

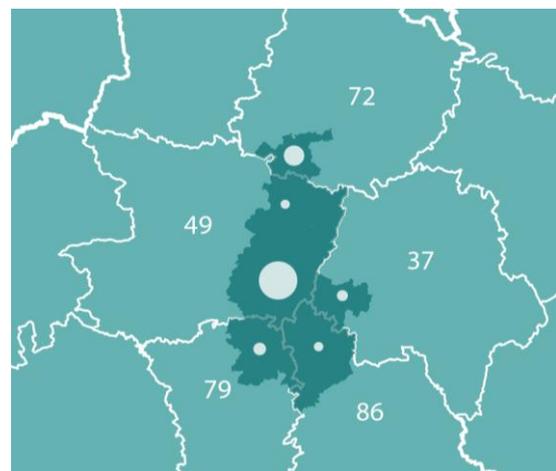
FORUM DES TERRITOIRES DE CONFLUENCE

Actes du Forum

Le Forum de la Confluence s'est tenu le vendredi 20 septembre 2019, de 8h30 à 14h30 à la salle des Ifs à Varrains, à proximité de Saumur. Le Forum des territoires de Confluence marque un point d'étape avec la restitution des travaux réalisés sur le thème des mobilités, et vise également à mettre en perspective les possibilités de continuité de ce travail de coopération au-delà de 2020.

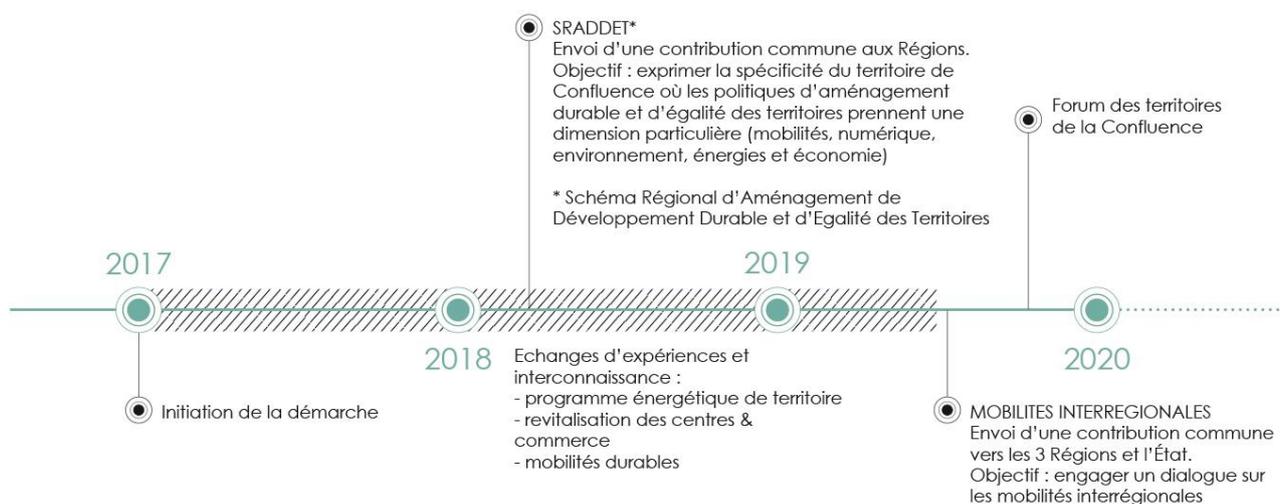
PRESENTATION DU TERRITOIRE EN CARTES

Les territoires de Confluence sont une alliance de six intercommunalités qui se situent à la confluence des Régions Pays-de-la-Loire, Centre-Val de Loire et Nouvelle-Aquitaine. Situés au cœur du losange constitué par les métropoles et agglomérations régionales Angers-Le Mans-Tours-Poitiers-Niort, ils présentent des caractéristiques et des enjeux communs.



L'alliance de la Confluence vise à disposer d'une lecture commune des dynamiques territoriales et à organiser des échanges et des partenariats sur différentes préoccupations partagées.

Les étapes du travail engagé depuis 2017



CE QU'IL FAUT RETENIR

Le Forum a permis de dresser des pistes de réponses à un certain nombre de questions majeures qui se posent pour dessiner une nouvelle feuille de route pour la coopération des territoires de Confluence au-delà de 2020.

Quel périmètre de coopération pour les territoires de Confluence ?

La liste des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui composent aujourd'hui les territoires de Confluence reste une liste ouverte. Toutefois, plusieurs critères semblent se préciser sur les conditions à remplir pour rejoindre ce groupe de réflexion et de travail en commun :

- Les membres des territoires de Confluence sont des EPCI. En effet, l'un des principes fondateurs de la démarche étant le partage d'expériences, un socle commun de compétences est jugé indispensable.
- Les membres des territoires de Confluence reconnaissent un rôle polarisant de Saumur pour leur territoire. Sans vouloir renforcer le caractère centralisateur de la démarche, les EPCI membres reconnaissent qu'ils ont pour point commun d'avoir un niveau d'interrelations fort avec Saumur et son agglomération.

Quels acteurs associer à la coopération des territoires de Confluence ?

L'alliance des territoires de Confluence s'est jusqu'à présent développée sous forme de convention liant les intercommunalités. Un comité de pilotage, regroupant élus et techniciens référents, s'est réuni régulièrement depuis 2017, avec l'assistance technique de l'Agence d'urbanisme de la région angevine (Aura). Les échanges qui ont eu lieu durant le Forum laissent entrevoir la possibilité d'élargir le panel des acteurs à associer à la coopération, par deux moyens principaux :

- Le travail devra se poursuivre au travers d'un comité technique et d'un comité de pilotage, sous une forme proche de celle qui existe actuellement, avec la possibilité d'inviter des acteurs « ressources » directement concernés aux comités de pilotage, en fonction des sujets qui y sont abordés.
- Un principe de restitution à un groupe d'acteurs plus large (Etat, Région, Départements, Députés locaux ...) selon un rythme à définir (annuel, ou à la fin de chaque cycle thématique de travail) est également proposé en complément, de manière à donner une visibilité accrue à la démarche et mobiliser les partenaires concernés.

Quelles thématiques pour la feuille de route de Confluence au-delà de 2020 ?

Les débats et les réponses aux questionnaires permettent d'établir une liste assez claire des sujets à traiter de manière prioritaire dans le cadre de Confluence :

- La mobilité, bien qu'ayant déjà été traitée en priorité en 2018-2019, reste un sujet majeur de coopération. Les enjeux liés aux évolutions des compétences des EPCI suite à la loi LOM mériteraient des échanges entre EPCI.
- L'alimentation, sujet peu abordé jusqu'à présent, ressort parmi les sujets prioritaires à l'issue du Forum.
- Enfin, les sujets liés à l'énergie et au climat ressortent, avec une volonté de partager les réflexions issues des élaborations des Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET) en cours.

Quelle formalisation de la démarche de coopération de Confluence ?

Le principe initial de la démarche de Confluence, qui consiste à réunir les EPCI autour de rencontres thématiques pour faire du partage d'expériences, est réaffirmé. Pour certains sujets, des actions communes devant permettre de s'affirmer comme interlocuteur auprès des Régions, mais aussi – selon les cas – de mettre en réseau les acteurs, de mutualiser les ressources, et d'améliorer le service aux habitants pourraient passer par des formes de contractualisations entre EPCI. Le principe de rester sur une coopération souple, choisie et non formalisée est réaffirmé.

