après appel à candidature, aux étudiants et apprentis dès 18 ans : le nombre d'étudiants sera égal à leur pourcentage dans la population. Ce quota serait imputé sur le 50 % de citoyens,

- ✓ Prévoir dans la loi une décharge d'heures pour les bénévoles des Codev, sur le modèle d'autorisation d'absence et de crédits d'heures des élus,
 - ✓ Envisager une double représentation, avec un titulaire et un suppléant pour les membres désignés par les organismes représentant la société civile,
 - ✓ Rendre obligatoire une réunion annuelle des instances de démocratie participative communale organisée par le Codev,
 - ✓ Favoriser les échanges entre toutes les instances de démocratie participative d'un même territoire, y compris l'échelon régional,
 - ✓ Encourager la mutualisation des moyens entre Codev et d'EPCI voisins.
- En garantissant la communication et les échanges avec l'EPCI et ses élus :
 - ✓ Les avis, qu'ils soient issus d'une saisine ou qu'ils soient le fruit d'une auto-saisine, doivent faire l'objet d'une transmission à l'exécutif de l'EPCI, et qu'une séance plénière et réponse soit organisée afin que le Codev prenne connaissance de la suite envisagée à ses propositions,
 - ✓ Organiser le droit de suite des Codev, la présentation du rapport d'activité des Codev prévu par la loi dans l'organe délibérant de l'EPCI devra faire l'objet d'une communication à l'assemblée délibérante des réponses formulées par l'EPCI aux avis formulés,
 - ✓ Les avis des Chambres régionales des comptes et les réponses formulées par l'EPCI seront communiquées au Codev,
 - ✓ Présenter les orientations budgétaires de l'EPCI en séance plénière des Codev.

Doter les Codev de la mission d'organiser la concertation locale :

- Confier aux Codev l'animation de comités consultatifs :
 - ✓ Donner au Codev le rôle assigné à ces comités consultatifs, en prévoyant que son animation soit assurée par les membres du Codev avec une co-présidence du Président du Codev et d'un élu désigné par le Président de l'EPCI,
 - ✓ Inclure 3 membres du Codev à chaque CCSP, au titre de l'expertise d'usage des Codev,
 - ✓ Confier au Codev l'organisation de commission pour tout service qui ne relèverait pas de droit de la CCSP.
- Créer un droit de saisine citoyenne pour saisir le de toute question relative au périmètre des l'EPCI :
 - ✓ Le Codev, en prévoyant 1% des habitants du territoire de l'EPCI peuvent demander que soit saisi le Codev sur la question relative à ce périmètre.
- Déléguer aux Codev l'organisation des grands débats locaux pour les projets d'intérêt communautaire ou métropolitain :
 - ✓ Confier aux Codev la mission d'animation du débat public local sur les grands projets locaux, avec le concours de la CNDP comme garant.

Document de référence /Référence Avis/Rapport

Rapport Codev: *Quel open data pour quel territoire ?* 6 juillet 2017.

QUEL OPEN DATA POUR QUEL TERRITOIRE ?

Synthèse de l'avis adopté le 6 juillet 2017



Les avis en quelques notes

Thème et diagnostic

On désigne par Open Data une politique publique de mise à disposition sur internet, dans un format réutilisable, des données produites ou détenues par les acteurs publics et les opérateurs de service d'un territoire. L'open data est un outil au service de trois objectifs :

- ✓ Améliorer l'efficacité de l'action publique,
- ✓ Proposer de nouvelles ressources pour l'innovation économique et sociale,
- ✓ Améliorer le fonctionnement démocratique.

Le territoire national est assez mal couvert en open data (en 2017) à Tours Métropole mais pas davantage dans ses communes membres : aucun dispositif en mesure de répondre à l'obligation d'ouverture des données publiques (loi n° 2016-1321) n'est mis en place sur le territoire de la Métropole au moment de l'auto saisine en 2017, qu'il s'agisse de l'EPCI, des communes membres concernées, ou de grandes administrations comme l'Université, le Conseil Départemental, etc.

Le Codev souhaite proposer à la Métropole, à ses communes membres et à l'ensemble des acteurs du territoire de s'engager dans une démarche participative de construction d'un **open data de territoire, allant au-delà de l'obligation législative, dans une démarche d'innovation territoriale et démocratique.**

Préconisations

Le Codev préconise de mettre à disposition des habitants, entreprises, associations un open data, porté par TMVL avec et pour ses communes membres, mais également avec les grands producteurs de données publics du territoire : le CHU, l'Université et le Département, mais également les chambres consulaires.

