

Le futur CHU « Nantes-Atlantique » : L'Hôpital survolé à très basse altitude

Jean Castex, 1^{er} ministre et Olivier Véran ministre de la santé sont attendus à Nantes le 21 janvier 2022 pour poser la 1ere pierre du futur CHU régional.

A cette occasion, le [COCETA, collectif des citoyens exposés au trafic aérien](#), alerte l'opinion publique à propos des impacts sur la Santé des populations survolées.

Jean Castex apprécie la cité des Ducs où il est accueilli souvent avec bienveillance par Mme la Présidente-Maire Johanna Rolland. En effet, il est venu **en juillet 2020**, constater les dégâts de l'incendie de la Cathédrale de Nantes. **Heureusement, le crash d'un avion n'en était pas la cause.** Il est revenu le **10 septembre 2021** distribuer des millions pour le développement des transports en commun des métropoles. A Nantes, il est question de **remplacer des bus vides entre la gare et l'aéroport, par des trains bruyants pour les riverains et coûteux pour les citoyens.**

Notre 1^{er} ministre revient donc à Nantes le **21 janvier 2022** pour poser la première pierre du futur **CHU Régional**. Mobilisant des budgets sans précédent, il sera **construit sous le couloir aérien des 15 millions de passagers annuels attendus par le futur concessionnaire. Soit 1 avion toutes les 2 minutes !** Nantes est la seule métropole d'Europe survolée de part en part à basse altitude par les avions.

LE CHU, VAISSEAU AMIRAL REGIONAL DE LA SANTE, VA SUBIR UNE TRIPLE EXPOSITION AUX RISQUES :

- **Risque de crash** : 70% des crash ont lieu lors des atterrissages ou des décollages . Pour rappel :
 - o **Les graves incidents de navigation en 2004, 2017 et très récemment, celui d'octobre 2021**
 - o **Le constat partagé en 2018 que l'atterrissage est périlleux pour les pilotes inexpérimentés compte-tenu de l'orientation de la piste et de la mauvaise visibilité dans certains cas**
 - o **L'exposition au risque augmente avec la croissance du trafic**
- **Exposition à la pollution de l'air** : Particules fines et ultrafines, reconnues par l'OMS comme dangereuses pour la Santé
- **Exposition au bruit** avec des pics au-delà de **80 décibels**. Que l'on se rassure, la DGAC a demandé à ce qu'un triple vitrage soit intégré au cahier des charges du CHU !

Le COCETA a régulièrement interpellé Madame la Présidente-Maire Johanna Rolland sur les impacts sur la Santé engendrés par un aéroport urbain. L'élue évite ce sujet malgré notre récente lettre ouverte alors qu'elle a largement communiqué samedi 15 janvier dans la presse pour sa rentrée.

En effet, le COCETA constate une fin de non-recevoir à nos demandes d'entretien avec Mme La Présidente-Maire. Elle semble donc être aux abonnés absents lorsqu'on lui écrit.

NOUS NOUS INTERROGEONS SUR CE SILENCE.

Il y a-t-il des bons et des mauvais sujets ? Il y a-t-il encore un pilote dans l'avion ?

Pourquoi nier les impacts désastreux de ce projet d'aéroport urbain ? Les **100 000 habitants** exposés aux nuisances et **le site remarquable du Lac de Grand Lieu, site Natura 2000**, méritent plus de considération. Qu'en est-il, dans ce contexte, **des vastes programmes de constructions prévus sur l'île de Nantes et dans le quartier de Rezé - Pirmil les Iles ? Rappelons qu'ils avaient été autorisés en perspective du déménagement de l'aéroport.**

Même les écologistes ont pris conscience des conséquences néfastes d'un aéroport urbain sur l'écosystème et donc sur les humains.

LE 20 OCTOBRE 2021, NOUS AVONS FROLE L'ACCIDENT GRAVE

Le risque ZERO n'existe pas. **L'incident jugé « grave » par le BEA** (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile) du **20 octobre 2021** rappelle douloureusement aux habitants de l'agglomération nantaise la nature du danger qui plane au-dessus de leurs têtes. Les équipements tels que les écoles, collèges, lycées, EHPAD et futur CHU ne seront malheureusement pas épargnés. **Relevons que cet incident a été passé sous silence par l'Etat pendant 3 mois, avant d'être finalement révélé par la presse.**

PLUS QUE JAMAIS, LE COCETA AFFIRME LA NECESSITE D'ETUDIER UN PROJET ALTERNATIF AU REAMENAGEMENT DU SITE ACTUEL DE L'AEROPORT DE NANTES ATLANTIQUE .

