



**CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT
DE TOURS MÉTROPOLE VAL DE LOIRE**

CODEV de TMVL

Quel avenir pour l'aéroport ? Quelles conséquences pour le Nord de Tours ?

Avis adopté à l'unanimité en séance plénière du 25 février 2019

Animateurs de l'atelier : Divya LEDUCQ, Christophe DEMAZIÈRE et
Bertrand NEYRET

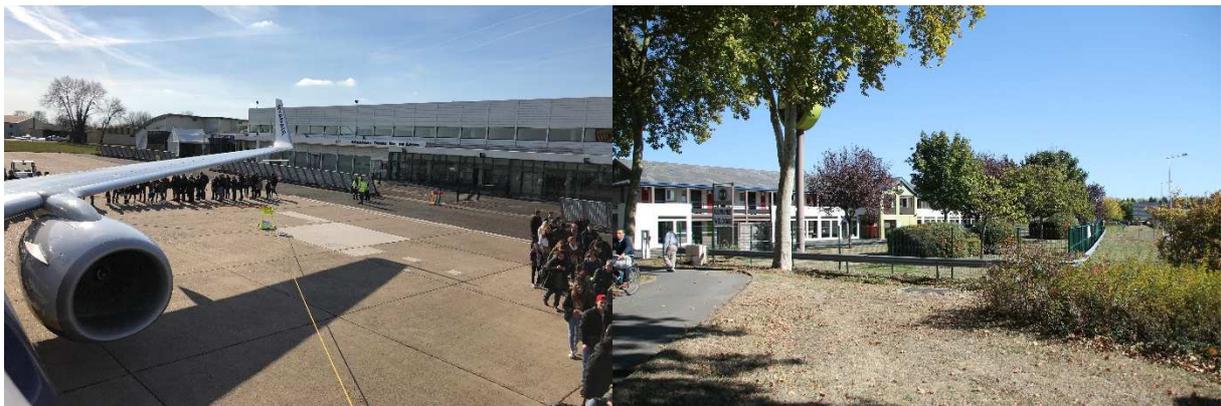
Membres de l'atelier :

Jean Allain, Gilles Augereau, Clémence Avignon, Jean-Marie Beauvais, Elsa Bodier, Anne-Marie Brunet, Gérard Caudrelier, Pierre Chezalviel, Robert Coudert, Emilio Cortecero, Alain Delaby, Christophe Demazière, Colette Desprez, Daniel Doyer, Marie-Pierre Lecuirot, Divya Leducq, Catherine Charlotte-Lemoine, Alain Michel, Roger Mahoudeau, Gilles Moindrot, Bertrand Neyret, Réjan Poindessault, Robert Pezzani, Pierre Richard, Grégoire Simon, Loïc Vaillant, Sylvia Venus.

Remerciements à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours et au SMADAIT.

Table des matières

Introduction.....	1
Diagnostic du Nord de Tours et éléments sur l'Aéroport	3
1.1. Le Nord de Tours	3
1.2. L'aéroport.....	8
1.3. Demain : Interdépendance entre devenir du quartier et devenir de l'aéroport	9
Concernant l'aéroport : scénarios 2040.....	10
2. Les trois scénarios Croissance - Reconversion - Diversification	10
Préconisations : réaménager la ville-aéroport et la rendre attractive.....	14
3.1. Les préférences du CODEV	14
3.2. Ce que pourrait être la diversification à Tours.....	14
3.3. Préconisations à court terme	16
3.4. Préparer le long terme	16
ANNEXES JOINTES À L'AVIS	17



Photos : D. Leducq, Étudiants M2 Planning and Sustainability 2018-19

Introduction

Dans le cadre de sa réflexion sur le SCoT, entamée à l'automne 2017, le CODEV a identifié le Nord-est de la métropole (Notre-Dame-d'Oé, Parçay-Meslay, Rochecorbon, Tours-Nord) comme un des secteurs à enjeux pour le développement urbain futur. Cet espace fait l'objet de réflexions et de projets (usine de valorisation des déchets, bouclage du périphérique, ensembles résidentiels...) En ce qui concerne l'aéroport Tours Val de Loire, le départ de l'École de chasse pour Cognac en 2021 vient renforcer l'urgence de **prendre le temps de réfléchir aux forces et faiblesses de l'aéroport tout en raisonnant à plus vaste échelle en raison de la proximité immédiate de l'aéroport à la ville, qui peut constituer un atout.**

Pour l'heure, l'aéroport est attractif. Il affiche un taux de remplissage des avions de près de 90%. Toutefois, le monopole de fait dont jouit Ryanair n'est plus acceptable. La métropole a annoncé son intention de développer un nouveau modèle économique « en diversifiant les compagnies aériennes et en privilégiant des lignes entrantes qui apportent des retombées économiques¹ ».

L'avis du CODEV s'appuie sur les travaux de l'atelier « SCOT-Aéroport » du Conseil de Développement réuni sept fois de Septembre 2018 à Février 2019. Les réflexions ont bénéficié d'interventions de décideurs locaux (dont le directeur du SMADAIT, M. Antoine Sadoux) et des travaux des étudiants du Département Aménagement et Environnement de Polytech Tours. Dans le cadre du projet pédagogique « Ville-Aéroport : le cas de Tours », 32 étudiants de 13 nationalités ont mené un diagnostic de l'aéroport et du Nord-est de Tours. Ils ont mené un benchmarking national et international de situations similaires à celle de Tours. Enfin, dans une phase prospective, ils ont conçu trois scénarios d'évolution de la ville-aéroport à l'horizon 2040 et dessiné les plans d'aménagement en rapport. Restitués le 18 décembre 2018, ces travaux figurent en annexes de cet avis.