INTRODUCTION

Jean-Michel Marchand, Président de la Communauté d'Agglomération Saumur Val de Loire, accompagné de Samuel Gesret, Sous-Préfet de Saumur, accueillent les participants. M. Marchand rappelle sous forme d'anecdote le fait qu'à la Révolution, un département centré autour de Saumur avait été envisagé, dont les contours étaient assez proches de ceux des territoires de Confluence tels qu'on les présente ici. Il indique que la matinée a pour objectif de faire un point d'étape dans l'avancement de la démarche de concertation, en soulignant la réussite de cette dernière. Des tentatives avaient été initiées au début des années 2000, mais abandonnées par la suite. « **Aujourd'hui on avance** », indique Jean-Michel Marchand. Dans la présentation du territoire, il rappelle que « **nous sommes des frontaliers** des Régions ». Les préoccupations sont partagées, mais les interlocuteurs très diversifiés : 3 Régions, 5 Départements ... ce qui nécessite beaucoup d'énergie pour faire avancer les choses. Les travaux des territoires de Confluence ont dans un premier temps en majorité porté sur les « **mobilités interrégionales** », dans la logique de porter un diagnostic, d'identifier des enjeux communs. Il s'agira dans le futur d'aller vers « **plus d'opérationnalité** », tous ensemble (les six EPCI des Territoires de Confluence) ou de manière bi-latérale (entre deux EPCI) en fonction des sujets. A titre d'exemple, M. Marchand cite le tourisme, qui est une préoccupation qui concerne tous les EPCI de Confluence, et le maintien de certaines lignes ferroviaires, qui concernent principalement quelques (le Thouarsais et le Saumurois en l'occurrence). Les modalités de coopération doivent donc être différentes selon ces entrées thématiques. La santé est également citée, et à titre d'illustration il est mentionné le fait que si le Thouarsais et le Saumurois étaient sur la même Région, la réponse en matière d'offre hospitalière ne serait pas abordée de la même manière. Revenant à la thématique des mobilités, il indique qu'il s'agit désormais de passer des problèmes aux solutions.

Samuel Gesret, Sous-Préfet de Saumur, indique que sa fonction implique de passer **au-delà des frontières administratives** pour voir un ensemble de points communs, de difficultés mais aussi de points très positifs qui font du lien. L'un des points communs des territoires de Confluence est la distance aux agglomérations et capitales régionales et le sentiment non pas d'être oubliés mais tenus à distance, malgré un vrai dynamisme local.

Dans un contexte de reprise économique, les freins au développement de ces territoires peuvent être nombreux (formation, économie, emploi, mobilités...). Des initiatives sont engagées, telles que les Territoires d'Industrie. Des démarches de coopération doivent amener à des **actions concrètes, pragmatiques**. Pour les problèmes de mobilité, il s'agit par exemple de faire en sorte qu'on puisse se rendre de Saumur à Chinon en transports collectifs, ou encore que les abonnements de transports régionaux puissent être utilisés par les usagers transfrontaliers, sans double abonnement.

TABLE-RONDE 1 : LES MOBILITES INTER-REGIONALES

INSERER PHOTO

Philippe Chalopin, Maire de Baugé-en-Anjou, Vice-Président du Conseil départemental du Département du Maine-et-Loire, Président de la communauté de communes Baugeois Vallée

Martine Picard, Vice-Présidente de la communauté de communes du Pays Loudunais

Denis Fouché, Maire de Cinais, Vice-Président de la communauté de communes Chinon, Vienne & Loire

Patrice Pineau, Maire de Thouars, Vice-Président de la communauté de communes du Thouarsais

Jean-Michel Marchand, Président de la communauté d'agglomération Saumur Val de Loire

LE DIAGNOSTIC DES MOBILITES INTERREGIONALES SUR LA CONFLUENCE

Stéphane Rondeau, chargé d'études mobilités à l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (AURA), présente une version synthétique des conclusions du diagnostic mené sur le territoire de la Confluence (chiffres-clés) et effectue une mise en perspective sur les enjeux de mobilité interrégionale identifiés.

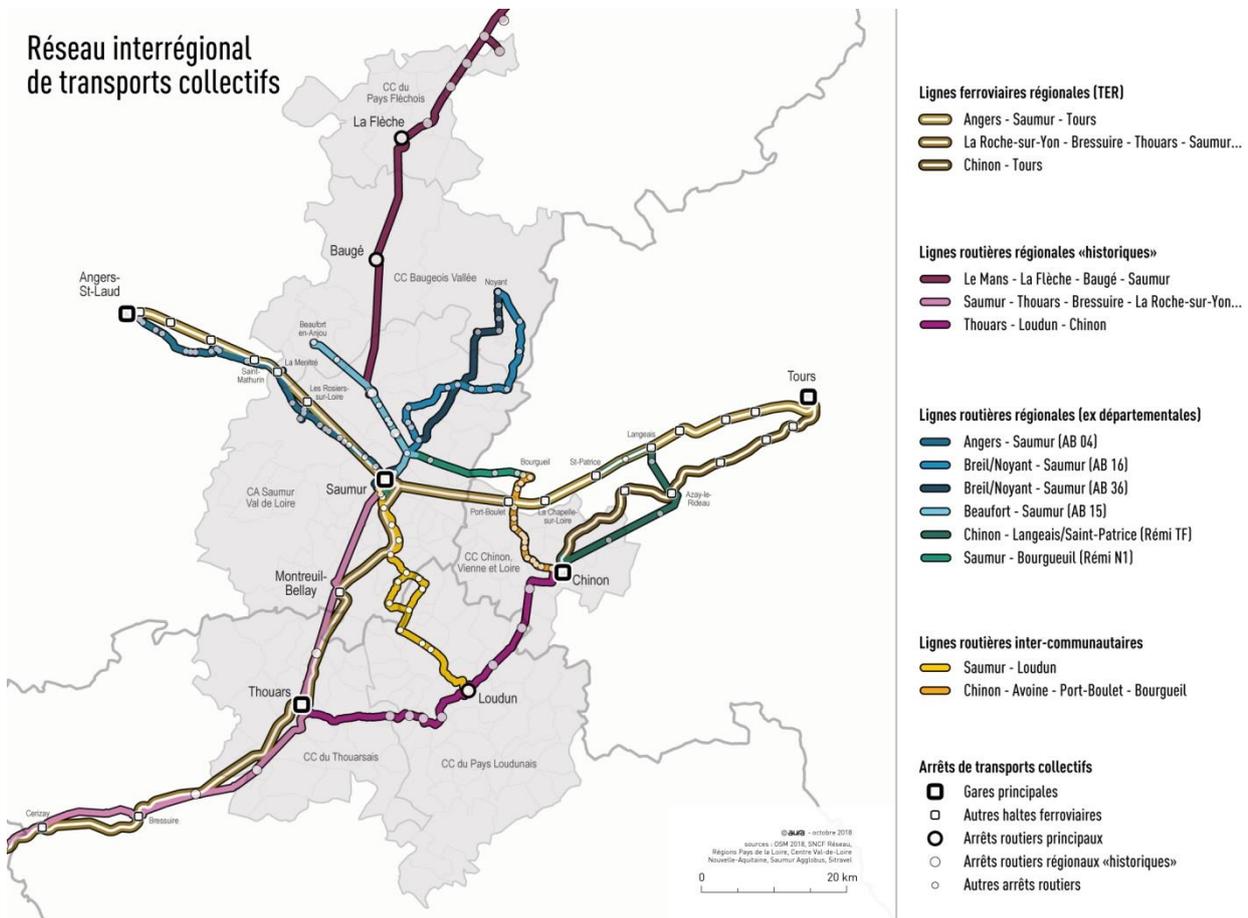
Le diagnostic effectué fait ressortir un certain nombre de points saillants concernant le territoire :

- De réels échanges entre territoires de Confluence : la majorité des déplacements se font en interne et entre intercommunalités. Plus de 10 000 flux domicile-travail quotidiens se font entre intercommunalités de la Confluence
- Une forte dépendance à la voiture individuelle, un déficit de lisibilité de l'offre existante en transports alternatifs (collectifs, doux, à faible émission de gaz à effet de serre ...)
- Un fort enjeu d'accès aux soins et à la formation
- Des pôles d'emploi générateurs de flux et une offre en transports collectifs pas toujours adaptée

Stéphane Rondeau évoque également le contexte législatif particulièrement riche en matière de mobilité. La Loi NoTRE de 2015 avait entraîné le transfert de la compétence du transport interurbain des Départements vers les Régions. Jusqu'en 2017, les Régions géraient les TER et les liaisons inter-départementales au sein d'une même Région, et les Départements étaient en charge du maillage interne des départements. Avec le transfert de compétence, les Régions deviennent les seuls interlocuteurs des EPCI sur ce sujet. La réforme ferroviaire a rendu nécessaire une réflexion sur les petites lignes ferroviaires. Enfin, le projet de Loi d'Orientation sur les Mobilités (dite loi LOM) contient des orientations qui vont entraîner des évolutions majeures sur la gouvernance des mobilités sur les territoires. En effet, il est souhaité que l'ensemble du territoire national soit couvert par une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en 2021, alors que seulement 20% du territoire est aujourd'hui couvert. Sur les territoires de Confluence aujourd'hui, seule Saumur Val de Loire Agglomération est AOM, et Chinon Val de Vienne AOM de second rang, dite AOM2. Ainsi, l'ensemble des EPCI devront se positionner. S'il est fait le choix de ne pas prendre la compétence, celle-ci reviendra aux Régions, qui assureraient alors à la fois le rôle d'AOM pour les transports régionaux et locaux (urbains).

