



COCETA - Collectif des Citoyens Exposés au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise.

www.coceta.org



Projet de réaménagement Aéroport Nantes-Atlantique

Cahier d'acteur N° 3

**IMPACTS SANITAIRES
du réaménagement de
Nantes-Atlantique
sur les populations
survolées
LE BRUIT**



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

Présentation



Le COCETA (Collectif des Citoyens Exposés au Trafic aérien) est la principale association de défense de la qualité de vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes de l'aéroport de Nantes-Atlantique. L'association est composée de **8 antennes**, **Saint-Aignan-de-Grand-Lieu, Bouguenais, Rezé, Bouaye, Pont-Saint-Martin, Les Sorinières, Nantes, La Chevrolière**, et comprend **9 commissions** : **Santé et qualité de vie, communications, technique aéroportuaire, juridique, environnement et patrimoine, action, finance, économie et relations politiques.**

La Commission Qualité de Vie / Santé du COCETA s'est investie dans un travail d'information et d'accompagnement des populations survolées sur les questions de santé (nuisances sonores, pollution chimique de l'air). Le COCETA milite en faveur des règles de prévention :

- 1- Agir à la source de la nuisance : diminuer l'exposition des zones densément peuplées (éloigner le risque de sa cible)**
- 2- Appliquer des mesures collectives (règles de vol, procédures d'urbanisme...)**
- 3- Appliquer des mesures individuelles (droit de délaissement, mesures d'insonorisation...)**

Historique de la situation et constats

Le 17 janvier 2018, le **renoncement de l'Etat** au transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes, **impose aux riverains de subir des nuisances** que nous souhaitons dénoncer. Lors de du **débat public de 2003** sur le réaménagement de l'aéroport, **la saturation était constatée à partir de 4 millions passagers**. Or, ces dernières années, **la croissance des vols commerciaux sur Nantes Atlantique est exponentielle**, 6,2 millions de passagers en 2018 soit 58 632 mouvements commerciaux (160 vols par jour) et 7 millions de passagers prévus fin 2019. **Les estimations précédentes chiffrèrent à 7 millions en 2030** selon le rapport de la médiation.

Serions-nous déjà en 2030 ?

Le PLU, incluant le transfert, a permis l'urbanisation galopante à proximité de la plateforme aéroportuaire. Le nombre de personnes exposées aux nuisances et survolées a augmenté considérablement. Les populations ont fait confiance à l'Etat de droit pour la mise en activité de l'aéroport du Grand Ouest en octobre 2017.

La précipitation de **la concertation ne permet pas de disposer d'éléments fondamentaux sur l'impact sanitaire du maintien de la plateforme actuelle**. Dans ce cahier nous nous attacherons à montrer l'impact sur la santé du bruit et de la pollution atmosphérique.

PRIORITE doit être donnée à la SANTE

I - Les conséquences des nuisances sonores sur la santé liée au transport aérien

Le COCETA a fait la synthèse de plus d'une centaine d'études, rapports et parutions sur le bruit et ses effets sanitaires, documents français et étrangers, études spécifiques bruit du transport aérien, qui démontrent la gravité des nuisances sonores dues au trafic aérien.

A / Le constat

- . 65 dB réveille la nuit,
- . 68 dB = même bruit x 2
- . 71 dB = même bruit x 4
- . 74 dB = même bruit x 8
- . 77 dB = même bruit x 16
- . 80 dB = même bruit x 32

Le bruit double tous les 3dB de plus. L'OMS parle de pics toxiques s'ils dépassent 65dB L (A) max en façade des habitations.

Selon les études Bruitparif 2019 et celles du Conseil National du Bruit 2018, il s'avère qu'une stimulation acoustique constitue une **agression de l'organisme** et engendre une **réponse non spécifique**, qui dépend des caractéristiques physiques du bruit (intensité, fréquence, durée). Le bruit est une notion subjective et la réaction à une stimulation sonore est influencée par des représentations individuelles (utilité des sources, **bruit choisi ou subi**, contrôle des sources...).

Les effets extra-auditifs du bruit, imbriqués entre eux, peuvent généralement être classés en deux catégories :

Effets subjectifs, pouvant entraîner une gêne, et donnant lieu à une perception individuelle.

