



Syndicat mixte de l'agglomération tourangelle

SCoT

Schéma de Cohérence Territoriale de l'agglomération tourangelle

DIAGNOSTIC

pièce 2/6

du rapport de présentation

SCoT approuvé le 27 septembre 2013

2030

OBJECTIF

1	LES FONDEMENTS DE L'IDENTITÉ TERRITORIALE	1
1.1	La géographie et les paysages associés	1
1.2	Connaître l'histoire pour construire l'avenir	2
1.3	Les différentes typologies des villes et villages du SCoT	3
1.4	Le patrimoine bâti	14
1.5	Un urbanisme banalisé en rupture avec la géographie et l'histoire	17
1.6	Des axes pour lire et comprendre le paysage	19
1.7	Penser l'avenir des paysages urbains et ruraux	20
2	LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE	22
2.1	Les dynamiques démographiques	22
2.2	Les dynamiques résidentielles	33
2.3	Les dynamiques économiques	49
2.4	Les dynamiques commerciales	66
2.5	Les dynamiques de mobilité	83
3	LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION ET LES BESOINS RÉPERTORIÉS	114
3.1	Le scénario démographique retenu	114
3.2	Les besoins en logement	115
3.3	Les perspectives économiques	117
4	L'ORGANISATION URBAINE ET LES POLARITÉS	119
4.1	Le maillage en équipements et services à la population	119
4.2	Les logiques de développement qui ont façonné l'agglomération tourangelle	125
4.3	Une armature urbaine qui se dessine par des centralités à géométrie variable	130
4.4	Un réseau urbain à articuler, à conforter	133
4.5	Un surplus d'espace dédié aux zones d'activités économiques	140

1 LES FONDEMENTS DE L'IDENTITÉ TERRITORIALE

1.1 La géographie et les paysages associés

1.1.1 Un territoire dessiné par les vallées de la Loire, du Cher et de l'Indre

La question des paysages est éminemment transversale. Relief et cours d'eau dessinent les paysages. Les trois vallées de la Loire, du Cher et de l'Indre sont marquées par des vallons perpendiculaires qui entaillent les plateaux. L'occupation humaine s'est d'abord organisée autour de ces éléments topographiques forts. (cf. *État initial de l'environnement – 1. Un cadre de vie de qualité à préserver*).

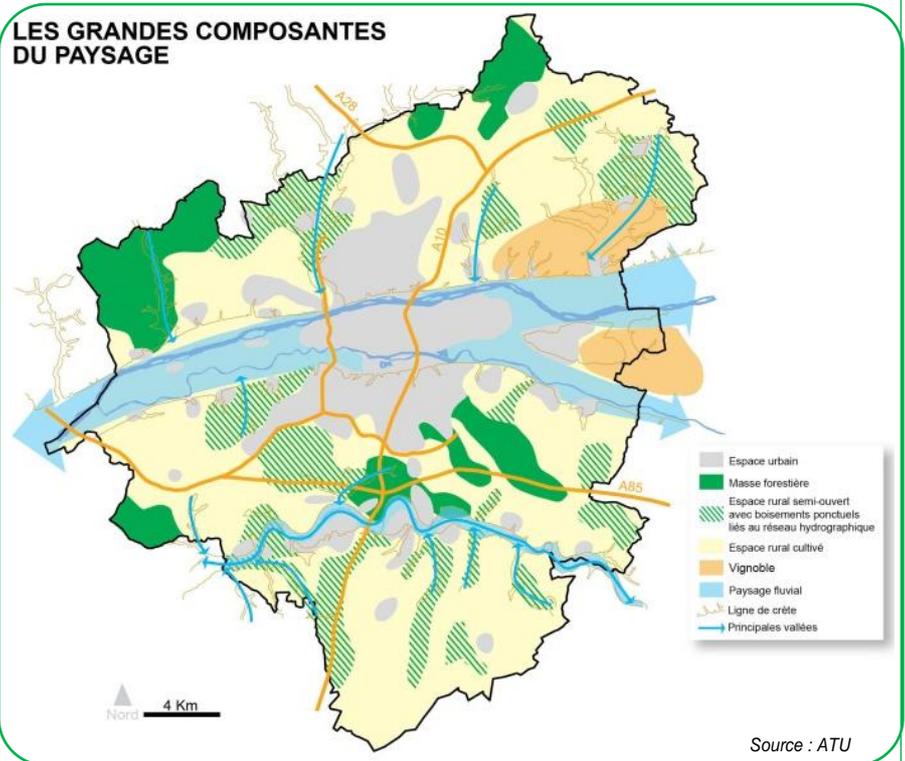
Riches en eaux, forêts et cultures diverses, les paysages du SCoT engendrent une diversité faunistique et floristique qui contribue à la richesse écologique du territoire (cf. *État initial de l'environnement – 1. Un cadre de vie de qualité à préserver*).

En contrepartie, la forte présence de l'eau est associée à une contrainte importante : l'inondabilité qui touche un peu plus de 15% de la surface du SCoT. Le territoire est couvert par trois PPRi qui concernent la Loire (en cours de révision), le Cher et l'Indre. L'inondabilité souvent associée des paysages remarquables mérite une attention prioritaire dans la gestion du territoire (cf. *État initial de l'environnement – 6. Une vulnérabilité aux risques et nuisances à réduire*).

L'activité agricole (en particulier l'élevage et le maraîchage) apparaît comme une réponse opportune pour la gestion des vals et vallées inondables, mais la réalité est beaucoup plus complexe. Elle induit une réflexion sur les valeurs de ce territoire, au regard du patrimoine, de l'économie ou des populations.

Bien que l'intérêt de ces paysages fluviaux soit reconnu (c'est entre autres ce qui a motivé l'inscription du Val de Loire au patrimoine mondial de l'Unesco), leur avenir est parfois incertain faute de gestionnaire désigné et de projet partagé.

Les cas des vallées de l'Indre, rivière privée, et du Cher compliquent davantage la mise en place d'une stratégie commune de gestion et de valorisation. Ces zones soumises au PPRi sont considérées comme des espaces remarquables dans la mesure où, bien que constituant une contrainte à l'urbanisation, elles peuvent aussi être présentées comme un atout pour la diversité des paysages. Le Val de Loire est reconnu pour ses châteaux, ses parcs et jardins historiques et son vignoble. Au cours des siècles, la qualité des paysages a attiré rois et grande bourgeoisie, donnant au territoire le surnom de "Jardin de la France".



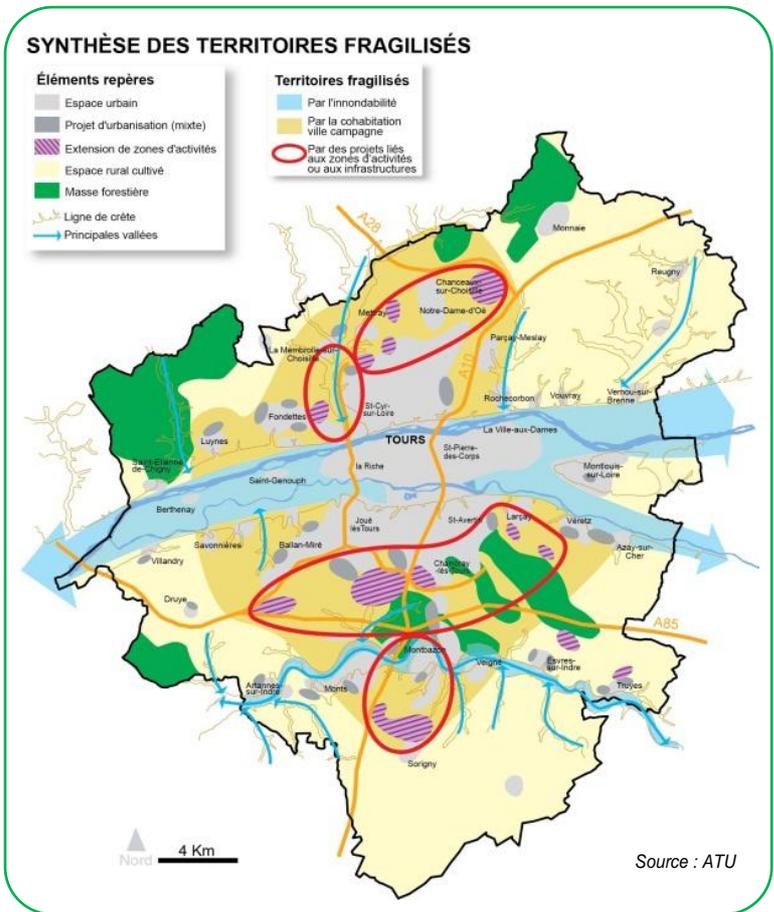
Source : ATU

1.1.2 Les paysages : un équilibre à trouver entre nature, activité agricole et urbanisation

Agir sur le paysage implique de maîtriser l'urbanisation. À l'échelle du SCoT certains territoires sont davantage exposés : la couronne périurbaine, les coteaux du val de Loire et du Cher et la vallée de l'Indre. Des enjeux importants sont à relever : économiser l'espace, maintenir une covisibilité avec le grand paysage, assurer une pérennité et un bon fonctionnement du territoire agricole.

Le développement urbain récent s'est trop souvent juxtaposé sans réflexion suffisante avec les caractéristiques des bourgs, monuments, constructions remarquables, hameaux qui constituent le patrimoine naturel et architectural du territoire.

L'intégration des opérations urbaines futures reste un défi du SCoT afin d'éviter les ruptures et les confrontations brutales avec l'histoire. Chaque projet doit dialoguer avec ce qui existe et valoriser l'esprit du lieu, et le grand paysage.



1.2 Connaître l'histoire pour construire l'avenir

L'ensemble du patrimoine naturel et architectural a, au cours des siècles, apporté à l'agglomération une réputation qui dépasse largement les frontières du département et contribue à l'attrait touristique de la région.

Les dynamiques de développement sont de plus en plus fondées sur des motifs de qualité de vie, d'offre urbaine valorisante, d'identité partagée. La qualité du cadre de vie est le résultat de la géographie, des paysages, et de l'histoire où l'homme a, au fil des siècles, façonné son environnement. La connaissance historique de la typologie des bourgs apparaît comme une des clés de lecture qui permet d'envisager le développement des villes et villages en intelligence avec leur contexte, leur qualité, leur identité. Dresser ces portraits types des villes, villages et bourgs, c'est connaître le sens historique de chacun, en esquisser les caractéristiques communes pour partager un référentiel des évolutions à venir.

Une urbanisation de vallée qui a progressivement gagné les plateaux

Les 40 villes et villages du SCoT ont souvent une origine liée aux vallées et aux coteaux. La présence fréquente d'un habitat troglodytique le long des vals de Loire et du Cher et sur quelques vallées secondaires en témoigne. D'ingénieux travaux tels que les tertres, turcies, digues, canaux, déversoirs... ont permis à l'homme de s'installer et d'apprivoiser ces paysages que les événements naturels rendaient imprévisibles.

Contrairement à la Loire, l'Indre n'est pas endiguée, bourgs et villages se sont développés sur ses versants moins abrupts que ceux de la Loire et du Cher.

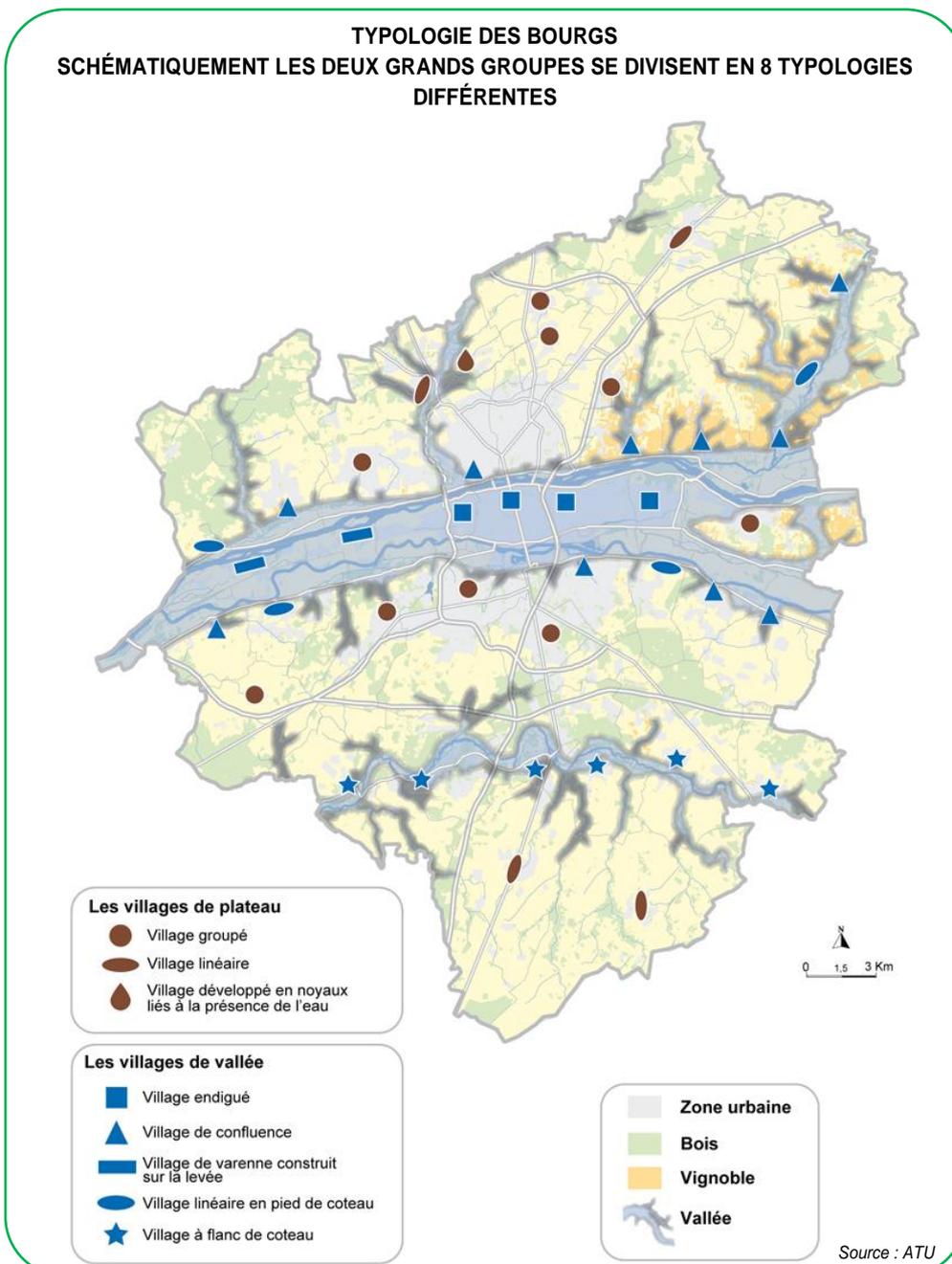
Néanmoins, les liens avec la rivière restent forts. L'aménagement de nombreux biefs, la présence de moulins, de châteaux et de demeures bourgeoises apportent une qualité paysagère certaine.

Tout comme dans les vallées de la Loire et du Cher, les inondations ont contraint le développement des bourgs vers les hauteurs et les plateaux.

1.3 Les différentes typologies des villes et villages du SCoT

Dans ce chapitre, c'est la prise en compte de la micro-géographie (site d'implantation des premières habitations) et l'organisation spatiale des noyaux anciens qui déterminent la typologie des villages. Ce terme de village sera donc utilisé même si aujourd'hui les traces de l'ancien bourg sont très restreintes et que le statut de village est passé à celui de ville.

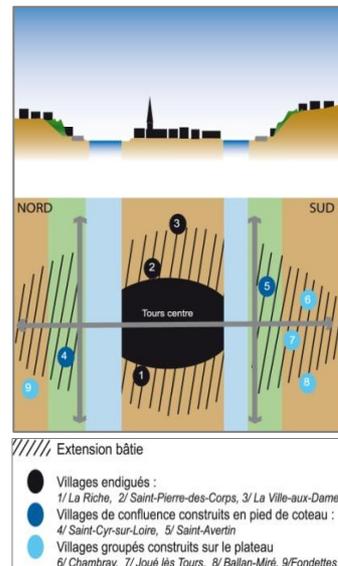
Les 40 communes du SCoT se divisent en deux grands groupes : les villages de vallée et les villages de plateau. 26 bourgs appartiennent au premier et 14 au second.



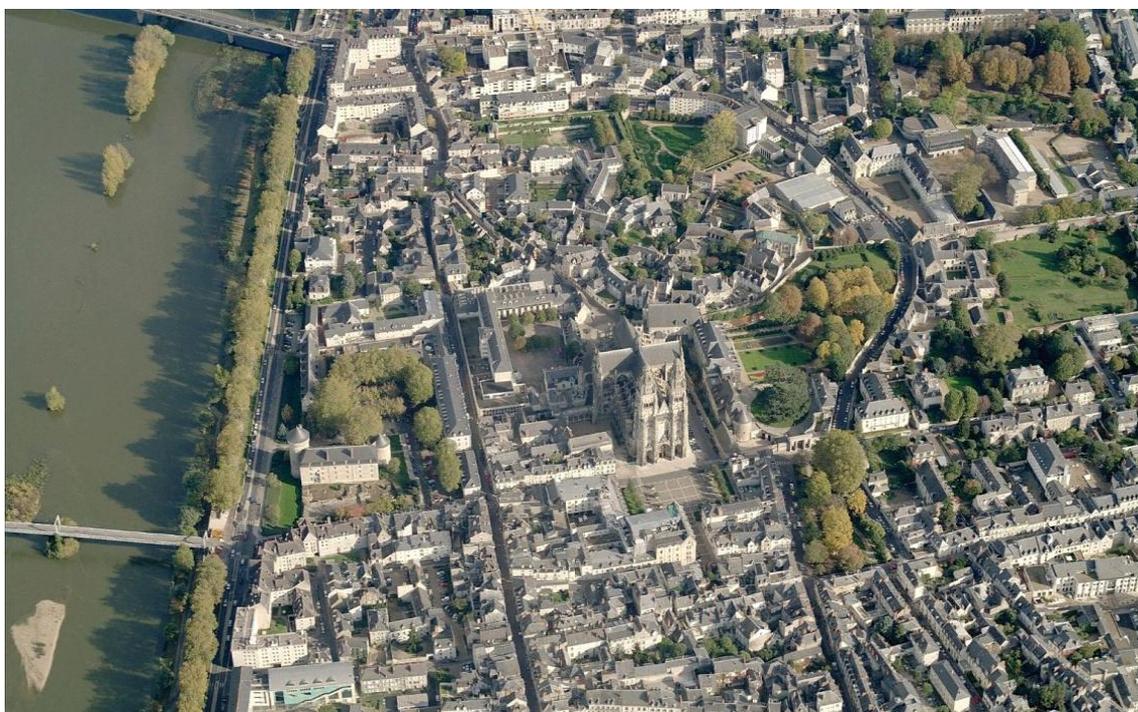
1.3.1 Les villes qui forment le noyau urbain de l'agglomération

Il est difficile de faire une coupure franche entre ce qui est communément appelé le noyau urbain comprenant plusieurs communes d'origine différente, et le reste du territoire plus rural. Dans l'analyse des typologies, préciser cette appartenance ou non des communes au noyau urbain semble nécessaire. Cette dernière n'est pas liée à la notion de bassin d'emplois ou aux limites de la communauté d'agglomération mais plutôt à la cohérence paysagère. Ce sont les coupures physiques dans la continuité du tissu bâti (voies ferrées, grandes infrastructures, cours d'eau, espaces agricoles...) et les caractéristiques plus ou moins urbaines des villes qui ont déterminé leur appartenance ou non au noyau de l'agglomération. Selon ces critères, ce dernier regroupe en plus de Tours, 9 villes : La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, La Ville-aux-Dames, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Avertin, Fondettes, Ballan-Miré, Joué lès Tours et Chambray-lès-Tours.

Les limites entre ces villes ne sont aujourd'hui plus lisibles, le tissu urbain et la trame viaire étant continus. Les noyaux anciens construits dans la varenne ou sur le plateau sont toutefois encore visibles.



Le noyau ancien de Tours construit sur une butte naturelle insubmersible : les traces du rempart gallo-romain de la fin du III^e ou du début du IV^e siècle et l'enceinte plus importante construite au XIV^e siècle sont toujours visibles dans la morphologie urbaine.



Village endigué construit dans la varenne

Caractéristiques principales : noyau ancien développé sur un micro relief

- Tours centre,
- La Riche,
- Saint-Pierre-des-Corps,
- La Ville-aux-Dames

À l'exception de Tours, il reste très peu de traces des premières habitations qui se trouvaient dans la varenne. La Seconde Guerre mondiale a effacé une grande partie du tissu ancien, principalement sur Saint-Pierre-des-Corps. Au cours des siècles, la protection contre les inondations a suscité des travaux qui ont contribué à dessiner les limites des villages. L'enceinte construite à Tours au XIV^e siècle avait déjà pour vocation de protéger les habitants contre les débordements de la Loire. Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, la digue (qui est aussi support d'urbanisation) fut constamment rehaussée au fil des catastrophes pour être finalement consolidée vers 1879, permettant de passer du statut de village à celui de ville.



La Riche



Saint-Pierre-des-Corps

Tendances de développement :

renouveau de la ville sur elle-même avec changement de destination du sol, peu de possibilités d'extension

Ces villes construites dans la varenne sont réglementées par le PPRi qui limite les extensions urbaines. Aussi, des parcelles maraîchères, des grandes propriétés, ou des îlots liés à des entreprises ou des équipements mutent peu à peu vers des programmes mixtes (principalement sur Tours, Saint-Pierre-des-Corps et La Riche). Les villes traduisent dans leur PLU les exigences urbanistiques induites par le caractère inondable de la varenne, bien que cette réalité soit encore peu visible dans l'architecture.



La Ville-aux-Dames

Village de confluence construit en pied de coteau

Caractéristiques principales : noyau ancien très réduit (par rapport à l'étendue de la ville actuelle) implanté dans le Val de Loire ou du Cher, à la confluence de vallons secondaires.

- Saint-Cyr-sur-Loire
- Saint-Avertin

Le vallon de la Camusière à Saint-Avertin et l'ancienne vallée sèche à Saint-Cyr-sur-Loire où se sont installés à l'origine mariniers et pêcheurs, étaient peu propices au développement du fait de leur exigüité. Toutefois, ces vallons demeurent des accès importants vers les plateaux. Sur la rive Nord de la Loire, les anciens villages de Sainte-Radegonde et Saint-Symphorien présentent les mêmes caractéristiques. Ils constituent des quartiers de Tours mais leur noyau ancien se distingue encore clairement dans le tissu urbain.



Saint-Cyr-sur-Loire

Tendances de développement :

développement sur le plateau avec une proportion importante de zones pavillonnaires

Ce type d'urbanisme a constamment gagné sur des espaces agricoles dont l'évolution est fragilisée par les effets induits de la ville. À Saint-Cyr-sur-Loire, le périphérique, la vallée de la Choisille (secteur inondable) et la voie ferrée constituent des limites au développement de la ville. Au Nord, la RD938 (route du Mans), qui traverse la zone commerciale, est l'une des entrées de ville les plus importantes de l'agglomération, elle suscite un développement considérable.

Le plateau de Saint-Avertin est peu contraignant pour l'urbanisation sauf au Sud, où la LGV Atlantique et les boisements représentent des limites à l'étalement de l'agglomération.



Saint-Avertin

Village groupé de plateau

Caractéristiques principales : noyau ancien groupé et peu étendu

- Chambray-lès-Tours
- Joué lès Tours
- Ballan-Miré
- Fondettes

Pour ces communes, le centre ancien très réduit est souvent modifié par un volume bâti contemporain, telle qu'une nouvelle mairie, parfois accolée à une partie ancienne. Cet élément de modernité fait oublier la modestie d'un tissu resserré.

D'importants boisements (principalement au Sud de l'agglomération) et des vallées (la Choisille à Fondettes, le Pissot entre Joué lès Tours et Ballan-Miré, le Tailhar à Joué lès Tours) caractérisent le paysage de ces villes. Ces coupures naturelles, parfois limites communales, constituent des éléments d'identité de l'agglomération tourangelle.

Tendances de développement : urbanisation le long des axes d'entrée d'agglomération

L'étalement pavillonnaire et le développement de nombreux secteurs d'activités ont peu à peu rapproché ces villes. Cette tendance se poursuit jusqu'à confondre leurs limites avec la ville mère Tours. Les documents d'urbanisme actuels prévoient l'implantation d'importantes zones d'activités (Joué lès Tours, Ballan-Miré, Chambray-lès-Tours, Fondettes) ou de quartiers mixtes (le secteur Sud de Joué lès Tours en cours de projet) qui déplaceront certaines portes d'entrée de l'agglomération et modifieront considérablement le paysage agricole périurbain.

Tout comme pour les autres villes de l'agglomération, le manque de diversité dans les formes urbaines et dans le traitement des entrées de ville a contribué à banaliser le paysage périurbain. Toutefois, ce territoire à la limite des villes révèle des qualités paysagères et des composantes naturelles (vallons, boisements, unités agricoles...) qui sont autant d'accroches à prendre en compte dans la composition des extensions futures.



Chambray-lès-Tours



Joué lès Tours



Fondettes



Ballan-Miré

1.3.2 Les Orientations et enjeux des villes du noyau urbain de l'agglomération

L'organisation du tissu urbain montre que les limites entre les villes de l'agglomération ne sont plus lisibles sauf si ces dernières s'appuient sur des composantes paysagères : vallon, ruisseau, boisement...

La lecture de la géographie, la mise en valeur des villages d'origine représentent des enjeux identitaires évidents, mais l'objectif principal est bien de considérer l'agglomération comme un système global avec :

- ses repères (architectural, paysagé, historique) ;
- la complémentarité des fonctions (équipements, services, commerces, habitat...) et des réseaux (circulations douces, transport collectif...);
- la mixité des tissus urbains...

À partir d'un système global cohérent dans sa structure et son fonctionnement, la qualité urbaine doit se décliner à différentes échelles et s'exprimer par :

- de nouvelles formes en extension et en renouvellement urbain ;
- un maillage lié aux différents modes de déplacements ;
- des entrées de ville hiérarchisées et qualifiées ;
- la préservation de points de vue stratégiques permettant de lire le grand paysage ;
- le développement d'une trame verte et bleue, support de projet, de biodiversité mais aussi de loisirs ;
- le traitement des franges urbaines et la complémentarité entre projet urbain et projet rural ;
- le développement d'une agriculture périurbaine en lien avec la proximité de la ville (type de culture, points de vente...).

1.3.3 Les villes et villages de vallée du territoire périurbain

Le territoire rural compte 30 villes ou villages implantés en majeure partie le long de la Loire (7), du Cher (5) et de l'Indre (6). Sur le reste du territoire, 12 villages se sont développés en lien avec des affluents secondaires ou sur les plateaux.

Schématiquement, ces villages de vallées ou de plateau, se divisent en 4 sous-groupes :

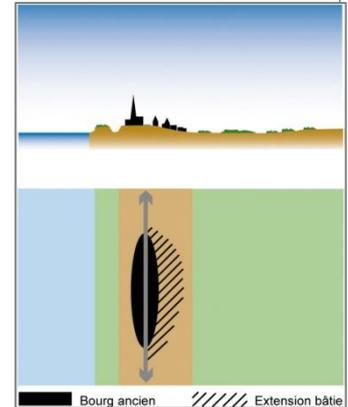
- Village de varenne construit sur la levée de la Loire ;
- Village linéaire en pied de coteau ;
- Village de confluence construit en pied de coteau ;
- Village construit à flanc de coteau.

Village de varenne construit sur la levée de la Loire

Caractéristiques principales : noyau ancien linéaire

- Berthenay
- Saint-Genouph

Le territoire de ces 2 communes forme une presqu'île qui correspond à la confluence de la Loire et du Cher. Les deux levées enserrant la majeure partie de la presqu'île et constituent l'axe de desserte principal à partir duquel les villages se sont développés. Le relief de ces levées est dû autant à l'homme qu'à la nature. Au cours des siècles, la Loire et le Cher ont déposé leurs alluvions près des rives, formant des bourrelets que les hommes ont constamment rehaussés pour se mettre à l'abri des inondations. Les deux villages sont protégés par une deuxième digue qui longe l'arrière du noyau ancien construit sur la digue principale, l'entre-deux étant occupé par des jardins potagers.



Tendances de développement : urbanisation pavillonnaire récente sur d'anciens chemins parallèles au bourg

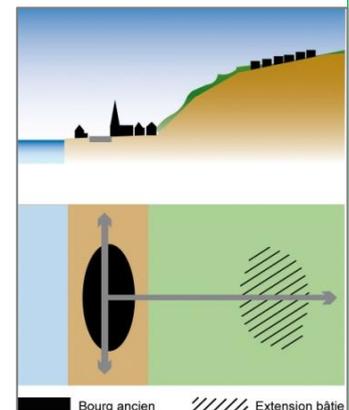
Compte tenu des contraintes, ces villages se sont peu développés et les PLU actuels affichent les dernières parcelles urbanisables autorisées par le PPRi. Toutefois, la proximité de Tours et la qualité patrimoniale et paysagère du site en font un lieu de promenade exceptionnel.

Village linéaire en pied de coteau

Caractéristiques principales : noyau ancien linéaire construit en pied de coteau

- Val de Loire : Saint-Étienne-de-Chigny
- Vallée du Cher : Larçay, Savonnières
- Vallée de la Brenne : Chançay

Les bourgs anciens, souvent accompagnés d'un habitat troglodytique, sont presque déconnectés des développements récents du plateau. Le renouvellement dans le tissu ancien s'avère parfois difficile compte tenu du peu de profondeur des parcelles.



Tendances de développement : urbanisation sur le plateau sous forme de lotissements pavillonnaires

Ce développement a entraîné la création de pôles secondaires sur le plateau (Saint-Étienne-de-Chigny, Larçay, Savonnières) alors que les bords de Loire et du Cher ont accueilli zones de loisirs et campings. Ces opérations récentes, construites en ligne de crête, ont parfois des impacts forts à l'échelle du grand paysage.

À l'extrémité Est du territoire, sur la commune de Chançay, la topographie et le vignoble ont limité le développement à un seul secteur complètement détaché du bourg et à flanc de coteau. Cette dernière caractéristique offre de belles perspectives sur la vallée de la Brenne.

Village de confluence en pied de coteau

Caractéristiques principales : noyau ancien construit en T sur 2 principaux axes

- Val de Loire : Luynes, Rochecorbon, Vouvray, Vernou-sur-Brenne
- Vallée du Cher : Véretz, Azay-sur-Cher, Villandry
- Vallée de la Brenne : Reugny

Le premier axe est parallèle au cours d'eau principal et le second remonte un vallon secondaire. La présence d'habitat troglodytique fait référence à une occupation très ancienne.

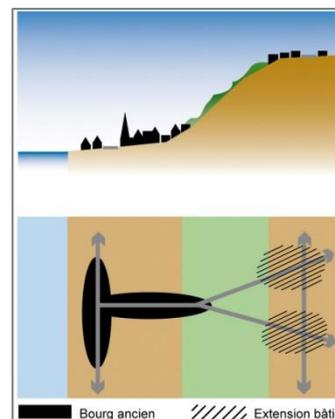
Tendances de développement : urbanisation atteignant le plateau par un ou plusieurs vallons secondaires

Les bourgs de Luynes, Véretz, Azay-sur-Cher ont un développement relativement important par rapport à la superficie du bourg ancien. L'urbanisation récente sous forme de grappes pavillonnaires n'a pas su tirer parti des perspectives sur le val ce qui rend la morphologie urbaine peu lisible.

Le développement des villages du Vouvrillon (protégés par le vignoble AOC) est plus modeste avec une urbanisation restreinte qui s'étiole le long de petits vallons secondaires.

Reugny, village patrimonial de grande qualité implanté dans un vallon assez boisé, n'a qu'une extension récente construite au cœur d'une clairière sur le plateau.

Dans ces paysages de vallon, l'urbanisation pavillonnaire contraste avec l'habitat ancien qui respectait davantage le site et sa topographie. Il en va de même pour les constructions qui apparaissent en ligne de crête.

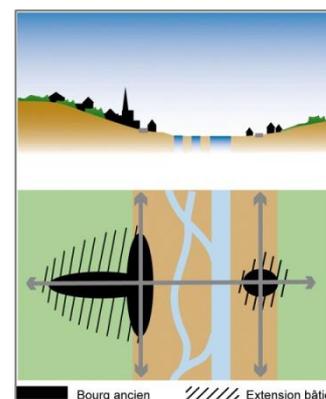


Village construit à flanc de coteau

Caractéristiques principales : noyau ancien peu étendu, groupé ou plus rarement linéaire avec souvent un hameau sur la rive opposée

- Vallée de l'Indre : Artannes-sur-Indre, Monts, Montbazon, Veigné, Esvres-sur-Indre, Truyes

Ces villages se sont implantés à la limite de la plaine inondable de l'Indre. Le tissu ancien est très resserré et tramé de venelles en pente laissant parfois échapper des perspectives vers l'Indre. La présence de nombreux moulins confirme les liens étroits avec la rivière. Les hameaux construits sur l'autre rive laissent supposer des traversées anciennes qui sont matérialisées aujourd'hui par des ponts. La plupart de ces hameaux se sont peu développés à l'exception de Montbazon et Veigné, où ils sont englobés dans le tissu urbain. La proximité de Truyes et de Cormery (village hors SCoT sur la rive Sud de l'Indre) en fait un cas similaire. Truyes était considéré comme le faubourg de Cormery, qui s'est développé avec la construction de son abbatale à partir du XI^e siècle.



Tendances de développement : urbanisation en grappes intercalées entre les boisements qui accompagnent les pentes douces de la vallée de l'Indre

La superficie urbanisée de ces communes a beaucoup augmenté ces dernières années avec des opérations majoritairement de type pavillonnaire. En complément de leur centre ancien, Monts, Montbazon, Veigné et Esvres-sur-Indre ont développé d'autres pôles avec commerces et/ou équipements en lien avec une opération importante et la proximité d'un axe majeur.

La ville de Monts s'est particulièrement étendue conséquemment à la présence du Commissariat à l'Énergie Atomique. Les nombreuses opérations construites à flanc de coteau ont dessiné un tissu urbain sans hiérarchie du réseau viaire et avec peu de repères. Les bourgs de Truyes et Artannes-sur-Indre, respectivement aux extrémités Est et Ouest de la vallée, sont restés plus modestes. Truyes a connu jusqu'aux années 1970 un développement pavillonnaire modeste qui s'est accru à partir des années 1980. Au cours des dernières années un second pôle s'est développé le long de la RD. A contrario, Artannes-sur-Indre connaît plutôt un déclin jusqu'aux années 1980, puis des pavillons gagnent peu à peu les hauteurs du plateau. Dans les deux cas, le parcellaire du bourg ancien offre des possibilités de renouvellement urbain.

Pour l'ensemble des bourgs de la vallée, l'Indre est de moins en moins visible à partir des plateaux. Les deux principales causes sont les plantations de peupliers qui banalisent la plaine alluviale et la construction d'Est en Ouest de la ligne de crête qui peu à peu ferme les perspectives sur la vallée.

1.3.4 Orientations et enjeux des villages de vallée du territoire périurbain

La topographie est à l'origine de la diversité de ces villages, aussi le respect du site est un enjeu primordial. Il devra s'exprimer au travers de :

- l'économie de l'espace agricole et le développement de formes urbaines respectueuses du site et adaptées à la géographie (à flanc de coteau, dans les vals ou sur les plateaux) ;
- le développement des circulations douces en cœur de bourg et en lien avec les boucles de pays, le réseau d'agglomération et la Loire à vélo.

Dans les opérations d'urbanisme de plateau :

- le maintien ou la création de perspectives vers la vallée ;
- la valorisation de la ligne de crête par des projets qui contribuent à l'identité du site.

Dans les vallées :

- la prise en compte dans la forme urbaine et dans l'architecture du caractère inondable du site ;
- la mise en valeur des paysages fluviaux : aménagements respectueux du milieu, actions pédagogiques ...
- la pérennité d'une agriculture écologiquement productive pour l'entretien et la gestion des secteurs inondables.

1.3.5 Les villes et villages de plateau du territoire périurbain

Village groupé de plateau

Caractéristiques principales : noyau ancien de forme groupée autour de l'église comme élément repère

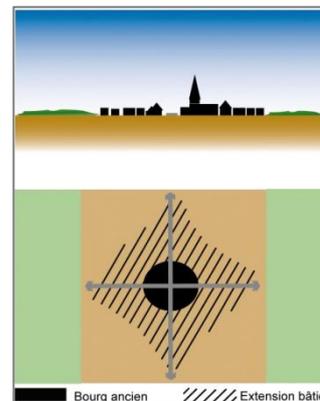
- Au Nord de la Loire : Parçay-Meslay, Notre-Dame-d'Oé, Chanceaux-sur-Choisille
- Entre Loire et Cher : Montlouis-sur-Loire
- Au Sud du Cher : Druye

Deux villages se sont installés à proximité de petits cours d'eau : le ruisseau de la Perrée à Notre-Dame-d'Oé et un ruisseau au cours non pérenne à Parçay-Meslay. Ces éléments naturels ont longtemps servi de limite au développement des bourgs.

Chanceaux-sur-Choisille, au Nord de Notre-Dame-d'Oé, doit son identité à la présence d'un ancien Prieuré bénédictin situé rue de la Mairie.

Le village de Montlouis-sur-Loire occupe un site privilégié en promontoire sur la Loire mais un habitat troglodytique est présent sur tout le pourtour de la pointe de Rochepinard.

Druey est un village modeste au cœur d'un paysage d'openfield (polyculture) dont le silo, près de la voie ferrée au Sud du bourg, constitue un repère, tout comme le château d'eau au Nord du village.



Tendances de développement : urbanisation de type pavillonnaire en grappe ou le long des voies

La proximité de l'agglomération et la présence d'infrastructures routières (dont l'A10, l'A28, la RD910, la RD29, la RD751...) ont largement contribué au développement de ces communes.

L'urbanisation de Parçay-Meslay est contrainte par le vignoble implanté sur des pentes douces et par le boisement longeant le ruisseau. Au Sud, les maisons se sont alignées le long des chemins qui empruntent les replis du relief. Cette caractéristique a dessiné un urbanisme peu dense et relativement étendu. Au Nord, un terrain plat et la proximité de l'A10 ont favorisé le développement de petites opérations pavillonnaires et d'une zone d'activités.

Notre-Dame-d'Oé s'est étendu en s'affranchissant de la voie ferrée et du ruisseau si bien que le village est scindé aujourd'hui en 3 noyaux : au Nord de la voie ferrée, un quartier pavillonnaire, au centre, le bourg ancien au tissu peu dense et sans commerce et au Sud du ruisseau, un développement majoritairement pavillonnaire avec quelques collectifs, commerces et école.

Chanceaux-sur-Choisille a connu une croissance rapide, sous la forme d'opérations pavillonnaires classiques. Certaines extensions un peu plus denses sont formées de logements individuels jumelés.

Montlouis-sur-Loire connaît depuis plusieurs années une urbanisation importante groupée autour du noyau urbain et le long des voies qui irriguent le plateau. Ce phénomène a modifié considérablement le caractère rural de certains hameaux. Lors de l'élaboration de son PLU, la commune a choisi de maîtriser l'étalement urbain en classant une partie du vignoble en Zone Agricole Protégée (ZAP).

Druey s'est très peu développé, mais les quelques opérations pavillonnaires récentes ont un fort impact dans ce paysage très ouvert.

Village linéaire de plateau

Caractéristiques principales : village-rue développé sur un ou deux axes

- Au Nord de la Loire : La Membrolle-sur-Choisille, Monnaie
- Au Sud de l'Indre : Saint-Branches, Sorigny

Les centres anciens de La Membrolle-sur-Choisille et de Saint-Branches s'organisent le long d'une rue principale ponctuée de cours intérieures ou accompagnée d'une ancienne venelle en parallèle, qui donnent un peu d'épaisseur au bourg ancien.

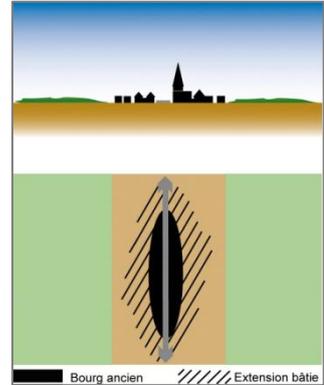
La typologie de Monnaie et Sorigny est légèrement différente. Ces villages s'organisaient autour d'une rue unique dont le développement s'est poursuivi, avec la création au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, d'un deuxième axe plus ou moins perpendiculaire à la rue d'origine. Ces voies plus récentes sont les anciennes routes nationales qui traversent le département.

Tendances de développement : urbanisation de type "grappes pavillonnaires" qui ont peu à peu donné une épaisseur au tissu urbain

Les axes primaires des bourgs anciens sont encore très marqués mais la forme urbaine de l'ensemble est aujourd'hui plutôt étendue, principalement pour les communes près de l'agglomération.

Les nombreux affluents de la vallée de la Choisille apportent une certaine qualité paysagère aux communes de La Membrolle-sur-Choisille et de Monnaie. Toutefois, tout comme les routes nationales qui traversent ces deux bourgs, ces cours d'eau ne représentent plus de limites pour l'urbanisation. Au-delà, les opérations pavillonnaires développées sont relativement coupées du centre.

Étalés sur des axes de circulation très fréquentés, ces bourgs linéaires génèrent des problèmes de sécurité avec parfois des distances considérables entre le centre et les quartiers récents.

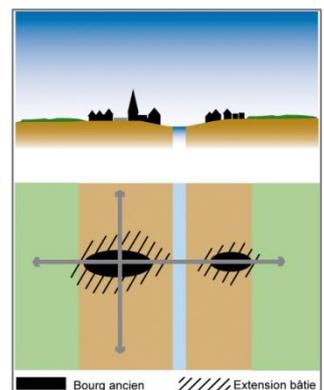


Village organisé en noyaux liés à la présence de l'eau

Caractéristiques principales : village développé en deux noyaux séparés par plusieurs bras de la vallée de la Choisille

- Au Nord de la Loire : Mettray

L'ensemble du village forme un triangle limité à l'Ouest et au Sud-Est par deux voies ferrées. Le noyau ancien, plutôt linéaire, se situe au Nord dans une boucle de la Choisille à mi-pente du coteau peu pentu et hors de la zone inondable. Le second noyau, au Sud de la Choisille, s'est développé sur l'axe de l'actuelle RD76 qui mène à La Membrolle-sur-Choisille. C'est la création de "La Colonie", maison de correction fondée en 1839, qui est à l'origine de ce deuxième noyau.



Tendances de développement : urbanisation des cours d'eau, de type pavillonnaire pour le noyau Nord et de formes urbaines plus variées pour le noyau Sud ("La Colonie")

La présence de boisements et de marécages contribue à éloigner les 2 noyaux qui apparaissent presque autonomes avec chacun leurs commerces. Compte tenu de la configuration et des contraintes du site, les extensions urbaines sont plutôt prévues au Sud (dans le PLU) mais le noyau ancien plus au Nord offre aussi des possibilités de densification de cœurs d'îlots.

Le territoire rural de Mettray, de Chanceaux-sur-Choisille et Notre-Dame-d'Oé se construit peu à peu, ce qui pose la question de son avenir agricole.

1.3.6 Orientations et enjeux des villages de plateau du territoire périurbain

Ces territoires situés dans la première ou deuxième couronne de l'agglomération ont des vocations différentes selon leur rôle à jouer dans la dynamique du SCoT. Certains, qui bénéficient de la présence d'une gare, se développeront davantage mais tous devraient le faire en fonction de leur typologie et de la géographie dans laquelle ils s'inscrivent.

Les principaux enjeux sont :

- le maintien de coupures vertes entre le tissu dense de l'agglomération et les villes satellites (Notre-Dame-d'Oé, Chanceaux-sur-Choisille, Parçay-Meslay, La Membrolle-sur-Choisille, Monnaie...);
- la maîtrise de la silhouette urbaine à partir des axes d'approche du plateau. Ce paysage souvent relativement plat rend la silhouette des bourgs très visible dans le grand paysage ;
- la création des liaisons, supports de circulations douces, afin de favoriser les échanges du cœur de bourg vers le territoire rural.

Dans le tissu ancien des bourgs groupés :

- le désenclavement des cœurs d'îlots afin de favoriser le renouvellement urbain. L'organisation de ce type de bourg a généré des cœurs d'îlots non bâtis, souvent d'une superficie importante pouvant permettre de mener des opérations mixtes qui redynamisent le centre.

Dans les bourgs traversés par un cours d'eau :

- la valorisation de cet élément naturel dans le projet urbain et dans la composition de nouvelles opérations.

1.4 Le patrimoine bâti

1.4.1 Un patrimoine bâti particulièrement riche notamment dans la vallée de la Loire

La diversité du patrimoine architectural tourangeau recouvre toutes les périodes du Moyen-âge à l'époque contemporaine.

Le patrimoine de l'aire urbaine s'articule autour :

- d'un grand patrimoine bénéficiant de dispositifs de protection (monuments historiques, ...);
- d'éléments bâtis remarquables ;
- d'un petit patrimoine local ;
- de vestiges archéologiques.

Pour les monuments historiques, il existe 2 niveaux de protection : le classement comme monument historique et l'inscription simple au titre des monuments historiques. On dit d'un bien, dans le premier cas qu'il est "classé", et dans le second, qu'il est "inscrit". Longtemps soumis aux dispositions de la loi du 31 décembre 1913, le classement et l'inscription sont désormais régis par le titre II du livre VI du Code du patrimoine et par le décret 2007-487 du 30 mars 2007.

Au sein du territoire du SCoT, les édifices classés au titre des monuments historiques sont essentiellement concentrés dans la vallée de la Loire, dont plus de 30 sur la commune de

Tours. Au sein du noyau urbain, les communes de Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, et Saint-Pierre-des-Corps ne possèdent pas de monuments historiques classés. De plus, les communes de Chambray-lès-Tours et Saint-Pierre-des-Corps ne possèdent pas non plus de patrimoine inscrit.

Les vallées de la Bresme (commune de Saint-Étienne-de-Chigny et de Luynes, site inscrit en 1975) et la vallée de la Brenne (communes de Vernou-sur-Brenne, Chançay et Reugny) possèdent aussi un patrimoine bâti riche.

Celui de la vallée du Cher est concentré sur les communes d'Azay-sur-Cher, de Véretz, de Larçay, de Savonnières et de Villandry.

La répartition des édifices inscrits suit la même tendance que les édifices classés (concentration dans les anciens bourgs), avec toutefois une forte présence dans la vallée de l'Indre et notamment sur la commune de Veigné.

En plus des monuments historiques classés ou inscrits, le ministère de la Culture alimente l'Inventaire général du patrimoine culturel. Fondé en 1964 par André Malraux et inscrit dans la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, il recense, étudie et fait connaître les éléments du patrimoine qui présentent un intérêt culturel, historique ou scientifique. L'Inventaire général est une entreprise documentaire qui n'entraîne aucune contrainte juridique ou réglementaire : les résultats des opérations, mis en forme selon des normes qui les rendent comparables, consultables et utilisables par tous, ont vocation à enrichir la connaissance d'un patrimoine commun pour décider ensemble de son avenir.

Communes	Nombre de monuments historiques	Inventaire général du patrimoine
Artannes-sur-Indre	2	1
Azay-sur-Cher	5	1
Ballan-Miré	3	1
Berthenay	2	0
Chançay	3	2
Chanceaux-sur-Choisille	2	0
Drueye	1	0
Joué lès Tours	9	0
La Riche	4	0
Larçay	1	0
Luynes	7	0
Membrolle-sur-Choisille	1	0
Mettray	1	0
Montbazou	4	0
Montlouis-sur-Loire	4	1
Monts	1	1
Notre-Dame-D'Oé	1	0
Parçay-Meslay	3	0
Reugny	2	0
Roche-corbon	9	3
Saint-Avertin	5	0
Saint-Étienne-de-Chigny	2	2
Savonnières	3	1
Tours	149	525
Truyes	2	2
Veigné	5	2
Véretz	2	0
Vernou-sur-Brenne	6	0
Villandry	3	0
Ville-aux-Dames	1	0
Vouvray	2	3
TOTAL	245	545

Le nombre de monuments historiques et d'éléments repérés à l'inventaire général du patrimoine sont présentés dans le tableau suivant (Source : base de données Mérimée, avril 2012)

1.4.2 La ville de Tours et le Pays Loire Touraine labellisés Ville et Pays d'art et d'histoire

La candidature du Pays Loire Touraine a été examinée le 13 novembre 2008 par le Conseil National des Villes et Pays d'art et d'histoire. Ce label est attribué par le Ministère de la Culture et de la Communication aux collectivités qui valorisent leur patrimoine (bâti, naturel, immatériel...). Le label Villes et Pays d'art et d'histoire a plusieurs objectifs :

- Sensibiliser la population locale afin qu'elle s'approprie ses patrimoines, l'architecture et ses paysages et qu'elle se considère comme actrice de son cadre de vie.
- Initier le jeune public à l'architecture, au patrimoine et à l'urbanisme.
- Participer au développement touristique du territoire en encourageant un tourisme de qualité.
- Présenter, à terme, les richesses patrimoniales du Pays au sein d'un Centre d'Interprétation de l'Architecture et du Patrimoine (CIAP), outil de référence pour le public.
- Les "Villes et Pays d'art et d'histoire" constituent un réseau d'échange national composé de 163 villes et pays (107 villes et 56 pays) (Source : Ministère de la culture, liste actualisée en novembre 2011).
- En région Centre, le réseau comprend les villes de Blois, Bourges, Chinon, Loches, Tours, Vendôme et Orléans. Le réseau comprend également les Pays Loire Touraine et Loire Val d'Aubais.

1.4.3 Le plan de sauvegarde et de mise en valeur de Tours (PSMV)

Les plans de sauvegarde et de mise en valeur sont issus de la "loi Malraux" du 4 août 1962. Cette loi visait à protéger les centres urbains historiques, souvent détruits par la politique de rénovation des centres villes. On désirait reconstruire à neuf le tissu urbain sans prendre en compte l'identité architecturale et patrimoniale de la ville. Il s'agit ici de conserver le cadre urbain et les éléments architecturaux anciens tout en permettant une intégration et une évolution harmonieuse des besoins urbains actuels. C'est une démarche d'urbanisme qualitatif qui veut inscrire tous les actes d'aménagement, de transformation ou de construction dans le respect de ce qui existe déjà.

Les éléments d'aménagement urbains exigés par la ville contemporaine prennent ainsi place dans le respect du patrimoine ancien, par la recomposition de ses abords sans en sacrifier le caractère. C'est pour cela que ces secteurs sont placés à la fois sous la conduite du ministre de la Culture et du ministre en charge de l'Équipement. Le PSMV dépend juridiquement de l'État.



Le secteur sauvegardé (90 ha) de Tours est créé le 9 novembre 1973. Le plan de sauvegarde est approuvé dix ans plus tard. En 2008, le périmètre est augmenté de 60 ha pour englober : les immeubles du XIX^e siècle des boulevards Béranger et Heurteloup ; la cité Mame construite entre 1860 et 1875 par l'imprimeur Alfred Mame ; le secteur de la rue Lamartine et ses maisons du XV^e siècle ; la partie Sud de la rue Blanqui autour de l'église Saint-Pierre Ville. L'enquête publique visant à l'adoption de la révision du PSMV sera organisée à l'automne 2013.

1.4.4 Un patrimoine archéologique regroupé essentiellement le long de la vallée de la Loire

Les vestiges archéologiques, le plus souvent enfouis, témoignent de l'histoire de l'homme et de son environnement depuis les origines. Pour les périodes les plus anciennes, ils en constituent les ultimes traces. Ces archives du sol constituent la part non écrite de notre mémoire collective. Ce patrimoine fragile, est régulièrement menacé de disparition irrémédiable par les travaux d'aménagement du territoire (construction d'habitations, d'autoroutes...) et d'exploitation du sol (carrières et travaux agricoles). C'est pourquoi, la loi juge d'intérêt général d'assurer sa sauvegarde et son étude. Les secteurs potentiellement concernés par les vestiges archéologiques sont localisés au droit des villes, en bordure des cours d'eau, etc. La carte présentée page suivante fait figurer les communes possédant des documents d'archives de la période médiévale, les agglomérations secondaires gallo-romaines et l'ensemble des sites isolés où un patrimoine archéologique est visible.

1.5 Un urbanisme banalisé en rupture avec la géographie et l'histoire

La reconnaissance comme "paysage culturel et vivant" du Val de Loire au patrimoine mondial de l'Unesco, indique l'importance de l'action de l'Homme dans l'identité de ce territoire. Cette reconnaissance donne une responsabilité aux acteurs œuvrant sur le territoire dans le choix des projets d'urbanisation futurs. Les collectivités, qui doivent mettre en œuvre le Plan de Gestion, ont aussi comme enjeu de préserver et valoriser les éléments identitaires (châteaux, jardins, quais, digues, troglodytes, vignoble, maraîchage...). Ces derniers sont regroupés sous le terme de Valeur Universelle Exceptionnelle (VUE). (cf. *État initial de l'environnement -1. Un cadre de vie de qualité à préserver*).

Coteaux et lignes de crête offrent de magnifiques panoramas sur la Loire mais aussi sur le Cher, l'Indre et les vallées secondaires. Ce sont des espaces sensibles où tout projet de construction peut avoir des impacts visuels sur la rive opposée. Jusqu'à aujourd'hui sur le territoire du SCoT, la ligne de crête a été relativement bien préservée mais cette préoccupation doit guider le choix des projets futurs.

Au-delà du label Unesco Val de Loire, la reconnaissance de la valeur paysagère et architecturale passe par différentes protections, nombreuses sur le territoire :

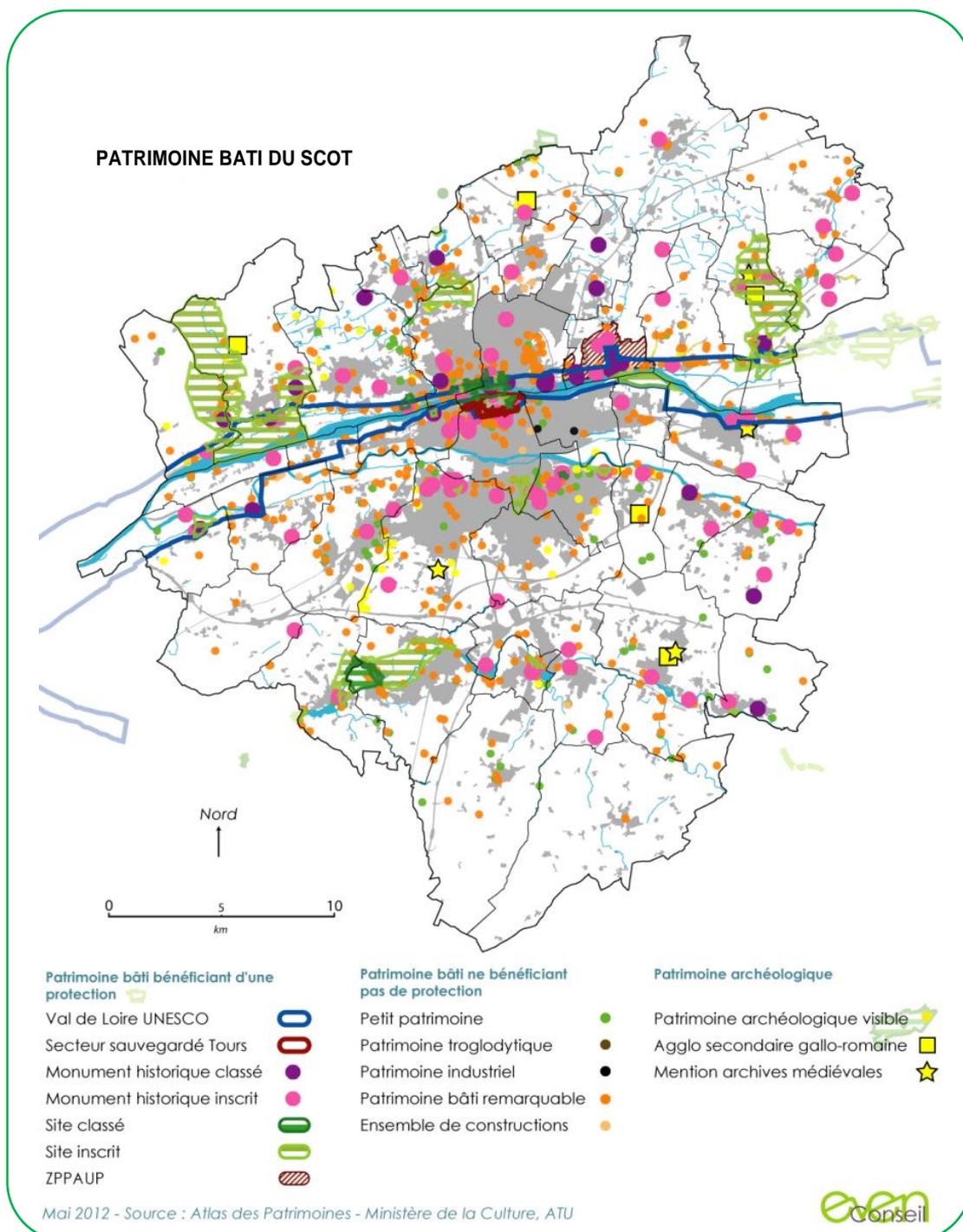
- 245 monuments historiques et 545 éléments inventoriés ;
- 1 ville et 1 pays labellisés Ville et Pays d'art et d'histoire : Tours et le Pays Loire Touraine ;
- 1 plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) : Tours ;
- 1 ZPPAUP : Rochecorbon ;
- 16 communes classées dans le périmètre Val de Loire Unesco ;
- 36 sites classés sur 280 ha soit 0,3% du SCoT ;
- 46 sites inscrits sur 4.114 ha soit 4,9% du SCoT.

Si les siècles passés ont vu la construction se faire en intelligence avec la topographie, les tendances de développement actuelles vont à l'encontre de ces premières logiques d'implantation, rendant parfois illisible la géographie du site en fermant les cônes de vue et les perspectives sur les vallées.

Le constat est généralement le même : un habitat ancien regroupé et un habitat plus récent de maisons individuelles posées au milieu d'une parcelle en rupture avec le noyau ancien.

Qu'elles soient construites au cœur des vallées ou sur les plateaux, ces extensions urbaines sans rapport au site et au sens de son histoire conduisent à un même résultat, en normalisant l'approche des villes et des villages, diluant leurs particularités.

La construction de zones d'activités ou commerciales, ponctuant les grands axes de circulation et les entrées des villages et villes, est un autre phénomène qui contribue à banaliser les silhouettes urbaines. Il s'agit d'un urbanisme spécifique avec des volumes souvent imposants qui ont un fort impact dans le paysage. Certains sites d'activités sont aujourd'hui en mutation ou en extension. Leur évolution est l'occasion de redonner une image plus qualitative en prenant en compte les perspectives sur le grand paysage, l'implantation du bâti, l'organisation des stationnements, la trame végétale du site...



1.6 Des axes pour lire et comprendre le paysage

Les déplacements, qu'ils s'effectuent en voiture, en train, à pied ou à vélo, permettent une approche dynamique des lieux et aident à lire et comprendre les paysages. La multiplication des panneaux publicitaires en entrée de ville, la présence de bâti hors d'échelle ou la défaillance de certains aménagements contribuent toutefois à banaliser l'approche des villes et des bourgs et parfois à discréditer des paysages emblématiques.

À l'échelle du SCoT, **le réseau routier** en forme d'étoile converge vers Tours, mais d'un point de vue historique ce sont principalement les voies qui longent la Loire, le Cher ou l'Indre qui constituent des itinéraires d'exception. Ces **voies Est-Ouest** révèlent des perspectives sur les méandres des cours d'eau, traversent des bourgs anciens et des hameaux, ouvrent des séquences avec des points de vue sur les falaises. Ces axes rappellent l'histoire en révélant le patrimoine troglodytique, premiers vestiges de l'occupation de l'Homme.

A contrario, les nombreuses vallées perpendiculaires à la Loire et aux rivières sont des **voies d'accès aux plateaux** qui traversent des paysages plus intimistes où la végétation domine. Ce réseau secondaire aux routes étroites moins faciles à urbaniser, est resté le reflet d'un savoir-faire ancien où l'on construisait davantage avec la topographie des lieux.

Les **routes en rebord de plateau** offrent de magnifiques panoramas laissant deviner l'autre rive, parfois éloignée de plusieurs kilomètres comme c'est le cas à Fondettes, Luynes, Savonnières, Villandry, Rochecorbon, Vouvray, Montlouis-sur-Loire, Larçay...

La période récente a pu voir l'altération, parfois complète, de ces effets Scéniques. L'emploi de formes urbaines inadaptées et sans considération pour les perspectives, en particulier sur les plateaux, a pu définitivement boucher des vues précieuses. Cela a notamment été le cas entre Véretz et Azay-sur-Cher, où l'urbanisation de la dernière décennie, organisée d'Est en Ouest, a nié la présence du Cher et de la varanne.

Les **voies de plateau** traversent de vastes paysages aux horizons éloignés où l'agriculture domine. Toute construction nouvelle a un impact qui, selon les cas, peut être positif en devenant un point de repère ou au contraire, nuire à la qualité des paysages traversés. Plusieurs bourgs de plateau, autrefois facilement repérable au clocher de l'église, sont aujourd'hui banalisés par une enveloppe pavillonnaire où des constructions aux volumétries importantes contrastent avec le bâti ancien.