Quatre grands enjeux

- **Energies et inclusion sociale** : relevant des compétences et des actions menées au niveau local, il s'agit en premier lieu de mieux connaître et faire connaître les offres de services de transport solidaires déployées, et d'accompagner les plus fragiles à l'accès à la mobilité ; il s'agit également d'organiser les offres pour une mobilité automobile plus durable et de multiplier les initiatives liées au développement de solutions alternatives à l'auto-solisme (co-voiturage, mobilités actives ...). *Cet enjeu illustre bien le fait que, malgré l'absence de prise de compétence en tant qu'AOM, les EPCI agissent déjà en faveur de la mobilité durable et de l'accès à l'emploi par la mobilité. La difficulté de l'accès à l'emploi et à la formation est un sujet particulièrement prégnant sur les territoires de Confluence. A l'échelle nationale, une personne en insertion sur deux a déjà refusé un emploi pour des problèmes de mobilité.*
- **Entretien du réseau ferroviaire** : la question du maintien et du développement des dessertes ferrées locales constitue un enjeu-clé pour la Confluence, tant pour le transport des passagers que des marchandises (fret, notamment pour les carrières présentes dans le Thouarsais). Il s'agit d'empêcher de nouvelles fermetures de lignes, voire d'envisager des réouvertures.
- **Continuité de l'offre (intermodalité)** : situé en limite administrative de plusieurs régions, la Confluence souhaite réaffirmer la nécessaire continuité des lignes inter-régionales, ce qui passe par le maintien des conventions entre régions et entre régions et intercommunalités ; la continuité de l'offre passe également par l'adaptation de l'offre en local aux territoires peu denses, et par le fait de faciliter l'intermodalité : faciliter les continuités des déplacements entre les lignes régionales (ferroviaires et routières) et locales de transport collectif, faciliter le rabattement tous modes sur les principaux points d'arrêt (dont les gares).



- **Interopérabilité** : la question de la lisibilité de l'offre pour l'utilisateur est un enjeu primordial, qui nécessite de réfléchir à une harmonisation des offres régionales (numérotations de lignes, pratiques tarifaires...) et des offres combinées Régions / collectivités. Il s'agit de faciliter l'accès à l'information multimodale et à la pratique des transports alternatifs pour les usagers du territoire, via le développement de la « mobilité comme un service » (« mobility as a service » en anglais, généralement désigné par l'acronyme Maas).

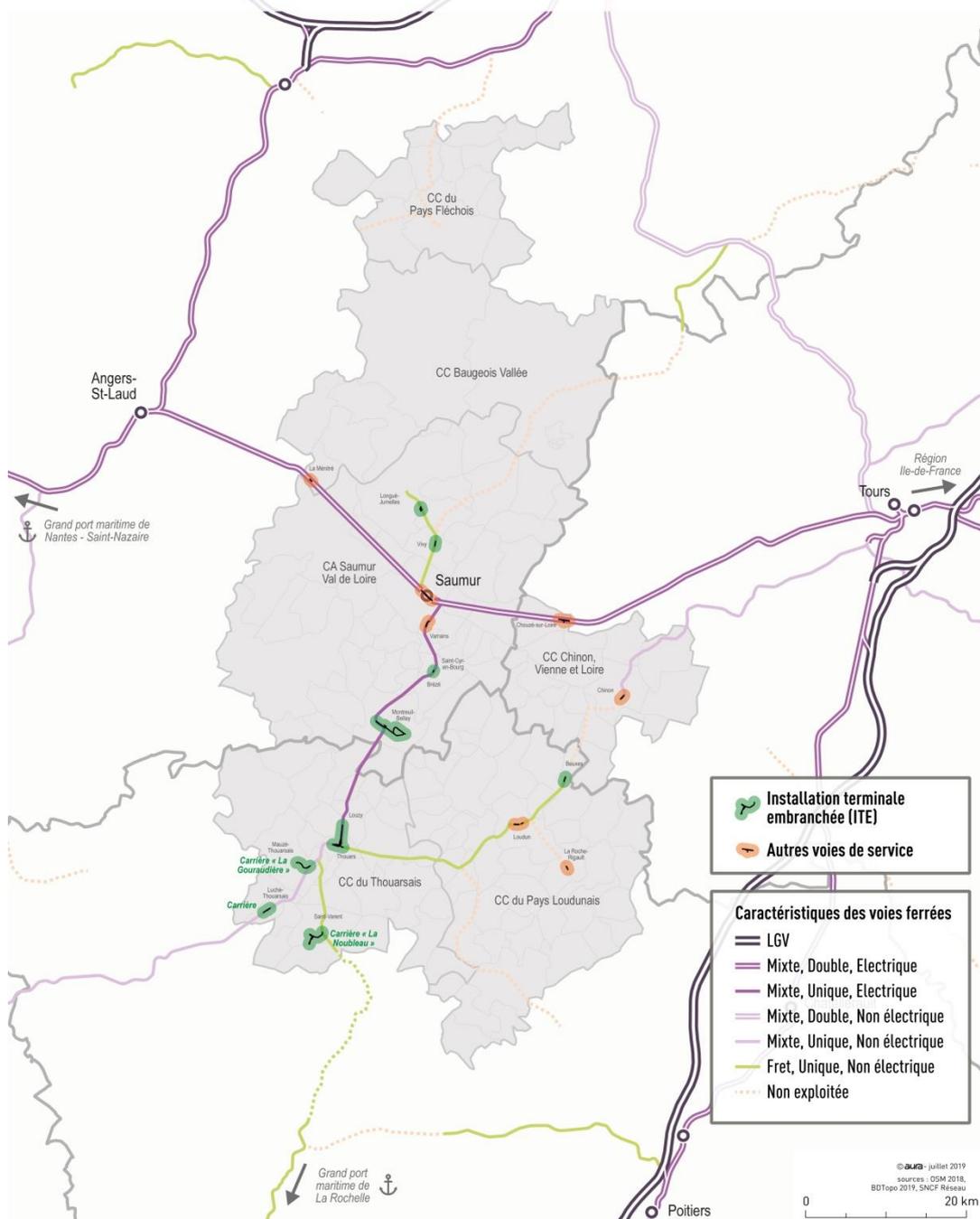
Forts de ces constats et enjeux partagés, il est rappelé que les territoires de la Confluence ont souhaité affirmer les orientations suivantes :

- Etre aux côtés des Régions (en tant qu'AOM) pour **faciliter les connexions interrégionales**, donner une meilleure lisibilité à l'offre pour les usagers, faciliter l'interopérabilité et l'accès en transports collectifs aux grandes zones d'emploi,
- Discuter avec la SNCF des engagements concernant les **remises à niveau du réseau ferré** sur les axes stratégiques identifiés, et notamment sur les petites lignes,
- Affirmer le fret comme une activité à prendre en considération, par une maintenance suffisante du réseau,
- Porter les enjeux des mobilités interrégionales identifiés à l'échelle de la Confluence dans toutes les instances concernées, et notamment les **comités de ligne SNCF** (action déjà engagée en 2019),
- Poursuivre et développer les alliances (acteurs sociaux, entreprises) en faveur de la **mobilité inclusive** et du développement de **nouvelles énergies**.