Effets objectifs, c'est-à-dire pouvant être mesurés selon des critères applicables à tous les individus :

- effets sur le sommeil
- effets sur le système endocrinien
- effets sur le système cardio-vasculaire
- effets sur le système immunitaire
- effets sur la cognition (données sur l'enfant)
- effets psychologiques.

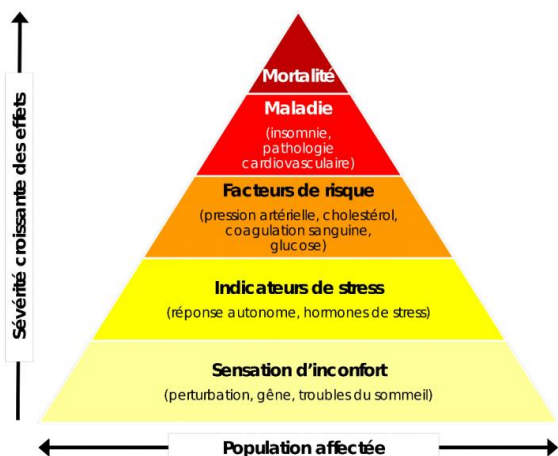
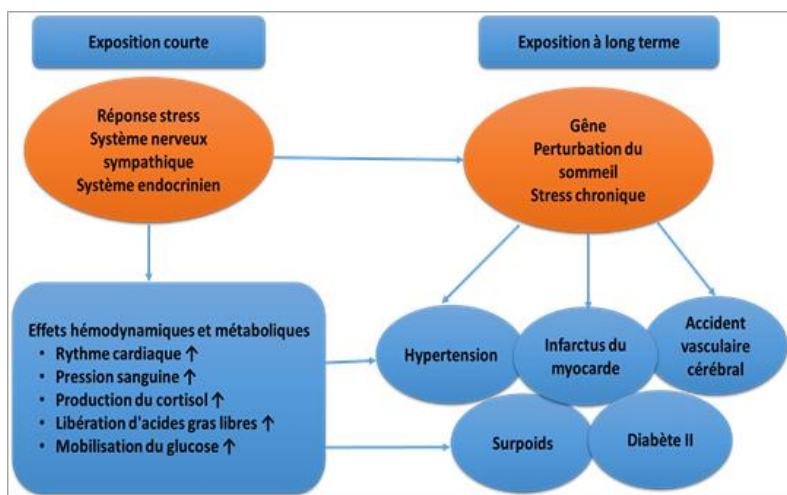


Schéma des effets extra-auditifs du bruit selon W. Babish, 2002. [extra-auditifs du bruit entre eux \(d'après Y. Remvikos\)](#)



Il est possible également de distinguer les effets selon qu'ils se manifestent à **court terme** ou à **moyen/long terme**.

La gêne, les perturbations du sommeil et les difficultés de concentration sont considérées comme des effets de court terme car ils se manifestent immédiatement ou peu de temps à la suite de l'exposition au bruit. **Les effets cardio-vasculaires et les effets sur les performances cognitives apparaissent dans le cadre d'une exposition chronique et sont donc considérés comme des effets de plus long terme.**

Schéma des effets extra-auditifs court et long terme selon l'OMS, 2017

A-1/ Perturbations du sommeil :

Difficulté d'endormissement, fragmentation du sommeil, temps de sommeil raccourci, sommeil de mauvaise qualité entraînant une fatigue chronique, **une perte de vigilance, d'efficacité au travail, conflits, accidents.**

- ⇒ **Augmentation du temps d'endormissement** jusqu'à 20 mn si le bruit dépasse 45 dB dans la chambre (Öhrström et al, 1993)
- ⇒ **Augmentation de 70 % de l'automédication** à l'heure du coucher si le bruit des avions augmente de 10 dB(A) entre 22h et 23h (Franssen et al, 2004)

A-2 / Troubles anxio-dépressifs :

Stress, anxiété, dépression, augmentation de l'agressivité Admission en psychiatrie, prise de médicaments à visée neuropsychiatrique.