Cet avis s'articule autour de 3 points synthétiques : premièrement, les éléments majeurs du diagnostic de l'aéroport et du Nord de Tours, puis la déclinaison des atouts - faiblesses et choix pour le scénario et, enfin, les préconisations pour l'aménagement de la zone du Nord de Tours et de l'aéroport.

La situation en chiffres ²

2021 : départ de l'École de chasse : 200 hectares sont ainsi libérés

2025 : fin du contrat avec Ryanair

5 destinations régulières classées par fréquentation : Porto/ Londres/ Marrakech/ Marseille/ Dublin

181 500 passagers/ 5870 mouvements (chiffres 2017) dont 717 pour l'aviation d'affaires (en hausse en 2018)

Un taux de remplissage de 89%

13 euros de subvention publique par vol

70% des passagers sont en partance : on subventionne les dépenses à l'étranger

Objectifs : 350.000 en 2025 et 500.000 d'ici 2035

¹ Frédéric Augis, président du Syndicat Mixte pour l'Aménagement et le Développement de l'Aéroport International de Tours Val de Loire, Nouvelle République du 15 janvier 2019.

² Sources : Union des Aéroports de Paris, SMADAIT, Magcentre.fr, Nouvelle République du 15 janvier 2019.

Ville-Aéroport : quels scénarios pour Tours à l'horizon 2040 ?

Restitution des travaux

Les élèves ingénieurs de l'option Urbanisme et Ingénierie Territoriale Internationale et les étudiants du Master International Planning and Sustainability présenteront les résultats de leurs réflexions autour de trois points : le diagnostic territorial, un benchmarking de cas similaires et les scénarios possibles d'évolution de notre territoire.

18 Décembre à 18h30

Département Aménagement
et Environnement

35 allée Ferdinand de Lesseps,
37200 Tours, Quartier 2 Lions
Tram arrêt "Heure Tranquille"

Inscription gratuite mais obligatoire en
scannant ce code QR ou en visitant le
lien : <http://bit.do/villeaeroport>



La présentation sera suivie d'un pot.



VILLE-AÉROPORT le cas de Tours

Commandité par le Conseil de Développement de Tours Métropole
Val de Loire, ce projet transversal réunit au sein de Polytech Tours :

- 15 élèves-ingénieurs de 4^e et 5^e année de l'option Urbanisme et Ingénierie Territoriale Internationale (ITI) : Chloé Abiven, Thais Andro, Mohamed Ben Chikar, Rafael Campan, Alexia Constantin, Pierre Delabos, Séraphine Deloffre, Gauvald Dulbecco, Morgane Girardin, Marianne Guhèneuf, Adrien Juhate, Agathe Julienne, Majda Lahmar, Thomas Murat, Marie-May Pauget
- 8 étudiants du programme d'échange en urbanisme : Geeva Chandana Balasubramanian, Jakob Frisch, Nynke Luis Hack, Ayesh Husni, Victoria Jensen, Emilia Kopec, Niamh McMenamin, Diego Vizcarra
- 10 étudiants du Master international Planning and Sustainability : Chaymaé Zriouli, Alaa Hasanen, Bushan Kurvey, Diana Lopez Dominguez, Cem Ozturk, Parth Patel, Ram Shailender, Johanna Sanabria, Alvin Vazhayil
- 5 enseignants-chercheurs de Polytech Tours : Christophe Demazière, Divya Leduq, José Serrano, Abdelillah Hamdouch, Hadrien Herrault



Diagnostic du Nord de Tours et éléments sur l'Aéroport

Afin de comprendre les enjeux de l'aéroport et du Nord de Tours, il est nécessaire d'avoir une pensée stratégique qui articule l'imbrication de trois échelles de réflexion : plateforme aéroportuaire, ville-aéroport et périmètre étendu (Touraine, Centre-Val de Loire, contexte national ...).

1.1. Le Nord de Tours

Le secteur du Nord de Tours, incluant Tours Nord, Rochecorbon, Notre-Dame d'Oé et Parçay-Meslay, a connu une croissance démographique importante depuis la fin des années 1960, la population ayant été multipliée par quatre.

Cette zone est également caractérisée par la **présence de l'aéroport** - autrefois dénommé Saint-Symphorien devenu Aéroport Tours Val de Loire - qui a bloqué une partie de l'extension urbaine en créant une coupure paysagère et fonctionnelle importante.

Toutefois, pris dans son ensemble, l'urbanisation progressive du Nord de Tours depuis les années 1960 est marquée par la spécialisation des fonctions (travailler, habiter, étudier, se divertir...) dans des développements au coup par coup. Ce territoire se caractérise par des coupures urbaines et une **faible cohérence d'ensemble**, ce qui ne contribue pas à l'habitabilité ni à une bonne image.

Évolution du nombre d'habitants entre 1999 et 2015 (sources ATU)

	En 1999	En 2015	Évolution annuelle moyenne 1999-2015
Tours	132 820	136 252	0,2%
Tours Nord	35 885	38 995	0,5%
Part Tours Nord/Tours	27%	29%	

Source : Insee, RP1999 et RP2015

Nombre d'emplois entre 1999 et 2015

	En 1999	En 2015	Évolution annuelle moyenne 1999-2015
Tours	71 769	80 625	0,7%
Tours Nord	10 048	14 513	2,3%
Part Tours Nord/Tours	14%	18%	

