

Cahier d'acteur Objectif Santé Publique

L'incontournable évaluation des impacts sanitaires et l'Intérêt Général



Présentation d'Objectif Santé Publique

Groupe de professionnels de santé préoccupés par l'action préventive visant à l'amélioration de la santé. 18 professionnels, dont 14 médecins. Quatre sont Professeurs des Universités, la compétence environnementale y est représentée.

Sans à priori, nous souhaitons mettre à la disposition de tous, les méthodes préventives qui prévalent pour protéger au mieux la population survolée, ou vivant à proximité de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Contact mail

Porte-parole du Collège

hjover44@gmail.com

L'impact sanitaire évalué validera l' « aéroport urbain »



Comment retrouver l'intérêt général ?

Une concertation difficile, expression et juxtaposition d'intérêts particuliers

Préambule

Les effets néfastes sur la santé humaine des activités aéroportuaires ont été détaillées dans de précédents cahiers d'acteur. Nous vous y renvoyons. Ces effets sanitaires sont dépendants des trajectoires des avions à basse altitude essentiellement.

Le **Dossier de Concertation** fait souvent référence aux enjeux sanitaires. La **page 89** précise :

. une *Recommandation récente de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)* sans préciser qu'il s'agit d'une recommandation « forte », puis ensuite sans préciser que « le niveau sonore reconnu néfaste pour la santé est 45 dBLden », soit un bruit moyenné 10 fois moins fort que celui, par exemple qui ouvre le droit aux indemnités éventuelles d'isolation phonique.

. **L'étude DEBATS** citée a donné ses premiers résultats:

--> **Risque accru de 28% pour l'infarctus du myocarde** au dessus de l'isophone 50 dB Lden

--> **Risque accru d'HTA de 34% pour les hommes**, quand le bruit des avions augmente de 10 dB Lden

Résumé

L'Etat, au prétexte d'un intérêt supérieur, a interrompu le transfert de l'aéroport de Nantes.

La Concertation, un an et demi après, organise l'expression « collective » sur l'aménagement de la plate-forme aéroportuaire actuelle ; chacun donne son avis, sa solution. Les intérêts particuliers s'expriment, parfois clairement pour ceux qui souffrent des réelles nuisances, parfois moins clairement pour ceux qui, in fine, espèrent en le statu quo qui les satisfait, ou répondent à une vision plus dogmatique.

Le Dossier de Concertation parle d'« aéroport urbain ». Nous aurions préféré l'expression aéroport humain.

Tous les arguments pour protéger la population sont entendables, isolément intéressants, mais méritent d'être hiérarchisés pour une efficacité globale maximale.

Ils méritent d'être analysés au filtre des **Règles de prévention** des risques physiques.

Le risque le plus fréquemment mis en avant pour la avions est le **bruit**. Il est le plus facile à appréhender. La **pollution atmosphérique**, avec notamment la crainte des microparticules spécifiques émises par les avions, reste mal identifiée, soupçonnée à juste titre d'effets sanitaires importants, mais sournois. Reste le risque toujours possible d'**accident**. S'il est statistiquement rare, il se produit majoritairement à proximité des aéroports.

Nos précédents cahiers d'acteurs « Objectif santé publique » font l'analyse de ses nuisances: [Enjeu majeur de santé publique](#) et [Le Bruit](#)

La prévention passe d'abord par le choix de l'orientation de la piste

Le nombre d'habitants, le nombre d'établissements scolaires ou de soins survolés, seront des critères de choix décisifs. (cf illustrations plus loin)

A échéance de la concertation, le choix sera retenu par le Donneur d'Ordre, l'Etat.

Ensuite, il sera trop tard.

Ce sera le temps des « observatoires ».

L'Efficacité des choix de pistes proposés sera regardée au filtre des règles de prévention édictées par l'Institut National de Recherche Scientifique (INRS) reprises par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (OACI)

La Direction Générale de la Santé (DGS) en est le garant avec l'Agence Régionale de Santé (ARS) des Pays de la Loire.

Les Etudes d'Impacts sur l'Humain sont attendues par tous, pour éclairer les différentes options de piste. Elles intègrent les données plus haut citées. Leur objectivité éclairera la décision à prendre dans l'intérêt général et permettra à la population de se l'approprier, et au politique de décider.

Vérité et clarté guideront ce retour attendu de l'intérêt général, en terme de santé publique, et aussi de développement économique et de développement durable.

Appliquer le plus vite possible les Règles de Prévention

Les règles de la Prévention *1

Dans l'ordre, il faut :

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

*1 INRS (institut National de Recherche Scientifique) et OACI - règlement UE 598/2014 « approche équilibrée

Ces règles sont à appliquer dans l'ordre. Ainsi le résultat préventif sera optimal et pour un coût lui aussi optimal.

Dans le cas présent, **le choix de l'orientation de piste est primordial**; viennent après des mesures collectives comme la restriction des vols de nuit, des modalités d'approche, des règles d'urbanisme.... et enfin, les situations individuelles doivent être abordées et réglées de manière exemplaire.

