



Les cahiers du PLUm

ATELIER N°3

L'offre de services
et d'équipements pour
les habitants et les travailleurs

30 juin 2022

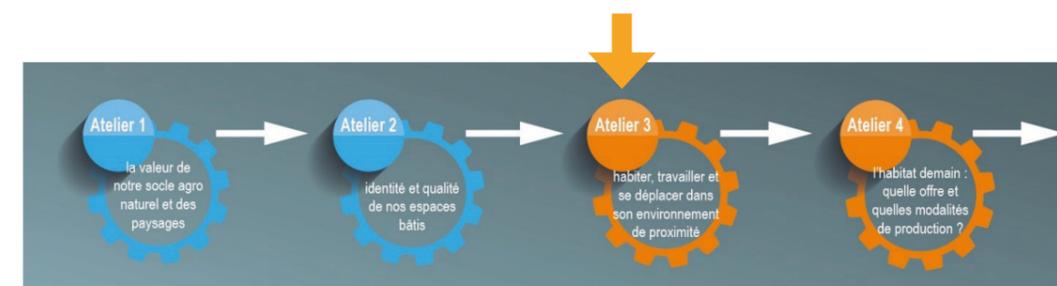
Sommaire

POINTS DE REPÈRE	3
- Les ateliers du PLUm : quésaco ?	
- La problématique au cœur de l'atelier	
- Retour sur des éléments de diagnostic de l'offre de services et d'équipements aujourd'hui en Métropole	
LE DÉROULÉ DE L'ATELIER	8
- Plénière	
- Séquences	
RESTITUTION : MODE D'EMPLOI	9
À QUOI POURRAIT RESSEMBLER LA MÉTROPOLE DE TOURS EN 2040 ?	10
SUJETS À APPROFONDIR POUR PROLONGER LA RÉFLEXION	16
REMERCIEMENTS AUX CONTRIBUTEURS	18

POINTS DE REPÈRE

Les ateliers du PLUm : quésaco ?

Les ateliers du PLUm réunissent les élus de Tours Métropole Val de Loire et des 22 communes membres, des techniciens ainsi que différents acteurs institutionnels du territoire et autres personnes ressources intéressées par la planification urbaine métropolitaine. Il s'agit de séances de travail thématiques qui permettent de partager de la connaissance, des valeurs et d'identifier de premières orientations pouvant alimenter le futur Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) tout en fléchissant des éléments de diagnostic ciblés à approfondir. Une première série d'ateliers s'est déroulée les jeudis matin du 16 juin au 7 juillet 2022. Une seconde est programmée du 10 novembre au 15 décembre. S'en suivront en 2023 des ateliers d'approfondissement interrogeant plus particulièrement les problématiques et points d'alerte soulevés par les participants.



La problématique au cœur du 30 juin 2022

Les participants ont été invités à se projeter à la fin de la mise en œuvre du PLUm, soit à horizon 2040. L'objet de cet exercice prospectif était de déterminer l'environnement idéal du lieu de résidence d'une part, du lieu d'emploi d'autre part, en termes de commerces, services, équipements, espaces publics, etc. Le recollage des idées s'est effectué sur deux schémas isochrones où il s'agissait de disposer des pictogrammes dans des cercles de distance-temps au lieu de résidence d'une part, au lieu d'emploi d'autre part. Les discussions ont permis de préciser si cet idéal-type était le même en tout point de la Métropole ou variable selon des secteurs qu'il aurait semblé opportun aux participants de définir.

Cette réflexion a été complétée par un second exercice relatif à l'offre de transport. Les participants devaient s'entendre sur une proposition de mobilité selon le type de trajet concerné (motif de déplacement, distance-temps au lieu de résidence ou au lieu d'emploi, etc.). La définition du panel de mobilité idéal incluait l'identification de l'offre minimale à proposer (un ou plusieurs modes de transport) et du mode de déplacement prioritaire.