Le Codev préconise d'aborder l'open data comme une ambition métropolitaine. Pour ce faire, le Codev propose :

- **D'aborder l'open data comme un enjeu de différenciation territoriale,**
- **De déployer une stratégie d'animation/communication** auprès des agents des collectivités dans un 1^{er} temps puis au travers d'une charte de gouvernance utile à tous. L'enjeu de cette ambition est de constituer une communauté de réutilisateurs de données, et de l'organiser,
- **D'amorcer une dynamique de collaboration** autour des données à l'échelle du territoire :
 - ✓ Création d'un portail de territoire de mise à disposition des données,
 - ✓ Poste dédié (Chief Data Officer), d'abord porté par TMVL, afin de piloter le projet Open Data et d'assister les services et les autres acteurs dans la libération des données,
 - ✓ Une stratégie d'animation et de sensibilisation : afin de former et d'impliquer les agents, élus et habitants aux données, leur production et leur valorisation. Il s'agit des manifestations de types conférences, ateliers, Infolab5...

- ✓ Une stratégie de gouvernance de la démarche d'ouverture des données (choix des données à libérer, choix des licences, etc.),
- **Elaborer une charte de gouvernance utile à tous.** La gouvernance devra s'articuler en particulier autour de :
 - ✓ L'optimisation de ressources et des coûts (charges mutualisées),
 - ✓ La création de valeurs pour les acteurs de la gouvernance, par enrichissement mutuel des bases auparavant hétérogènes,
 - ✓ La création de valeurs favorables à un écosystème, en travaillant par exemple à l'harmonisation des jeux de données issus de différents producteurs,
 - ✓ Les modalités d'application de la réglementation,
- Mutualiser les données, en particulière la plateforme de dépôt des données et partager son coût.
- Animer le réseau quotidiennement:
 - ✓ En les encourageant sur les efforts (mises en valeurs, participation à des concours/récompenses...), en apportant des saisonnalités aux animations, en apportant des éléments humoristiques ou/et ludiques ou/et dépaysants ou/et conviviaux, en changeant de lieux de rencontres, en faisant intervenir un prestataire, un(e) expert(e),
- L'animation doit s'articuler autour de l'expérimentation sur la manipulation des données, la qualité des données, l'acculturation et la sensibilisation à l'open data, la formation, la création de partenariats relatifs à la valorisation et au partage de la donnée, l'émergence du crowdsourcing (l'implication des habitants à la production de données) comme les cartoparties (sur un thème particulier ou à l'échelle des quartiers, comme l'initiative Carto'Quartiers proposée par la Ville de Nantes.

Quelle(s) suite(s) donnée(s) par Tours Métropole ?

- Sur la mise à disposition des données pour les citoyens :
 - ✓ La plateforme de la Métropole a été créée et mise en ligne au début de l'automne 2019.
 - ✓ Elle sera progressivement enrichie.
- Sur la mutualisation, deux niveaux sont envisagés :
 - ✓ De la mutualisation descendante : TMVL a proposé aux communes de la Métropole qui le souhaitent de déposer leurs données sur la plateforme métropolitaine.
 - ✓ De la mutualisation ascendante : TMVL conventionne avec la Région pour faire une plateforme commune dès janvier 2020.
- Sur l'animation :
 - ✓ Un chef de projet est mobilisé à temps partiel sur le projet de l'opendata.
 - ✓ Il a pour mission d'animer la démarche en interne mais aussi auprès des communes.
 - ✓ De plus TMVL va adhérer en début d'année à l'association OpendataFrance pour bénéficier de l'expérience des autres collectivités en la matière mais aussi faire entrer TMVL officiellement dans la communauté des collectivités engagées dans cette démarche.
- Sur la réutilisation :
 - ✓ C'est l'essence même du projet de produire de la donnée et en faciliter la réutilisation y compris par les services.
 - ✓ Sur ce thème et pour les communes, des widgets sont mis à disposition : ils fournissent à la fois l'outil de restitution et la donnée métropolitaine (ex : widget déchet déjà en ligne à Chambray).

Document de référence

Loi CADA 1978 sur le droit d'accès aux documents administratifs.

Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique qui crée l'article L312-1-1 du Code des relations entre le public et l'administration, (article relatif à l'open data).

Infolab de Poitiers.

LE SCHEMA METROPOLITAIN, UN PROJET EN DEVENIR.