Savonnières : vue sur la varanne



*La Membrolle-sur-Choisille :
Le vallon du ruisseau de St-Roch*



*Plateau de Fondettes :
vue sur le coteau Sud de la Loire*

Pour **les itinéraires cyclables**, le critère de la qualité des paysages est souvent le premier retenu pour le choix d'itinéraires. Le territoire du SCoT ne fait pas exception, avec Loire à vélo qui ne cesse de gagner en popularité. Ce loisir-promenade gagne aussi sur des sites encore peu balisés ou sécurisés, mais qui font l'objet d'un intérêt soutenu comme c'est le cas de la presqu'île de la Confluence entre Loire et Cher et la vallée de l'Indre.



Loire à vélo. plaine de la Gloriette

Le train peut également être un moyen de découverte, du territoire. Ce mode de transport offre au voyageur, en rase campagne, des vues souvent agréables sur les environs. En milieu urbain, toutefois, le paysage ferroviaire demeure souvent rude, offrant des vues sur des fonds de cours, des dépôts, des garages, des clôtures.

La mise en œuvre du SCoT est l'occasion d'intégrer les enjeux de lecture des paysages, de compréhension de la géographie et de l'histoire, et de faire de l'aménagement viaire, ferroviaire et des voies douces, des supports d'identité territoriale.

1.7 Penser l'avenir des paysages urbains et ruraux

Toute construction a un impact sur le paysage : la prise en compte de ses conséquences est essentielle dans la conduite du projet. L'étude doit donc être pensée à une échelle élargie au-delà du seul lieu de construction, en particulier dans le cas de sites sensibles comme le Val de Loire.

Il s'agit donc, à l'avenir, d'envisager simultanément le projet avec son lieu d'implantation et ses covisibilités afin de préserver la qualité des sites naturels et construits du territoire. Le SCoT entend donner ligne directrice invitant à la prise en compte des paysages d'exception comme ceux du quotidien, qu'ils concernent les milieux urbains et ruraux.

SYNTHÈSE DES PAYSAGES

Les composantes identitaires

- Val de Loire, patrimoine mondial de l'UNESCO
- Paysage fluvial et Vallée
- Masse forestière
- Espace rural semi-ouvert
- Espace rural cultivé
- Vignoble

Les axes de lecture

- Loire à vélo
- Chemin de grande randonnée
- Voie touristique
- Autoroute et périphérique
- Voie ferrée

Les paysages urbains

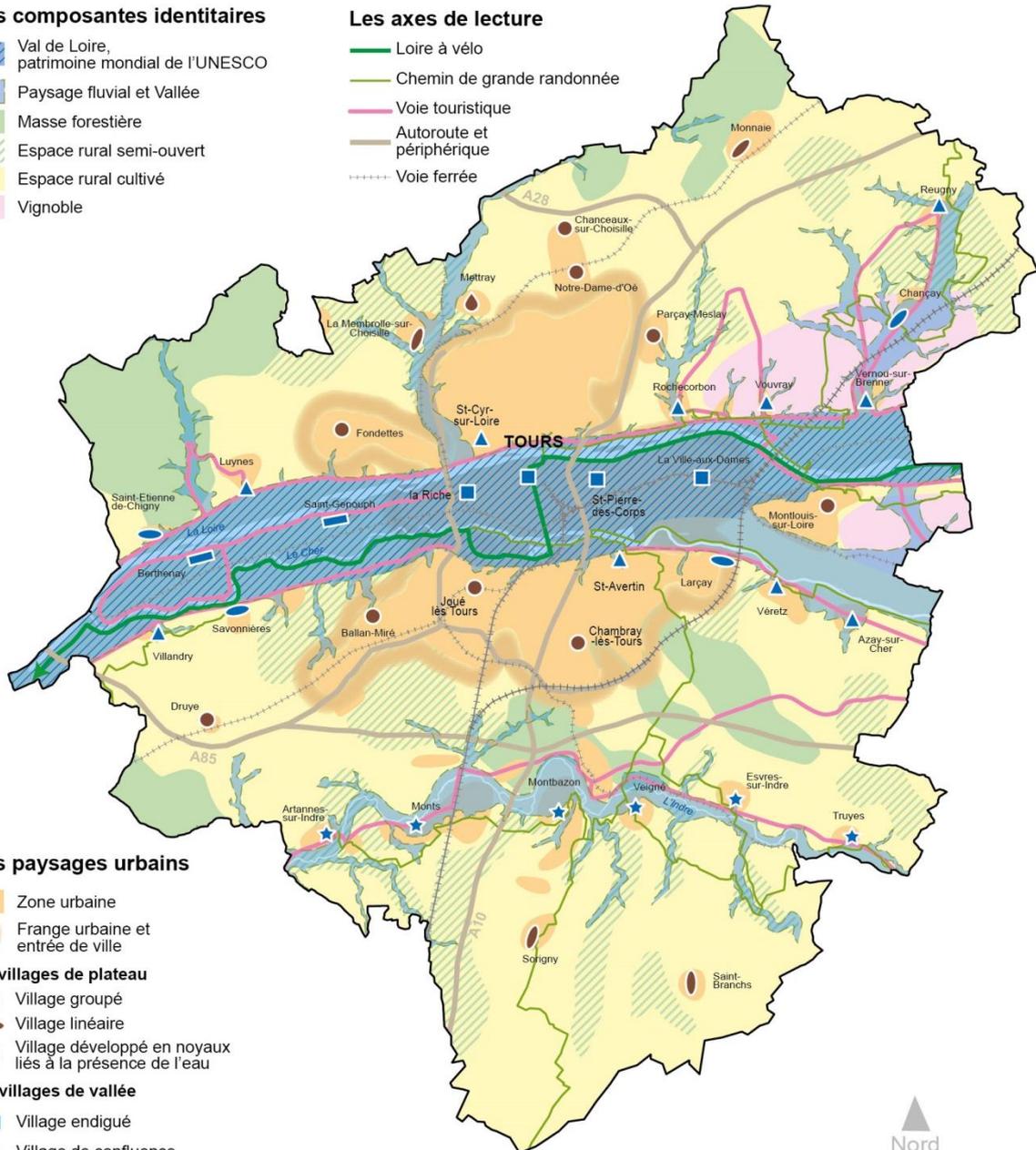
- Zone urbaine
- Frange urbaine et entrée de ville

Les villages de plateau

- Village groupé
- Village linéaire
- Village développé en noyaux liés à la présence de l'eau

Les villages de vallée

- Village endigué
- Village de confluence
- Village de varenne construit sur la levée
- Village linéaire en pied de coteau
- Village à flanc de coteau



Sources : IGN-BDTopo, DDT Indre-et-Loire, ATU.

2 LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE

2.1 Les dynamiques démographiques

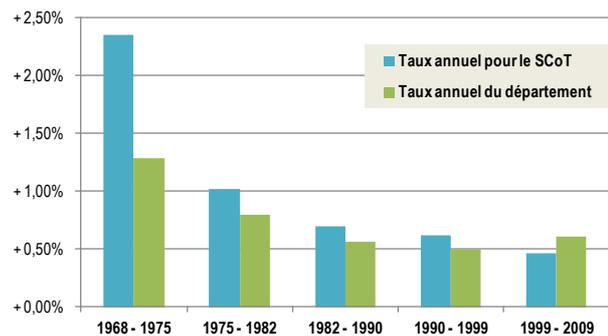
2.1.1 L'évolution du nombre d'habitants

Un poids grandissant du SCoT dans la population départementale

Le territoire du SCoT compte 354.815 habitants en 2009, soit 60% de la population départementale. **Au cours des quarante dernières années**, cette proportion a augmenté de 5,5 points, **l'agglomération tourangelle ayant accueilli plus de 75% des 150.554 habitants supplémentaires d'Indre-et-Loire.**

Si le SCoT de l'Agglomération Tourangelle a connu une croissance démographique constante depuis 1968, son rythme d'évolution n'a cessé de diminuer. Il est passé de +2,35% par an entre 1968 et 1975 à +0,46% par an au cours de la dernière décennie. **Sur cette période récente, l'évolution de la population départementale (+0,61% par an) est pour la première fois supérieure à celle du territoire du SCoT.**

ÉVOLUTION DU RYTHME DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE



Source : INSEE, RP1968 à 1990, dénombremments – RP1999 et RP2009, exploitations principales.

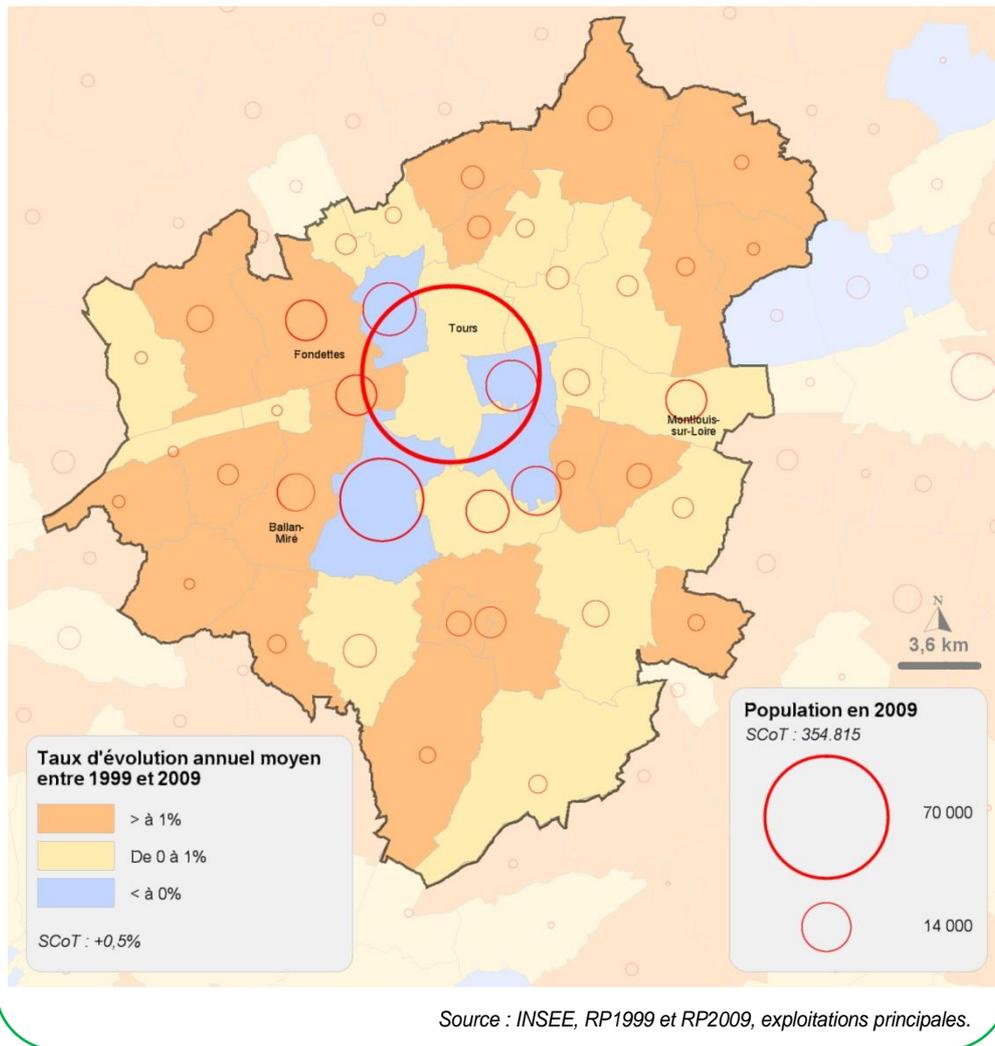
Un dynamisme démographique qui fait émerger une structuration territoriale

Au sein des quarante communes du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, la population est assez concentrée. 38% des habitants résident dans la ville centre (135.218 personnes) et 29% dans les six communes urbaines limitrophes, qui accueillent chacune plus de 10.000 habitants. Par ailleurs, trois communes, plus éloignées du cœur d'agglomération, comptent plus de 8.000 habitants : Ballan-Miré, Fondettes et Montlouis-sur-Loire. Le reste du territoire se compose de communes moins peuplées (moyenne de 3.000 habitants par commune).

L'analyse des évolutions démographiques des deux dernières décennies permet également de distinguer ces trois espaces.

- Le rythme d'évolution des sept communes qui composent le cœur d'agglomération (Chambray-lès-Tours, Joué lès Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps, Tours) est très faible (+0,2% par an entre 1990 et 2009) et en ralentissement entre les deux dernières périodes intercensitaires (-0,2 point). Cette stabilité démographique cache, pour quatre communes, une décroissance du nombre d'habitants sur la dernière décennie. **On parlera de cœur métropolitain pour désigner cet espace qui concentre 67% de la population.**
- Le groupe formé par les communes de Ballan-Miré, Fondettes et Montlouis-sur-Loire présente la **hausse relative** du nombre d'habitants **la plus élevée** (+1,6% par an entre 1990 et 2009). Entre les deux dernières périodes intercensitaires, ce rythme chute de façon notable (-0,7 point). Ces trois communes correspondent aux **pôles relais**.
- Les trente autres communes qui composent le SCoT de l'agglomération tourangelle affichent une **quasi stabilité du rythme de progression démographique** au cours des vingt dernières années. La population croît de +1,1% par an entre 1990 et 2009, soit une évolution deux fois plus importante que celle du département (+0,6%). Ces communes constituent **l'espace périurbain du SCoT.**

LA POPULATION DU SCoT EN 2009 ET SON ÉVOLUTION ENTRE 1999 ET 2009



Des moteurs d'évolution démographique différents selon les secteurs

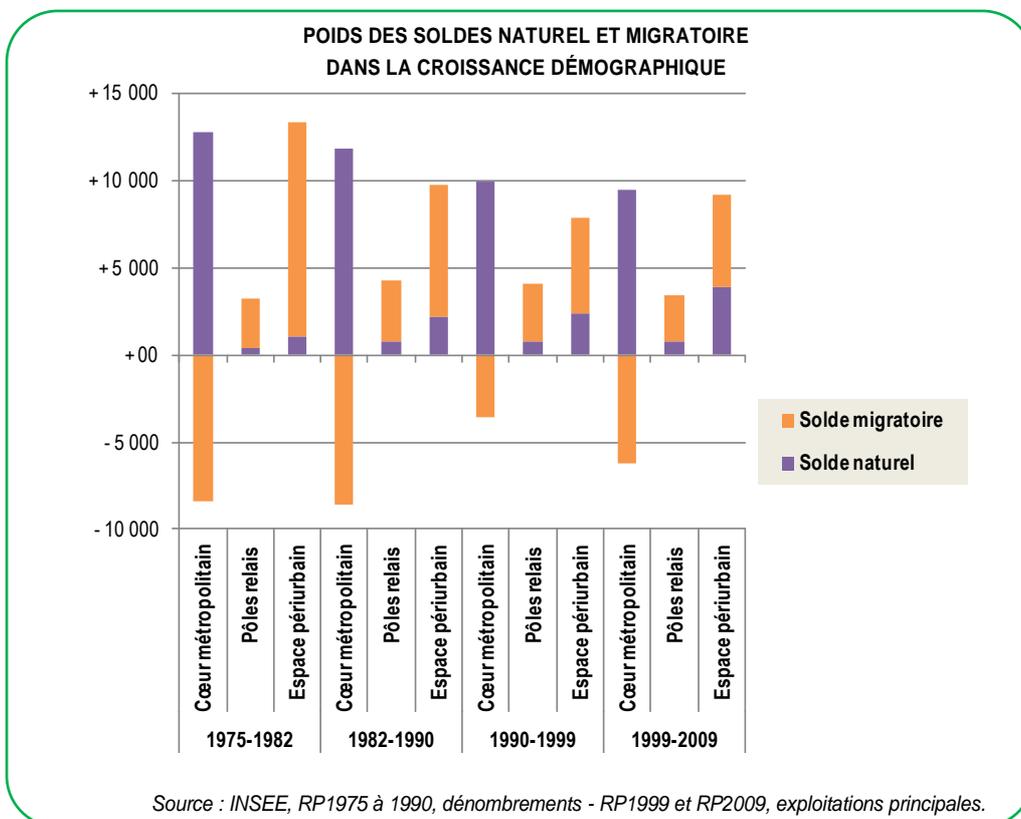
L'évolution démographique d'un territoire résulte de deux éléments :

- Le solde naturel, c'est-à-dire la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès ;
- Le solde migratoire, soit la différence entre le nombre d'habitants qui sont venus résider sur un territoire et ceux qui l'ont quitté.

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, **la croissance démographique s'explique avant tout par le solde naturel** : 90% des habitants supplémentaires de la dernière décennie sont issus du solde positif des naissances sur les décès. **Au sein du SCoT, les moteurs de la dynamique démographique sont très contrastés** :

- Le cœur métropolitain connaît une progression de son nombre d'habitants uniquement grâce au solde naturel positif. L'excédent des naissances sur les décès permet de couvrir le déficit engendré par le solde migratoire négatif depuis le milieu des années 1970.
- Sur cette même période, les pôles relais présentent une situation stable : le solde naturel contribue à hauteur de 20% à la croissance démographique et le solde migratoire à hauteur de 80%. Il s'agit de communes attractives, dont le profil de la population peut apporter un élément de réponse à la faible part du solde naturel dans la progression du nombre d'habitants.

- Les communes périurbaines se caractérisent par un double dynamisme (naturel et migratoire) avec une hausse progressive de la part de la croissance assurée par le solde naturel. Cela peut s'expliquer par l'arrivée, au fil du temps, de jeunes couples et de familles.



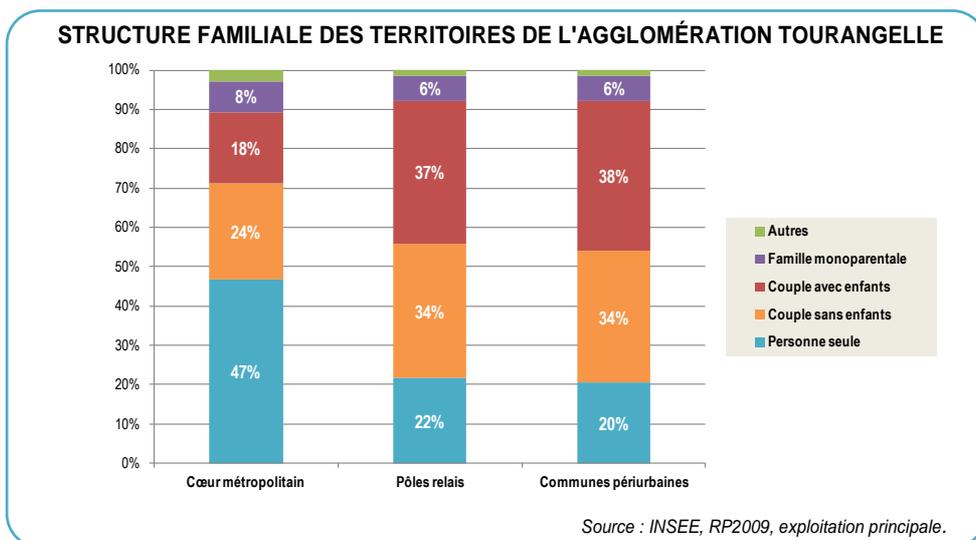
2.1.2 Le desserrement des ménages

De plus en plus de personnes vivent seules

Dans l'agglomération tourangelle, **quatre habitants sur dix vivent seuls**. Cette proportion a augmenté de façon importante sur l'ensemble du territoire du SCoT au cours de la dernière décennie (+4,6 points). La hausse a été plus particulièrement marquée dans le cœur métropolitain (+ 5,5 points) et dans les pôles relais (+5,0 points).

- Si l'on compte de plus en plus de ménages d'une personne, **le nombre de couples avec enfants connaît un recul notable** : l'agglomération tourangelle a enregistré une perte de 4.278 foyers de ce type entre 1999 et 2009. Aussi, au cours de la dernière décennie, leur proportion dans le SCoT a diminué de six points. Cette réduction de la part des couples avec enfants a été la plus élevée dans les pôles relais (-9 points) et les communes périurbaines (-7 points). Elle s'est accompagnée, dans le cœur métropolitain, d'une baisse de la proportion des couples sans enfants.

- **Les personnes vivant seules sont concentrées dans le cœur métropolitain. 86% d'entre elles y vivent** alors que cet espace accueille seulement 72% des ménages du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. À l'inverse, les communes périurbaines, où habite un ménage du SCoT sur cinq, se caractérisent par une proportion importante de couples (25%) et de familles avec enfants (51%). Les pôles relais ont un profil globalement similaire à celui de l'espace périurbain.



De moins en moins de personnes par ménage

Depuis quarante ans, le nombre de personnes par ménage n'a cessé de diminuer, passant, à l'échelle nationale, de 3 personnes en 1968 à 2,3 en 2009. Ce phénomène est appelé desserrement des ménages. Il s'agit d'une tendance lourde de la société, liée au vieillissement de la population et à l'évolution des modes de vie (mise en ménage plus tardive, rupture de couple plus fréquente, couple non co-habitant...).

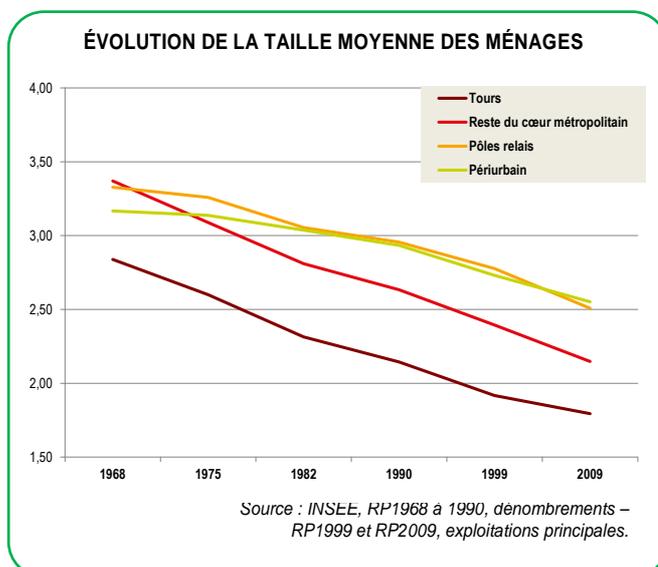
En 2009, les ménages du SCoT de l'Agglomération Tourangelle comptent en moyenne 2,1 personnes. Cette taille de foyers est inférieure à la moyenne nationale. De plus, au cours des quarante dernières années, le nombre de personnes par ménage a diminué plus fortement sur le territoire du SCoT (-31%) qu'à l'échelle de la France métropolitaine (-25%).

Au sein de l'agglomération tourangelle, la taille des ménages et son évolution sont des éléments de caractérisation des territoires.

- La ville de Tours présente un nombre de personnes par foyer (1,79) très inférieur au reste du SCoT. Les six communes qui, avec Tours, forment le cœur métropolitain, présentent les tailles de ménage les plus faibles de l'agglomération tourangelle. De plus, ce secteur a connu la baisse la plus marquée du nombre de personnes par ménage (-35%).

- Pour le reste du territoire, la taille des foyers a diminué plus fortement dans les pôles relais que dans les communes périurbaines. Les premiers présentent désormais une taille moyenne des ménages (2,51 personnes) inférieure à celle du périurbain (2,55) ; ce n'était pas le cas il y a encore dix ans.

- Le fait qu'il y ait moins de personnes par ménage suppose la production d'un certain nombre de logements pour maintenir la population. Ainsi, une partie de la construction neuve sert à accueillir le desserrement des ménages et n'apporte pas d'habitants supplémentaires.



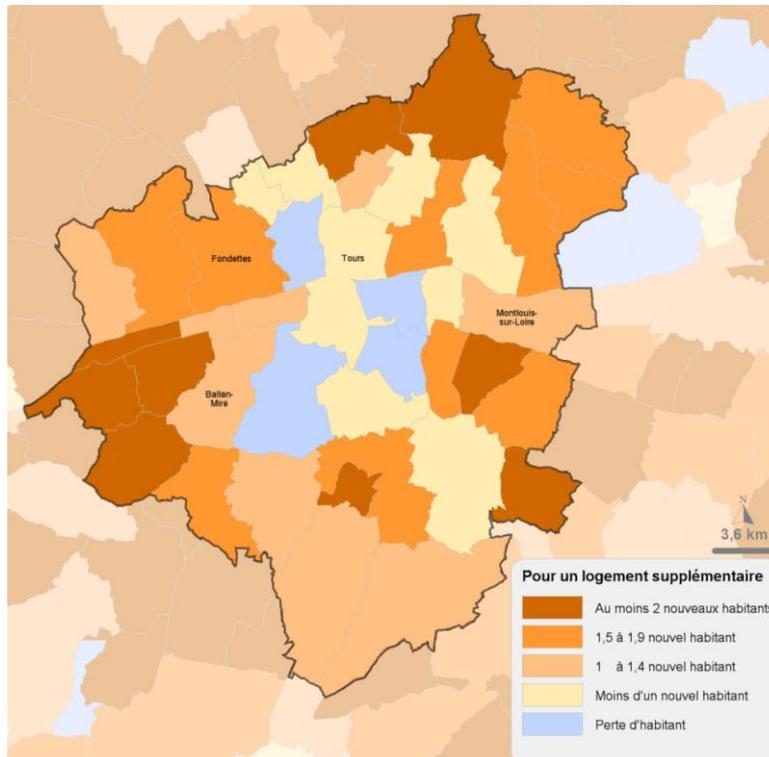
Un décrochage entre croissance démographique et évolution du nombre de ménages

En 2009, le territoire du SCoT accueille 164.288 ménages. Ces foyers occupent le parc de résidences principales de l'agglomération tourangelle. Entre 1968 et 2009, ce nombre de ménages a plus que doublé (+115%). Les personnes qui vivent, seules ou à plusieurs, dans une résidence principale, sont aujourd'hui au nombre de 345.026¹. Leur augmentation n'a été que de 49% au cours des quarante dernières années, soit un rythme d'évolution deux fois moins élevé que celui des résidences principales. Ainsi, **entre 1968 et 2009, le SCoT a accueilli 1,3 habitant par résidence principale supplémentaire.**

Ce décrochage entre la croissance de la population des ménages et celle du parc de résidences principales s'est accentué de décennie en décennie. Entre 1968 et 1975, le territoire a accueilli plus de deux personnes supplémentaires par résidence principale nouvelle. À partir des années 1990, le gain d'habitants a été inférieur à la hausse du nombre de ménages. Entre 1999 et 2009, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle a gagné 0,8 personne par résidence principale supplémentaire. En effet, la population des ménages a augmenté de 5% quand le nombre de ménages a progressé de 13%.

La carte ci-dessous présente cette évolution entre 1999 et 2009 pour chaque commune du SCoT. **Le cœur d'agglomération ressort comme le secteur où le décrochage entre évolution démographique et progression du nombre de ménages est le plus important.** En moyenne, ce secteur a accueilli 0,24 habitant par résidence principale supplémentaire. Quatre communes connaissent même une croissance de leur parc de résidences principales alors qu'elles perdent de la population. À l'inverse, l'espace périurbain affiche un gain de 1,64 personne par nouvelle résidence principale. Une dizaine de communes ont gagné plus de deux habitants par ménage supplémentaire.

ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE COMPARÉE À LA CROISSANCE DU PARC DE LOGEMENT



Source : INSEE, RP1999 et RP2009, exploitations principales.

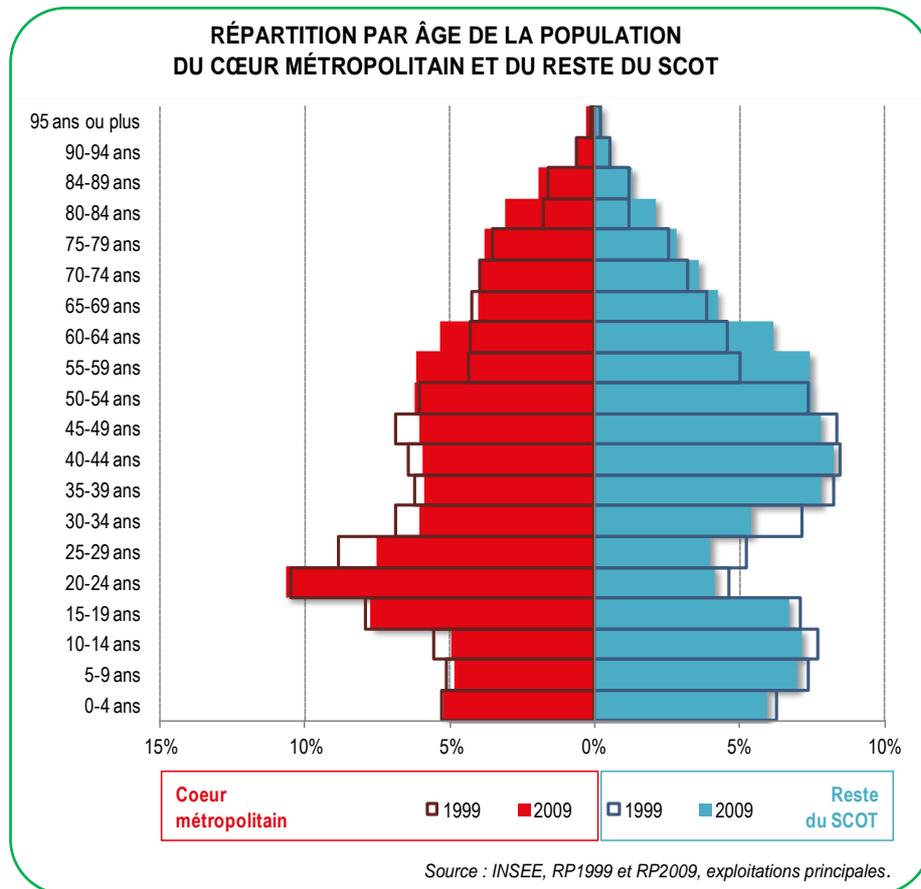
¹ La population des ménages diffère de la population totale car elle exclut les personnes vivant dans des habitations mobiles, les marinières et les sans-abris, les personnes vivant en communauté (foyers de travailleurs, maisons de retraite, résidences universitaires, maisons de détention...).

2.1.3 Le vieillissement de la population

1968-2009 : deux fois plus de personnes d'au moins 60 ans dans l'agglomération tourangelle

En 2009, la France métropolitaine compte plus de 14 millions de personnes de 60 ans ou plus pour une population totale de 62 millions d'habitants. Au cours des quarante dernières années, le nombre de Français âgés d'au moins 60 ans a augmenté de 59%, soit une évolution deux fois plus élevée que celle de la population totale (+26% entre 1968 et 2009). À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, on retrouve le même phénomène, mais dans des proportions plus importantes. **Le nombre de personnes d'au moins 60 ans a doublé en 40 ans pour atteindre 79.000 habitants aujourd'hui. Dans le même temps, la population s'est accrue de 49%.**

Mécaniquement, la part des 60 ans ou plus dans la population totale a évolué de façon significative. Entre 1968 et 2009, elle a augmenté de 4,7 points à l'échelle nationale pour atteindre 23% aujourd'hui. La hausse a été plus notable à l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle (+5,9 points).



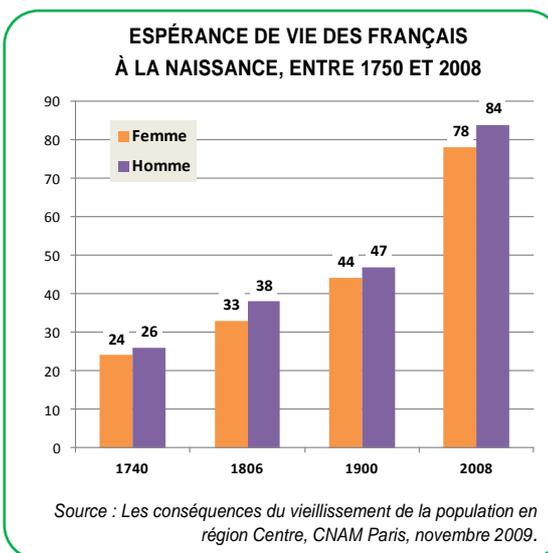
Une combinaison de plusieurs facteurs

La progression de la part des 60 ans ou plus caractérise le vieillissement du territoire. Plusieurs éléments alimentent ce phénomène. La fécondité, la mortalité et les migrations sont parmi les principaux.

La fécondité a connu une très forte baisse² au cours de la seconde moitié du XX^e siècle. En 1960, une Française avait en moyenne 2,8 enfants ; en 2011, cet indice s'élève à 2,01. Toutefois, la dernière décennie se caractérise par un retournement de tendance avec une évolution à la hausse de l'indice conjoncturel de fécondité³, à partir du niveau le plus bas atteint dans les années 1990 (moins de 1,8 enfant par femme). Si celui-ci est supérieur à 2 pour la quatrième année consécutive, il n'atteint toujours pas le seuil de remplacement des générations établi à 2,1 enfants par femme. En Indre-et-Loire, la situation est moins favorable qu'à l'échelle nationale avec un indice conjoncturel de fécondité aujourd'hui inférieur à 1,88.

Si la fécondité tend à se stabiliser après une forte chute, **l'espérance de vie a, quant à elle, connu une formidable croissance** au cours du siècle dernier : elle a augmenté de 80%. En 2009, un garçon naissant en Indre-et-Loire peut espérer vivre jusqu'à 78 ans et une fille jusqu'à 85 ans.

Par ailleurs, le **vieillessement du territoire résulte des flux de population**. Entre 2003 et 2008, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle compte environ 500 entrants de plus que de sortants parmi les 60 ans ou plus. La différence entre les arrivées et les départs est donc positive pour cette tranche d'âge.



Un vieillissement plus marqué en dehors du cœur métropolitain

On s'intéresse ici aux dynamiques des deux dernières décennies. Au cours de cette période, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle a gagné 23.983 personnes d'au moins 60 ans. Celles-ci sont à la fois des habitants de moins de 60 ans qui ont vieilli sur place et des séniors nouvellement arrivés. Si l'ensemble de l'armature urbaine du SCoT est concerné par le vieillissement de sa population, ses grands secteurs ne sont pas affectés de la même façon par ce phénomène.

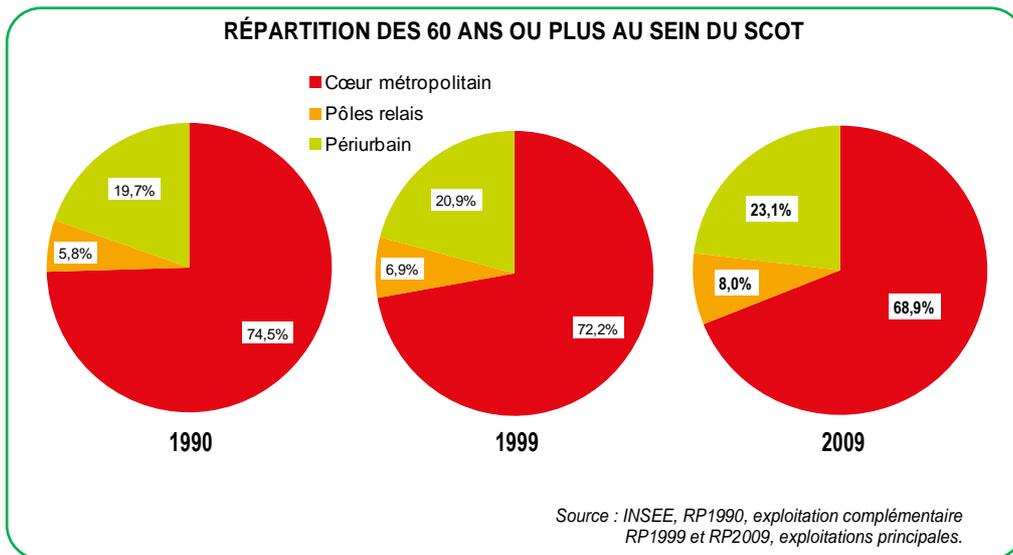
Le cœur métropolitain⁴ concentre la très grande majorité des personnes âgées d'au moins 60 ans : 69% de cette tranche d'âge en 2009. Cette proportion est en forte baisse par rapport à 1990 (-5,7 points), au profit du reste du territoire, notamment des pôles relais⁵. Dans ces trois communes, le nombre d'habitants de 60 ans ou plus a quasiment doublé en vingt ans. Leur part dans la population totale a, quant à elle, progressé de 2,2 points pour atteindre 8% en 2009.

² Population et Sociétés n°481, septembre 2011, Institut National d'Études Démographiques (INED).

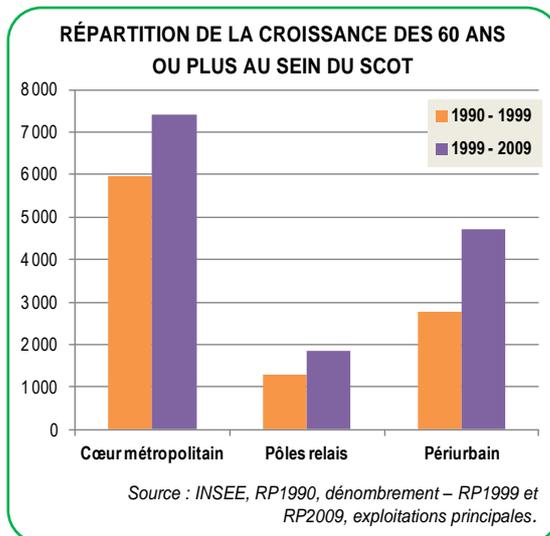
³ Nombre d'enfants théorique qu'aurait une femme tout au long de sa vie.

⁴ Chambray-lès-Tours, Joué lès Tours, La Riche, Saint-Avertin, Saint-Cyr-sur-Loire, Saint-Pierre-des-Corps, Tours.

⁵ Ballan-Miré, Fondettes, Montlouis-sur-Loire.



À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, la part des 60 ans ou plus dans la population totale a augmenté de 5,1 points entre 1990 et 2009, suivant un rythme qui s'accélère sur la dernière décennie. Au cours de la première période intercensitaire, le territoire a gagné 10.017 personnes de 60 ans ou plus. Entre 1999 et 2009, cette hausse s'élève à 13.966 habitants. **Cette progression plus élevée est particulièrement marquée dans le périurbain (+70%) et les pôles relais (+43%).**



2.1.4 Le niveau de vie des habitants

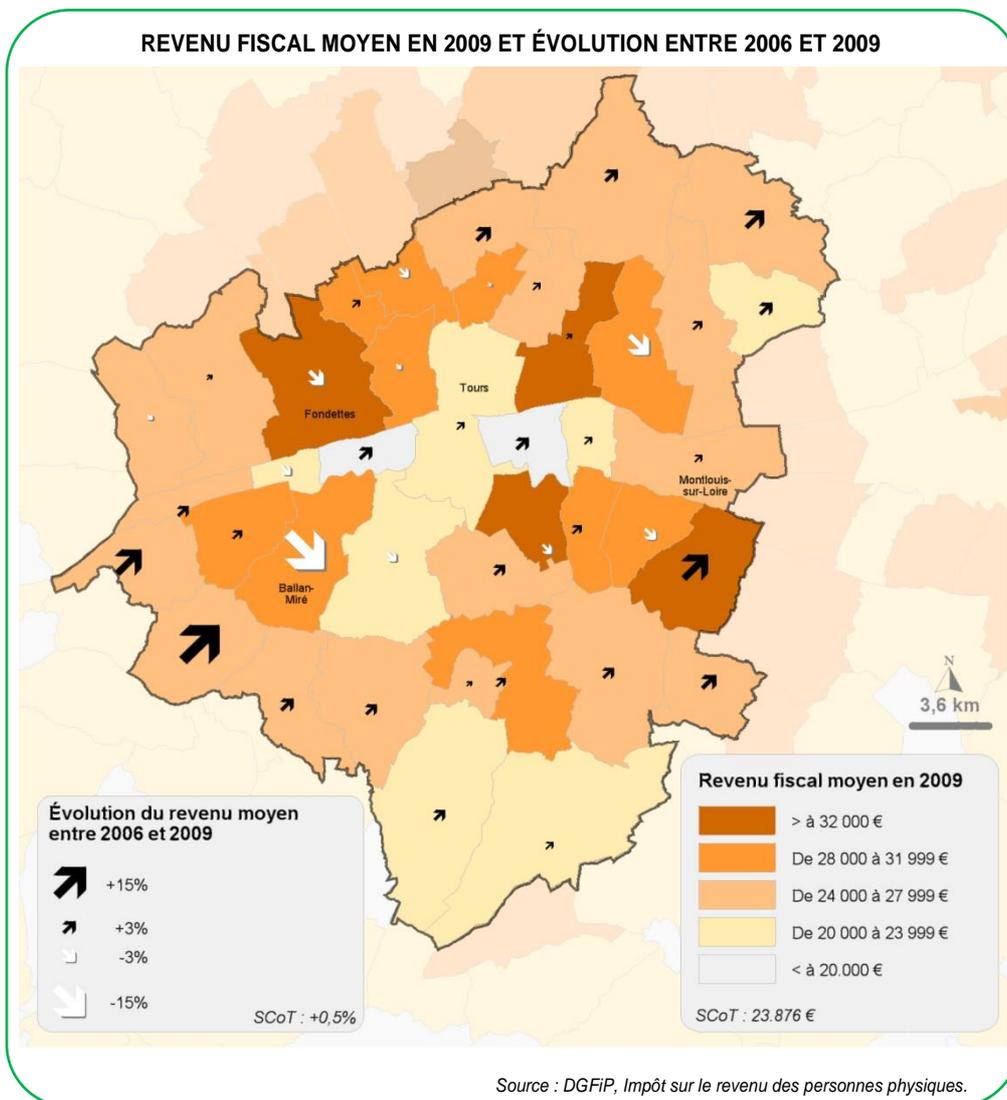
Une baisse notable des revenus dans les pôles relais

Le revenu net déclaré moyen est de 23.876 € en 2009 pour le SCoT de l'Agglomération Tourangelle (moyenne nationale : 23.137 €). Depuis 2006, il a progressé de 115 €, soit une augmentation de 0,5%, hausse trois fois moins élevée que pour la France métropolitaine (+1,3%). **Les écarts à ces moyennes font ressortir des spécificités territoriales :**

- Le cœur métropolitain présente le niveau de revenus le plus faible (22.000 € en 2009) ;
- Les pôles relais accueillent le revenu net déclaré le plus élevé (29.359 €) et connaissent une diminution importante de celui-ci entre 2006 et 2009 (-2.641 €, soit une baisse de 8,3%) ;
- Les communes périurbaines présentent un revenu assez élevé (27.000 €) et en augmentation (+1,7% entre 2006 et 2009).

Le revenu déclaré par les foyers fiscaux imposables est nettement supérieur à cette moyenne incluant l'ensemble des ménages : il s'élève à 33.888 € en 2009. Pour cet indicateur, les tendances territoriales sont semblables à celles exposées précédemment, mais moins marquées.

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, **41,5% des 196.699 foyers fiscaux sont non imposables** en 2009, soit quatre points de moins que pour la France métropolitaine. Cette proportion est sensiblement la même qu'en 2006. Elle est plus élevée dans le cœur métropolitain (44,7%) que pour le reste du territoire (34,5%). À noter : le nombre de ménages non imposés sur le revenu a plus particulièrement progressé dans les pôles relais (+6,6% ; moyenne SCoT = +1,7%).

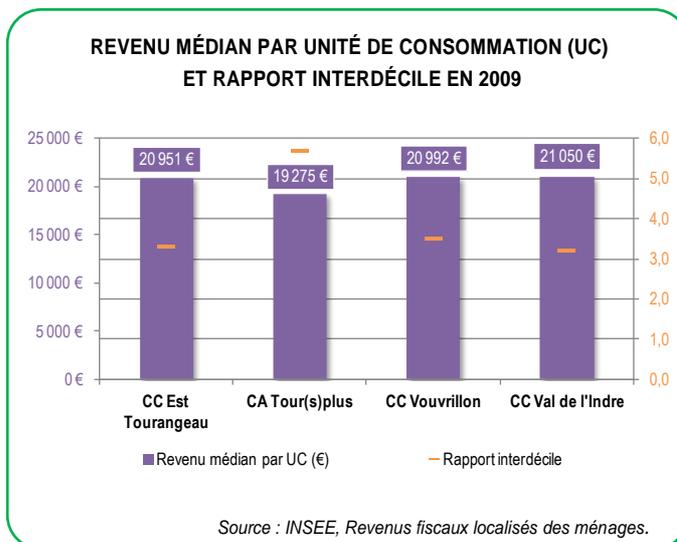


Des écarts de revenus importants entre les habitants

Les inégalités de ressources sont étudiées à travers le rapport interdécile qui compare les 10% de revenus les plus faibles aux 10% de revenus les plus élevés. **En Indre-et-Loire, cette dispersion des revenus s'élève à 4,4. Au sein du SCoT, elle est plus élevée pour la Communauté d'agglomération Tour(s)plus (5,7) mais plus faible pour le reste du territoire (moins de 3,5).**

Les écarts de revenus varient en fonction des caractéristiques des habitants. Ils sont plus élevés chez les jeunes et diminuent progressivement avec l'âge. Pour la Communauté d'agglomération Tour(s)plus, le rapport interdécile est de 9,2 pour les moins de trente ans ; il baisse progressivement pour atteindre 3,3 chez les plus de 75 ans.

De plus, les inégalités sont plus fortes au sein des familles nombreuses. Les ménages d'au moins cinq personnes présentent un rapport interdécile de près de 11 pour Tour(s)plus, autour de 4 dans les autres intercommunalités du SCoT. En dehors de ces familles nombreuses, les inégalités sont élevées pour les ménages d'une personne et diminuent progressivement. Enfin, on observe des écarts de revenus plus élevés chez les locataires que chez les propriétaires, avec des inégalités plus fortes chez les locataires du parc social (rapport interdécile de 17 pour la Communauté d'agglomération).



Une concentration des populations fragiles du département dans le cœur métropolitain

Afin d'appréhender la question de la vulnérabilité des ménages, l'intérêt est porté aux allocataires de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF) et plus particulièrement aux **bénéficiaires de minima sociaux** (RSA, AAH...). Ces personnes, sans activité professionnelle ou avec une activité mais des ressources faibles, sont au nombre de 18.749 en Indre-et-Loire, en 2011. **Le SCoT de l'Agglomération Tourangelle accueille 68% de ces allocataires.** Plus particulièrement, ceux-ci se concentrent à Tours (7.128 personnes), à Joué lès Tours (1.500), à Saint-Pierre-des-Corps (825) et dans les quatre autres communes qui composent le cœur métropolitain (1.302).

Par ailleurs, le SCoT accueille 7.814 allocataires dits fragiles, c'est-à-dire des personnes vivant en-dessous du seuil de bas revenus⁶. L'agglomération tourangelle concentre **64% des allocataires fragiles d'Indre-et-Loire.** De plus, elle accueille **71% des allocataires départementaux dont les revenus sont exclusivement constitués des prestations CAF.** Parmi ces 8.066 personnes, six sur dix vivent à Tours et une sur dix habite à Joué lès Tours.

⁶ Le seuil de bas revenus correspond à 60% du revenu médian disponible par unité de consommation avant impôt.

2.1.5 Synthèse : les enjeux sociodémographiques

- **L'attractivité du SCoT.** Si l'Indre-et-Loire tend à être monopolisée par l'aire urbaine de Tours (144 communes concentrant 80% de la population départementale)⁷, l'accueil d'habitants se fait de plus en plus loin du SCoT de l'Agglomération Tourangelle : l'aire urbaine s'est fortement étendue au cours de la dernière décennie, sous l'effet d'une augmentation et d'un allongement des déplacements domicile-travail. Comment éviter cette "évasion démographique" ?
- **Le dynamisme de l'agglomération tourangelle.** Quelles actions expérimenter afin de favoriser le maintien, voire l'accueil, de familles sur le territoire du SCoT et lutter contre le vieillissement de l'agglomération tourangelle ?
- **La mixité sociale au sein du SCoT.** Comment mettre en œuvre ce principe alors que le profil des habitants fait apparaître une spécialisation territoriale et que le cœur métropolitain concentre les extrêmes quand le reste de l'agglomération tourangelle présente une population plutôt homogène ?

PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DES TERRITOIRES DU SCOT

	Cœur métropolitain	Pôles relais	Périurbain
Communes	Plus de 10.000 habitants	Au moins 8.000 habitants	Moyenne : 3.000 habitants
Évolution démographique	Rythme faible et en baisse	Rythme élevé, en chute	Rythme élevé, en hausse
Moteurs	Solde naturel Solde migratoire négatif	Soldes naturel et migratoire Prépondérance migrations	Soldes naturel et migratoire Apport semblable des 2
Composition des ménages	Beaucoup de personnes seules	Beaucoup de couples et des familles	Beaucoup de familles
Vieillessement de la population	Concentration des personnes de 60 ans ou +	Très forte hausse du nombre de 60 ans ou +	Forte hausse du rythme d'évolution des 60 ans ou +
Niveau de vie	Revenus faibles Minima sociaux	Revenus les plus élevés, en baisse	Revenus élevés, en hausse

- **La croissance démographique du cœur métropolitain.** Quelles perspectives d'évolution pour ce territoire dont la stabilité du nombre d'habitants est assurée par le solde naturel et dont les caractéristiques (surreprésentation de personnes seules, d'étudiants et de personnes âgées) tendent à se renforcer ?
- **La polarisation du développement dans les pôles relais.** Quels leviers mettre en place pour maintenir la croissance élevée dans ces communes et permettre une plus forte concentration de la population dans les centralités ?

⁷ L'aire urbaine se compose d'un pôle urbain et d'une couronne périurbaine. Le premier se caractérise par une continuité bâtie, une population d'au moins 2.000 habitants et un nombre d'emplois supérieur à 1.500. La couronne est, quant à elle, constituée des communes dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaillent dans le pôle ou dans une commune attirée par celui-ci. Entre 1999 et 2010, le périmètre de l'aire urbaine de Tours s'est élargi de 68 communes et a intégré l'ancienne aire urbaine d'Amboise.

2.2 Les dynamiques résidentielles

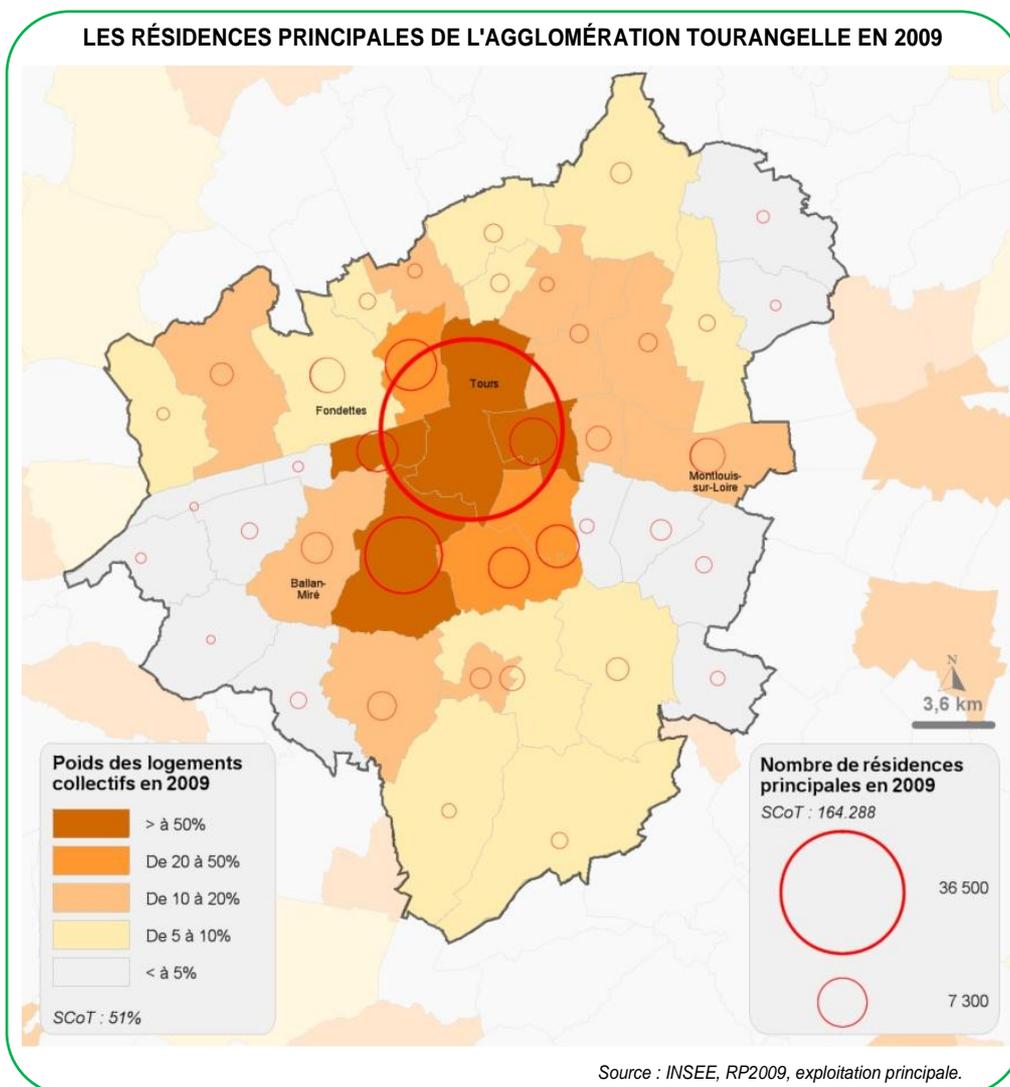
2.2.1 L'offre de logement aujourd'hui

L'agglomération tourangelle compte 177.934 logements en 2009. Plus de neuf habitations sur dix sont occupées à titre de résidence principale. Les 3.093 résidences secondaires représentent à peine 2% du parc et, au sens de l'INSEE, 6% des logements sont considérés comme vacants.

L'analyse, sauf précision particulière, porte sur le parc de résidences principales.

Les caractéristiques du parc : des spécificités territoriales

Les résidences principales se composent pour moitié d'appartements et pour moitié de maisons individuelles. Selon les communes, la répartition du parc suivant cette typologie est très variable. La proportion d'appartements est la plus élevée à Tours (77%) et dans les autres communes du **cœur métropolitain**. Au final, dans ce secteur, **deux tiers des résidences principales sont des appartements**. Le reste du territoire du SCoT accueille, quant à lui, essentiellement des maisons (89%).



En termes de taille de logement, le territoire présente une relative diversité : près d'une résidence principale sur quatre est un T1 ou un T2, plus de quatre sur dix un T3 ou un T4, et un tiers un T5 ou plus. **Le cœur métropolitain se distingue par une plus forte proportion de petits logements (un tiers de T1-T2) et seulement un quart de T5 et plus.** À l'inverse, le reste de l'agglomération tourangelle accueille essentiellement des grands logements : plus de la moitié du parc est constitué de T5 ou plus, en lien avec la plus forte présence de maisons dans ce secteur.

Le statut d'occupation du logement varie également en fonction du lieu de résidence des ménages. **Dans les communes du cœur métropolitain, 40% d'entre eux sont propriétaires**, alors que plus de sept résidences principales sur dix sont occupées par leur propriétaire dans le reste de l'agglomération. Concernant les logements locatifs, le parc privé est globalement plus présent que le parc social : six locataires sur dix y sont logés.

Le parc social : un état des lieux de la mixité⁸

Le territoire du SCoT compte près de 34.000 logements sociaux, concentrés à Tours (54%) et dans le reste du cœur métropolitain (33%). **À l'échelle de l'agglomération tourangelle, les locatifs sociaux représentent un peu plus de 20% du parc de résidences principales**, soit le seuil plancher établi par la loi SRU pour les communes d'au moins 3.500 habitants appartenant à une agglomération⁹ de plus de 50.000 personnes.

Lorsque l'on descend **au niveau communal, des disparités importantes** se font jour. Seules cinq communes disposent d'au moins 20% de locatifs sociaux : Saint-Pierre-des-Corps (43%), La Riche (27%), Joué lès Tours (26%), Tours (25%) et Saint-Etienne-de-Chigny (21%). Quatre de ces villes font partie du cœur métropolitain. Aussi, dans ce secteur, un logement sur quatre relève du parc locatif social. Cette proportion tombe à 13% pour les trois pôles relais (avec des situations assez inégales) et à 9% dans les communes périurbaines.

Le parc social peut être regroupé en trois catégories, du plafond de loyer le plus faible au plafond le plus élevé : les logements très sociaux (PLAI et équivalents), les logements ordinaires (PLUS et équivalents), les logements intermédiaires (PLS et équivalents). **Les logements ordinaires sont très largement prédominants** dans l'agglomération tourangelle : ils correspondent à 87% des locatifs sociaux. Le parc très social représente, quant à lui, 9% des logements. D'un point de vue spatial, est constatée une concentration du parc très social dans le cœur métropolitain (92%) et plus particulièrement sur la ville de Tours (78%).

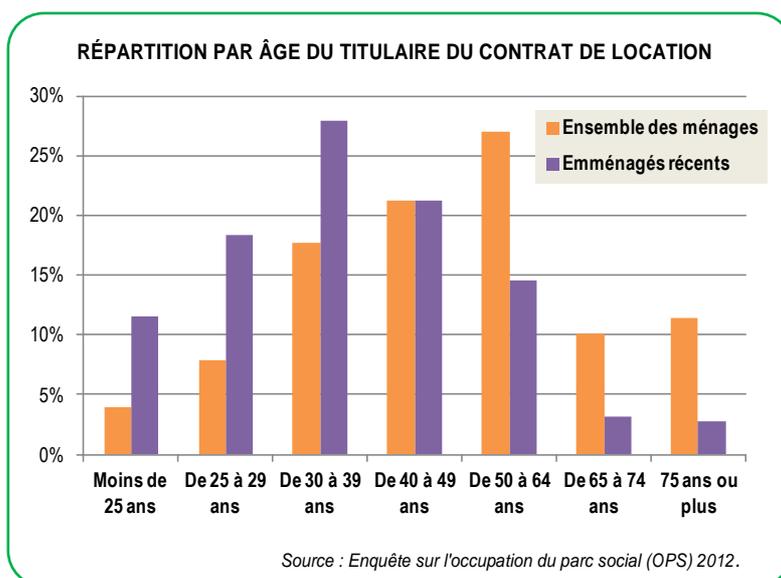
Des spécificités territoriales se font également jour concernant le niveau de loyer pratiqué. **Pour un logement de même taille, il sera le plus élevé dans les pôles relais puis dans le cœur métropolitain hors Tours.** Les mensualités les plus faibles sont observées dans les communes périurbaines. L'écart de loyer est le plus significatif pour les grands logements (+84% pour les T6 entre les communes périurbaines et les pôles relais).

⁸ Les traitements réalisés ici se basent sur les données du RPLS (Répertoire du Parc Locatif Social, inventaire 2011), de l'OPS (Occupation du Parc Social, enquête 2012) et de l'INSEE (recensement 2009).

⁹ Au sens de l'INSEE, l'unité urbaine désigne une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2.000 habitants.

L'analyse des caractéristiques des occupants permet d'établir les spécificités d'accueil des logements sociaux par rapport à l'ensemble du parc. La comparaison entre le profil des emménagés récents (moins de trois ans) et celui de la totalité des locataires permet d'apprécier le niveau de diversification du peuplement et le rôle transitoire du parc social. L'étude est réalisée sur la base des ménages ayant répondu à l'enquête OPS (26.723 ; taux de réponse de 82%), pour l'ensemble du SCoT de l'Agglomération Tourangelle.

La majorité des titulaires d'un contrat de location dans le parc social est constituée de personnes d'âge mûr : 27% ont entre 50 et 64 ans et 21% entre 40 et 49 ans. **Les emménagés récents sont plus jeunes** : près de six sur dix ont moins de 40 ans contre trois sur dix pour l'ensemble des ménages résidant dans un logement social.



En termes de structure familiale, le **profil des habitants des logements sociaux est globalement le même, quelle que soit leur ancienneté dans ce segment du parc**. Près d'une personne sur deux vit seule, un tiers des ménages est un couple avec ou sans enfants, plus d'un ménage sur cinq est une famille monoparentale. Les emménagés récents se distinguent par une plus faible proportion de personnes seules (41% contre 46%) et une légère surreprésentation des familles monoparentales (26% contre 22%). Au regard de l'ensemble des ménages du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, le parc social accueille proportionnellement moins de personnes seules et plus de familles monoparentales.

Le niveau de revenu des locataires est analysé comparativement au plafond de ressources d'un logement PLUS (19.417 € pour une personne seule au 1^{er} janvier 2012). Au sein du parc social, un ménage sur dix dispose de revenus supérieurs à ce plafond. Pour la grande majorité, ils sont nettement inférieurs : **six ménages sur dix vivent avec moins de 60% du plafond PLUS**. Les **emménagés récents sont moins aisés que les autres locataires** : 37% d'entre eux disposent de moins de 20% du plafond PLUS, contre 27% pour l'ensemble des ménages résidant dans le parc social.

Pour autant, les **emménagés récents sont plus nombreux à travailler** (61% contre 50%) et à disposer d'un emploi stable (45% contre 40%)¹⁰.

¹⁰ Analyse réalisée sur la base des occupants majeurs ayant répondu à la question, soit 30.751 personnes.

Les quartiers de la politique de la ville et le contrat urbain de cohésion sociale

Cadre de référence depuis 2007 de la politique de la ville à l'échelle de Tour(s)plus, le contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) a pour objectif de **réduire les inégalités sociales** et les écarts de développement entre les principaux quartiers d'habitat social de l'agglomération et leur environnement. Le CUCS concerne **quatorze quartiers implantés dans quatre communes** du noyau urbain de l'agglomération (Joué les Tours, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Tours). Les actions engagées dans le cadre du CUCS, en partenariat notamment avec les services de l'État, le Conseil général, les quatre communes concernées, les bailleurs sociaux et les associations, visent à favoriser les mobilités sociale, professionnelle et quotidienne des habitants des quartiers et à renforcer la fréquentation de ces derniers par les habitants du reste de l'agglomération. S'y ajoutent des actions transversales de réduction des inégalités et de risques d'exclusion liées aux dimensions générationnelles, de genre et d'origine.