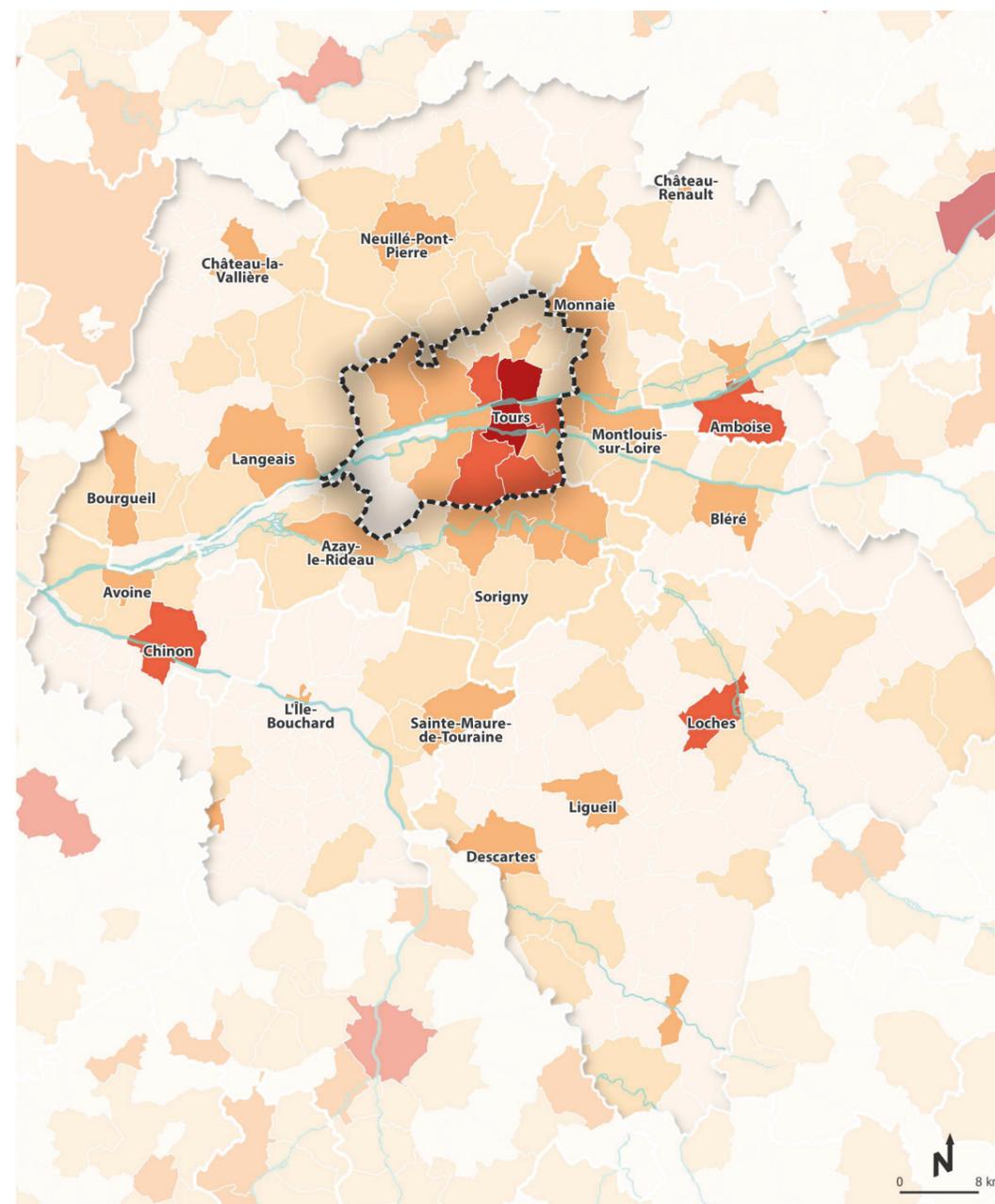
Les ateliers du PLUm se veulent participatifs, itératifs et co-construits. Aussi, les participants répartis en sous-groupes, peuvent compléter l'exercice proposé par l'équipe d'animation voire l'emmener dans une direction un peu différente. Ainsi, plusieurs sous-groupes ont ajouté des pictogrammes à ceux fournis afin d'évoquer ou de préciser des sujets. Un sous-groupe a quant à lui souhaité ajouter un angle d'approche et préciser l'offre de services et d'équipements à proposer sur le trajet domicile -travail.

Retour sur des éléments de diagnostic de l'offre de services et d'équipements aujourd'hui en Métropole

Le niveau de services et d'équipements proposé par la Métropole de Tours est entre autres apprécié au travers de l'analyse réalisée par l'Inrae-ANCT en 2020. Cette étude classe l'ensemble des communes de France en cinq catégories liées aux fonctions de centralité qu'elles exercent ou non. La situation de la Métropole de Tours apparaît plutôt favorable puisque que :

- ❑ Plus de 8 communes sur 10 sont au moins centre local, c'est-à-dire qu'elles proposent une offre de proximité qui comprend entre autres une boulangerie et une école primaire. À l'échelle nationale, c'est 3 communes sur 10 qui sont dans ce cas.
- ❑ 5 communes sur 10 proposent une offre de proximité étoffée, dite de niveau intermédiaire ou structurant. Elles accueillent par exemple un collège, un supermarché, un médecin généraliste, une pharmacie, voire un lycée, un cinéma ou une piscine.
- ❑ La ville de Tours fait partie des 142 centres majeurs identifiés à l'échelle nationale comme concentrant des fonctions métropolitaines et offrant la quasi-totalité des services et des équipements qui puissent exister (exemples : université, administration judiciaire, musée, spécialiste de santé, etc.).
- ❑ Des communes situées dans le pourtour de la Métropole peuvent pallier des déficits d'offre interne au territoire. C'est par exemple le cas d'Azay-le-Rideau et ce d'autant plus que les quatre communes de la Métropole qui ne disposent pas d'une offre minimale de proximité suffisante pour être considérées comme des centres locaux sont concentrées dans le quart sud-ouest du territoire (cf. carte ci-contre).