LE THOUARSAIS | Des enjeux liés à la mobilité des personnes, mais aussi des marchandises

Patrice Pineau, Maire de Thouars, Vice-Président de la communauté de communes du Thouarsais, indique qu'il faut prendre en compte tous les besoins de mobilité, pour les habitants de nos territoires (travail, formation, santé...), pour ceux qui viennent y travailler, mais aussi pour les marchandises. Il faut aussi prendre en compte la **question écologique et environnementale**, et notamment privilégier le développement du fret au lancement des milliers de camions sur nos routes. Dans le Thouarsais, **des tonnages importants transitent par le fret**, en partance des carrières et remontent via Saumur pour irriguer le territoire national. Un débouché pourrait être remis en service vers le sud, via une ligne existante entre Thouars-Niort (ouvrant des perspectives vers Bordeaux et le port de la Rochelle), qui n'est plus en service faute d'entretien. La Région Nouvelle-Aquitaine a déjà entamé sa rénovation, mais un tronçon manque encore pour assurer cette liaison vers le sud. Le maillage disponible pour le fret sera aussi disponible pour le déplacement des voyageurs.

Réseau ferroviaire : Terminaux Embranchés Fer & Voies de service



Le Thouarsais mène une action coordonnée sur les mobilités à travers son projet de territoire, son SCoT et son PLUi, avec un fort volet sur les **mobilités douces**. Ainsi, un **plan-vélo intercommunal** va

prochainement entrer en phase opérationnelle : aménagements et mise à disposition de vélos pour les usagers.

« Les travaux menés dans le cadre de la Confluence nous permettent de partager nos attentes, nos ambitions mais aussi peser ensemble pour faire bouger les choses. Nous sommes **plus efficaces en intervenant de manière groupée** auprès de l'Etat et des opérateurs de mobilités, des Régions. Il est important de coordonner nos actions pour faciliter la vie des usagers, et ainsi rendre plus attractive l'offre en transports collectifs et plus largement en transports alternatifs à la voiture individuelle ».

LE TEMOIGNAGE D'UN GRAND EMPLOYEUR DU TERRITOIRE : LA CENTRALE NUCLEAIRE DE CHINON

Frédéric Ravel-Sibillot, Directeur du Développement durable territorial pour EDF à la Centrale nucléaire de Chinon rappelle que la centrale est le premier employeur industriel du territoire, avec 2000 emplois permanents et des pics pouvant atteindre 3000 voire 4000 emplois selon les campagnes de travaux. Il s'agit donc d'une ville qui a des problématiques de ville et d'**accessibilité**. Les salariés peuvent avoir des horaires différents et atypiques. Les flux restent concentrés sur les heures de pointe de l'embauche du matin et de la débauche du soir. La traversée du pont vers Avoine est engorgée depuis l'échangeur de Port Boulet (2015 : trafic compris entre 10 000 et 20 000 véhicules /jour.) du fait de l'absence d'un giratoire au nord de la Loire.

Les aménagements de voies vélo ne sont pas complets sur tout l'itinéraire : l'entrée du centre n'est pas aménagée, tout comme le pont d'accès pourtant récemment rénové. Il est toutefois à souligner que le projet de giratoire d'entrée de la centrale prévoit une voie douce et que la liaison entre la centrale et le bourg d'Avoine est aménagée en piste cyclable depuis peu.

Le train dessert la gare de Port Boulet à 6h45, 7h27 et 9h30 depuis Tours, à 6h16, 6h38, 7h20 et 8h11 depuis Saumur. L'amplitude des horaires des salariés est une des difficultés pour organiser une offre efficace. Le centre nucléaire dispose de son propre service de bus (depuis 30 ans). La question a été posée de pouvoir le coordonner avec l'offre scolaire, sans succès. La fréquentation de ces bus est actuellement en baisse. Plusieurs discussions ont eu lieu sur la mise en place d'un plan mobilité entreprise, sans succès jusqu'à présent. Mais **un nouveau plan de mobilité est à l'étude, qui devra être partagé** avec les collectivités et partenaires concernés.

BAUGEOIS-VALLEE | Quand le développement du Biogaz permet de repenser l'accessibilité à une zone d'activités rurale

Philippe Chalopin, Maire de Baugé-en-Anjou, Vice-Président du Conseil départemental du Département du Maine-et-Loire, Président de la communauté de communes Baugeois Vallée décrit *un projet porté par la communauté de communes et orienté « développement durable »*, de récupération de la chaleur fatale de l'usine de valorisation énergétique de Lasse. Il s'agit de récupérer de la vapeur qui est aujourd'hui rejetée dans l'atmosphère, via un turbo-alternateur pour produire de l'électricité et permettre de chauffer à bas coût des serres. Le projet porte ainsi sur la création de 12 à 14 hectares de serres, ce qui pourrait se traduire par la **création de 200 à 250 emplois, en secteur rural non desservi par les transports collectifs**. Un autre projet, au départ indépendant du projet des serres, vient alors se greffer à la réflexion : des agriculteurs engagent une réflexion pour créer des unités de méthanisation et se disent qu'ils pourraient se connecter au réseau gaz de l'usine de valorisation énergétique. Cette proposition venait aussi solutionner la problématique liée au fait que l'usine de valorisation ne fonctionne que 10 mois sur 12, pour des raisons de maintenance, et qu'il fallait une énergie de substitution. Une réflexion est donc en cours avec GRDF pour créer une connexion entre l'usine et deux unités de méthanisation en création. Dans une seconde étape, la question de **l'accès à cette zone d'emploi pour les futurs salariés** s'est posée. Si **un plan-vélo est bien en réflexion sur la communauté de communes**, les distances semblent ici trop importantes, même en vélo électrique. La desserte bus est également envisagée mais tout le monde ne travaille pas en même temps et le même jour. Dès lors, l'idée de créer une station GNV sur la zone de Lasse s'est imposée. Les bennes à ordures ménagères qui desservent l'usine représentent des clients potentiels. En montant en puissance, on devrait pouvoir **offrir des moyens individuels ou collectifs de transport aux personnes qui vont venir travailler dans les serres**. Une réflexion est en cours sur le fait de mettre à disposition une flotte de

véhicules alimentés en GNV en location pour les salariés. De façon plus générale, un déploiement de petites stations GNV sur les zones d'activités est en réflexion. L'idée est de transformer la flotte de véhicules diesel en flotte de véhicules GNV sur l'ensemble des collectivités et d'offrir une solution alternative aux habitants et acteurs économiques. Ce projet a été inscrit dans le PCAET et est devenu une priorité du territoire.

DEBAT AVEC LA SALLE

Daniel Poujaud, maire de Ports-sur-Vienne et vice-président du Pays du Chinonais en charge du SCoT

M. Poujaud indique avoir fait partie du groupe de travail initial à l'origine de la démarche des territoires de Confluence. Sa communauté de communes (Touraine Val de Vienne) n'a pas souhaité intégrer la démarche, n'y voyant pas d'intérêt, ce qu'il indique regretter aujourd'hui. Il ne faut pas oublier que nous sommes sur un territoire traversé par de grandes infrastructures (ferroviaires ou routières). Nous avons des problèmes par exemple sur le tourisme. Le parisien qui sort du train en gare de Tours se pose la question de savoir comment arriver dans le chinonais. Il s'agit donc de montrer que les territoires de Confluence sont desservis par de grandes infrastructures, ne sont pas que les extrémités des territoires régionaux, mais véritablement des endroits où la vie est prenante et où nous faisons la liaison entre les territoires régionaux.