Propositions du Codev pour affirmer et donner corps à l'ambition métropolitaine

Synthèse de l'avis adopté le 19 octobre 2018



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

L'ensemble des documents sont accessibles sur <https://codev.tours-metropole.fr/index.php/2019/01/11/tours-metropole-repond-au-codev-sur-le-projet-metropolitain/>

Le schéma métropolitain, présenté en conseil métropolitain le 22 octobre 2018 avait fait préalablement à son adoption l'objet d'une saisine du Codev. En réponse, le Codev a émis un avis, qui se décline en deux parties, une partie de réaction au projet et une partie consacrée à des préconisations.

Manifestement encore en construction au moment de la saisine, il est une opportunité pour la Métropole de se projeter, et de proposer 4 ambitions, déclinable en politiques publiques sur les compétences de la Métropole.

Le document aurait gagné à articuler davantage les questions de proximité (la Métropole est un territoire vivant, fort de 300.000 habitants), de projection, à 30 ans, mais également d'actions de court et moyens termes. Manquant sans doute d'un état initial faisant apparaître les forces et les faiblesses du territoire, il semble autocentré sur les compétences de la Métropole, et peine à s'inscrire et se projeter dans sa zone d'influence. La préparation de contrats avec les territoires voisins que le Codev salue, ne contredit pas ce constat.

Le Codev regrette que le projet ne détermine pas d'ambitions claires mais qu'il se résume trop souvent à un portfolio de projets de politiques sectorielles. Le Codev se demande par ailleurs, comment le statut de la Métropole peut servir le projet de ce territoire. L'enjeu pour faire métropole consiste à dépasser les compétences issues de la loi MAPTAM et à penser le territoire pour ET avec ses acteurs, mais aussi pour ceux qu'à l'extérieur elle entend séduire.

Préconisations pour consolider le projet et faire du rang de métropole plus qu'un statut ou un label

Pour ce faire, le Codev préconise :

- ✓ D'affirmer le rayonnement international de la métropole en développant sa capacité et ses qualités d'accueil, tant des touristes (objectif du schéma touristique) que des étudiants (voir la proposition du Codev pour un « Mame de l'étudiant »), ou encore des entreprises. Le Codev recommande à TMVL de développer une diplomatie au travers d'une politique internationale.
- ✓ D'adapter le territoire au changement climatique en activant la révision du Plan Climat et d'affirmer l'engagement écologique de la Métropole
- ✓ De penser la Métropole comme un territoire où « bien vivre » rime avec Sport et dont une politique culturelle rayonnante contribuerait à l'attractivité. Or, sport et culture sont les impensés du projet.

- ✓ De penser le territoire comme un espace de solidarité. Dépasser la solidarité financière, ciment de l'intercommunalité et passer à une intercommunalité plus sociale incluant la dimension de l'emploi.
- ✓ De confirmer la vocation d'animatrice de réseau de la Métropole.
- ✓ D'accompagner et évaluer le projet dans sa durée les outils de la démocratie participative.

Les réponses de Tours Métropole (grands axes). Voir sur le site Internet du Codev le détail de la réponse.

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

Faire métropole, c'est rayonner sans nécessairement grossir, mais en affirmant nos atouts. Le projet ambitionne de rayonner plus largement en France. Les relations internationales restent un angle à ouvrir. (Saisine du Codev sur ce sujet en cours)

Faire métropole, c'est avoir une ambition écologique soutenable. Cela passe effectivement par la révision du Plan Climat (saisine du Codev en cours).

Le projet resterait institutionnel car il ne mobilise que les compétences juridiques de la 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 ressources humaines pour l'épanouissement du territoire. 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.

Faire métropole, c'est aussi et surtout mettre à disposition des compétences, du savoir et de l'excellence : c'est l'ambition du Schéma Métropolitain de l'enseignement supérieur Tours Loire Valley Campus.

Enfin, TMVL répond sur la question des mobilités.

UN PAPI COURAGEUX POUR LA METROPOLE

Synthèse de l'avis adopté le 27 juin 2018



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Bien que l'inondation soit un phénomène naturel, l'installation des populations en zone inondable, l'absence de zone d'expansion des crues et l'imperméabilisation des sols ainsi que le défaut d'entretien des réseaux d'écoulement aggravent le risque d'inondation, sur fond de méconnaissance du risque.