Hiérarchie des centres selon leur niveau d'équipements et de services

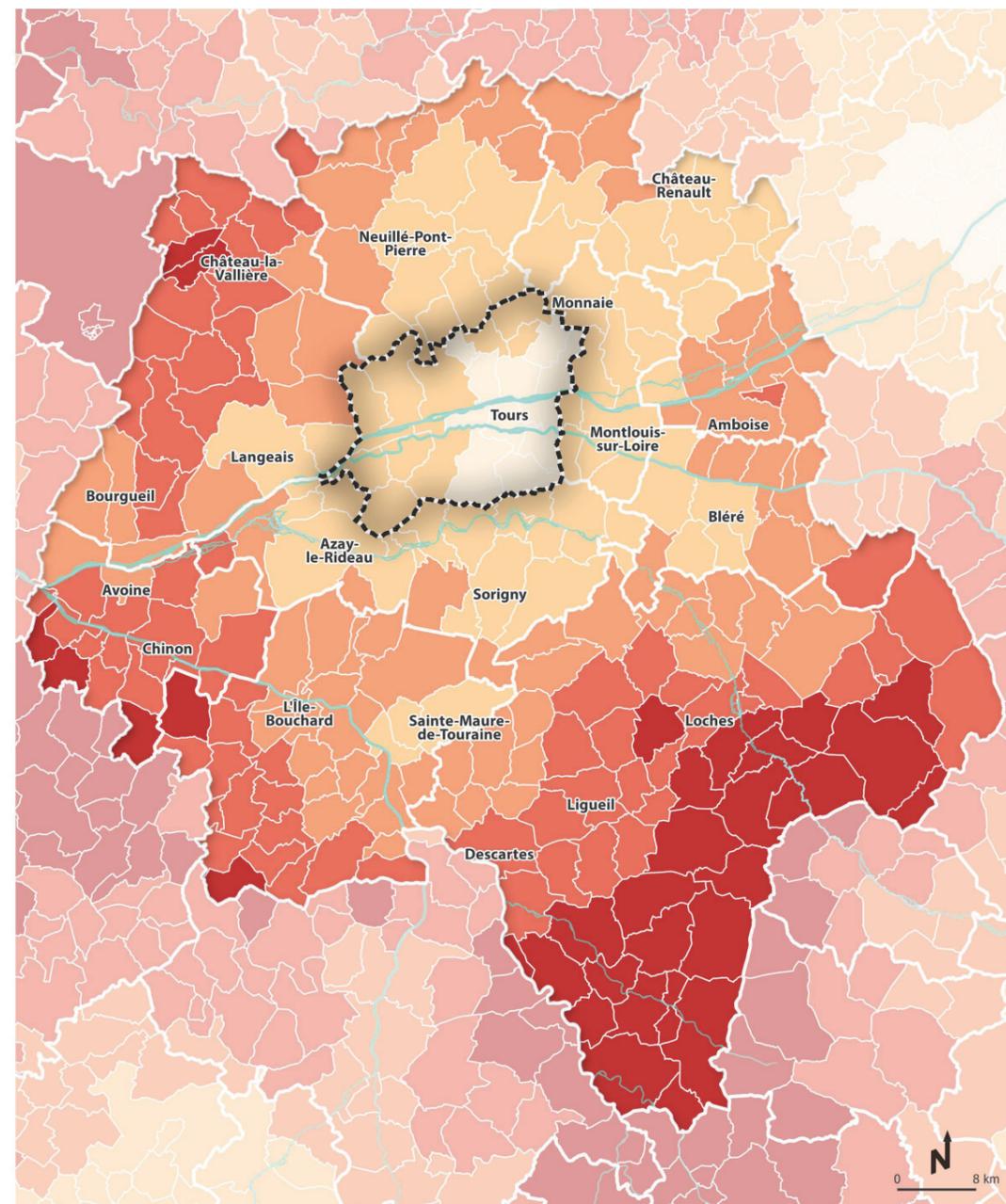


Niveau d'équipements et de services des communes

- Centre majeur
- Centre structurant
- Centre intermédiaire
- Centre local
- Commune non centre

Sources : IGN, BD Admin Express - BD Topo ; DATAR Nouvelle-Aquitaine (2021) ; ANCT-INRAE (2020).

Temps d'accès moyen à un centre majeur



Temps d'accès moyen à un centre majeur

- 15 minutes au moins
- entre 16 et 30 minutes
- entre 31 et 40 minutes
- entre 41 et 50 minutes
- plus de 50 minutes

Sources : IGN, BD Admin Express - BD Topo ; DATAR Nouvelle-Aquitaine (2021) ; ANCT-INRAE (2020).

Cette gamme de centralités, associée à des offres de mobilité variables selon les secteurs de la Métropole, génèrent un temps d'accès aux services et équipements du territoire différents pour les habitants en fonction de leur lieu de résidence. D'une manière générale, l'accès à un centre local est aisé sauf pour les quatre communes qui ne le sont pas elles-mêmes et notamment Saint-Genouph, Druye et Berthenay. En outre, le temps d'accès moyen, mesuré en heure creuse par la route, s'accroît en cercles concentriques à mesure que l'on s'éloigne de Tours et que le rayonnement du service ou de l'équipement recherché augmente.

Concernant les pratiques de mobilité, celles-ci varient en fonction de l'offre disponible, des facilités d'organisation, de circulation et de stationnement, du confort et de la sécurité des parcours, des valeurs et des habitudes des personnes, etc. Ainsi, un peu plus d'un million de déplacements sont réalisés chaque jour par les habitants de la Métropole. Ils représentent en moyenne une distance de 5 km et un temps de trajet de 18 minutes. Six déplacements sur dix s'effectuent en moins de 15 minutes et plus de la moitié ne dépassent pas trois kilomètres.

Ces résultats diffèrent selon les modes, les motifs et les secteurs plus ou moins urbains de Tours Métropole Val de Loire. Ainsi, les déplacements pour se rendre sur son lieu de travail ou d'étude sont les plus longs en temps et en distance. À l'inverse, c'est pour effectuer leurs achats que les habitants métropolitains réalisent leurs déplacements les plus courts en temps et en distance.

Durée moyenne des déplacements des habitants de Tours Métropole Val de Loire, par motif et mode de transport (en minutes)

				
Travail/Études	20	31	14	10
Achats	14	23	11	9
Démarches (administratives, santé,...)	16	29	13	13
Loisirs et autres	19	28	16	15

Source : EMC², 2019.

Les habitants du cœur métropolitain consacrent autant de temps à leurs mobilités que ceux des autres secteurs géographiques. Cependant, leurs trajets se caractérisent par des distances plus courtes.

Concernant la localisation des logements et des établissements économiques, plus de la moitié se situent à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de transport en commun Fil Bleu (lignes ayant une fréquence de services qui n'excède pas 15 minutes). Ce résultat s'inscrit dans le chemin emprunté par d'autres métropoles, comme l'Eurométropole de Strasbourg où 100% des habitants vivent à moins de 500 mètres (soit moins de 5 minutes à pied environ) d'un arrêt de tramway ou de bus à haut niveau de service.

LE DÉROULÉ DE L'ATELIER



La plénière

- ▣ Remise des documents à chacun des participants
- ▣ Ouverture de l'atelier par M. Gatard
- ▣ Programme de la matinée
- ▣ Données clefs et définition
- ▣ Commentaire des cartes

Séquence 1 : L'environnement d'habitat et de travail



QUE DEVRAIT-ON RETROUVER DANS SON ENVIRONNEMENT D'HABITAT ET DE TRAVAIL ? DANS QUEL LIEN DE PROXIMITÉ ?

Retour en plénière



Présentation des données clefs sur les déplacements

Séquence 2 : L'accès à mon environnement



QUELLE OFFRE MINIMALE ? QUELS MODES PRIORITAIRES ?