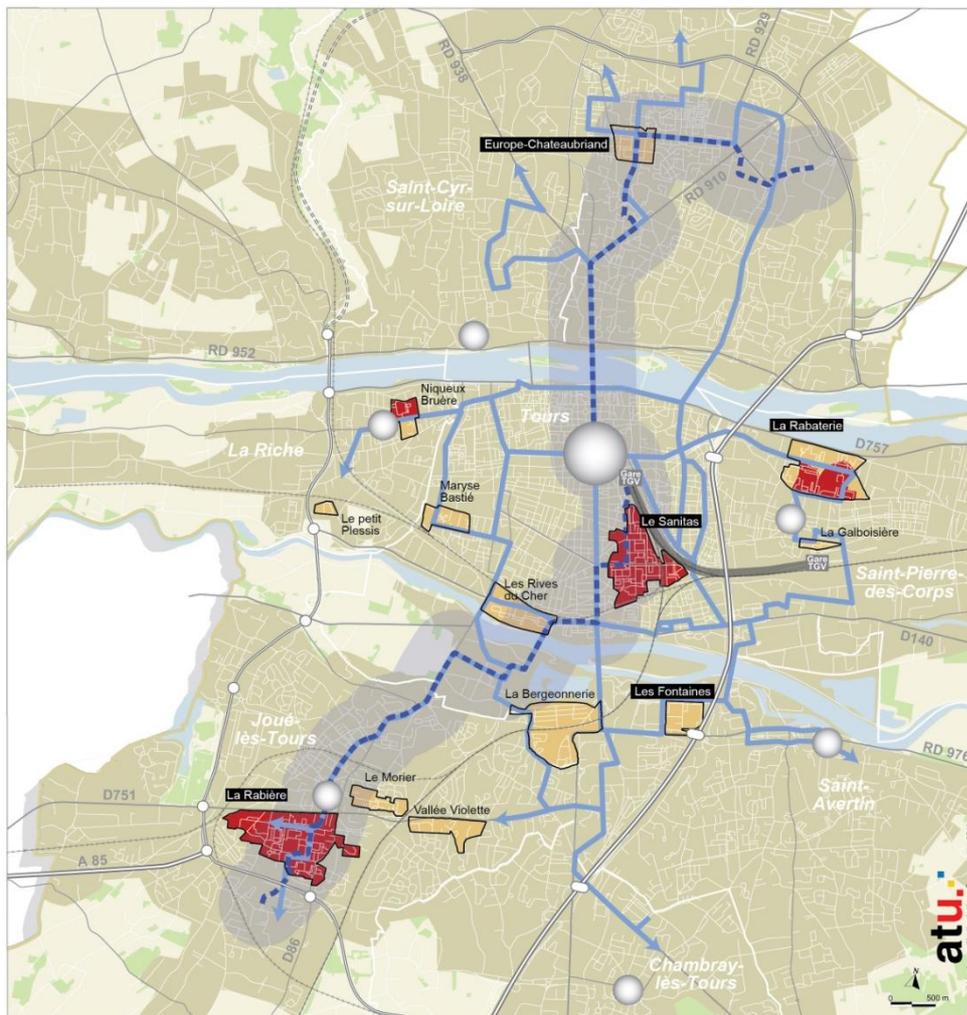
Les quartiers du CUCS abritent **34.484 habitants soit 10% de la population du SCoT** en 2009. Regroupant la majorité des logements locatifs sociaux à faible loyer construits dans les années 1960-1970, les quartiers de la politique de la ville accueillent une **très forte proportion de ménages précaires** (25% des allocataires de la CAF et 35% des allocataires dont au moins 50% des revenus dépendent des prestations sociales au sein de l'unité urbaine de Tours en 2009). Si les données disponibles attestent d'une amélioration de la situation de la population de ces quartiers dans certains domaines (en matière de formation par exemple), celles-ci indiquent également que les écarts (en termes de revenus et d'accès à l'emploi notamment) entre les habitants des quartiers du CUCS et ceux du reste de l'agglomération demeurent importants, voire se renforcent.

Le programme de rénovation urbaine de l'agglomération tourangelle

Prolongeant la stratégie d'intervention en faveur des principaux quartiers de la politique de la ville initiée dans le cadre du Grand Projet de Ville de l'agglomération tourangelle (2001), le programme de rénovation urbaine (PRU) constitue le principal levier de la **transformation du cadre de vie** des quartiers en lien avec les objectifs de renforcement de la **cohésion urbaine et sociale** de l'agglomération. Mobilisant 117 millions d'euros d'investissements sur **quatre quartiers** du CUCS depuis 2004 (La Rabière à Joué lès Tours, La Rabaterie à Saint-Pierre-des-Corps, Le Sanitas et Europe-Chateaubriand à Tours), le programme vise à tirer parti de la localisation géographique favorable des quartiers en renforçant leur attractivité et en valorisant leur offre d'habitat et de services aux habitants. Au total, le programme a porté sur 250 logements démolis puis reconstruits (dont une large part dans les communes déficitaires au titre de l'article 55 de la loi SRU), plus de 3.000 logements réhabilités et près de 5.000 résidentialisés. Le PRU a également porté sur la restructuration des espaces publics structurants, en lien avec l'arrivée du tramway dans trois des quatre quartiers concernés, et sur le redéploiement de l'offre d'équipements (deux groupes scolaires reconfigurés et une nouvelle médiathèque) et de locaux d'activités (deux pépinières d'entreprises construites et un centre commercial réhabilité).

De plus, le PRU a permis de développer des actions en faveur de l'insertion par l'économie et de la formation des habitants issus des quartiers de la politique de la ville dans le cadre des travaux de rénovation urbaine. Une gestion de proximité des quartiers rénovés a également été mise en place par la Communauté d'agglomération pour pérenniser la qualité urbaine, la valeur économique et l'intérêt social des investissements réalisés.

**LES QUARTIERS DU CONTRAT URBAIN DE COHÉSION SOCIALE
ET DU PROGRAMME DE RÉNOVATION URBAINE DE L'AGGLOMÉRATION DE TOURS**



Centralités urbaines

- Centre d'agglomération
- Centre-ville

Transports en Commun en Site Propre

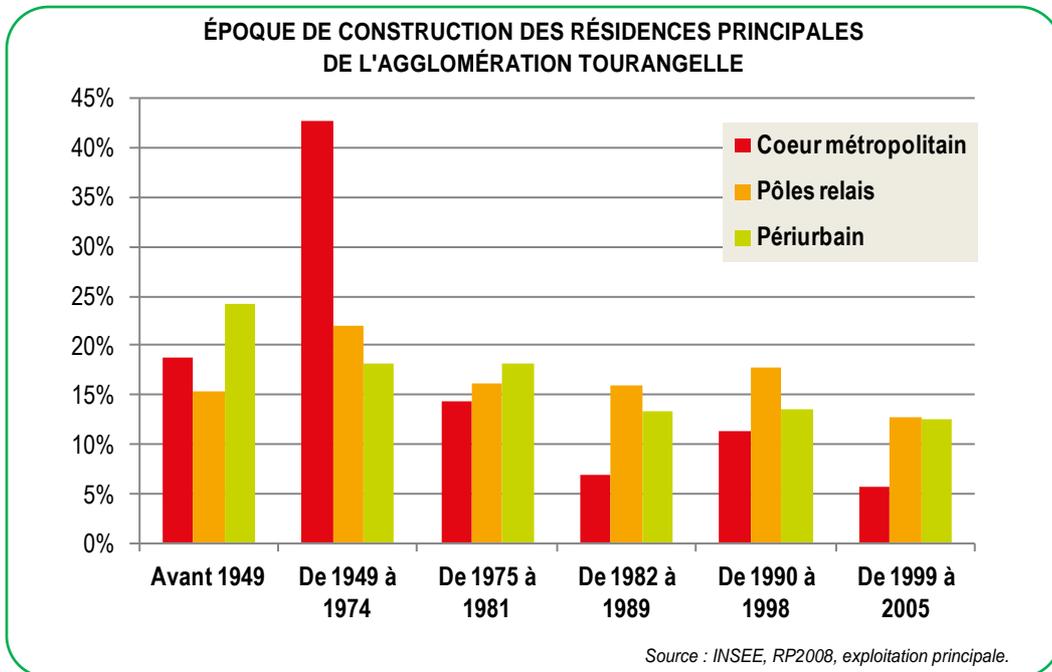
- Tramway ligne 1 (mise en service 2013)
- Bande de 500 m du Tramway
- Ligne de bus structurante
- Navette SNCF Tours/ St-Pierre-des-Corps

Politique de la ville

- La Rabatière Programme de rénovation urbaine
- Zone urbaine sensible (ZUS)
- Autre territoire du contrat urbain de cohésion sociale (CUCS)

Le parc ancien : un potentiel important de réhabilitations

Les résidences principales du SCoT de l'Agglomération Tourangelle sont relativement anciennes puisque 20% d'entre elles ont été édifiées avant 1949 et 36% entre 1949 et 1974. En parallèle, un cinquième du parc a été construit au cours des vingt dernières années.



Le graphique ci-dessus fait plus particulièrement apparaître deux spécificités :

- **Les communes périurbaines présentent une proportion plus importante du parc construit avant 1949** (un quart contre moins d'un cinquième pour les autres secteurs). Cela peut notamment s'expliquer par la tradition agricole et viticole du territoire.
- **Le cœur métropolitain a connu un fort développement de son parc pendant les Trente Glorieuses** : 43% des logements de ce secteur ont été édifiés entre 1949 et 1974 (contre un quart pour le reste du territoire).

Au regard de l'âge des logements et sachant qu'il y a chaque année de l'ordre de 2.000 constructions neuves pour un parc comptant 180.000 unités, il apparaît évident que les enjeux de mise en œuvre des principes du développement durable et d'adéquation entre offre et demande se situent prioritairement dans le parc ancien. L'adaptation aux évolutions sociodémographiques (vieillesse, modes de vie...) sera traitée plus tard (cf. *Diagnostic - 2.2.3. Les principaux enjeux de l'articulation offre - demande*). Seule la question de la performance énergétique est abordée ici.

À ce jour, il n'existe pas d'outil de veille performant pour identifier le parc de logements potentiellement énergivore. On ne peut que dénombrer ceux qui présentent un plus fort risque de précarité, à savoir les maisons individuelles (plutôt que les appartements), construites entre 1949 et 1974 (avant la première réglementation thermique). Le parc de logement de l'agglomération tourangelle est pour moitié constitué de maisons et a été pour un tiers édifié **entre 1949 et 1973 (près de 60.000 logements)**. Au final, plus de 17.811 habitations sont des maisons construites entre 1949 et 1974.

Plus précisément, les différentes typologies de logement définies par l'INSEE (maison/appartement, mode de chauffage, année de construction...) ont été analysées du point de vue de la performance énergétique.

La correspondance générale avec une étiquette DPE (Diagnostic de Performance Énergétique) a ensuite été établie¹¹. La répartition du parc de l'agglomération tourangelle est présentée dans le tableau suivant.

L'échelle du DPE va de la catégorie A (BEPOS, Bâtiment à Énergie POSitive) à la catégorie G (passoire thermique). La classe E fait partie des trois classes considérées comme très peu performantes d'un point de vue énergétique. Si l'on se fie au recensement INSEE 2008 et à la classification générale des bâtiments, **23% du parc du SCot relève de cette catégorie très peu performante.**

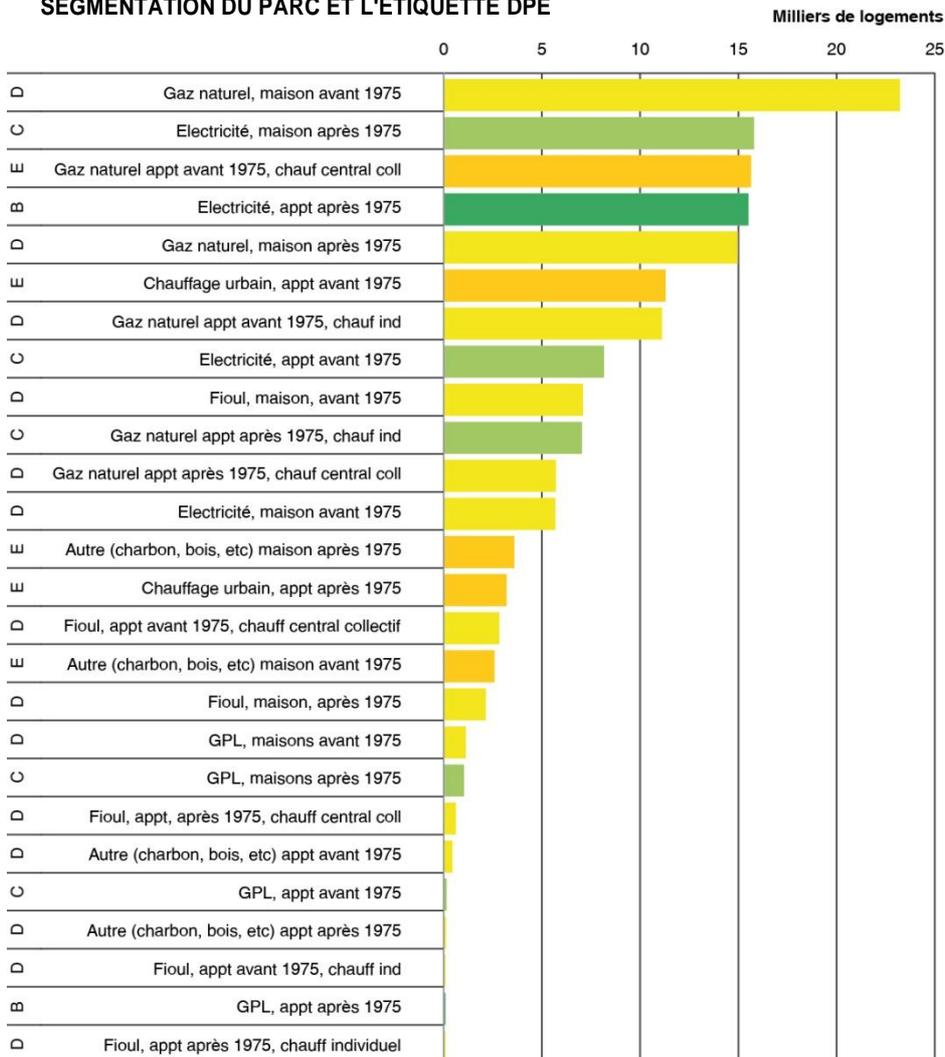
Le diagramme suivant présente la répartition du parc de logement de l'agglomération tourangelle en fonction de sa typologie et de sa performance énergétique estimée.

RÉPARTITION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES EN FONCTION DE L'ÉTIQUETTE DPE

Étiquette DPE	Part des résidences principales
B	9,6%
C	19,8%
D	47,6%
E	23,0%
Ensemble	100%

Source : INSEE, RP2008, exploitation principale

SEGMENTATION DU PARC ET L'ÉTIQUETTE DPE



Source : INSEE, RP2008, exploitation principale

¹¹ Il n'a pas été procédé à des diagnostics de performance énergétique sur le terrain.

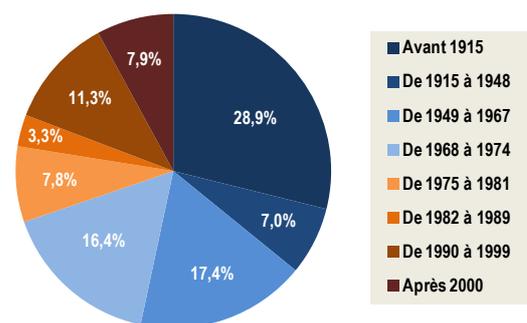
La vacance : faible et concentrée dans le cœur métropolitain

Les logements vacants recensés dans la base de données Filocom¹² sont ceux qui ne sont pas occupés au 1^{er} janvier de l'année considérée. En 2009, ils sont au nombre de 12.576 sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. 81% d'entre eux sont situés dans le cœur métropolitain et plus particulièrement sur les communes de Tours (7.078 logements) et de Joué lès Tours (1.013 logements).

Entre 1999 et 2009, le nombre d'habitations vacantes a augmenté de 1.371 unités, soit une progression de 12%. Ceci étant, **le taux de vacance est resté stable autour de 7%**.

La vacance concerne principalement des appartements (71% des logements vacants) et des habitations de petite taille (29% de T1, 23% de T2). De plus, elle se trouve essentiellement dans le parc ancien : sept logements vacants sur dix ont été construits avant 1974 (dont 41% édifiés avant 1915). À noter : plus d'un logement vacant sur dix date des années 1990.

ANNÉE DE CONSTRUCTION DES LOGEMENTS VACANTS



Source : FILOCOM, 2009.

2.2.2 L'évolution du parc de logement

Un parc qui s'accroît, suivant un rythme qui ralentit

Le parc de résidences principales du SCoT de l'Agglomération Tourangelle a plus que doublé en quarante ans, passant de 76.328 logements en 1968 à 164.288 logements en 2009. La majorité de cette croissance s'est faite dans le **cœur métropolitain : deux tiers des résidences principales supplémentaires** s'y trouvent. Les pôles relais ont, quant à eux, accueilli un logement supplémentaire sur dix et les communes périurbaines un sur cinq.

Si le parc de résidences principales n'a cessé d'augmenter depuis 1968, cette évolution se fait suivant un rythme qui s'amointrit. Le taux de croissance annuel est passé de 3,39% en 1968 à 1,21% en 2009. **Cette baisse du rythme concerne avant tout le cœur métropolitain** (rythme divisé par 3,6) et les pôles relais (rythme deux fois moins élevé). Aussi, les logements supplémentaires sont de moins en moins implantés dans le cœur métropolitain (58% sur la dernière décennie ; 81% entre 1968 et 1975).

1999-2009 : spécificités du cœur métropolitain renforcées ; diversification ailleurs

L'évolution des caractéristiques du parc des résidences principales est abordée au travers de la typologie, du statut d'occupation et de la taille de ces logements.

La **part des logements collectifs augmente** légèrement (+1 point), sous l'effet combiné d'un renforcement de cette typologie majoritaire dans le cœur métropolitain (+1 point) et d'un accroissement relativement important de sa part sur le reste du territoire (+1,5 point).

L'évolution du parc au regard du statut d'occupation se caractérise par une **baisse de la part des locataires HLM**, plus particulièrement marquée dans le cœur métropolitain. À contrario, le territoire présente une plus forte proportion de propriétaires (aide à l'accession, vente de logements sociaux...) et de locataires du parc privé (investissement locatif).

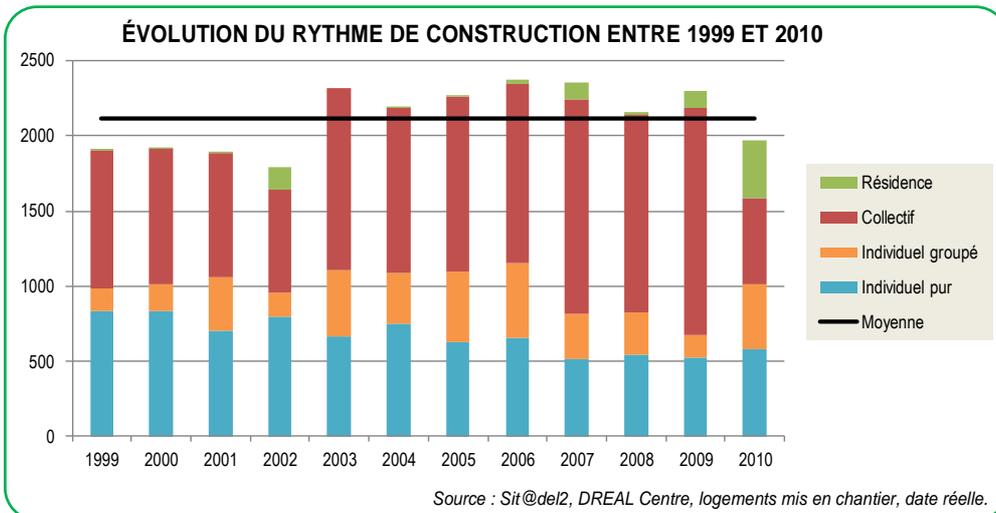
¹² Le Fichier des LOgements à l'échelle COMMunale permet de caractériser le parc de logement et son occupation, sur la base de données issues des fichiers fiscaux et fonciers.

Enfin, au cours de la dernière décennie, il faut noter une **augmentation de la taille des logements** (en moyenne 3,8 pièces), d'autant plus élevée que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération tourangelle. Sur cette période, deux tiers des habitations supplémentaires sont des T5 ou plus. Ainsi, la part de ce type de logement au sein des résidences principales s'accroît, notamment au détriment des T4. Les T1 connaissent également une baisse importante de leur représentativité.

La construction neuve de la dernière décennie

Entre 1999 et 2010, il s'est construit de l'ordre de 25.400 logements¹³ sur le territoire de l'agglomération tourangelle, soit une moyenne de 2.117 unités par an. Le rythme de production n'a pas été homogène sur l'ensemble de cette période. Entre 1999 et 2002, 1.873 logements sont mis en chantier chaque année, avec un volume de constructions qui diminue. Celui-ci augmente ensuite pour atteindre une moyenne de 2.300 logements commencés par an jusqu'en 2009. **2010 marque une rupture franche avec une baisse de 14% de la production** par rapport à l'année précédente. Cette chute concerne essentiellement le cœur métropolitain et plus particulièrement la ville de Tours : 316 logements mis en chantier en 2010 pour une moyenne annuelle de 692 constructions neuves entre 1999 et 2009.

La construction neuve des dix dernières années tend à conforter l'espace périurbain. En effet, ce secteur a accueilli trois logements commencés sur dix alors qu'il représente 20% du parc total.



Au cours de la dernière décennie, il s'est majoritairement édifié des logements collectifs (50,2%). Ceux-ci correspondent à plus de la moitié de la construction neuve à partir de 2003, avec un niveau record en 2009 : sept mises en chantier sur dix concernant des appartements. L'année **2010 met un terme à cette progression des logements collectifs** : leur volume diminue de 62% par rapport à 2009 et ils ne représentent plus que 29% de la construction neuve, niveau le plus bas de ces dix dernières années.

Ces nouveaux logements ont mobilisé beaucoup de foncier. Entre 1999 et 2010, plus de 25.000 logements ont été construits, dont près d'un tiers sous forme de maisons individuelles résultant d'une opération de construction ne comportant qu'un seul logement. Pour chacune d'entre elles environ 940 m² de foncier ont été utilisés (terrain d'assiette du bâtiment), soit une consommation de 63 hectares par an sur la période concernée.

¹³ La construction présentée ici intègre les logements ordinaires et les résidences.

La ville de Tours se distingue par une superficie médiane de 480 m² par logement individuel pur. Pour le reste du territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, y compris les communes urbaines, entre 900 m² et 1.000 m² ont été absorbés pour construire chaque maison.

Les opérations d'ensemble (logements individuels groupés et collectifs) sont moins consommatrices d'espace. Entre 1999 et 2010, elles ont nécessité l'utilisation d'environ 43 hectares par an, soit 330 m² par logement.

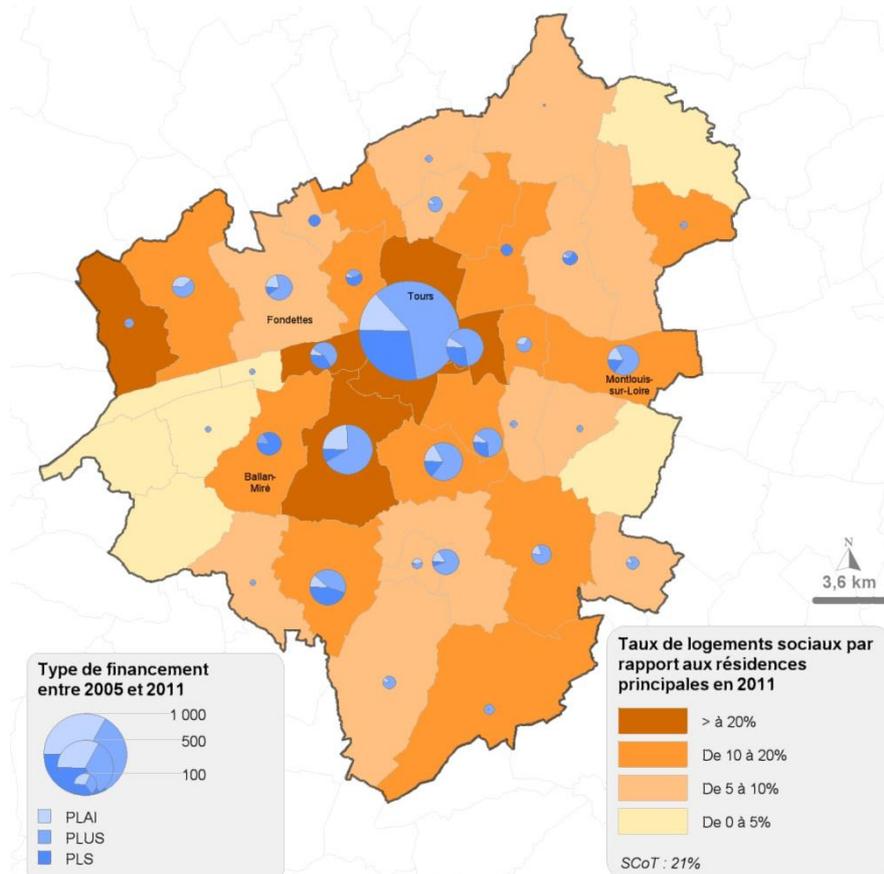
Au final, **la construction neuve de la dernière décennie aura mobilisé plus de 1.200 hectares de terrain**. L'urbanisation s'est faite suivant une densité de 20 logements à l'hectare, moyenne qui cache de fortes disparités entre les territoires.

Les logements aidés : un soutien important à la construction neuve

Un développement notable du parc locatif social

Entre 2005 et 2011, il a été financé **526 logements locatifs sociaux par an** sur le territoire du SCoT. Parmi ceux-ci, trois produits sont à distinguer, du plafond de ressources le plus faible au plafond de ressources le plus élevé : les PLAI (15% des logements aidés), les PLUS (60%) et les PLS (25%). Si le logement locatif social destiné aux ménages les plus démunis (PLAI) représente le segment du parc proportionnellement le moins soutenu, les financements de ce type sont en forte augmentation : ils ont été multipliés par deux entre 2005 et 2011, avec un pic de production en 2009 et 2010 (141 logements aidés par an, soit 23% des financements de locatifs sociaux).

TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX EN 2011 ET PROGRAMMATION DES AIDES À LA PIERRE ENTRE 2005 ET 2011



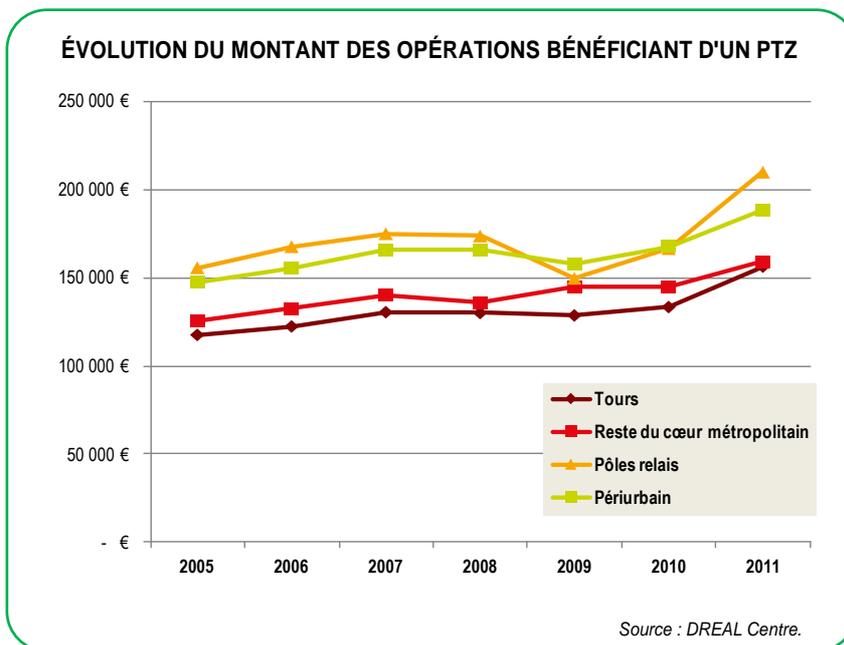
Source : RPLS 2011, INSEE – RP2009, Tour(s)plus, Conseil général d'Indre-et-Loire.

Entre 2005 et 2011, il a été produit 11% des logements locatifs sociaux actuels. Cette période correspond à un développement important de ce segment du parc : les locatifs sociaux ont représenté environ 23% des logements mis en chantier. L'essentiel de **la production se concentre à Tours (35%) et dans le reste du cœur métropolitain (31%).** Toutefois, la construction de locatifs sociaux au cours de la période 2005-2011 tend à doter de ce type de logements des territoires qui en disposaient peu : les communes périurbaines accueillent 23% de la production (part des locatifs sociaux dans les résidences principales en 2009 : 12%) et les pôles relais 11% (part dans les résidences principales en 2009 : 8%).

Une recrudescence des prêts à taux zéro en 2011

En 2011, 2.025 prêts à taux zéro (PTZ) ont été accordés sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. Cela constitue une forte progression par rapport aux années précédentes : entre 2005 et 2010, 1.245 PTZ avaient été délivrés en moyenne chaque année.

En 2011, un projet immobilier bénéficiant d'un PTZ s'élève en moyenne à 170.000 €. C'est 30% de plus qu'en 2005. Le coût d'acquisition est d'autant plus élevé que l'on s'éloigne de la ville centre (188.400 € dans le périurbain), hors les trois communes pôles relais sur lesquelles le montant des opérations est le plus important (210.000 €). Le PTZ correspond en général à 14% du montant de l'achat et les autres prêts à 72%. **L'apport personnel couvre 14% du coût de l'opération.** Entre 2005 et 2011, la part de l'acquisition couverte par le PTZ a fortement augmenté (+4 points), au détriment de celle des autres prêts.



Depuis 2005, ce dispositif de soutien à l'accession a concerné des biens qui se trouvaient pour un tiers à Tours, pour un tiers dans le reste du cœur métropolitain, pour 6% dans les pôles relais et pour près de 30% dans les communes périurbaines. **L'accession aidée a permis à des ménages modestes d'investir dans les centralités.**

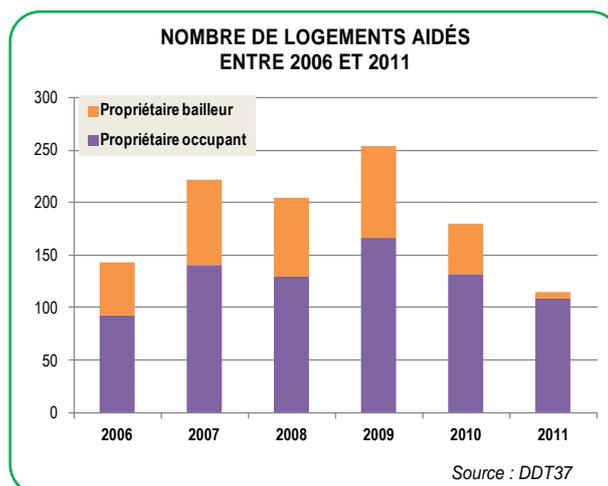
Les caractéristiques des biens acquis grâce à ce dispositif varient en fonction de leur localisation. **Plus de sept dossiers sur dix concernent des logements anciens.** Cette proportion est la plus forte à Tours (86%) et diminue avec l'éloignement à la ville centre (52% dans les communes périurbaines).

De plus, si **deux tiers des résidences principales aidées sont des maisons**, ce type d'habitation représente 43% des dossiers à Tours et 95% dans les communes périurbaines. Enfin, si le PTZ est un outil favorisant le parcours résidentiel des ménages, seuls **6% des logements aidés appartiennent à d'anciens locataires du parc HLM**. Cette part est plus faible à Tours qui accueille pourtant nombre de ménages en difficulté.

Une aide à la réhabilitation du parc privé qui tend à diminuer

Sur la période 2006-2011, près de 1.120 logements ont été réhabilités grâce aux aides financières de l'ANAH, soit environ 185 logements par an.

Ceux-ci sont majoritairement occupés par leur propriétaire (69%). Cette prépondérance tient au recentrage de l'action publique en matière d'amélioration de l'habitat sur ce type de bien. **La part des propriétaires bailleurs au sein des logements conventionnés est en baisse constante** ; elle atteint son niveau le plus bas en 2011 avec 6%. Depuis 2009, les propriétaires bailleurs se trouvent uniquement sur la Communauté d'agglomération Tour(s)plus (hors une habitation en 2009 dans le Vouvrillon).



Le montant des travaux éligibles est cinq fois plus important chez les propriétaires bailleurs (environ 39.900 €) que chez les propriétaires occupants (environ 7.700 €). Proportionnellement, l'ANAH subventionne davantage ces derniers : l'aide financière couvre en moyenne 35% des travaux éligibles, contre 31% chez les propriétaires bailleurs.

Entre 2006 et 2011, les **logements subventionnés étaient majoritairement implantés sur le territoire de Tour(s)plus (79%) et plus particulièrement à Tours (40%) et dans le reste du cœur métropolitain (32%)**. Le parc privé des trois autres intercommunalités a également bénéficié des aides de l'ANAH. 9% des logements aidés se trouvaient dans le Vouvrillon, 7% dans le Val de l'Indre et 5% dans l'Est Tourangeau.

2.2.3 Les principaux enjeux de l'articulation offre - demande

Adéquation entre la taille des ménages et celle des logements

Les éléments de diagnostic présentés précédemment font état d'une baisse de la taille des ménages et d'une augmentation de la taille des logements. Le rapprochement de ces deux tendances implique, a priori, une inadéquation entre l'offre et la demande.

La répartition des résidences principales en fonction du nombre de pièces du logement va croissant, de façon quasi linéaire. Les logements de plus de quatre pièces représentent près de 56% du parc. À l'inverse, les petits ménages (une et deux personnes) occupent près de 72% des logements. Cette part va décroissante avec le nombre de personnes par ménage.

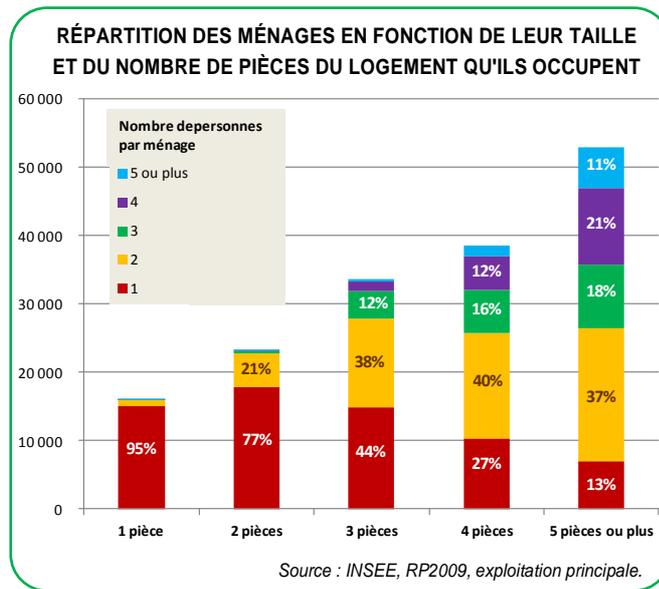
Les personnes seules occupent tous les segments du parc, de une à plus de cinq pièces. Ainsi, **une part significative de grands logements présente une occupation faible.**

Les ménages de deux personnes sont concentrés dans les trois pièces et plus. Ils représentent environ 40% de ces logements. Les ménages de quatre personnes et plus habitent essentiellement des logements d'au moins quatre pièces (pour 93% d'entre eux). La sur-occupation n'est pas un enjeu majeur.

En raisonnant à partir de ces seules données, on pourrait penser qu'il s'agit de produire des logements plus petits pour satisfaire les besoins de la population. C'est oublier les modes de vie des ménages et les usages qu'ils font de leur logement. **La prise en compte des évolutions sociétales implique des adaptations dans la production de logements.** La multiplication des séquences de vie pour un même ménage suppose une diversification de l'offre, pour qu'elle réponde aux besoins à chacun de ces temps : jeunesse, famille, divorce, départ des enfants, vieillesse... Le parcours résidentiel compte plus d'étapes ; la typologie des logements devrait être d'autant plus variée.

De plus, la multiplication des divorces et des familles recomposées conduit à une **variation périodique de la taille des ménages**. Cette situation génère un besoin de surface habitable destinée à l'accueil des enfants, de l'un et/ou l'autre membre du couple, suivant une temporalité plus ou moins régulière. Dans le même état d'esprit, les personnes âgées désirent conserver un grand logement pour permettre l'accueil des regroupements familiaux. Le développement de la **pluri-résidentialité** pose la question des modes d'habiter à différentes périodes de l'année. Il s'agit principalement des membres d'un couple travaillant dans deux communes éloignées. Dans de tels cas, chacun habite séparément, à proximité de son lieu de travail, durant la semaine ; le couple se reforme le week-end dans la résidence familiale.

Enfin, la crise économique pousse de plus en plus de personnes à se loger sous forme de **colocations**, pour certaines intergénérationnelles. Les grands logements sont donc demandés puisqu'ils coûtent moins chers au prorata de la surface disponible. Indépendamment de la raison financière, ce mode d'habiter est recherché pour les échanges, la convivialité, l'entraide... Il est probablement voué à se développer.



Articulation entre le marché immobilier et les ressources des ménages

Étudier l'articulation entre offre et demande suppose de s'intéresser aux conditions d'accès au logement d'un point de vue financier. Afin d'aborder cette question, seront analysés d'une part les revenus des ménages et d'autre part le coût de la location et de l'acquisition.

Le revenu fiscal médian¹⁴ s'établit autour de 20.000 €. Le plus faible est observé dans la Communauté d'agglomération Tour(s)plus (19.275 €) et le plus élevé dans la Communauté de Communes du Val de l'Indre (21.050 €). Ce revenu médian **varie en fonction des caractéristiques de la population** :

- Il progresse jusqu'à 60 ans, puis il diminue ;
- Il est le plus élevé chez les ménages de deux personnes. Les revenus diminuent avec l'accroissement du nombre de personnes par ménage, les personnes seules présentant un revenu médian légèrement supérieur à celui des familles nombreuses ;
- Il est plus important chez les propriétaires que chez les locataires du parc privé et encore plus du parc social.

En outre, **44.916 foyers jouissent d'une aide au logement versée par la CAF.** Cette allocation bénéficie à 78.373 personnes, soit à **22% de la population du SCoT.**

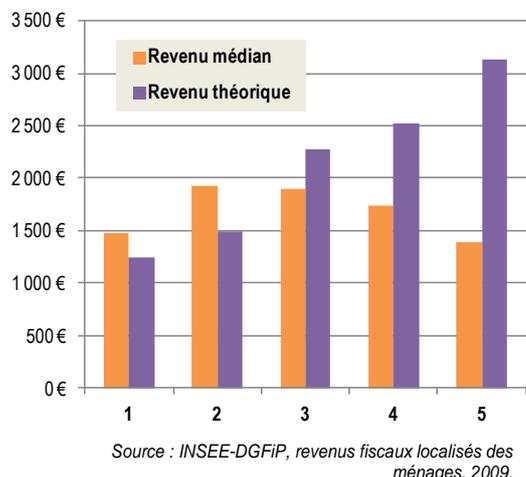
Des difficultés pour les familles nombreuses à se loger dans le parc locatif privé

L'intérêt est ici porté sur les loyers de marché, c'est-à-dire aux logements mis en location pour la première fois ou reloués dans l'année. En 2011, le marché s'établit autour de 10€/m², avec de fortes disparités. Les loyers sont plus élevés dans le cœur métropolitain que sur le reste du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. Sur le territoire de Tour(s)plus, une location est accessible à 10,3€/m², dans l'Est Tourangeau à 8,7€/m² et dans le Vouvrillon à 7,8€/m².

Par ailleurs, le montant du loyer est proportionnellement d'autant plus élevé que le logement est petit.

Le graphique ci-contre met en parallèle le revenu fiscal médian des ménages selon leur taille et le revenu théorique requis pour la location en fonction de la taille du logement, étant entendu que le loyer n'excède pas 30% des revenus. Il est présenté pour la CCET mais les conclusions sont semblables pour l'ensemble des intercommunalités du SCoT : **les ménages d'au moins trois personnes peinent à se loger dans un logement dont la taille est adaptée à leur structure familiale.**

REVENU DES MÉNAGES SELON LEUR TAILLE ET REVENU THÉORIQUE REQUIS POUR LA LOCATION SUR LE TERRITOIRE DE LA CCET



Une accession à la propriété dans le neuf difficile pour les ménages modestes

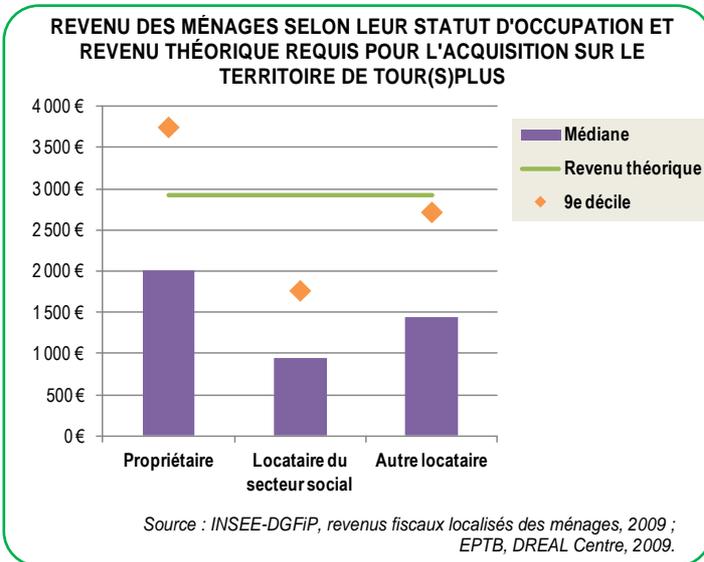
L'enquête sur les prix des terrains à bâtir (EPTB) renseigne sur le coût de la construction neuve (terrain + maison). En 2009, sur le SCoT de l'Agglomération Tourangelle, un tel projet coûtait en moyenne 210.000 €, le foncier représentant 37% de ce prix. Cette moyenne cache de fortes disparités. Par exemple, ce coût est nettement plus élevé dans le cœur métropolitain que sur le reste du territoire (+ 28%).

¹⁴ Les revenus présentés ici sont donnés par unité de consommation (UC), c'est-à-dire pondérés en fonction de la composition du ménage. Le premier adulte du ménage compte pour une UC ; les autres personnes de 14 ans ou plus comptent chacune pour 0,5 UC ; les enfants de moins de 14 ans comptent chacun pour 0,3 UC.

De la même façon que pour la location, le revenu des ménages est mis en parallèle du coût d'achat. L'hypothèse de revenu théorique correspond aux ressources minimales requises pour rembourser le capital de 210.000 € sur 20 ans (mensualité = 30% des revenus ; hors coût de l'argent, de l'assurance...).

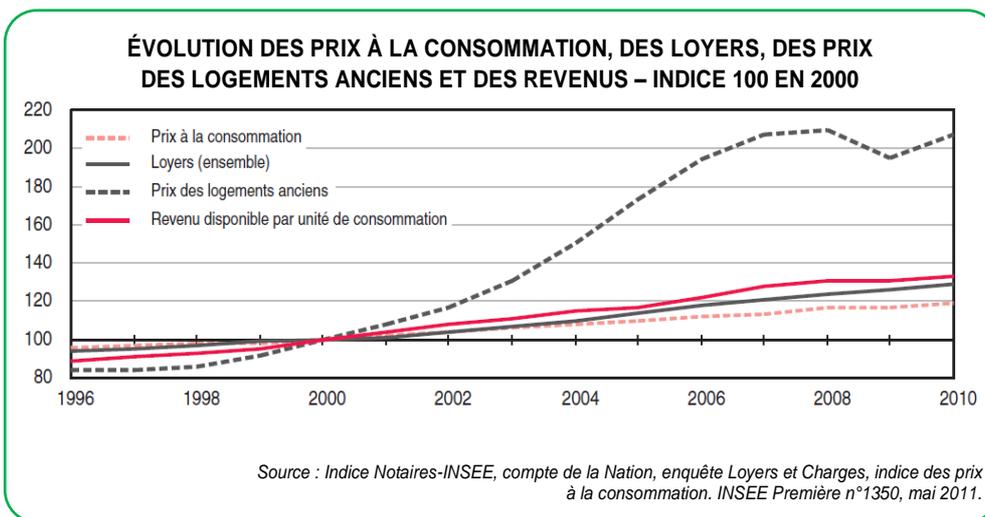
La situation prise en exemple est celle de Tour(s)plus. Là encore, les constats sont identiques pour le reste du territoire du SCoT.

Le graphique ci-contre met en évidence les difficultés éprouvées par les ménages pour accéder à la propriété, au regard du niveau des marchés immobiliers. La possibilité de parcours résidentiel est remise en cause par le fait que **plus de 90% des locataires et 50% des propriétaires ne disposent pas du revenu minimum requis pour acheter une maison neuve.**



Une accession dans l'ancien tout aussi compliquée

Le même constat peut être fait concernant les logements anciens. Selon l'indice Notaires – INSEE, entre 2000 et 2010, **le prix des logements anciens a plus que doublé tandis que le revenu disponible par unité de consommation a progressé de 33%** (moyennes annuelles). Le décalage entre le marché immobilier et les ressources des ménages s'accroît.



Adaptation des logements au vieillissement de la population

Les séniors résident principalement dans des logements anciens (plus de la moitié des 60 ans ou plus vit dans des logements construits avant 1974 ; cette part augmente avec l'avancée en âge pour atteindre 71% au-delà de 80 ans) et de taille importante (deux tiers des 55 ans ou plus vivent dans un T4 ou plus). Si l'on met en parallèle ces caractéristiques avec la taille des ménages (90% des plus de 60 ans vivent seuls ou à deux), leur niveau de ressources (17.165 €/UC) et leur capacité physique (accès et déplacement au sein du logement, entretien de celui-ci...), il semble qu'il y ait **inadéquation entre les besoins des habitants et les logements qu'ils occupent**.

L'Union Sociale pour l'Habitat (USH) de la région Centre a récemment réalisé un recensement des logements accessibles et adaptés au sein du parc social. Les premiers représentent des habitations qui peuvent être utilisées par une personne handicapée, moyennant des aménagements éventuels ; les seconds correspondent aux logements accessibles dans lesquels ces aménagements supplémentaires ont été faits. À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, l'étude a dénombré **plus de 3.500 logements accessibles¹⁵ et près de 200 logements adaptés**. Cela représente environ 10% des logements locatifs sociaux du territoire et plus de 90% du parc départemental accessible.

Selon une étude du CREDOC¹⁶, réalisée pour la CNAV, auprès de ses adhérents, seule une personne interrogée sur dix souhaite déménager. Ainsi, si **la plupart des interviewés expriment un gêne quotidienne (20%) ou une inquiétude vis-à-vis de l'avenir (44%) dans l'usage de leur logement**, la solution envisagée n'est pas le déménagement. Dans l'idéal, les interrogés préféreraient engager des travaux ; 80% d'entre eux se déclarent prêts à transformer une baignoire en douche, à enlever les tapis et la moquette, ...

Conscients de l'enjeu que représente l'adaptation du parc ancien au vieillissement de la population, **les territoires ont engagé des politiques publiques** dans ce sens. Tour(s)plus et le Conseil général d'Indre-et-Loire sont parmi les premiers à se mobiliser sur le sujet, en plus de la gestion des fonds de l'ANAH (cf. *Diagnostic - 2.2.2 L'évolution du parc de logement*). La Communauté d'agglomération a lancé un appel à contributions *habitat des séniors ensemble inventons demain* ; elle propose aux lauréats une assistance à maîtrise d'ouvrage pour développer l'habitat intermédiaire sur son territoire. De son côté, le Conseil général a mis en œuvre un appel à projets *l'habitat du bien vivre à domicile*, dans le but d'accompagner les personnes âgées et handicapées dans leur parcours résidentiel et de produire une offre nouvelle et inédite. Les lauréats pourront bénéficier d'une aide financière (programmation de logements sociaux, espaces communs d'animation...) et d'une ingénierie.

¹⁵ Parmi lesquels 2.143 logements gérés par Val Touraine Habitat dont l'accessibilité n'a été étudiée que par rapport aux abords des bâtiments et à leurs parties communes intérieures.

¹⁶ Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de vie, *Consommation et modes de vie* n°245, novembre 2011.

2.2.4 Synthèse : les enjeux de l'offre résidentielle

- **La diversification de l'offre** afin de s'adapter à la multiplicité des besoins. Il s'agit également de faire valoir le principe de mixité sociale en proposant, à différentes échelles (de la commune à l'opération), une offre de logements permettant une diversification du peuplement. À ce jour, la majorité de petits appartements loués dans le cœur métropolitain et, à l'inverse, la prépondérance des grandes maisons occupées par leur propriétaire sur le reste de l'agglomération tourangelle, induisent une spécialisation territoriale.
- **La mixité sociale** à toutes les échelles. Au niveau du grand territoire, seules cinq communes sur quarante dépassent le seuil plancher de 20% de locatifs sociaux parmi les résidences principales. La localisation de l'offre nouvelle doit permettre d'aller vers un rééquilibrage spatial. De plus, la typologie des logements doit favoriser la diversité des publics. Actuellement, les locatifs très sociaux sont concentrés à Tours et, par conséquent, les populations les plus fragiles aussi. En outre, il convient de transposer et d'adapter ces préoccupations à des échelles plus fines, par exemple en infra-communal.
- **L'évolutivité de la cellule logement** que les changements de modes de vie et la multiplication des étapes du parcours résidentiel requièrent (décohabitation tardive, garde alternée des enfants, recomposition familiale...).
- **La consommation foncière** aujourd'hui importante et qu'il appartient à la collectivité de réduire. Des formes d'habitat innovantes, mobilisant moins de foncier tout en préservant l'intimité de chacun et répondant aux aspirations et ressources des ménages devraient être expérimentées. De même, certains espaces pourraient être mutualisés afin de limiter la sous-occupation, plus ou moins régulière, des logements.
- **La réhabilitation du parc ancien**, en partie énergivore et pour l'essentiel non adapté aux évolutions socio-démographiques ainsi qu'aux nouveaux modes de vie.
- **La fluidification des parcours résidentiels** qui semblent bloqués au regard de la difficulté des ménages modestes à accéder à la propriété, notamment dans les centralités, et à la faible rotation des locataires au sein du parc social.

2.3 Les dynamiques économiques

2.3.1 Des actifs davantage en activité et de plus en plus diplômés

Une croissance du taux d'emploi

La population active est analysée à partir des habitants considérés comme en âge de travailler, soit ceux ayant entre 15 et 64 ans. Ils sont au nombre de 236.397 en 2009, sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. Parmi ce segment de la population, sept personnes sur dix sont actives, c'est-à-dire ont un emploi (89%) ou sont à la recherche d'un emploi (11%). Les inactifs sont avant tout des étudiants (48%) et des retraités (30%).

Les indicateurs relatifs à l'emploi semblent indiquer une amélioration de la situation au cours de la dernière décennie. Parmi les personnes âgées de 15 à 64 ans, la **part des actifs ayant un emploi a augmenté de quatre points depuis 1999 pour atteindre 63% en 2009**. La proportion de chômeurs dans la population active a, quant à elle, diminué de deux points. Les personnes à la recherche d'un emploi sont davantage présentes dans le cœur métropolitain (12,8% des actifs) qui concentre 80% des habitants dans cette situation professionnelle.

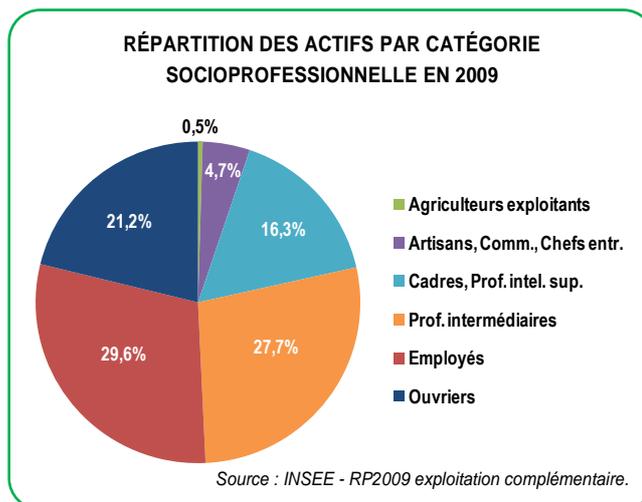
Une grande partie des établissements d'enseignement étant implantée sur la commune de Tours, celle-ci accueille la plupart des élèves et étudiants du SCoT (55%). À l'échelle de l'agglomération tourangelle, la part de ces inactifs est en baisse (- 5.600 personnes entre 1999 et 2009), au profit de celle des retraités (+ 4.800 personnes, soit + 8 points).

Une amélioration du niveau de qualification

Une montée des professions intermédiaires et supérieures

Ce chapitre porte sur la population âgée de 15 ans ou plus. Parmi, ces 295.736 personnes, 44% sont considérées comme "inactives" en 2009 : elles sont retraitées, élèves, étudiantes... L'analyse suivante s'intéresse aux 167.056 autres personnes d'au moins 15 ans.

Leur répartition par catégorie socioprofessionnelle en 2009 est présentée dans le diagramme ci-contre. Les **employés et les professions intermédiaires sont les segments dominants** ; à eux deux ils représentent près de six actifs sur dix.



Au cours de la dernière décennie, on observe :

- une baisse du nombre d'agriculteurs exploitants (- 21%), d'artisans/commerçants/chefs d'entreprises (- 7%) et d'ouvriers (- 6%) ;
- une **hausse notable de la part des cadres et professions intellectuelles supérieures (+ 3,7 points) et des professions intermédiaires (+ 3,1 points).**

Une nette progression des cadres des fonctions métropolitaines¹⁷

Les emplois destinés aux cadres des fonctions métropolitaines sont un des indicateurs du rayonnement du territoire et de la qualification de ses habitants. En 2009, ils représentent **8% des emplois**. Cette proportion est plus élevée que les moyenne régionale (6,3%) et départementale (6,9%). De plus, elle est en constante **augmentation depuis vingt ans**, plus marquée pour le SCoT (+ 2,3 points) que pour le département (+ 2,1 points). Depuis 1999, la hausse du poids de ce type d'emplois connaît une accélération notable (rythme multiplié par trois par rapport à la décennie précédente pour l'agglomération tourangelle).

Les cadres exerçant des fonctions métropolitaines ont vu leur nombre progresser de 22% en vingt ans pour atteindre près de **27.000 postes en 2009**. Cette croissance concerne plus particulièrement les secteurs de la conception-recherche (+146%), de la culture-loisirs (+103%) et des prestations intellectuelles (+96%).

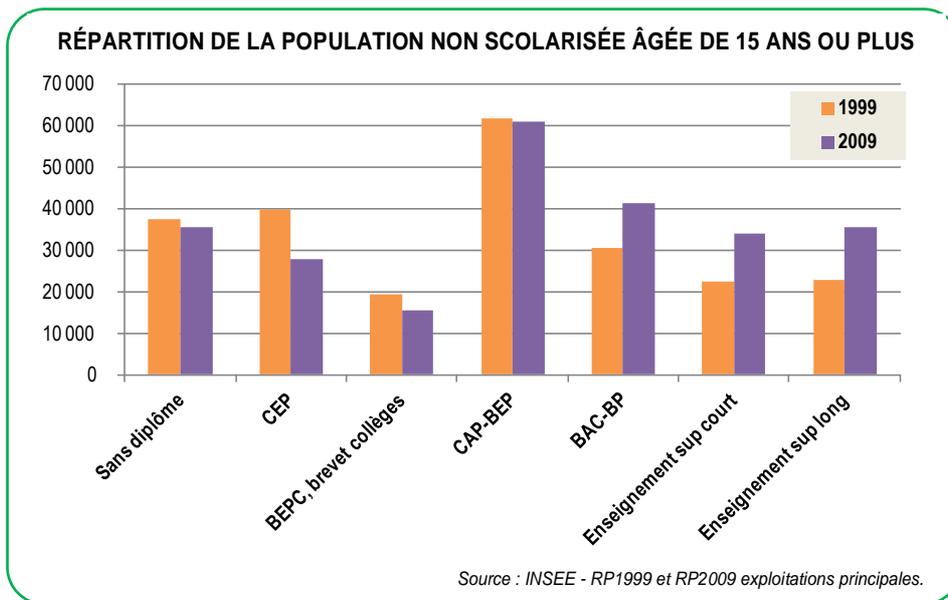
¹⁷ Les cadres des fonctions métropolitaines exercent un emploi stratégique, dans l'une des quinze fonctions définies (prestation intellectuelle, conception-recherche, administration publique, culture-loisirs...). Il s'agit des employés dont la catégorie sociale correspondant aux cadres et aux chefs d'entreprises de dix salariés.

En 2009, **la ville de Tours accueille 53% des emplois** destinés aux cadres des fonctions métropolitaines et le reste du cœur métropolitain 26%. Si cet espace concentre ce type d'emplois, il semble que ceux-ci s'implantent petit à petit sur le reste du SCoT. Entre 1990 et 2009, **la part des emplois des cadres des fonctions métropolitaines situés dans le cœur métropolitain a diminué de cinq points**, au profit des communes périurbaines (+ 3 points pour atteindre 16%) et des pôles relais (+ 2 points pour atteindre 5%).

Un niveau de diplôme de plus en plus élevé

Dans le SCoT, les personnes âgées d'au moins 15 ans et non scolarisées sont au nombre de 250.283 en 2009. Au sein de cette population, les titulaires d'un CAP ou d'un BEP sont majoritaires (24%). Les personnes n'ayant aucun diplôme représentent 14% de l'effectif, soit deux points de moins qu'en 1999. Ainsi **la population est de plus en plus diplômée**. La situation tourangelle diffère des dynamiques départementales : à l'échelle de l'Indre-et-Loire, la part des personnes sans diplôme est plus élevée (16%) et en progression de près d'un point au cours de la dernière décennie.

En 2009, **44% des 15 ans ou plus ont au moins le bac, contre 32% dix ans plus tôt**. La hausse est d'autant plus significative que le niveau de diplôme augmente : la part des personnes diplômées du supérieur progresse de huit points pour atteindre 28% en 2009.



Ce graphique met en évidence la baisse des effectifs chez les personnes les moins diplômées mais une forte augmentation pour celles détenant au moins un BAC ou un BP (+ 46%). La hausse des effectifs est d'autant plus importante que le niveau de diplôme est élevé ; **le nombre de personnes détenant au moins une licence a augmenté de 54%**.

Des conditions d'emploi satisfaisantes

Ce chapitre s'intéresse à la population active ayant un emploi et âgée de 15 ans ou plus, ce qui représente 150.000 personnes en 2009 pour le territoire de l'agglomération tourangelle.

85% des actifs occupés ont un emploi stable

Au sein des actifs occupés, neuf sur dix sont des salariés, les autres sont des indépendants (5%) ou des employeurs (5%). Les femmes sont davantage salariées que les hommes qui représentent deux tiers des indépendants et employeurs.

La majorité des salariés est titulaire de la fonction publique ou dispose d'un CDI (84%). Le reste travaille par le biais d'un contrat plus précaire : 10% ont un CDD, 2% sont en intérim, 1% bénéficie d'un emploi aidé et 3% effectuent un stage ou un apprentissage. Les salariés avec ce type de contrats précaires habitent principalement à Tours. L'ensemble du cœur métropolitain concentre plus des trois quarts de ces personnes sans CDI.

De plus en plus d'actifs occupés travaillent à temps plein

Le temps partiel concerne près de deux actifs sur dix en 2009. Il est davantage répandu chez les salariés (19%) que chez les indépendants et employeurs (12%). De plus, il concerne nettement plus les femmes (29% des emplois) que les hommes (8%). Entre 1999 et 2009, la proportion d'actifs occupant un poste à temps partiel a diminué de 2,4 points. L'évolution diffère selon le sexe des travailleurs : **la part du temps partiel a augmenté de deux points chez les hommes mais a diminué de quatre points chez les femmes.**

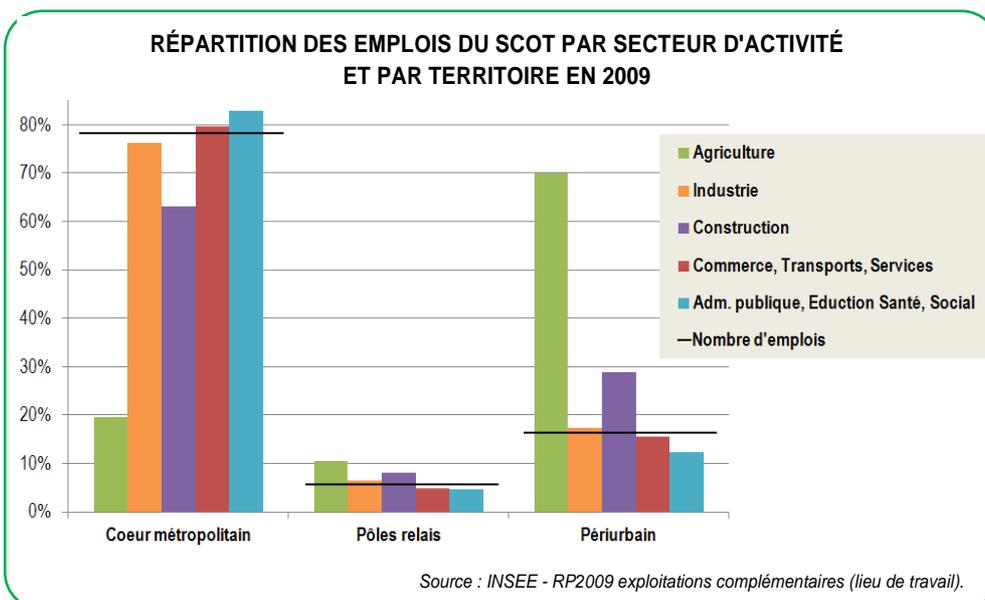
La ville de Tours accueille une proportion plus importante d'actifs résidents qui travaillent à temps partiel : 20% contre 17% pour le reste du territoire du SCoT.