- **Renoncer à l'allongement très coûteux de la piste de 400m** qui n'apporte rien à la protection des habitants contrairement à ce qui est soutenu par l'Etat
- Profiter du contexte sanitaire actuel pour **travailler sur une solution alternative à cet aéroport urbain**
- **Lancer une étude d'impact en Santé** pour évaluer le bon projet. Faut-il rappeler que la DGAC s'apprête à signer une **concession de 40 ans, sans avoir conduit des études sérieuses d'impact sur l'environnement et la population ?**

Dans ses missions, le COCETA vise à protéger les populations des nuisances de l'aérien mais également à mobiliser son expertise citoyenne. C'est avec cette ambition que nous nous engageons, avec les élus, les citoyens, les associations et l'ensemble des acteurs économiques à travailler un projet alternatif qui apportera une vraie réponse aux besoins de notre territoire et ce, dans une démarche collective, responsable, durable et constructive.

Contact Presse :

coceta@coceta.org

Paolo Ferreira : 06 34 22 20 74

Joel Sauvaget 06 03 59 10 59

Géraldine Maisonneuve : 06 21 49 15 36

<https://coceta.org/>

DOSSIER DE PRESSE

Survol de Nantes dès 2023 : Fausses pistes sur Nantes Atlantique

1. Allongement de la piste
2. Modification de la pente d'atterrissage

COCETA : Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

- ⇒ Nous voulons
- ⇒ Nous ne voulons pas
- ⇒ Nous ne croyons pas

Survol de Nantes dès 2023

Fausses pistes sur Nantes Atlantique



A partir de 2023

- ⇒ Nouveau système de guidage pour l'assistance précise à l'atterrissage.
- ⇒ Nouveau couloir dans l'axe de la piste, soit en plein cœur de ville.
- ⇒ Ce nouvel axe sera utilisé lors de mauvaises conditions météo. L'axe actuel (décalé) sera conservé par beau temps.

Avantages mis en avant par la DGAC

- ⇒ Tenter une diminution des nuisances en répartissant les atterrissages sur 2 axes (l'actuel + plein centre) selon les conditions météo.
- ⇒ Un artifice qui permet de diminuer la moyenne du bruit (jour/nuit) mais double les populations impactées
- ⇒ Aucun effet sur le pic de bruit subi au passage d'un avion.