Réponse de Jean-Michel Marchand

C'est un sujet que nous avons abordé. La question des relations entre communautés de communes et métropoles sera abordée via l'intervention du Pays de Retz dans la matinée. Nos territoires dépendent aussi de ces portes d'entrée qui sont aux franges de nos territoires (grandes villes et Métropoles), avec lesquels nous avons des relations convenables. A titre d'exemple, en Maine-et-Loire ont été mis en place des réunions de concertation des présidents d'EPCI. Cependant, tous les EPCI présents dans la Confluence n'ont pas les mêmes interdépendances : « si on me demandait quels sujets je souhaite traiter avec Poitiers, je n'aurais pas une réponse spontanée. Si je le fais par l'intermédiaire de Thouars ou de Loudun, on devient plus efficaces ». On est chacun à notre tour au centre de quelque chose. L'important est de trouver des solutions de proche en proche.

Monique Chayé, Directrice du Pôle Développement économique et territorial à la Communauté de Communes Chinon Vienne et Loire

Je souhaiterais vous poser la question de la gouvernance : est-ce que oui ou non on souhaite devenir AOM, tout seul ou avec nos voisins ? Quelles sont les positions des uns et des autres sur ce sujet ?

De par son statut de communauté d'agglomération, Saumur Val de Loire est déjà AOM, et M. Marchand répond qu'ils ne sont donc peu concernés par cette question, même s'il indique son intérêt à travailler ensemble sur ce sujet, a minima sous des formes souples de concertation. MM. Pineau et Chalopin indiquent que les CC du Thouarsais et de Baugeois-Vallée y réfléchissent mais n'ont pas pris de décision sur le sujet. M. Fouché rappelle que la CC Chinon, Vienne & Loire a déjà fait un pas en prenant la compétence AO2, mais que ce statut pose question pour le futur. Pour reprendre ses propos : « on essaie de ne pas être isolés, alors ensemble, ce serait pas mal ». Martine Picard, de son côté, bien qu'aucune décision n'ait été prise jusqu'à présent, évoque l'intérêt de la communauté de communes du Pays Loudunais à travailler ensemble sur ces sujets, pour éviter « les effets de bout de ligne ». Dans le débat, l'intérêt à travailler de manière commune sur les aménagements de pistes cyclables fait consensus. En effet, le vélo électrique permet d'allonger les distances et devient pertinent dans nos territoires ruraux. Les usages évoluent, et le vélo du quotidien n'est plus réservé qu'aux grandes villes.

Thierry Perreau, Conseiller Régional Nouvelle-Aquitaine

La révolution de nos mobilités nécessite de penser le réseau routier autrement que pour la voiture. La prise de compétence des transports par les Régions a solutionné de nombreux problèmes de liaisons interdépartementales. Désormais, ces problèmes se posent en interrégional, comme c'est le cas pour les territoires de Confluence. Le dialogue est nécessaire entre les EPCI (et les groupes d'EPCI comme c'est le cas ici) et les Régions. La voiture telle que nous la connaissons aujourd'hui n'existera plus en 2050. Il faut nous adapter, dans les territoires ruraux.

M. Bonnin indique qu'il est très heureux que cette démarche soit initiée, et en espère des résultats concrets. Il indique que les territoires de Confluence sont catalogués comme territoires enclavés, au bout des départements, des Régions. Il exprime le sentiment que ces territoires ont été à un moment les oubliés des collectivités supra, ce qui a entraîné une perte d'attractivité économique des territoires. Parmi les principaux enjeux qu'il relève sur les sujet des mobilités, il cite la ligne Saumur-Thouars-Bordeaux à remettre en état, a minima pour le fret. En conclusion, il regrette que les limites administratives restent trop gênantes pour le moment.

Régine Catin, Conseillère Régionale Pays de la Loire

Dans les Régions, le Vélo n'est plus abordé comme une offre touristique uniquement, mais bien comme un moyen de transport. Nos territoires sont bien dotés en offre touristique (Loire à Vélo...), mais pas pour les déplacements du quotidien. Il faut sécuriser ces liaisons douces et complètement les intégrer dans le panel d'offre de mobilité. L'intermodalité vélo-train reste également à améliorer.

TABLE-RONDE 2 : DES TERRITOIRES EN RECIPROCITE, DES COOPERATIONS AFFIRMEES

RECIPROCITE, COOPERATIONS : ETAT DES LIEUX DE LA QUESTION

En introduction à cette seconde table ronde, Christopher Rutherford, responsable de pôle à l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (AURA), présente un état des lieux de la question des réciprocity et coopérations.

Réciprocité, coopérations sont des termes « dans l'air du temps » et qui recouvrent des réalités variées. Il convient tout d'abord de rappeler qu'il s'agit d'une réalité ancienne : les syndicats mixtes, les Parcs Naturels Régionaux (créé en 1996 sur le territoire), ou encore les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale existent maintenant depuis longue date. 2015 aura été une année charnière, avec la réorganisation territoriale issue de la loi NoTRE et l'expérimentation des contrats de réciprocity « villes - campagnes ». Des territoires comme Brest et le Pays Centre-Ouest Bretagne se lancent dans des expériences de contrats de réciprocity. En 2016, le pacte Etat-Métropoles oblige chaque métropole à s'engager à contribuer à l'« alliance des territoires », pour renforcer les coopérations avec les territoires environnants. Depuis, ce modèle des contrats de réciprocity a essaimé et on assiste désormais à la multiplication d'expérimentations de coopérations entre territoires « campagne-campagne », ou « campagne-ville moyenne ».

Ce type de coopération entre collectivités peut revêtir une grande diversité de formes et de modalités. Dans certains cas, elles peuvent se traduire par un contrat, une charte ou un accord, souvent accompagnés d'un programme d'actions (ex : contrat de réciprocity « ville-campagne »). Ce cas de figure est majoritaire car il permet d'officialiser la volonté de coopérer, tout en assurant une souplesse, sans encadrement excessif des démarches engagées. Dans d'autres cas, les collectivités font le choix de s'appuyer sur des outils dédiés (ex : pôle métropolitain, PETR pôle d'équilibre territorial et rural, syndicats mixtes). Ces structures permettent d'assurer la pérennité des coopérations, et de les doter de moyens humains et financiers dédiés. Enfin, elles peuvent investir différents champs des politiques publiques et se sont parfois appuyées sur les documents de planification type SCoT ou InterSCoT. Les clés d'entrée et organisations diffèrent, tout comme les objectifs et finalités poursuivis.

Les thématiques prioritaires des coopérations aujourd'hui existantes (toutes collectivités confondues) sont nombreuses : mobilité-transports, tourisme, développement économique, mais aussi des sujets plus spécifiques sur l'environnement (énergies renouvelables, continuités écologiques...), la culture, l'eau/assainissement/GEMAPI. Une enquête menée en 2019 par le réseau des agences d'urbanisme Loire-Bretagne a fait ressortir des attentes nouvelles pour la mise en place de coopérations sur des sujets tels que l'alimentation, la santé ou encore l'enseignement supérieur.

Les finalités des coopérations mises en place sont également variées. Sont citées, dans cet ordre, les finalités suivantes : mettre en réseau les acteurs, mutualiser les ressources, améliorer le service aux habitants, promouvoir les territoires ou encore s'affirmer comme interlocuteur auprès d'autres territoires.

En résumé, on peut lister les questions qui se posent pour la mise en place et la poursuite de tout projet de coopération :

- quelle échelle ? 6 EPCI à la confluence de 3 Régions ?
- quels objectifs-finalités ? s'affirmer comme interlocuteur auprès des Régions dans le cadre de l'élaboration des SRADDET, mais aussi mettre en réseau les acteurs, mutualiser les ressources, et améliorer le service aux habitants ?
- quelles thématiques prioritaires ? le sujet des mobilités a été traité en priorité, mais de nouveaux sujets restent à explorer ?
- quel niveau de formalisation de la coopération ? la formalisation passe par une convention liant les intercommunalités, adossée à une feuille de route, permettant d'être dans une coopération souple ?
- quels moyens techniques et financiers ? quels dispositifs de connaissance des interrelations entre territoires ? mobilisation des services des collectivités, et appui technique de l'Agence d'Urbanisme de la Région Angevine (Aura) ?

