

URBANISME

Alors que des documents d'urbanisme importants pour la métropole nantaise sont en cours d'étude (Le SCoT de Nantes – Saint Nazaire et le PLUm). Le cahier urbanisme apporte un éclairage sur la question particulière de la situation de l'aéroport dans la métropole : délocaliser l'aéroport de Nantes est-il une solution aux problèmes globaux et locaux que rencontre la métropole nantaise aujourd'hui ? Quel serait le véritable impact de la rénovation de l'aéroport existant sur Grand-Lieu ? Quelle importance ont réellement les terrains contraints par le plan d'exposition au bruit et quelles seront les conséquences d'un transfert de l'aéroport sur l'étalement urbain ?

En 50 ans, le territoire de la métropole nantaise s'est étendu en tache d'huile, il a été multiplié par 3,5, passant de 5 000 hectares en 1960 à 17 700 hectares aujourd'hui, la densité moyenne a chuté, passant de 72 à 34 habitants/hectare urbanisé.

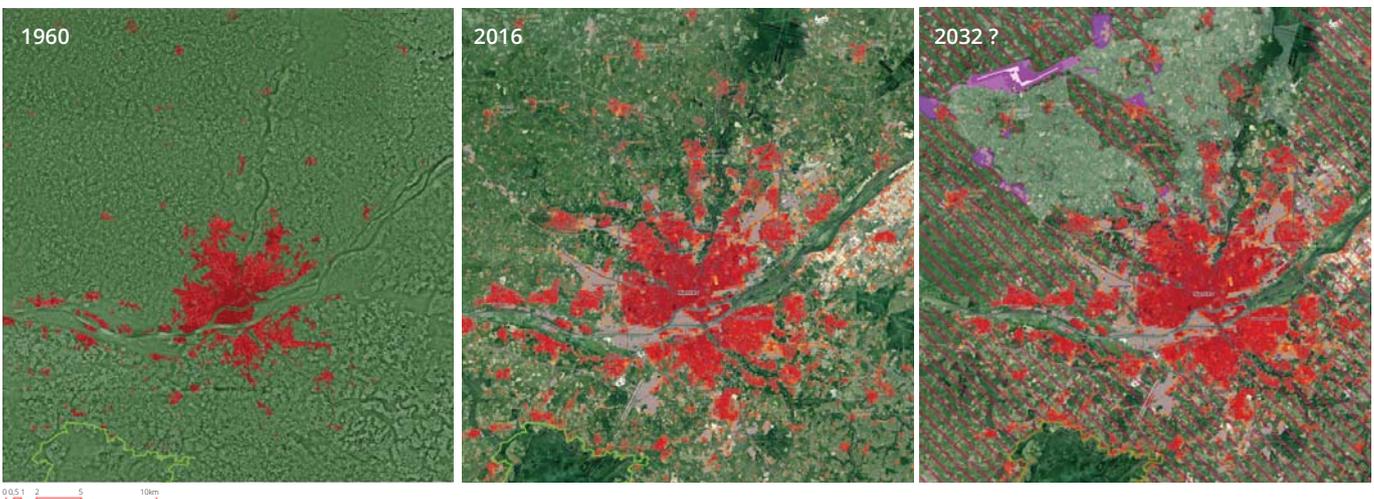
Dans ce contexte, le déménagement de l'aéroport de Nantes vers Notre-Dames-des-Landes présente un intérêt urbain faible, car l'aéroport a un impact très limité sur l'agglomération. Sur les 17 700 hectares urbanisés, seulement 340 hectares (2%) sont contraints par la zone C du Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

Les 98 % de territoire restant pourraient largement être densifiés et réinvestis par la métropole.

De plus, la zone C du PEB ne contraint que la construction de logements. Entreprises,

industries, services publics peuvent continuer s'installer à proximité de l'aéroport. Actuellement, la zone aéroportuaire est déjà très dynamique économiquement et la ville de Bouguenais, où est implanté l'aéroport, souligne dans son Plan Local d'Urbanisme que « la présence de l'aéroport encourage l'implantation d'entreprises et crée une dynamique pour le développement économique de la commune ».

Par ailleurs, au sud de l'aéroport, 600 hectares de terrains naturels proches du lac de Grand Lieu sont protégés de l'urbanisation par le Plan d'Exposition au Bruit. Le village de Saint-Aignan de Grand Lieu est suspendu au départ de la plateforme. Le Plan Local d'Urbanisme de la commune spécule sur la fin des contraintes du PEB et programme de nouveaux lotissements pavillonnaires après ce départ. Si la commune est bien soumise à la Loi Littoral, celle-ci ne



Étalement de la métropole depuis 1960 et étalement urbain potentiel à la construction de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes



Le grignotage des espaces naturels à Saint-Aignan de Grand Lieu
 Lotissement d'une vingtaine de pavillons à la Noé Nozou à Saint-Aignan avant (2009)
 et après (2012) malgré la Loi Littoral

limite cependant pas si fortement l'urbanisation et il est possible d'y déroger pour notamment « les extensions urbaines réalisées en continuité des parties déjà bâties et urbanisées des agglomérations et des villages existants ». Le territoire de Saint-Aignan de Grand Lieu est parsemé de lotissements et de hameaux qui pourraient facilement s'étendre dans des continuités bâties et dans le respect de la Loi Littoral.

Déplacer l'aéroport de Nantes, n'est-ce pas déplacer le problème ?

Le projet d'aéroport donne le sentiment que les politiques jouent à SimCity : ils pensent le territoire comme une page blanche et programment l'équipement aéroportuaire comme la « tête de gondole » d'un vaste projet de développement immobilier et commercial vers le nord de Nantes. Ainsi le projet d'aéroport devient facteur d'étalement urbain, malgré la mise en place d'un périmètre de protection des espaces agricoles et naturels (PEAN). Ce périmètre n'est qu'un trompe-l'œil, l'étude des documents d'urbanisme montre que de nombreux projet entre Nantes et Notre-Dame-des-Landes spéculent sur l'arrivée prochaine de cet aéroport et des infrastructures qui accompagnent sa construction.

Si le projet de PLU de la métropole (PLUm) prévoit d'un coté de réduire de 50 % l'étalement urbain et de 50 % les émissions de gaz à effet de serre, il planifie par ailleurs le développement de nouveaux espaces naturels à urbaniser. Le SCoT programme le nouvel aéroport ainsi que de nouvelles surfaces commerciales et zones d'activités entre Nantes et le projet d'aéroport, aux abords de la N165 entre Saint-Herblain et Le-Temple-de-Bretagne et aux abords de la RN137 (Nantes-Rennes). Le SCoT, comme PLUm, bénéficient largement aux promoteurs qui cherchent à exploiter du foncier à faible coût. En laissant la métropole s'éparpiller d'avantage, ils intensifient toujours plus le grignotage des terres agricoles et l'usage de l'automobile.

« *Le projet de Notre-Dame-des-Landes est symptomatique du bétonnage continu des campagnes, des milliers d'hectares de plaines, des terres fertiles et de paysages transformés chaque jour au détriment des terres agricoles. Cet appétit pour le gigantisme doit cesser.* » écrivait Jean-Marie Pelt en juillet 2015.

Ce projet est aussi symptomatique de la faiblesse des politiques et du manque de courage des urbanistes pour penser une ville dense, intense, pour optimiser les ressources, rénover ses quartiers, ses équipements existants et maîtriser l'artificialisation de ses terres.