2.3.2 Un développement du tertiaire et des petites entreprises

Une prédominance du secteur tertiaire, qui continue de se développer

En 2009, l'agglomération tourangelle accueille **168.795 emplois, pour l'essentiel dans le secteur tertiaire (huit emplois sur dix)**. Près de 47% de ces postes relèvent des domaines du commerce, des transports et des services. Les administrations publiques, l'enseignement, la santé et l'action sociale représentent, quant à eux, un tiers des emplois. 12,5% des postes sont des emplois industriels, 7,1% concernent la filière de la construction et moins de 1% l'agriculture.

Le SCoT se caractérise par une proportion d'emplois tertiaires supérieure à la moyenne départementale (74%). Ceux-ci sont **plus particulièrement présents dans le cœur métropolitain** : en 2009, 81% des emplois de ce secteur y sont implantés. De leurs côtés, les pôles relais et les communes périurbaines accueillent davantage les emplois agricoles (respectivement 11% et 70% des emplois du SCoT) et de la construction (respectivement 8% et 29% des emplois).



Au cours de la dernière décennie, on assiste à la fois au **renforcement de l'activité tertiaire** (+ 2 points, progression deux fois moins importante que pour le département) et au **développement de la filière de la construction** (+ 1 point). À l'inverse, en dix ans, l'agriculture a perdu près de 300 emplois, pour l'essentiel dans les communes périurbaines (- 239 emplois). La diminution du nombre d'emploi dans le secteur agricole peut devenir préjudiciable à la possibilité de circuits courts dans le domaine de l'alimentaire ainsi que l'entretien du territoire, l'agriculture étant un des principaux gestionnaires de l'espace. Durant la même période, le secteur de l'industrie a perdu plus de 1.000 emplois, principalement dans le cœur métropolitain (- 849 emplois).

L'étude des **principaux employeurs** du SCoT de l'Agglomération Tourangelle appuie l'idée d'une **prédominance de l'activité tertiaire**. Parmi les dix-huit structures de plus de 500 emplois¹⁸, apparaissent essentiellement les domaines de :

- La santé : hôpitaux de Tours (près de 7.700 emplois sur trois sites), pôle Léonard de Vinci à Chambray-lès-Tours (500 emplois), ASSAD et CNAV¹⁹ (1.766 emplois), direction départementale de santé publique (503 emplois) ;
- Les collectivités : mairie de Tours (près de 4.000 emplois) et de Joué lès Tours (plus de 800 emplois) ;
- La base aérienne et le commissariat à l'énergie atomique : 2.820 emplois ;
- L'université François Rabelais : 1034 emplois (hors enseignants-chercheurs).

Des entreprises de petite taille, dont la part augmente

Au 31 décembre 2010, le territoire du SCoT compte 25.305 établissements (CLAP-Connaissance Locale de l'Appareil Productif, INSEE). Il s'agit pour l'essentiel de petites structures puisque **six sur dix ne sont constituées que d'un chef d'entreprise et trois sur dix comptent entre un et neuf salariés**.

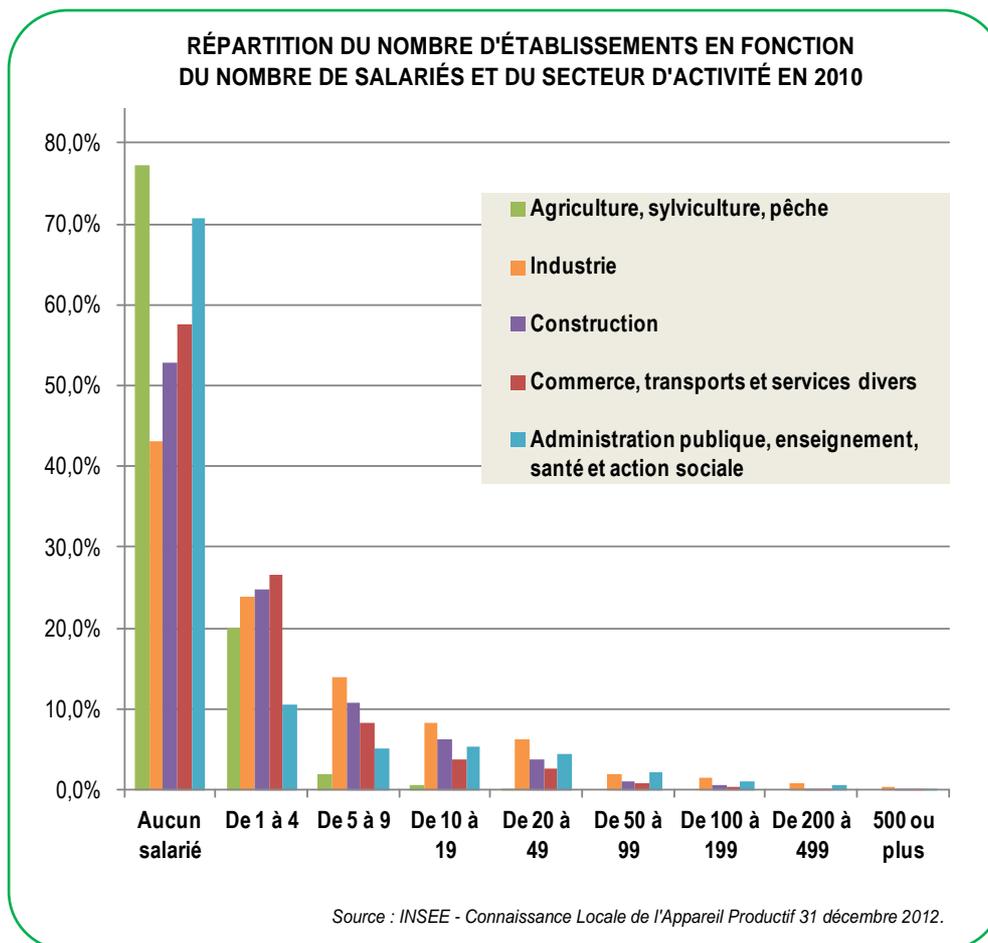
La taille des établissements varie en fonction du secteur d'activité. Dans le cas du secteur primaire, près de huit structures sur dix ne comportent qu'un chef d'entreprise et deux sur dix sont constituées d'un à quatre salariés. De même, on constate une concentration des petites unités pour le domaine de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale : sept établissements sur dix comportent uniquement un chef d'entreprise.

L'industrie se caractérise, quant à elle, par des entreprises de taille plus importante (19% ont plus de dix salariés). Il en va de même pour l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (14%) ainsi que pour la construction (11%).

Les plus grandes entreprises se trouvent dans le cœur métropolitain et plus particulièrement à Tours. 54% des structures comptant au moins 200 salariés sont implantées à Tours et 28% dans le reste du cœur métropolitain.

¹⁸ Source : FIPARC, OE2T, 1^{er} février 2012.

¹⁹ Association de Services à la personne et de Soins A Domicile et Caisse Nationale d'Assurance Vieillesse.



L'analyse des créations d'entreprises²⁰ entre 2006 et 2010 met en évidence l'accroissement de la part des établissements de petite taille. Au cours de cette période, il s'est créé environ 2.000 entreprises par an. 2009 constitue un tournant : au cours des trois années précédentes environ 1.410 entreprises ont été créées chaque année ; en 2009 et 2010, il est apparu de l'ordre de 2.790 établissements par an, soit le double de la période précédente. Cette très forte progression est à mettre en relation avec l'application du régime d'auto-entrepreneur à partir du 1^{er} janvier 2009. En effet, le nombre de créations d'entreprises individuelles passe d'environ 725 par an entre 2006 et 2008 à 2.160 pour les années 2009 et 2010. En 2010, 2.820 établissements sont créés dont 78% d'entreprises individuelles. Parmi celles-ci, on dénombre 80% d'auto-entrepreneurs.

Une progression des emplois touristiques malgré une certaine faiblesse du secteur

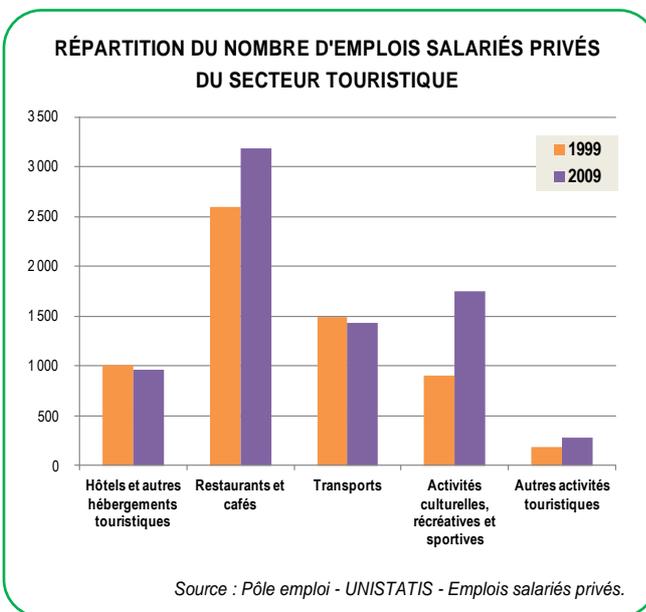
Le SCoT de l'Agglomération Tourangelle dispose d'un patrimoine naturel et bâti d'exception qui constitue un atout indéniable pour le tourisme (cf. *Diagnostic – 1. Les fondements de l'identité territoriale*). À la fois culturel et gastronomique, celui-ci est notamment porté par les excellences architecturales et vitivicoles du territoire.

Ce secteur économique comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel. Les motifs de ces déplacements sont variés : loisirs, affaires...

²⁰ L'étude des créations d'entreprises s'appuie sur la base de données SIRENE de l'INSEE. Elle concerne les activités marchandes hors secteur de l'agriculture, domaine qui sera traité dans le paragraphe suivant.

En 2009, le tourisme représente 7.600 emplois salariés dans l'agglomération tourangelle²¹, soit 7,2% de l'ensemble des postes. Au cours de la dernière décennie, **le nombre d'emplois dans ce secteur a augmenté plus vite que pour la totalité des salariés** (respectivement +23% et +13%). L'écart le plus important s'observe dans le cœur métropolitain : la progression du secteur touristique par rapport à l'ensemble des emplois est quatre fois plus élevée à Tours et deux fois plus forte dans le reste du cœur métropolitain.

L'analyse par segment d'activité montre une **baisse du nombre d'emplois dans les domaines de l'hébergement et des transports**. Cette réduction s'explique, entre autres, par la diminution de la durée des séjours et le recul du tourisme d'affaires. De plus, le rayonnement international du territoire est en berne²². Au final, le nombre de nuitées diminue, la part des revenus captés sur le SCOT est peu élevée en comparaison de ce qui se passe ailleurs en France... **La fonction touristique connaît une certaine fragilité.**



La densité touristique est une estimation de la capacité totale d'accueil ou d'hébergement calculée en regroupant les résidences secondaires (5 lits), les hôtels homologués classés (2 lits par chambre) et les campings classés (4 lits par emplacement).

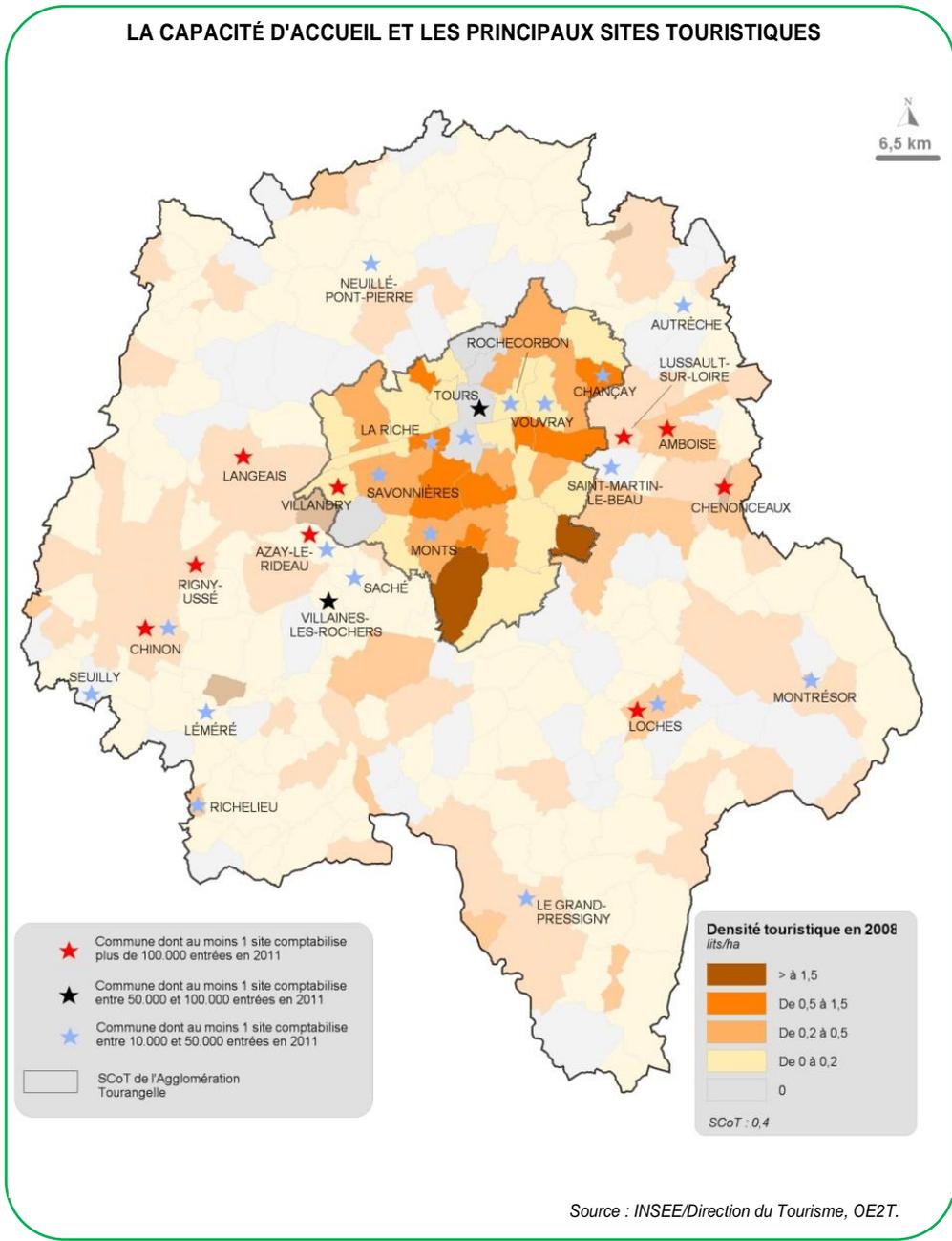
La carte page suivante illustre la **faiblesse de l'offre d'hébergement** de l'Indre-et-Loire (0,2 lits/ha), malgré la présence des châteaux de la Loire, sites touristiques majeurs au niveau national. L'accueil touristique est concentré le long de la Loire, du Cher en aval de Tours (dans le prolongement de la Sologne), de la Vienne et de la Claise dans la partie Sud-Ouest du département. **L'agglomération tourangelle regroupe 30% de l'offre d'hébergement de l'Indre-et-Loire.**

Au sein de ce territoire, la densité touristique est la plus forte à Tours (3,5 lits/ha) qui concentre 37% de l'offre du SCoT. Pour les autres communes, cet indicateur ne dépasse pas 0,9 lit/ha. Il est plus élevé à proximité de Tours (0,7 lits/ha dans le reste du cœur métropolitain) et diminue avec l'éloignement à la ville-centre pour atteindre 0,2 lit/ha dans les communes périurbaines.

²¹ Unistatis.

²² Atelier territorial de Tours, 20 novembre 2012, DATAR.

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL ET LES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES



2.3.3 Des emplois pour beaucoup éloignés des actifs

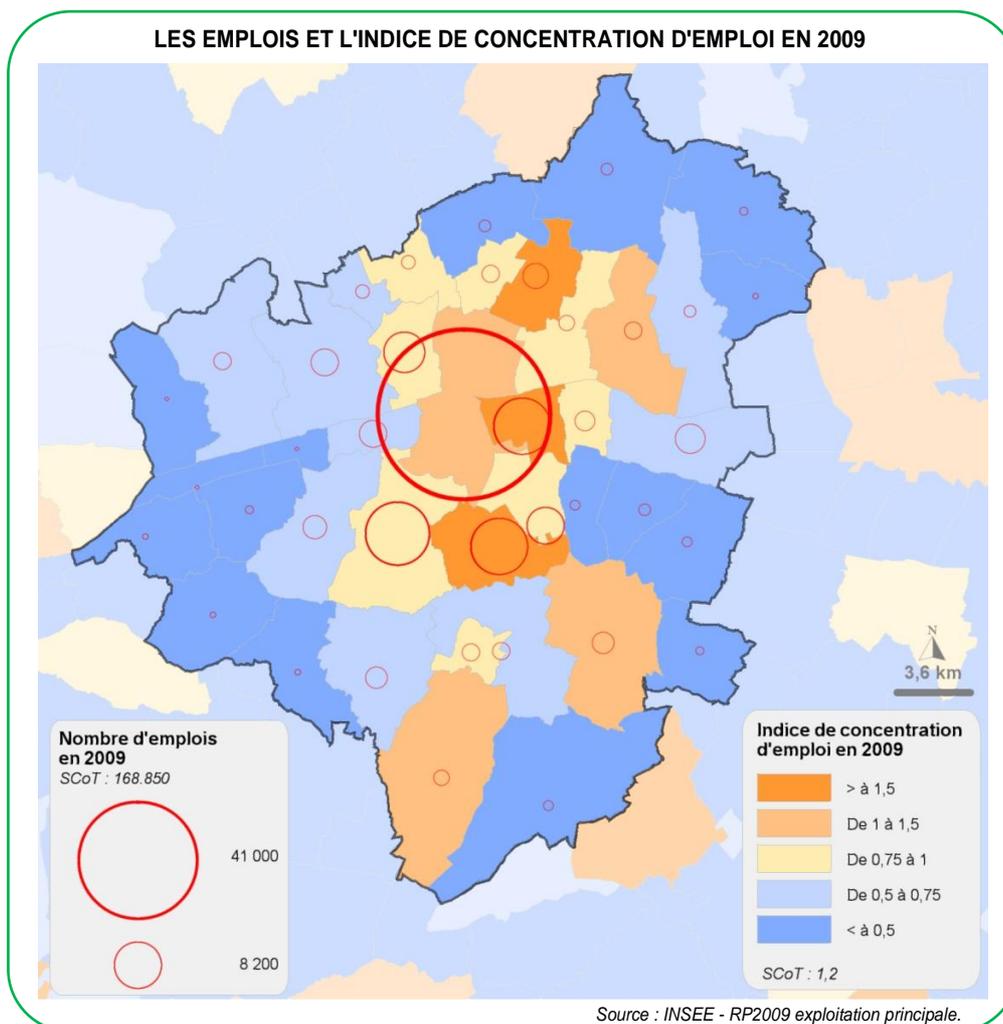
Une concentration des emplois dans le cœur métropolitain

8 emplois sur 10 dans le cœur métropolitain

La ville de Tours accueille près d'un emploi sur deux et les six autres communes du cœur métropolitain plus de trois emplois sur dix. Ainsi, **le cœur métropolitain s'impose comme le cœur de l'activité économique du SCoT** de l'Agglomération Tourangelle (79% des emplois). Les trois pôles relais représentent, quant à eux, 5% des emplois du territoire et les communes périurbaines 16%.

Les emplois supplémentaires entre 1999 et 2009 se situent pour l'essentiel dans le cœur métropolitain (38,6% à Tours et 31,4% dans le reste de ce secteur). Au final, **le cœur métropolitain a accueilli sept emplois supplémentaires sur dix**. Au regard de cette localisation, son poids dans les emplois du SCoT a légèrement diminué. Cette baisse s'est faite au profit des communes périurbaines (+ 1 point) et des pôles relais (+ 0,4 point).

Si le cœur métropolitain concentre l'essentiel des activités, c'est, entre autres, parce qu'il accueille les principaux employeurs du territoire du SCoT. En 2012²³, sur les 232 entreprises de plus de 100 salariés que compte l'agglomération tourangelle, 100 sont implantées sur la ville de Tours (34.901 emplois) et 72 dans le reste du cœur métropolitain (20.865 emplois). Ainsi, **les trois quarts des grandes entreprises sont situées dans le cœur métropolitain**.



²³ Données de l'Observatoire de l'Économie et des Territoires de Touraine, FIPARC.

Un renforcement de la spécialisation fonctionnelle des territoires

Pour aborder la question des pôles d'activité, on utilise l'indice de concentration d'emploi. Celui-ci rapporte le nombre d'emplois disponibles sur une commune au nombre d'actifs occupés qui y habitent. Quand l'indice est supérieur à un, celle-ci dispose de plus d'emplois que d'actifs occupés ; elle attire donc nécessairement des actifs de l'extérieur. Comme le montre la carte page précédente, **le cœur métropolitain apparaît comme le pôle économique majeur du SCoT**. Au sein de ce secteur, six communes ont un indice au moins égal à 0,9 ; La Riche se distingue avec un indice semblable à celui du reste du territoire (0,66).

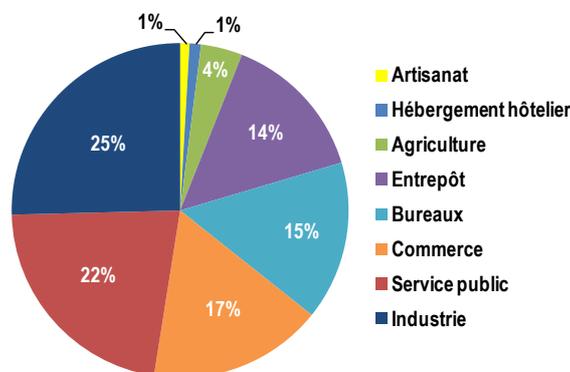
Au cours de la dernière décennie, **l'indice de concentration d'emploi a progressé** (+ 5,6 points), plus particulièrement dans les pôles relais (+ 7,8 points) et dans le cœur métropolitain (+ 7,2 points). Par contre, il est moins élevé en 2009 qu'en 1999 dans quinze communes périurbaines. Cette baisse est à relier au phénomène d'étalement urbain (progression du nombre d'actifs) dans un contexte de stabilité, voire de régression, de l'activité économique dans ces communes.

Un développement des locaux d'activité mobilisateur de foncier

Entre 2001 et 2010, il a été construit plus de **182.400 m² de locaux chaque année**. Le rythme de production n'a pas été homogène sur l'ensemble de cette période. Entre 2001 et 2003, il connaît une première baisse. 2004 et 2006 se distinguent comme années phares avec environ 250.000 m² de locaux commencés. À partir de 2007, le rythme diminue à nouveau, pour atteindre son **niveau le plus bas en 2010 avec 96.500 m² mis en chantier**.

Cette chute concerne avant tout les bâtiments agricoles (mises en chantier en baisse régulière depuis 2004), les locaux industriels et les entrepôts (pic de production en 2006 puis chute). À l'inverse, l'artisanat se développe à partir de 2008. De leur côté, les services publics et les locaux commerciaux connaissent un rythme de production inégal mais soutenu.

RÉPARTITION DES SHON MISES EN CHANTIER ENTRE 2001 ET 2010



Le cœur métropolitain concentre un peu plus de la moitié des locaux mis en chantier sur la dernière décennie (25% à Tours, 28% dans les autres communes de ce territoire). Les pôles relais ont, quant à eux, accueilli 8% de la production. **39% des locaux mis en chantier au cours de la dernière décennie ont été implantés dans les communes périurbaines**, alors qu'elles ne représentent que 16% des emplois et 25% de la population en 2009.

L'implantation des locaux mis en chantier, en fonction du secteur d'activité concerné, révèle des spécificités territoriales. La ville de **Tours concentre l'essentiel des nouveaux bâtiments pour ce qui est des services publics (40%)**, notamment pour les domaines de l'enseignement, de la recherche, de l'action sociale, de la santé, de la culture et des loisirs. Le cœur métropolitain dans son ensemble se distingue par l'accueil d'hébergements hôteliers (85%), de commerces (78%) et de bureaux (73%). Les locaux artisanaux et industriels sont, quant à eux, particulièrement présents dans les pôles relais. Enfin, **les communes périurbaines accueillent la majorité des locaux agricoles (97%), des entrepôts (56%) et des bâtiments liés au transport (100%)**.

Ces nouveaux locaux d'activité ont mobilisé de l'ordre de **500 ha en dix ans**, soit un tiers de la consommation foncière liée à la construction neuve (habitat : environ 100 ha par an). **L'industrie et le commerce auront été plus particulièrement consommateurs d'espace** ; ils représentent respectivement 31% et 20% du foncier mobilisé au cours de la dernière décennie.

FONCIER MOBILISÉ EN 10 ANS POUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

	SHON (m ²)	Foncier mobilisé (ha)
Artisanat	15.750	3,9
Hébergement hôtelier	20.613	4,1
Agriculture	72.141	24,0
Entrepôt	263.646	87,9
Bureaux	279.601	46,6
Commerce	306.022	102,0
Service public	403.401	80,7
Industrie	462.800	154,3

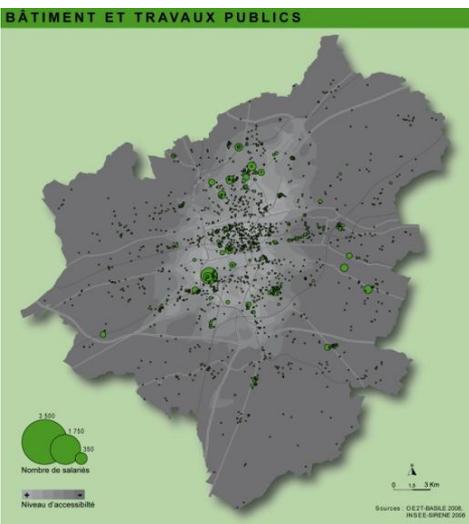
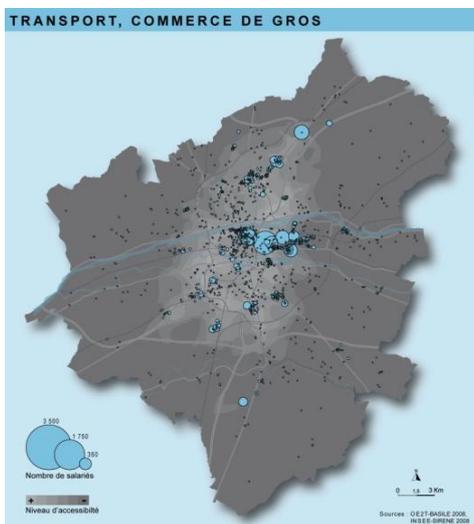
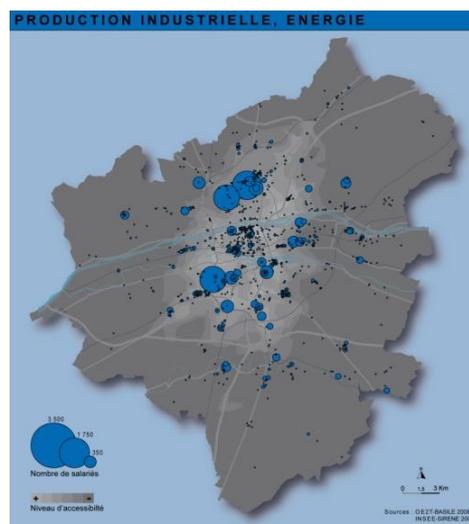
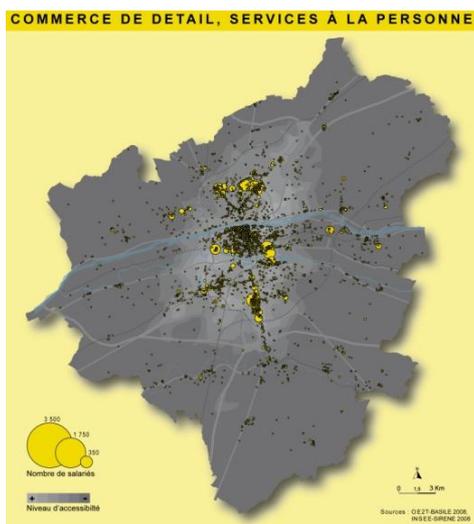
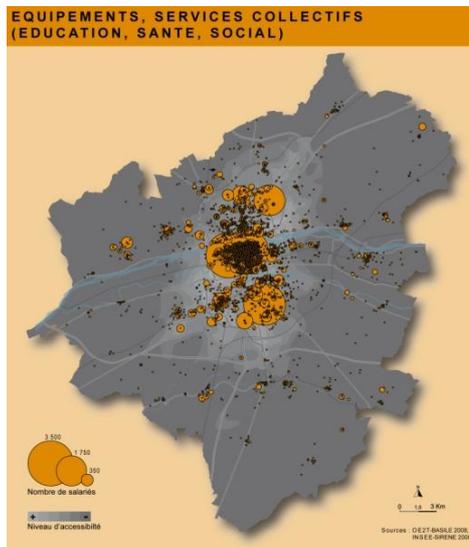
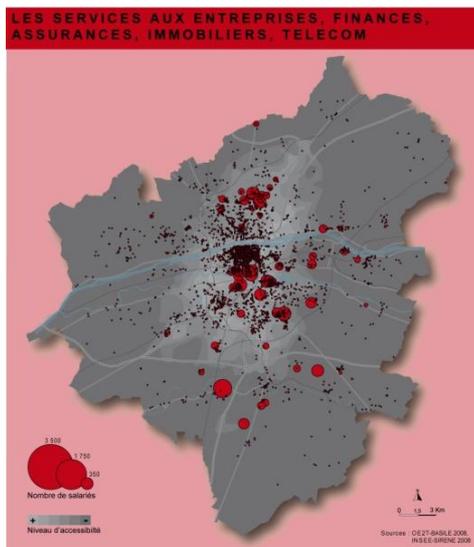
Source : MEEDDM/CGDD/SOeS - Sit@del2.

42% des emplois salariés en zone d'activité

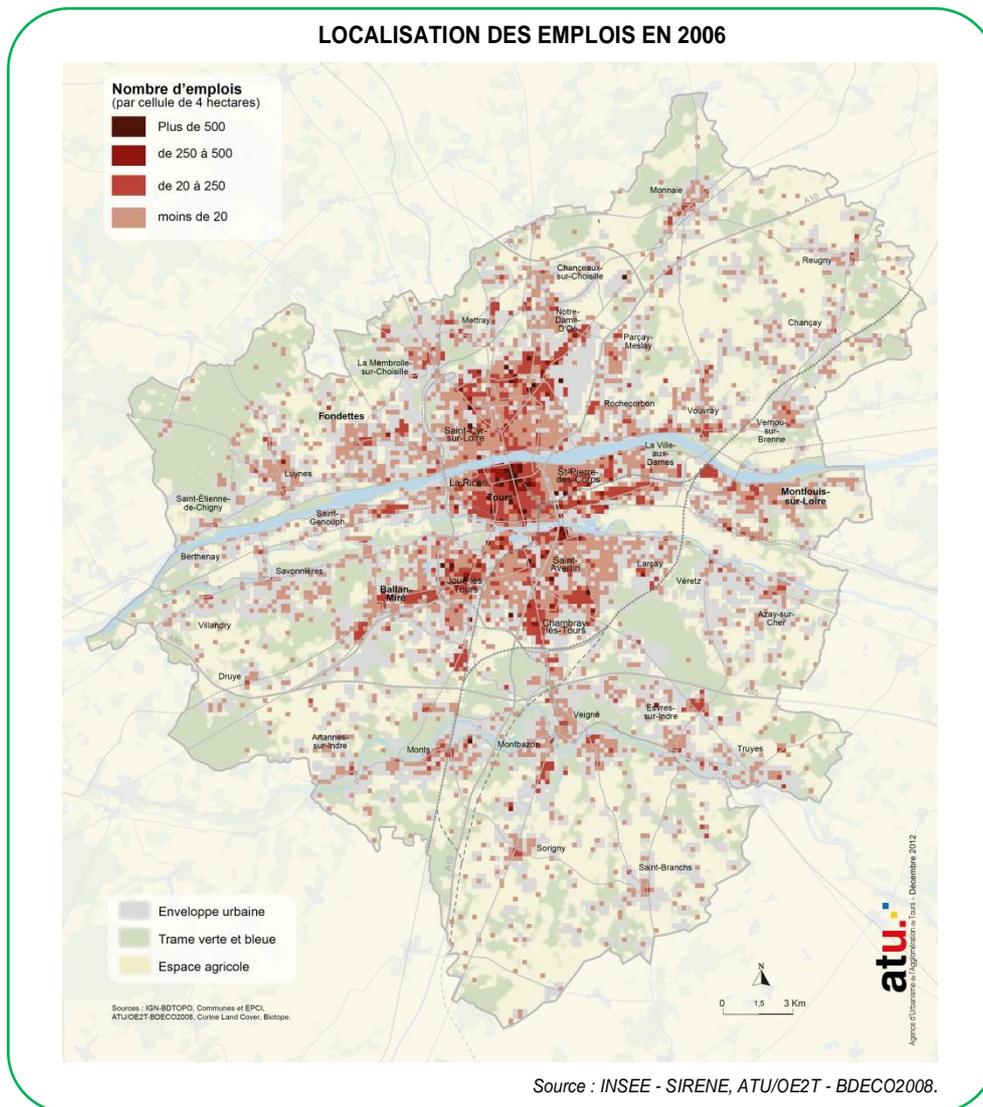
La localisation des entreprises répond à des **choix d'implantation différents selon les secteurs d'activité** :

- l'agriculture se concentre dans les espaces périurbains, là où se trouvent des terres de qualité, relativement moins soumises à la pression de l'urbanisation ;
- l'industrie ainsi que les activités de transport et de commerce de gros sont fortement présentes dans le cœur métropolitain et dans les grandes zones d'activités situées en bordure des principales infrastructures de transport routier. Pour ces activités dont la valeur ajoutée est souvent inférieure aux activités de services ou commerciales, le prix du foncier conjugué au besoin d'espace contribuent au développement, voire au déménagement dans des secteurs plus périphériques ;
- les entreprises travaillant dans le secteur du bâtiment et des travaux publics sont davantage situées dans les communes périurbaines. Leur localisation est plus homogène sur le territoire, notamment pour les petites structures artisanales, en lien, entre autres, avec la localisation résidentielle du chef d'entreprise ;
- les commerces de détail et les services à la personne recherchent la proximité de leurs clients potentiels. Aussi, ils sont plutôt disséminés sur le territoire. Plus la zone de chalandise est importante, plus les commerces auront tendance à s'implanter sur le trajet d'axes de transport structurants. De même, les services à la personne sont assez présents le long des infrastructures de communication et aux nœuds de celles-ci ;
- les services aux entreprises s'installent préférentiellement dans l'hyper-centre de l'agglomération qui concentre la majorité des critères d'implantation : accessibilité (notamment TGV), image marketing, qualité des bureaux, fibre optique... Ces services se développent également dans les zones d'activités, notamment celles très accessibles, centrales et d'une taille relativement importante ;
- les équipements et services collectifs sont, quant à eux, concentrés dans le cœur métropolitain et les principales centralités du territoire.

RÉPARTITION DU NOMBRE D'EMPLOIS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2008



Comme le montrent les cartes précédentes, la localisation des activités diffère quelque peu de celle des habitants. Cette situation questionne la notion de **mixité fonctionnelle**. Les avantages de cette organisation territoriale sont connus : réduction des déplacements domicile-travail, animation des quartiers, amélioration de la vie quotidienne... Pour autant, cette mixité des tissus n'est pas possible partout ; l'activité doit être compatible avec le développement résidentiel. Or certains domaines ont besoin d'espace et/ou présentent des nuisances ; il est essentiel qu'ils s'implantent dans des espaces dédiés à l'activité économique. À l'inverse, des activités de type commerces et services (exemple : bureaux) peuvent s'installer de façon plus mixte dans les tissus. Certains secteurs comme l'artisanat sont déjà organisés de la sorte (lieu d'habitation du chef d'entreprise).



Afin de permettre le développement, à l'écart de zones résidentielles, d'activités pouvant présenter des nuisances (visuelles, sonores, olfactives...), de nombreuses zones d'activités ont été développées sur le territoire, souvent en bordure de voies très accessibles. Entre 2002 et 2012, le nombre d'emplois salariés en zone d'activité a augmenté de plus de 8.000 postes, soit une hausse de 16,4%, supérieure à celle de l'ensemble de l'emploi salarié. La dynamique globale semble aller vers un renforcement des emplois situés en zone d'activités (+2 points au cours de la dernière décennie).

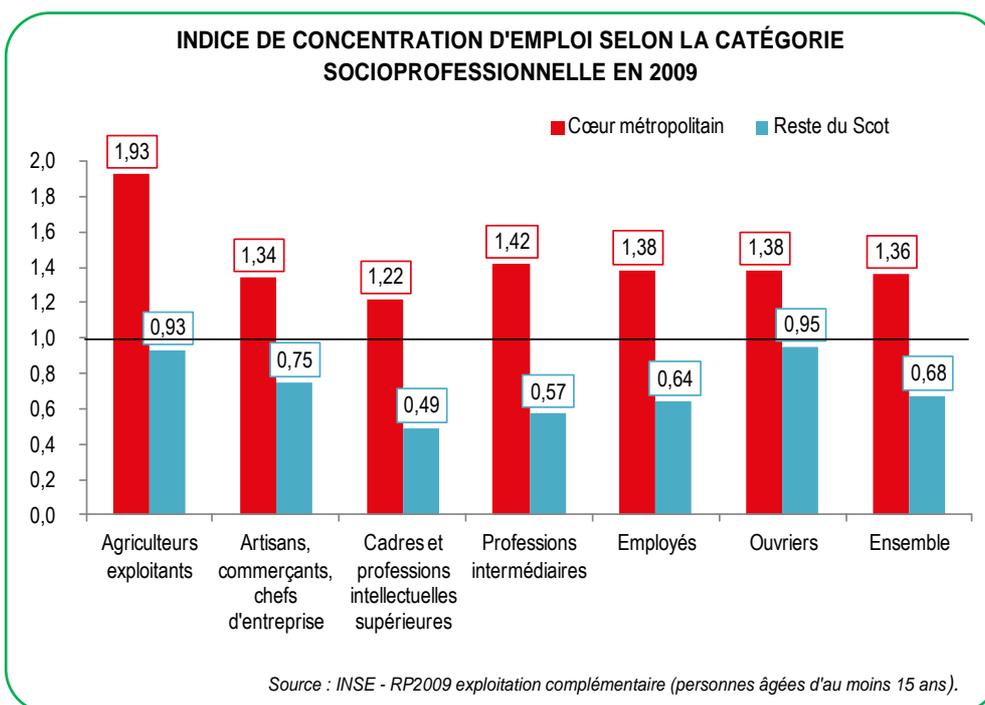
Au final, **42% des emplois salariés se situent en zone d'activités et 58% en dehors**. Cette répartition serait probablement de l'ordre d'un tiers si l'on tenait compte de l'ensemble des emplois (emplois salariés auxquels s'ajoutent les indépendants, les fonctionnaires...)

De nombreux déplacements domicile-travail, pour l'essentiel effectués en voiture

Une répartition différente des actifs et des emplois par secteur d'activité

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, le nombre d'emplois est légèrement supérieur au nombre d'actifs : la situation semble favorable. Afin d'affiner l'analyse, cet équilibre est appréhendé à des échelles territoriales plus fines (cœur métropolitain, reste du territoire du SCoT) et en fonction des secteurs économiques. Ce parallèle par zone géographique et nature d'activité montre de fortes disparités.

Les écarts entre nombre d'emplois et nombre d'actifs occupés sont les plus importants pour les professions intermédiaires, les cadres et les professions intellectuelles supérieures. Ces catégories concernent plus de 23.800 travailleurs du SCoT hors cœur métropolitain mais à peine 13.000 emplois sur ce territoire. Cette première approche fait pressentir des migrations alternantes importantes. **Les actifs habitent des communes qui ne disposent pas forcément d'emplois correspondant à leur secteur d'activité ou à leur qualification.**



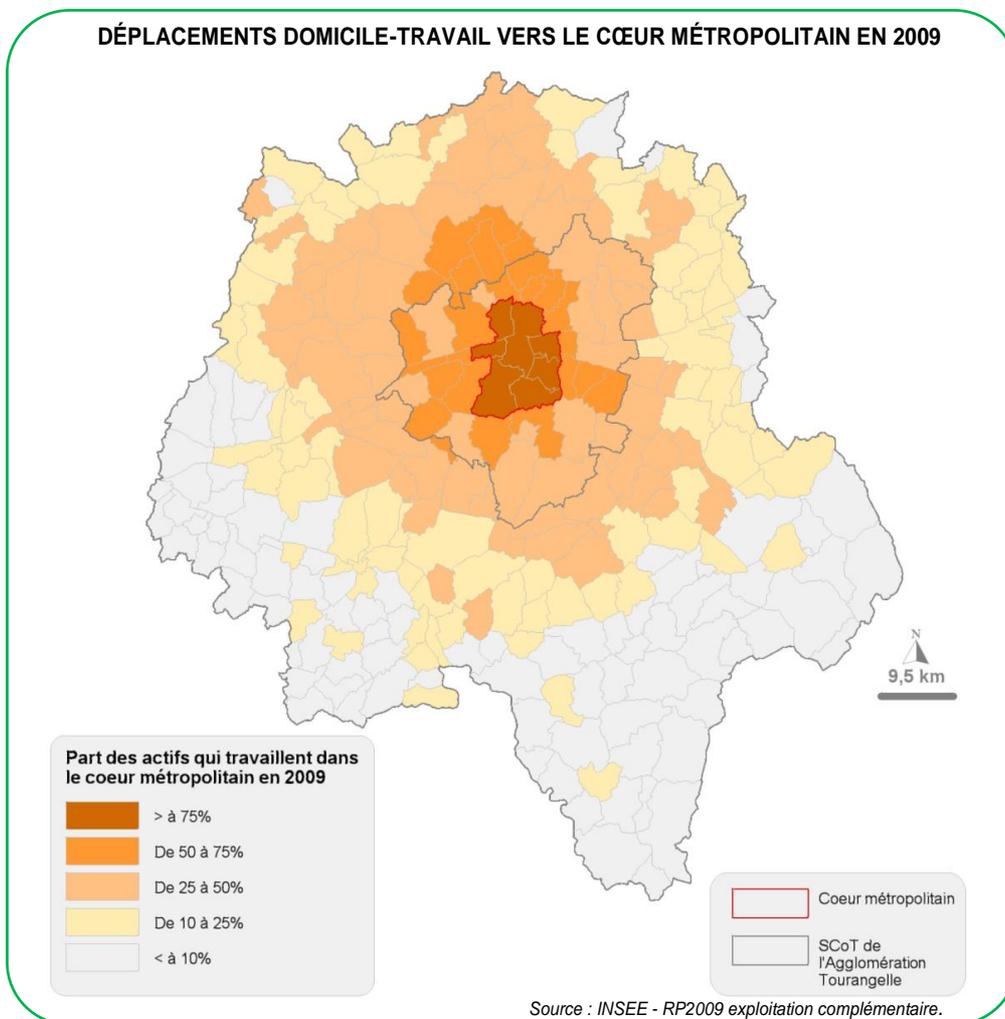
Près des deux tiers des actifs changent de commune pour travailler

Au sein du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, les habitants ont des habitudes de déplacement domicile-travail différentes selon leur lieu de résidence. Ils sont **37% à exercer leur activité professionnelle dans la commune où ils vivent**. Cette proportion est la plus élevée pour Tours (62%). Elle va décroissante avec l'éloignement à la ville centre ; elle atteint seulement 19% pour les communes périurbaines.

On s'intéresse désormais aux actifs qui travaillent sur une autre commune que celle où ils vivent. Les Tourangeaux exercent leur activité professionnelle principalement dans le reste du cœur métropolitain (45%) et en dehors de l'Indre-et-Loire (19%).

Les résidents du cœur métropolitain hors Tours se rendent majoritairement dans la ville centre (49%) et dans d'autres communes du cœur métropolitain (23%). Le reste des habitants du SCoT se dirige essentiellement vers le cœur métropolitain (trois quarts des pôles relais et deux tiers du périurbain) ainsi que vers les communes périurbaines (respectivement 9% et 15%).

DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL VERS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN EN 2009



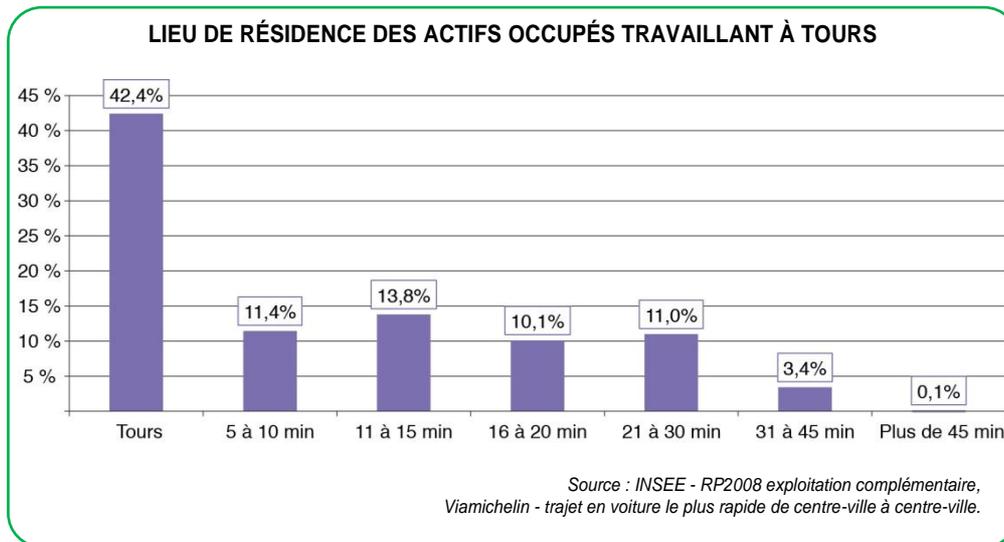
L'amélioration du réseau routier (périphérique, A85, A28...) concourt à l'étalement urbain. À temps égal, la population parcourt des distances plus grandes... pour habiter dans un secteur qui convient davantage à ses aspirations et à ses ressources.

Au final, le cœur métropolitain de **l'agglomération tourangelle attire des actifs occupés venant de l'ensemble du département** : plus de la moitié y travaille, essentiellement à Tours.

Des déplacements domicile – travail qui peuvent être longs

Parmi les personnes qui ont un emploi dans la ville centre, 60% effectuent un trajet domicile-travail très court. Quatre actifs occupés sur dix habitent à Tours et deux sur dix dans le reste du cœur métropolitain (c'est-à-dire entre 5 et 15 minutes en voiture²⁴). À l'inverse, 15% font plus de 20 minutes de voiture pour aller travailler et 8% habitent en dehors de l'aire urbaine de Tours.

²⁴ Tous les temps de trajet mentionnés ici ont été définis pour un déplacement en voiture, le plus rapide possible, de centre-ville à centre-ville des communes, à partir du site internet Viamichelin.



Une utilisation importante de la voiture

Plus de sept actifs occupés sur dix utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail. Ils sont 12% à avoir recours aux transports en commun et plus de 10% à utiliser un mode de déplacement actif.

Si le mode de déplacement varie selon le lieu de résidence des actifs occupés, **la part de la voiture est prépondérante** à toutes les échelles territoriales. Elle s'accroît avec la distance à la ville centre, passant de 57% pour les travailleurs qui résident à Tours à 86% pour ceux qui habitent dans une commune périurbaine.

Une mobilité plus grande chez les ouvriers, les professions intermédiaires et les cadres

Les actifs occupés qui changent de commune pour exercer leur activité professionnelle semblent avoir une situation professionnelle globalement meilleure que le reste des travailleurs. Ils sont davantage à temps plein (84%, soit 3 points de plus que l'ensemble des actifs occupés) et davantage en CDI ou titulaires de la fonction publique (86%, soit 3 points de plus). Leur niveau de diplôme est plus élevé : ils sont six sur dix à détenir au moins un baccalauréat.

L'analyse par catégorie socioprofessionnelle apporte une nuance au propos précédent. Parmi les actifs qui ne travaillent pas sur leur commune de résidence, il y a essentiellement des professions intermédiaires (31%), des employés (25%), des cadres et professions intellectuelles supérieures (19%). Si l'on s'intéresse à la part des actifs qui se déplacent en fonction de la nature de leur activité, on se rend compte que **les populations les plus sujettes aux déplacements sont les ouvriers (58%), les professions intermédiaires (62%), les cadres et professions intellectuelles supérieures (64%).**

De plus, **la majorité des actifs qui changent de communes pour travailler a entre 35 et 54 ans (55%).** Il s'agit probablement de personnes qui ont une situation professionnelle et des revenus qui leur permettent d'habiter plus loin de leur lieu de travail ou des habitants qui, compte tenu du coût du foncier, se sont éloignés de leur lieu de travail pour accéder à la propriété.

2.3.4 Synthèse : les enjeux du développement économique

- **La pérennité de l'emploi**, au regard de la baisse du nombre de postes dans les secteurs primaire et secondaire et du développement des auto-entrepreneurs, qui représentent la majorité des créations d'établissements ces dernières années.
- **Le dynamisme** du territoire, engagé par une croissance continue du taux d'activité mais mis en péril par la réduction du nombre d'élèves et d'étudiants corrélée avec une forte hausse de la population retraitée.
- **La mixité fonctionnelle** afin d'améliorer la qualité du cadre de vie, d'animer les quartiers et de limiter les déplacements domicile – travail, aujourd'hui pour l'essentiel réalisés en voiture.
- **La complémentarité et la solidarité** au sein du SCoT, dans un contexte de sectorisation économique des territoires et de répartition géographique différente des emplois et des actifs selon les domaines d'activité et les qualifications.
- **Le rayonnement** de l'agglomération tourangelle, avec une poursuite du développement des emplois des cadres et professions intellectuelles supérieures, notamment des cadres des fonctions métropolitaines, ainsi qu'une démarche de lisibilité et de valorisation du territoire tourangeau hors de ses frontières.
- **Le maintien de l'agriculture** indispensable aux circuits courts dans le domaine de l'alimentaire et à l'entretien des paysages.
- **La densification des espaces d'activité existants** afin de limiter la consommation foncière.

2.4 Les dynamiques commerciales

2.4.1 Le SCOT : un territoire bien desservi qui rayonne largement

Un carrefour routier

(cf. Diagnostic - 2.5.1 Une accessibilité du territoire qui progresse fortement)

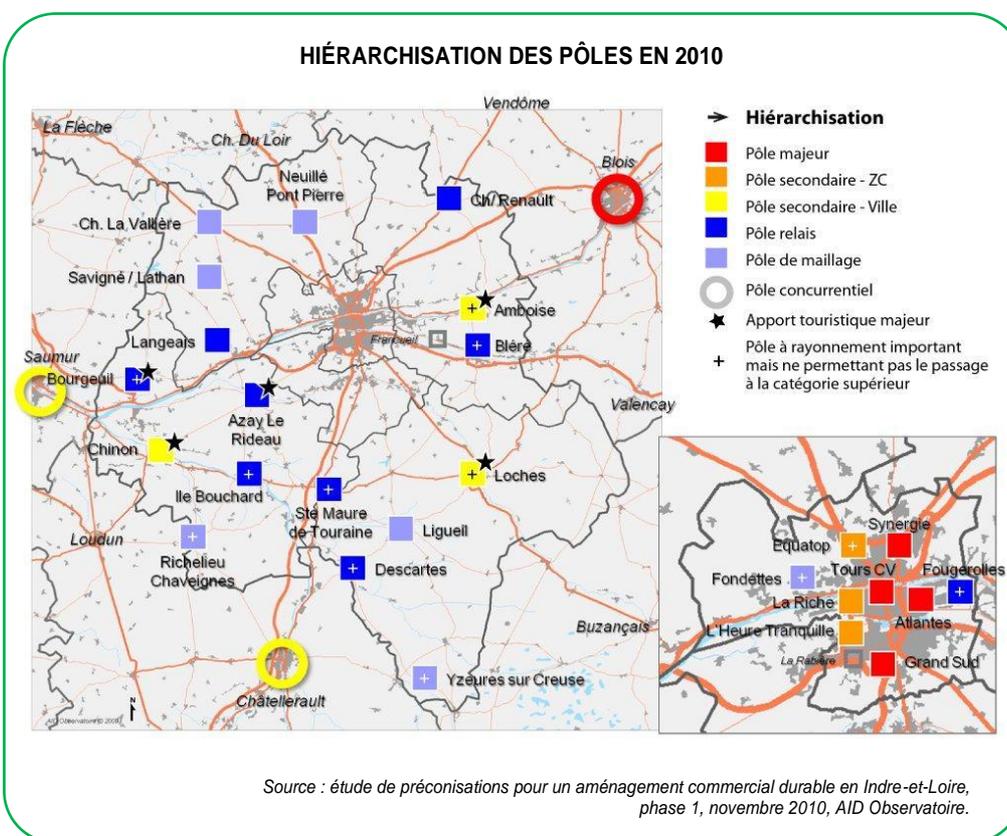


Le SCOT bénéficie d'une **desserte efficace** : le territoire est maillé par un important réseau de routes et d'autoroutes qui convergent vers le cœur de l'agglomération tourangelle. Aucune de ces infrastructures ne présente de dysfonctionnement notable concernant les flux de véhicules (pas de point de blocage majeur même si quelques ralentissements sont observés sur certains axes aux heures de pointe).

Un pôle d'ampleur inégalée au sein du département et à ses franges

L'analyse de l'équipement marchand du territoire réalisée en 2008, pour le compte de la Direction Départementale des Territoires d'Indre-et-Loire, dans le cadre de l'étude de préconisations pour un aménagement commercial durable a fait émerger quatre types de pôle, selon leur niveau de rayonnement :

- le pôle majeur à rayonnement marchand départemental, voire régional ;
- le pôle secondaire à rayonnement infra-départemental. Y sont regroupés les zones commerciales de l'agglomération tourangelle ainsi que les pôles de ville de Chinon, Loches et Amboise (centre-ville et périphérie) ;
- le pôle relais à rayonnement de bassin de vie (intercommunal) ;
- le pôle de maillage à rayonnement plus limité (communal, voire intercommunal).



À l'échelle de l'Indre-et-Loire, les pôles majeurs se situent uniquement dans le cœur métropolitain du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. Celui-ci accueille également des zones commerciales d'importance, d'un niveau de rayonnement semblable à celui des chefs-lieux du département.

Les principales polarités concurrentielles, situées dans les départements limitrophes, ont un rayonnement plus limité que le cœur de l'agglomération tourangelle. Seule la ville de Blois est un pôle majeur. Mais sa localisation et son niveau d'offre ne lui permettent pas d'attirer un nombre significatifs d'habitants d'Indre-et-Loire.

Au final, le pôle tourangeau s'inscrit dans un environnement concurrentiel favorable (existence d'un maillage au-delà de son périmètre mais pas de réel concurrent) qui lui permet d'affirmer sa vocation de pôle commercial majeur aux échelles départementale et régionale.

2.4.2 L'offre commerciale du SCoT

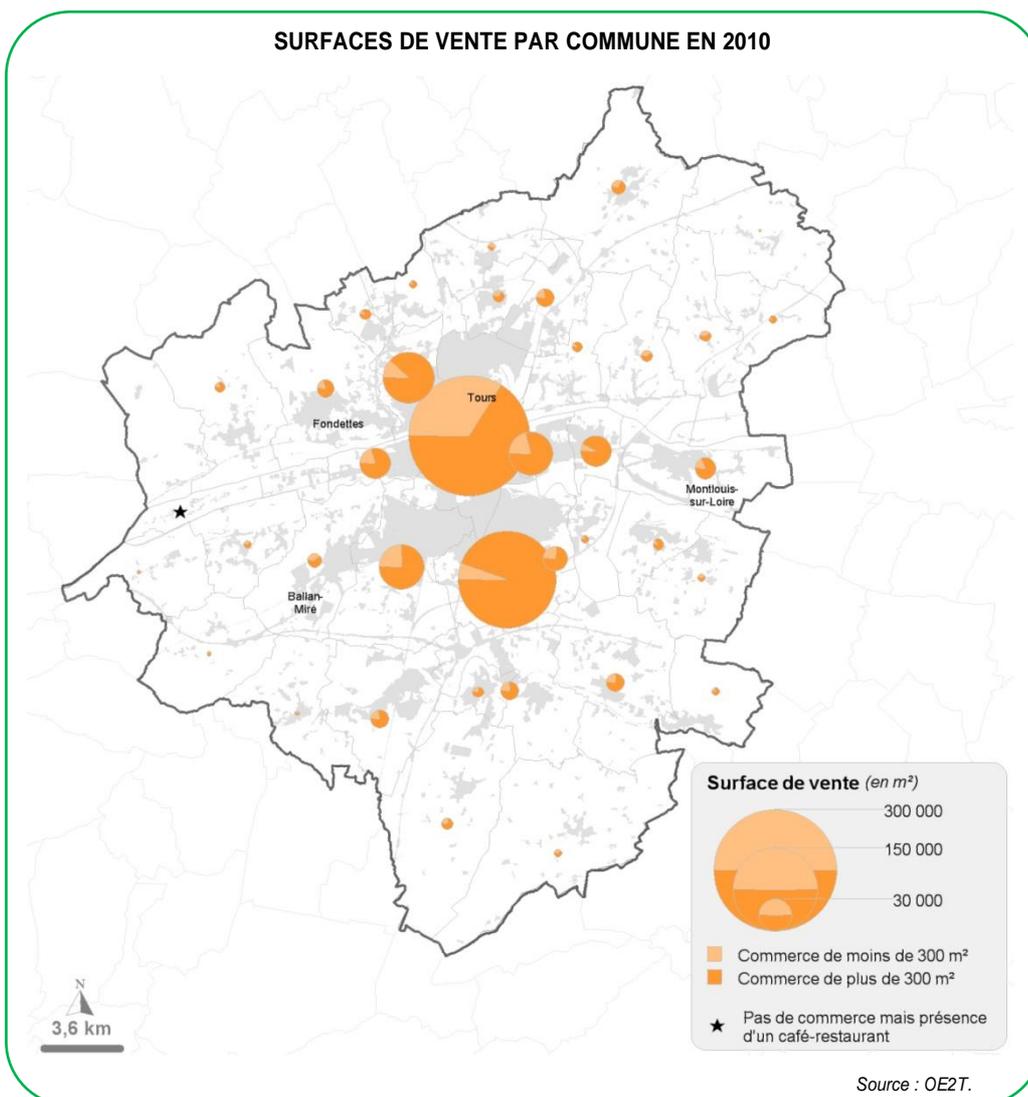
Un maillage fin en achat régulier et une hyperconcentration de l'offre dans le cœur métropolitain

80% des surfaces de vente dans le cœur métropolitain

L'agglomération tourangelle accueille près de 800.000 m² de surfaces de vente. Cette offre est concentrée à plus de 80% dans le cœur métropolitain (34% à Tours et 48% dans le reste du cœur métropolitain).

Près de 80% des surfaces de vente se situent dans des établissements de plus de 300 m². Cette proportion est la plus importante dans le cœur métropolitain hors Tours (87%). Elle est supérieure à la moyenne nationale (75% des surfaces de ventes dans des établissements de plus de 300 m²), mais semblable à celle observée dans les métropoles françaises (85% en plus de 300 m²).

L'agglomération tourangelle bénéficie d'une densité commerciale supérieure à la moyenne nationale²⁵. Dans le secteur de l'alimentaire, celle-ci atteint 401 m² pour 1.000 habitants, contre 308 m² pour 1.000 habitants à l'échelle de la France. Pour les activités non alimentaires, hors secteur de l'automobile et dépôt-vente, le SCoT compte 689 m² de surface de vente pour 1.000 habitants (moyenne nationale : 657 m² pour 1.000 hab.).



²⁵ Ne sont comptabilisés ici que les établissements de plus de 300 m² de surface de vente.

Un maillage de l'offre en achat régulier satisfaisant ...

Il est ici fait référence aux secteurs de l'alimentation (petits commerces) et aux établissements multi-activités (supermarché, hypermarché, hard-discount) afin d'évaluer la qualité de la réponse aux besoins réguliers des habitants.

Le SCoT de l'Agglomération Tourangelle dispose d'une offre alimentaire satisfaisante. Il accueille près de 170.000 m² de surface de vente dans ce domaine. De plus, seules deux communes ne disposent d'aucun commerce alimentaire, du fait de leur faible population (moins de 1.000 habitants) et de la présence d'un pôle à proximité (Ballan-Miré : 2.125 m² de surface de vente). Globalement, le maillage commercial est un peu moins bon dans le cadran Nord-Est et la frange Ouest du territoire.

... et complété par les marchés

Les marchés apportent un complément essentiel aux commerces sédentaires : ils contribuent à l'offre de proximité, à l'animation de la ville et à la valorisation des produits locaux.