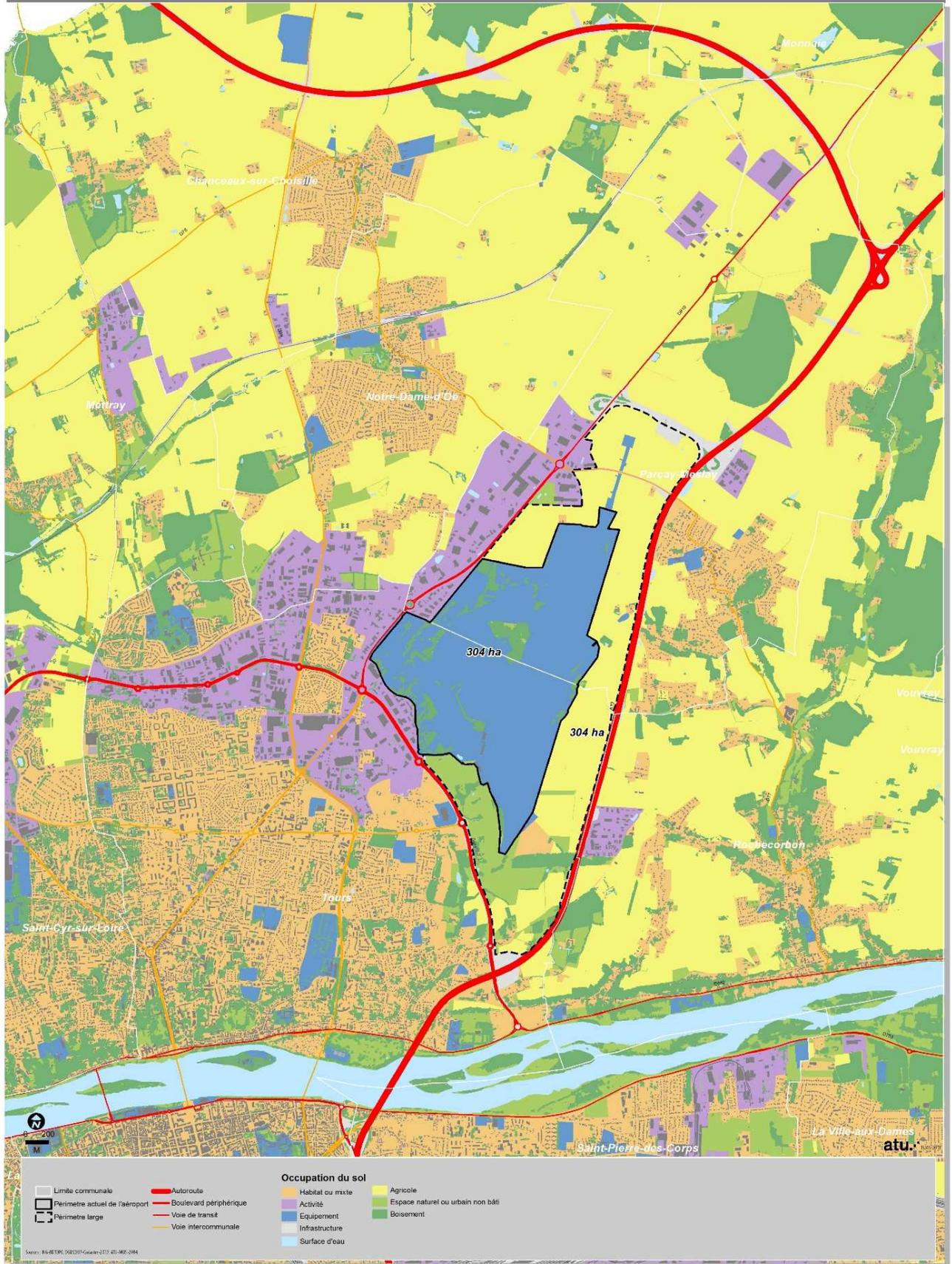
Source : Insee, RP1999 et RP2015, estimation d'emplois calculée par l'ATU pour Tours Nord.

Nombre d'actifs occupés en 1999 et 2015 (actifs ayant un emploi)

	En 1999	En 2015	Évolution annuelle moyenne 1999-2015
Tours	49 086	52 505	0,4%
Tours Nord	14 308	16 116	0,7%
Part Tours Nord/Tours	29%	31%	

Source : Insee, RP1999 et RP2015

AÉROPORT TOURS VAL DE LOIRE
L'occupation du sol autour du site de l'aéroport



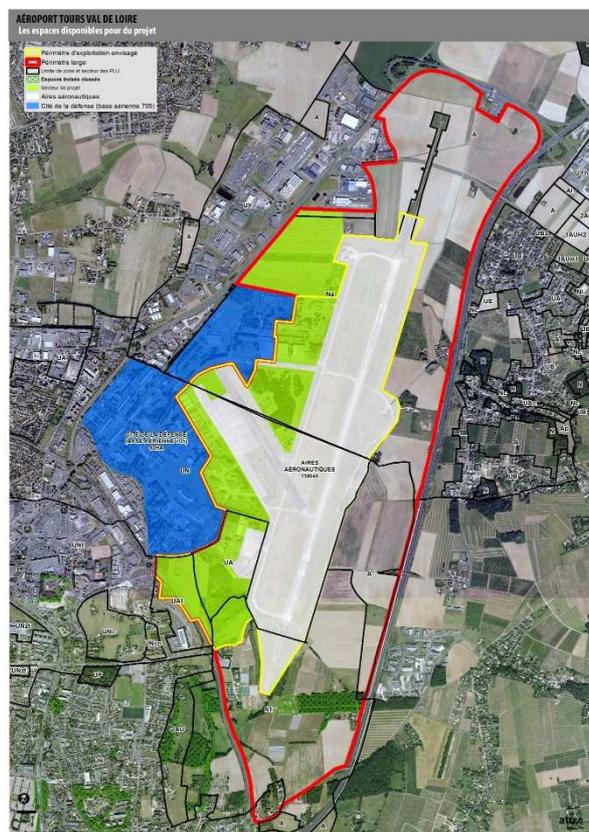
Source : ATU, 2018

Citons au titre des thématiques du **diagnostic spatial et territorial** :