Sur notre territoire, 18 communes sont inondables, dont 5 entièrement inondables, 5 vals sont endigués, 130.000 personnes résident dans ce territoire à risque important. Cela concerne 75 km de digues, dont 50 pour le seul val de Tours. Il faut cependant remonter à 150 ans pour voir la ville envahie à la suite d'une rupture des digues.

Pour préserver les vies humaines et réduire le coût des dommages dues aux inondations, l'Etat a mis en place des outils de gestion des risques d'inondations. En premier lieu, la Stratégie Nationale de Gestion des Risques d'Inondation, est déclinée au niveau locale par la Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) laquelle est enfin traduite de manière opérationnelle dans des Programmes d'Action de Prévention des Inondations (PAPI). Le CODEV a poursuivi avec le PAPI la réflexion qui avait été la sienne sur la stratégie locale de gestion des risques d'inondations, et au sujet de laquelle il a émis un avis le 13 décembre 2016 (rapport sur la Stratégie locale).

Document non prescriptif, le PAPI n'en constitue pas moins un réel outil d'accompagnement et un guide. Si le Plan de prévention des risques d'inondation définit les règles de construction dans les secteurs susceptibles d'être inondés, le PAPI, lui, propose des dispositions pour réduire les effets des crues.

Diagnostic

Le PAPI est un document courageux et très outillé au service d'une véritable culture de l'eau.

Déclinant les actions issues de la stratégie (SLGRI), le projet est bien construit. Mené sous le pilotage de l'Etat, de TMVL et de la Communauté de communes de Touraine Est Vallée, le PAPI se décline en 7 axes : sensibilisateur mais aussi gestionnaire, le PAPI fait le pari de la culture des risques et de leur prévention. Souhaitant mettre fin au déni sur les risques d'une grande crue, il propose des actions pédagogiques en continu, assises sur une dynamique créative et participative

mais également des dispositifs de surveillance et de prévision. Le Papi prévoit enfin la préparation des crises.

En outre, le PAPI préconise une prise en compte réelle du risque dans l'urbanisme. A cet égard, l'axe majeur du Papi réside dans la gestion des risques d'inondations? quand il affirme la nécessité de réduire l'enveloppe urbaine dans les vals. Ce courage va à l'encontre des tendances observables par le passé et encore sur certains territoires. Le portage foncier pour permettre l'acquisition d'espaces nécessaires au champ d'expansion des crues est, lui, aussi majeur.

Par ailleurs, le Papi confirme le rôle de coordonnateur de la métropole pour la gestion des écoulements (compétence eaux pluviales). Il prévoit également la désurbanisation des lits endigués de la Loire et du Cher. Mais surtout, le Papi entend rendre transparents les obstacles aux écoulements dans les vals à risque important. La question de la levée du canal entre Saint Pierre des Corps et Tours est ici visée. En faisant « sa part à l'eau », et en supprimant la retenue d'eau qui inonderait Saint- Pierre- des- Coprs, le Papi pose ici la question de la solidarité face au risque d'inondation.

Enfin, en demandant la création de surverse, le Papi entend contribuer à la limitation du risque de rupture des digues.

Seul point de dissensus, l'axe 7 qui propose la création d'un tertre sur le val de Tours (ériger un ilot à hauteur de digue) paraît dangereux.

Préconisations

- ✓ Diffuser le Plan ORSEC pour améliorer les actions de sensibilisation et la coordination en situation de crise,
- ✓ Mener une politique courageuse de réduction de l'enveloppe urbaine dans les vals,
- ✓ Coordonner les différents Papis dans le bassin hydraulique : quid de la population de la Communauté de commune de l'Est Tourangeau ?
- ✓ Expliquer le rôle de l'Etablissement Public Loire,
- ✓ Clarification de la position de TMVL sur la taxe Gemapi,
- ✓ Réaliser un diagnostic de la vulnérabilité des zones agricoles et naturelles si cela n'a pas été fait. Si oui, le rendre public,
- ✓ Associer les assureurs aux parties prenantes (comme à Orléans).

Documents de référence

Directive européenne 2007/60/CE, dite « directive inondation ».

Loi LENE du 13 juillet 2010 relatifs à l'évaluation et à la gestion des risques d'inondation.

La SLGRI du Val de Tours.

CONTRIBUTION A LA REVISION DU SCOT DE L'AGGLOMERATION TOURANGELLE

Synthèse sur l'avis adopté le 2 mars 2018



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLITAIN VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Élaboré par le Syndicat Mixte de l'Agglomération Tourangelle (SMAT), le SCoT (schéma de cohérence territoriale) est un document de planification visant à déterminer, à l'échelle de plusieurs EPCI, les grandes orientations en matière d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement et de paysage. Le SCoT de l'agglomération Tourangelle a été approuvé le 27 septembre 2013. À mi-parcours, le 24 mars 2017, le SMAT a prescrit sa révision.