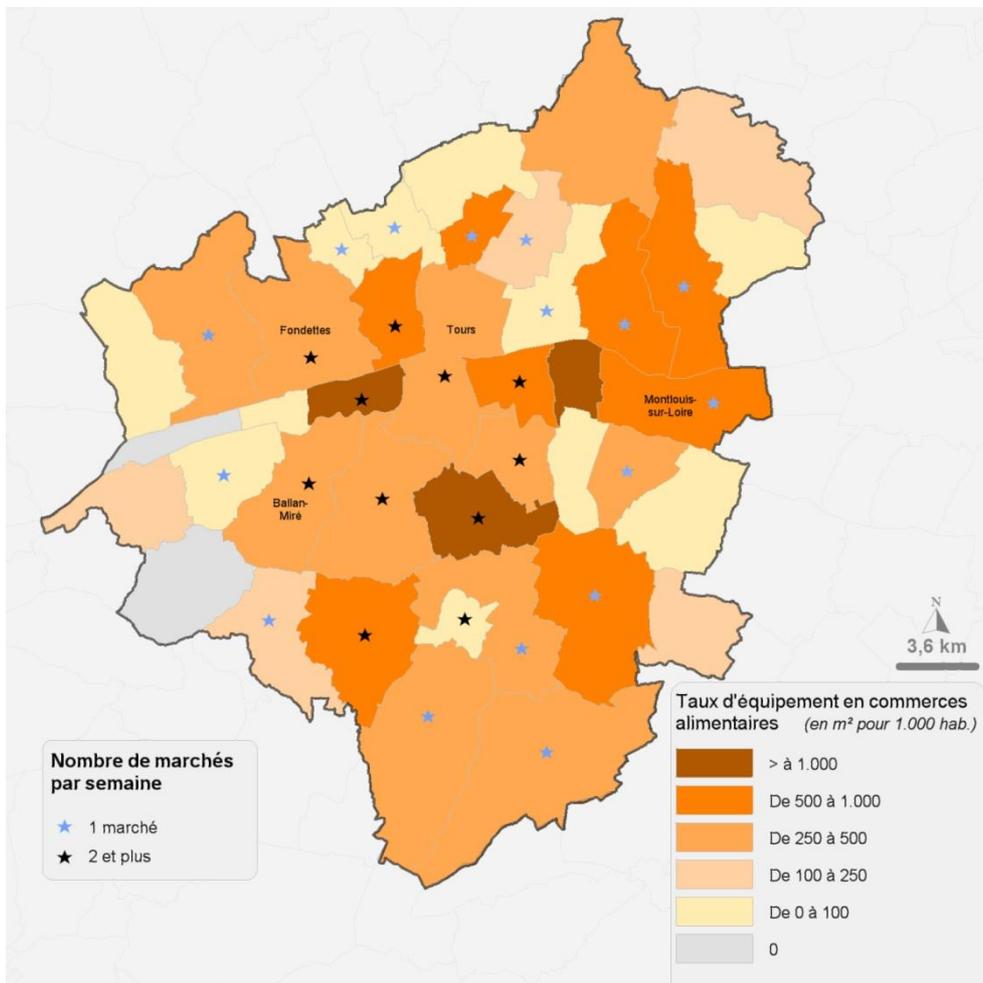
En 2010, le territoire du SCoT compte **près de soixante-dix marchés hebdomadaires**, pour la très grande majorité à vocation alimentaire. Ceux-ci sont répartis sur vingt-sept des quarante communes de l'agglomération tourangelle. La ville de Tours accueille à elle seule vingt-cinq marchés hebdomadaires. Avec le reste du cœur métropolitain, les deux pôles relais de Tour(s)plus et la commune de Montbazou, elle fait partie des territoires proposant au moins deux marchés par semaine.

La spécialisation territoriale se lit également dans la taille de la manifestation. **Les espaces les plus denses, comptent davantage de vendeurs.** À Tours, ils sont en moyenne quarante-six. Le marché qui se tient le dimanche matin dans le quartier Velpeau est le plus important ; il accueille près de 180 exposants. Les autres communes du cœur métropolitain se situent dans la moyenne du SCoT avec une trentaine de vendeurs. Dans les pôles relais, les marchés comptent entre dix et vingt-cinq commerçants. Ils sont en moyenne une dizaine dans les communes périurbaines.

La carte page suivante met en parallèle l'offre en commerces alimentaires et la présence de marchés hebdomadaires. Ce rapprochement fait apparaître la **situation particulière de certaines communes qui présentent un taux d'équipement faible, voire nul, et aucun marché hebdomadaire** (exemples : Azay-sur-Cher, Berthenay, Chançay, Druye, Saint-Étienne-de-Chigny...). Les habitants de ces territoires sont obligés de changer de communes et, parfois, de faire une distance relativement longue pour réaliser leurs achats réguliers. Le plus souvent, ils sont contraints d'effectuer ces déplacements en voiture, faute d'une offre alternative performante.

À noter : le cas particulier de La Ville-aux-Dames. Cette commune périurbaine présente le plus fort taux d'équipement du SCoT (1.471 m² pour 1.000 habitants) mais aucun marché. Cette situation interpelle la **pérennité des petits commerçants et de la vente en direct de producteurs locaux dans le contexte d'une offre en commerces alimentaires très importante** (un hypermarché et deux hard-discounts sur une commune d'à peine 5.000 habitants).

**TAUX D'ÉQUIPEMENT EN COMMERCE ALIMENTAIRES
ET MARCHÉS DE PLEIN VENT EN 2010**



Source : OE2T.

87% du chiffre d'affaires dans le cœur métropolitain²⁶

POINT MÉTHODOLOGIQUE : UNE APPROCHE PAR FRÉQUENCE D'ACHATS

L'analyse qui suit vise à évaluer le niveau de satisfaction des besoins sur le territoire, selon la fréquence d'achats à laquelle il est fait référence. Les enjeux sont en effet variables selon qu'il s'agisse :

- d'achats courants, générant des déplacements quotidiens à hebdomadaires, et associés par conséquent à des enjeux forts de proximité ;
- ou d'achats plus occasionnels voire exceptionnels associés à des comportements et des enjeux de mobilité différents.

Au-delà de la fréquence et de l'origine des déplacements, les modes d'accès associés à ces différents types d'achats sont également différents. Les achats quotidiens, hebdomadaires et occasionnels légers sont associés à des modes de transports mixtes (modes doux, transports en commun, véhicules particuliers), alors que les achats occasionnels et exceptionnels sont davantage associés à des modes d'accès motorisés. Par ailleurs, les besoins fonciers nécessaires à l'implantation des différentes typologies d'activités sont variables, ainsi que l'impact sur l'animation des centralités urbaines. L'offre répondant à des achats quotidiens, hebdomadaires voire occasionnels légers constitue la majeure partie de l'offre commerciale présente dans les centralités urbaines et contribue fortement à leur vitalité économique. Il semble par conséquent opportun d'utiliser ce point d'entrée dans le cadre de cette analyse.

Le tableau ci-dessous met en évidence, pour chaque typologie d'achats, les activités concernées et l'aire d'influence principale des équipements.

Fréquences d'achat		Types d'activités concernées
Régulière	Quotidienne	Boulangerie, boucherie – charcuterie, tabac – presse, fleurs, alimentation, services et artisans...
	Hebdomadaire	Supermarchés/hypermarchés, alimentaire spécialisé...
Occasionnelle « légère »		Habillement, chaussures, optique, parfumerie, bijouterie, librairie papeterie CD/DVD, jeux - jouets, petite décoration, petit électroménager...
Occasionnelle « lourde »		Bricolage, jardinage...
Exceptionnelle		Mobilier, gros électroménager, gros bricolage/matériaux/revêtements, aménagement, de la maison (cuisines, salles de bains), concessionnaires automobiles, concepts spécifiques (Oxylane, village de marques...)

Source : AID Observatoire.

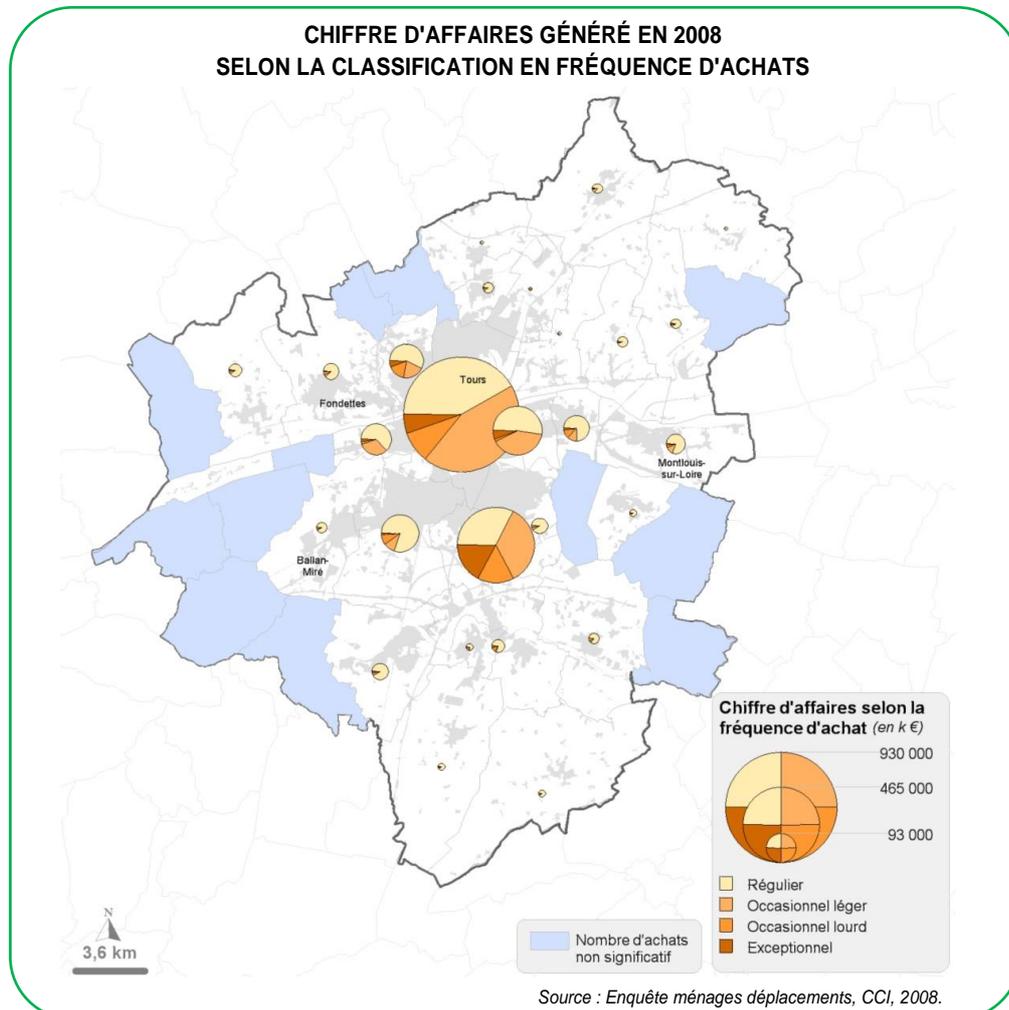
L'activité commerciale présente sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle a généré plus de **2,2 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2008**. Les chiffres d'affaires les plus élevés ont été réalisés sur les communes de Tours et de Chambray-lès-Tours. **Les commerces de la ville centre ont généré près d'un milliard d'euros** (dont 38% sur la zone commerciale de Tours Nord), **ce qui représente 42% du montant des ventes effectuées sur le SCoT**. Les enseignes implantées sur la commune de Chambray-lès-Tours ont, quant à elles, réalisé un chiffre d'affaires de près d'un demi-milliard d'euros, soit 21% du chiffre d'affaires global de l'agglomération tourangelle.

²⁶ L'ensemble des données présentées dans ce paragraphe sont issues de l'enquête ménage réalisée pour la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Indre-et-Loire en 2008.

L'analyse plus précise de la localisation du chiffre d'affaires réalisé sur la commune de Tours met en avant un **certain déséquilibre entre centre-ville et pôles commerciaux périphériques**, au profit de ces derniers. Le cœur de la ville-centre, qui représente en général entre 20% et 25% du chiffre d'affaires d'une agglomération, pèse à peine 15% sur le SCoT. Ce constat est à relativiser au regard de la présence de micro-polarités dans de nombreux quartiers de Tours, offre qui permet de satisfaire les besoins en achat régulier.

Le chiffre d'affaires est porté par les achats réguliers (51%) et les achats occasionnels légers (33%). Les achats occasionnels lourds ne représentent que 9% du montant des ventes et les achats exceptionnels 7% (hors IKEA pas ouvert au moment de l'étude). Cette répartition classique à l'échelle du SCoT varie en fonction des territoires :

- le cœur métropolitain, notamment les villes de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, se distingue par une plus forte proportion des achats occasionnels légers. Ceci s'explique par la présence importante de commerces liés à l'équipement de la personne, à la culture et aux loisirs, en centre-ville ou dans les zones commerciales (galeries marchandes, grandes et moyennes surfaces) ;
- la part plus élevée des achats exceptionnels constitue la particularité du cœur métropolitain hors ville de Tours. La zone commerciale Grand Sud à Chambray-lès-Tours représente près de la moitié du chiffre d'affaires affecté à cette fréquence d'achat sur le SCoT de l'Agglomération Tourangelle ;
- les pôles relais et les communes périurbaines se caractérisent par un chiffre d'affaires constitué pour l'essentiel par les achats réguliers (plus de 80%), en lien avec l'offre disponible sur ces territoires.



Cette répartition du chiffre d'affaires par fréquence d'achats est à rapprocher de la localisation des surfaces de vente par secteur d'activité. Celle-ci fait apparaître la prédominance de trois domaines : l'automobile (31%), l'équipement de la maison (22%) et l'alimentaire (petits commerces et supermarchés ; 21%). Cette offre diversifiée correspond aux ratios moyens observés dans les métropoles françaises, avec une légère surreprésentation de l'automobile et de l'équipement de la maison.

Au regard de la localisation de l'offre globale (82% dans le cœur métropolitain, 4% dans les pôles relais, 14% dans les communes périurbaines), l'analyse par secteur fait apparaître des spécificités. **Le cœur métropolitain accueille l'essentiel des surfaces de vente liées à l'équipement de la personne (97% de l'offre du SCoT) et au domaine culture/loisirs (92%).** Les pôles relais se distinguent, quant à eux, par une proportion de services aux particuliers (8%) deux fois plus importante que leur part dans l'offre globale (4%). Dans les communes périurbaines, c'est l'alimentaire (38%) et l'automobile (19%) qui sont surreprésentés.

REPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DANS LE SCOT

L'ensemble de l'analyse fait apparaître :

- une hyperconcentration de l'offre dans le cœur métropolitain ;
- un faible poids du centre-ville de Tours dans le chiffre d'affaires du SCoT de l'Agglomération Tourangelle qui suppose une **maîtrise des développements commerciaux périphériques, éventuellement accompagnée par une politique de renforcement des commerces en centre-ville.**

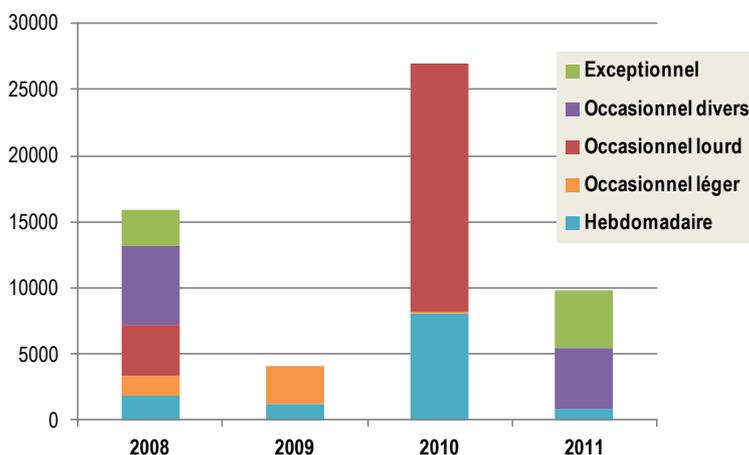
Territoire	Part du chiffre d'affaires
Tours - centre-ville	14,6%
Tours - hors CV	28,2%
Ensemble du cœur métropolitain	86,9%
Pôles relais	3,5%
Communes périurbaines	9,6%

Source : Enquête ménages déplacements, CCI, 2008.

Un renforcement de l'offre occasionnelle et du cœur métropolitain

Entre 2008 et 2011, il a été autorisé 56.811 m² de surface commerciale, soit environ **40 m² par an pour 1.000 habitants**. Ce rythme de croissance est inférieur à la moyenne nationale hors région parisienne (50 m² par an pour 1.000 habitants). Le contexte local explique en grande partie cette situation : l'offre existante est déjà conséquente (cf. les densités commerciales présentées plus haut ; paragraphe "le maillage de l'offre en achat régulier") et une attention est portée à la maîtrise du développement commercial.

SURFACES DE VENTE (M²) AUTORISÉS PAR FRÉQUENCE D'ACHAT



Source : Préfecture d'Indre-et-Loire.

Ces autorisations concernent principalement des **achats occasionnels** (deux tiers des surfaces de vente), notamment les domaines de la jardinerie et du bricolage.

Le développement de l'offre commerciale s'est avant tout réalisé dans le **cœur métropolitain** (67% des surfaces de vente autorisées). Les grands ensembles commerciaux ont accueilli l'essentiel des créations et des extensions.

L'analyse combinée de la fréquence d'achat et de la localisation des autorisations fait apparaître une **tendance au renforcement de l'offre occasionnelle**. Le maillage de proximité (achats hebdomadaires), malgré les quelques manques observés dans la répartition de l'offre, n'est pas complété. Toutefois, les marges de manœuvre sont limitées étant donné le peu d'évasion commerciale hors du territoire du SCoT (3.3%).

En parallèle de ces autorisations, il a été refusé près de 7.000 m² de surface de vente correspondants à trois supermarchés dans des communes périurbaines et à un retail park²⁷ dans le cœur métropolitain.

Une nécessaire amélioration de la qualité des espaces commerciaux

Consommation foncière : le commerce hors la ville

Le développement des pôles commerciaux s'est fait sur le mode de l'**extension urbaine**. Aussi, ces activités économiques ont mobilisé beaucoup de foncier et ont fortement contribué à l'**imperméabilisation des sols** (bâtiment, parking, voirie...).

En outre, ces zones commerciales périphériques ne disposent ni de parking en ouvrage ni d'équipements mutualisés, ou alors de façon anecdotique. Cela contribue à une consommation foncière excessive.

De plus, on constate une faible occupation du sol au sein des zones commerciales : l'emprise bâtie représente environ 20% de leur superficie totale, quand la moyenne nationale, elle-même peu élevée, est de l'ordre de 30%.

Une **densification des zones commerciales existantes et une utilisation plus optimale de l'espace** (exemple : mutualisation d'équipements, de places de stationnement...) permettraient d'assurer un développement de l'activité commerciale en limitant la consommation foncière. Le cas échéant, la réhabilitation de friches et la mobilisation de locaux vacants permettraient également d'agir dans ce sens.

Qualité architecturale et paysagère : des entrées de ville médiocres

La plupart des zones commerciales périphériques se sont installées le long d'axes routiers majeurs. Pour l'essentiel, elles constituent la **première image du territoire** perceptible par l'automobiliste. Par conséquent, leur traitement qualitatif devrait être une priorité. L'expérience a montré que ce n'était pas le cas.

En effet, les **bâtis vieillissants et les implantations anarchiques** renvoient une image peu qualitative des grands pôles commerciaux. De plus, ces espaces participent à la dégradation des perspectives visuelles (succession de boîtes en tôle avec parking à l'avant du magasin). L'**architecture peu travaillée** et la faible recherche d'homogénéisation des façades (implantation, volumétrie, couleurs...) ne facilitent pas leur insertion paysagère.



AVENUE DU GRAND SUD, CHAMBRAY-LES-TOURS

²⁷ Le Conseil National des Centres Commerciaux définit comme retail park "un ensemble commercial à ciel ouvert, réalisé et géré comme une unité. Il comprend au moins cinq unités locatives et sa surface est supérieure à 3.000 m² SHON (surface construite)".

Par ailleurs, les zones commerciales sont à ce jour **peu végétalisées** et **peu d'attention est portée aux espaces extérieurs**. La lisibilité des surfaces de vente et des modalités de circulation est souvent compromise.

Aussi, il y a aujourd'hui **matière à accroître l'attractivité visuelle** des commerces et des linéaires en entrée de ville. Il est essentiel **d'augmenter l'exigence en matière d'intégration du bâti, de qualité des espaces collectifs, d'insertion des enseignes...** Si les grands groupes commerciaux commencent à réaliser des efforts dans ce sens afin de satisfaire leur clientèle (concept de fun shopping²⁸), une vigilance s'impose, tant cette attention nouvelle ne dépasse généralement pas l'architecture du bâtiment et le parking qui l'entoure. L'aménagement d'ensemble et l'organisation globale de la zone commerciale est le plus souvent mis de côté.

Mixité fonctionnelle : une diversité à engager

La majorité des pôles commerciaux périphériques se sont construits sur le modèle de l'urbanisme fonctionnel, au sens de la dissociation des activités urbaines. Ici, **l'espace est dédié à l'acte d'achat**.

Dans la recherche d'une ville des proximités, la **diversité fonctionnelle est souhaitable**. Lorsque cela est pertinent, elle sera à introduire dans les pôles commerciaux existants, par exemple par l'implantation de bureaux et de services aux entreprises ou par l'introduction d'opérations de logement. Œuvrer pour le maintien du commerce en centre-ville et centre-bourg est également un moyen de mêler activité économique, service public et habitat.

Mobilité durable : un confort d'usage à améliorer

Le **confort d'usage** concerne l'accessibilité des zones commerciales et la sécurité. Il est :

- physique : sécurité des piétons, accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), desserte en modes doux et en transport en commun...
- cognitif : signalétique, lisibilité des espaces...

Dans l'agglomération tourangelle, **les pôles commerciaux périphériques présentent de nombreux problèmes d'accessibilité**. Les circulations piétonnes et cyclables ne sont pas sécurisées et peu d'attention est accordée au stationnement spécifique des deux-roues. De plus, la desserte en transport collectif est peu développée et pas toujours adaptée à la demande de la clientèle. Utiliser ce mode de déplacement est d'autant plus compliqué que les continuités piétonnes entre l'arrêt du bus et l'entrée du magasin sont quasi inexistantes. En outre, il n'est parfois pas aisé d'aller d'une enseigne à une autre, notamment lorsque l'espace commercial est fragmenté par des infrastructures routières importantes et que leur traversée n'est pas organisée dans le souci de réduire et de faciliter les déplacements.

Responsabilité environnementale : un engagement à développer

Comme tout morceau de ville, **les espaces commerciaux et leurs extensions impactent l'écosystème**. Il est de la responsabilité des enseignes de mettre en place les actions nécessaires à la réduction des nuisances provoquées et à la préservation de l'environnement. Certaines se sont déjà engagées dans cette voie. L'enjeu est de généraliser ce type de comportement. Il peut s'agir :

- de performance énergétique : enveloppe des bâtiments, dispositifs d'économie d'énergie pour l'éclairage et le matériel de réfrigération, réduction du nombre et du temps d'allumage des enseignes lumineuses, production d'énergie renouvelable...
- de traitement des déchets : recyclage, réduction des emballages, tri sélectif...
- de gestion de l'eau : récupération de l'eau de pluie, végétalisation...

²⁸ Concept récent venant tout droit des États-Unis. Face au e-commerce, les enseignes doivent se développer qualitativement pour offrir des espaces de convivialité et de plaisirs à leurs clients.

2.4.3 L'analyse de la clientèle et des comportements d'achat

Des habitants aux profils différents selon les territoires du SCoT

(cf. Diagnostic – 2.1 Les dynamiques démographiques)

L'agglomération tourangelle compte 354.815 habitants en 2009, soit 4,7% de plus qu'en 1999. La population est concentrée à Tours (38%) et dans le reste du cœur métropolitain (29%). La densité d'habitants est la plus élevée dans la ville-centre (près de 4.100 hab/km²) et diminue avec son éloignement (moyenne de 143 hab/km² dans les communes périurbaines, avec des situations très hétérogènes, allant de 40 à 615 hab/km²).

Le tableau ci-dessous reprend les principales caractéristiques de la population en fonction de l'armature urbaine du SCoT de l'Agglomération Tourangelle.

PROFIL SOCIO-DÉMOGRAPHIQUE DES TERRITOIRES DU SCoT			
	Cœur métropolitain	Pôles relais	Périurbain
Communes	Plus de 10.000 habitants	Au moins 8.000 habitants	Moyenne : 3.000 habitants
Évolution démographique	Rythme faible et en baisse	Rythme élevé, en chute	Rythme élevé, en hausse
Moteurs	Solde naturel Solde migratoire négatif	Soldes naturel et migratoire Prépondérance migrations	Soldes naturel et migratoire Apport semblable des 2
Composition des ménages	Beaucoup de personnes seules	Beaucoup de couples et des familles	Beaucoup de familles
Vieillessement de la population	Concentration des personnes de 60 ans ou +	Très forte hausse du nombre de 60 ans ou +	Forte hausse du rythme d'évolution des 60 ans ou +
Niveau de vie	Revenus faibles Minima sociaux	Revenus les plus élevés, en baisse	Revenus élevés, en hausse

Un maillage en achats réguliers à renforcer pour réduire les distances

Une enquête ménages déplacements a été réalisée en 2008 sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle. Les conclusions qu'elle permet d'établir sont basées sur un volume global d'environ 1,3 million de déplacement.

À l'échelle du SCoT, 24% des déplacements ont pour motif le travail. Parmi les arrêts effectués sur ces trajets domicile-travail, 43% concernent des achats. Au niveau national, 25% des achats réguliers sont effectués sur les flux domicile-travail, d'où l'importance de prendre en compte ces pratiques.

De plus, l'enquête réalisée sur le territoire du SCoT a mis en évidence qu'un déplacement sur cinq est réalisé dans le but d'effectuer des achats.

Ces éléments plaident pour une analyse par fréquence d'achats. Ils mettent également en avant l'importance de **travailler le maillage de l'offre commerciale pour les achats réguliers** afin de limiter les déplacements liés aux actes d'achats ou, à tout le moins, de réduire les distances parcourues pour faciliter les reports modaux.

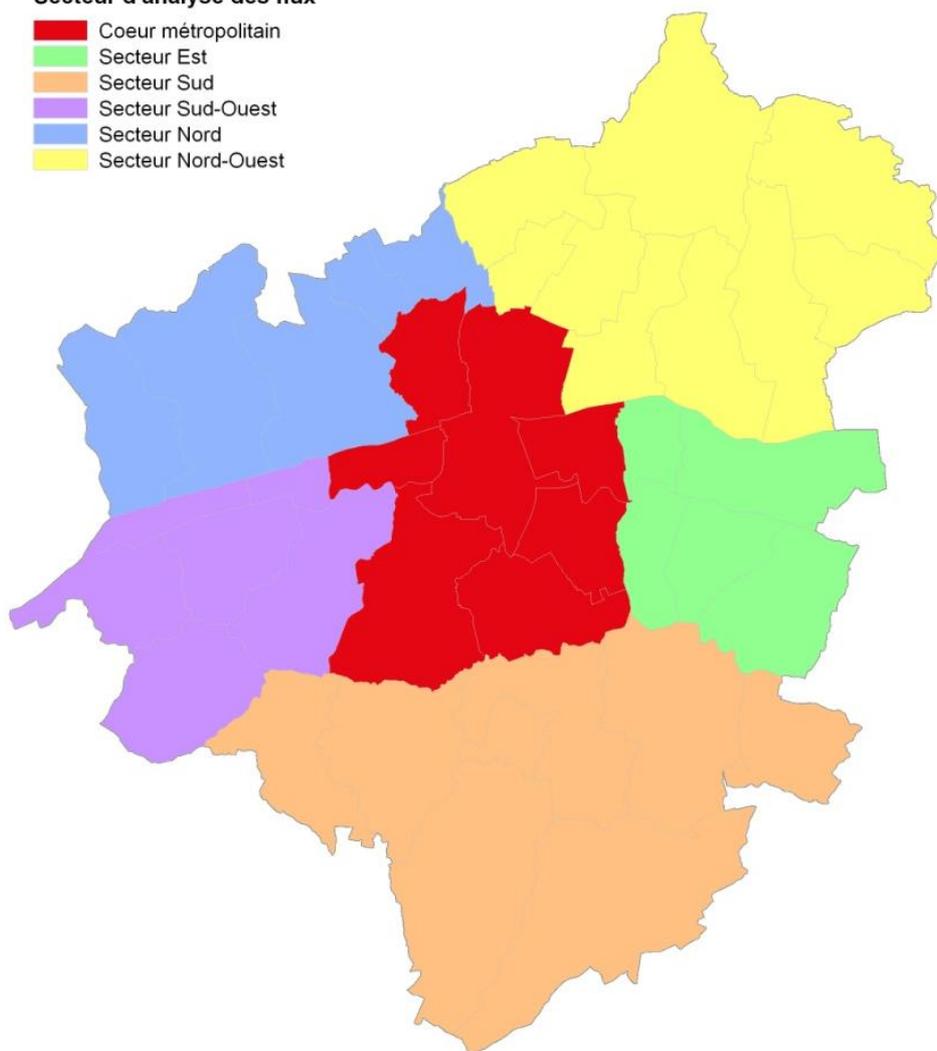
TABLEAU DE SYNTHÈSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

Lieu d'emploi Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	79,6%	1,7%	2,0%	2,9%	2,3%	0,9%
Secteur Est	54,2%	25,7%	1,0%	2,6%	3,1%	0,3%
Secteur Sud	56,6%	0,8%	25,7%	3,5%	1,3%	0,3%
Secteur Sud-Ouest	49,9%	2,4%	2,8%	30,4%	1,0%	0,3%
Secteur Nord	49,9%	1,2%	1,1%	1,5%	32,4%	1,4%
Secteur Nord-Ouest	61,9%	1,0%	2,2%	2,0%	2,8%	19,8%

Source : INSEE, RP2009, exploitations complémentaires.

Secteur d'analyse des flux

- Cœur métropolitain
- Secteur Est
- Secteur Sud
- Secteur Sud-Ouest
- Secteur Nord
- Secteur Nord-Ouest



Source : ATU-2012.

Une offre qui satisfait les besoins

L'analyse de l'offre est réalisée par fréquence d'achats.

Les achats réguliers

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, seuls 3,3% de la dépense commercialisable des ménages est réalisée en dehors du territoire. Cet indicateur représente l'évasion commerciale. Son faible niveau indique une excellente rétention des dépenses pour ce qui est des achats réguliers. En-dessous du seuil de 9% dans le secteur de l'alimentaire, elle est considérée comme incompressible. Aussi, les besoins des habitants du SCoT sont couverts.

Lieu d'achat Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	92,7%	0,3%	0,2%	0,1%	0,6%	3,2%
Secteur Est	42,7%	51,8%	1,8%	0,0%	0,0%	0,0%
Secteur Sud	35,9%	0,1%	59,8%	0,0%	0,2%	0,1%
Secteur Sud-Ouest	58,6%	0,0%	0,7%	33,8%	0,4%	1,6%
Secteur Nord	45,5%	0,7%	0,0%	0,0%	47,0%	1,7%
Secteur Nord-Ouest	26,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	69,3%

Le SCoT hors cœur métropolitain présente un maillage intéressant, avec toutefois un rééquilibrage possible sur le secteur Sud-Ouest. Le **renforcement de l'offre doit se faire uniquement en fonction de la croissance démographique programmée**, reflet de l'évolution de la demande.

La matrice de flux ci-dessus montre une forte convergence des flux vers le cœur métropolitain, secteur qui polarise par ailleurs 11% des achats réguliers de l'Indre-et-Loire hors SCoT.

Les achats occasionnels légers

Pour cette fréquence d'achat, le SCoT présente un taux d'évasion de 8%. Celui-ci est faible au regard des moyennes d'autres grandes agglomérations (entre 10% et 15% d'évasion commerciale pour les achats occasionnels légers). Ici aussi, les besoins des habitants du SCoT sont couverts.

Lieu d'achat Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	93,6%	0,2%	0,3%	0,2%	0,0%	1,1%
Secteur Est	66,7%	22,3%	1,1%	0,0%	0,0%	1,1%
Secteur Sud	67,1%	0,0%	28,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Secteur Sud-Ouest	81,5%	0,0%	0,0%	12,0%	0,0%	0,0%
Secteur Nord	71,9%	0,8%	0,0%	0,0%	14,0%	3,4%
Secteur Nord-Ouest	74,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	22,0%

Cependant, le **maillage pourrait être amélioré pour les secteurs Sud-Ouest et Nord**. En 2008, respectivement 12% et 14% de la dépense commercialisable des ménages de ces territoires est réalisée sur place contre au moins 20% dans les autres secteurs du SCoT. Il s'agirait de limiter l'évasion commerciale par l'extension de commerces existants.

Le niveau d'attraction du cœur métropolitain augmente pour cette fréquence d'achat : il accueille la dépense commercialisable de 29% des ménages de l'Indre-et-Loire hors agglomération tourangelle et de 19% des ménages sarthois.

Les achats occasionnels lourds

Seuls 4% de la dépense commercialisable des ménages du SCoT est réalisée en dehors de ce territoire. Le taux d'évasion pour cette fréquence d'achat est en moyenne de 10% dans les grandes agglomérations. Il est deux fois plus faible sur l'agglomération tourangelle. Les besoins du territoire sont couverts.

Lieu d'achat Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	Secteur Est	Secteur Sud	Secteur Sud-Ouest	Secteur Nord	Secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	88,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	1,7%
Secteur Est	71,1%	15,4%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
Secteur Sud	81,0%	0,0%	7,5%	0,0%	0,0%	0,5%
Secteur Sud-Ouest	86,0%	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%
Secteur Nord	76,2%	0,2%	0,0%	0,0%	7,9%	1,5%
Secteur Nord-Ouest	68,5%	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	20,3%

Pour ce type d'achat, le cœur métropolitain attire 40% de la dépense commercialisable des ménages de l'Indre-et-Loire hors agglomération tourangelle.

Le développement de ce type d'offre s'envisagerait uniquement dans le cœur métropolitain et, à la marge, dans les pôles relais.

Les achats exceptionnels

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, on constate une évasion commerciale de 6%, deux fois plus faible que la moyenne pour les grandes agglomérations françaises (10% à 15%). Les besoins sont largement couverts, d'autant que ces données ne tiennent pas compte de l'attraction du magasin IKEA, non ouvert au moment de l'enquête.

Le développement de ce type d'offre s'envisagerait uniquement dans le cœur métropolitain.

Lieu d'achat Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	secteur Est	secteur Sud	secteur Sud-Ouest	secteur Nord	secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	83,7%	0,3%	0,2%	0,1%	0,1%	3,5%
Secteur Est	76,7%	8,5%	1,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Secteur Sud	75,0%	0,0%	8,9%	0,0%	0,0%	0,0%
Secteur Sud-Ouest	77,3%	3,1%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%
Secteur Nord	70,7%	0,0%	0,0%	0,0%	8,1%	3,7%
Secteur Nord-Ouest	67,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%

Synthèse

Lieu d'achat Lieu de résidence	Cœur Métropolitain	secteur Est	secteur Sud	secteur Sud-Ouest	secteur Nord	secteur Nord-Ouest
Cœur Métropolitain	90,8%	0,2%	0,1%	0,1%	0,4%	2,6%
Secteur Est	56,0%	34,9%	1,2%	0,0%	0,0%	0,1%
Secteur Sud	54,8%	0,1%	38,0%	0,0%	0,1%	0,2%
Secteur Sud-Ouest	70,4%	0,2%	0,4%	20,1%	0,2%	0,9%
Secteur Nord	59,0%	0,5%	0,0%	0,0%	29,3%	2,0%
Secteur Nord-Ouest	47,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	46,3%

À l'échelle du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, les besoins sont couverts, comme l'illustre la très faible évasion commerciale (moins de 10% tout type d'achats confondus).

Le développement commercial doit être animé par une amélioration qualitative de l'offre, dans une double optique :

- maintenir l'attractivité et le rayonnement de l'agglomération tourangelle ;
- améliorer le maillage commercial, notamment pour les achats réguliers et occasionnels lourds (surfaces de vente aujourd'hui concentrées dans le cœur métropolitain), en cohérence avec l'armature urbaine et dans la limite de la viabilité économique.

Une évolution de la demande qui implique un renforcement de l'offre de proximité dans les pôles relais

+ 30.000 habitants en 20 ans

(cf. Diagnostic – 3.1 Le scénario démographique retenu)

Le projet de territoire à horizon 2030 se base sur le scénario central de l'INSEE qui prolonge les tendances observées sur la période récente. Selon ces hypothèses, la population du SCoT de l'Agglomération Tourangelle atteindrait 392.129 habitants en 2030, soit une progression de 30.157 habitants entre 2011 et 2030.

À partir de cette projection, une estimation du nombre de résidences principales a été réalisée, sur la base d'une hypothèse de desserrement des ménages semblable à la tendance nationale. Ainsi, le SCoT accueillerait environ 35.830 ménages supplémentaires entre 2011 et 2030. Compte tenu du projet de territoire, 59% d'entre eux résideraient dans le cœur métropolitain, 17% dans les pôles relais et 24% dans les communes périurbaines.

Une montée en puissance des pôles relais

Les évolutions récentes montrent un dynamisme particulier sur les trois pôles relais du SCoT : ils ont connu **la plus forte progression démographique (+13,4% d'habitants) et économique (+33,3% d'emplois)**, en comparaison du cœur métropolitain (respectivement +1,4% et +13,9%) et des communes périurbaines (respectivement +11,6% et +28,5%).

Le projet de l'agglomération tourangelle confère aux pôles relais une responsabilité particulière. Ils servent de pôles d'appui aux communes périurbaines qui les entourent et dont une partie du fonctionnement est lié à ces centralités. **Les pôles relais doivent permettre de structurer la couronne périurbaine et de conforter les bassins de vie de proximité.** Ainsi, ils doivent accueillir une part importante du développement futur, ce qui suppose une accélération du rythme de production de logements.

Une stratégie urbaine qui induit l'armature commerciale à venir

La stratégie de développement urbain constitue le socle de base sur lequel les acteurs locaux s'appuient pour définir les politiques sectorielles (habitat, activité économique, ...). **Le développement commercial à venir doit être en adéquation avec l'armature urbaine hiérarchisée.** Ainsi :

- le renforcement du maillage de proximité (achats réguliers et occasionnels légers) devra s'effectuer en priorité dans les pôles relais ;
- les achats occasionnels lourds et exceptionnels sont l'apanage du cœur métropolitain.

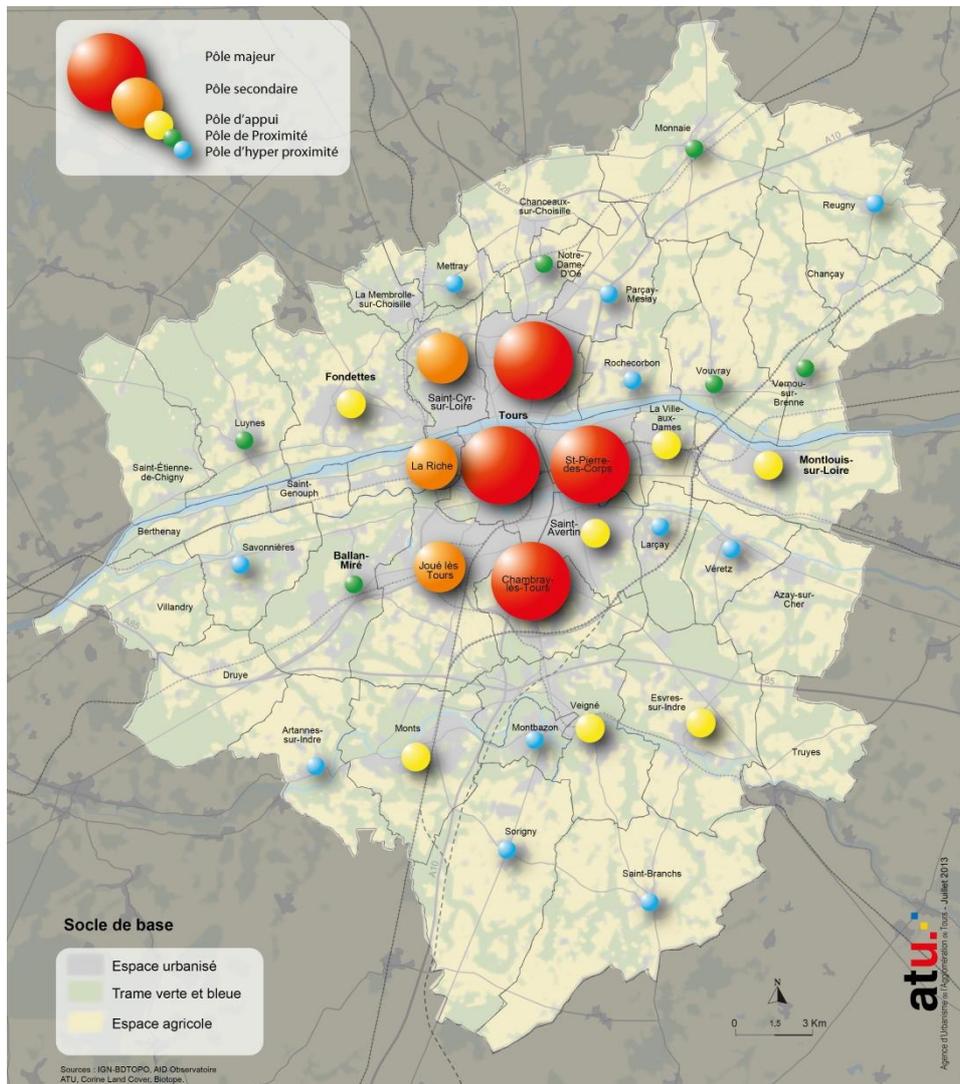
2.4.4 La hiérarchie commerciale actuelle

Le diagnostic a abouti à l'élaboration d'une hiérarchie des fonctions commerciales actuelles à l'échelle du SCoT. Cette hiérarchie est basée sur la typologie d'offres présentes sur les polarités (appréhendées par fréquence d'achats afin de prendre en considération les temps de déplacement parcourus par les clientèles) et les zones d'influence induites. Elle fait ressortir plusieurs catégories de pôles, des plus denses et diversifiés aux plus simples :

- **un pôle majeur d'agglomération** : le cœur métropolitain qui dispose d'une offre répondant à tous types de besoins (de quotidiens à plus exceptionnels). Cette polarité rayonne à l'échelle du SCoT, de l'Inter-SCoT et plus largement sur l'ensemble du département et au-delà. L'offre est organisée entre le centre-ville de Tours d'une part et les pôles périphériques positionnés le long des axes routiers sur les entrées de ville Nord, Sud et Est (Grand Sud, Les Atlantes et Tours Nord) ;
- **des pôles commerciaux secondaires** : Joué lès Tours, La Riche et Saint-Cyr-sur-Loire ont une offre au rayonnement plus local et sont équipés d'enseignes répondant à des besoins réguliers et plus occasionnels (lourds et légers) et ponctuellement exceptionnels (sur Saint-Cyr-sur-Loire notamment) ;

- **des pôles commerciaux d'appui** : Evres, Fondettes, Monts, Montlouis-sur-Loire, Saint-Avertin, Veigné et La Ville-aux-Dames disposent d'une offre répondant à des besoins réguliers, occasionnels lourds et ponctuellement occasionnels légers ;
- **des pôles commerciaux de proximité** (Ballan-Miré, Luynes, Monnaie, Notre-Dame-d'Oé, Vernou-sur-Brenne et Vouvray) **et d'hyper proximité** (Artannes-sur-Indre, Chanceaux-sur-Choisille, Larçay, Mettray, Montbazon, Parçay-Meslay, Reugny, Rochecorbon, Sorigny, Saint-Branches, Savonnières et Vézetz) davantage ciblés sur une réponse aux besoins réguliers.

**ARMATURE COMMERCIALE ACTUELLE
DU SCOT DE L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE**



2.5 Les dynamiques de mobilité

2.5.1 Une accessibilité du territoire qui progresse fortement

L'agglomération tourangelle : un carrefour autoroutier

L'agglomération tourangelle est traversée par un axe historique Nord-Sud, d'abord formé par l'ancienne RN10 (aujourd'hui RD910), puis doublé dans les années 70 par l'autoroute A10. Cette dernière coupe l'agglomération en son cœur, et supporte des trafics croissants et variés (près de 75.000 véhicules par jour au droit de Tours-Centre, avec 80% des flux pour le fonctionnement de l'agglomération, et seulement 20% des flux qui sont le fait du transit). Le Décret n°2011-1963 du 23 décembre 2011 prévoit que le concessionnaire de l'autoroute A10 portera le gabarit de cette infrastructure à 2x3 voies de Chambray-lès-Tours à Veigné à hauteur de l'échangeur A10/A85. Cette opération, dont la réalisation est nécessaire aujourd'hui compte-tenu des niveaux de trafics atteints, pour gagner en fluidité et en sécurité, fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Les ouvertures récentes de l'A28 et de l'A85 positionnent l'agglomération tourangelle au centre d'un réseau autoroutier à cinq branches.

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET AUTOROUTIÈRES QUI DESSERVENT LE TERRITOIRE DU SCOT DE TOURS EN 2012



Depuis décembre 2011, le réseau de contournement périphérique de l'agglomération est complété par la section Nord-Ouest, dite "périphérique de la Choisille". Ce nouveau barreau offre ainsi une liaison routière supplémentaire entre le Nord et le centre de l'agglomération.

Le système de contournement périphérique de l'agglomération est donc formé à ce jour par la RD37, l'A10 et la RD801 (boulevard Abel Gance/Avenue du Danemark), un réseau qui assure différentes fonctions de circulation : urbaine, de desserte et de transit.

Des radiales convergeant vers le cœur de l'agglomération

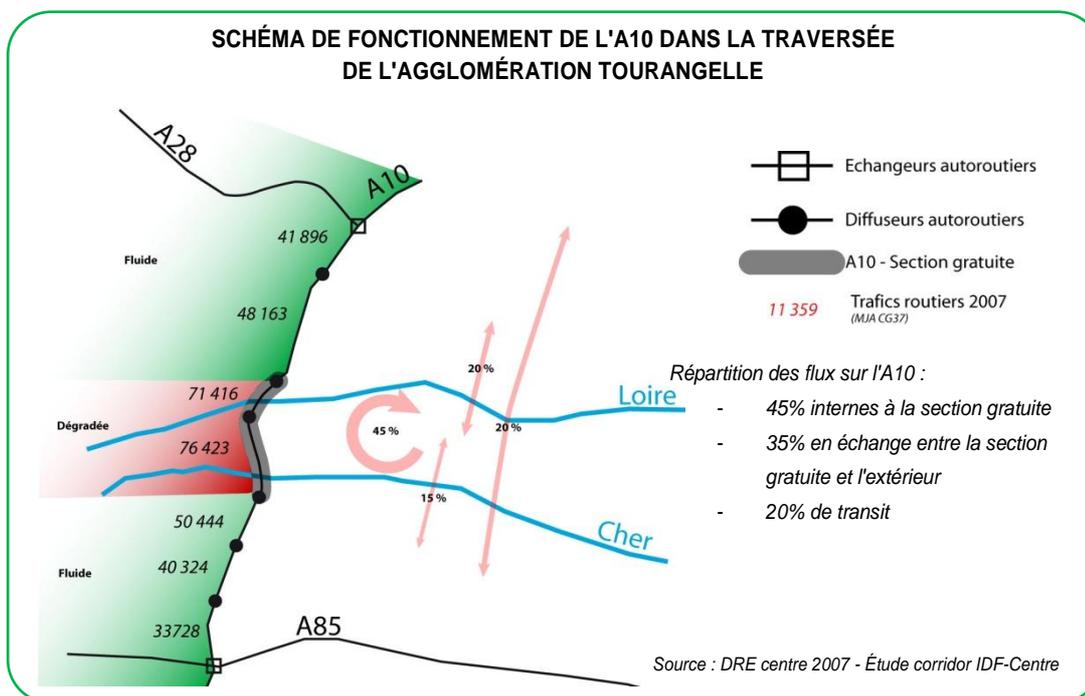
Le réseau de routes départementales et d'anciennes routes nationales converge vers Tours. Ce système radioconcentrique a permis la formation progressive de l'urbanisation, son étalement dans l'espace périurbain de la Touraine, ainsi que la diffusion des trafics sur un panel de voiries, dont certaines n'ont pas été aménagées pour accueillir d'importants flux (notamment toutes les voies sur digues le long de la Loire et du Cher).

Malgré la densité du réseau routier et autoroutier actuel, des interrogations demeurent sur la poursuite de son développement. Deux questions reviennent régulièrement dans les débats :

- comment réduire les nuisances d'une autoroute qui traverse l'agglomération ?
- comment améliorer les échanges entre le centre et la périphérie ?

À ce jour, un consensus est établi sur la nécessité d'apaiser les circulations dans la traversée de l'agglomération, de sécuriser les quelques points de congestion aux heures de pointe de la journée et de favoriser le report vers des modes alternatifs à la voiture. L'opportunité et les éventuelles modalités de la poursuite du périphérique de l'agglomération voire de son contournement, nécessitent des réflexions complémentaires, notamment au regard de l'évolution globale de l'organisation des mobilités sur le territoire.

Quelles qu'elles soient, l'opportunité de créer de nouvelles routes ne peut plus se mesurer à la lumière du seul aspect du traitement des flux routiers. Les impacts sur les populations, sur les éléments naturels et le risque d'étalement urbain doivent être considérés au même titre que la nécessité de fluidifier le trafic routier et maintenir une bonne accessibilité à l'hyper-centre de l'agglomération, notamment aux principaux équipements tels les centres hospitaliers, les sites universitaires, les administrations...

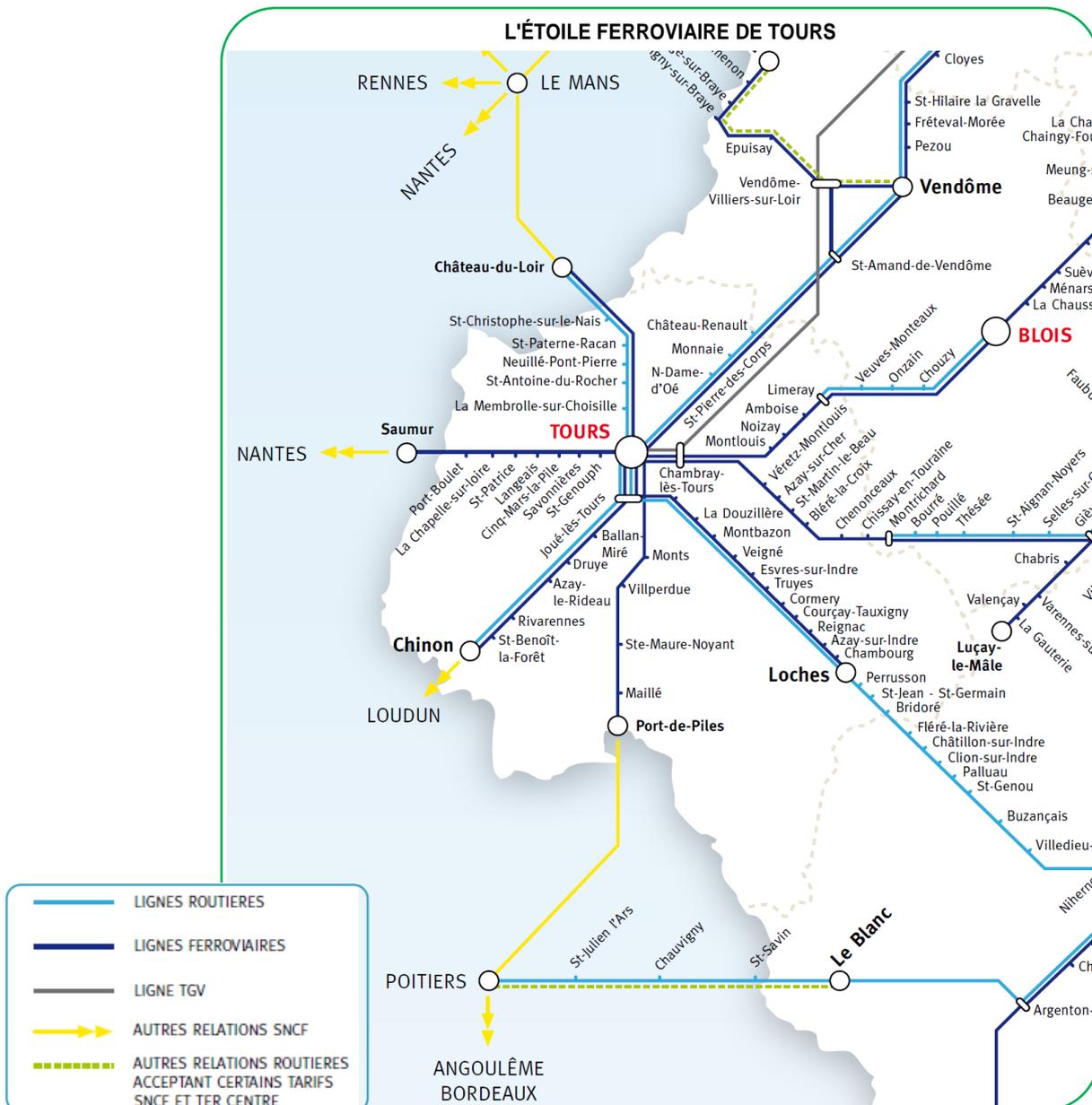


Neuf branches ferroviaires pour desservir le territoire tourangeau

L'agglomération tourangelle est desservie par une étoile ferroviaire à 8 branches, plus une branche LGV, dont le prolongement vers le Sud (Bordeaux) est en construction. 16 gares TER et 2 gares TGV permettent l'accès au train sur le territoire du SCoT. Tous les types de trafics ferroviaires circulent sur ce réseau (TGV, train d'équilibre du territoire, TER, fret), si bien que le complexe de Tours/Saint-Pierre-des-Corps constitue l'un des nœuds ferroviaires les plus importants de France.

Les axes ferroviaires les plus fréquentés sont ceux de l'axe ligérien (Tours/Saumur, Tours/Orléans, Tours/Vierzon) et la LGV en direction de la gare Paris Montparnasse. La ligne de Loches et les deux lignes en direction du Nord (Le Mans et Vendôme) sont moins fréquentées, notamment en raison de leur état qui nécessite des travaux de modernisation. La ligne de Chinon vient d'être modernisée (mise en place d'une commande centralisée).

L'axe Tours/Vierzon est celui qui a bénéficié du programme de modernisation le plus important des dernières années. Permettant de relier Nantes à Lyon en train d'équilibre du territoire ou en TER, la section Tours/Vierzon a été électrifiée, et un terminus technique a été créé en gare de Bléré, pour la desserte périurbaine.



Les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps forment le cœur du réseau. Ces deux gares fonctionnent en binôme, avec des services de navettes pour les relier.

OFFRE JOURNALIÈRE AU DÉPART DES GARES DE :

desserte journalière	TOURS		Saint-Pierre-des-Corps		
	15/10/2009	arrivées	départs	arrivées	départs
TER		66	65	65	64
navette		31	33	33	31
TGV		7	7	57	56
CIC		4	4	5	5
Aqualys		16	15	31	31
Total		124	124	19	187

Source : SNCF

En décembre 2011 a été mis en place le système de cadencement régional, qui apporte :

1. un aller-retour quotidien supplémentaire avec Paris, en semaine (TGV) ;
2. une meilleure visibilité des trajets Tours/Orléans (cadencement à l'heure) ;
3. un fonctionnement de la liaison entre les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps moins lisible, assurée par des TER, des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), des Corail InterCité (CIC) et des TGV.

Ce dernier point pose des difficultés sur certaines correspondances, dont le temps d'attente est jugé trop important par les voyageurs. Depuis l'instauration du cadencement, les abords de la gare de Saint-Pierre-des-Corps subissent une présence plus forte des voitures en stationnement, occasionnant des gênes pour les riverains, et impactant le fonctionnement global des quartiers bordant la gare, jusqu'au centre de la commune.

L'étoile ferroviaire sera complétée en 2017 par la mise en service de la LGV Sud Europe Atlantique, dont la construction a démarré en 2012. Avec ce nouveau tronçon, Tours sera à environ 1 heure 40 minutes de Bordeaux.

Ce projet délester la ligne ferroviaire classique Tours/Poitiers/Angoulême/Bordeaux d'une partie de son trafic actuel, libérant ainsi des sillons pour les TER et le transport de marchandises.

Un projet d'autoroute ferroviaire (liaison fret), entre le Sud de l'Île-de-France et l'Espagne constitue un des axes stratégiques pour RFF et la région Centre. Ce développement nécessite la création de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique, afin de libérer des sillons de la ligne existante au profit du fret. La prise en compte de l'augmentation du trafic fret dans la traversée de Tours reste une contrainte pour ce projet. De plus, le positionnement de la plateforme ferroviaire, nécessaire à la gestion des flux de marchandise, reste à préciser et l'agglomération tourangelle pourrait être uniquement un territoire de transit.

Enfin, le Contrat de projet État – Région, finalisé en 2007 et révisé en mai 2011, vise à améliorer la desserte du territoire régional et à favoriser la complémentarité et le rééquilibrage entre les différents modes de transport, dans un objectif de développement durable. Ce contrat a notamment modifié le cadencement des trains, c'est-à-dire les horaires, en 2011. L'objectif est de mettre en place un cadencement des trains au niveau national.

La Loire à vélo, un itinéraire touristique qui traverse le cœur du territoire

L'utilisation du vélo a été tout particulièrement encouragée par la mise en œuvre d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération, incluant le projet "Loire à vélo". Ce projet s'inscrit dans un programme européen, "L'Eurovéloroute des fleuves", porté par la région Centre. Il a pour but de favoriser l'accessibilité et le développement touristique d'un itinéraire de 2.400 km longeant la Loire, le Doubs, le Rhin et le Danube.

De Saint-Brévin-les-Pins en Loire-Atlantique à Cuffly dans le Cher, cet itinéraire cyclotouristique prévoit, sur 800 km le long de la Loire et de ses affluents, 400 aires d'arrêt, des connexions aux gares SNCF, aux châteaux et sites touristiques, aux centres-villes.

En Touraine, la portion Ouest de la "Loire à vélo" offre 80 km de liaisons entre Tours et Candes-Saint-Martin et la portion Est s'étale sur 25 km entre Tours et Amboise. Ce sont 32,5 km d'itinéraire qui ont été aménagés au sein du territoire du SCoT.

Cette infrastructure s'inscrit dans l'ambition affichée dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), qui est de faire de la région Centre, la première "région vélo" de France.

L'aéroport international Tours Val de Loire, un trafic en augmentation

L'aéroport de Tours Val de Loire propose plusieurs lignes régulières avec Londres, Porto, Manchester, Southampton, Marseille, Dublin, Figari et Ajaccio. L'offre n'est toutefois pas identique pour chacune de ces destinations. Certaines liaisons s'effectuent toute l'année, d'autres uniquement sur les mois estivaux. Aucune liaison n'est quotidienne. Les plus fréquentes s'effectuent 4 jours par semaine.

SNC - LAVALIN Aéroport et le SMADAIT (Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours) sont en charge de l'exploitation de l'aéroport.

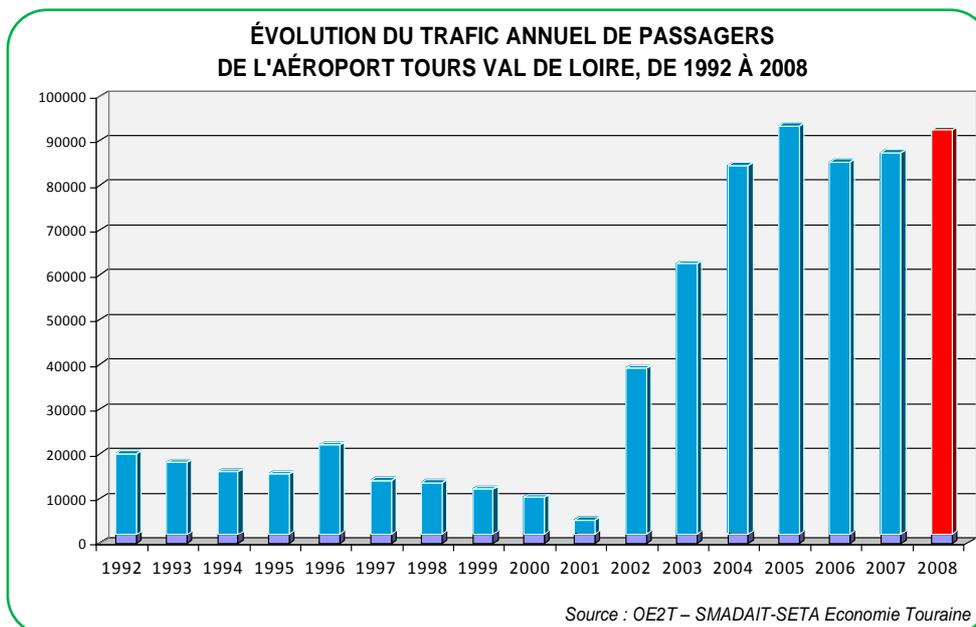
FRÉQUENCE DES DESTINATIONS POSSIBLES DEPUIS L'AÉROPORT DE TOURS VAL DE LOIRE, EN 2012

Destination	Nombre A/R par semaine	Période
Londres	4	Mars à novembre
	2	Novembre à mars
Porto	3	Toute l'année
Manchester	3	Mars à novembre
Southampton	2	Mai à août
Marseille	2	Toute l'année
Dublin	2	Mars à novembre
Figari	1	Mai à septembre
Ajaccio	1	

Source : site internet aéroport Tours Val de Loire

L'offre des vols réguliers est complétée chaque année par quelques vols "vacances", des allers-retours proposés pour quelques destinations à des dates fixes. À l'origine plus spécialisée dans l'aviation d'affaires, l'Aéroport Tours Val De Loire s'est orienté depuis 2001 vers les vols commerciaux réguliers.