- **DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE** : Le dynamisme économique (zones industrielles, zone commerciale, programmes réalisés de bureaux, entreprises de logistique...) est un élément majeur du développement de la métropole, mais il s'est construit au **coup par coup** autour de l'accessibilité routière. Il n'est absolument pas connecté à l'aéroport. Certains de ces espaces fortement spécialisés seront appelés à muter (évolution du commerce, réaménagement des parcelles) et une vision d'ensemble serait nécessaire. Par exemple, peut-on penser le programme de reconversion de la friche des anciens abattoirs indépendamment du reste ? Durant les dernières décennies, l'activité industrielle s'est fortement développée sur l'ouest de l'aéroport. Jusqu'à présent, l'armée se montrait peu favorable à l'implantation de certains bâtiments ou activités, pour éviter la perturbation de la couverture radar militaire.
- **HABITAT** : Un développement résidentiel plutôt localisé à l'ouest de la zone du Nord de Tours mais sans réelle cohérence d'ensemble. Les formes d'habitat sont extrêmement hétérogènes (corps de fermes, enclaves pavillonnaires, lotissements vieillissants, périmètre ANRU, éco-quartier de Monconseil...). Il s'agit d'un type d'urbanisation peu dense qui ne devrait plus pouvoir se perpétuer à l'avenir. On notera que les trois communes riveraines ont également accueilli des ménages.
- **COMMERCE / LOISIRS** : Les grands centres commerciaux et franchises sont très présents (Auchan Petite Arche, nouveau multiplexe IMAX), et accessibles en voiture uniquement mais sans facilité d'accès d'une zone à une autre. Par ailleurs, les baux et locaux commerciaux de Monconseil sont souvent vides.
- **MOBILITÉS** : L'accessibilité routière, qui a profité à l'essor du quartier il y a 50 ans, est aujourd'hui devenue un problème (embouteillages, absence de contournement, autoroute qui coupe l'agglomération, faibles possibilités de mobilité piétonne et vélo...). Les emplois créés par ces activités créent des flux quotidiens de plusieurs milliers de personnes venant principalement de Tours mais sans une réelle organisation de cette mobilité : la reconfiguration du secteur aéroportuaire nécessite un réexamen global et cohérent des mobilités.
 - La libération du péage de Tours nord est une des options à considérer : la suppression du péage de Tours nord permettrait une meilleure desserte de cette portion de la ville, et la réduction de la vitesse avec la transformation de l'autoroute en voie urbaine permettrait d'améliorer la qualité de l'air.
 - Le tramway dont la ligne A est entrée en service en 2013 irrigue la zone du Nord de Tours mais ne dessert pas l'aéroport. Les autres modes de transport en commun sont défaillants dans cette desserte du dernier kilomètre. Le parking relais de Vaucanson (terminus du tramway vs parking de la Tranchée plus proche du centre-ville donc privilégié par les usagers) est à 25 % de son utilisation et révèle un manque de réflexion sur la mutualisation des parkings avec celui de l'aéroport, qui est saturé.

- L'accès piéton n'est pas pensé : on observe une absence de trottoirs et un revêtement peu propice aux personnes à mobilité réduite ou aux valises à roulettes entre le terminus Vaucanson et l'accès à l'aérogare.
- **FONCIER** : Le secteur est marqué par de nombreuses emprises foncières de taille variable et semblant vacantes et disponibles. Dans la phase d'avant-projet, qui est parfois très longue, ces friches ne font l'objet d'aucun plan de gestion. Ce morcellement ne contribue pas à une image attractive du Nord de Tours.
- **ESPACES VERTS / ESPACES PUBLICS** : Dans le secteur urbanisé, en dehors du Parc de la Cousinerie (3,2 ha) qui est excentré et peu accessible, il y a très peu d'espaces verts de qualité (audition de F. Seither, 20 novembre 2018) et de grands équipements métropolitains dans cette zone de l'agglomération. Un certain nombre de rues et de boulevards (rue Daniel Mayer entre l'Ephad et le Parc Lazareff) agissent comme des coupures avec des espaces qui pourraient servir d'espaces publics intergénérationnels.

Au total, l'aménagement du Nord de Tours a été mené dans une logique de spécialisation fonctionnelle extrême (la ville pour travailler, habiter, consommer, se divertir...), les différents espaces étant reliés entre eux par des voies routières. De plus, ce développement s'est fait sans cohérence, au fil des opérations et sans recherche d'articulation des nouveaux projets avec l'existant. Pour ne pas perpétuer cette erreur, il s'agit de définir une stratégie urbaine à l'échelle des quatre communes concernées directement par le périmètre de l'aéroport.



Source : ATU, 2018

1.2. L'aéroport

Le diagnostic de l'aéroport a été principalement nourri par l'intervention d'Antoine Sadoux, Directeur du SMADAIT lors de la séance du CODEV du 25 septembre 2018, et complété par le travail des étudiants et de l'atelier.