Pour alimenter la réflexion sur le devenir de l'alliance des territoires de Confluence, quelques exemples d'expérimentations venues d'ailleurs ont été présentées.

LE CONTRAT DE RECIPROCITE ENTRE NANTES METROPOLE ET LE PAYS DE RETZ

Bernard Morilleau, Maire de Sainte-Pazanne et Président du PETR du Pays de Retz (44), témoigne de la coopération mise en place entre le Pays de Retz et la métropole de Nantes. La loi MAPTAM qui a constitué les métropoles a permis en parallèle la mise en place des « pôles d'équilibre territoriaux et ruraux » (PETR) pour se structurer. Le PETR du Pays de Retz a été créé au 1^{er} janvier 2017 par le rapprochement de 2 anciens Pays, qui étaient déjà associés au sein d'un syndicat mixte de SCoT. C'est cette structuration qui a permis d'envisager de mettre en place un dialogue constructif avec la métropole nantaise, ce qui n'aurait pas été possible si chacun était resté « dans son coin ». Jusqu'en 2016, il n'y avait que peu de dialogue avec la métropole nantaise. Seule une réunion annuelle interSCoT était organisée, sans actions en commun engagées. Partant d'un constat d'une interdépendance très forte, et s'inspirant du modèle des contrats de réciprocité expérimenté par quelques pionniers (Toulouse, Brest...) mis en avant par les associations d'élus (ADCF et ANPP), le PETR considère qu'il y a un intérêt à mieux discuter avec la métropole nantaise, dans l'intérêt de ses habitants. Le dialogue est tout d'abord passé par l'organisation d'une réunion conjointe associant la présidente de Nantes Métropole, le président du PETR et les présidents des 4 EPCI du Pays de Retz. L'objectif a dans un premier temps été d'identifier des axes de travail, sans se forcer à aller jusqu'à une contractualisation. Les axes de travail retenus ont été les suivants : mobilité (faciliter l'accès à la métropole et à l'aéroport depuis le Pays de Retz), alimentation (mutualisation des réflexions liées à l'élaboration des Projets Alimentaires Territoriaux, débouchés pour la production de proximité ...), tourisme (interactions à développer entre la côte et l'offre touristique nantaise), le développement économique (réflexion sur le développement des zones d'activités ...). A la fin d'une première année de travail en commun, soit en avril 2019, le contrat de réciprocité a été signé pour acter de la volonté commune de coopération sur ces axes de travail. Pour réaliser ce travail de coopération, des freins ont dû être levés, notamment les craintes exprimées par les « petites » collectivités d'être les perdants de cette démarche.

Pays de Retz au 1^{er} janvier 2017



CHINON, VIENNE ET LOIRE | Un contrat de réciprocité signé avec Tours Métropole... et demain avec Confluence ?

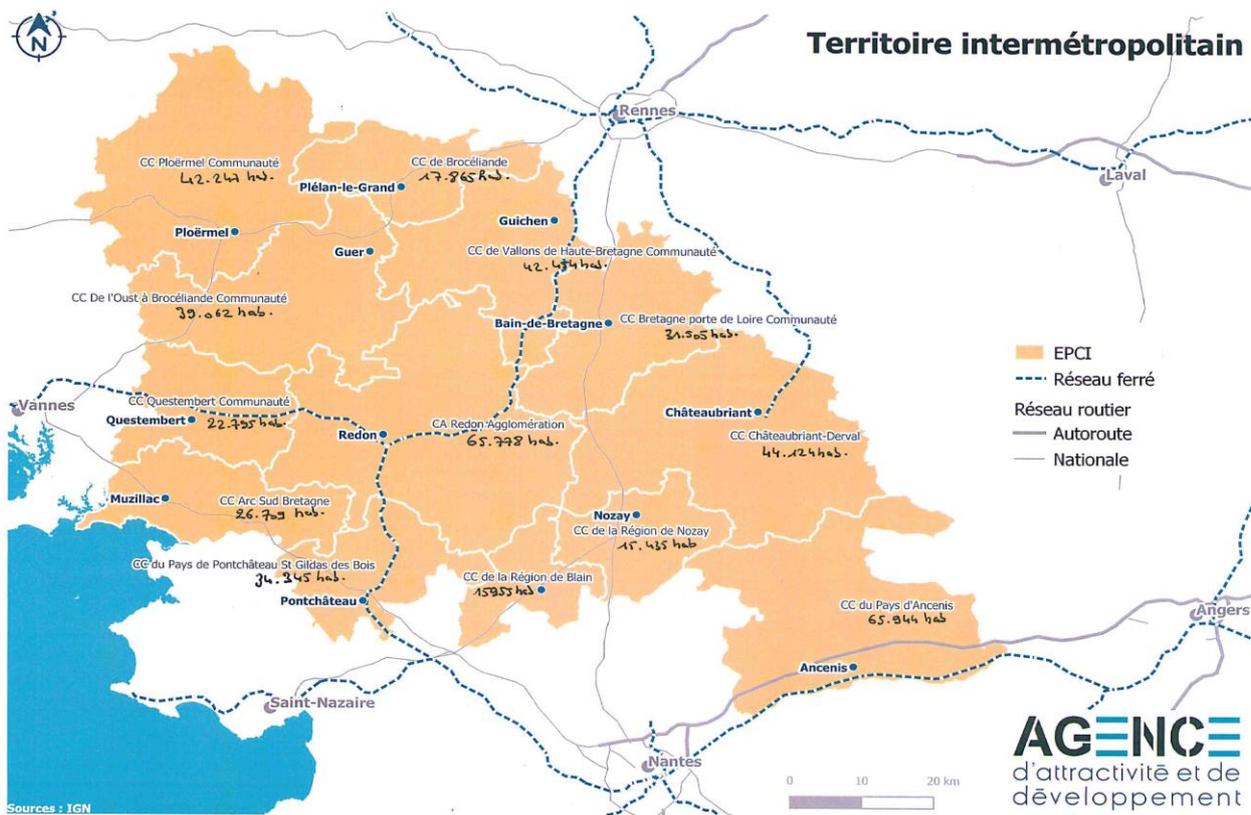
Denis Fouché, Maire de Cinais, Vice-Président de la communauté de communes Chinon, Vienne & Loire réagit à la présentation de la démarche du Pays de Retz et témoigne de la mise en place du contrat de réciprocité, signé en décembre 2018 avec Tours Métropole. Ce contrat de réciprocité a été proposé aux 11 EPCI qui entourent la Métropole de Tours, avec des thématiques « à la carte ». Six sujets ont été retenus et mis en avant dans ce contrat qui engage sur trois ans les deux collectivités : développement économique, tourisme, marketing territorial, projet alimentaire, mobilité, énergies et déchets. Parmi les sujets identifiés pour le futur, sont cités les risques d'inondation, la culture et la couverture 4G. Plusieurs sujets traités dans le contrat de réciprocité « Chinon-Tours » touchent à des sujets qui intéressent également le saumurois et les territoires de Confluence (maintien du rôle des deux gares qui desservent le territoire, création de voies douces sur d'anciennes voies ferrées, inscription du Chinonais dans les circuits touristiques liés à la vallée de la Loire, travail sur la filière bois-énergie...). Ce travail est engagé avec Tours Métropole, mais la CC Chinon, Vienne et Loire indique qu'avec Saumur, Loudun et Thouars (Baugé étant un peu plus loin), des sujets sont à travailler dans le cadre de contrats du même type. Un regret est exprimé sur le fait que les communautés de communes Touraine Ouest Val de Loire (Bourgueil) et Touraine Val de Vienne n'aient pas adhéré à la démarche, mais M. Fouché indique que le périmètre actuel n'est pas « fermé ».