L'avis dont il est question ici s'inscrit dans le cadre des premières orientations du projet : Soutenant pleinement les orientations générales du document, le Codev souhaite attirer l'attention sur 4 thèmes peu ou pas traités à ce stade :

- La santé et le vieillissement,
- La mobilité et les pôles multimodaux,
- Le secteur à enjeu de Tours Nord,
- Les centres villes et centres bourg à l'épreuve des nouveaux usages.

Préconisations – 4 axes

La santé et le vieillissement :

- ✓ S'adapter aux besoins d'une population vieillissante, en analysant les besoins (équipements et logements),
- ✓ 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, pour 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 ...,
- ✓ Accompagner le développement de la robotique en relation avec les enjeux de la vieillesse,
- ✓ Coordonner les Programmes Locaux de l'Habitat des EPCI sur le territoire du SCoT afin d'affiner la stratégie de logement des personnes âgées,
- ✓ 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.

La mobilité et les pôles multimodaux : Il s'agit ici d'assurer la fluidité des transports routiers, la régularité et la fiabilité des transports en commun et une desserte complète et continue du territoire. C'est également une problématique intéressante l'implantation suffisante de parcs de stationnement dans les pôles d'emploi. Pour ce faire, le Codev recommande de :

- ✓ 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 celui de l'arrivée de la voiture autonome,
- ✓ Favoriser l'usage de l'infrastructure ferroviaire et notamment de l'étoile ferroviaire,

Les secteurs géographiques à enjeux et notamment Tours Nord-Est :

- ✓ 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.

Les centres-villes et les centres-bourgs :

- ✓ 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 centre-bourgs.

Souhaitant contribuer à la réflexion du SCoT, le Codev a engagé sa propre réflexion sur la question du vieillissement (atelier en cours), sur l'avenir du quartier Nord de Tours (voir l'avis sur le quartier de l'Aéroport).

LE SCHEMA TOURISTIQUE DE TOURS METROPOLE (2017-2022)

Synthèse de l'avis adopté le 22 juin 2017



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS METROPOLE VAL DE LOIRE
CODEV
201620

Les avis en quelques notes

Présentation du thème

En 2017, le tourisme a représenté 7,2% du PIB français. Non délocalisable et bénéficiant d'une belle perspective de croissance, c'est un secteur économique de plus en plus stratégique. En Touraine, on dénombre 6000 emplois touristiques au plus fort de la saison, et 1,3 M de nuitées (chiffres 2018). L'enjeu est donc fort pour la Métropole d'affirmer et d'afficher sa politique touristique.

En engageant son 2^e schéma de développement touristique pour 2017-2022, TMVL entend capitaliser sur les bases du 1^{er} schéma (2011-2016), et prendre une orientation métropolitaine dans un contexte territorial élargi complexe où les collectivités se partagent la compétence. De cette gouvernance complexe naît un projet de schéma équilibré.

Diagnostic

Les enjeux dépassent ceux de la seule métropole et nécessitent une « mise en tourisme » en synergie avec le département et la région, mais également avec les départements limitrophes (le Loir-et-Cher) et les EPCI voisins de la Métropole.

Pourtant, le positionnement du schéma est très clairement urbain, se démarquant de l'image traditionnelle des châteaux de la Loire porté par le Département. On mesure bien ici les enjeux du marketing territorial et de la concurrence des territoires des villes entre elles, notamment de Tours, qui cherche à se distinguer dans le paysage régional. Cette difficulté à composer une politique touristique plus large que le périmètre de l'institution était palpable dès le 1^{er} schéma et constitue un enjeu fort du 2nd : **embrasser large mais jouer la carte du territoire métropolitain**. On notera par ailleurs que TMVL semble davantage s'arrimer sur la stratégie régionale que sur le dispositif départemental. Enfin, le rapprochement inabouti entre la structure métropolitaine et son homologue départemental constituent un frein et un handicap local non négligeable.

Le programme d'actions semble hésiter entre l'affirmation de marqueurs modernes et innovants et la valorisation de la tradition de capitale des châteaux de la Loire.