L'atelier du CODEV a retenu comme principales conclusions :

- **Un contexte extraterritorial favorable pour l'aéroport de Tours** : croissance continue du trafic aérien mondial et européen et demande soutenue de formation de pilotes ; saturation prochaine des aéroports parisiens ; position géographique de l'aéroport de Tours stratégique entre Orly et Nantes.
- **L'aéroport peut être une porte d'entrée directe sur un territoire touristique** allant bien au-delà de la Touraine et du Val de Loire, mais ce territoire est interrégional et les acteurs du tourisme ne voient pas tous le potentiel de l'aéroport.
- **Une situation locale porteuse d'opportunités et de menaces**
 - Au-delà du transfert de gestion en cours dont les modalités sont en cours de négociation (Loi Notre), **des investissements importants seront nécessaires** pour réhabiliter l'infrastructure obsolète pour un usage civil, renforcer la piste et compenser la division des réseaux techniques liée au départ de l'école de chasse.
 - **Un aéroport classé 34ème en France pour son nombre de voyageurs** en 2017. Le trafic passager est de 185 000 en 2018, dont 70 % d'exports de voyageurs et 30 % d'import. Sa capacité est de 300 000 passagers. On constate un monopole de fait de Ryanair qui bénéficie d'aides publiques (interdites par la Commission européenne au titre des règles sur la concurrence). L'aéroport fait face à une concurrence forte des aéroports parisiens et des aéroports de métropoles de plus grande taille (Nantes, Bordeaux) qui ont considérablement accru leur offre de vols.
 - **Un poste de douane** qui permet d'accueillir des passagers hors Schengen.
- **Une réelle nécessité pour le territoire ?**
 - 250 ha de foncier libéré et la possibilité de conserver un aéroport civil nécessaire notamment au fonctionnement de l'unité de transplantation d'organe du CHU et pouvant bénéficier au tourisme et à certaines entreprises (aviation d'affaires, implantation d'entreprises).

Au total, on relève, pour l'aéroport et son environnement, les **Atouts - Faiblesses - Opportunités - Menaces** suivants :

<p>ATOUPS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Positionnement stratégique : proximité du centre-ville de Tours et de la Gare Tours Centre - Equipements présents sur tout le Nord de Tours, bien connectés aux réseaux routiers et de transport en commun - Mixité sociale. Mixité intergénérationnelle par les équipements ou hébergements dédiés aux personnes âgées et aux jeunes - Disponibilités foncières importantes pour un développement futur, toutes en zone non inondable - Intérêt écologique et agricole de certaines portions entourant l'aéroport - Formation de pilotes depuis 100 ans, qui se poursuit avec Air Paris Academy 	<p>FAIBLESSES</p> <ul style="list-style-type: none"> - La voiture est omniprésente (larges voiries, trafic, aires de parking) et limite le développement des modes doux - L'aéroport n'est pas desservi par les transports en commun et venir en tramway n'est pas aisé (800m à faire dont une partie sans trottoir) - Forte hétérogénéité architecturale, banalité des formes urbaines, absence de points de repères - Friches en attente de développement, l'absence de gestion de ces espaces dévalorise l'image de la zone - Aéroport commercial déficitaire - Manque d'une stratégie urbaine pour l'intégration de l'aéroport dans la ville - Pollution sonore aérienne pour certaines populations
<p>OPPORTUNITÉS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Potentiel important d'accueil de nouvelles populations, révélé par les cartes de densité de Tours et de la Métropole sur le Nord de Tours - Foncier et immobilier libéré par le départ de l'école de chasse - L'histoire de la base militaire et de l'aéroport peuvent créer une identité, voire permettre l'organisation d'événements 	<p>MENACES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dépendance de l'aéroport au low cost, dont le modèle subventionné est combattu par la Commission Européenne - Concurrence forte d'autres aéroports, notamment parisiens

1.3. Demain : Interdépendance entre le devenir du quartier et le devenir de l'aéroport

On notera que le devenir du quartier est interdépendant du devenir de l'aéroport. Cependant, trois points de vigilance sont à souligner :

- **La temporalité différente** de l'urbanisation (ce peut être court terme) et du développement de l'aéroport (long terme) pour permettre le développement urbain sans entraver les activités aéroportuaires et leur développement, dans les limites de l'acceptabilité sociale d'une telle infrastructure en zone urbaine.
- **La nécessité de ménager le développement** urbain pour permettre le développement de l'aéroport, et réciproquement.
- Penser court terme et long terme, **penser et agir métropolitain**

Concernant l'aéroport : scénarios 2040

2. Les trois scénarios Croissance - Reconversion - Diversification

Selon que l'aéroport développe son trafic, ou se reconvertit ou décide de diversifier ses offres, l'organisation à mettre en place n'est pas la même et n'emporte pas du tout les mêmes conséquences pour la Métropole et le devenir du quartier.

Ces trois scénarios sont abordés à l'aune des éléments de benchmarking réalisé par les étudiants du Département Aménagement et Environnement de Polytech Tours dans le cadre du projet pédagogique "Ville-Aéroport : le cas de Tours".

Les étudiants ont identifié des aéroports nationaux et internationaux dont la situation était semblable à celle de Tours et ceci, en dehors de trois cas déjà identifiés par le SMADAIT (Rennes, Dijon et Nîmes).

Ainsi, la stratégie de 24 aéroports a été analysée par les étudiants du projet Ville-Aéroport. Leur démarche, reprise ici par le CODEV vient s'ajouter au diagnostic du SMADAIT.

Il faut avoir à l'esprit que selon le benchmark, mais cette estimation est confirmée par le SMADAIT, 500 000 passagers³ sont nécessaires pour que l'économie de l'aéroport soit à l'équilibre.

³ Soit 500 kpax : le pax étant le terme employé par les professionnels du tourisme pour désigner un passager ou un client.