RESTITUTION : MODE D'EMPLOI

La présente restitution vise à traduire au plus près les échanges et débats des quatre groupes de travail.

Concernant l'offre de services et d'équipements dans l'environnement travaillé et habité

Tous les services et équipements nommés et positionnés par les participants sur les cartes isochrones ont été analysés afin de mettre en évidence les similitudes et les différences. Ce qui a fait consensus entre les différents groupes a été détaillé dans le chapitre « **Des envies partagées** ». Ce qui a fait l'objet de désaccords et perçus de différents points de vue a été caractérisé dans un second chapitre « **Des visions en débat** ».

Table 1 : L'offre proposée dans l'environnement du lieu de travail



Table 2 : L'offre proposée dans l'environnement du lieu d'habitat



Concernant l'accès à mon environnement

La restitution intègre et croise les résultats de deux séquences de travail de l'atelier dans les deux chapitres précisés ci-dessus.

Table 3 : Accès à l'offre de l'environnement du lieu de travail



Table 4 : Accès à l'offre des environnements habité et travaillé et au trajet domicile-travail



L'analyse croisée de ces deux séquences a mis en évidence des **sujets à approfondir** afin de prolonger la réflexion. Ces sujets sont détaillés à la fin du document.

À QUOI POURRAIT RESSEMBLER LA MÉTROPOLE DE TOURS EN 2040 ?

Un exercice complexe

Imaginer à quoi ressemblera un territoire dans 10 ans, 15 ans ou plus n'est pas chose aisée. Il y a les envies, ce qui semble probable, les incertitudes, etc. Or notre époque est particulièrement propice aux transformations importantes, soit à des changements de fond dont on ne mesure pas exactement les formes et les impacts. On pense bien sûr au changement climatique et à ses incidences. Il y a aussi les évolutions de modes de vie et de travail, la disponibilité des ressources y compris énergétiques, les modèles économiques potentiels à l'heure de la zéro artificialisation nette (ZAN) et de la zéro émission nette (ZEN), etc. Face à ces mutations aux visages encore flous, la capacité des uns et des autres à innover et à collaborer ainsi que les arbitrages finaux des ménages et des entreprises n'apparaissent pas clairement.

De plus, l'exercice proposé supposait d'engager une projection qui embrasse la totalité du territoire et de ses usagers, d'appréhender l'ensemble des ménages et des entreprises dans leur diversité. S'il a semblé évident aux participants d'adapter les réponses aux profils, besoins et attentes des uns et des autres, il leur a paru moins aisé de se mettre à la place de. L'approche individuelle développée est souvent celle de sa propre expérience ou de celle de proches et connaissances. Aussi, le collectif s'est entendu sur la nécessité de compléter le travail sur certains angles morts ou insuffisamment connus.

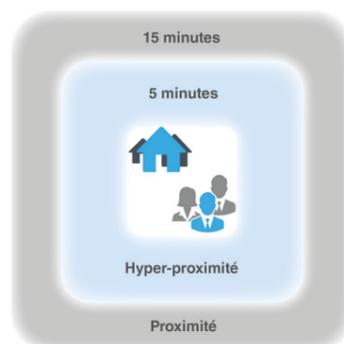
Prioriser n'est également pas allé de soi, tant il peut être séduisant de disposer de tout à côté de son lieu de résidence ou d'emploi. Sauf que la place risque de manquer ... et que les conflits d'usage autour de l'utilisation prioritaire du foncier risquent d'augmenter.

La cinquantaine de participants de l'atelier ont touché du doigt ces difficultés, qui ne sont pas propres au territoire de la métropole tourangelle. Passé parfois un sentiment d'être démuné, de manquer d'éléments pour étayer la réflexion, ils se sont lancés et ont exprimé différentes visions de ce que pourrait être l'offre de la Métropole de Tours en 2040 en termes de services et d'équipements. Ces points de vue sont présentés par la suite.

Des envies partagées

Tendre vers la « ville du quart d'heure »

Les participants ont collectivement partagé l'intérêt d'une zone de proximité qui disposerait d'un socle minimal de services et d'équipements. Ce secteur de proximité est entendu comme une distance-temps au domicile et/ou au lieu d'emploi de 15 minutes. Il a semblé opportun aux participants d'identifier un sous-ensemble qualifié d'hyper-proximité correspondant à un rayon de 5 minutes de déplacement des points cités précédemment.



L'environnement du lieu d'habitat se caractérise par la présence de structures d'accueil de la petite enfance et d'écoles primaires, la capacité à s'approvisionner en denrées alimentaires (commerce et marché) et l'existence d'espaces récréatifs (exemples : espace vert et aire de jeux). Dans ce secteur à moins de 15 minutes du domicile, les participants souhaitent pouvoir accueillir une offre de santé (médecin et pharmacie), des artisans de proximité (électricien, plombier, etc.) et des services type distributeur de billets de banque. Équipement culturel, collège et déchetterie, également considérés comme essentiels dans la proximité du lieu de résidence, ont été situés à la limite de cette zone du quart d'heure (15-20 min). De leurs côtés, les arrêts de transport en commun et les espaces de coworking participent à l'offre de services et d'équipements que le territoire souhaite proposer. Les participants sont partagés sur leur distance-temps idéale au domicile : de l'hyper-proximité à plus de 15 minutes. À noter, deux sous-groupes sur quatre ont mentionnés les services et équipements suivants comme devant faire partie de l'offre de proximité (l'autre moitié des participants ne s'est pas exprimée dessus) : poste, librairie, commerce de bricolage, équipement sportif, vétérinaire, îlot de fraîcheur, aménagement cyclable, parking-relais, gare de proximité

Offre d'hyper-proximité du lieu de résidence avec signification du nombre de sous-groupes qui ont placé les services et équipements



Pour ce qui est de l'environnement du lieu de travail, les participants envisagent les choses un peu différemment du lieu de résidence. Il y a des similitudes : structures d'accueil de la petite enfance, commerce alimentaire, pharmacie. L'offre à proposer idéalement se centre davantage sur les questions de mobilité (arrêt de transport en commun, aménagement cyclable, borne de recharge pour véhicules électriques, etc.) ainsi que sur les besoins des salariés et des entreprises (exemples : café-restaurant, équipement sportif en lieu et place de l'aire de jeux pour les enfants, poste, etc.). À noter, deux sous-groupes sur quatre ont mentionnés les services et équipements suivants comme devant faire partie de l'offre de proximité (l'autre moitié des participants ne s'est pas exprimée dessus) : école primaire, bar-tabac-presse, îlot de fraîcheur, espace vert de proximité, parking-relais.

