

# Les ailes pour l'Ouest brassent du vent

Suite à l'étude de fond menée sur l'optimisation et le développement de l'aéroport existant de Nantes Atlantique, l'association Les Ailes pour l'Ouest, dans son communiqué de presse du 26 juin 2014, brasse beaucoup de vent pour éviter de répondre sur le fond. Le sérieux de notre travail étant mis en doute, nous voulons préciser certains points.

« *Etude militante, soi-disant indépendante* » : l'étude n'est pas présentée comme indépendante, mais comme une démarche citoyenne. Il s'agit d'une commande du CEDPA, Collectif d'élu(e)s Doutant de la pertinence de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Cette association a invité des architectes à vérifier le rapport de la DGAC de novembre 2013 et à faire des propositions. Nous avons ainsi recalculé une à une les propositions de ce rapport et proposé un autre développement de l'aéroport. Nous nous sommes basés sur les recommandations et les modes de calcul publiés par le STAC, et sur des réalisations récentes en France.

« *Oublié de traiter l'élément central de tout aéroport, c'est-à-dire la piste* » : la piste représente 42 % des coûts globaux annoncés par la DGAC. Faute d'éléments techniques suffisamment précis sur l'état de la piste (éléments non fournis par la DGAC malgré les demandes nombreuses du Cédpa), nous avons travaillé sur les 58 % restants (bâtiments, parkings, transports) et avons CONSERVE TELS QUELS les coûts annoncés par la DGAC sur la piste. Elle est donc d'une certaine façon intégrée dans l'étude et au prix fort. Conscient des exagérations récurrentes de la DGAC sur ce dossier, nous doutons de ses annonces concernant une piste qui a parfaitement supporté pendant des années un trafic récurrent de très gros porteurs (B747) aujourd'hui remplacés par des avions beaucoup moins lourds (A330).

Concernant « *la fermeture de l'aéroport pendant une période de trois à six mois* », cette hypothèse de longue fermeture se révèle inédite à l'échelle internationale. Par sérieux, elle n'a pas été reprise dans notre étude, au profit d'une autre possibilité provenant également du rapport de la DGAC, §3.3, page 35 proposant de « réaliser les travaux de nuit ». Cette pratique d'entretien des infrastructures aéronautiques est quasi systématique et limite l'impact sur leur fonctionnement.

Enfin, concernant « *la Zone Natura 2000 du Lac de Grand Lieu* » : l'étude montre qu'il est possible de développer l'aéroport dans l'emprise foncière existante, sans expansion sur les terrains voisins, qui impliquerait des compensations environnementales. La Zone Natura 2000 du Lac de Grand Lieu, et ses alentours, situés à 4 km au sud de la piste existante sont particulièrement protégés du grignotage urbain par les servitudes aéronautiques liées à l'aéroport existant. Loïc Marion, (*Université de RENNES I, CNRS, UMR 6553, Ecobio*) ancien directeur de la réserve naturelle de Grand-Lieu, a affirmé officiellement\* « *le déménagement de l'aéroport représentera une menace environnementale considérable pour l'avenir de tous les terrains situés entre les pistes et le lac, qui bénéficient actuellement d'une interdiction ou d'une limitation drastique des constructions (Rezé, Nantes, St-Aignan de Grand-Lieu, Bouguenais, Bouaye), reprise dans les POS ou les PLU, qui sera levée puisque leur constructibilité est revendiquée par Nantes Métropole comme argument du déménagement.* » A 10 km au nord du Lac de Grand Lieu, les terrains autour de l'aéroport et de l'usine Airbus laissent de nombreuses possibilités d'urbanisation comme celles de la Zac Croix Rouge, actuellement en cours d'aménagement.

A court d'arguments rationnels contre cette étude, l'association Les Ailes pour l'Ouest a aussi fait le choix d'attaquer ses auteurs. Nous sommes des architectes professionnels, diplômés par le gouvernement en 2002. Nous avons exercé dans plusieurs grandes agences de Nantes, de Paris, de Casablanca et de San Francisco. Nous revendiquons une démarche engagée pour des constructions saines, responsables et respectueuses de l'environnement.

L'étude que nous avons menée, avec trois autres confrères, sur l'aéroport de Nantes, conclut comme d'ailleurs le rapport de la DGAC, si l'on se place à échéances comparables, qu'il est possible et plus économique de rénover et développer Nantes Atlantique que de réaliser un aéroport à Notre-Dame-des-Landes.

Le coût de départ (4 millions de passagers) est évalué par Vinci à 667,8 millions d'euros TTC. A l'échéance court terme (pour 5 millions de passagers), le rapport de la DGAC table sur une économie de 369 millions d'euros TTC. Une fois optimisée cette économie atteindrait, selon notre étude, 466 millions d'euros TTC (en maintenant à l'euro près le coût de réfection de la piste annoncé par la DGAC.) Etant donné que 44% du projet est financé par des fonds publics, cette économie possible ne nous semble pas négligeable en cette période de disette budgétaire.

Nous sommes aujourd'hui prêts à approfondir nos propositions pour Nantes-Atlantique, esquissées dans un esprit de transition écologique et énergétique. Dans le cadre d'un atelier citoyen, nous invitons les nantais comme les adhérents des Ailes Pour l'Ouest à débattre sur toutes les opportunités de développement de cet excellent aéroport à l'horizon 2030 et 2050.

Ivan Fouquet et Franco Fedele, architectes dplg

\* courrier adressé au Président de la Commission du Dialogue, de son point de vue de spécialiste des problèmes environnementaux avancés par les partisans du projet.

Graphique comparatif des coûts de réaménagement et de construction des Aéroport de Nantes Atlantique et de Notre-Dame-des-Landes en fonction de l'évolution de la capacité de 4,5,7 et 9 millions de passagers par an et selon les études officielles de Vinci et de la DGAC et de l'étude d'optimisation du CEDPA.  
(cc : atelier bam)