Tableau 1 : Synthèse des scénarios et de leurs conditions de réalisation à Tours

	Croissance de l'aéroport Scénario 1	Reconversion de l'aéroport Scénario 2	Diversification des offres de l'aéroport Scénario 3
Définition du scénario	<p>A l'horizon 2040 : l'aéroport accueille 1 million de passagers, après avoir atteint préalablement les objectifs de 350 kpax puis 500 kpax.</p> <ul style="list-style-type: none"> - À court terme, Tours se connecte à des hubs aéroportuaires, renforçant la compétitivité de l'économie métropolitaine et l'attractivité touristique. - Après 2025, en raison de la saturation des aéroports parisiens, Tours reçoit une partie de leur trafic. 	<p>L'Aéroport s'avère déficitaire, ses coûts de gestion ne sont plus couverts, ce qui entraîne sa fermeture.</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aéroport laisse place à un quartier multifonctionnel et sobre en énergie qui donne une image attractive du Nord de Tours. <p>L'hypothèse d'un déplacement de l'aéroport dans ce scénario est rendue fragile par la tendance nationale au regroupement et non à la création de nouveaux équipements.</p>	<p>Le trafic de 200-300 kpax est complété par une stratégie pour trouver d'autres leviers de développement, notamment à partir des 100 ha libérés par le départ de l'école de chasse.</p> <p>Les volets de cette stratégie sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - croissance de l'aviation d'affaires, - implantation d'entreprises en rapport avec l'aéronautique ou non, - implantation de services et activités originales pour faire de l'aéroport un lieu de fréquentation touristique (animations, musée...), - établir des synergies entre les lieux de formation du Nord de Tours (pilotes, hôtellerie restauration, etc.). - développement urbain en synergie avec l'aéroport.

<p>Conditions préalables à chacun des scénarios</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Rapprochement d'Aéroports de Paris avec Tours (TUF), - Alliance avec d'autres aéroports - Accès par les transports en commun à très court-terme (bus, navette) et liaison aux gares TGV, - L'aérogare est agrandie, les abords sont aménagés (parkings), - Investissements réguliers pour maintenir l'infrastructure (pistes...), - Ajout de services sur le site de l'aéroport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation par l'Armée d'une étude chiffrée de dépollution/déconstruction de ses terrains.⁴ <p>Elle doit en outre rendre les terrains dépollués.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - L'accessibilité est repensée à l'échelle du quartier, de Tours et de la zone de chalandise de l'aéroport. - L'accès par les transports en commun doit être réalisé à très court-terme (bus, navette) et les liaisons aux gares TGV assurées. - La mixité est promue par la diversification des activités économiques de l'aéroport, le développement d'espaces de loisirs et la préservation des espaces naturels.
<p>Freins potentiels</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Attente très longue de la prolongation du tramway (2025) - Très forte concurrence des aéroports de Paris qui ont d'autres solutions de déploiement (Beauvais, Lille, Metz) et concurrence des aéroports de Nantes et Bordeaux - Difficulté pour se lier aux hubs (fréquence, cadence) 	<ul style="list-style-type: none"> - Projet à conduire dans la très longue durée - Importance du portage du (des) projet(s) - Maintien et renforcement des liaisons TGV pour compenser la fermeture de l'aéroport. 	<ul style="list-style-type: none"> - Temporalité : Urgence de la bonne stratégie à mettre en œuvre - Identification de la demande réelle - Quel(s) porteur(s) de projet ?

⁴ Le coût de dépollution est à prévoir dans les 3 scénarios mais c'est une condition préalable à toutes autres formes d'activités sur le site du scénario "Reconversion", alors que dans les scénarios "Croissance" et "Diversification", la dépollution est moins essentielle - et certainement moins coûteuse - à la réalisation du scénario.

<p>Coût</p>	<p>Investissements préalables (pistes aux normes, tour de contrôle, réseaux) et réguliers orientés vers les compagnies et les voyageurs : X millions d'Euros + Piste + Parking + Nouvel aérogare</p>	<p>Coûts de dépollution probablement importants</p>	<p>Investissement régulier + Parking + Réaménagement de l'aérogare + accès TC + services supplémentaires + investissement important pour attirer des entreprises + quid de l'usage des 3 hangars et 8 hangaretttes ? à travailler avec les entreprises.</p> <p>+ renforcer la visibilité des acteurs touristiques sur le site et aux abords de l'aéroport, et affirmer la marque de territoire.</p>
<p>Avantages</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Permettre à des entreprises tourangelles d'être connectées à leurs homologues dans d'autres métropoles. - Améliorer l'attractivité de l'aéroport de Tours par connexion à des hubs. - Présence de commerces, d'entreprises, services, parc d'affaires donc gisement d'emplois locaux 	<ul style="list-style-type: none"> - la surface libérée permet d'imaginer un projet urbain à l'échelle du Nord de TMVL. - Continuité écologique réellement possible puisque les pistes ne font plus obstacles. - L'agriculture urbaine s'épanouit, d'un leader mondial de la recherche aux marchés de producteurs locaux : inscription dans le Projet Alimentaire Territorial - La Métropole est une référence en matière d'urbanisme et de production alimentaire durable. - Implantation de fonctions mixtes - Fort potentiel de croissance urbaine durable pour la Métropole et notamment pour le secteur résidentiel. 	<ul style="list-style-type: none"> - Garder les vols médicaux pour les greffes du CHU - Accueillir des activités de la sécurité civile et du SDIS 37 - S'offrir des possibilités de développement futur.

Inconvénients ou points de vigilance	<ul style="list-style-type: none"> - Coût de la rénovation et mise aux normes de l'aéroport - À moyen terme : être un hub de délestage «Aéroport Paris-Sud » - Pollution sonore et atmosphérique 	<ul style="list-style-type: none"> - Qui paiera la dépollution ? - Reconversion lente - Perte du soutien aux clusters innovants en lien avec l'aéronautique 	<ul style="list-style-type: none"> - Coût de la rénovation de l'aéroport. - Importance du portage du projet. - Maintien et renforcement de la liaison quotidienne TGV avec Paris CDG.
---	---	--	--

Préconisations : réaménager la ville-aéroport et la rendre attractive

3.1. Les préférences du CODEV

- Elles sont tout d'abord de **conserver l'aéroport**, ce qui conduit à écarter le scénario "reconversion".
- Elles sont ensuite de **ne pas subir le développement exogène** ni de subir un trafic de transit. Bref ceci revient à ne pas devenir "Aéroport Paris Sud", et à ne pas choisir le scénario "croissance".