Offre d'hyper-proximité du lieu de résidence avec signification du nombre de sous-groupes qui ont placé les services et équipements



Seule la moitié des sous-groupes s'est exprimée sur la distance - temps entre le lieu de résidence et le lieu d'emploi. Le cas échéant, les participants la situent dans un rapport idéal de l'ordre de 15 à 20 minutes. Cette situation idéale pourrait concerner un travailleur sur deux. Par ailleurs, un sous-groupe a évoqué l'intérêt d'un maillage du territoire permettant d'accéder à l'offre de services et d'équipements d'une centralité sur le trajet domicile - travail lorsque ces deux points sont éloignés.

De la même façon, trois sous-groupes se sont penchés sur ce qu'il pouvait y avoir à offrir au-delà d'un rayon de 15 minutes du lieu de résidence et/ou du lieu d'emploi, l'enjeu pour les participants se situant précisément dans cet espace de proximité du quart d'heure. Ceux qui se sont exprimés sur le sujet, ont fait valoir que dans un rayon de 20 minutes à plus d'une heure du lieu de résidence et/ou du lieu d'emploi, il serait important de disposer de grandes infrastructures de transport (entrée d'autoroute, gare grandes lignes et TGV, aéroport), de lycées et d'établissements d'enseignement supérieur, d'autres équipements à fort rayonnement (sportif, culturel, hôpital, etc.). Plus spécifiquement en lien avec le lieu de travail, des salles de réunion et des hôtels d'affaires ont été mentionnés. Dans ce rapport distance-temps plus éloigné avec le lieu de résidence, les participants ont mis en avant l'intérêt de proposer des commerces à fréquence d'achat hebdomadaire, occasionnelle ou exceptionnelle (moyenne et grande surface, hypermarché) ainsi que des grands espaces de nature.

Hybrider fonctions et activités

Les participants partagent l'intérêt d'une mixité fonctionnelle. Elle vise à accroître la qualité de vie des habitants et des travailleurs, à limiter les déplacements et à favoriser les modes de transport décarbonés. La proposition d'une offre de services et d'équipements à proximité des lieux de résidence et d'emploi va dans ce sens.

L'accueil de différents usages dans un même lieu suivant des temporalités différentes, la mutualisation de certaines fonctions et le partage de bâtiments sont évoqués comme des pistes intéressantes pour atteindre l'objectif de mixité des activités recherchée.

Offrir une multiplicité de réponses

Les différents sous-groupes portent les mêmes constats d'une diversité des profils des habitants et des entreprises installés sur le territoire de la Métropole de Tours, aujourd'hui et probablement en 2040. Ces spécificités ont notamment été évoquées en termes de besoins en services, équipements et de capacités à se déplacer. La prise en compte de cette pluralité impose de proposer une offre protéiforme. Ce principe est d'autant plus prégnant qu'il est associé à une recherche de mixité sociale, intergénérationnelle, etc.

Comme énoncé au chapitre précédent (cf. II.a. page 3), il a parfois été difficile de se mettre à la place de et le temps a manqué pour étudier l'ensemble des profils-types qui pourraient exister sur le territoire de la Métropole de Tours en 2040. À titre d'exemple, l'approche développée à partir des lieux de résidence et d'emploi a limité les échanges portant sur les populations dites inactives : si étudiants, chômeurs et seniors ont été un peu évoqués, les enfants ont été absents des discussions ou presque.

Accompagner l'évolution des pratiques de mobilité

Les participants envisagent des changements importants dans la façon de se déplacer, à commencer par la réduction du recours à la voiture particulière au profit de modes décarbonés et plus particulièrement de modes dits actifs tels que la marche à pied ou le vélo. Ces évolutions s'inscrivent dans le cadre de la ville du quart d'heure appelée des vœux de tous ainsi que dans la recherche de modalités de déplacement plus propres et écologiques.

Dans l'hyper-proximité du lieu de résidence comme du lieu d'emploi (moins de 5 minutes), la marche à pied et le vélo sont considérés comme prioritaires. Le recours aux transports en commun et à la voiture doit être possible sans être majoritaire. Pour ce qui est de cette dernière, son usage est plutôt pensé à titre occasionnel, avec plusieurs passagers ou lorsqu'il s'agit de transporter des jeunes enfants, des personnes âgées ou malades ou bien encore des charges importantes (achat, déchetterie, etc.).

Dans le reste du secteur de proximité de 15 minutes, les modes doux ont également une large place, notamment le vélo. Des transports en commun performants complètent l'offre. Ici aussi l'utilisation de la voiture doit être possible sans être majoritaire.

Pour les déplacements plus longs, les participants envisagent un mixte entre un usage accru du transport en commun (sous réserve de lever certaines contraintes : amplitude horaire, fréquence, etc.) et une utilisation de la voiture optimisée (covoiturage, type de carburant, etc.). En outre, les participants ont insisté sur le potentiel de l'étoile ferroviaire et l'opportunité que représentent la réouverture de certaines lignes et l'accroissement des fréquences pour des déplacements internes à Tours Métropole Val de Loire comme au-delà. Pour les travailleurs en particulier, les participants imaginent des trajets multimodaux avec des aires de covoiturage et des parking-relais qui permettent de changer de mode de déplacement ou de se regrouper aux entrées - sorties de la Métropole.

