

AÉROGARE

Depuis les années 1970, l'aménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique n'est plus réalisé dans la perspective de durer sur le site de Bouguenais mais avec la vision à court terme d'un déménagement. Le seul avenir promis à l'aéroport est son transfert à 30 km au nord, sur le site de NDL. Les travaux de l'Atelier Citoyen montrent que de nombreuses solutions de maintien et d'optimisation sont possibles.

Constat : obsolescence programmée ou le syndrome de NDL

L'aéroport, ses infrastructures et son aménagement furent réalisés sans réflexion profonde sur l'avenir de ce territoire. Depuis les années 1970, aucun investissement global ne fut engagé par la CCI de Nantes. Des agrandissements successifs de l'aérogare ont été réalisés sans restructuration du bâtiment, aussi n'assure-t-il pas une fluidité optimale pour les passagers. Le lieu est peu lisible, l'organisation des circuits d'accès en voiture est inadaptée, et les arrivées et départs sont mal identifiés.

Ce manque de projection et de moyens mis en place pour Nantes-Atlantique pourrait s'appeler le « syndrome Notre-Dame-des-Landes », tant ce projet a focalisé les réflexions laissant dès lors cet aéroport existant dans une sorte d'obsolescence programmée.

Les propositions de l'Atelier Citoyen

L'aéroport existant à Bouguenais a cependant de réelles possibilités de développement.

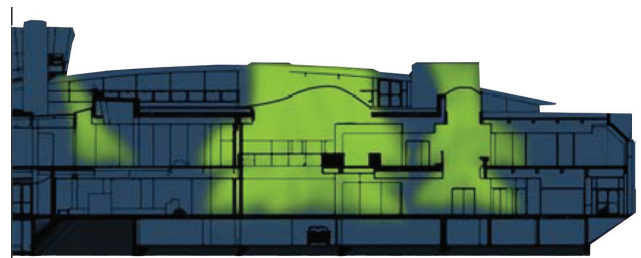
Il existe de multiples scénarios possibles pour optimiser les bâtiments existants. Il est nécessaire dans un premier temps de les **restructurer en profondeur pour réorganiser les circuits des passagers de manière optimale**, tant pour leur confort que pour l'activité des compagnies aériennes.

Les espaces libres autour de l'aérogare offrent de nombreuses opportunités de développement et d'agrandissement. Ces agrandissements sont possibles dès à présent, puis aux horizons 2030 et 2050 pour recevoir, si cela était nécessaire, 7 puis 9 millions de passagers. **Le projet serait réalisable dans l'emprise foncière actuelle et pour un coût quatre fois moins important que le projet de NDL.**

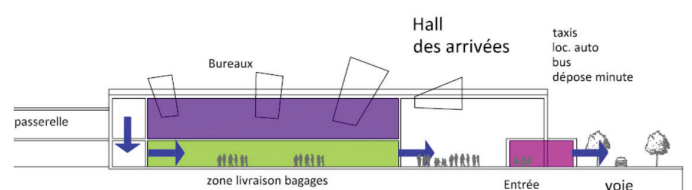
Dans le cadre d'un appel à idées coopératif, de nombreuses propositions d'agrandissement ont été imaginées par des groupes d'architectes, des étudiants, des plasticiens, des urbanistes...

Les différentes propositions visent à **donner plus de lisibilité à l'aérogare**. Il s'agit d'homogénéiser les espaces par exemple en un immense nuage bleu, ou par une nappe en maille ajourée diffusant la lumière à l'intérieur de l'aéroport. Il s'agirait aussi de **dilater, d'espacer, d'ouvrir l'aérogare**. Une contribution propose d'agrandir le terminal en un vaste espace ouvert, avec plus de zones de détente, de divertissement, de commerces tout en facilitant la circulation dans l'aéroport.

Une équipe suggère d'ouvrir l'aéroport plus largement à la lumière naturelle pour améliorer le confort, l'ambiance et le design de l'aérogare, la transformer en un espace de vie agréable ...



Ouvrir l'aéroport à la lumière naturelle, proposition Stream Architecture



Donner une lisibilité aux espaces, proposition BECARRIA + PONSOLLE Architectes

Des économies d'énergie

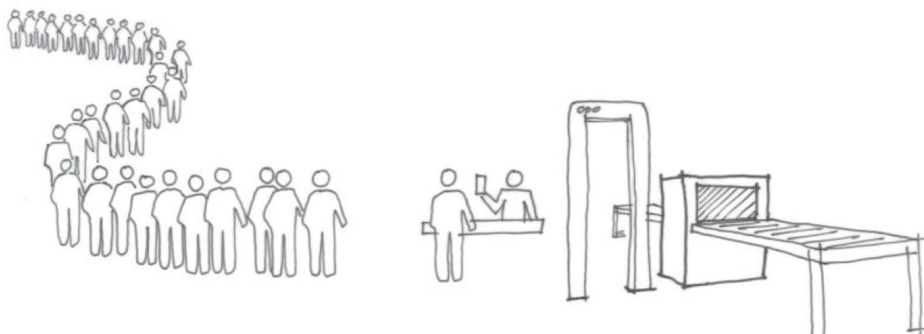
Une étude énergétique réalisée par des thermiciens du groupe aérogare montre qu'**une rénovation thermique et un travail approfondi sur l'usage de l'énergie permettrait de réduire de 40 % les consommations énergétiques actuelles et diviser par trois les émissions de gaz à effet de serre.**

Par ailleurs, s'il est prévu que le projet de Notre-Dame-des-Landes soit lui aussi très économe en énergie, les ressources nécessaires à la construction d'un aéroport doivent être prises en compte. Nos calculs montrent que **l'énergie qui serait utilisée pour la construction d'un nouvel aéroport serait l'équivalent de 50 ans sa consommation énergétique et de 110 ans de ses émissions de gaz à effet de serre de Nantes-Atlantique.**

Faire face aux mensonges et aux manipulations de l'État

En novembre 2013, la Direction Générale de l'Aviation Civile a fait réaliser par son service technique (STAC) une étude évaluant le réaménagement de l'Aéroport de Nantes-Atlantique pour 5, 7 et 9 millions de passagers. Ce rapport est positif dans le sens où il montre qu'**un aménagement de Nantes-Atlantique est possible et moins onéreux que de construire NDL** (l'étude pour l'enquête publique de 2006 disait le contraire). Mais ce rapport comporte aussi un certain nombre de manipulations assez grossières, comme par exemple sur l'aérogare :

- Trois fois trop d'espace pour les postes de contrôle sûreté (PIF) ;
- Deux fois trop d'espace pour les files d'attentes (du fait d'un temps d'attente surestimé).



Site de l'Atelier Citoyen :
www.ateliercitoyen.org

L'intégralité de cette étude est disponible dans le cahier de l'Atelier Citoyen : AÉROGARE

Les exagérations du rapport de la DGAC ne concernent pas que l'aérogare. On y trouve par exemple trois fois trop d'espace pour les parkings avions (36 postes de stationnement sur 590 000 m² contre seulement 20 postes prévus à NDL pour 101 800 m²), des destructions-reconstructions de bâtiments qui ne sont pas nécessaires, comme par exemple la reconstruction d'un chenil pour trois chiens à 600 000 euros...

En sur-dimensionnant les besoins, la DGAC aboutit à un aéroport restructuré inévitablement très cher et pour lequel il faut acquérir de nouveaux terrains. **Le réaménagement prévu par la DGAC est quatre fois plus cher qu'un développement d'aéroport pensé et dimensionné avec intelligence et sobriété.**