Il s'agit donc de choisir la **DIVERSIFICATION**

3.2. Ce que pourrait être la diversification à Tours

Développement du scénario 3 : Diversifier veut dire élargir l'offre. En plus du transport de passagers, l'aéroport se caractériserait par :

- **UNE DIVERSIFICATION :**
 - **DES DESTINATIONS ET COMPAGNIES** : Liaison à un ou plusieurs hubs (exemples : Nice, Francfort) pour accroître le trafic passager et permettre aux entreprises de Touraine le co-développement de filière d'activités et des synergies d'affaires (secteurs : French tech, microélectronique, biotechnologies...). Sur le volet trafic passager/tourisme, on peut penser la diversification et intensification des vols (compagnies et provenance/destination : Allemagne, Pays-Bas, Scandinavie, Italie... ;
 - **DES USAGERS** : CHU, SDIS 37, Ravitaillement ;
 - **UNE OFFRE D'AVIATION D'AFFAIRES** : dans le futur, co-avionage régionale en mode électrique par pile à hydrogène (workshop 01/02/2019) ; en attendant, véritable marché de niche à développer pour répondre à la demande locale et attirer des entreprises et start-ups ;

- **LA STIMULATION DU TISSU ECONOMIQUE /**
 - **AU PROFIT D'UN CLUSTER INNOVANT** : Développement industriel du pôle de compétitivité S2E2 et du cluster Aérocentre (en complémentarité avec Châteauroux) - avec le concours de DevUP Centre-Val de Loire, C-Valo, des grandes entreprises et TPE-PME du territoire. ;
 - **DE LA FORMATION** : 100 ans de formation sur le tarmac de l'aéroport de Tours (véritable identité de la formation) : arrivée d'Air Paris Academy (une demande mondiale de formation des pilotes) à renforcer dans le domaine de l'enseignement des langues, de l'hôtellerie-restauration, mais aussi par le lien à l'Université (proximité de l'IUT...), aux laboratoires de recherche appliquée (CERTEM - laboratoire mixte de STMicroelectronics et de l'Université) ;
- **EN METTANT EN PLACE LE HUB DE LA DESTINATION "TOURS LOIRE VALLEY"** : offre touristique y compris Loire à Vélo à développer depuis l'aéroport de Tours ; réfléchir à un pass transport-tourisme intégré (sites de Touraine - Musées de Tours - Chambord - Beauval - Futuroscope - 24h du Mans ; œnotourisme ...) ; Capitalisation sur la communication autour de l'aéroport de Tours à l'occasion des 500 ans de la Renaissance ;
- **EN OPTIMISANT L'AÉROGARE** : terminal pluriactivités ; expérience passager mais aussi ordinaire - envie de se rendre à l'aéroport pour un restaurant avec vue sur les pistes, un instant shopping (commerce à articuler avec l'offre existante dans la zone du Nord de Tours) ou encore une visite de musée (dédiée au passé militaire de la BA 705 par exemple) ;
- **EN DOTANT LE SITE D'OFFRES DE LOISIRS** : au sein des hangareries pour proposer des activités éphémères et événementielles (concert, marché bio, manifestation artistique...) le temps d'une soirée ou d'un week-end
- **TOUT EN STIMULANT L'OFFRE IMMOBILIERE** : bureaux, entrepôts et centre d'affaires ; résidence hôtelière
- **EN PRODUISANT DE L'ELECTRICITE** par l'installation d'un parc photovoltaïque dans les emprises de l'aéroport (toitures et surtout au sol) pour la production d'électricité ; de telles installations fonctionnent à Paris-CDG depuis 2012 ;

Enfin, ce scenario de diversification s'accompagnerait serait valorisée par :

- **Une démarche de LABELLISATION ENVIRONNEMENTALE** : La compensation écologique des coûts environnementaux de l'aéroport permettant d'amorcer la transition en procédant à la rénovation des bâtiments en bâtiments à Énergie Positive (BEPOS).

Le label environnemental pourrait, par exemple, être celui que Toulouse Blagnac ou Nice-Côte d'Azur ont obtenu : "Aéroport Carbon Accreditation". Entre méthodes d'évaluation et mesures correctrices, la volonté défendue est de diminuer l'emprunte carbone des infrastructures au sol / non volantes - telle que l'aérogare, les navettes... - de façon à au moins réduire (à défaut de pouvoir compenser) le total des émissions de CO2 de l'aéroport / aviation. Sur le bruit et les rejets de kérosène, un article très récent du Monde soulignait l'impact du trafic aérien sur les pollutions sonores et atmosphériques dans le bassin francilien. Ce qui tend à renforcer la position du CODEV de Tours de ne pas devenir un aéroport de délestage de Paris.