Afin que les pratiques de mobilité qu'ils ont dessinées pour 2040 prennent vie, les participants ont souligné l'importance de mesures incitatives. Des aménagements doivent favoriser sécurité et confort du trajet, fluidité du trafic, santé des habitants et plus largement du vivant. Des actions de formation et de sensibilisation doivent faciliter l'évolution des pratiques attendue ainsi que sécurité et civilité lors des déplacements, quel que soit le mode de transport utilisé.

En termes d'aménagement, beaucoup de discussions ont eu trait au stationnement. Deux approches ont été développées :

- ▣ l'accompagnement des nouvelles pratiques, avec l'accroissement de l'offre de stationnement pour les cyclistes, dédiée aux covoitureurs ou à ceux qui prennent les transports en commun, notamment le train ;
- ▣ la réorganisation de la place de la voiture en ville afin de favoriser la réappropriation de l'espace public (lutte contre les voitures ventouse) et le recours aux modes doux.

Pour ce faire, le process expérimentation puis ajustement sur la base de retours d'expérience a été évoqué comme particulièrement intéressant.

D'une manière générale, les participants ont souligné le lien fort entre offre de mobilité et développement du territoire, résidentiel comme économique. Certains suggèrent que l'offre de mobilité détermine les sites potentiellement aménageables. D'autres sont plus mitigés quant à cette hypothèse.

Des visions en débat

Centralisation et multipolarité

La réflexion engagée sur l'offre de services et d'équipements idéalement située à proximité des lieux de résidence et d'emploi a été l'occasion de questionner plus largement la notion de centralité et le maillage du territoire. Les participants admettent communément qu'une concentration de services et d'équipements constitue une centralité. Plus l'offre est dense et variée et avec un rayonnement important, plus le niveau de centralité est élevé. À partir de là, différents points de vue se sont exprimés. Parmi les points portés au débat, figurent les questionnements suivants :

- ❑ Est-il plus intéressant, notamment pour la population et les travailleurs de la Métropole, que l'offre soit plutôt centralisée ou multipolarisée ? L'éventualité d'une réorganisation de l'offre de services et d'équipements dans l'optique d'une moindre concentration sur la ville de Tours et d'une diffusion plus large sur le territoire a été évoqué dans un sous-groupe.
- ❑ De la même façon, est-il plus opportun d'articuler différents niveaux de centralité ou de rechercher une offre équivalente en plusieurs points du territoire ?
- ❑ L'approche consistant à proposer une offre de services et d'équipements semblables à proximité du lieu de résidence d'une part, du lieu d'emploi d'autre part, ne porte-t-elle pas en elle les germes d'une concurrence et le risque d'un déséquilibre ? La vitalité des bourgs et des villages a fait partie des points d'attention soulignés par les participants. Dans le même esprit, ils mettent en avant la nécessaire vigilance quant à l'articulation entre petits commerces et grandes zones commerciales et plus particulièrement l'attachement à ces premiers.

Quelle que soit l'orientation défendue par l'un ou l'autre des participants, il apparaît à tous indispensable d'associer cette réflexion sur les services et les équipements de la Métropole à l'offre de mobilité qu'elle proposera. Différentes pistes ont été évoquées pour développer cette dernière, dont l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire.

Degrés de mixité fonctionnelle

En prolongement des réflexions précédentes sur la mixité fonctionnelle et les centralités, les participants, s'ils partagent les principes, envisagent des degrés variés d'intégration. Ainsi certains tendraient à proposer des quartiers très mixtes un peu partout sur le territoire. D'autres imaginent de différencier l'offre entre des quartiers à dominante résidentielle et d'autres à dominante économique. Pour certains l'offre à côté des premiers devrait être plutôt récréative et celle à côté des seconds plutôt utile (exemple : achat) ; pour d'autres c'est l'inverse.

Comme évoqué précédemment, un sous-groupe s'est intéressé au trajet domicile - travail. Les échanges ont permis de stabiliser le point de vue selon lequel « il ne faut pas sectoriser toute la vie ». S'en sont suivies des discussions autour de l'offre à proposer sur ce trajet et de l'opportunité de la flécher dans des centralités existantes.

Les échanges ont également emmené les participants sur des interrogations relatives au lieu de travail. Où travaillera-t-on en 2040 ? À côté de son lieu de résidence ? Dans des espaces dédiés à l'activité économique ? En ville ? Dans les villages ? Dans des espaces de coworking ? ...

Proximité de l'offre de services et d'équipements et accès à celle-ci

L'exercice réalisé autour de l'offre de services et d'équipements idéalement située à proximité des lieux de résidence et d'emploi a soulevé une question qui a traversé les différents sous-groupes : l'enjeu pour les habitants et les travailleurs est-il de disposer de l'offre à côté de chez eux ou d'y avoir un accès aisé, sous-entendu la proximité en distance-temps n'est-elle pas une approche trop limitative ?

Pour les tenants d'une autre voie d'accès aux services et équipements que la proximité géographique, un travail sur les horaires d'ouverture, une réflexion autour de l'itinérance et la digitalisation des services constituent des pistes intéressantes à explorer.

Par ailleurs, des participants se sont interrogés sur la permanence et la forme mêmes de certains services et équipements en 2040. La Poste a par exemple été citée avec des interrogations du type : Y aura-t-il toujours des bureaux de poste physique un peu partout sur le territoire ? Aura-t-on recours au courrier par voie postale aussi souvent qu'aujourd'hui ? Quelle(s) évolution(s) de cette entreprise et de son offre de service pour « subsister » ?

SUJETS À APPROFONDIR POUR PROLONGER LA RÉFLEXION

Les huit ateliers du PLUm organisés en 2022 ont pour objectif de partager des premiers éléments de diagnostic et d'identifier les orientations qui pourraient être celles du projet d'aménagement et de développement durables de la Métropole. Cette première étape sera entre autres complétée par des ateliers d'approfondissement qui se dérouleront en 2023.