Le schéma affirme la métropole comme destination urbaine et comme capitale du Val de Loire, en promouvant le citybreak (séjour urbain court) dans un environnement d'exception, matérialisé par la Loire, son label Unesco et son produit cyclable phare (la Loire à vélo). La cible est en 1^{er} lieu nationale, puis internationale. L'ambition de TMVL est en outre de faire de Tours un hub à partir duquel on peut rayonner dans la région. Mais c'est aussi un territoire où il faut s'attarder pour profiter de son capital gastronomique et viticole mais également horticole. Enfin, TMVL manifeste, à raison, une ambition de faire monter en qualité l'accueil touristique.

Préconisations

- Développer l'offre touristique auprès des Tourangeaux : « partez en vacances chez vous »,
- Développer le tourisme de santé, segment pour lequel TMVL a de solides arguments,

- **Poursuivre les initiatives de bord de Loire** (guinguette, Envies de Loire, ...), la navigation sur la Loire, et le cyclotourisme avec la Loire à vélo, dont le Codev recommande que TMVL en soit le coordonnateur sur son territoire,
- **Ne pas sous-estimer la promesse du voyage au pays des châteaux,**
- **Engager une politique partagée entre villes ligériennes,**
- **Développer le marketing de la destination** (ex : un festival estival fort) et améliorer les offres de déplacement (ex : faciliter l'accès au car de tourisme : envisager urgemment une nouvelle aire d'accueil pour les cars et bus Macron),
- **Renforcer la coopération entre les différents acteurs publics** : Département, Région, territoires voisins (Blois, Orléans, Saumur, Angers),
- **Prolonger la ligne de tramway vers l'aéroport** et mettre en attendant une navette gratuite à disposition des passagers pour rejoindre le tramway,
- **Ouvrir au public autour d'une offre de restauration ou de bar le dernier étage de la bibliothèque municipale,** espace panoramique phare de la ville.

Quelle(s) suite(s)

Ce qui a été fait

- La campagne « Tours l'inattendue », qui entre dans sa troisième année,
- La communauté des « greeters », créée depuis plus de 5 ans à Tours donne la possibilité aux habitants d'être de véritables ambassadeurs sur leur territoire,
- Un plan d'actions en faveur du tourisme fluvial a été élaboré par Tours Métropole en 2018 en concertation avec les acteurs de la filière. L'objectif est double : soutenir la professionnalisation des acteurs, développer et renforcer l'offre de tourisme fluvial,
- Un régime d'aides dédié à la batellerie traditionnelle a été adopté par le Conseil métropolitain en décembre 2019. Il permet de soutenir la construction et ou la réhabilitation de bateaux traditionnels,
- Deux aménagements majeurs pour le développement des liaisons cyclo touristiques permettront de sécuriser, sur l'itinéraire saint Jacques de Compostelle, le tronçon reliant Tours à Rochemorvan et d'aménager la continuité de l'itinéraire Cher –Canal du Berry,
- Une stratégie d'aménagement urbaine, autour des 7 « portes de Loire », a été définie et présentée durant l'été 2018 aux habitants,
- Une campagne commune de promotion sur le web entre les 7 offices de tourisme d'Indre et Loire a été menée en 2019,
- Développement d'une politique partagée entre les offices du tourisme d'Orléans et de Tours depuis 2019,
- Développement de la coopération entre les différents acteurs publics via les contrats de réciprocity: mutualisation de la promotion touristique, création d'un réseau des offices de tourisme et de l'offre des territoires, élaboration de pass touristiques, recensement de lieux insolites pour des animations viticoles,
- Ouverture de la Tour Charlemagne depuis 2018 pour une offre « apéro à 360° ».

En projet

- Une signalisation routière des différents points d'embarquement pour des promenades sur la Loire et le Cher,
- Campagne de promotion du Val de Loire au printemps à destination des Parisiens et Franciliens en partenariat avec 12 sites touristiques majeurs de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher,
- Desserte des châteaux en transport en commun au départ de Tours pour rejoindre Villandry, Azay-le-Rideau et Langeais. L'objectif est de disposer d'une navette opérationnelle pour la saison 2020. La réflexion s'étend à l'échelle du département via les contrats de réciprocity,
- Le prolongement de la ligne de tramway vers l'aéroport figure dans le plan de développement de l'aéroport,
- Le développement du tourisme de santé est en cours d'étude,
- Une étude de faisabilité est en cours afin d'améliorer la navigabilité de la Loire et de favoriser la connexion entre les différents bassins de navigation (les ponts Wilson et de St-Cosme),
- Concours « Envie de Loire » lancé par TMVL : les aménagements doivent être réalisés en 2020-2021.