A-3 / Les effets sur le système endocrinien, le système cardiovasculaire et le système immunitaire

Les nuisances sonores peuvent provoquer des réactions non spécifiques de stress physiologique qui entraînent la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine) ainsi que d'acides gras libres. L'augmentation de ces éléments entraîne à leur tour divers effets cardiovasculaires comme l'hypertension artérielle, le risque d'infarctus du myocarde, ainsi que des modifications du métabolisme pouvant engendrer des risques accrus de diabète de type 2 et d'obésité.

- ⇒ **Augmentation de 14 % du risque d'hypertension** pour une augmentation de 10 dB(A) du bruit des avions la nuit (Jarup et al, 2008)
- ⇒ **Augmentation de 25 % du risque de maladies cardiaques et AVC** pour une augmentation de 10 dB(A) du bruit des avions la nuit (Floud et al, 2013)

A-4 / Mortalité augmentée :

Augmentation de 18% des décès par maladie cardio-vasculaire, augmentation de 100 % des suicides, surmortalité des personnes fragiles (enfants de moins de 5 ans et personnes de plus de 65 ans)

A-5 / Baisse des performances intellectuelles, retard des apprentissages

Conclusion du Conseil national du bruit à propos des effets du bruit sur la cognition : Outre la fatigue et la perte de concentration, se pose la question de **l'altération de la fonction cognitive**. Des études épidémiologiques menées en 2015 ont montré qu'il existe une relation linéaire entre l'exposition des enfants au bruit d'avion et des troubles cognitifs dans la **compréhension de la lecture et la mémoire**.

Les études expérimentales ont précisé comment les processus de mémorisation étaient altérés par le bruit. En effet, dans une salle de classe, il est vivement recommandé que le bruit de fond soit inférieur à 35 dB(A) pour que les élèves situés au fond de la classe puissent entendre avec une bonne intelligibilité la parole de l'enseignant et comprendre clairement les messages. **Avant l'âge de dix ans les enfants sont en plein développement phonologique**, surtout de trois à sept ans, où ils acquièrent les subtilités du vocabulaire, l'intelligibilité est donc primordiale à cette période.

Sur la métropole nantaise, on dénombre 8 442 élèves sous les avions de Nantes Atlantique, certains établissements, tels que le collège de la Neustrie, les écoles primaires des Couëts et de St Aignan de Grand Lieu sont survolés à très basse altitude.

L'étude DEBATS (Discussion sur les Effets du Bruit, des Aéronefs Touchant la Santé) a pour objectif de mieux connaître et mieux quantifier les effets du bruit des avions sur la santé. Elle adopte une approche globale en caractérisant les états de santé à la fois sur le plan physique et mental, mais aussi en termes de gêne ressentie. Elle a porté sur un panel de 1244 riverains des aéroports de Paris–Charles de Gaulle, Toulouse–Blagnac et Lyon–Saint-Exupéry. Des résultats d'étape ont fait l'objet de publications depuis 2015. Ils consolident et précisent les conclusions des autres études. Les résultats complets sont attendus pour 2020.

A-6 / La gêne

Appelé couramment « gêne sonore », le trouble dû au bruit est une sensation de désagrément venant perturber les activités de tous les jours et entraînant rapidement irritation, fatigue puis épuisement et souffrances psychophysiologiques pouvant à leur tour susciter des réponses négatives telles que la colère, l'agressivité.