PAYS LOUDUNAIS | Un besoin de travailler ensemble

Martine Picard, Vice-Présidente de la communauté de communes du Pays Loudunais, indique que le Pays Loudunais est en train de se structurer pour engager l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale et est en cours d'élaboration de son Plan Climat Air Energie Territoire (PCAET). Elle voit un véritable intérêt à la démarche des territoires de Confluence en tant que source de connaissance. Des thèmes prioritaires sont identifiés, tels que la mobilité. Le développement de la place du vélo pour les déplacements quotidiens, dans un territoire rural, nécessite de questionner les pratiques d'aménagement des voiries. La Loire à Vélo est également un enjeu majeur, avec la question de la desserte du Center Parcs notamment. Des actions communes sur des sujets tels que le bois-énergie peuvent aussi être envisagés en coopération avec les territoires voisins par exemple. Les contrats de réciprocité peuvent être intéressants au niveau de la Confluence, pour rester sur une formule souple, à la carte, mais formalisée, de coopération.

L'ALLIANCE INTERMETROPOLITAINE LOIRE-BRETAGNE

Jean-François Mary, Maire d'Allaire (56) et Président de Redon Agglomération s'excuse de ne pas avoir pu être présent au Forum. Christopher Rutherford se charge d'effectuer une présentation de la démarche initiée, sur la base des éléments d'information communiqués par M. Mary.



L'Alliance Intermétropolitaine Loire-Bretagne est une association qui regroupe 13 EPCI, de 15 à 70000 habitants (environ 480 000 habitants au total), situés à l'intérieur du losange constitué par les métropoles et agglomérations de Rennes, Angers, Nantes et Vannes.

Des discussions y sont en cours depuis décembre 2017. Les élus concernés ont considéré que « seuls dans leur coin » ils n'arriveraient pas, dans le contexte de métropolisation, à défendre suffisamment leur propre territoire, encore moins à le promouvoir et à lui dessiner un avenir. Ils ont émis le souhait de s'impliquer dans les discussions et la conception des projets d'aménagement en lien avec les métropoles : mobilités, logement, santé, couverture numérique, services à la population...

Les initiateurs du projet insistent sur le fait que cette création n'est pas dirigée contre les métropoles, départements ou régions mais est conçue comme un espace de coopération, une valeur ajoutée à la démarche d'organisation des territoires. Ils indiquent également qu'il n'y a pas de volonté de remettre en cause le découpage intercommunal résultant de la loi NOTRE.

L'association a vocation à être un acteur représentatif des intérêts partagés de 13 EPCI. Les deux grands objectifs affichés sont les suivants : -construire un projet d'aménagement et de développement des territoires inter-métropolitains ; promouvoir les dynamiques des territoires inter-métropolitains, selon une approche partenariale, avec l'ensemble des parties prenantes de l'aménagement du territoire : Etat, collectivités territoriales, monde économique, monde associatif...

Au moment de sa création l'Alliance Inter-métropolitaine Loire Bretagne prévoit de travailler, durant les trois années à venir, sur de nombreuses thématiques, parmi lesquelles : mobilités et évolution des infrastructures, couverture numérique et accélération compétitive des projets, contribution collective et territorialisée à la transition écologique et environnementale et aux limitations des effets du changement climatique, contribution au développement d'activités économiques porteuses d'avenir, de montée en compétences et d'adaptation de l'employabilité des salariés, en s'appuyant notamment sur la localisation sur les territoires inter métropolitains d'outils de formation secondaire, supérieure et continue et de démarches soutenues d'innovation.

Ainsi, il peut être souligné le fait que, si la forme de la coopération diffère de celle des territoires de Confluence, leurs finalités sont proches.

Régine Catin intervient à la fois en tant qu'élu(e) locale (maire de Fontevraud l'Abbaye) et en tant que Conseillère Régionale des Pays de la Loire. Au niveau local, l'existence et du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine et de la Mission Val de Loire sont à souligner, dans la mesure où ils assurent un lien entre les EPCI. Les sujets évoqués durant le Forum (mobilités, tourisme...) rejoignent largement les préoccupations quotidiennes de la Région. Il faut une masse critique de population et de moyens pour résoudre ces problèmes. On ne pourra malheureusement pas fournir tous les services dans toutes les communes (exemple : plus de médecin à Fontevraud l'Abbaye). Un pôle tel que Saumur assure les fonctions de centralité, mais cela pose le problème de l'accessibilité par tous les modes de transport. A l'échelle régionale, l'abandon du projet aéroportuaire de Notre-Dame-des-Landes a entraîné une concentration des problématiques d'accès et de congestion au niveau de Nantes-Atlantique. Ces problèmes vont se renforcer. Depuis le contrat d'avenir Région-Etat signé par la présidente de la Région Christelle Morençais, la Région s'appuie sur le parlement des territoires, au sein duquel chaque territoire est invité à faire remonter ses préoccupations. Il s'agit de ne pas avoir de territoires à deux vitesses, et de flécher les investissements régionaux vers des mesures concrètes et efficaces. Ainsi, il y a un véritable intérêt à se regrouper entre territoires proches, comme c'est le cas avec les territoires de Confluence, pour mieux flécher les priorités. Mme Catin évoque également l'échangeur autoroutier envisagé à Brain-sur-Allonnes au moment de la création de l'Autoroute et non réalisé à ce jour. Elle indique qu'il y aurait intérêt à ce que l'ensemble des territoires de Confluence affirme son intérêt commun pour cet échangeur, considérant que cette réalisation aurait un impact positif sur le territoire. L'intérêt serait de desservir plus directement les pôles touristiques et économiques du Sud (l'abbaye de Fontevraud, le Center Parcs, notamment), mais ceci pose la question des conditions de circulation et de desserte jusqu'à ces sites.

DEBAT AVEC LA SALLE

Bernard Morilleau, Maire de Sainte-Pazanne et Président du PETR du Pays de Retz (44)

M. Morilleau souhaite compléter son témoignage sur ce qui peut faciliter les rapprochements entre territoires de proximité. Il indique que le département de Loire-Atlantique n'avait initialement pas vu d'un très bon œil la signature du contrat de réciprocité Pays de Retz/Nantes Métropole. Ils ont été associés à la signature, mais pas à la préparation des actions. Il faudra améliorer la concertation avec le Département et la Région pour aborder tous les sujets avec ceux qui les financent. Il faut également s'interroger sur la place de l'Etat dans la mise en place de ces contrats.

Thierry Perreau, Conseiller Régional Nouvelle Aquitaine

M. Perreau souhaite rebondir au sujet du PNR, en indiquant qu'il s'agit d'un lieu qui réunit déjà beaucoup de monde et qui a l'habitude de la recherche scientifique (constitution de données territoriales...). Son périmètre contourne malheureusement le Loudunais.

Par leur mobilité, les habitants montrent leur stratégie d'interterritorialité. L'accès aux soins en est un bon exemple : les habitants se déplacent en fonction de la présence ou de l'absence de spécialistes sur les territoires, en effaçant les frontières administratives.

Philippe Chalopin

M. Chalopin souligne l'intérêt de disposer de cet espace de discussion qu'est la démarche de Confluence, mais reprend les mots de De Gaulle pour dire « qu'il faut bien se garder de créer des machins ». Créer une structure n'est pas la bonne réponse, dans la mesure où ce qu'on veut faire c'est se parler. Pour le Baugeois, Chinon ou Loudun sont un peu éloignés, mais le dialogue est ouvert avec la Flèche (et donc avec la Sarthe). L'idée de se réunir sur des thématiques, sous forme de partage d'expériences, est une bonne chose. M. Chalopin indique être plus réservé sur les contrats de réciprocité. En Maine-et-Loire, les présidents d'EPCI et le président du Département se réunissent une fois par trimestre pour échanger. Il y a quelques années, le pôle métropolitain Loire Angers avait proposé à Baugeois-Vallée d'intégrer le pôle métropolitain. La communauté de communes n'a pas souhaité réaliser cette intégration pour garder la souplesse

et la proximité, ne pas être noyé dans un grand ensemble. Ceci n'empêche pas de se parler avec Angers et avec le pôle.