Documents de référence

- 1^{er} schéma touristique 2011-2016 de Tours Métropole
- 2^{ème} schéma touristique 2017-2022 de Tours Métropole

TOURS, VILLE CYCLABLE ? PRECONISATIONS POUR ACCOMPAGNER L'EFFORT METROPOLITAIN

Synthèse de l'avis adopté le 27 juin 2018



Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Convaincu qu'une politique cyclable ambitieuse constitue un des atouts d'une métropole attractive, le Codev s'est autosaisi de ce thème en 2018 alors même que l'Etat lançait son plan vélo interministériel et que la Métropole de Tours Val de Loire élaborait son futur schéma directeur cyclable.

Pour mémoire, le Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 fixait des objectifs de répartition modale des déplacements. Son ambition était de faire évoluer la part modale du vélo de 4% en 2013 à 9% en 2023 pour les transports au quotidien. La pratique touristique du vélo se développe également, notamment en Touraine, grâce au succès de Loire à Vélo.

Qu'il soit une pratique de loisir ou de transport quotidien, le vélo s'inscrit donc dans les usages et constitue un enjeu autant écologique, social, de santé publique, que de mobilité. A l'occasion de l'élaboration par Tours Métropole de son nouveau schéma directeur cyclable pour les années 2018-2030, le CODEV apporte sa contribution à TMVL en lui adressant des recommandations.

Diagnostic

Si Tours a été plutôt correctement notée lors du dernier classement élaboré par la Fédération Française des Usagers de la Bicyclette, la perception et l'observation des usagers laisse à penser que Tours doit faire plus pour que le vélo soit un marqueur fort du territoire métropolitain.

Le Codev observe que, si effectivement la pratique du vélo est bien installée, elle se concentre sur une partie du territoire. 75 % des cyclistes du quotidien se déplacent dans la plaine alluviale entre Loire et Cher, laquelle ne compte cependant que 50% de la population métropolitaine.

De plus, la part modale du vélo dans les trajets domicile-travail représente 7%, ce qui place Tours au 5ème rang national. Ce classement s'explique par le fait que la ville est située à la croisée d'un maillage européen puissant d'eurovéloroutes. La topographie ligérienne favorable et la culture locale du vélo y contribuent. Ses différents facteurs participent à attirer de nombreux touristes chaque année, dont un tiers d'étrangers.

La pratique du vélo au quotidien est bien réelle, et soutenue par une politique cyclable constante depuis une dizaine d'années : extension des zones mixtes et zones 30, aménagement de voies vertes, généralisation des doubles sens cyclables, implantation importante d'arceaux vélos, création de la Maison du vélo.

Et pourtant cette politique manque de coordination, ce qui génère un sentiment d'insatisfaction, notamment chez les utilisateurs réguliers. Ceci est conforté par une observation du réseau faisant apparaître une liste de points noirs : un manque de continuité dans le maillage métropolitain, des endroits dangereux, d'autres impraticables, etc. Les points les plus problématiques relèvent essentiellement de la planification d'infrastructures : absence de grands itinéraires métropolitains du quotidien, fréquentes discontinuités dans les aménagements, trop nombreux obstacles sur les pistes cyclables, trop rares stationnements sécurisés, ...

Préconisations

- **Porter haut une politique publique offensive et ambitieuse** pour toutes les pratiques de mobilité active : TMVL doit endosser le rôle de coordinateur des mobilités actives entre les différentes collectivités concernées,
- **Développer une culture partagée de l'espace public** (cohésion des différents usages),
- **Supprimer les discontinuités et réduire les points noirs par un maillage homogène** (ex : affirmer un schéma directeur cyclable du **quotidien**),
- **Jalonner la ville**, élément clef pour une politique des mobilités actives,
- **Multiplier les abris vélo sécurisé** et notamment aux abords de la Gare de Tours,
- **Diversifier l'offre de velociti** (ex : leasing de vélo électrique pour des personnes âgées),
- **Réactiver la politique de soutien aux Plans de mobilité** et expérimenter l'indemnité kilométrique,
- **Réactiver la subvention pour l'achat de vélos électriques.**

Quelle(s) suite(s) ?