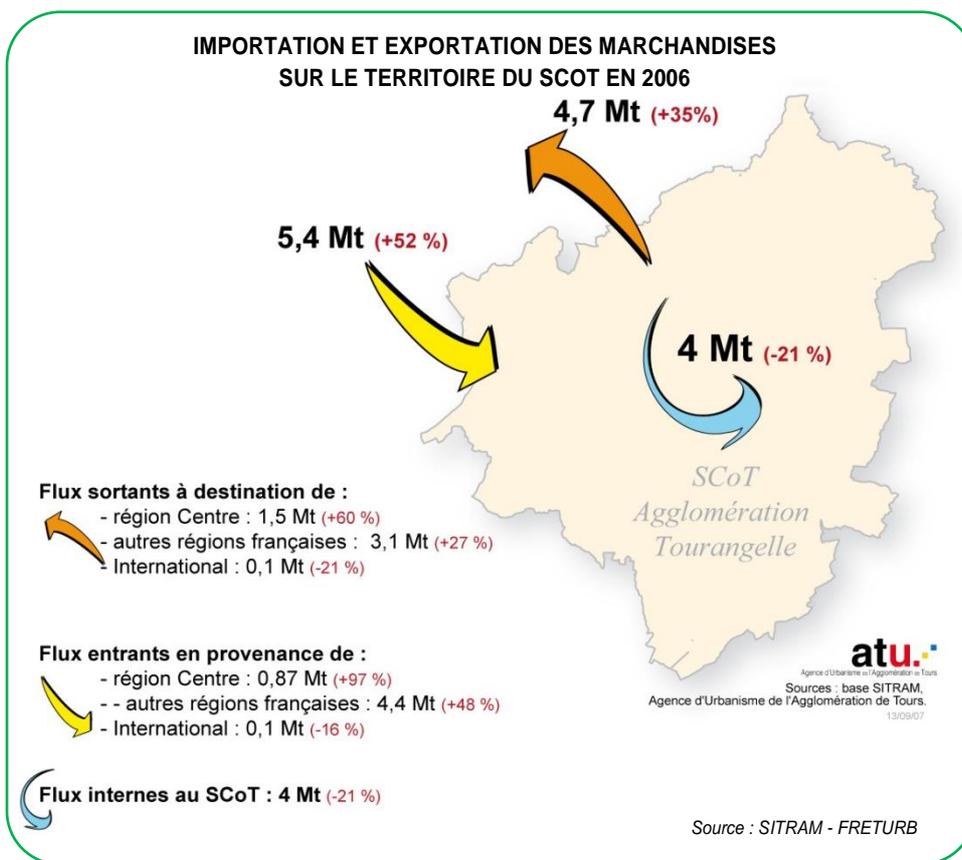
Le trafic passagers de l'Aéroport Tours Val De Loire a progressé de 3.000 passagers en 2001 à plus de 90.000 passagers depuis 2005 et approximativement 121.000 passagers en 2011. L'objectif de la SEMAVAL est d'atteindre un trafic moyen annuel de l'ordre de 230.000 passagers à l'horizon 2022.



Une dynamique du territoire illustrée par les mouvements de marchandises

L'analyse des flux de marchandises sur le territoire du SCoT se heurte à l'absence de données suffisamment fiables. Toutefois, pour pallier à cette difficulté que rencontrent de nombreux territoires, le Laboratoire d'Économie des Transports (LET) a développé un logiciel, FRETURB, qui permet de modéliser les mouvements de marchandises générés par les activités économiques d'une zone géographique. L'application du modèle se base sur des enquêtes très complètes menées à Bordeaux, Marseille et Dijon. Elle permet de mettre à jour des liens entre les types d'activités et la taille des entreprises, d'une part, et les caractéristiques des flux de fret qu'ils génèrent d'autre part. Puis, par transposition de ces liens, le logiciel arrive à estimer les caractéristiques des flux de marchandises dans une agglomération française. Ce logiciel a été utilisé sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle.

La méthode FRETURB recense environ 14,1 millions de tonnes de marchandises transportées en 2006 pour les activités économiques situées sur notre territoire. La tendance va vers une augmentation des échanges avec l'extérieur, et une diminution des flux internes au territoire du SCoT. Seulement 1% des marchandises sont transportées par le train, un mode de plus en plus délaissé, en témoigne l'évolution de la gare de triage de Saint-Pierre-des-Corps, qui n'est plus depuis 2007, qu'une gare de transit, une base relais et une base infrastructure. Ainsi, malgré la localisation de certaines entreprises à proximité du réseau ferroviaire, le transport de marchandises se reporte sur la route du fait notamment de l'abandon par la SNCF du transport par wagon isolé.



Les principales marchandises échangées avec les territoires extérieurs au SCoT sont les minéraux bruts ou manufacturés, les matériaux de construction, les machines, véhicules et transactions spéciales, les denrées alimentaires et les fourrages, les produits agricoles et les animaux vivants. Les échanges se produisent principalement avec les autres départements de la région Centre et les régions voisines (Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Île-de-France, Haute-Normandie, Bourgogne).

2.5.2 Une mobilité dominée par l'automobile

Une évolution urbaine qui favorise les déplacements individuels motorisés

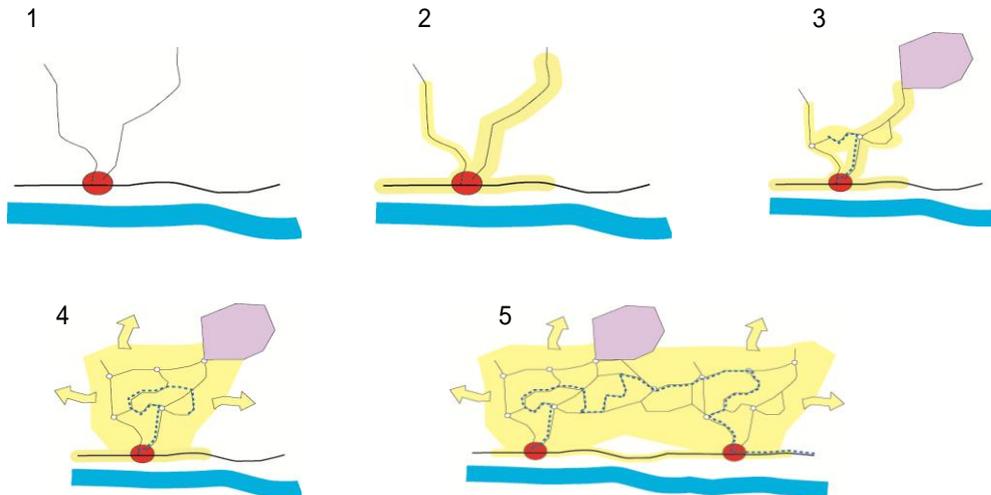
L'urbanisation tourangelle se structure à partir d'implantations historiques au croisement d'axes de transport, souvent au bord des cours d'eau qui étaient à l'origine des axes de communication importants (schéma 1).

L'urbanisation s'est ensuite étendue sur les plateaux, en doigt de gant le long des principales voies (schéma 2).

Puis elle s'est propagée sous forme de poches résidentielles. Les sites d'activités ont été implantés à l'extérieur. Les réseaux de transports collectifs ont cherché une desserte fine des territoires, en utilisant la trame viaire existante (schéma 3).

Puis l'urbanisation s'est développée par opérations successives, sans véritable lien structurant les unes par rapport aux autres (schéma 4). Au final, dans de nombreux cas, les communes voisines avaient le même schéma d'évolution et les territoires résidentiels se sont rejoints sur le plateau (schéma 5).

ÉVOLUTION SCHEMATIQUE DE L'URBANISATION DES COMMUNES LIGÉRIENNES



Ce développement territorial se caractérise aujourd'hui par des tissus urbains sans véritable voie structurante, entraînant des difficultés à hiérarchiser la trame viaire sur le plateau.

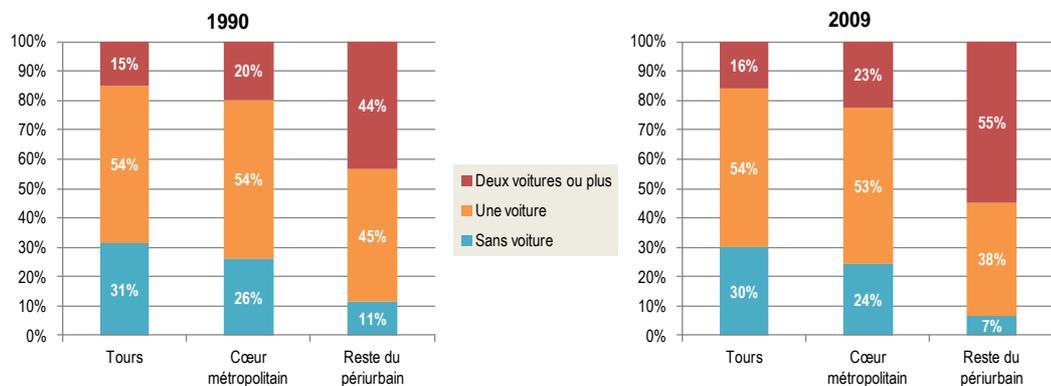
L'urbanisation s'est ainsi organisée avec de rares centralités de proximité, obligeant les habitants à utiliser leurs voitures pour consommer dans les zones commerciales périurbaines et fréquenter les centres historiques.

Les trafics routiers ainsi générés empruntent quasi systématiquement les voies originelles des centres anciens, alors qu'elles ne sont pas calibrées pour accueillir ces flux.

La desserte de ces centres anciens par les transports collectifs reste problématique du fait de l'inadaptation de la voirie. L'urbanisation diffuse sur les plateaux engendre des coûts d'exploitation élevés car les itinéraires sont sinueux et peu lisibles, rendant l'offre très peu attractive. Cette urbanisation diffuse pose également des difficultés pour l'usage de moyen de déplacements plus respectueux de l'environnement (marche, vélo...).

La périurbanisation, qui se caractérise par un étalement des zones d'habitat, des zones économiques et des divers équipements, est une des causes et conséquences principales de l'évolution de l'utilisation de la voiture particulière. L'accroissement de l'équipement en voiture des ménages donne une idée du rôle important de l'automobile dans le quotidien des habitants du SCoT.

ÉVOLUTION DE LA MOTORISATION DES MÉNAGES DU SCOT ENTRE



Source : INSEE - RP1990 dénombrement - RP2009 exploitation principale

L'enquête ménages déplacements réalisée en 2008 mesure à 1,18 le nombre moyen de véhicules par ménage. Ce taux n'est évidemment pas homogène selon les secteurs du territoire. Les ménages des communes plus urbaines possèdent moins de véhicules. Cela peut s'expliquer par la structure des ménages (ménages plus petits, davantage de personnes âgées, personnes sans permis de conduire...), mais aussi par plus de possibilités de se déplacer autrement qu'en voiture (proximité des transports collectifs, des commerces, des lieux d'emplois ou d'études induisant des déplacements plus courts, réalisables à pied ou en vélo...).

La prédominance de l'usage de la voiture

L'enquête ménages déplacements a révélé qu'en 2008 les habitants du SCoT effectuent chaque jour environ 1.250.000 déplacements, soit en moyenne, 3,59 déplacements quotidiens par personne. 59% (soit plus de 730.000) de ces déplacements sont effectués en voiture, ce qui en fait le mode le plus utilisé. L'usage de la voiture n'est pas homogène sur l'ensemble du SCoT. Logiquement, les habitants des communes périurbaines en sont davantage dépendants que ceux qui résident en milieux urbains plus denses, où les possibilités de se déplacer en transport en commun, à pied ou à vélo sont plus nombreuses.

RÉPARTITION PAR MODES DES DÉPLACEMENTS DES HABITANTS DU SCoT ET COMPARAISONS AVEC D'AUTRES AGGLOMÉRATIONS

	SCoT de Tours	PTU	Cœur métropolitain	Rennes 2007	Clermont-Ferrand 2003	Le Mans 2003
Voiture	59%	55%	51%	54%	64%	58%
Transports collectifs	8%	8%	9%	13%	7%	8%
Deux roues motorisés	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Vélo	3%	4%	4%	4%	1%	2%
Marche	28%	30%	34%	28%	27%	30%
Autres	2%	1%	1%	1%	1%	1%

Source : SMAT-SITCAT- enquête ménages déplacements 2008

PTU : Périmètre des Transports Urbains, périmètre sur lequel circule le réseau urbain Fil Bleu, géré par le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT).

Cœur métropolitain : Tours, Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin, Saint-Pierre-des-Corps.

En comparaison avec d'autres agglomérations de taille similaire, l'usage de la voiture sur le territoire du SCoT est :

- supérieur par rapport à Rennes, déjà équipée en 2007 d'une ligne de métro ;
- dans la moyenne des agglomérations sans ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) au moment de la réalisation de leur enquête.

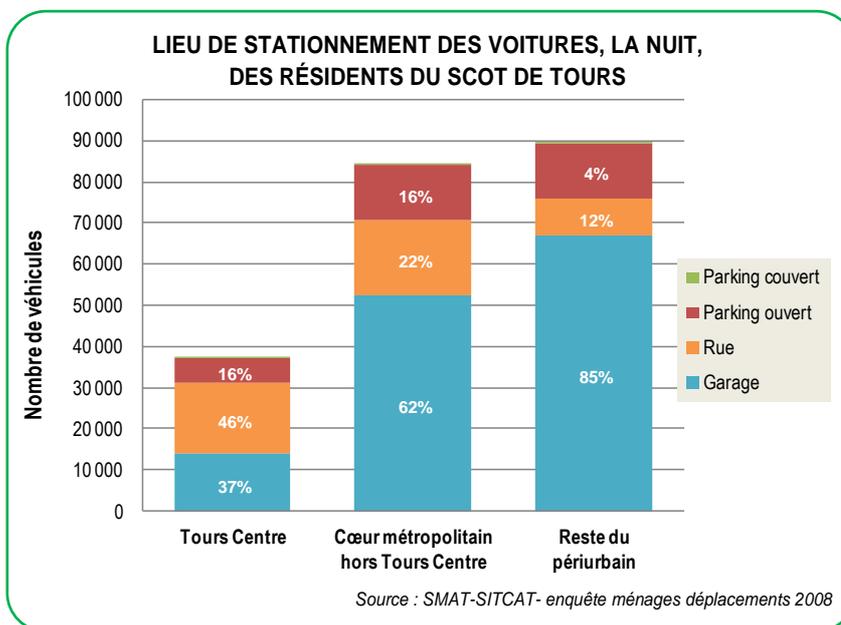
Les particularités territoriales, notamment la taille des périmètres des enquêtes réalisées obligent à rester prudent sur l'interprétation des résultats. Il faut néanmoins retenir l'importance pour l'agglomération tourangelle de diminuer la part d'usage de la voiture dans les années futures. La mise en service de la 1^{re} ligne de tramway en septembre 2013 devrait y contribuer.

Des espaces publics fortement occupés par l'automobile

Sur l'ensemble du territoire du SCoT, un quart des véhicules est stationné dans la rue toutes les nuits de semaine. Cela représente environ 45.000 voitures. Le lieu de stationnement nocturne majoritaire demeure cependant le garage (66%). Des disparités importantes apparaissent entre les trois secteurs d'études.

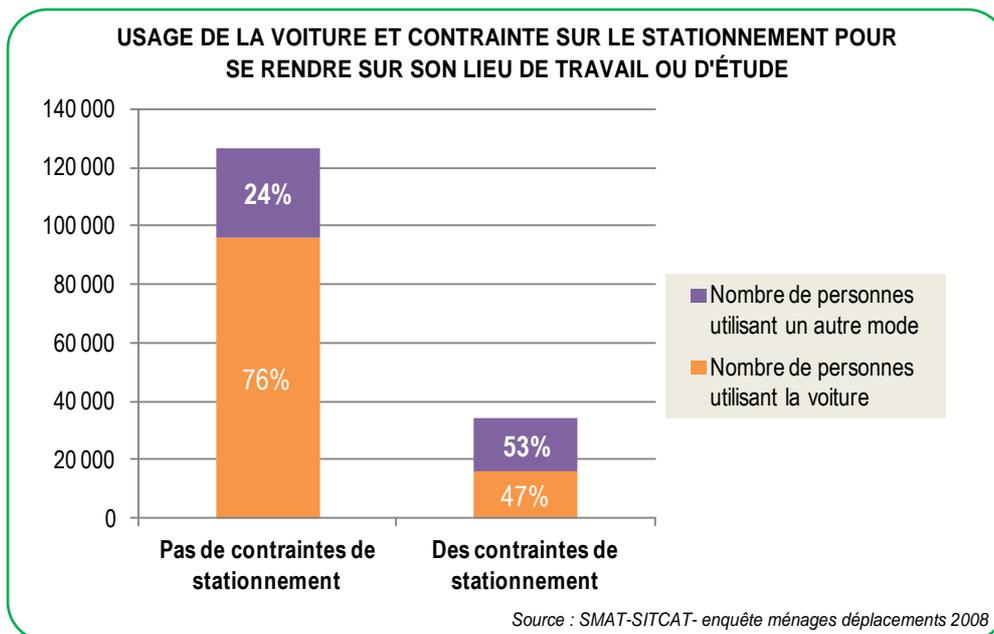
Ainsi, l'enquête montre un paradoxe : **le garage est le lieu le plus utilisé dans les secteurs où l'usage de l'espace public est le moins contraint, à savoir, les secteurs périurbains.** Pour un peu plus d'un tiers stationnées en garage, les voitures des ménages du centre de Tours garées dans les rues toutes les nuits occupent toutes les nuits environ 18 ha. Une réflexion sur l'organisation de stationnements collectifs permettrait de mieux répartir l'usage de l'espace public pour les différents modes de déplacements (piétons, cyclistes, transports collectifs urbains...).

À travers ces résultats, ressort clairement la question du stationnement privé en centre-ville. Dans certains quartiers, notamment ceux constitués par de nombreux logements anciens et souvent individuels (Velpeau, les Prébendes...) la pression sur le stationnement pour les résidents devient forte, et l'encombrement des rues réduit fortement la place allouée aux piétons, cyclistes, voire parfois à la circulation des bus. Créer des garages pour chacun de ces logements améliorerait nettement la situation, mais cette mesure apparaît difficile à mettre en œuvre. Une réflexion pourrait toutefois s'élaborer à l'échelle de certains îlots, pour lesquels l'identification de réserves foncières destinées à du stationnement collectif serait une façon d'améliorer le fonctionnement global de ces quartiers.



L'usage de la voiture par les actifs et les étudiants montre que le stationnement reste un outil encore insuffisamment utilisé pour réguler l'usage de la voiture.

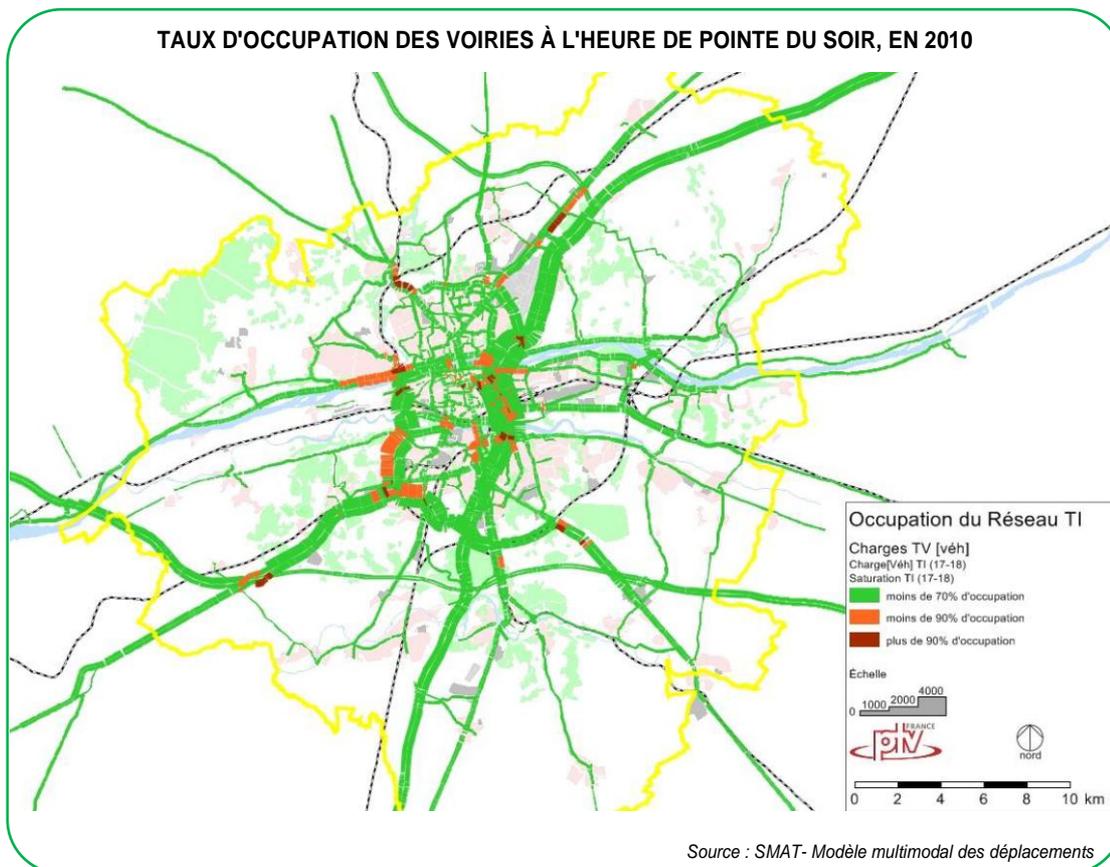
Le stationnement est le levier de régulation de toute politique de transport. Ce constat a été fait dans toutes les agglomérations ayant mis en service une ou plusieurs lignes de Transport Collectif en Site Propre (TCSP). En effet, à temps de parcours équivalent entre la voiture et un transport collectif, voire à l'avantage de ce dernier, le choix se portera toujours sur la voiture si la personne bénéficie de facilités pour stationner son véhicule sur son lieu de destination. Dans le cas inverse, celui où le stationnement devient problématique, le choix du transport collectif ou des modes doux s'imposera naturellement. L'enquête ménages déplacements illustre cette démonstration par la relation entre l'usage régulier de la voiture par les actifs et les étudiants, selon la contrainte de stationnement imposée à ces personnes sur leur lieu de travail ou d'étude (cf. graphique ci-dessous). Il en ressort, que **79% des actifs et étudiants n'ont pas de difficultés pour garer leur véhicule sur leur lieu de destination**. Ces personnes utilisent donc en très grande majorité leur voiture quotidiennement (76%). Inversement, parmi les 21% de personnes ayant des difficultés de stationnement, 47% utilisent tout de même leur voiture. Parmi elles, on peut supposer que certaines ne disposent pas d'offres alternatives suffisamment attractives pour laisser leur voiture à leur domicile.



Une circulation automobile fluide, mais quelques points de vigilance

La densité du réseau routier et autoroutier de l'agglomération tourangelle permet d'absorber des trafics importants, notamment en certains points. Le logiciel de modélisation multimodal des déplacements, créé pour aider aux réflexions sur le développement des grandes infrastructures routières et des réseaux de transports collectifs, **montre que la circulation automobile est fluide sur l'ensemble du territoire du SCoT**, à l'exception des quelques points de ralentissement qui apparaissent à l'heure de pointe du soir (heure la plus chargée de la journée). Ces points de ralentissement se situent :

- au niveau des échangeurs de l'A10 et du boulevard périphérique (RD37) ;
- au niveau de quelques carrefours situés sur des axes radiaux (RD910, RD952, RD943, RD751, RD938).



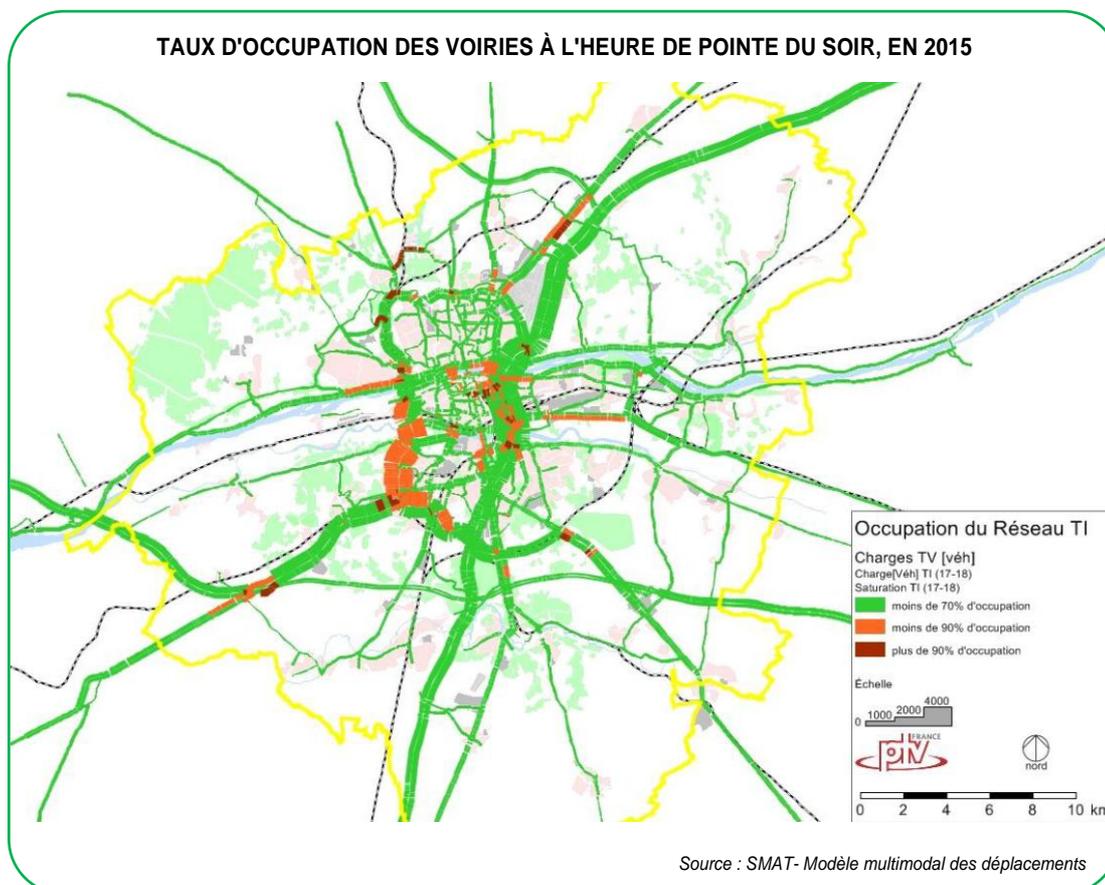
Source : SMAT- Modèle multimodal des déplacements

La mise en service de la 1^{re} ligne de tramway en 2013 et l'ouverture fin 2011 de la section Nord-Ouest du boulevard périphérique devraient accentuer l'occupation sur la RD37 et décharger les voies les plus urbaines dans le centre de l'agglomération. Les secteurs identifiés comme points de ralentissement en 2010 se confirmeront en 2015, mais seule la partie Sud-Ouest du boulevard périphérique verra un accroissement de sa charge de trafic à l'heure de pointe du soir.

Toutefois, est anticipée une diminution d'environ 3% du trafic routier sur l'ensemble du territoire du SCoT en 2015 par rapport à 2010.

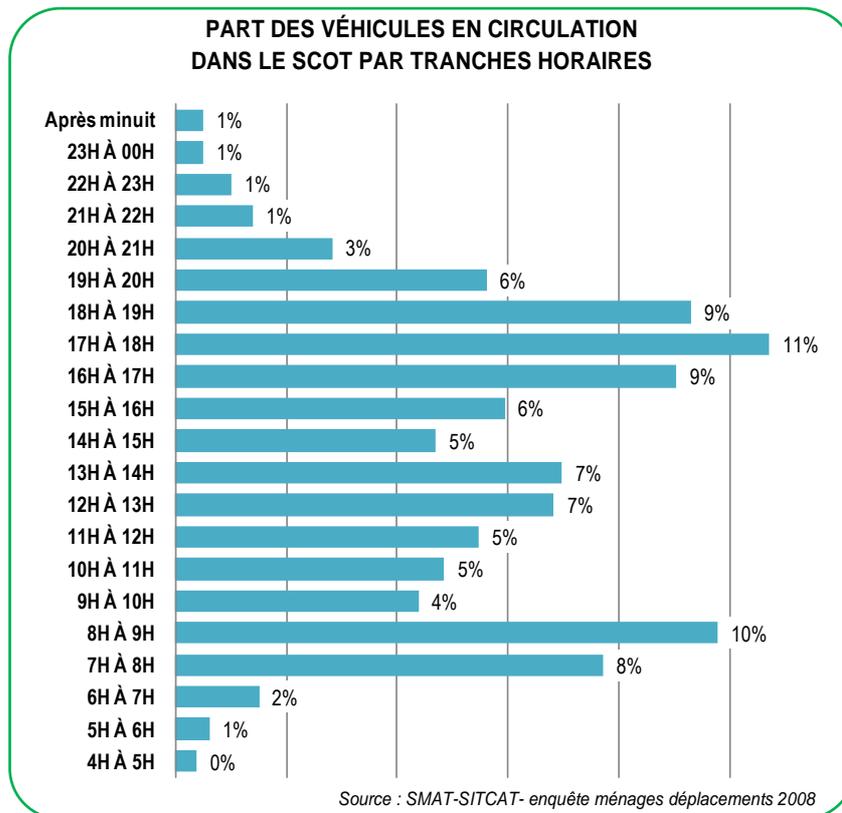
N.B. : Un taux d'occupation des voiries de 70% implique une vitesse de 77 km/h au lieu de 90 km/h.

Un taux d'occupation des voiries de 90% implique une vitesse de 60 km/h au lieu de 90 km/h.



Depuis plusieurs années, la tendance va vers un écartement des trafics routiers du centre de l'agglomération vers la périphérie. L'ouverture successive de sections de la RD37 a permis de mettre en place ce fonctionnement, si bien qu'aujourd'hui, la distribution des flux vers le centre de l'agglomération s'effectue par la RD37 au Sud et à l'Ouest, l'A10 à l'Est et la RD801 (avenue du Danemark et boulevard Abel Gance) au Nord. La question de l'amélioration de ce système circulaire de distribution reste posée, même si son fonctionnement est globalement satisfaisant.

L'enquête ménages déplacements fait ressortir que quel que soit la tranche horaire de la journée, la part des véhicules possédés par les ménages du SCoT en circulation ne dépasse pas 11%, ce qui représente environ 20.000 voitures sur les routes entre 17h et 18h. S'ajoutent à ces véhicules, les automobiles des habitants extérieurs au territoire du SCoT. Ce résultat montre l'intérêt d'orienter les politiques de mobilités vers des alternatives à la voiture, car la situation peut facilement s'aggraver avec un taux d'utilisation des voitures plus important sur les heures de pointe.



L'analyse du réseau routier ne peut toutefois se résumer à la mise en relation entre les capacités de la voirie et les trafics qu'elle supporte. Le cadre dans lequel s'inscrit la voie reste un paramètre important à considérer. Sur le territoire du SCoT, de nombreux secteurs supportent des trafics importants, générant des nuisances pour les riverains. Les voies sur digue des cours d'eau sont particulièrement concernées par cette problématique, tout comme les traversées de certains bourgs de plateau (Sorigny, Montbazon, Monnaie...).

Des réseaux de transports collectifs en cours d'évolution

Le territoire du SCoT est desservi par plusieurs réseaux, dont la plupart des lignes convergent directement vers Tours Centre :

- le réseau Fil Bleu, exploité par Keolis, sous l'autorité du Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Tourangelle (SITCAT) ;
- le réseau Fil Vert, exploité par divers transporteurs, sous l'autorité du Conseil général d'Indre-et-Loire ;
- le réseau ferroviaire, où l'on retrouve les TGV, les trains d'équilibre du territoire (TET) et les TER, exploités par la SNCF, sous l'autorité de l'État pour les TGV et les TET, et de la région Centre pour les TER.

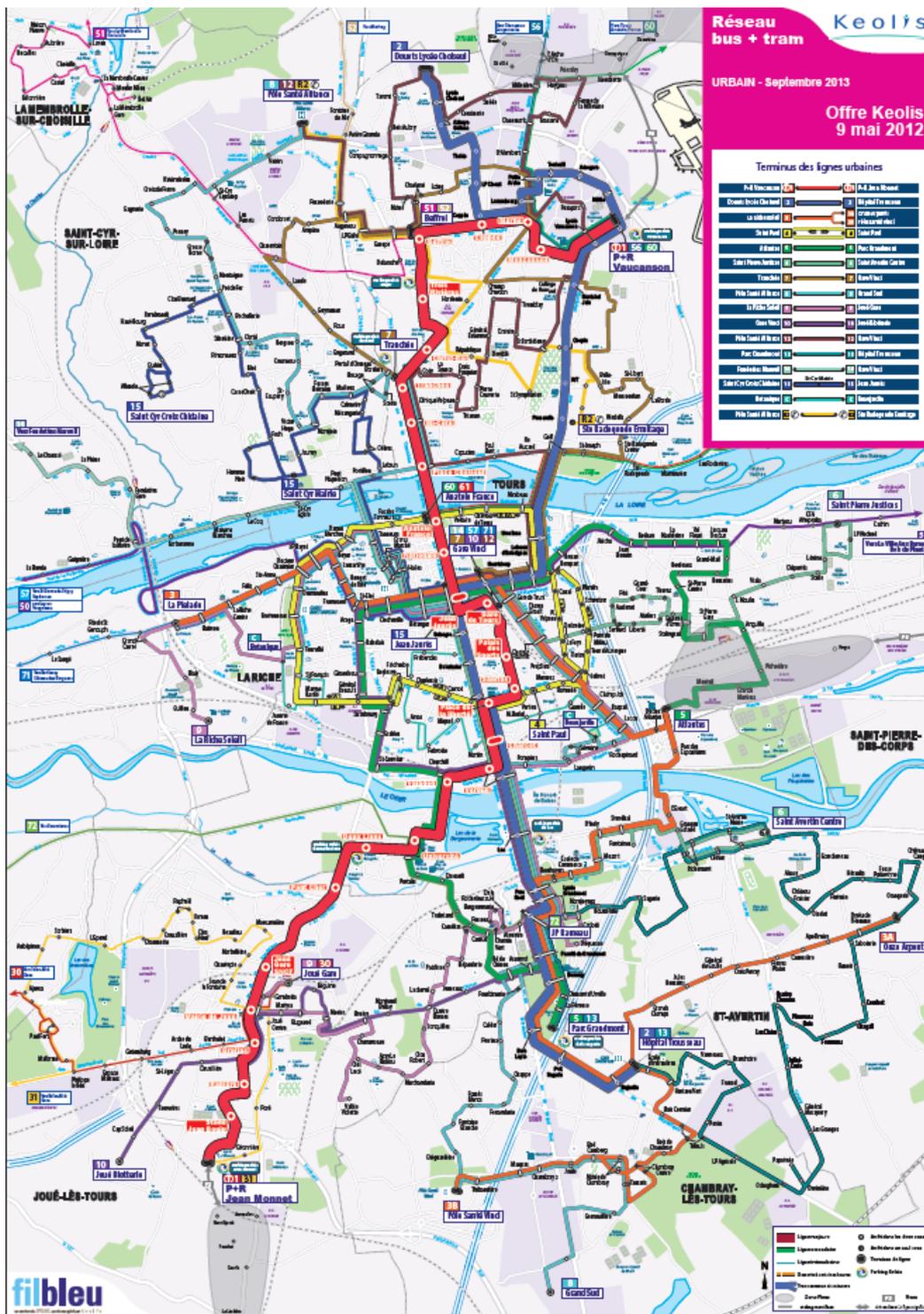
L'enquête ménages déplacements réalisée en 2008 mesure **la part de marché des transports collectifs à 8%**, ce qui est relativement modeste pour un territoire de 350.000 habitants. Cependant, depuis cette enquête, chaque réseau a connu des évolutions, et devrait encore en connaître ces prochaines années.

Le réseau Fil Bleu, qui couvre le périmètre des transports urbains (PTU), est le plus utilisé par les habitants du SCoT. Constitué de lignes urbaines et de lignes suburbaines, ce réseau a connu une restructuration importante en 2009, avec le déploiement de lignes fortes sur plusieurs corridors urbains. La mise en service de la 1^{re} ligne de tramway en septembre 2013 engendrera une réadaptation de certaines lignes et la création de nouveaux pôles d'échanges et parkings-relais.

Il s'agira là d'une première étape vers la constitution d'un réseau urbain plus performant, proposant des lignes directes, rapides et fréquentes, mais aussi des lignes plus maillées, davantage adaptées à la desserte fine de certains quartiers.

Les études menées dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) devront préciser les futurs corridors à potentiel TCSP et la localisation des futurs points d'interconnexions entre les réseaux de transport.

RÉSEAU FIL BLEU PROPOSÉ DANS L'OFFRE KEOLIS POUR LE RENOUELEMENT DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC, VALIDÉ PAR LE SITCAT LE 24 MAI 2012

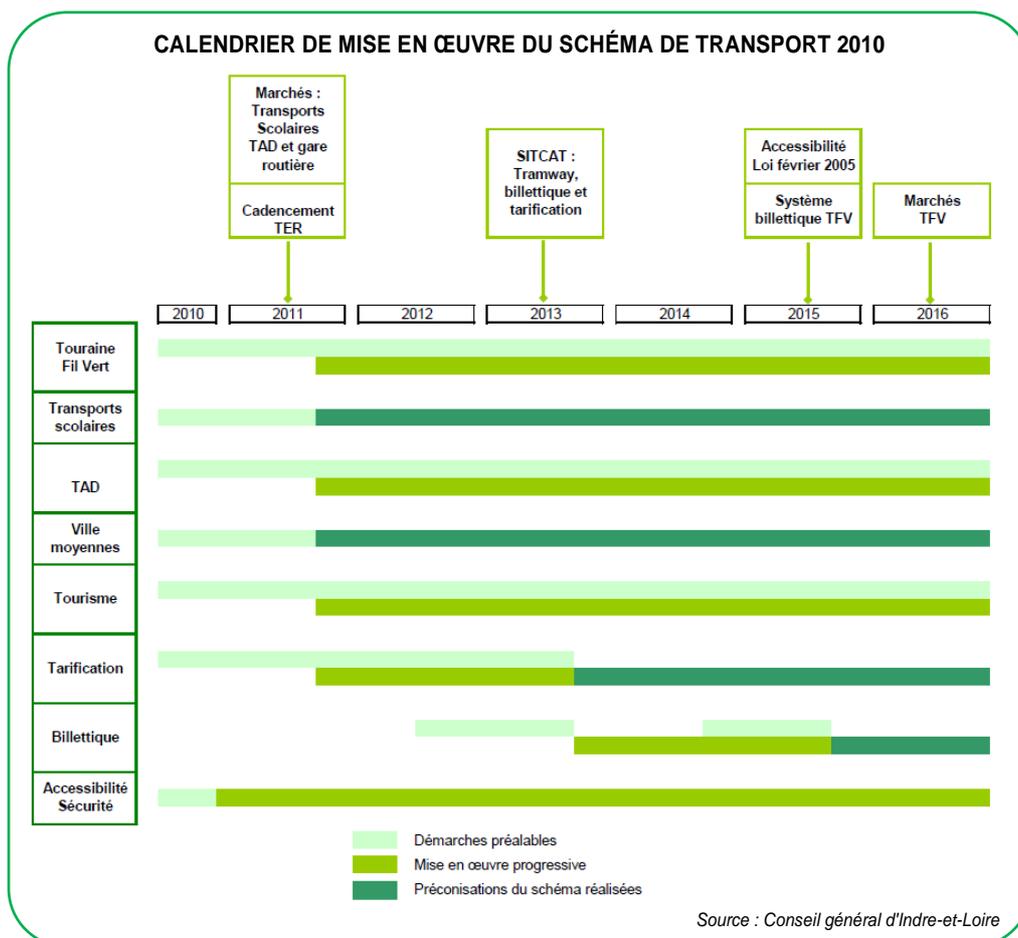


Le Conseil général, autorité organisatrice des transports interurbains sur le département, a révisé son schéma de transport en 2010. Le réseau Touraine Fil Vert en forme l'armature principale. À ce jour, 26 lignes régulières desservent le territoire départemental. Le schéma approuvé en 2010 prévoit la mise en service progressive de nouvelles lignes d'ici à 2016.

La nouvelle organisation du réseau Touraine Fil Vert :

- ligne express : circulation sur voies rapides et autoroutes, 6 allers/retours par jour et complémentarité avec les TER ;
- lignes périurbaines cadencées : cadencement, 10 allers/retours par jour et complémentarité avec les TER ;
- lignes transversales : 6 à 8 allers/retours par jour, complémentarité avec réseaux locaux et services spéciaux scolaires ;
- dessertes locales : lignes "marchés" ;
- transport à la demande ;
- ligne touristique : ligne V.

À noter que ce nouveau schéma de transport sert également de Schéma Départemental d'Accessibilité (SDA).

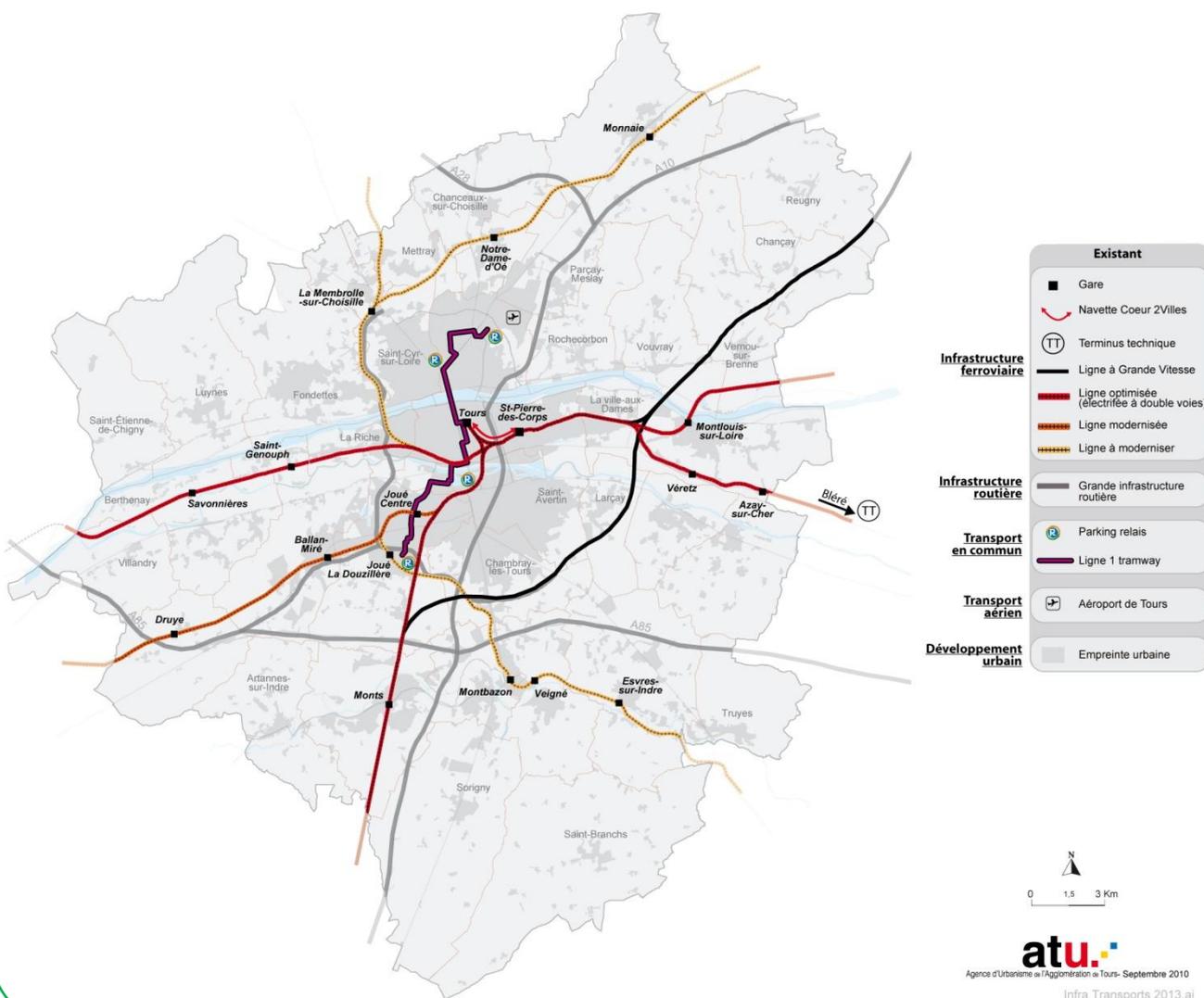


Même si le réseau ferroviaire couvre une bonne partie du territoire du SCoT, le déséquilibre de l'offre proposée sur chaque branche rend inégal l'accès au train des habitants. Ce déséquilibre de l'offre est dû aux équipements très hétérogènes des voies ferroviaires. On trouve ainsi les voies de l'axe ligérien électrifiées et à double voie de circulation. Les lignes qui desservent les plateaux Nord et Sud de l'agglomération, à l'exception de la ligne Tours/Bordeaux sur laquelle se positionne la gare de Monts, sont moins bien équipées (voie unique non électrifiée). Des services de cars complètent les services de trains sur les axes où les capacités de circulation ferroviaire sont limitées, comme par exemple entre Tours et Loches, puis Châteauroux.

Les principaux investissements sur le réseau ferroviaire réalisés ces dernières années :

- Axe Tours/Vierzon : électrification et mise en place d'un terminus technique en gare de Bléré ;
- Axe Tours/Chinon : modernisation de la ligne et mise en place d'une commande centralisée ;
- Axe Tours/Châteaudun : remise à niveau de la voie.

ÉTAT DU RÉSEAU FERROVIAIRE DANS L'AGGLOMÉRATION TOURANGELLE EN 2013



La fréquentation des TER, sur les gares du SCoT, a augmenté d'environ 30% entre 2002 et 2008, et l'offre de train d'environ 20%. Les lignes les mieux équipées sont logiquement celles qui accueillent le plus de voyageurs, et ce sont les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps qui connaissent les plus fortes fréquentations. La région Centre gère le réseau TER ferroviaire et routier.

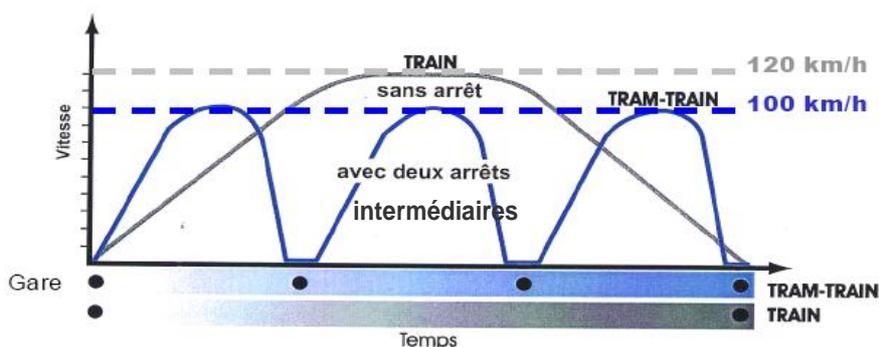
Depuis 2003, le parc des matériels roulants a été renouvelé par la région Centre, pour un montant de 220 millions d'euros. L'âge moyen du parc de véhicules est ainsi passé de 24 ans en 2003 à 18 ans en 2009. Les investissements se poursuivent pour rendre toujours plus accessibles, performants et confortables les TER qui circulent dans la région.

Le train, et en particulier le TER, est un mode de transport pertinent pour desservir les communes périurbaines, dont le potentiel de développement est en cours d'étude par la région Centre. Les conclusions de cette étude, attendues pour la fin 2012, devraient identifier plusieurs axes de développement de l'étoile ferroviaire de Tours. Ce travail fait suite aux réflexions menées dans le SCoT, dont l'analyse de l'usage et de la capacité actuelle de chaque branche ferroviaire a permis de démontrer le potentiel insuffisamment exploité de toutes ces infrastructures.

Le développement des réseaux de transports collectifs sur le territoire du SCoT est effectif depuis plusieurs années déjà, et se traduit par les différents projets mis en place ou encore en cours d'étude. Parmi les réflexions engagées, on trouve la création possible de plusieurs haltes ferroviaires (carrefour de Verdun, La Riche, les Gués de Veigné, la Ville-aux-Dames...), la poursuite du développement des axes les moins bien desservis aujourd'hui, et à plus long terme, la mise en place d'une desserte ferroviaire périurbaine adaptée de type tram-train sur une ou plusieurs branches. En septembre 2013, la relation entre le tramway et le train sera facilitée par l'ouverture d'un accès Ouest de la gare de Tours qui débouchera directement sur la station de tramway gare de Tours.

L'interconnexion des réseaux est essentielle pour optimiser leur usage. Elle s'applique sur l'instauration de titres de transports combinés et la création de pôles d'échanges. Des titres de transport combinés sont proposés depuis plusieurs années, mais l'offre doit encore s'étoffer. Quant aux pôles d'échanges, ils se caractérisent pour le moment qu'au travers de parkings-relais connectés au réseau Fil Bleu. Peu de gares jouent aujourd'hui pleinement un rôle de pôle d'échange. Seules les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps concentrent des offres variées de mobilité, mais dont l'organisation reste à améliorer sensiblement.

*Le tram-train est un nouveau mode de transport en commun, apparu en 1992 dans l'agglomération de Karlsruhe (Allemagne). Ce concept consiste à offrir un mode de transport qui circule aussi bien sur le réseau ferroviaire national (RFN) que sur les voies urbaines d'un tramway ferré. Ainsi, son principal atout est de permettre des liaisons sans rupture de charge entre des secteurs périurbains et les centres-villes très denses. Il peut aussi **multiplier les arrêts, sans perdre en vitesse commerciale** par rapport à un matériel purement ferroviaire.*



Les modes actifs à replacer au cœur des mobilités

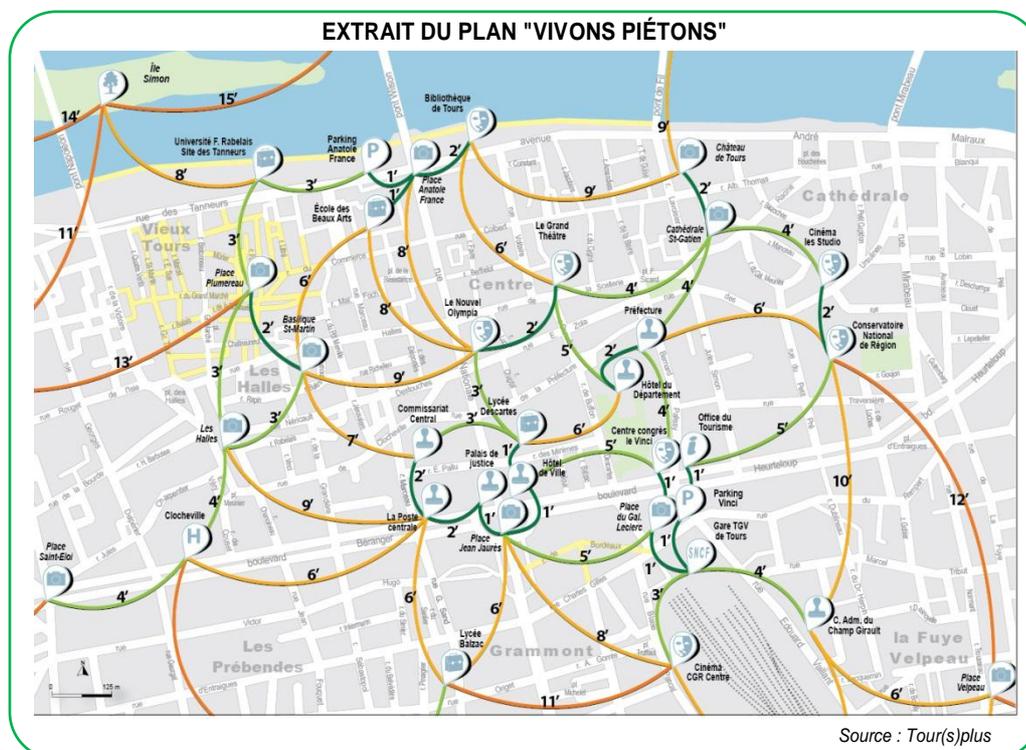
Les modes actifs sont composés des déplacements à pied, en vélo et des personnes dites "à mobilité réduite". Leur part de marché estimée par l'enquête ménages déplacements de 2008 s'élève à 31% sur le territoire du SCoT, 28% pour les piétons et 3% pour les vélos.

L'usage des modes actifs est bien évidemment beaucoup plus développé en milieux urbains, et particulièrement ceux où la densité d'habitants, d'emplois et d'équipements divers est la plus élevée. Ces modes de déplacements sont considérés comme les plus vulnérables du point de vue de l'accidentologie. Le confort et la sécurisation des aménagements qui leur sont dédiés sont donc essentiels à leur développement.

Les communes du SCoT et leur groupement agrémentent et sécurisent progressivement les aménagements piétons. Cela s'est traduit par des opérations de réaménagement des centres-bourgs, ou par le plan d'embellissement que met en place la ville de Tours depuis quelques années. Néanmoins, beaucoup de secteurs, y compris urbains, restent dépourvus d'aménagements adaptés, voire tout simplement d'emprises pour les piétons. Parmi ces secteurs, on trouve notamment :

- les quartiers péricentraux ;
- les zones économiques ;
- les hameaux ;
- des traversées de bourgs par une route importante.

Pour encourager la marche, la Communauté d'agglomération Tour(s)plus a édité une carte informant le temps de marche pour rejoindre les différents équipements sur son territoire. Intitulée "vivons piétons", cette carte pédagogique permet de prendre conscience qu'en milieu urbain, les distances, et surtout les temps de trajets sont souvent plus réduits que ce qui est ressenti.

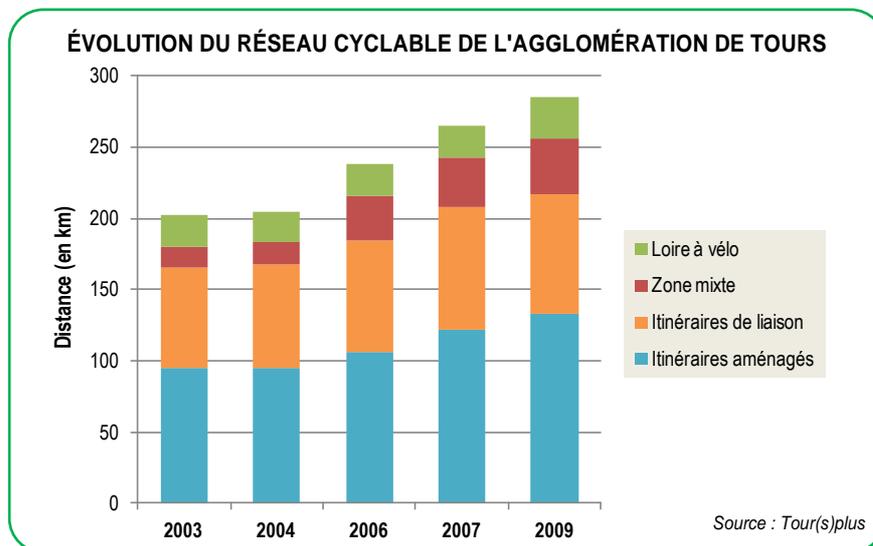


La mise en accessibilité des voiries et des équipements recevant du public s'inscrit dans le respect de la loi du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Dans l'application de ce principe promu par cette loi, un schéma directeur est en cours de constitution au niveau de la Communauté d'agglomération Tour(s)plus. Une démarche similaire est opérée par les autorités organisatrices de transport (Conseil général, SITCAT, région Centre, État), mais les efforts à entreprendre restent encore importants avant d'obtenir des espaces publics répondant aux normes des personnes à mobilité réduite.

Un décret du 30 juillet 2008 a permis d'instaurer les premières dispositions du code de la rue dans le code de la route français. S'appuyant sur ce dispositif juridique, des aménagements ont été réalisés dans le territoire du SCoT pour conforter les doubles sens cyclables et créer les premières zones de rencontre. Pour autant, les mesures du code de la rue restent encore incomprises, voire méconnues, par une partie de la population, souvent en raison d'un déficit d'information, mais aussi d'aménagements pas toujours conformes avec les règles définies par la législation. Ceci s'est confirmé par l'enquête qualitative effectuée auprès des piétons en différents points du centre-ville de Tours, dans le cadre de la révision du PDU.

La volonté de développer les circulations cyclables remonte au début des années 2000. À cette époque, la Communauté d'agglomération a réalisé son schéma directeur cyclable, puis l'a révisé en 2010. Dès lors, la constitution du réseau cyclable s'appuie sur ce document. Près de 300 km sont aujourd'hui proposés aux cyclistes. Néanmoins, la circulation des vélos reste encore problématique en de nombreux points :

- dans certains carrefours ;
- sur certains grands axes non aménagés, notamment aux entrées/sorties de l'agglomération ;
- sur certains franchissements des cours d'eau, des voies ferrées, des infrastructures routières et autoroutières.



Le manque d'entretien des aménagements cyclables est également apparu dans les études menées pour réviser le PDU.

En dehors du territoire de l'agglomération de Tours, les aménagements cyclables sont limités. Dans la vallée de l'Indre, l'itinéraire "Indre à vélo" propose une traversée de la communauté de communes par des routes peu fréquentées. Toutefois, la vitesse des véhicules circulant sur ces routes et parfois la mauvaise qualité de la chaussée rendent inconfortable son utilisation.

Le Conseil général d'Indre-et-Loire révisé actuellement son schéma deux roues.

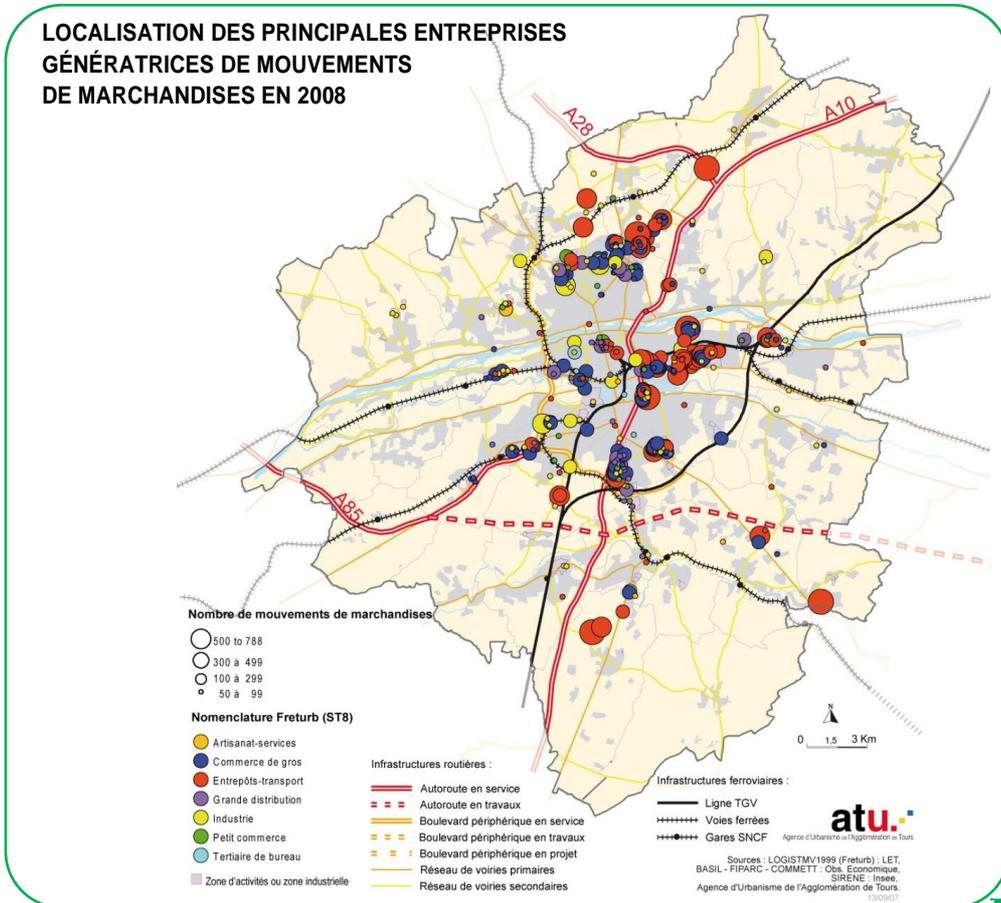
En 2006, le SITCAT a créé le service de location moyenne et longue durée de vélos, "Vélociti". Ce sont 800 vélos qui ont été proposés à la location dès le démarrage du service. Depuis, la demande n'a fait que croître, si bien qu'environ 1.400 vélos sont aujourd'hui loués, principalement par les étudiants et des abonnés au réseau Fil Bleu. Plusieurs points de location sont aujourd'hui disponibles dans l'agglomération tourangelle.

Le stationnement des vélos sur l'espace public reste une démarche à l'initiative des communes. La ville de Tours a ainsi déployé près de 3.500 places depuis 2003. Les autres communes ne comptabilisent pas les supports implantés, mais les développent en fonction de la demande des habitants.

Au niveau des équipements publics, la prise en compte du stationnement des vélos est très variable. Le plus souvent, ce sont quelques supports à l'air libre qui sont implantés à proximité de l'équipement, et sinon, il n'y a pas d'offre spécifique, hormis les supports installés sur l'espace public. La gare de Tours reste le secteur le plus critique dans ce domaine.