La séquence du 30 juin dernier a plus particulièrement fait ressortir les points suivants comme devant faire l'objet d'investigations complémentaires :

▣ **Pack de services et d'équipements.** Le foisonnement des réflexions ne peut-être retranscrit dans la synthèse proposée ici. Par exemple, les pictogrammes posés par un seul des quatre sous-groupes n'ont pas été mentionnés. Ces idées pourront être portées au débat commun lors des ateliers d'approfondissement. Par ailleurs, l'absence de certains pictogrammes à proximité du lieu de résidence et/ou du lieu d'emploi peut interpeller (exemples : pas de café - restaurant à proximité du domicile, pas d'hôtel d'affaires ou de salles de réunion dans le quart d'heure du lieu de travail, etc.). Un approfondissement des pratiques actuelles et projetées des usagers du territoire devrait permettre d'alimenter les réflexions (cf. point suivant). Par ailleurs, à l'aune des propositions formulées en atelier, d'autres formes d'organisation et de financement des services et des équipements que celles qui existent aujourd'hui apparaissent à inventer.

▣ **Modes de vie, de travail et de déplacement.** Les participants ont mis en avant la nécessité de disposer de connaissances plus précises et d'éléments prospectifs concernant les pratiques des ménages et des entreprises dans leur diversité. Les touristes ont également été cités comme des usagers du territoire dont il faudrait mieux cerner les besoins. En outre, le rapport à la mobilité et les modes de transport utilisés font partie des sujets à explorer. Voici quelques exemples de questions soulevées qui ont fait débat : Prend-on le tramway pour un seul arrêt ? Fait-on ses courses en transport en commun ? Doit-on pouvoir aller à l'école primaire en voiture ? Pourquoi y-a-t-il une pratique assez importante du vélo chez les enfants et un basculement vers les modes individuels motorisés dès que l'âge le permet ? Comment favoriser les modes dits actifs et les transports en commun pour les déplacements domicile - étude des collégiens et des lycéens ? En 2040, utilisera-t-on toujours la voiture pour les déplacements impliquant des charges lourdes ou recourra-t-on davantage à la livraison ? Les formes du travail et les arbitrages des entreprises constituent une autre voie d'approfondissement, auxquels s'ajoute la question du télétravail et de ses incidences, absente des discussions.

▣ **Offre de mobilité et services à la population.** La réflexion segmentée en deux temps dans l'atelier (offre de services et d'équipements puis mobilité) n'a pas empêchée certains sous-groupes de rapprocher les deux au-delà du lien fonctionnel qui les unit. Ainsi, l'idée de faire des lieux de mobilité comme les parkings-relais des pôles de services et d'équipements a été portée au débat. Sur l'offre de mobilité en tant que telle, l'intérêt du développement de la logistique de proximité, notamment dans la perspective d'un accroissement des livraisons à domicile, a été soulevé. De même, la pertinence de l'aéroport a été questionnée, d'autant que les seuls groupes qui ont placé ce mode de transport dans l'offre à proposer aux habitants et aux travailleurs de la Métropole l'ont situé à plus d'une heure des lieux de résidence et d'emploi.

▣ **Organisation territoriale et cohésion sociale.** La question de l'armature territoriale, du maillage de centralités et du degré de mixité fonctionnelle reste ouverte. De plus, au vu de la mixité recherchée, plus forte que ce qui peut exister aujourd'hui, et compte tenu des contraintes d'urbanisation liées aux trajectoires de zéro artificialisation nette (ZAN) et de zéro émission nette (ZEN), des modèles économiques d'aménagement ainsi que des formes de vivre-ensemble et d'entraide semblent à imaginer.

REMERCIEMENTS AUX CONTRIBUTEURS

- ❑ Christian Gatard, vice-président en charge de l'urbanisme et maire de Chambray-lès-Tours

Les élus communaux et vice-présidents métropolitains :

- ❑ Guy BARRAUD, Villandry
- ❑ Jean-Luc BEURRIER, Notre-Dame-d'Oé
- ❑ Brigitte BESQUENT, Saint-Etienne-de-Chigny
- ❑ Christophe BOULANGER, Tours
- ❑ Noel DEBLAISE, Druye
- ❑ Christian DRUELLE, Chanceaux-sur-Choisille
- ❑ Jean-Marie GALPIN, Parçay-Meslay
- ❑ Jean-Pierre GILET, Parçay-Meslay
- ❑ Michel GILLOT, Saint-Cyr-sur-Loire
- ❑ Michel HIRTZ, Luynes
- ❑ Jean-Michel JAHAN, Ballan-Miré
- ❑ Corinne LAFLEURE, Fondettes
- ❑ Anséric LEON, Saint-Avertin
- ❑ Laurent RAYMOND, vice-président, délégué aux espaces publics, à la propreté urbaine, aux espaces verts et à la biodiversité et maire de Saint-Avertin
- ❑ Catherine REYNAUD, Tours
- ❑ Jean-Philippe ROBIN, Chanceaux-sur-Choisille
- ❑ Cathy SAVOUREY, Tours
- ❑ Patricia SUARD, vice-présidente en charge de des politiques alimentaires territoriales et maire de Saint-Genouph
- ❑ Aurélien TOULME, Savonnières
- ❑ Didier VALLEE, Chambray-lès-Tours

Les acteurs institutionnels/les personnes ressources :

- ❑ Dominique BERTHONNEAU, DDT
- ❑ Audrey DEKEYSER, EPFL
- ❑ Evelina DJALALYAN, EPFL
- ❑ Clotilde EL MAZOUNI, DDT
- ❑ Arnold LANDAIS, DDT
- ❑ Laurence MARIN, SMT
- ❑ Caroline MARTENOT, SMAT
- ❑ Raphaël SICOT, SMAT

Les agents métropolitains et communaux :