Tableau 1 : Principales valeurs guide concernant les effets sanitaires du bruit

Effets sanitaires	Valeurs guide relatives aux effets sanitaires		
	Seuils retenus	Effets mesurés	Références
Santé en général	Lden, bruit routier = 53 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit ferroviaire = 54 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit aérien = 45 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit des éoliennes = 45 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Santé en général	OMS 2018
Perturbations du sommeil	Ln, bruit routier = 45 dB(A) en extérieur (bruit incident) Ln, bruit ferroviaire = 44 dB(A) en extérieur (bruit incident) Ln, bruit aérien = 40 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Perturbation du sommeil (autodéclaration)	OMS 2018
	LAmix = 35 dB(A) de nuit en intérieur	Modification de la structure du sommeil Activation de l'électro-encéphalogramme (« arousal »)	OMS 2009
	LAmix = 42 dB(A) de nuit en intérieur	Eveil durant la nuit	OMS 2009
Gêne	Lden, bruit routier = 53 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit ferroviaire = 54 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit aérien = 45 dB(A) en extérieur (bruit incident) Lden, bruit des éoliennes = 45 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Gêne exprimée	OMS 2018
	LAmix = 65 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Gêne exprimée	Martin, Tarrero et al. 2006 ²¹
Effets sur le système cardiovasculaire	Lden, bruit routier = 59 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Cardiopathies ischémiques	OMS 2018
Diminution des performances scolaires	Lden, bruit aérien = 55 dB(A) en extérieur (bruit incident)	Diminution des performances cognitives et de la compréhension orale	OMS 2018
	Bruit de fond durant la classe (intérieur) = 35 dB(A)	Perturbation de l'intelligibilité de la parole	Ziegler J.C. et al. 2005 ²²
	LAmix = 50 dB(A) de jour en intérieur	Intelligibilité de la parole à 1 m	Afnor NF S31047
Effets sur l'audition	LAeq 24h = 70 dB(A) évalué en moyenne annuelle selon le principe d'égalité d'énergie (en intérieur comme en extérieur)	Risques auditifs	OMS 2018
	LAeq 1h = 85 dB(A) pour écoute de musique au casque ou dans lieux publics		OMS 1999
	Moins de 5 événements festifs par an avec LAeq 4h = 100 dB(A)		
	LAFmax = 110 dB(A) pour bruit industriel Lpeak,lin = 140 dB (adultes) Lpeak,lin = 120 dB (enfants)		

B / Les nouvelles lignes directrices de l'OMS




LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

dans la Région européenne

Parues le 10 octobre 2018, elles définissent des niveaux d'exposition au bruit des transports à ne pas dépasser pour limiter au maximum les effets nocifs sur la santé. L'OMS réévalue les risques encourus, en particulier pour les bruits liés au trafic aérien. A partir d'un niveau de bruit Lden 45 et Lnight 40, les risques pour la santé sont avérés. L'étude de Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la Région Ile-de-France », met en évidence le nombre de mois de vie en bonne santé perdus à cause de l'exposition au bruit des transports. Avec le bruit du transport aérien, autour d'Orly et de Roissy-Charles de Gaulle, c'est jusqu'à 3 années de vie en bonne santé perdues (DALY en anglais pour « disability adjusted life ») pour les habitants exposés, rien que pour le bruit du transport aérien. Environ 1,1 million de personnes sont concernées par l'impact du bruit aérien lié à Roissy-Charles de Gaulle.

COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

 **Bruit dû au trafic routier**

 **Bruit dû au trafic ferroviaire**

Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier à moins de 53 décibels (dB) L_{day} , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic routier nocturne à moins de 45 dB L_{night} , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic routier, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande une réduction du bruit à la source aussi bien que sur la voie reliant la source à la population affectée, par des changements de l'infrastructure.

Force

For

For

For

Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic ferroviaire à moins de 54 dB L_{day} , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic ferroviaire nocturne à moins de 44 dB L_{night} , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic ferroviaire, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. Les données scientifiques sont cependant insuffisantes pour qu'il soit possible de recommander un type d'intervention plutôt qu'un autre.

Force

For

For

For

 **Bruit dû au trafic aérien**

Recommandation

En ce qui concerne l'exposition moyenne au bruit, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien à moins de 45 dB L_{day} , car un niveau sonore supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur la santé.

En ce qui concerne l'exposition au bruit nocturne, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement de réduire les niveaux sonores produits par le trafic aérien nocturne à moins de 40 dB L_{night} , car un niveau sonore nocturne supérieur à cette valeur est associé à des effets néfastes sur le sommeil.

Pour réduire les effets sur la santé, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande fortement aux responsables politiques de mettre en œuvre des mesures adaptées, susceptibles de réduire l'exposition au bruit moyen et nocturne provenant du trafic aérien, dans les populations exposées à des niveaux supérieurs aux valeurs indiquées dans la directive. En ce qui concerne les interventions spécifiques, le groupe chargé de l'élaboration des lignes directrices recommande de mettre en œuvre des changements d'infrastructure adaptés.