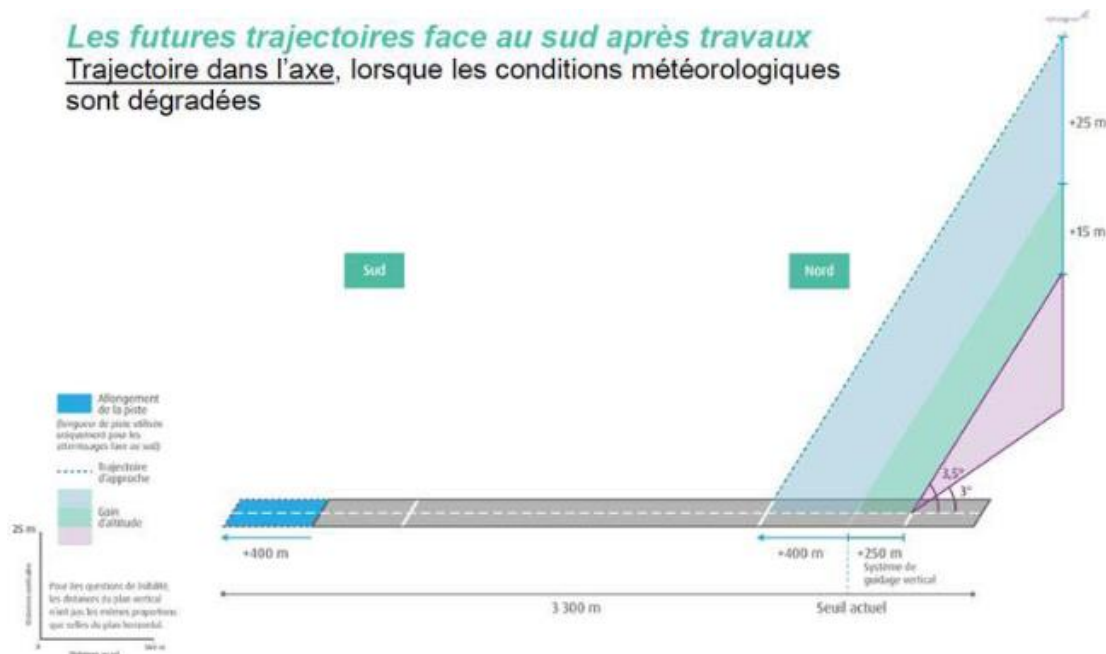
Impact sur les Nantais

- ⇒ Ressenti du **bruit réel de 80 décibels** et non à une moyenne de 50db.
- ⇒ Répartition du survol entre les 2 axes Nord/Sud moitié/moitié au départ
- ⇒ **Axe plein-centre privilégié** au fur et à mesure de la montée du trafic (E. Blanc /DGAC).
- ⇒ Les **atterrissages sur Nantes vont passer de 40 % à 55%** (selon DGAC).
- ⇒ Première estimation sur les nouveaux impactés
 - + de 25 000 personnes sur Nantes touchées sous le nouveau couloir
 - + de 11 000 élèves : Lycées Guist'hau, Jules Verne, Talensac, Vial, Nouveau quartier de la création : Ecole de design, Ecole d'Architecture, l'école supérieure, du bois, Audencia ...
 - + plein cœur sur le "village de Trentemoult"
- ⇒ **Le futur CHU et l'île de Nantes seront encadrés par 2 lignes de survol**
- ⇒ **Aucune indemnisation prévue pour les nouveaux riverains**

- ⇒ Les atterrissages sur la ville seront de plus en plus nombreux avec l'axe plein-centre privilégié.
- ⇒ Une **population impactée nettement plus importante** (2 axes avec axe central le plus peuplé).
- ⇒ Avec des fréquences de survol excessives : **un avion toutes les 2 mn** (note DGAC du 28/10/2013)

Fausse pistes sur Nantes Atlantique

1. Allongement de la piste de 400 mètres



Conséquences

- ⇒ Une extrémité de piste encore plus **rapprochée du bourg de Saint-Aignan**
- ⇒ La **disparition de 17 Hectares de surface agricole**
- ⇒ Une **imperméabilisation des sols**
- ⇒ Une **modification du système hydraulique vers le lac de Grand Lieu**
- ⇒ Un **écoulement d'eau** à gérer par des bassins de rétention
- ⇒ **Deux canalisations de gaz Haute pression** à déplacer
- ⇒ La route de la Bretagne coupée et une **autre voie à créer**
- ⇒ Un dénivelé de 13m à combler : norias de **camions** détruisant faune et flore.
- ⇒ Un **surcoût de 50M€ à 100M€ sur le projet**, pas franchement attractif pour le concessionnaire
- ⇒ Selon la DGAC, ce tronçon de 400m n'est censé servir qu'à l'atterrissage dans le sens nord-sud. Il permettra à l'avenir d'accueillir des gros porteurs.
- ⇒ Rien n'empêchera le futur concessionnaire de l'utiliser pour des décollages sud-nord

Si le but réel est de réduire les nuisances sonores, l'allongement de 400 m à Nantes-Atlantique est une vraie "fausse piste".

Une option hors de prix, aussi inefficace qu'inutile.

2. La pente d'atterrissage

Les exemples européens

- ⇒ Londres Heathrow :
 - Essais pour une pente augmentée à 3°2.
 - Conclusion : gain trop infime (0,5 db) Pas de mise en place.
- ⇒ Francfort
 - L'aéroport de Francfort a opté, en 2015, pour une pente de 3,2°
 - Réduction de bruit extrêmement faible (0, 5 à 1 db).

Conclusion

Les tentatives de réduction du bruit sont inefficaces et lourdes de conséquences pour les survolés

- ⇒ L'allongement de piste est inutile pour réduire le bruit.
- ⇒ L'augmentation de pente d'atterrissage ne protégera pas plus les Nantais des nuisances, le delta est inaudible
- ⇒ **Davantage de bruit aérodynamique sur Bouguenais/Les Couëts pour les habitants, les écoles maternelles et primaires et le collège**

L'État voudrait faire croire qu'il est à l'écoute des survolés.

Les mesures proposées sont non seulement inefficaces mais, en plus, lourdes de conséquences pour les riverains.