De forts impacts des livraisons de marchandises sur le fonctionnement urbain

La livraison des marchandises est le fait principalement des secteurs urbains denses, là où se concentre l'activité économique. L'agglomération tourangelle est fortement marquée par ce fonctionnement. Le modèle FRETURB utilisé pour les études de révision du PDU estime à environ 152.000 les mouvements hebdomadaires de marchandises (acheminements et enlèvements), dont 37% se concentrent sur la commune de Tours. De par la présence de zones d'activités sur leur territoire respectif, les communes de Chambray-lès-Tours, de Joué lès Tours et de Saint-Pierre-des-Corps se situent en seconde position, mais avec seulement 8% chacune des mouvements de marchandises.



L'ensemble de ces mouvements s'effectue principalement par le biais de véhicules routiers, à 57% par des véhicules utilitaires légers, à 33% par des porteurs et à 10% par des véhicules articulés.



VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS (VUL)

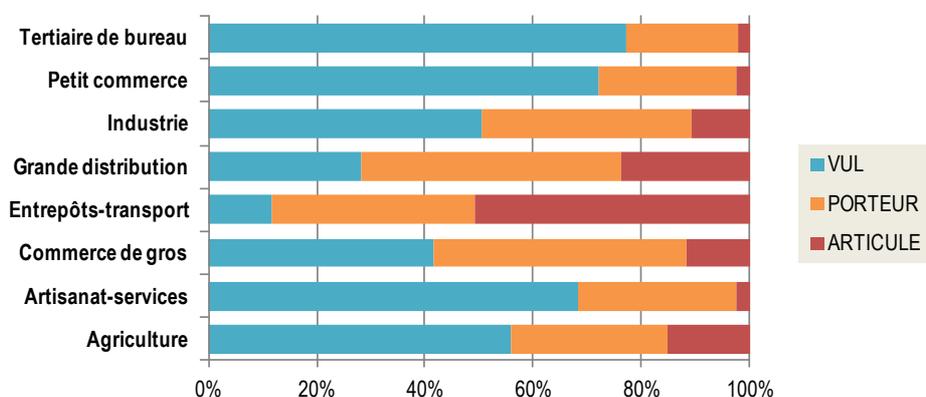


PORTEURS



VÉHICULES ARTICULÉS

PART DES LIVRAISONS DE MARCHANDISES PAR TYPE DE VÉHICULES ET TYPE D'ACTIVITÉS



Source : SITCAT-PDU de l'agglomération de Tours

Ces véhicules occupent l'espace public environ 55.000 heures par semaine, dont environ 13.000 heures sur des espaces non autorisés (souvent en double file). L'hyper-centre de Tours est particulièrement concerné par le stationnement en double file des véhicules de livraison.

Le diagnostic du PDU relève pour autant que le système actuel, quoique dérégulé fonctionne relativement bien, mais ne pourra pas durer, notamment avec la mise en service de la première ligne de tramway. Des solutions sont à l'étude pour développer des modes de livraison moins prégnants pour le centre de Tours, notamment la création de plateformes logistiques en vue d'acheminer les marchandises par des véhicules mieux adaptés.

Il est à signaler que les acteurs locaux ont peu de moyens pour traiter le report du transport des marchandises par route sur le rail, même si cette solution se présente comme le levier le plus efficace pour réduire la présence des véhicules de marchandises sur notre territoire.

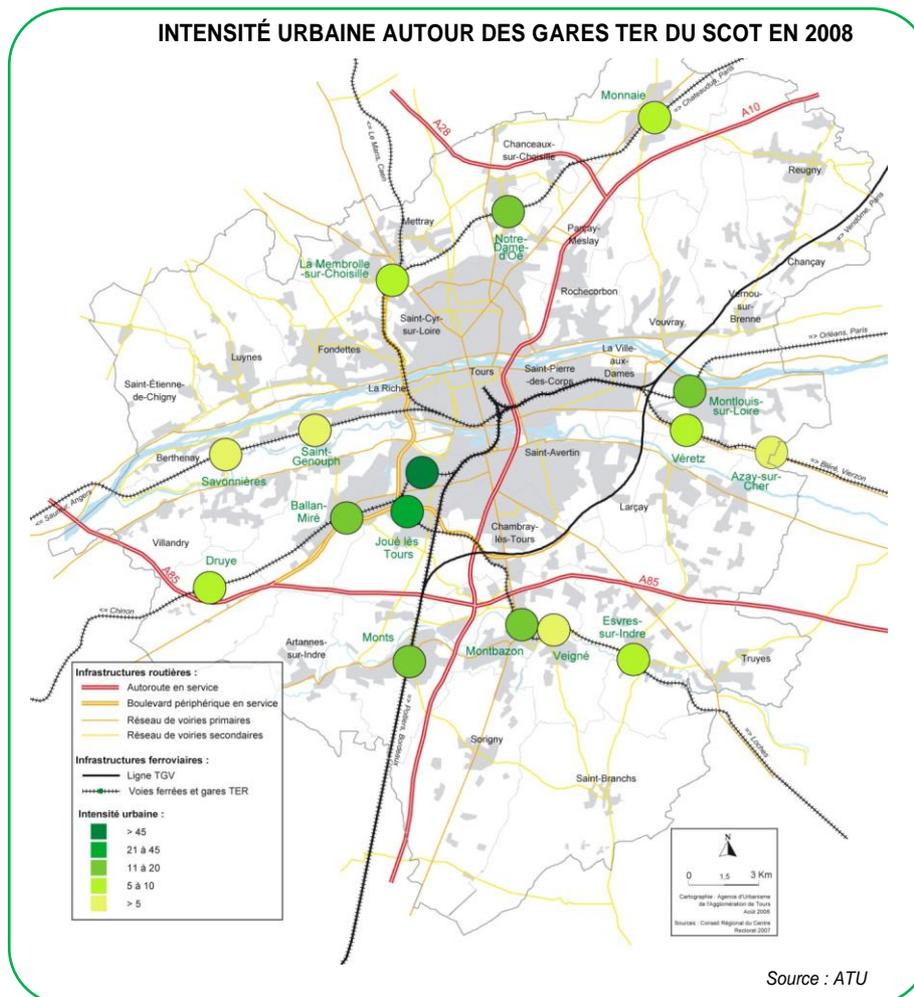
2.5.3. Renforcer la cohésion entre le développement urbain et les mobilités : un enjeu fondateur pour le SCoT

Une étoile ferroviaire déconnectée du développement urbain

L'étoile ferroviaire constitue un atout indéniable pour le territoire du SCoT. Pour autant, et comme dans de nombreux secteurs en France, le réseau ferroviaire est resté en marge du développement urbain pendant de nombreuses décennies. Ainsi, une analyse fine de l'urbanisation à proximité directe des 16 gares TER du SCoT (un rayon de 500 m à vol d'oiseau autour de chaque gare) estime qu'en 2008, se trouve dans ces espaces :

- environ 13.000 habitants ;
- environ 4.200 emplois ;
- 32 ha de réserves foncières pouvant accueillir de la population ;
- 17 ha de réserves foncières pouvant accueillir des équipements et des activités économiques.

L'intensité urbaine²⁹ calculée à partir de ces données s'élève en moyenne à 15, ce qui est plutôt faible. Ce résultat est d'autant plus faible, que des écarts très importants sont constatés entre les gares. Ainsi, les deux gares de Joué lès Tours (Joué centre et la Douzilière), avec une intensité urbaine respective de 82 et 45, font largement remonter la moyenne. Toutes les autres gares TER se situent dans des secteurs peu urbanisés, ou faiblement denses (intensité urbaine inférieure à 20, voire inférieure à 10).



²⁹ Intensité urbaine = somme des habitants, des emplois et des scolaires, rapportée à la surface en ha du périmètre considéré.

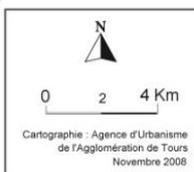
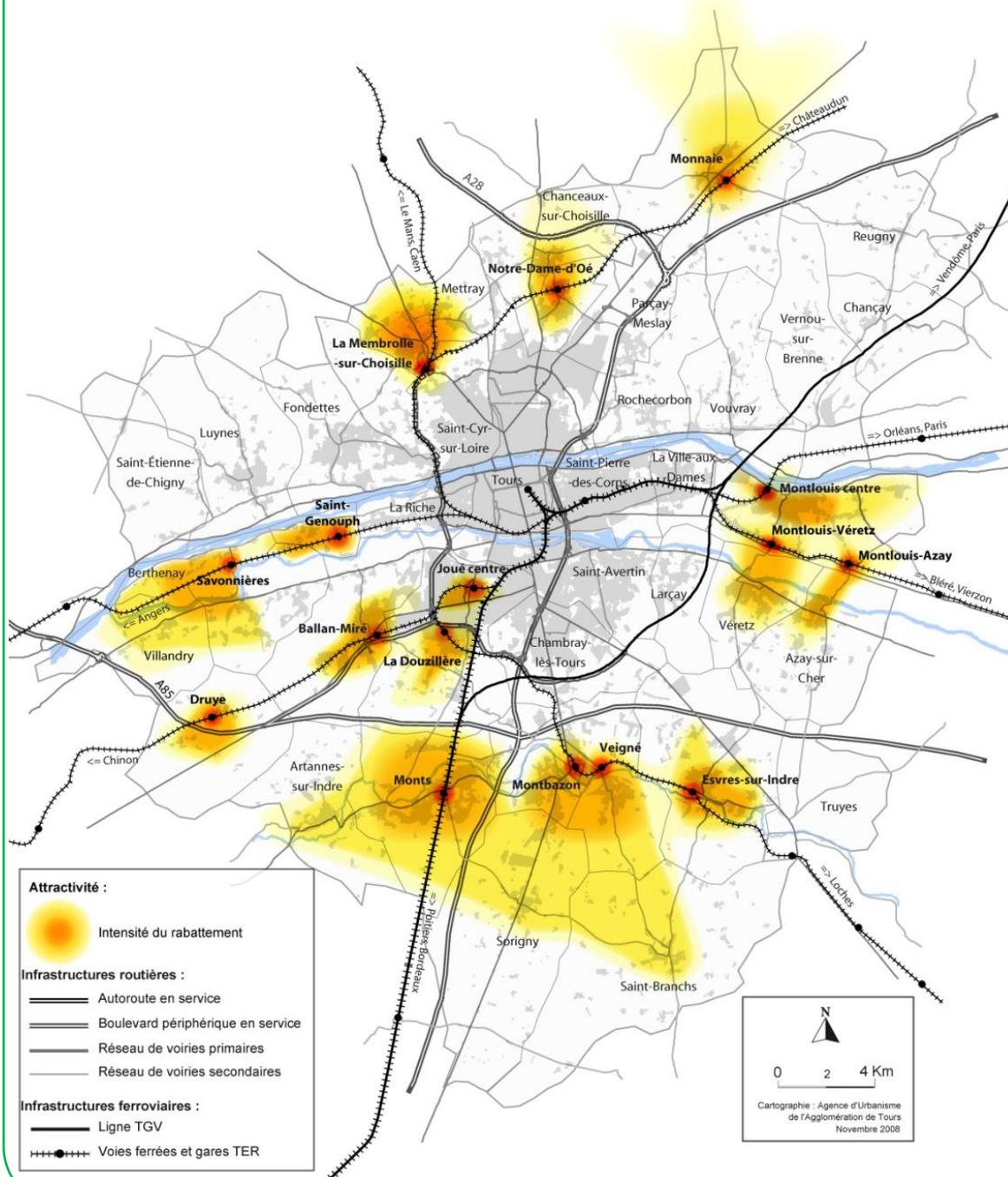
La faible intensité urbaine moyenne s'explique en particulier du fait que les gares des vallées, de la Loire, du Cher et de l'Indre, se situent pour la plupart dans des secteurs soumis au risque d'inondation, ce qui limite les possibilités d'implanter des activités humaines à proximité. Le potentiel de développement se trouve donc davantage sur les plateaux Nord et Sud de l'agglomération. Le territoire tourangeau se retrouve ainsi face à un paradoxe : **les secteurs gares où le potentiel de développement urbain est le plus important sont positionnés sur les lignes ferroviaires les moins performantes.**

Toutefois, une analyse multicritère a permis de déterminer la zone d'attractivité de chaque gare TER, c'est-à-dire le périmètre dans lequel un habitant est potentiellement intéressé pour aller prendre un train. Il a ainsi été estimé qu'environ 22% des habitants du SCoT résident dans un lieu où le rabattement sur une ou plusieurs gares TER devient intéressant. À noter que l'exercice réalisé exclu les gares de Tours et de Saint-Pierre-des-Corps, dont le rayonnement dépasse largement le territoire du SCoT.

L'analyse met en évidence trois grands espaces du territoire du SCoT qui se situent hors de portée d'une gare TER :

- à l'Ouest de l'agglomération, les communes de Saint-Étienne-de-Chigny, Luynes et Fondettes ne possèdent pas de gare (en service). Pour les habitants de ces bourgs, les possibilités de rabattement sur une halte ferroviaire se limitent à celle de La Membrolle-sur-Choisille. Or, les flux dominants se dirigent principalement vers le centre de l'agglomération, par des itinéraires exclusivement routiers qui ne croisent aucune halte ferroviaire. La souplesse d'utilisation qu'offre la voiture et l'absence d'aménagement favorisant un rabattement sur une gare (ouverture d'une halte ferroviaire à Fondettes, création d'un pont sur la Loire pour relier la gare de Saint-Genouph...) rendent ainsi très peu probables un report de ces déplacements vers le train ;
- à l'Est de l'agglomération, les communes de Vouvray, Vernou-sur-Brenne, Chancay et Reugny ne sont pas non plus équipées de gare. Les haltes ferroviaires les plus proches sont celles de Monnaie et de Montlouis-sur-Loire. Or, comme pour le secteur Ouest de l'agglomération, ces gares ne se situent pas sur les itinéraires des principaux flux générés par les habitants de ces communes (vers le centre de l'agglomération tourangelle). Un report sur le train paraît donc aujourd'hui très peu probable. On peut toutefois s'interroger sur l'impact qu'aurait l'ouverture d'une halte ferroviaire à La Ville-aux-Dames où s'organiserait un système performant de rabattement cadencé vers les gares du centre de l'agglomération (Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Joué lès Tours,...) ;
- enfin, au Sud, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin et Larçay sont traversées par la LGV, mais ne bénéficient d'aucune desserte TER, et sont éloignées de toutes les gares existantes. Étant très proches du centre de l'agglomération tourangelle, ces communes sont desservies par les réseaux Fil Bleu ou Fil Vert, dont les projets de restructuration amélioreront les offres de transports publics. En conséquence, les possibilités d'utiliser le train pour se rendre dans ces communes ou pour en sortir sont inexistantes, et paraissent difficiles à développer. Pour les habitants de ces communes, ou pour ceux qui viennent y travailler, l'alternative à la voiture réside davantage sur les transports collectifs routiers, voire les modes doux, plutôt que sur le train.

ESTIMATION DE L'ATTRACTIVITÉ DES GARES TER DU SCOT EN 2008



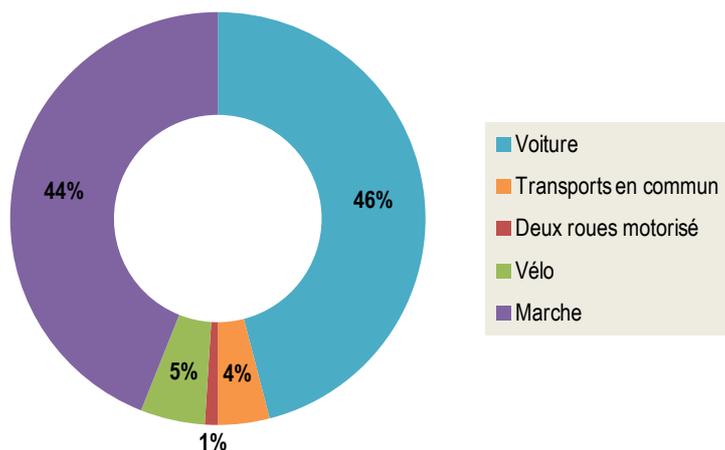
Une majorité de déplacements courts

Avec une moyenne des déplacements à 4,3 kilomètres, l'enquête ménages déplacements de 2008 révèle un nombre important de trajets effectués sur de courtes distances. Ceux-ci représentent 56% des déplacements réalisés dans le SCoT, déplacements majoritairement effectués par les habitants du cœur métropolitain. La proximité de toutes les fonctions que l'on trouve en milieu urbain explique logiquement ce phénomène.

	Distance moyenne des déplacements (en km)	Part des déplacements de moins de 3 km
SCoT	4,3	56%
PTU	3,7	58%
Noyau urbain	3,3	62%

Le mode le plus utilisé pour effectuer ces trajets courts reste malgré tout la voiture. Les transports collectifs sont très peu utilisés pour ces trajets, et le vélo, pourtant très performant pour effectuer cette catégorie de déplacements, n'atteint que 5%. On note la part de la marche, qui rivalise avec celle de la voiture.

RÉPARTITION PAR MODE DES DÉPLACEMENTS INFÉRIEURS À 3 KILOMÈTRES



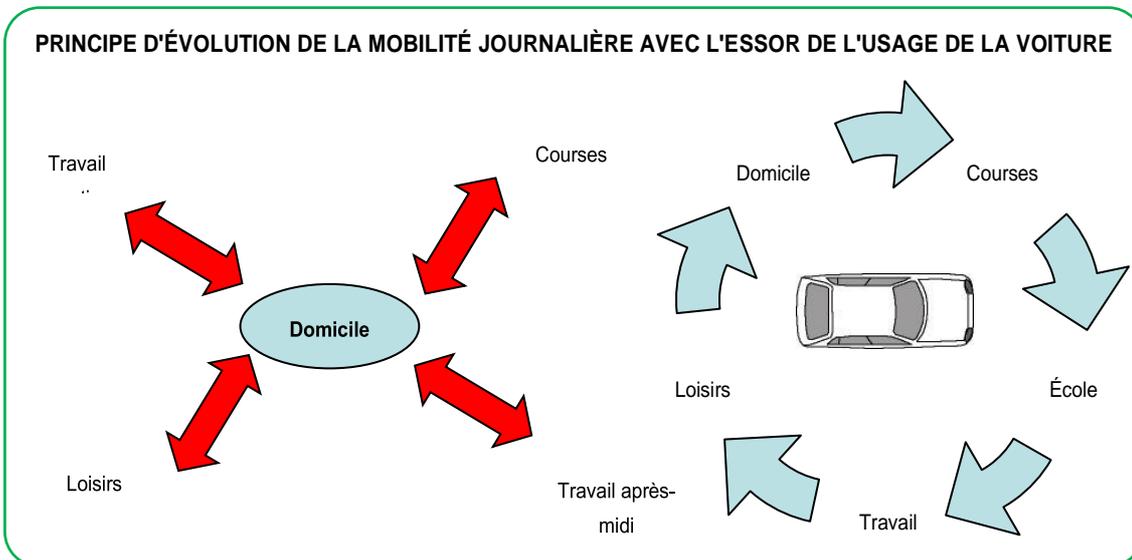
Source : SMAT-SITCAT - enquête ménages déplacements 2008

Du trajet à la boucle de déplacement

N'ayant réalisé qu'une seule enquête ménages déplacements, le territoire du SCoT n'est pas en mesure d'apprécier l'évolution de l'usage des modes pour l'ensemble des déplacements, notamment les plus courts. Par contre, l'essor de l'usage de la voiture a indéniablement modifié le choix du mode de transport pour des déplacements qui autrefois pouvaient se faire par un autre mode. Les déplacements inférieurs à 3 kilomètres sont certainement ceux où le choix modal a le plus évolué en faveur de la voiture. Les conséquences sont nombreuses :

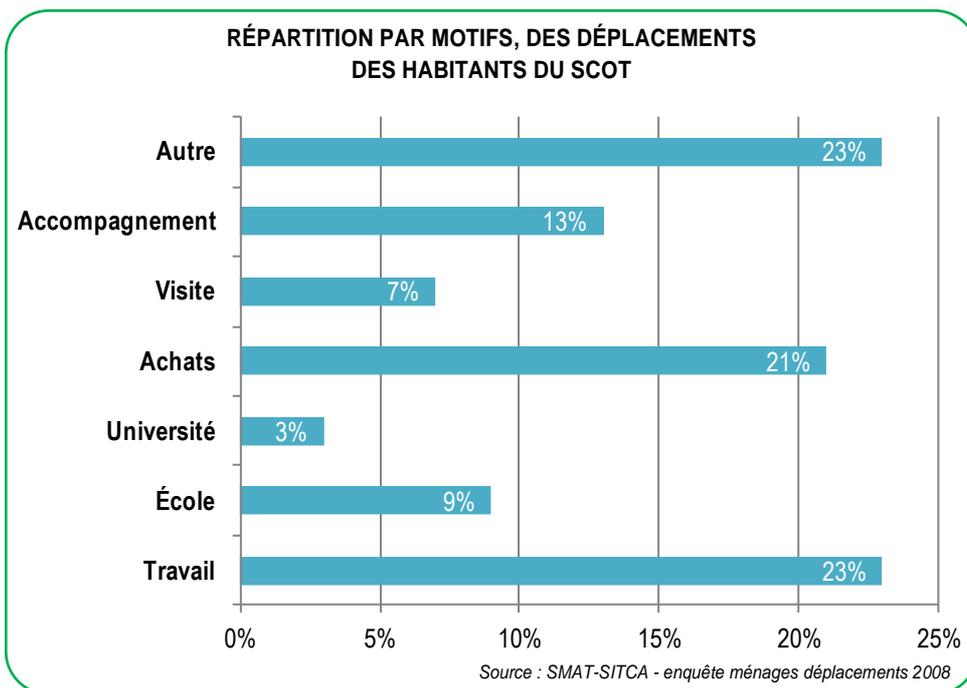
- accroissement des trafics routiers dans de nombreux secteurs inadaptés (centres historiques, faubourgs, quartiers anciens...) ;
- perte de qualité des espaces publics ;
- nuisances et pollutions ;
- accidentologie ;
- perte d'attractivité des transports publics ;
- baisse de la marche et du vélo, moyens de déplacements contribuant au maintien de la forme physique ;
- ...

Ce sont ainsi toutes nos habitudes qui s'en trouvent modifiées, avec aujourd'hui, la voiture qui nous permet de réaliser une multitude d'activités quotidiennes, alors qu'auparavant le domicile était le point central de nos occupations journalières (cf. schéma ci-dessous).



Cette évolution se confirme avec l'analyse des motifs de déplacements, où l'on voit une variété importante de motifs, sans que l'un d'entre eux ne domine largement. C'est ainsi que les déplacements pour motifs "travail" et "études" ne représentent qu'environ le tiers des déplacements quotidiens d'un habitant. Ce constat prouve l'intérêt pour un territoire d'organiser son développement en :

- maîtrisant l'étalement urbain ;
- limitant les extensions à vocation résidentielles et économiques ;
- implantant les équipements (culturels, sportifs, commerciaux...) dans les zones urbaines, à proximité des habitants ;
- favorisant la mixité dans la construction de nouveaux quartiers et le renouvellement des quartiers anciens.

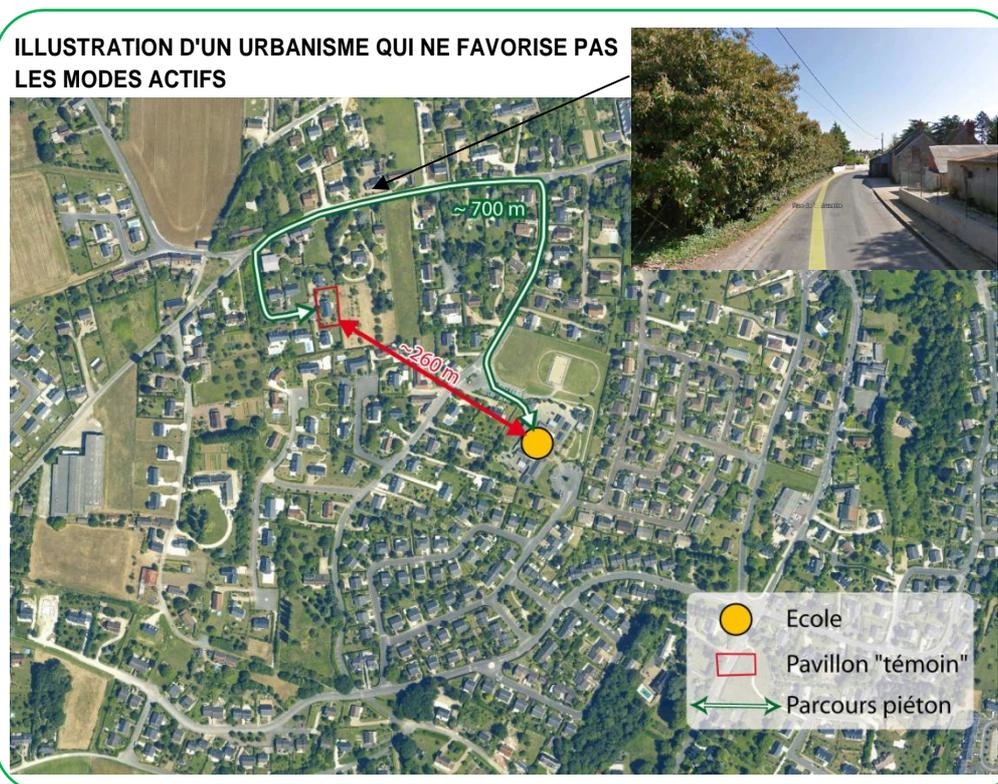


Un urbanisme à faire évoluer pour encourager les déplacements à pied et à vélo

Outre le rapprochement des fonctions urbaines, les liens à tisser entre elles sont essentiels pour limiter l'usage de la voiture en général, et plus particulièrement pour les trajets de courte distance. L'inscription d'emplacements réservés dans les PLU est possible pour mailler un territoire par des liaisons douces, cependant de trop nombreux secteurs restent encore aménagés sans prendre en compte cette problématique. Dire que ces îlots urbains restent imperméables signifie que les piétons et les cyclistes sont obligés de parcourir les mêmes itinéraires que les automobilistes, souvent dans des conditions inconfortables et dangereuses.

Le plan suivant illustre une commune du territoire du SCoT, dans laquelle un parcours entre un pavillon témoin et une école a été analysé. Il révèle que pour une distance de 260 m à vol d'oiseau, le piéton (ou le cycliste) doit effectuer plus de 700 m, en empruntant la route sur laquelle aucun aménagement confortable ne lui est offert.

Cet exemple illustre un développement urbain peu propice aux modes actifs que l'on retrouve dans tout le territoire, y compris dans la ville-centre.



Vers une nouvelle approche de l'usage de la voiture ?

L'urbanisation de nos villes s'est constituée ces dernières décennies à la faveur de l'essor de la voiture. De nombreuses rues ont ainsi perdu leur caractère urbain, devenant des routes hostiles aux modes doux. Une inflexion s'impose si l'on souhaite améliorer le cadre de vie des habitants, et maintenir l'attractivité du territoire du SCoT.

La voiture, bien que répondant à de nombreux besoins, est un objet cher à utiliser quotidiennement, pénalisant de plus en plus de citoyens. L'enquête ménages déplacements en a recensé les conditions d'usage, présentées dans le tableau ci-dessous :

	Tours Centre	Cœur métropolitain (hors Tours Centre)	Reste du périurbain	SCoT
Nombre de voitures	36.986	84.067	78.121	199.174
Durée moyenne journalière d'utilisation d'une voiture (en mn)	62	66	76	69
Part d'utilisation d'une voiture sur 24 heures	4,4%	4,6%	5,3%	4,8%
Longueur moyenne de distances parcourues par jour par un véhicule (en km)	9,2	13,9	21,8	16,1
Budget journalier en carburant pour un véhicule*	Essence	0,81€	1,22€	1,42€
	Diesel	0,71€	1,07€	1,24€

* Simulation réalisée sur la base d'une consommation moyenne des véhicules de 6 litres au 100 km, d'après les prix des carburants en vigueur courant janvier 2011 (1,28€ le litre de gasoil et 1,47€ le litre de sans plomb)

On ne peut qu'être interrogatif face au degré d'utilisation des voitures au cours d'une journée-type, celles-ci ne roulant que 5% du temps. Cette observation est encore renforcée par le fait que 32% des ménages du territoire du SCoT en possèdent au moins deux.

Si un véhicule circule 5% d'une journée, c'est qu'il est immobilisé 95% du reste du temps. Outre l'aspect économique pour les familles, ce constat pointe l'occupation excessive des espaces publics et privés par les automobiles.

Depuis le 5 avril 2012, un service d'autopartage sur la commune de Tours a été mis en service par le SITCAT. Autociti offre la possibilité de louer une voiture temporairement via un système d'abonnement. L'ambition est de décongestionner le centre de la ville et de répondre aux besoins occasionnels de voiture pour certains ménages et entreprises/administrations. L'objectif est d'étendre ce service à la première couronne de l'agglomération de Tours à court et moyen termes.

Un système plus souple se met également en place depuis quelques années, à l'initiative des individus : le covoiturage.

Difficile à organiser par les pouvoirs publics, hormis par la création de sites Internet pour favoriser les prises de contacts entre personnes intéressées, le covoiturage fonctionne par le bouche à oreille, souvent entre salariés d'une même entreprise ou administration. À noter que le Conseil général d'Indre-et-Loire a plusieurs projets de création de parkings de covoiturage, principalement aux endroits où est constaté du stationnement sauvage, montrant un besoin d'organiser et de sécuriser cette pratique.

Se baser sur un principe théorique de développement pour assoir le projet du SCoT

La mise en cohérence des politiques de mobilité et des politiques d'aménagement urbain est compliquée à mettre en œuvre, en raison de temporalités différentes, mais aussi et surtout, parce qu'elle nécessite un partenariat étroit entre des acteurs n'ayant pas l'habitude de mener des projets ensemble.

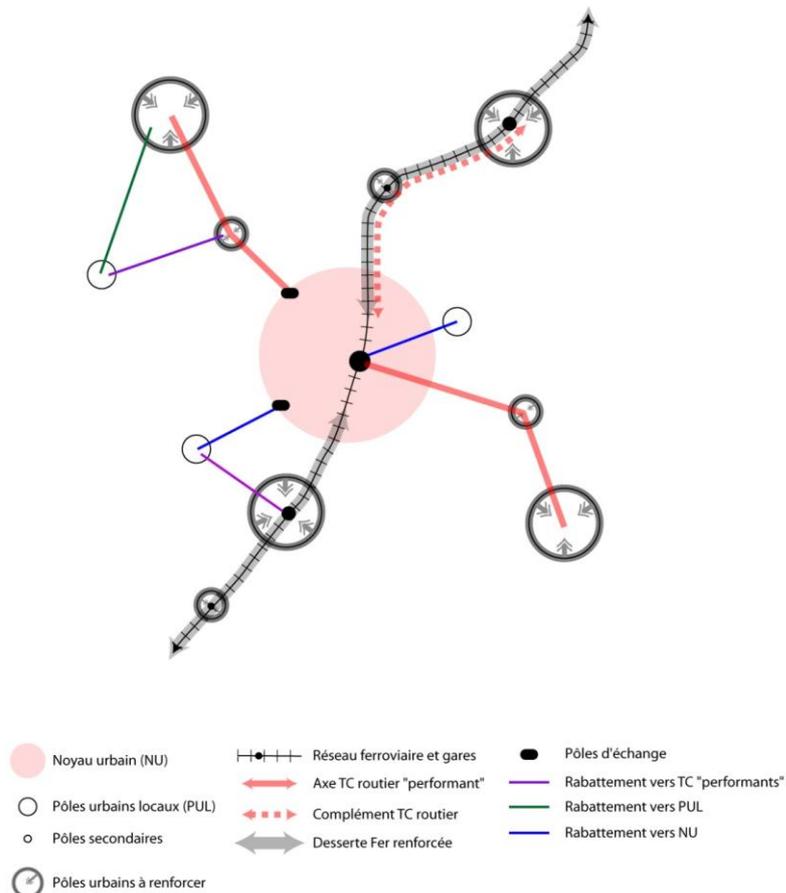
Ainsi, un schéma de principe de développement du territoire a été élaboré pour aider et donner un cap à l'élaboration du projet du SCoT :

- renforcer l'usage des lignes ferroviaires ;
- compléter l'offre de transport collectif par des services routiers dans les corridors où les capacités de l'infrastructure ferroviaire s'avèrent insuffisantes ;
- hiérarchiser les dessertes de transports collectifs routiers en fonction du niveau des pôles urbains ;
- développer différents types de pôles d'échanges ;
- organiser les rabattements multimodaux sur ces pôles d'échanges ;
- orienter en priorité le développement urbain sur les pôles les mieux desservis.

Un outil tel le contrat d'axe peut aider à l'élaboration de cette stratégie territoriale.

*Le contrat d'axe est une démarche négociée entre les acteurs du transport (AOT) et ceux du développement territorial. Il se base sur le principe d'une cohérence entre développement urbain et desserte par les transports collectifs performants. L'objectif est d'engager une dynamique vertueuse où une AOT investit dans le système de transport et où les collectivités agissent sur les règles d'urbanisme de façon à rentabiliser, optimiser l'offre de transport projetée. Un contrat d'axe permet **d'agir sur la mobilité par l'urbanisme**.*

SCHÉMA DE PRINCIPE D'UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL EN LIEN AVEC UNE STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE D'ALTERNATIVES EFFICACES À L'AUTOMOBILE



2.5.4. Synthèse des mobilités

Un territoire attractif	Une mobilité dominée par la voiture	Une cohérence urbanisme / transport à renforcer
Une étoile autoroutière à 5 branches	Un développement urbain favorable aux déplacements motorisés	Un développement du territoire sans considération de la présence du réseau ferroviaire
Une étoile ferroviaire à 9 branches, mais de qualités inégales	Des communes avec un taux de motorisation très élevé	Part importante de déplacements courts, favorables aux modes actifs
16 gares TER et 2 gares TGV	78% des distances parcourues se font en voiture	Des voiries urbaines généreuses en emprises routières, au détriment des autres modes
Un réseau viaire irriguant l'ensemble du territoire	Peu de contraintes sur l'usage de l'automobile (fluidité des circulations, offre de stationnement)	
Un réseau cyclable en cours de développement	Fortes attentes sur le développement d'alternatives à la voiture	
Un aéroport avec des liaisons nationales et internationales	Des réaménagements d'espaces publics pour conforter les modes actifs	
	Des livraisons de marchandises peu gérées	

Les enjeux sur les mobilités

- La poursuite du développement des transports collectifs avec des relations à améliorer entre les réseaux ;
- Le renfort de la place des piétons sur les espaces publics ;
- La maîtrise du développement des infrastructures routières ;
- L'amélioration de la prise en compte des déplacements à vélo, mode très intéressant pour les trajets inférieurs à 3 km ;
- La reconquête des espaces avoisinant le réseau ferroviaire.

La mise en cohérence des politiques de développement urbain et de mobilités durables constitue ainsi le cœur de l'organisation du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCoT.

3 LES PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION ET LES BESOINS RÉPERTORIÉS

3.1 Le scénario démographique retenu

Considérant le besoin des acteurs locaux de connaître les évolutions futures de leur territoire, l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) réalise des projections de population. Pour ce faire, il utilise l'application OMPHALE, Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Élèves. Ce dispositif permet de construire des scénarios pour le futur en se basant notamment sur différentes hypothèses de natalité, de mortalité et de migrations.

La dernière projection démographique réalisée par l'INSEE sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle date de décembre 2010. **Le projet de territoire à horizon 2030 se base sur le scénario central qui prolonge les tendances observées sur la période récente.**

3.1.1 Population : + 30.000 habitants en 20 ans

Entre 2007 et 2030, l'Indre-et-Loire connaîtrait une forte croissance, grâce à l'effet combiné de ses excédents naturels et migratoires. La population départementale s'accroîtrait de 78.679 personnes pour atteindre 661.770 habitants à horizon 2030.

Selon ces hypothèses, en 2030, la population du SCoT de l'Agglomération Tourangelle serait de 392.129 habitants, soit 38.370 personnes de plus qu'en 2007. Cette évolution démographique correspond à une augmentation de 11%, semblable à celle qu'a connue le territoire au cours des vingt dernières années.

En actualisant les projections de population réalisées par l'INSEE, on estime que l'agglomération tourangelle accueillerait 361.972 habitants au 1^{er} janvier 2011. Aussi, **la population s'accroîtrait de 30.157 habitants entre 2011 et 2030.**

Par ailleurs, l'INSEE envisage une baisse continue du rythme d'évolution démographique ; la population augmenterait de moins en moins vite. Le taux de croissance annuel passerait de + 0,53% sur la période 2007-2015 à + 0,36% entre 2025 et 2030.

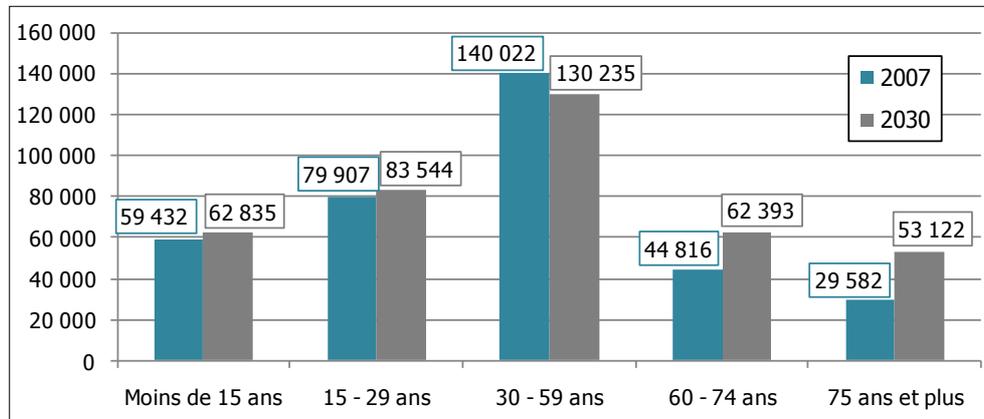
3.1.2 Structure par âge : un vieillissement marqué

La population du SCoT de l'Agglomération Tourangelle peut être regroupée en 3 grandes classes d'âge :

- les moins de 30 ans : enfants et les jeunes adultes (39% de la population en 2007) ;
- les personnes âgées de 30 à 59 ans : adultes actifs (40%) ;
- les plus de 60 ans : séniors retraités (21%).

Les hypothèses d'évolution à horizon 2030 font état d'un accroissement de la population des moins de 30 ans et des plus de 60 ans mais d'une baisse du nombre d'adultes âgés de 30 à 59 ans (- 9.787 personnes). De plus, il est envisagé une plus faible progression des jeunes (+ 7.040 personnes de moins de 30 ans) que des séniors (+ 41.117 personnes). Cette dernière catégorie représenterait 29% de la population du SCoT de l'Agglomération Tourangelle à horizon 2030, contre 21% aujourd'hui.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION DU SCOT PAR TRANCHE D'ÂGE



Source : INSEE - Omphale 2010 scénario central.

Au final, l'indice de vieillesse, soit le rapport entre les moins de 20 ans et les personnes âgées d'au moins 60 ans, augmenterait significativement. Il passerait de 81 en 2007 à 131 en 2030, sous l'effet d'une **forte augmentation du nombre d'habitants âgés de 60 ans et plus (+ 65%)**.

3.2 Les besoins en logement

3.2.1 Taille des ménages : une baisse de 10% entre 2007 et 2030

Pour apprécier les besoins en logements, il est nécessaire d'évaluer le nombre de ménages qu'accueillerait l'agglomération à horizon 2030. Pour cela, il faut estimer le nombre de personnes que compterait chaque ménage. Cette donnée est très sensible et en même temps très difficile à appréhender.

Au sein du SCoT de l'Agglomération Tourangelle, le nombre de personnes par ménage était de 2,12 en 2007, soit une taille inférieure à la moyenne nationale (2,30).

Le tableau ci-dessous présente les évolutions passées de la taille moyenne des ménages français et en présente les estimations pour les années à venir.

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE PERSONNES PAR MÉNAGE À L'ÉCHELLE DE LA FRANCE

	1990	1999	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Scénario bas	2,57	2,40	2,31	2,25	2,20	2,16	2,12	2,08
Scénario haut				2,24	2,19	2,14	2,09	2,04

Source : INSEE Première n°1106, octobre 2006.

Ces estimations envisagent une **baisse de 10% du nombre de personnes par ménage d'ici 2030** (scénario central : 2,06 personnes par ménage). Avec un rythme de décroissance semblable, la taille moyenne des ménages du SCoT de l'Agglomération Tourangelle serait de 1,9 personne en 2030. Avec une population estimée à 392.129 personnes à horizon 2030, cela représenterait **206.384 ménages à loger**.

3.2.2 Construction nécessaire pour répondre aux évolutions démographiques

D'après les éléments présentés précédemment, le parc de logements du SCoT de l'Agglomération Tourangelle devrait compter 206.384 résidences principales à horizon 2030, soit 44.090 de plus qu'en 2007. Environ 43% de ces habitations ne servirait qu'à satisfaire les besoins liés au desserrement de la population. Autrement dit, à peine plus de 55% des nouveaux logements seraient générateurs de nouveaux habitants.

Pour **produire 44.000 logements entre 2007 et 2030**, il faudrait assurer un rythme de construction de l'ordre de 1.835 habitations par an, soit 245 de moins que sur la période récente (gain annuel de 2.077 résidences principales sur la période 1999-2007 selon le recensement INSEE).

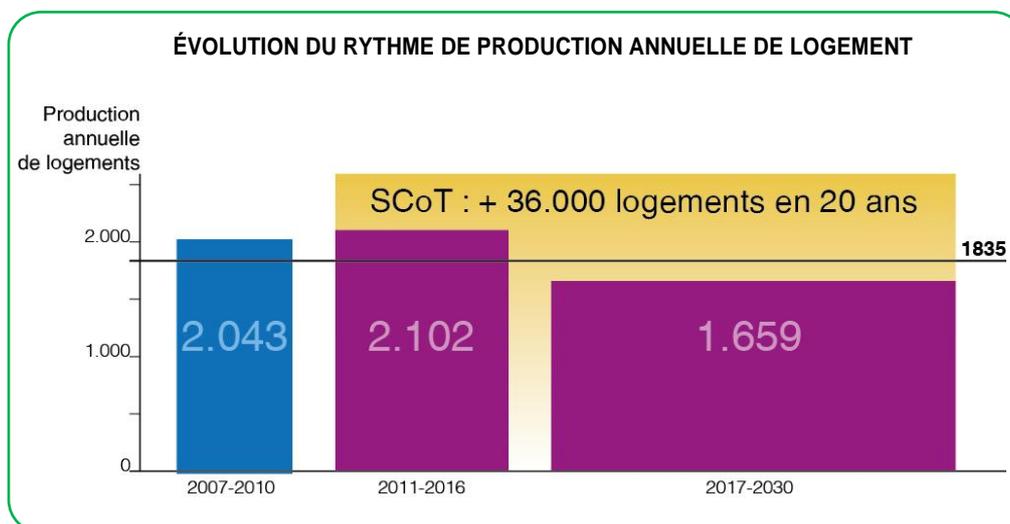
3.2.3 Déclinaison de la production de logements dans le temps

Les hypothèses d'évolution démographique supposent la construction d'environ 44.000 logements entre 2007 et 2030. Cette production peut être déclinée en trois temps :

- 2007-2010 : 8.170 logements ont été construits ;
- 2011-2016 : 12.610 logements seront réalisés si les objectifs affichés dans le cadre des programmes locaux de l'habitat en vigueur sont tenus³⁰ ;
- 2017-2030 : 23.220 logements restent à produire compte tenu des deux premiers items.

Au final, **entre 2011 et 2030, environ 35.800 logements sont à produire** afin d'accueillir la population envisagée dans le cadre des hypothèses de croissance démographique et de desserrement des ménages.

Le rythme de production annuel devrait, quant à lui, connaître une baisse progressive, tendance semblable à celle de l'évolution du nombre d'habitants.



³⁰ Trois des quatre intercommunalités qui composent le territoire du SCoT de l'agglomération tourangelle ont adopté un programme local de l'habitat (PLH) pour la période 2011-2016. Pour la communauté de communes qui ne dispose pas de PLH à ce jour, le volume de logements retenu correspond à l'hypothèse du SCoT de l'agglomération tourangelle.

3.3 Les perspectives économiques

3.3.1 Une ambition : maintenir de la population active

Dans un souci de pérennisation des dynamiques économiques qui animent son territoire, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle ambitionne de maintenir le taux d'emploi de ses habitants, c'est-à-dire la proportion de personnes en activité. Le taux d'emploi est calculé pour la population âgée d'au moins 15 ans.

La population du SCoT était de 353.756 habitants en 2007, dont 294.369 personnes âgées de 15 ans ou plus. Parmi ces dernières, les actifs ayant un emploi étaient au nombre de 150.088. Aussi, le taux d'emploi s'élevait à 51%.

Si ce taux d'activité est maintenu, **51% de la population du SCoT de l'Agglomération Tourangelle à horizon 2030 serait en activité**. Cela représenterait 167.940 personnes, selon les projections démographiques réalisées par l'INSEE et présentées précédemment (cf. *Diagnostic - 3.1 Le scénario démographique retenu*).

Ainsi, la population active occupée âgée d'au moins 15 ans augmenterait de 17.852 personnes entre 2007 et 2030.

3.3.2 Quelques principes de spatialisation des emplois

L'implantation de l'activité économique suit deux grandes logiques : la concentration en zones d'activité et la dissémination au sein de l'empreinte urbaine.

À travers son projet de territoire, le SCoT de l'Agglomération Tourangelle souhaite limiter la consommation de l'espace et lutter contre la monofonctionnalité des quartiers. Ces choix ont guidé les principes de localisation des activités nouvelles :

- une priorité accordée au **remplissage des zones d'activité existantes** sur les extensions ;
- une préférence aux extensions ou créations de zones d'activité dans les **secteurs préférentiels de développement bien desservis par les transports en commun** ;
- une volonté de **diversifier les fonctions urbaines**.

Ainsi, les emplois nouveaux seront situés au sein de l'empreinte urbaine existante ou dans sa continuité, à l'intérieur ou en dehors des zones d'activité.

3.3.3 Une estimation du potentiel d'accueil en zone d'activités

En 2007, les zones d'activité existant sur le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle accueillent plus d'un tiers des emplois du territoire (36%). Il est probable qu'une part importante des emplois supplémentaires de la période 2007-2030 y soit localisée.

Concernant le développement de l'activité économique dans des espaces dédiés, le SCoT souhaite investir prioritairement les zones d'activités déjà bien engagées (taux de remplissage supérieur à 50%) avant de s'intéresser aux zones d'activités moins occupées ou d'en créer. Le potentiel d'accueil d'emplois supplémentaires est estimé sur la base de la surface encore disponible et des densités observées sur les surfaces occupées dans les zones d'activité disposant d'espaces libres.

Les densités sont calculées en fonction des spécificités territoriales et sur la base des données 2007³¹ :

- dans le cœur métropolitain : 33 emplois par hectare de surface occupée ;
- dans les pôles relais : 30 emplois par hectare de surface occupée ;
- dans les communes périurbaines : 19 emplois par hectare de surface occupée ;
- dans un rayon de 1.000 mètres autour des gares : 22 emplois par hectare de surface occupée.

Les zones d'activité avec un taux de remplissage supérieur à 50% en 2007 seront occupées à 100% à horizon 2030. Cela représenterait 4.071 emplois. La zone d'activité Isoparc revêtant un caractère prioritaire, elle sera également complétée à 100% à horizon 2030, malgré un taux de remplissage inférieur à 50% en 2007. Elle pourrait accueillir 3.861 emplois. Au total, le territoire du SCoT de l'Agglomération Tourangelle pourrait accueillir 7.932 emplois en achevant les zones d'activité existantes.

Les zones d'activité présentant un taux de remplissage inférieur à 50% en 2007 sont complétées, à horizon 2030, à hauteur de 50% de la surface disponible en 2007. Cela crée un potentiel d'accueil de 2.608 emplois.

Concernant la création de zones d'activité, trois projets sont pris en compte. À horizon 2030, on estime que leur taux de remplissage sera de 25% :

- Saint-Cyr-sur-Loire - Equatop : 795 emplois supplémentaires ;
- Parçay-Meslay, Chanceaux-sur-Choisille - CILT : 864 emplois ;
- Fondettes – Les Deux Croix et La Haute Limougière : 543 emplois ;

Ces trois sites d'extension future représentent un potentiel d'accueil de 2.200 emplois.

Au final, **les zones d'activités du SCoT de l'Agglomération Tourangelle pourraient proposer de l'ordre de 12.740 emplois supplémentaires sur la période 2007-2030.**

Le reste des emplois à créer prendrait place au sein de l'empreinte urbaine, notamment dans le cadre d'opérations nouvelles en extension ou de projets de renouvellement urbain.

³¹ Base de données BDECO réalisée par l'OE2T et l'ATU ; INSEE, RP2008 exploitation principale.

4 L'ORGANISATION URBAINE ET LES POLARITÉS

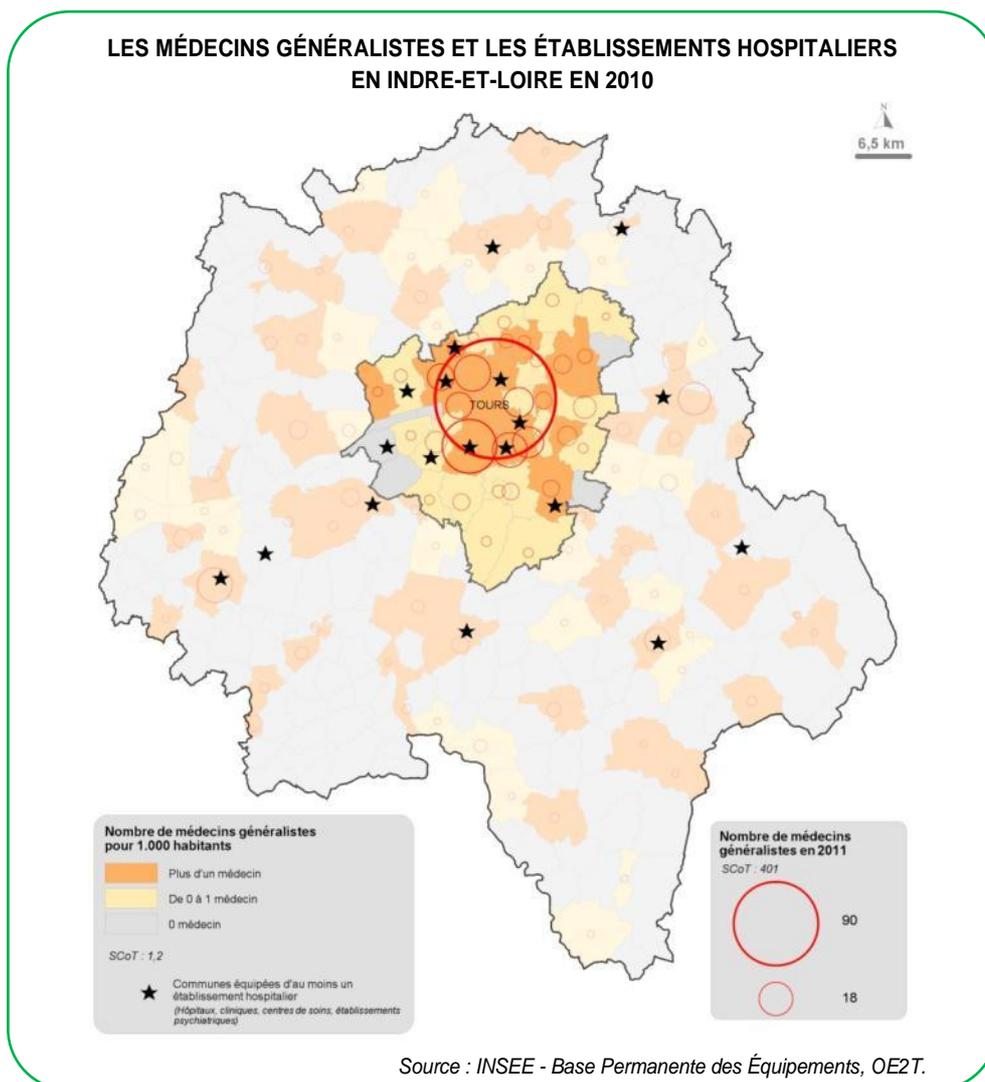
Comprendre comment le territoire a évolué en termes d'équipements, de services et de construction de logements est essentiel pour élaborer des scénarios d'avenir. À ces thématiques classiques s'ajoute aujourd'hui un nouveau sujet, la couverture numérique, qui participera à la qualité du cadre de vie.

La prise en compte de l'ensemble des fonctions urbaines, la compréhension des logiques de développement, l'identification des centralités et l'analyse des projets d'urbanisation future des communes ont permis de mesurer la vraisemblance et la pertinence des développements souhaitables pour l'avenir.

4.1 Le maillage en équipements et services à la population

Ce chapitre traite des principaux services à la population (santé, éducation, sports/culture/loisirs...). L'équipement commercial du territoire ayant été analysé préalablement, il n'est pas repris ici (cf. Diagnostic - 2.4 Les dynamiques commerciales).

4.1.1 Une concentration de l'offre de soins départementale



L'offre de soins est appréciée au travers du nombre de médecins généralistes et des établissements de santé du territoire. Ces données sont complétées par celles de l'atlas régional de la démographie médicale produit par le conseil national de l'Ordre des médecins.

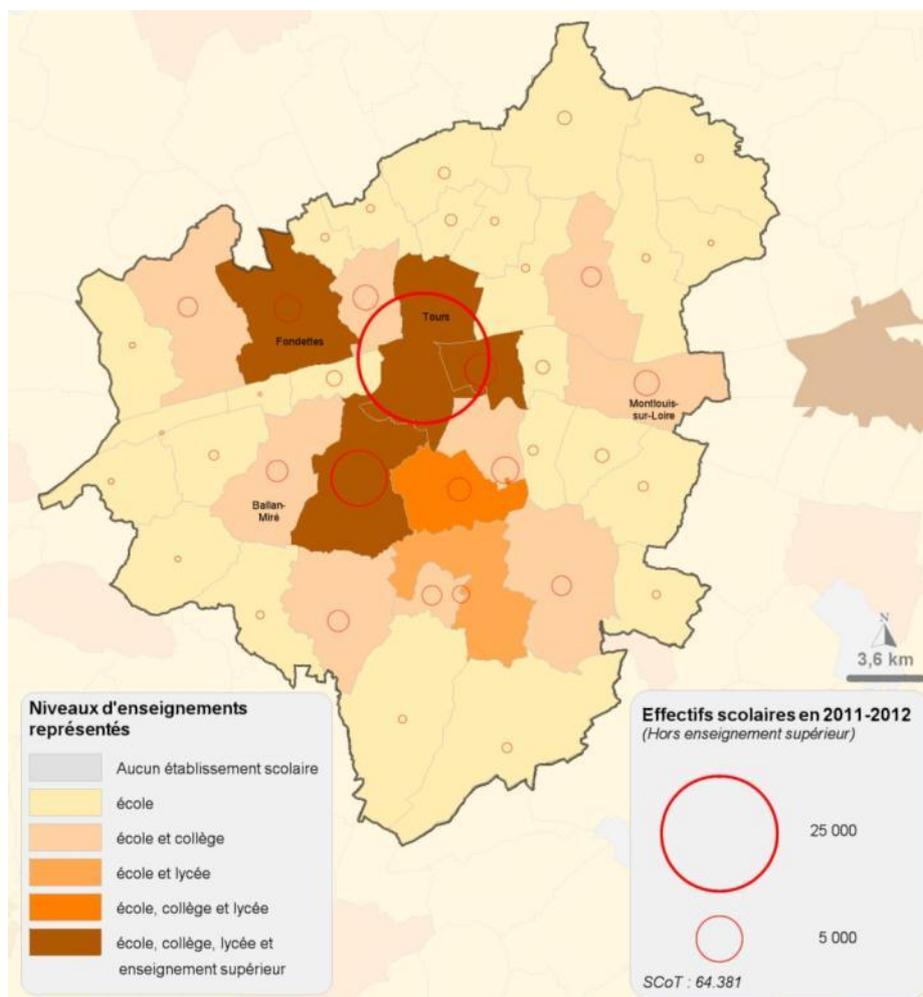
Le département de l'Indre-et-Loire présente la plus forte densité médicale de la région (143 médecins généralistes pour 100.000 habitants contre 119 en région Centre). L'offre de soins départementale reflète à la fois l'armature urbaine et le dynamisme démographique du territoire. Ainsi **la plupart des communes périurbaines du SCoT de l'Agglomération Tourangelle dispose d'un médecin généraliste. Les établissements de santé sont situés pour l'essentiel dans l'agglomération de Tours** (siège de la Faculté de médecine où un médecin sur deux en région Centre a suivi ses études) et dans les chefs-lieux d'arrondissement et de canton.

4.1.2 Un maillage d'éducation primaire fin et une polarisation de l'enseignement supérieur à Tours

L'ensemble des communes du SCoT dispose a minima d'une école maternelle et d'une école primaire. Cette offre met en avant la **qualité du maillage de proximité. La localisation des structures du secondaire reflète, quant à elle, l'armature urbaine de l'agglomération tourangelle**. Le cœur métropolitain et les pôles relais accueillent au moins un collège. Ce niveau d'enseignement est également présent dans quelques communes périurbaines qui disposent d'équipements utilisés par les communes moins peuplées situées à proximité : Luynes à l'Ouest de la Communauté d'agglomération Tours(s)plus, Vouvray pour la Communauté de Communes du Vouvrillon, Esvres, Montbazou et Monts sur le territoire du Val de l'Indre. **Les lycées généraux et techniques se concentrent à Tours (82% des effectifs)** et à Joué lès Tours (13% des effectifs). Le reste des effectifs lycéens (généraux et agricoles) est réparti sur quelques communes du cœur métropolitain, à Fondettes (lycée agricole) et à Veigné. Pour ce niveau d'enseignement, le développement de l'offre pourrait être envisagé dans l'optique d'un renforcement des pôles relais.

En parallèle de ces filières traditionnelles, **le territoire du SCoT accueille une vingtaine de centres de formation pour apprentis (CFA)**. Ceux-ci sont répartis sur cinq communes, parmi lesquelles Tours (près des deux tiers des structures), Fondettes, Joué lès Tours, Saint-Pierre-des-Corps et Sorigny.

NIVEAUX D'ENSEIGNEMENT ET EFFECTIFS SCOLAIRES POUR 2011-2012



Sources : Inspection académique, OE2T.

La ville de Tours accueille l'essentiel des formations accessibles après le baccalauréat (université, grandes écoles, IUT...). Des communes à sa proximité immédiate offrent également quelques possibilités pour ce niveau d'enseignement : Fondettes, Joué lès Tours et Saint-Pierre-des-Corps proposent des classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE), des brevets techniques supérieurs (BTS), des formations complémentaires d'initiative locale (FCIL) ou des diplômes de comptabilité et de gestion (DCG).

Concernant plus particulièrement le tissu universitaire, Tours accueille en 2011 :

- **une université publique de 21.420 étudiants** dont 11% sont étrangers ;
- **deux établissements membres de la conférence des grandes écoles** :
 - l'école Polytechnique de Tours : plus de 1.000 étudiants dont 17% sont étrangers,
 - l'ESCEM Tours – Poitiers : plus de 1.800 étudiants dont 20% sont étrangers.

L'ensemble de cette offre participe au rayonnement de l'agglomération tourangelle, de même que les activités de recherche associées (plus de 1.500 enseignants-chercheurs et 2.000 doctorants).

4.1.3 Sport, Culture, loisirs : des équipements qui irriguent le territoire et participent à son rayonnement

Le recensement des équipements réalisé pour les secteurs du sport, de la culture et des loisirs fait apparaître un **maillage assez fin de structures destinées aux activités des habitants et des touristes**.

Pour ce qui est du **sport**³², le **SCoT accueille près de 1.400 équipements** ouverts au public, à titre gratuit ou onéreux, pour y pratiquer une activité physique (exemples : piscine, terrain de tennis/football/rugby/... salle de pratique collective, boulodrome...). Chaque commune dispose au minimum de quatre structures. Le cœur métropolitain, aux communes les plus peuplées du territoire, est le plus fourni en équipements sportifs. On en dénombre près de 350 sur la ville de Tours et plus de 100 à Joué lès Tours. En dehors de ce secteur central, les pôles relais se distinguent avec chacun une quarantaine d'équipements sportifs.

En termes de culture, le territoire est également bien équipé. Trente-six de ses quarante communes disposent d'une bibliothèque³³, parmi lesquelles Tours qui en accueille neuf et Joué lès Tours deux. De plus, le SCoT compte vingt-huit écoles de musique réparties sur vingt-trois communes, au sein des quatre intercommunalités. Par ailleurs, le territoire bénéficie de la présence de huit cinémas, concentrés à Tours³⁴.

RECENSEMENT DES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS, CULTURELS ET DE LOISIRS

	Cœur métropolitain	Pôles relais	Communes périurbaines	SCoT
Équipement sportif	711	123	549	1.383
Bibliothèque	16	3	26	45
Écoles de musique	11	4	13	28
Cinéma	7	0	1	8
Château	0	1	8	9
Musée et lieu d'exposition	14	1	2	17
Salle de spectacle	20	1	3	24
Parc et site de loisirs	2	2	3	7
Monument religieux	6	1	3	10
Site semi-naturel dont jardin sans château attenant	7	0	4	11
MJC et centres socio-culturel	3	3	2	8
Visite technique d'un lieu en activité	4	0	3	7

Sources : INSEE- BPE - 2010, OE2T ; sites internet des mairies, Ministère des Sports - RES, décembre 2012, Direction du Livre et de la Lecture Publique - décembre 2012, UDEM37 et UDESMA 37.