Force

For

For

For

COÛT DE LA SANTÉ LIÉ AU BRUIT

Le coût moyen du bruit sur la santé :

1 000 €/an/habitant. (Etude Le Coût social des pollutions sonores - CNB/ADEME - Ernst & Young - mai 2016).

Le coût de ces atteintes à la santé fait partie des externalités négatives du transport aérien à prendre en compte.

L'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit, nous demandons que la France révise les valeurs limites réglementaires (ci-dessous valeurs limites de la loi bruit de 1992 et de la transposition de la directive européenne 2002/CE/49)

	Valeurs limites nationales
Bruit du trafic routier	<p>$L_{Aeq,6-22h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 70 dB(A)</p> <p>$L_{Aeq,22-6h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 65 dB(A)</p> <p>L_{den} (bruit incident) : 68 dB(A)</p> <p>L_n (bruit incident) : 62 dB(A)</p>
Bruit du trafic ferroviaire (voies conventionnelles)	<p>$L_{Aeq,6-22h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 73 dB(A)</p> <p>$L_{Aeq,22-6h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 68 dB(A)</p> <p>L_{den} (bruit incident) : 73 dB(A)</p> <p>L_n (bruit incident) : 65 dB(A)</p>
Bruit du trafic ferroviaire (Lignes à Grande Vitesse)	<p>$L_{Aeq,6-22h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 70 dB(A)</p> <p>$L_{Aeq,22-6h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 65 dB(A)</p> <p>L_{den} (bruit incident) : 68 dB(A)</p> <p>L_n (bruit incident) : 62 dB(A)</p>
Cumul des bruits pour Route et/ou LGV + Voie ferrée conventionnelle	<p>$L_{Aeq,6-22h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 73 dB(A)</p> <p>$L_{Aeq,22-6h}$ mesuré en façade (2m en avant) : 68 dB(A)</p> <p>L_{den} (bruit incident) : 73 dB(A)</p> <p>L_n (bruit incident) : 65 dB(A)</p>
Bruit du trafic aérien	<p>L_{den} : 55 dB(A)</p> <p>L_n : pas de valeur limite</p>
Bruit industriel	<p>L_{den} : 71 dB(A)</p> <p>L_n : 60 dB(A)</p> <p>+ législation ICPE avec respect des critères d'urgences sonores</p>
Bruit des éoliennes	<p>Législation ICPE avec respect des critères d'urgences sonores et éloignement de 500 m des habitations</p>

II- Le contexte géographique de Nantes-Atlantique et la problématique de ces pollutions

A / L'aéroport de Nantes-Atlantique est enclavé dans territoire urbain densément peuplé.

Le **PLUM** vise à absorber **75000 nouveaux habitants jusqu'en 2030**, sur un rythme de **7000 par an** d'où le programme ambitieux de construction de 6000 logements (dont 2000 logements sociaux, EPAD et Cités Universitaires inclus) par an sur les 24 communes de Nantes Agglo.

Ceux-ci s'ajouteront donc aux populations déjà en souffrance qui cumulent des nuisances importantes, (polluants et bruit) :

- ⇒ **de l'activité aéroportuaire**
- ⇒ **l'augmentation du trafic routier pour s'y rendre depuis tous les Pays de la Loire, La Bretagne et même la Normandie,**
- ⇒ **le développement du rail dans une zone habitée**

A titre d'exemple, ce plan prévoit à Bouguenais 165 logements sociaux (25% du parc) et 480 logements sociaux mixés avec des logements abordables, soit **645 nouvelles familles modestes soumises aux nuisances sanitaires de l'aéroport, qui s'ajoutent aux familles déjà installées dans le quartier de la Grande Ouche !**

Des aides financières pour l'insonorisation des habitations situées à l'intérieur du PGS. Mais l'isolation phonique ne concerne pas tout le monde (aucune aide pour les habitations situées hors PGS). Par ailleurs les espaces ouverts ne sont pas protégés contre le bruit (jardins privés et publics, centre-bourg...) . Et il n'y a pas possibilité de dormir fenêtre ouverte en période de fortes chaleurs et de canicule. Faut-il équiper les habitations de climatiseurs ? Ce qui n'est évidemment pas bon pour la planète...