- ❑ Charlotte BARBIN, Mettray
- ❑ Marie-Laure CHICOISNE, tours
- ❑ Blanche COURTOIS, UDAP
- ❑ Mohamed DJABER, La Riche
- ❑ Florian GLEIZES, Tours
- ❑ Magali GREZE, Saint-Avertin
- ❑ Vincent MAILLARD, Tours
- ❑ Anna NORAI, Fondettes
- ❑ Pauline OCCELLI, Tours
- ❑ Julien PALISSON, Tours
- ❑ Laetitia ROUSSEAU, Saint-Etienne-de-Chigny
- ❑ Marie SENAT, Parçay-Meslay
- ❑ Benoit TURQUOIS, Tours

Les animateurs et contributeurs :

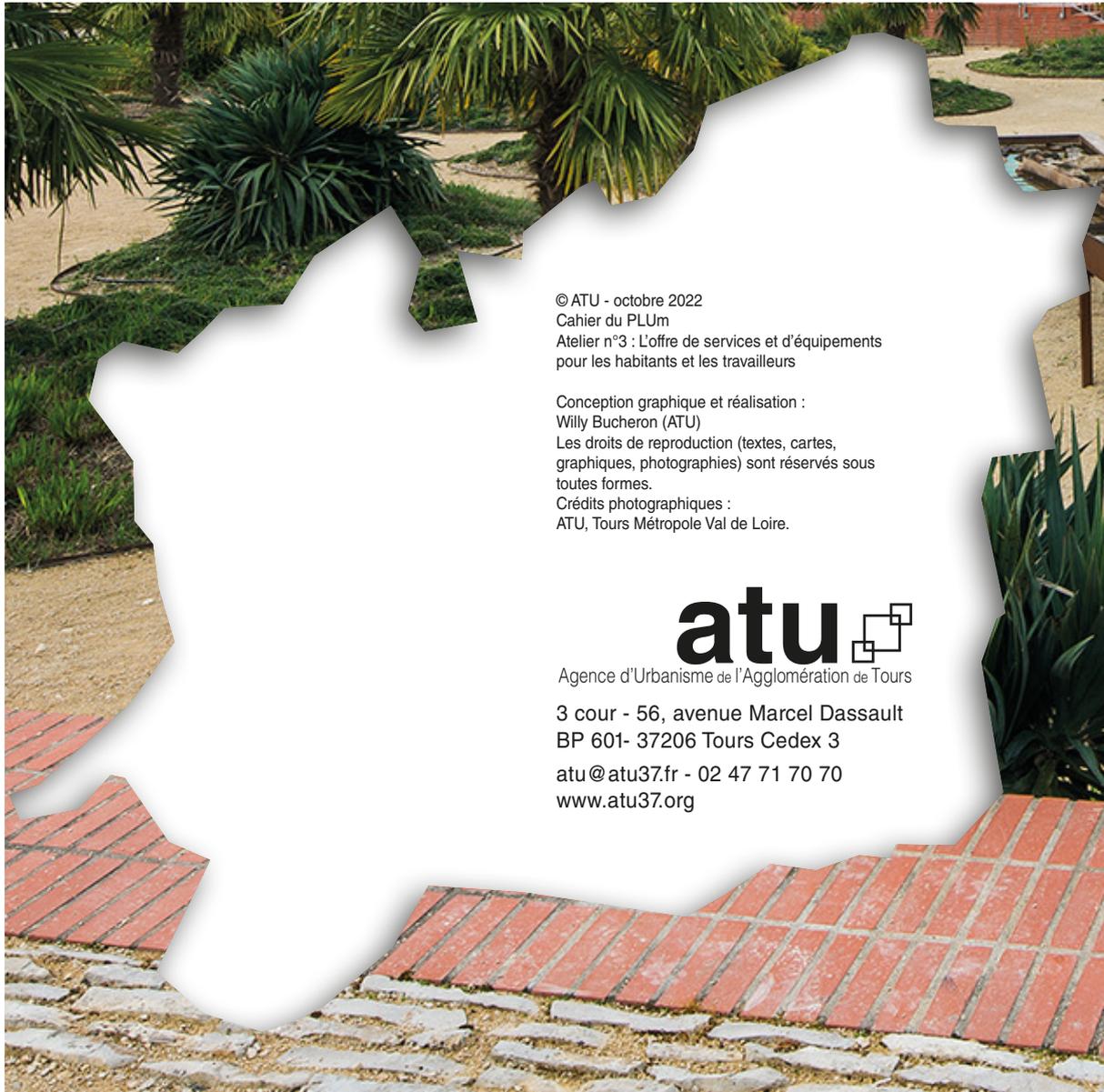
- ❑ Alexis BOEUF, ATU
- ❑ Emilie BOURDU, ATU
- ❑ Béatrice GENTY, ATU
- ❑ Kristell JAOUEN, TMVL
- ❑ Julia JÉGOU, Luynes
- ❑ Thierry LASSERRE, ATU
- ❑ Clotilde Massari, TMVL
- ❑ Mathis QUELENNEC, TMVL
- ❑ Aurélie RAVIER, ATU
- ❑ Olivier SCHAMPION, ATU
- ❑ Aude TALON, TMVL
- ❑ Aurélie THIBAUT, TMVL

Le Conseil de Développement :

- ❑ Jean-Luc GARCIA
- ❑ Réjan POINDESSAULT



+ Votre guichet unique pour toute information : plum@tours-metropole.fr



© ATU - octobre 2022
Cahier du PLUm
Atelier n°3 : L'offre de services et d'équipements
pour les habitants et les travailleurs

Conception graphique et réalisation :
Willy Bucheron (ATU)
Les droits de reproduction (textes, cartes,
graphiques, photographies) sont réservés sous
toutes formes.
Crédits photographiques :
ATU, Tours Métropole Val de Loire.

atu 

Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours

3 cour - 56, avenue Marcel Dassault
BP 601- 37206 Tours Cedex 3
atu@atu37.fr - 02 47 71 70 70
www.atu37.org