Ce qui a été fait

- Tours Métropole Val de Loire s'est doté d'un schéma directeur qui :
 - ✓ Identifie des axes structurants Nord/Sud et Est/Ouest à prioriser, pour permettre la desserte des principaux pôles d'attractivité,
 - ✓ Reporte les axes du maillage de rabattement sur les itinéraires structurants. Le « chevelu » correspondant aux cheminements secondaires et tertiaires qui prend en compte les dessertes locales n'est pas identifié sur le schéma global mais existe bien,
 - ✓ Absorbe les discontinuités,
 - ✓ Travaille sur le jalonnement touristique mais aussi sur des trajets du quotidien en milieu urbain. Pour une clarté de l'itinérance de la signalisation, mais aussi sur la lisibilité des panneaux ou inscriptions au sol en fonction du contexte urbain ou de territoire.
 - ✓ Prend en compte des différents modes de déplacement, des usages, des profils de voiries, des secteurs (très urbains ou plus rural), afin de proposer des aménagements cohérents type voie partagée, dans la circulation.... Partenariat avec les usagers de la route et les spécialistes de la pratique du vélo,
- Depuis 2017, mise en place d'un budget consolidé consacré à la politique vélo,
- Mise en œuvre d'un travail en transversalité entre les différents acteurs (tourisme, infra, SNT,...) avant de faire des propositions d'aménagement,
- Travail avec la communauté de communes TEV pour harmoniser les principes de jalonnement, notamment sur les itinéraires en continuité entre les 2 territoires,
- Structuration et réalisation des itinéraires afin de permettre un usage touristique et quotidien. Idée de mutualisation des usages sur un même tronçon,
- Réalisation annuelle d'une carte des aménagements cyclables, communication événementielle (balades estivales, balade des Lucioles), sensibilisation à l'éclairage des vélos, ...,
- Soutien de TMVL aux activités du Collectif Cycliste 37 pour le développement d'une culture vélo (bourse au vélo, loyer du local, ...),
- Développement et accès facilité de l'offre de stationnement par les abris à vélos sécurisés (simples modules) ou non, notamment autour des grands équipements (Piscine du Lac, Palais des Sports, ...). Offre élaborée en concertation avec les représentants des usagers,
- Diversification de l'offre de service Velociti,
- Accompagnement des plans de mobilités des entreprises.

En projet

- Poursuite du développement d'installation d'abris à vélos (Velpéau, centre-ville de La Riche, ...),
- Réalisation d'une station vélo en Gare de Tours,
- Contrat Velociti destiné aux personnes morales pour les locations destinées à leurs salariés (déplacement professionnels et déplacements domicile-travail).

Document de référence

- Le Plan de Déplacement Urbain 2013-2023 (PDU).
- Le Projet de renouvellement du PDU 2018-2030

TARIFICATION ETUDIANTE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Synthèse de l'avis adopté le 22 juin 2018



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLÉ VAL DE LOIRE

Les avis en quelques notes

CODEV
201620

Présentation du thème

Qu'il s'agisse de comparer la tarification étudiante avec les autres catégories de voyageurs sur le territoire de Tours Métropole, ou de comparer le tarif étudiant avec les autres villes étudiantes de France, TMVL se distinguait jusqu'en 2019 par un traitement peu favorable pour la communauté des 30.000 étudiants du territoire. En 2017, Tours était classée 2^e ville la plus chère de France pour les étudiants par exemple, le tarif des transports en commun à la date de l'avis était de 303 € par an.

Pour atteindre l'objectif des 50.000 étudiants en 2030, la Métropole doit donner des gages à cette population, qui représente 10% des habitants de la Métropole. En effet, les étudiants sont captifs du réseau de transport, dans une ville qui a fait le choix, apprécié de tous, de se mailler d'unités d'enseignement, assurant ainsi une intégration pleine et entière des étudiants à la population tourangelle.

Préconisations

Considérant que le Codev n'est pas favorable à la gratuité, au motif qu'il s'agit d'une rupture de l'égalité entre les usagers, il recommande de :

- Baisser le tarif étudiant pour faire redescendre Tours dans les 10 villes les moins chères pour les étudiants : 20 € par mois ou 220 € par an.
- Réaliser une étude globale de refonte des tarifs de transport à l'occasion de la renégociation de la Délégation de Services Public du transport en commun en 2018 et de saisir le Codev pour avis.

Quelle(s) suite(s) ?

- ✓ Le tarif de 23 € par mois au lieu de 27,80 € a été adopté par Tours Métropole à compter du 1^{er} novembre 2019 – soit 230 € à l'année avec 2 mois offerts,
- ✓ Le Codev n'a pas été saisi sur la refonte de la grille tarifaire, comme souhaité.