L'étude des équipements culturels tient compte des **sites ouverts au public**³⁵, tels que les châteaux, les musées, les lieux d'exposition, les salles de spectacle, les parcs de loisirs... On dénombre **93 équipements de ce type sur le territoire du SCoT, dont 44% à Tours et 16% dans le reste du cœur métropolitain**.

³² Source : Ministère des Sports, de la Jeunesse, de l'Éducation Populaire et de la Vie Associative, Recensement des équipements sportifs, décembre 2012.

³³ Source : Direction du livre et de la lecture publique, décembre 2012.

³⁴ Source : INSEE – Base Permanente des Équipements, 2011.

³⁵ Source : OE2T, sites internet des mairies.

Ainsi, le cœur métropolitain est un espace culturel majeur. Les théâtres, les salles de spectacles, les musées, les lieux de formation, en particulier musicale, le patrimoine architectural et urbain... **participent au rayonnement de la Touraine**. Le centre de congrès Vinci, situé face à la gare de Tours, constitue un atout pour l'accueil de nombreuses manifestations au cœur de la ville (congrès, colloques, concerts, etc.) et est un symbole de la modernité dans laquelle le territoire est entré.

L'ensemble de ce **tissu d'équipements variés anime l'agglomération tourangelle**. Il est progressivement renforcé par des politiques intercommunales qui permettent de mutualiser les moyens nécessaires. Cette présence de la culture, des pratiques sportives et des services divers à la population **contribue à la qualité de vie du territoire**.

4.1.4 Une couverture numérique performante mais incomplète

La couverture ADSL du territoire exprime le niveau de service qu'est susceptible d'utiliser la population via une connexion internet.

Le Nœud de Raccordement Abonnés (NRA) centralise l'équipement utile à la diffusion locale du service. En zone dégroupée, d'autres opérateurs que France Télécom peuvent fournir un accès Internet aux habitants. Plus on est loin du NRA, moins le débit est élevé. Sur la carte page suivante :

- les espaces en blanc n'ont pas accès à Internet à haut débit ;
- les secteurs en jaune disposent d'un service peu performant ;
- les zones en orange clair bénéficient d'une navigation confortable mais d'un temps de téléchargement qui peut être long ;
- les territoires en orange foncé sont susceptibles de profiter du triple-play (téléphonie, télévision et Internet).

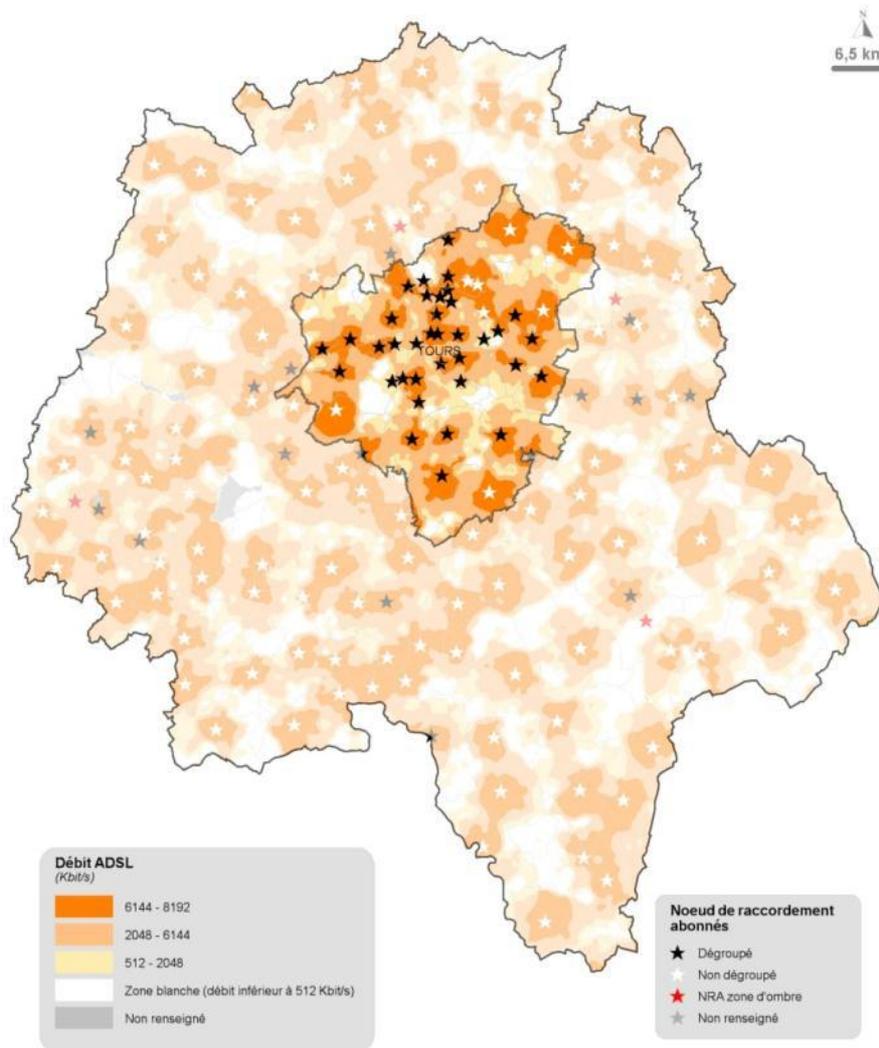
Le territoire du SCoT de **l'agglomération tourangelle présente une couverture numérique plutôt performante**. En effet, le réseau ADSL est basé sur les lignes téléphoniques de France Télécom, suivant un principe d'accès du plus grand nombre à un service minimum. Plus il y a d'habitants, plus le choix d'opérateurs est grand. Ainsi, dans le **cœur métropolitain**, on compte plus de cinq opérateurs par NRA. Ce secteur bénéficie d'un **service très performant et d'un déploiement important de la fibre optique**.

Le territoire est également bien équipé pour ce qui est des pôles relais et des villes implantées le long de l'axe ligérien. Ces communes profitent pour l'essentiel du dégroupage. Dans ces zones dégroupées, on dénombre de un à six opérateurs alternatifs à France Télécom par NRA.

Malgré tout, **l'agglomération tourangelle compte quelques zones blanches** qui correspondent principalement à des espaces naturels ou peu peuplés. De plus, **le Nord-Est du territoire semble quelque peu démuné**.

La région Centre s'est fixée comme objectif que 70% de la population bénéficient du très haut débit à horizon 2020 et que les 30% restant profitent d'une connexion en haut débit avec au minimum 4.000 kbit/s.

LA COUVERTURE ADSL EN 2008



Sources : CETE de l'Ouest, Tour(s)plus, Degroupnews.

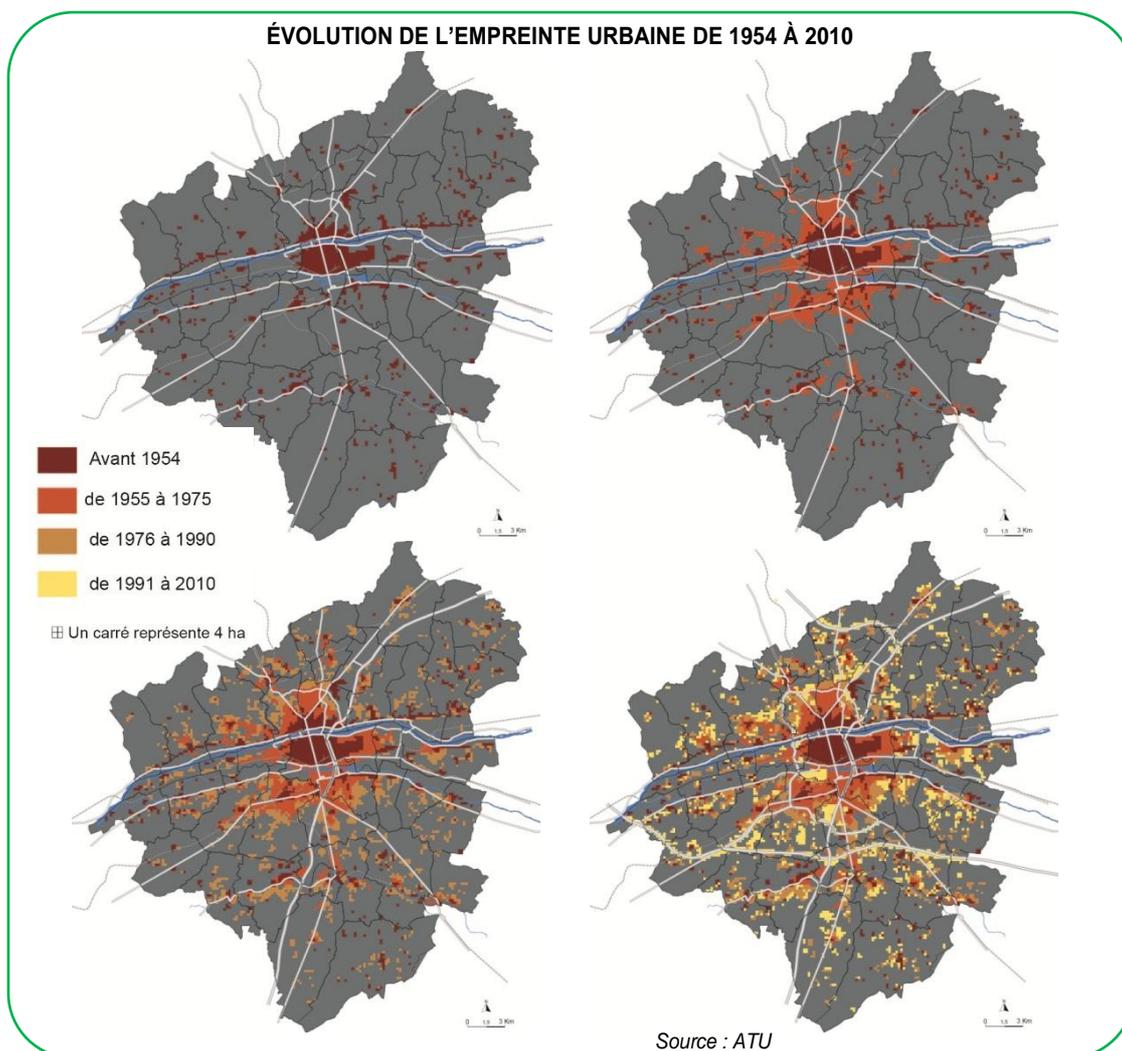
4.2 Les logiques de développement qui ont façonné l'agglomération tourangelle

4.2.1 Un développement éclaté

La superficie globale du territoire est d'environ 830 km² dont 200 km² sont artificialisés (superficie occupée par les villes, bourgs, hameaux, bâti rural, l'ensemble du réseau routier et ferroviaire). Depuis un demi-siècle, l'urbanisation s'est largement développée, des bourgs ont pris le statut de petite ville, des villages sont devenus des bourgs, des hameaux ont été dilués dans une enveloppe pavillonnaire...

Comme dans la majorité des villes françaises, la consommation de l'espace s'est faite au détriment de l'agriculture et de l'espace naturel. Dans les années 1950, seule Tours avait un réel statut de ville, son territoire étant alors concentré entre Loire et Cher. À partir des années 1960, et encore davantage dans les années 1970, le territoire connaît un changement d'image et de modes de vie. Le coût de l'immobilier dans l'agglomération renforce le développement des territoires périphériques et de fait, l'étalement urbain : habitat, équipement, réseau routier, secteur économique...

Ainsi, sur le territoire, au cours des trente dernières années, la superficie artificialisée a été multipliée par deux pour accueillir un quart de population en plus. Cette croissance urbaine s'est accompagnée d'une perte annuelle d'environ 380 hectares de terres agricoles. (Source : Données entre 1980 et 2000, Chambre d'agriculture : l'agriculture périurbaine dans l'agglomération tourangelle, commission SCoT "Valoriser" mars 2006)



Cette nouvelle population qui investit la campagne, n'est pas constituée de ruraux pour autant. Mobile, elle se déplace pour le travail, les achats, les loisirs... L'aménagement du territoire répond, autant qu'il suscite, à cette tendance en construisant routes et voies de contournement et en implantant de vastes zones commerciales et d'activités en entrée de ville et à l'articulation de nœuds routiers.

Cet éclatement a contribué à la transformation de certains gros bourgs en villes : Ballan-Miré, Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Fondettes, Montlouis-sur-Loire. D'autres communes, situées en dehors des axes de déplacement, ont connu un développement moindre comme certains bourgs du Vouvrillon, territoire qui a aussi été préservé par le vignoble et l'AOC (cf. Diagnostic - 1. Les fondements de l'identité territoriale)

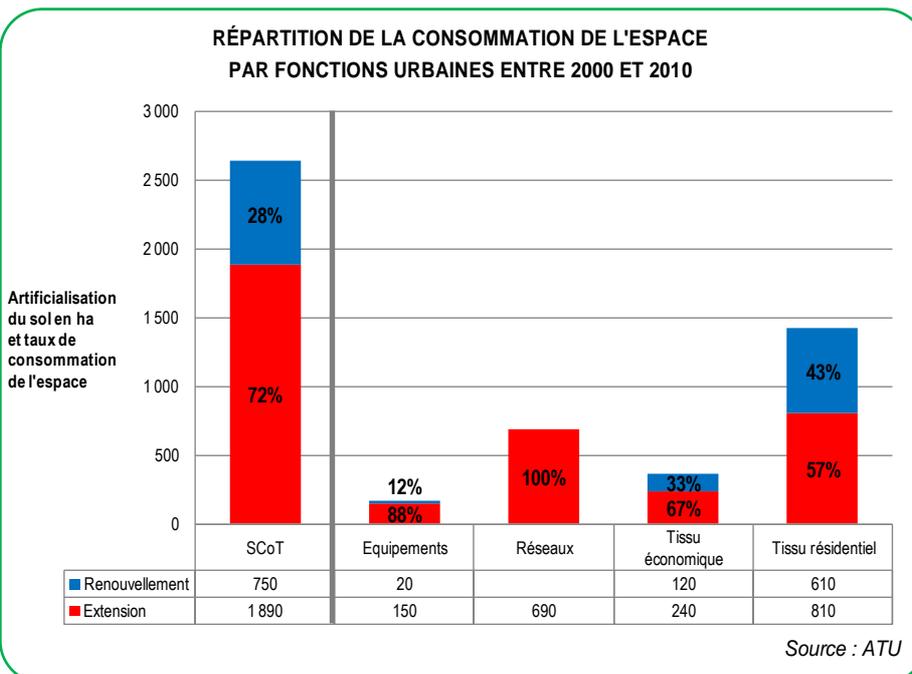
4.2.2 La répartition de la consommation d'espace entre 2000 et 2010

Au cours de la dernière décennie, la superficie de l'empreinte urbaine a augmenté de près de 19 km². Cette urbanisation est responsable d'une perte équivalente en espace agricole ou naturel, dans des proportions très variables entre les projets résidentiels ou économiques, les équipements et les infrastructures.

Par rapport à la consommation globale de foncier, la proportion en superficie entre extension urbaine et renouvellement est de l'ordre de 72% en extension pour 28% dans le tissu urbain existant.

Les grandes infrastructures de la dernière décennie

En 1990, la LGV Atlantique et plus tard entre 2000 et 2010, les grandes infrastructures (les autoroutes A28 et A85, le périphérique Ouest) ont contribué à l'attractivité du territoire en rendant accessibles des communes éloignées et en permettant un gain de temps. Mais ces infrastructures sont aussi responsables de l'artificialisation et de ruptures importantes du milieu rural.



EMPREINTE URBAINE

Correspond au tissu bâti, rues, espaces publics de la partie agglomérée d'une ville ou d'un bourg.

RENOUVELLEMENT URBAIN

Il s'agit de l'application du principe "reconstruire la ville sur elle-même". Est considéré comme renouvellement urbain tout projet construit dans l'empreinte urbaine (sur du foncier nu ou du bâti en mutation).

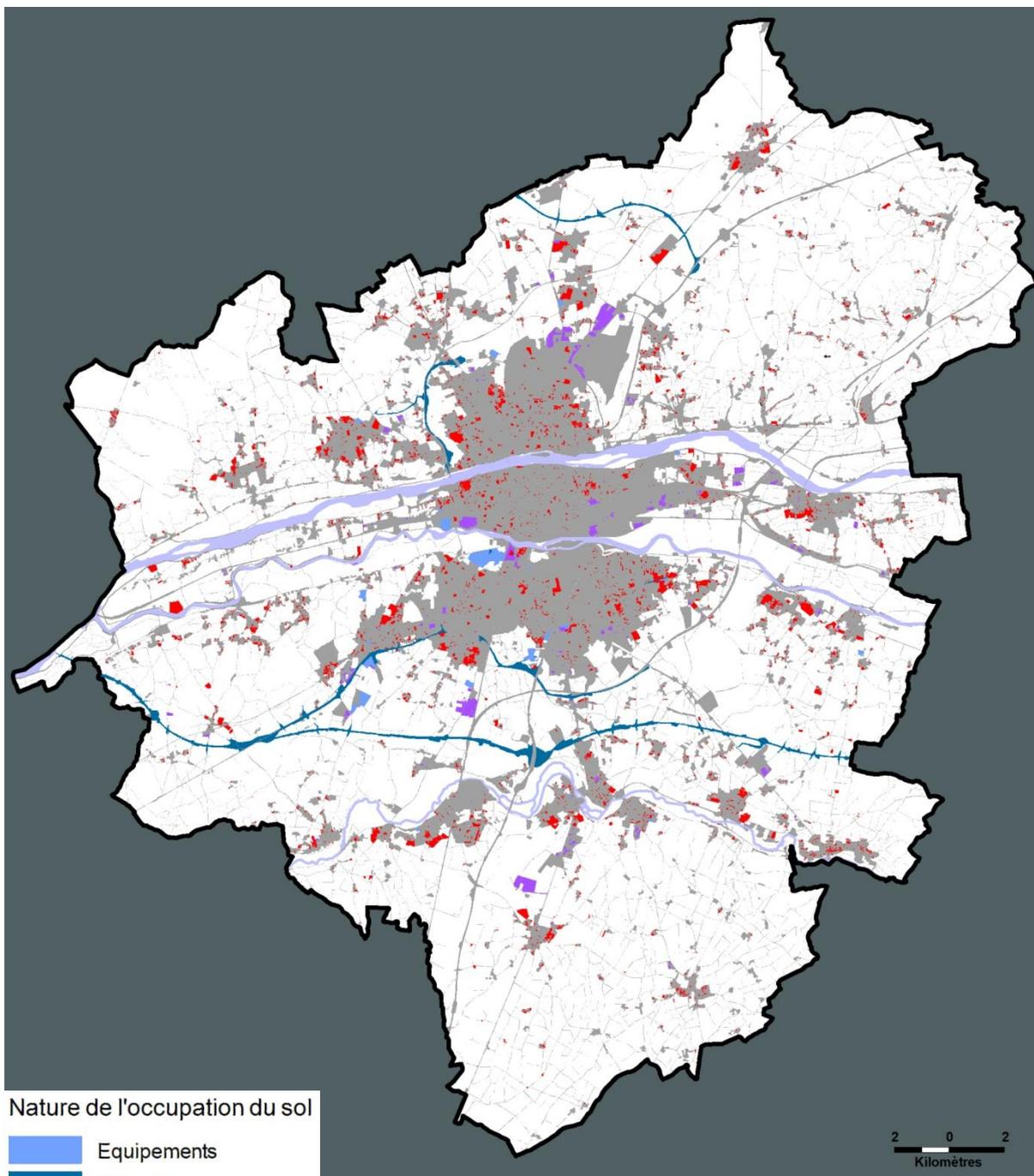
EXTENSION URBAINE

Il s'agit d'un secteur situé en continuité ou en dehors de l'empreinte urbaine occupé par l'agriculture ou par un espace naturel.

LES VILLES CENTRES OU LE CŒUR MÉTROPOLITAIN

Saint-Cyr-sur-Loire, Tours, La Riche, Saint-Pierre-des-Corps, Saint-Avertin, Chambray-lès-Tours, Joué lès Tours

**CONSOMMATION DE L'ESPACE DANS L'AIRE DU SCOT ENTRE 2000 ET 2010
19 KM² EN EXTENSION URBAINE ET 7.5 KM² EN RENOUVELLEMENT**



Nature de l'occupation du sol

-  Equipements
-  Réseaux
-  Tissu économique
-  Tissu résidentiel

Source : Cadastre PCI vecteur2010, MAJIC II – DGI37

Pour l'habitat, la faible densité des opérations est un facteur important de consommation d'espace

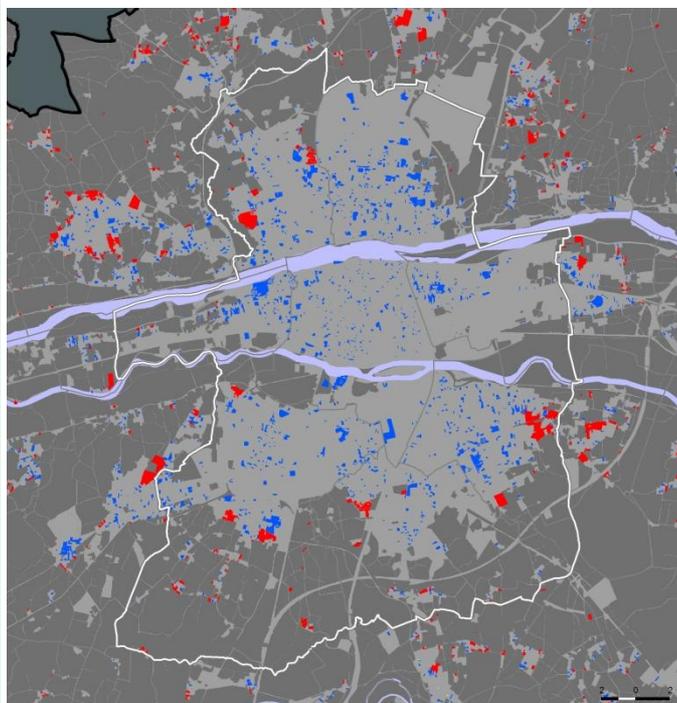
La consommation d'espace se fait en majorité dans l'espace périurbain.

Certaines opérations, de type Monconseil, les Deux Lions, la ZAC du Prieuré, etc. sont considérées, malgré leur superficie importante, comme du renouvellement puisqu'insérées dans l'empreinte urbaine du cœur métropolitain. Souvent ces opérations d'envergure ont contribué à l'artificialisation de poches urbaines entretenues par une agriculture résiduelle. L'estimation de la consommation de ce foncier agricole urbain entre 2000 et 2010, est de l'ordre de 200 hectares.

La carte ci-jointe illustre bien ce phénomène de renouvellement sur du foncier nu mais néanmoins complètement enclavé. Le **cœur métropolitain présente donc peu d'opérations en extension** (110 hectares en 10 ans), et 90% de son parc de logements est construit dans l'empreinte urbaine.

La perte d'espace agronaturel est plus importante au niveau des pôles relais et des communes périurbaines avec 700 hectares consommés pour des opérations d'une densité moyenne de 7,7 logements/hectare. Cette faible densité explique que certains bourgs ont presque doublé leur empreinte urbaine entre 2000 et 2010.

CONSOMMATION DE L'ESPACE À VOCATION RÉSIDENTIELLE ENTRE 2000 ET 2010 DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN



Artificialisation des sols
 ■ Extension urbaine : 110 ha
 ■ Renouvellement urbain : 320 ha
 □ Cœur métropolitain

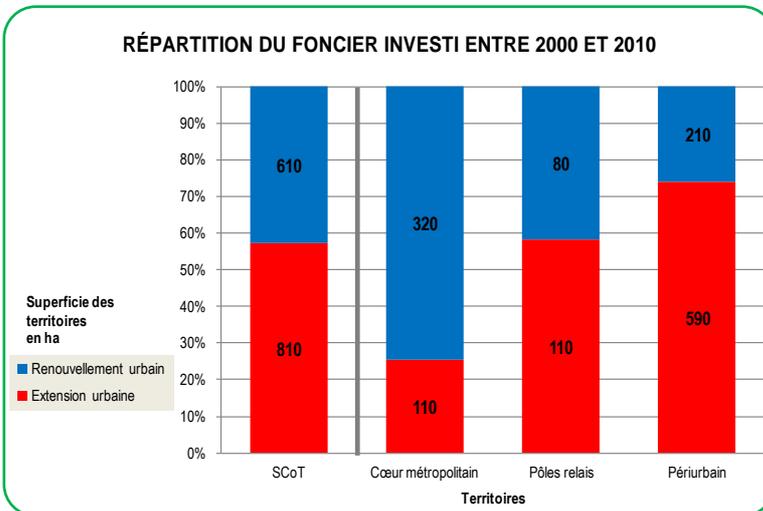
Source : Cadastre PCI vecteur2010, MAJIC II – DGI37

Entre 2000 et 2010, la proportion du foncier investi pour l'habitat était de 40% en renouvellement et 60% en extension.

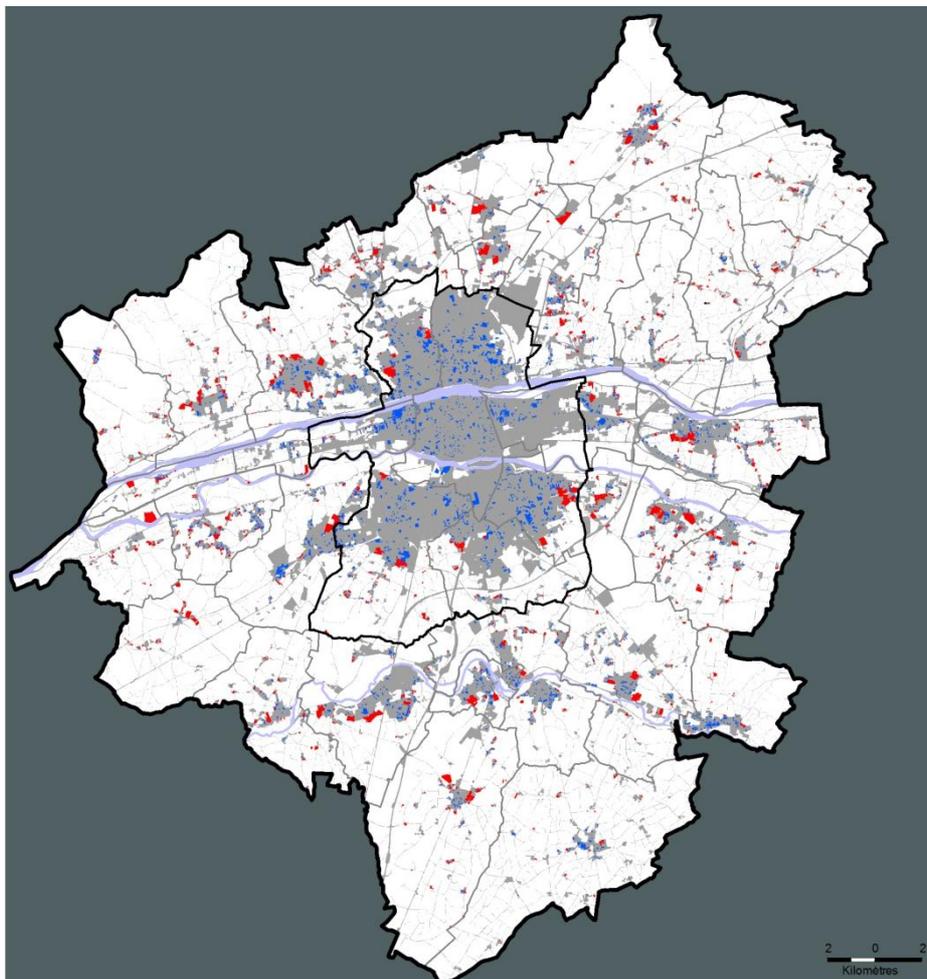
Cette proportion est variable selon le type de centralité :

- pour le **cœur métropolitain** :
75% renouvellement
25% extension.
- pour **les pôles relais** :
40% renouvellement
60% extension.
- pour les **communes périurbaines** :
25% renouvellement
75% extension.

RÉPARTITION DU FONCIER INVESTI ENTRE 2000 ET 2010



CONSOMMATION DE L'ESPACE À VOCATION RÉSIDENTIELLE ENTRE 2000 ET 2010 SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

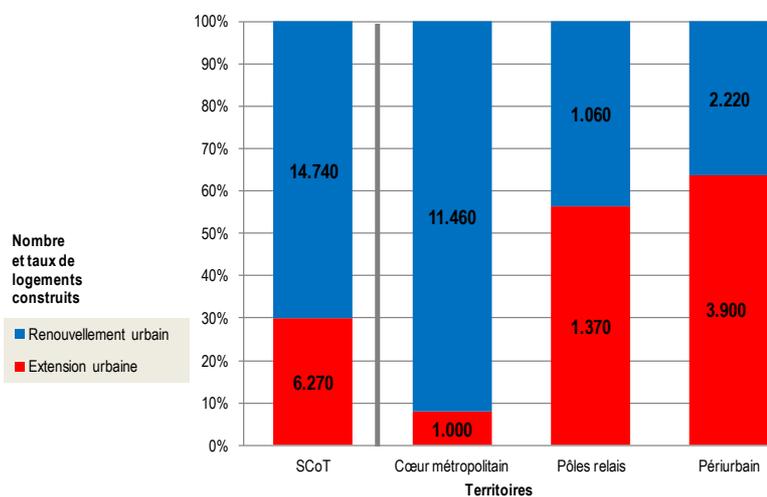


Artificialisation des sols

- Extension urbaine : 810 ha
- Renouvellement urbain : 610 ha
- Cœur métropolitain

Source : Cadastre PCI vecteur2010, MAJIC II – DGI37

RÉPARTITION DES LOGEMENTS PAR TYPE D'URBANISATION ENTRE 2000 ET 2010



Les équipements et le tissu économique, 20% de la consommation d'espace en dix ans

Les équipements (150 ha) et le tissu économique (240 ha) totalisent près de 400 hectares consommés. La tendance, au cours des dernières décennies, a été d'attribuer dans les documents d'urbanisme des zones spécifiques dédiées à ces fonctions, multipliant par conséquent les déplacements quotidiens. Mais la réflexion s'oriente aujourd'hui vers la mixité urbaine des fonctions qui contribue à la ville des proximités où une majeure partie de la population habite, consomme et travaille.

En résumé, les projets d'infrastructures et d'habitat sont les deux principaux consommateurs de l'espace agronaturel avec respectivement 690 et 810 hectares artificialisés au cours de la dernière décennie. Ces 1.500 hectares représentent 80% des 19 km² consommés en extension sur l'ensemble du SCoT.

4.3 Une armature urbaine qui se dessine par des centralités à géométrie variable

Le développement différencié entre les villes-centres de l'agglomération et le périurbain est à l'origine des différents types de centralités que l'on peut identifier. **Ces centralités se définissent comme des lieux où l'on consomme, se divertit, travaille, habite, se retrouve... autrement dit, des lieux de vie collective.**

Si dans le passé le centre-bourg était le lieu de tous les échanges, ce n'est pas toujours le cas aujourd'hui. Certaines communes ont plusieurs centres, plus ou moins actifs selon les heures de la journée.

Il apparaît nécessaire d'identifier ces lieux, "ces polarités", qui participent au dynamisme et à l'image de la commune et qui contribuent à son rayonnement. Pour faire cette analyse, six critères ont été spatialisés par un quadrillage de l'empreinte urbaine de 200 mètres par 200 mètres afin de déterminer les secteurs porteurs de ces différentes polarités :

- **polarité commerciale** : analysée selon la densité de l'emploi commercial ;
- **polarité équipements/services** : analysée selon la densité de l'emploi dans les services publics et privés ;
- **polarité espaces publics fédérateurs** : analysée selon le rayonnement de l'espace : espace repère communal sans caractère particulier, espace emblématique à l'échelle communale, espace symbolique et identitaire dont le rayonnement dépasse l'échelle communale, espace stratégique et emblématique à l'échelle du SCoT ;
- **polarité transport et déplacement** : fréquence des lignes de bus et des arrêts, fréquentation des gares et "portes d'entrées" de ville ;
- **polarité économique globale** : analysée selon la densité de l'emploi ;
- **polarité densité habitat** : analysée selon la densité de population liée au bâti résidentiel (plus de 35, plus de 75 ou plus de 170 habitants par cellules de 200 m par 200 m).

Dans cette analyse la "CENTRALITÉ" associe :

- la polarité du lieu : fréquentation et rayonnement de chacune des 6 fonctions urbaines : commerce, équipement/service, espace public, transport et déplacement, économie, densité habitat

- et la mixité du lieu (diversité des fonctions urbaines sur une même cellule de 200 mètres/200 mètres)

POLARITÉ ANALYSÉE SELON LA DENSITÉ DE L'EMPLOI COMMERCIAL



POLARITÉ ANALYSÉE SELON LA DENSITÉ DE L'EMPLOI DANS LES SERVICES PUBLICS ET PRIVÉS



POLARITÉ ANALYSÉE SELON LE RAYONNEMENT ET LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC



TRANSPORTS COLLECTIFS - FRÉQUENCE DE PASSAGE DES LIGNES BUS ET FRÉQUENTATION DES GARES



POLARITÉ ANALYSÉE SELON LA DENSITÉ DE L'EMPLOI GLOBAL



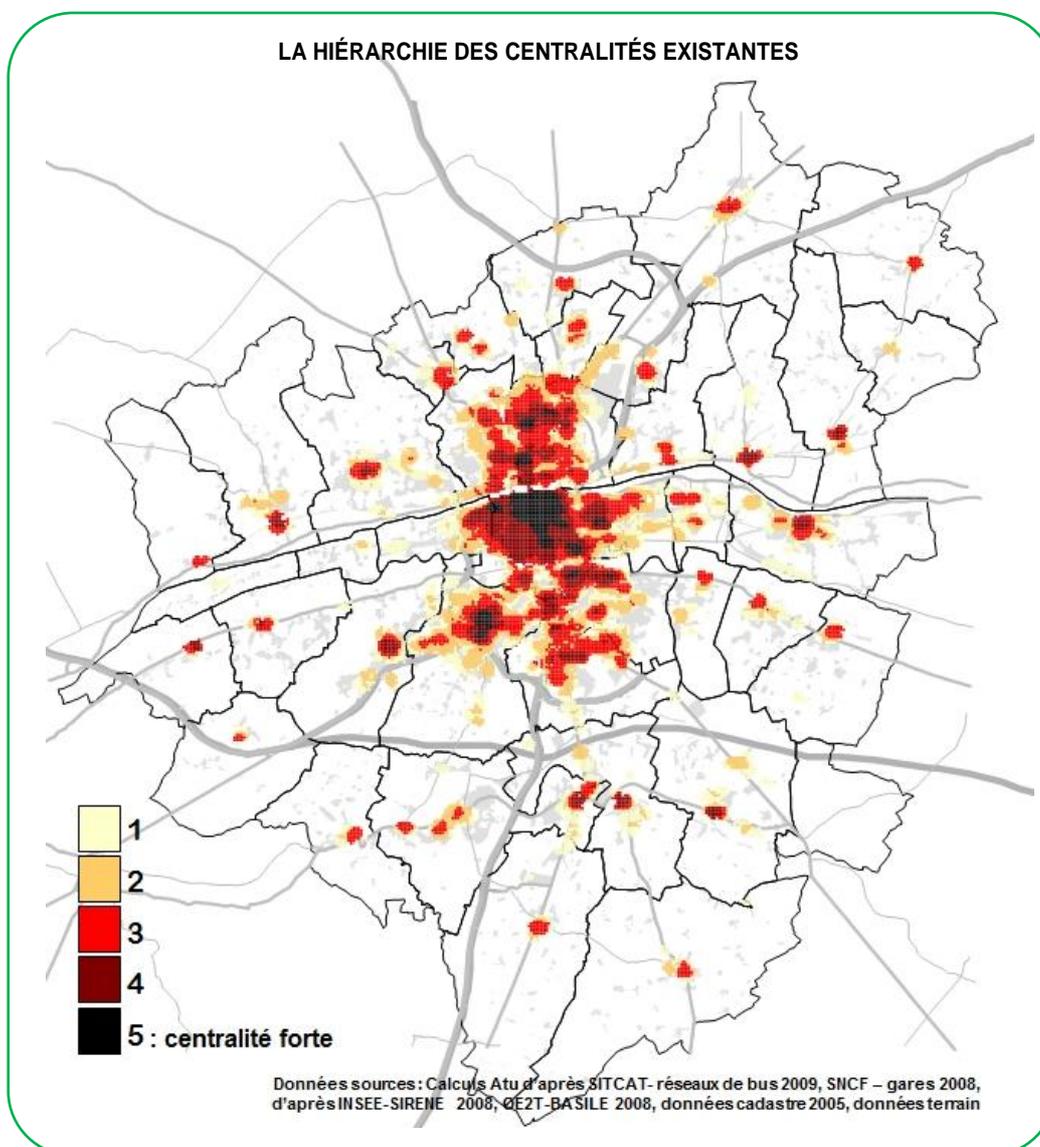
POLARITÉ ANALYSÉE SELON LA DENSITÉ DE POPULATION LIÉE AU BÂTI RÉSIDENTIEL



L'analyse et la superposition de ces polarités ont permis d'identifier les différentes centralités du territoire.

La hiérarchie des centralités identifiées dans le SCoT se justifie par la diversité et le rayonnement des fonctions présentes sur cette mosaïque de 200 mètres par 200 mètres. Plus les polarités se superposent, plus la centralité est forte. La représentation graphique est de plus en plus foncée (cf. carte suivante : *Hiérarchie des centralités existantes*).

La carte résultante illustre les secteurs urbains qui répondent plus que d'autres aux besoins de la population locale ou élargie. Si une forte centralité se dessine au niveau des villes-centres, la carte illustre aussi des poids différents pour les autres villes ou bourgs du territoire. Ces derniers auront une responsabilité et une capacité d'accueil propres à leur positionnement dans le SCoT.



Schématiquement, en fonction du degré d'équipements, de commerces, de desserte par les transports collectifs, du nombre d'emplois et du poids de population dans les centres urbains, trois groupes de centralités se distinguent :

- **le cœur métropolitain**, formé par la ville-centre de Tours et les communes de Saint-Cyr-sur-Loire, La Riche, Joué lès Tours, Chambray-lès-Tours, Saint-Avertin et Saint-Pierre-des-Corps.

Ces 7 villes principales du département bénéficient de toutes les fonctions nécessaires à la vie urbaine ;

- **les pôles relais** : Fondettes, Ballan-Miré et Montlouis-sur-Loire.

Ces villes périphériques offrent des aménités urbaines et une bonne desserte par les transports collectifs et/ou le réseau TER ;

- **les 30 communes périurbaines dont 10 bénéficient d'une gare.**

La présence d'une gare est considérée, au même titre que les autres transports collectifs, comme un atout de développement mais chaque commune a un potentiel propre.

Certaines gares, situées en zone inondable (Savonnières, Saint-Genouph) ou à proximité d'un secteur stratégique de la trame verte et bleue (Veigné), ou n'offrant pas un bon potentiel de rabattement (Druye), ne sont pas considérées comme prioritaires en termes de développement à l'échelle du SCoT. Ces gares demeurent toutefois un atout à l'échelle communale.

Sur les dix gares des communes périurbaines, six représentent un potentiel intéressant de développement (La Membrolle-sur-Choisille, Notre-Dame-d'Oé, Monnaie, Esvres-sur-Indre, Monts et le binôme Veigné/Montbazou).

À ce potentiel lié aux gares TER qui desservent les communes périurbaines, s'ajoutent les gares des deux pôles relais : Ballan-Miré et Montlouis-sur-Loire. La localisation de ces gares contribue à mailler le territoire tout en offrant des possibilités de renouvellement ou de développement. À contrario, l'ancienne gare de Fondettes, en zone inondable et mal desservie, n'offre pas de potentiel de développement ; il conviendrait de réfléchir à son repositionnement.

La hiérarchie des centralités dessine une armature sur laquelle le projet du SCoT pourrait venir s'appuyer. Pour ce faire, il y a lieu, au préalable, de s'assurer de la capacité de cette armature urbaine à évoluer.

4.4 Un réseau urbain à articuler, à conforter

4.4.1 Apprécier dans quelle mesure les centralités peuvent être des supports de développement

Le développement durable d'un territoire vise à accueillir la population nouvelle près des centralités les mieux équipées : cœur métropolitain, pôles relais, centralités liées à une gare, tout en permettant un développement maîtrisé de toutes les communes.

Les espaces dans et autour des centralités, ont des capacités d'accueil variables en renouvellement et extension. Une analyse de l'existant a permis d'estimer le potentiel de construction de nouveaux logements des différentes centralités et de construire différents scénarios. (cf. Explication des choix – 2. Les scénarios étudiés pour aider à la régulation des territoires)

Sur le territoire, la consommation d'espace pour l'habitat en extension est importante malgré une empreinte urbaine peu dense. Les villes et bourgs du SCoT affichent une densité faible de logements/hectare. Si on rapporte le nombre de logements à la superficie de l'empreinte urbaine **du cœur métropolitain**, la densité moyenne est de 11 logements/hectare. Elle est encore plus faible dans **le périurbain**, environ 7 logements/hectare en considérant un périmètre rapproché de 500 mètres de rayon autour des centres bourgs.

Pour chacune des centralités, la capacité d'accueil globale de logements a été identifiée en extension et renouvellement urbains. Plusieurs hypothèses de travail ont été étudiées. Celle qui a été retenue est basée sur un renouvellement estimé à 2 ou 3 logements supplémentaires/hectare selon les différents types de centralités et à une augmentation de la densité des opérations en extension. L'estimation prend aussi en compte les réalités locales : typologie des bourgs, inondabilité, trame verte et bleue, qualité du socle agricole, topographie...

Cette approche spatiale a révélé un "gisement" conséquent en rapport avec les centralités ; gisement susceptible de répondre aux besoins de production de logement et donc de constituer les espaces préférentiels de développement retenus par le SCoT. (cf. Diagnostic - 3. Les perspectives d'évolution et les besoins répertoriés)

4.4.2 Définir la réceptivité des tissus urbains pour quantifier le potentiel de renouvellement

Plusieurs espaces contribuent au renouvellement urbain. Ils sont classés en deux catégories :

- les espaces déjà artificialisés qui changent de vocation. Ex : un secteur d'activités réinvesti en projet résidentiel ou mixte ;
- les espaces non construits insérés dans le tissu urbain : les dents creuses, les cœurs d'îlots et les divisions parcellaires, les terrains vagues, friches, prés ...

Il s'agit pour l'avenir de définir le nombre acceptable de logements à construire dans l'empreinte urbaine des villes et bourgs du territoire. Au cours de la dernière décennie, le cœur métropolitain a réalisé des opérations en renouvellement avec des formes urbaines diversifiées et des densités atteignant plus de 30 logements/hectare. Dans le périurbain, les densités en renouvellement restent très modestes, de l'ordre de 11 logements/hectare.

21.000 logements ont été construits sur le territoire dont 14.750, soit 70%, en renouvellement.

Cette forte proportion de renouvellement urbain s'explique par plusieurs facteurs :

- le cœur métropolitain porte plus de **75 % de la production totale** de logements ;
- les projets en renouvellement sont souvent de deux à trois fois plus denses que ceux réalisés en extension ;
- les opérations en extension dans les communes périurbaines et les pôles relais sont de faible densité ;
- le bâti diffus est très important dans le territoire rural (constructions en dehors de l'empreinte urbaine des bourgs, hameaux, villages, en linéaire le long des voies...).

Une hypothèse de renouvellement urbain pour l'avenir

Le renouvellement urbain est parfois complexe à mettre en œuvre. Chaque commune présente ses enjeux propres. Le contexte géographique, les problèmes liés à la gestion de l'eau, les difficultés d'évolution du foncier sont autant de facteurs qui peuvent influencer le potentiel de renouvellement. Aussi les moyennes présentées ci-dessous devront être étudiées et adaptées localement.

Globalement, les ambitions de production dans l'empreinte urbaine des différentes centralités sont les suivantes :

Le cœur métropolitain

- renouvellement souhaitable sur l'ensemble de l'empreinte urbaine, soit sur une superficie de 5.700 hectares dont 1.600 ha en zone inondable entre Loire et Cher (*pour avoir une estimation plus juste de la réceptivité des tissus urbains, les superficies prises en compte excluent le réseau viaire existant*) ;
- capacité de passer d'une densité actuelle de 11 à 14 logements/hectare ; dans le corridor du tram : passer d'une densité actuelle de 30 à 33 logements/hectare.

Ce potentiel théorique de logements est conforme au rythme de production des dix dernières années (production annuelle de l'ordre de 820 logements).

Les trois pôles relais

- renouvellement souhaitable sur l'ensemble de l'empreinte urbaine soit sur une superficie de 1.050 hectares⁷ ;
- capacité de passer d'une densité actuelle de 7 à 10 logements/hectare.

Les bourgs périurbains

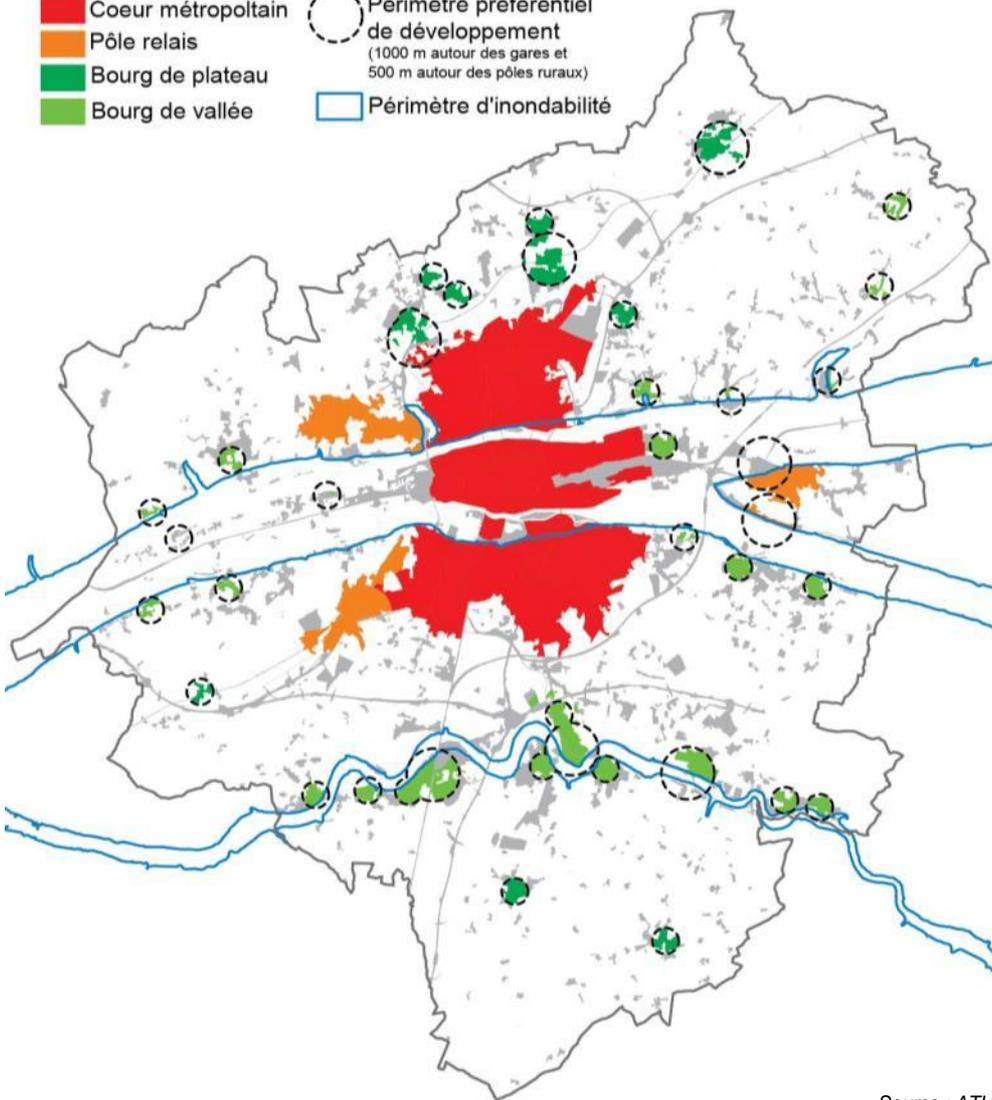
Le potentiel a été estimé à partir d'un périmètre de proximité qui correspond à une marche à pied de moins de dix minutes par rapport à la centralité.

- renouvellement souhaitable dans un rayon de 500 mètres autour des centres-bourgs et de 1.000 mètres autour des gares ;
- capacité de passer d'une densité actuelle de 7 à 10 logements/hectare pour les bourgs de plateau et de 7 à 9 logements/hectare pour les bourgs de vallée (compte tenu de l'inondabilité qui apporte des contraintes supplémentaires en termes d'urbanisation et de liaisons).

Cette méthode a permis d'estimer un potentiel de renouvellement urbain pouvant répondre à 60% des besoins en logements nécessaires (soit 21.500 logements sur 35.800) pour accueillir la population jusqu'en 2030.

LES PÉRIMÈTRES PRÉFÉRENTIELS DE DÉVELOPPEMENT

- Coeur métropolitain
- Pôle relais
- Bourg de plateau
- Bourg de vallée
- Périmètre préférentiel de développement
(1000 m autour des gares et
500 m autour des pôles ruraux)
- Périmètre d'inondabilité



Source : ATU

4.4.3 Définir les besoins en extension urbaine en cohérence avec les enjeux de protection du socle agronaturel

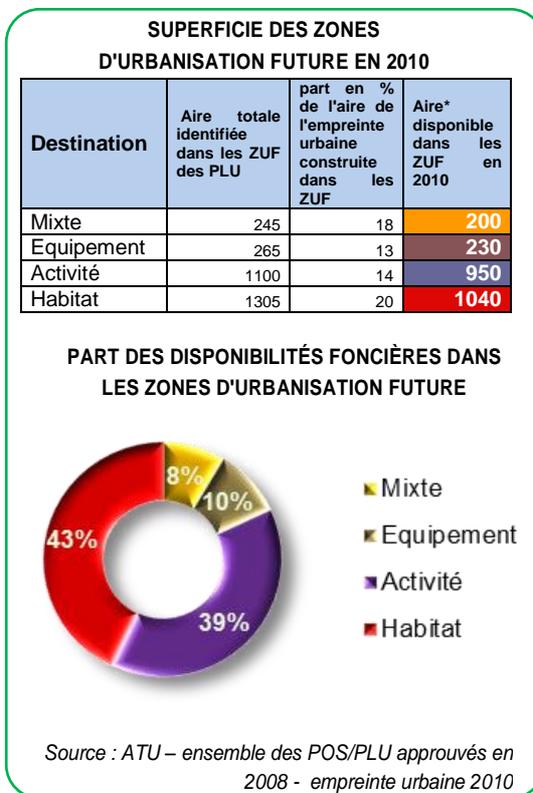
En 2010, les Zones d'Urbanisation Future (ZUF) inscrites dans les POS/PLU représentent environ 2.400 hectares dont près de 1.240 pour l'habitat et les opérations mixtes. (Source : ATU, ensemble des POS/PLU approuvés en 2008 et empreinte urbaine de 2010)

Les perspectives démographiques (cf. Diagnostic – 3. Les perspectives d'évolutions et les besoins répertoriés) démontrent qu'environ 800 hectares disponibles de ZUF seraient suffisants (en complément du renouvellement urbain tel que présenté dans le paragraphe précédent) pour répondre aux besoins en logement d'ici 2030, à condition d'augmenter de façon significative la densité des opérations.

Depuis plusieurs décennies, les extensions urbaines ont pris la forme d'opérations pavillonnaires, tant en périphérie des villes que dans le territoire rural. Elles sont responsables de 40% de la consommation d'espace entre 2000 et 2010, soit près de 810 hectares seulement pour l'habitat avec une densité moyenne de 7.7 logements/hectare.

Dans le passé, ces extensions se sont faites sans prendre en considération la qualité du socle agronaturel. Le diagnostic agricole a révélé des secteurs à enjeux pour l'avenir de l'agriculture et l'étude de la trame verte et bleue met l'accent sur des continuités écologiques à prendre en compte. L'inondabilité est aussi un critère limitant pour le développement urbain. (cf. *État initial de l'environnement - 1. Un cadre de vie de qualité à préserver et 6. Une vulnérabilité aux risques et nuisances à réduire*).

Les schémas page suivante illustrent l'acceptabilité des zones d'extension future dans des rayons de 500 mètres autour des centres-bourgs et de 1.000 mètres autour des gares. Ces distances sont cohérentes avec le développement de la ville des proximités où la centralité est facilement accessible aux circulations douces. **Ces périmètres sont représentés à titre indicatif, les opportunités et contraintes du site, dont la géographie, sont les réels indicateurs de faisabilité des opérations d'extension.**



Certaines communes n'ont aucune possibilité de s'étendre à l'intérieur de ces périmètres compte tenu de diverses contraintes : inondabilité, topographie, site protégé...

Dans ces cas de figure, la logique induit un développement dans la continuité de l'empreinte urbaine. L'objectif à atteindre reste le rapprochement des nouveaux habitants par rapport aux centralités et aux aménités qu'elles offrent, dont les transports collectifs.

Ces paramètres : proximité de la centralité, prise en compte du socle agronaturel, de l'inondabilité et de la géographie, ont été considérés dans l'analyse des zones d'urbanisation future inscrites dans les POS/PLU en vigueur en 2010.

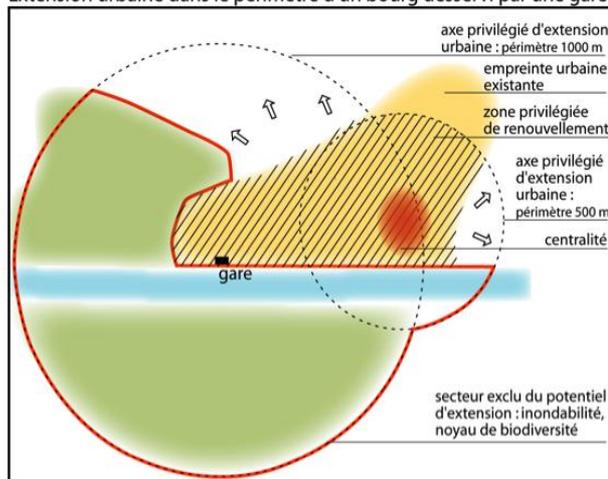
Cette analyse révèle :

- qu'avec la capacité de renouvellement urbain, tel que décrit dans les paragraphes précédents, environ les deux tiers des superficies affichées dans les POS/PLU suffiraient pour compléter les besoins en logements pour les vingt ans à venir, à condition d'augmenter les densités des opérations en extension ;

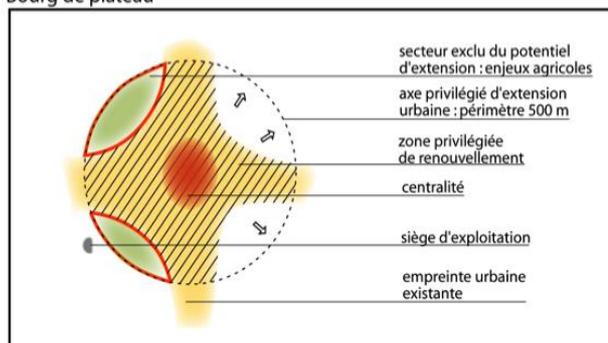
- qu'une grande majorité des zones d'urbanisation future (1.240 hectares pour l'habitat et les opérations mixtes) se superposent à des territoires à enjeux agricoles ou naturels. Il sera donc nécessaire d'arbitrer : diminuer les superficies et/ou abandonner certaines zones incompatibles avec les ambitions du SCoT ;

- qu'un potentiel supplémentaire de l'ordre d'environ 300 hectares, ne faisant pas partie des zones d'urbanisation future inscrite dans les POS/PLU en 2010, serait acceptable parce que situé dans les périmètres préférentiels de développement.

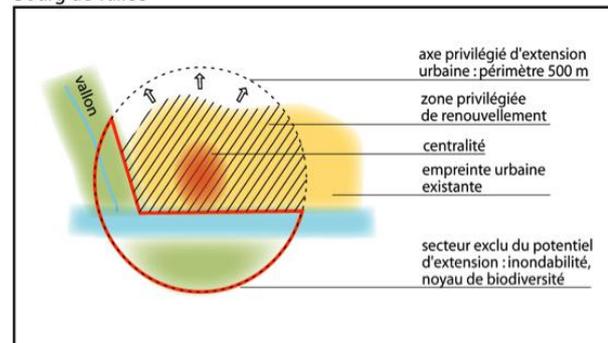
Extension urbaine dans le périmètre d'un bourg desservi par une gare



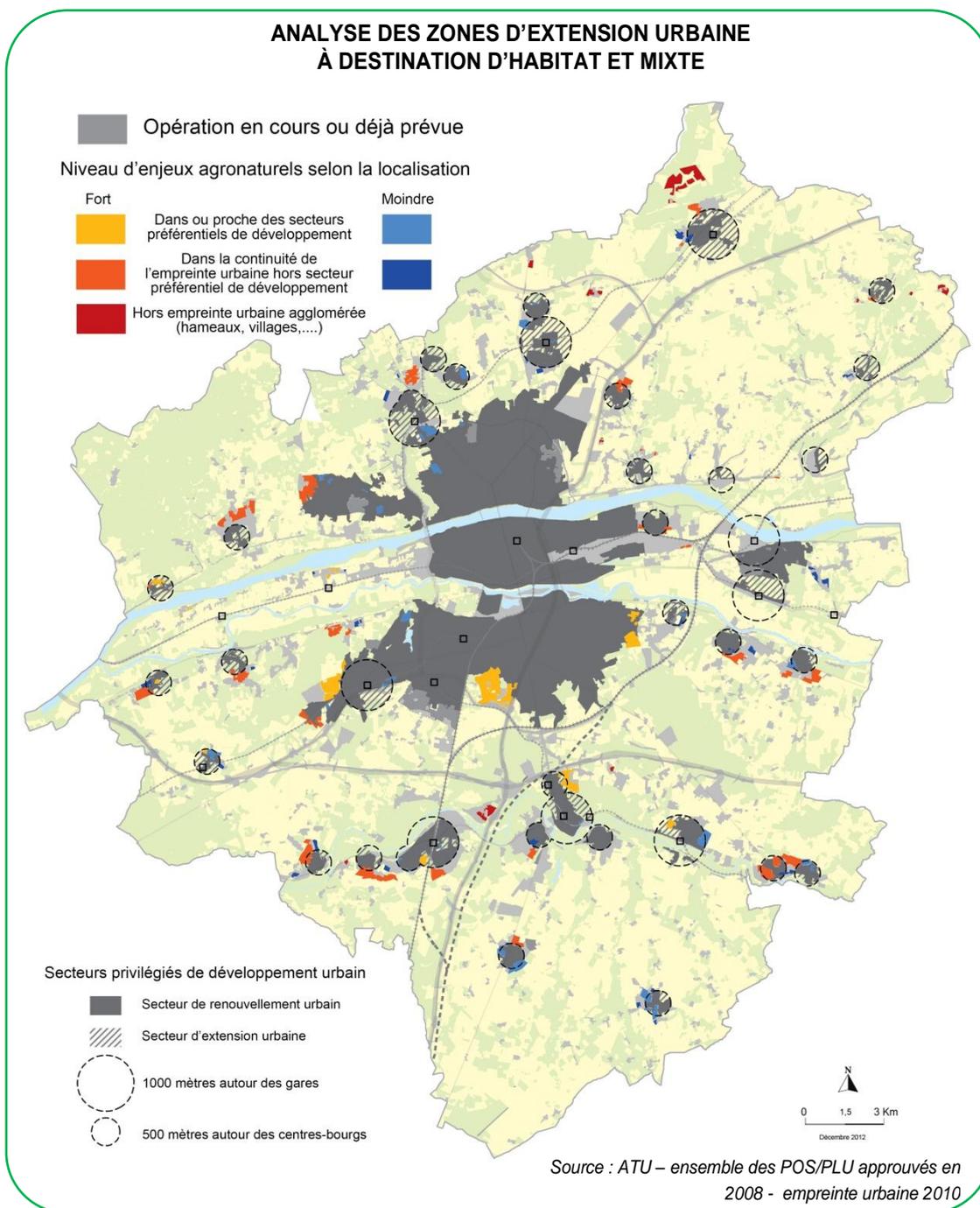
Bourg de plateau



Bourg de vallée



La carte suivante illustre l'impact des zones d'extension future sur le socle agronaturel.



Dans l'avenir, afin d'éviter de poursuivre la tendance d'un urbanisme profitant d'opportunités foncières, sans égard pour le socle agronaturel, il apparaît nécessaire d'associer projet urbain et rural.

4.5 Un surplus d'espace dédié aux zones d'activités économiques

En 2010, près de 950 hectares sont affichés en zone économique dans les POS/PLU en extension. Ces espaces, souvent prévus de longue date, sont en grande partie situés sur des terres agricoles à fort potentiel.

Entre 2000 et 2010, environ 240 hectares de zones d'activités économiques en extension ont été urbanisés. **En extrapolant la consommation de ces dix dernières années, le territoire bénéficie d'une réserve pour les trente-huit années à venir...**

Un autre paramètre est à considérer en termes d'affichage d'espaces de projets, la superposition des zones économiques des POS/PLU révèle que ces terres sont souvent délaissées, sans gestion, voire en friche. Lors de l'enquête faite dans le cadre du SCoT auprès des exploitants agricoles, ces derniers ont déploré cet état de fait. Si plusieurs années sont nécessaires pour le développement d'une zone économique, rien n'empêcherait une gestion agricole de ces territoires en attente.

La carte suivante représente le croisement des zones d'activités avec le socle agronaturel dans les POS/PLU en 2010. Elle révèle que la grande majorité de ces zones d'extension se superposent à des sites à enjeux forts d'un point de vue agricole ou de la trame verte et bleue.