Les familles modestes sont-elles condamnées à vivre dans des conditions dégradées avec des risques sanitaires avérés ? Leurs enfants sont-ils condamnés aux difficultés d'apprentissage et à l'échec scolaire ?

B / Le COCETA exige des mesures permanentes et fiables, consultables par tous, pour les 5 scénarii de la DGAC, à savoir :

- ⇒ la mise en place de **stations de mesures du bruit (atterrissage, décollage, roulage)**
- ⇒ que ces stations de mesures du bruit mesurent également l'impact du **trafic (routier et ferroviaire) à proximité des axes desservant Nantes Atlantique**
- ⇒ **des mesures permanentes** et non des campagnes occasionnelles sur des sites définis en concertation avec les associations et collectifs.
- ⇒ **Un comité de suivi citoyen de suivi de ces mesures**



COCETA – Collectif des Citoyens Exposé au Trafic Aérien

Association apolitique, à but non lucratif, pour la protection des habitants de l'agglomération nantaise
Espace Vie Locale 41 rue des frères Rousseau – 44860 SAINT-AIGNAN DE GRAND LIEU

CONCLUSION

Comme l'**ADVOCNAR** (*Association de Défense contre les Nuisances Aériennes*), le **COCETA** déplore que la protection de la santé des populations survolées soit la grande oubliée des débats lors des Assises Nationales du Transport Aérien en 2018.

La DGAC récidive lors de la concertation pour le réaménagement de Nantes Atlantique.

C'est bien sous la pression des riverains que le sujet a été abordé le 8 juillet 2019, lors de l'Atelier consacré aux Enjeux Sanitaires, malheureusement, sans aucun médecin référent présent sur la tribune des intervenants.

La santé ne doit en aucun cas être une variable d'ajustement mais une priorité, alors que les impacts du trafic aérien sur la santé sont largement démontrés.

L'Etat ne peut pas laisser l'activité de l'aéroport du Grand Ouest se développer au détriment des habitants de son territoire et de leur santé et doit jouer son rôle de protecteur.

A l'heure où Bruitparif a souligné les conséquences sanitaires effrayantes en termes de réduction de la durée de vie en bonne santé due aux nuisances sonores, à proximité des aéroports de Roissy Charles De Gaulle et Orly pour les habitants de la zone dense francilienne, et où les premiers résultats de l'étude épidémiologique DEBATS viennent confirmer l'impact du bruit aérien sur la santé, il n'est plus concevable de développer l'activité de l'aéroport Nantes-Atlantique contre ses riverains. Le projet du réaménagement de Nantes-Atlantique reflète une approche économique d'un autre temps, où santé et environnement ne sont pas intégrés dans l'explosion du trafic aérien de la plateforme de Nantes-Atlantique, pas digne d'un aéroport du 21^{ème} siècle !

Le **COCETA** refuse toutes les options proposées au projet du réaménagement de Nantes-Atlantique dans cette concertation.

Le **COCETA** demande en urgence la mise en œuvre de mesures préventives pour préserver la santé et le cadre de vie des populations survolées sur Nantes et sa métropole, à savoir, l'option de référence du débat public de 2003 sur le réaménagement de Nantes-Atlantique ; plafonnement à 4 millions de passagers et les mêmes mesures préventives que l'aéroport de Beauvais-Tillé

Le **COCETA** demande l'étude immédiate du transfert sur les zones connues par la DGAC, et plus particulièrement, celui porté par COLTRAN dont nous sommes solidaires et qui mérite toute notre attention.

Le **COCETA** demande que le principe de précaution soit appliqué et doit conditionner le nouvel aéroport du Grand Ouest dont les Pays de la Loire et Bretagne ont besoin.

C'est un enjeu majeur de santé publique !

Le **COCETA** met en garde le maître d'ouvrage, la DGAC, sur sa responsabilité du fait qu'il ne s'entoure pas et ne fournit pas d'études préventives sur les risques sanitaires connus pour les options étudiées.

Rédacteur : Référente Santé & Qualité de Vie : Marité Chocteau avec la collaboration de Sylvie Castro