3.3. Préconisations à court terme

- 1) **Le CODEV recommande de CONNECTER l'aéroport de Tours à la ville et à la région :**
 - Sans attendre la prolongation de la ligne A du tramway, mettre en place une navette reliant l'aéroport aux gares TGV de Tours et Saint-Pierre-des-Corps.
 - Renforcer l'intermodalité (nationale, régionale et urbaine : cars régionaux, nationaux et internationaux et desserte autoroutière)
 - Supprimer le péage de Tours Nord (portions intra-urbaines)

- 2) **Le CODEV recommande de MAÎTRISER le foncier** grâce à l'Etablissement public foncier de Tours Métropole Val de Loire. Il s'agit de porter attention au choix d'outils de planification opérationnelle (périmètres d'attente d'un projet d'aménagement global, sursis à statuer...), zone de maîtrise foncière (Zone d'Aménagement Différé, emplacement réservé) pour être en mesure d'avancer rapidement mais prudemment sur l'aménagement de la zone. En effet, il ne faudrait pas qu'une zone d'attente de projet vienne stériliser la réflexion et bloquer des hypothèses plus rapides.

- 3) **Le CODEV recommande de RECOUDRE ET REDONNER DE L'ATTRACTIVITÉ AU NORD DE TOURS** par des projets urbains et de renouvellement urbain :
 - Logement notamment des 300 élèves et des 100 personnels de l'école d'aviation,
 - Interconnexion avec les Hauts de Ste Radegonde, l'écoquartier de Monconseil et le quartier de l'Europe,
 - Identité de la Métropole Jardin à retrouver dans cette zone aussi (ceinture verte, trames vertes et bleues, corridor de biodiversité ...).

3.4. Préconisation pour préparer le long terme

- 4) **Le CODEV préconise de lancer en 2019 un grand CONCOURS international d'urbanisme et de définir le CAHIER DES CHARGES** non seulement pour transformer le foncier libéré sur la zone de l'aéroport militaire mais aussi pour préparer les conséquences du scénario privilégié et l'arrimage avec le quartier Nord de Tours. Ce concours devra envisager l'impact environnemental du scénario diversification afin de viser l'Airport Carbon Accreditation.

Conclusion

Le présent rapport ne se prétend pas exhaustif. L'hypothèse de 3 scénarios est une base de travail qui a permis de poser la question de la « perte » de l'aéroport. Ce scénario « repoussoir », car il n'était pas souhaité par la majorité des membres ayant travaillé sur le rapport, ne semble pas d'actualité puisque la Métropole a annoncé son intention de diversifier l'activité de l'aéroport. Le CODEV partage donc avec TMVL l'option de la diversification.

Au terme des débats, le CODEV tient à réaffirmer l'importance de la mobilité dans la stratégie métropolitaine et plus particulièrement en ce qui concerne l'aéroport et son environnement. S'agissant du péage autoroutier, il ne s'agit pas ici de la seule question d'un accès facilité à l'aérogare, mais bien d'une fluidification de la circulation pour toute cette partie de l'agglomération.

Le CODEV encourage également la Métropole, pour le succès de la mutation de ce projet, de tisser des relations de complémentarités avec les autres aéroports régionaux, tels Châteauroux et Poitiers.

Par ailleurs, le CODEV redit combien la réussite de ce projet passera par une prise en compte réelle et qualitative des conditions de vie de proximité des habitants de Tours Nord. La promotion d'une vie de quartier semble essentielle pour renforcer l'habitabilité de ce morceau de ville

Enfin, les orientations que prendra la Métropole doivent se prendre maintenant, mais en assurant une participation étroite de tous les acteurs y compris des habitants concernés, et ce, sur le Nord de Tours, mais également à Parçay Meslay, qui accueille 50% de la surface actuelle dévolue aux activités militaires et aéroportuaires.

Le scénario 3 ne ferme donc pas la porte à une adaptation du projet, que ce soit pour des raisons technologiques, économiques ou sociétales. Le sujet de l'aéroport ne peut se réduire à un choix pour ou contre l'aéroport. La réflexion doit intégrer l'avenir de la métropole dans toutes ses dimensions et la vie du quartier en particulier.

Il reste que ce scénario nécessitera de plus amples réflexions, auxquelles le CODEV se propose de continuer à contribuer, notamment en matière d'acceptabilité environnementale : multiplier d'ici 2035 les flux par 2.5 entrainera un nombre de mouvements beaucoup plus important, certes compensé par la fin des mouvements de l'école de chasse.

Qu'il s'agisse de nuisances sonores, de pollution de l'air, de flux routiers pour rejoindre l'aéroport ou plus largement toute la zone amenée à se développer, la mobilité reste une question centrale au cœur de l'avenir de ce quartier et de ses environs. N'oublions pas que Parçay-Meslay accueille la moitié de l'emprise actuelle de l'aéroport sur son territoire. L'avenir du quartier n'est donc pas qu'une question communale pour Tours mais également une question de gouvernance métropolitaine avec les espaces très voisins.

Le lancement d'un concours d'urbanisme adossé à une démarche participative sur le mode d'Envie de Loire pour l'avenir du quartier de l'aéroport semble essentiel.

ANNEXES JOINTES À L'AVIS

- **Programme de la Restitution des travaux** du 18 décembre 2018 : Séance CODEV "hors les murs" à Polytech Tours, Département Aménagement et Environnement.
- **3 Posters du Diagnostic spatial**, réalisé par un groupe d'étudiants du Master 2 Planning and Sustainability
- Présentation du Diagnostic de l'aéroport de Tours et **analyse AFOM** du quartier de l'aéroport, réalisé par les étudiantes de 5e année de l'option Urbanisme et Ingénierie Territoriale Internationale, Polytech Tours
- **6 Posters des Scénarios à l'Horizon 2040 (accompagné des 3 posters Benchmarking)** : "Croissance : Fu'Tours", "Diversification : Access" et "Reconversion : Écomixité" de la Ville-Aéroport de Tours
- **Cartes SMADAIT**

Annexe : Cartes SMADAIT



Un positionnement régional favorable



Le trafic des grands aéroports régionaux

Aéroports avec plus de 500 000 passagers en 2016, hors aéroports parisiens