Ce schéma qui a toujours fait ses preuves, ne permettra des compensations exemplaires, que si le choix de la piste minimise le nombre d'habitants devant en bénéficier.

Le choix de l'orientation de piste est primordial. La piste actuelle, axée sur les villes de Bouguenais, Rezé et Nantes est manifestement l'option la plus impactante.

Les mesures collectives avancées par les uns et les autres, comme l'amélioration des motorisations à venir, les guidages satellites, les pentes d'approche continues avec une pente de 0,5 ou 1 degré de plus, sont des mesures peu significatives par rapport à l'orientation de la piste.

Ces mesures sont positives, mais n'ont à intervenir qu'une fois l'orientation optimale de piste retenue.

Le schéma suivant mérite d'être revisité, avec notamment les altitudes des avions à l'atterrissage comme au décollage. L'absence de zones denses urbanisées permet des trajectoires rectilignes.



Tenir compte des délais d'exécution, adapter les règles de prévention

L'option retenue aujourd'hui, prendra 5 à 6 ans pour être effective.

Le trafic est prévu à la hausse, hausse à ce jour plus rapide qu'annoncée.

La nécessité d'atténuer les nuisances très fortes actuellement sur les zones urbanisées, justifie, en attendant l'effet du changement d'axe, des mesures collectives. Il s'agit du couvre-feu essentiellement.

D'autre part, cette période de transition doit être mise à profit pour que les mesures individuelles d'évitement, comme le droit au délaissement, l'aide à la revente, ou d'atténuation d'exposition comme l'aide à l'insonorisation soient clairement expliquées et appliquées.

Il faut impérativement que ces mesures soient détaillées, et intégrées au choix de la piste retenue.

L'acceptation ne peut se faire sans explications claires, transparentes.

Le doute, la suspicion feront échouer tout projet.

Seul l'intérêt général retrouvé, rendra possible ce nouvel aéroport.

L'effort demandé aux populations qui voyaient leur salut par le transfert, doit être reconnu, compensé exemplairement.

Le transfert à NDDL est définitivement arrêté.

Un autre terrain doit être recherché pour que le mythe de l'aéroport urbain puisse se transformer en aéroport humain.

En attendant, préservons l'humain, ici à Nantes-Atlantique, en axant de manière optimale la piste, après évaluation comparative de toutes les options.

Tout retard dans la décision a pour effet de maintenir la piste actuelle. Situation pressentie comme la plus mauvaise des solutions.

La prévention sanitaire est de la compétence de l'ARS des Pays de la Loire. Son expertise apportera une contribution décisive.

Illustration pour les établissements scolaires



Piste actuelle

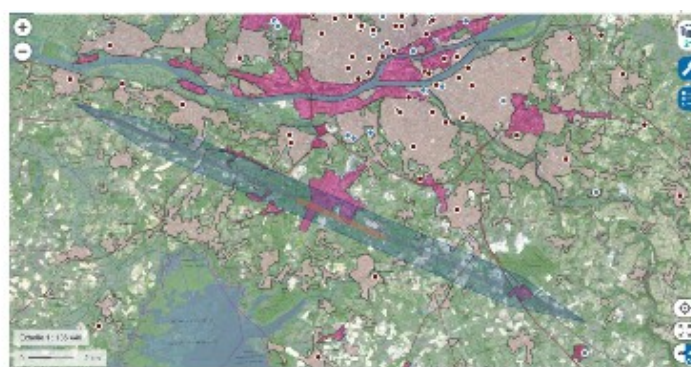


Autre piste possible : zéro écoles survolées

Illustration pour les établissements de soins, EHPAD et Hôpitaux



Piste actuelle



Autre piste : zéro structures sanitaires survolées

Conclusion

La Concertation sur les aménagements de l'aéroport de Nantes-Atlantique propose différentes options de pistes.

L'Etat a mission de garantir la sécurité.

D'évidence, la piste actuelle, même aménagée, n'est pas la meilleure sur le plan des impacts sanitaires et de la sécurité avec son axe au dessus de l'agglomération nantaise, et le centre ville de Nantes. **Plusieurs centaines de milliers d'habitants sont concernés.**

Pour se déterminer, envisager les mesures d'accompagnement indispensables, il convient, de manière la plus transparente, d'**évaluer les impacts sanitaires selon chaque option.**

Seront analysés, le Bruit, la Pollution atmosphérique et le risque d'accident.

Une lecture pédagogique est indispensable pour l'appropriation des populations concernées.

Il est de la mission de l'ARS des Pays de la Loire, ainsi que l'a rappelé la DGS, d'apporter son expertise.

Tous les acteurs attendent ces études d'impact pour accepter la meilleure option de piste.

Ensuite, un observatoire sanitaire d'analyses et de surveillance, permettra de renseigner les populations et de valider la nécessité éventuelle du maintien ou non de cet « aéroport urbain »