Patrice Pineau

M. Pineau indique que, si les territoires de Confluence se sont réunis pour échanger, c'est parce qu'ils ressentent un besoin de faire avancer des problématiques sur les territoires. Peut-être est-ce aussi parce que les Régions et les Départements ne se parlent pas assez entre eux que ce besoin s'est fait ressentir. Le rôle des territoires de Confluence est un rôle d'échanges, de confrontation d'idées, d'identification des problématiques communes ; un rôle de « lanceur d'alertes » vis-à-vis des collectivités partenaires concernées ; et un rôle de lobbying. Il faut une structure informelle, légère, mais suffisamment reconnue pour peser. Le territoire de Confluence n'est pas un territoire de repli, mais d'ouverture et d'échange avec l'extérieur.

CONCLUSION | UN BESOIN DE POURSUIVRE SOUS LA FORME D'UNE COOPERATION SOUPLE, MAIS RECONNUE

Jean-Michel Marchand, Président de Saumur Val de Loire Agglomération, accompagné de Morgan Priol, Directrice adjointe de la Direction Départementale des Territoires du Maine-et-Loire, concluent le Forum.

M. Marchand fait le constat d'une assemblée fournie, de la présence de l'ensemble des collectivités concernées et de l'Etat, qui ont ainsi pu entendre les préoccupations des territoires de Confluence. Il fait également le constat que d'autres collectivités, qui ont les mêmes préoccupations, ont parfois mis en place des méthodes différentes. Personne n'a eu l'idée de « créer un machin ». Il faut continuer à travailler ensemble, à aborder les sujets qui nous préoccupent, en concertation avec les citoyens et les partenaires. Pour faire avancer les dossiers, il faudra s'attaquer à quelques actions précises. Pour que notre voix porte, il faut qu'on soit reconnu. Ce Forum participe à cette reconnaissance. Il peut exister entre nous des différences d'intérêt. Par exemple, le sujet du réseau ferré ne concerne pas tous nos EPCI au même titre. Mais il faut préserver les sillons ferrés, que des trains y circulent aujourd'hui ou non, en propriété publique, pour garder la possibilité de réutilisation. Concernant le Parc Naturel Régional, M. Marchand souligne l'intérêt de cet outil, en soulignant son rôle d'innovation, d'expérimentation, d'ingénierie qui peut servir à tout le monde. Enfin, M. Marchand conclut sous la forme d'une proposition. Au-delà de toutes les problématiques déjà abordées, quelques sujets nécessiteront une réflexion commune dans un futur proche : qualité de l'eau, emploi et formation, alimentation, valorisation économique et écologique de la filière bois. D'autres sujets, tels que la santé ou le tourisme ne sont pas à exclure non plus.

Morgan Priol indique que les débats ont été riches, et que l'on sent une volonté politique de coopération marquée. Au niveau de l'Etat, le constat du besoin de dépassement du niveau départemental et régional est partagé, ce qui suppose de travailler avec les DDT voisines. Elle souligne également le travail de l'Aura, qui a accompagné les territoires de Confluence et qui a été particulièrement riche dans les analyses réalisées. Plusieurs niveaux de coopérations ressortent des débats : d'un côté, une tendance à aller vers les métropoles, avec les contrats de réciprocité ; d'autre part une tendance à travailler ensemble de manière groupée, que ce soit au niveau du PNR, de la Mission Val de Loire ou de Confluence. Il ne s'agit pas d'opposer ces deux tendances, mais de les rassembler de manière souple. L'Etat est aujourd'hui dans une dynamique d'accompagnement des expérimentations des territoires, au-delà des périmètres établis, sous forme de contrats ou d'Appels à Manifestation d'Intérêt (Action Cœur de Ville, centres-bourgs, pistes cyclables ...). Quelques perspectives sont esquissées : échanges d'expérience autour des PCAET (qui se recoupera avec les sujets mobilité-alimentation...), échanges sur l'offre en logement social avec les bailleurs, sur la gestion de l'eau, alimentation, économie en démarche inter-SCoT pour mieux identifier ce qui se fait sur les territoires. Il existe un besoin pour la transition écologique de changer de modèle. La feuille de route est donc conséquente, et des choix devront être faits sur les sujets prioritaires à traiter. Morgan Priol note la volonté de rester sur une forme souple de coopération, et indique que l'Etat sera là pour être aux côtés des territoires de Confluence sur ces réflexions.

ANNEXE

RESULTATS DES QUESTIONNAIRES REMIS PAR LES PARTICIPANTS

Sur l'ensemble des participants, 13 ont remis un questionnaire rempli à l'issue du forum. Les principaux points qui sont développés dans ces retours sont ici listés.

Que reprenez-vous de la présentation de la démarche de Confluence ?

Les retours sont globalement positifs. Il est souligné l'intérêt pour les territoires voisins qui peuvent espérer une amélioration de leur desserte, le côté inspirant de la démarche pour les EPCI, le fait que le bilan soit bien posé, le cadre qui reste souple et qui préserve la diversité des préoccupations de chaque collectivité, l'intérêt à travailler ensemble pour peser plus auprès des instances supra-communautaires...

Un maire indique que l'intention est louable, mais que la démarche manque de concertation avec le grand public. Il ressort également de plusieurs contributions, maintenant que le cadre est bien posé, une volonté de partir sur des actions concrètes, pragmatiques et modestes.

A l'avenir, quelles sont les thématiques qui vous semblent prioritaires à traiter de manière commune entre les EPCI de la Confluence ?

Les thématiques proposées sont les suivantes : mobilité (7), alimentation (6), énergie climat (5), tourisme (4), emploi (2), transports scolaires (1), formation (1), santé (1), eau (1), enseignement supérieur (1), sécurité civile et défense incendie (1), culture (1), revitalisation des centres-bourgs (1)

Sous quelle forme pensez-vous que les travaux de la Confluence devraient se poursuivre ?

En complément des actions déjà engagées, plusieurs propositions sont faites :

- des rencontres entre EPCI et partenaires concernés pour aboutir à des actions,
- des séminaires thématiques sur des sujets annoncés à l'avance afin que chaque collectivité vienne avec des propositions,
- des ateliers thématiques plus ouverts aux représentants des territoires, ainsi qu'aux acteurs socio-économiques,
- mettre en place une plateforme en ligne pour rassembler l'ensemble des travaux et documents de travail
- mieux informer les communes concernées, et notamment les communes rurales
- un renouvellement de convention globale doublé de conventions bilatérales entre EPCI sur des actions ciblées et chiffrées

Quels freins identifiez-vous pour la poursuite de cette démarche de coopération ?

Les freins identifiés sont les suivants :

- Financier (1). La recherche d'aides financières auprès des collectivités partenaires pour appuyer la démarche est évoquée.
- Moyens humains et techniques (4). La disponibilité effective des agents pour accompagner la démarche n'est pas assurée.
- Renouvellement des élus en 2020 (5). Le temps nécessaire à l'appropriation de la démarche pourrait nuire à la dynamique.

- Pertinence du périmètre (1). Le fait que la CCTOVAL (Bourgueil) ne soit pas inclus à la démarche pose question, et la présence de la CC de la Flèche pose question, dans la mesure où les interdépendances sont beaucoup moins marquées avec ce territoire.
- Lenteur administrative et multiplication des structures décisionnaires (4)



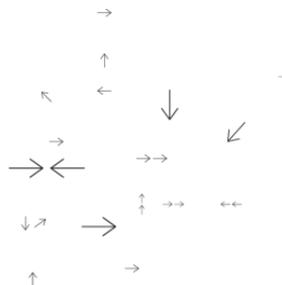
PAYS LOUDUNAIS
Communauté de Communes



Pays Fléchois

aura

agence d'urbanisme
de la région angevine



Ressource documentaire

- travaux de la Confluence : rapports et comités de pilotage 2017 et 2018
- cartographies et statistiques : Agence d'urbanisme de la Région angevine

Coordination du groupe local :
ac.moron@agglo-saumur.fr tel : 02 53 93 50 77

CA Saumur val de Loire
11 rue du Maréchal Leclerc - CS 54030 – 49408 SAUMUR CEDEX