COCETA : Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

<https://coceta.org/>

- **Création en mars 2018**
- **Association à but non lucratif, laïque et apolitique**
- **Objet : Assurer la défense des intérêts des populations impactées (ou qui le seront) contre l'ensemble des nuisances et de leurs conséquences sur l'environnement, l'urbanisme, le patrimoine, la santé publique, la qualité de vie,** générées par l'activité aérienne et aéroportuaire notamment par les plates-formes aéroportuaires, les aéroports et les aérodromes du Grand-Ouest.
- **Quelques-unes de nos missions :**
 - Informer et être un soutien pour les habitants exposés
 - Intervenir auprès des pouvoirs publics et des politiques afin d'obtenir la prise en considération de nos vœux
 - Agir en justice pour la sauvegarde des intérêts de la population
- **Organisation :**
 - **8 antennes :** Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais, Bouaye, Rezé, Pont Saint Martin, Les Sorinières, La Chevrolière et Nantes
 - **7 commissions :** Technique Aéroportuaire, Santé/Qualité de vie, Environnement Patrimoine, Juridique, Relation Politique & Economie, Actions-Manifestations, Communication.

Les statuts de l'association

NOUS VOULONS :

- **QUE L'ETAT EXECUTE LE PRINCIPE DE PRECAUTION** pour la protection des populations survolées.
- **QUE CE SOIT L'AÉROPORT QUI SOIT DÉPLACÉ** et non les populations.
- **NON À L'ÉRADICATION PROGRAMMÉE** de quatre cœurs de communes : Saint-Aignan de Grand Lieu, Bouguenais les Couëts, Rezé Trentemoult et l'île de Nantes !
- **LA FERMETURE PROGRAMMÉE DE NANTES-ATLANTIQUE**, pour éviter 150 000 mouvements au-dessus de Nantes et sa métropole à l'horizon 2040 (70 000 mouvements en 2019).
- **QUE SEULS LES TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITÉ POUR LA SÉCURITÉ DES USAGERS SOIENT RÉALISÉS** pour une durée d'exploitation la plus courte possible.

NOUS NE VOULONS PAS :

- **D'UNE AUGMENTATION PROGRAMMÉE ET INÉVITABLE DU TRAFIC**

Il est prévu que l'aéroport Nantes-Atlantique (NA), une fois réaménagé, puisse accueillir 15 millions de passagers / an. (7,2 millions en 2019, alors que la DGAC prévoyait le dépassement de ce seuil pour 2040).

- **D'UNE CATASTROPHE SANITAIRE**

à savoir, une augmentation du bruit et de la pollution aux particules ultrafines aux conséquences dramatiques pour notre santé : une diminution de 3 ans d'espérance de vie en bonne santé, un sommeil perturbé nuisible pour notre cœur et pour le développement normal des enfants, une pollution respiratoire qui fait son œuvre sur la durée (cf. amiante), des apprentissages scolaires ralentis (bruit, concentration, ...).

- **D'UNE SATURATION DES ACCÈS ROUTIERS**

dans le sud-ouest de l'agglomération nantaise : engorgement du périphérique, du pont de Cheviré...

- **D'UNE AUGMENTATION DES IMPÔTS LOCAUX**

pour financer les nouveaux accès (route, train, tram, ...) censés répondre à l'engorgement des réseaux de transport existants.

- **DU SACRIFICE DU LAC DE GRAND LIEU**

classé en 1995 comme zone humide d'importance internationale par la convention de RAMSAR, 2ème réserve ornithologique de France après la Camargue.

NOUS NE CROYONS PAS : Aux fausses « bonnes solutions »

- **LA RÉPARTITION DU TRAFIC AÉRIEN SUR D'AUTRES AÉROPORTS : IMPOSSIBLE !**

L'Etat n'a pas la main. **Au-delà d'un trafic de 5 millions de passagers, la gestion d'un aéroport doit, selon une directive européenne, être obligatoirement confiée à un concessionnaire privé.** Celui-ci n'a d'autre intérêt que de favoriser le développement du trafic pour obtenir un retour sur investissement. De plus, les compagnies aériennes basées à Nantes pour sa large zone de chalandise n'ont pas d'intérêt à développer leur activité sur d'autres plateformes voisines (Rennes, Angers), ceci afin de réaliser des économies d'échelle.

- **LE COUVRE-FEU : EFFICACITÉ LIMITÉE**

L'arrêté de restriction d'exploitation instaurera, le 8/4/2022, la mise en œuvre d'un couvre-feu **entre minuit et 6 h du matin**. L'ACNUSA a émis de fortes réserves sur cet arrêté, car il est sujet à interprétation par les compagnies. Elus et associations avaient demandé, en CCE, un couvre-feu 0-7h.

- **LA DÉCROISSANCE DU TRAFIC : IRRÉALISTE !**

Qui peut imposer et comment peut-on imposer à un concessionnaire privé et à des compagnies aériennes de faire décroître le trafic aérien, donc leurs profits ?



[D'un clic, rejoignez-nous !](#)