



Contribution de GAELA, Jean-Louis RENAULT (Groupement d'Analyses et d'Études de Loire-Atlantique)



jean-louis.renault0524@orange.fr

Le futur CHU, obstacle à la circulation aérienne ?

Il suffit de consulter les cartes IGN au 1/10 000e pour constater que la pointe ouest de l'Île de Nantes, là où il est prévu d'installer le futur CHU, se situe, au même titre que la Tour Bretagne, dans l'axe de la seule piste utilisable par les avions de ligne et autres gros porteurs.

Est-il raisonnable pour la sécurité, alors que l'on peut faire autrement, de concentrer les différents établissements de soins, CHU, Centre Anti Cancéreux de l'Ouest, dans cette zone "sensible" du point de vue de la circulation aérienne ? Rajoutant ainsi aux autres éléments défavorables : zone inondable, goulots d'étranglement des ponts, accroissement de la circulation automobile, de la pollution, destruction d'établissements récents et donnant satisfaction etc.

À l'atterrissage, face au sud (piste 21), la trajectoire passe juste au dessus de la pointe ouest de l'Île de Nantes, d'où une importante exposition au bruit. Au décollage face au nord (piste 03), pour éviter de survoler les zones habitées de Rezé, les aéronefs ont déjà l'obligation de virer rapidement à gauche. Il est à craindre que, dans cette configuration, la proximité du futur CHU n'oblige les aéronefs à effectuer un virage encore un peu plus serré. Avec, dans un cas comme dans l'autre, un risque de crash, éventuellement "volontaire" qui ne peut être totalement exclu.

L'étrange équation du futur transfert du CHU
(Contribution de M. Le Hénaff de novembre 2015)

18 Ha + 49 Ha = 10,1 Ha

18 Ha : surface de l'Hôtel Dieu

49 Ha : surface de l'Hôpital Nord

10,1 Ha : surface dédiée au transfert du CHU dans l'Île de Nantes

Par ailleurs, pour résoudre l'équation des surfaces nécessaires à l'installation du CHU et du Centre Anticancéreux de l'Ouest, il faudra obligatoirement creuser en profondeur. Mais, dans ce cas, on prend le risque de voir, malgré le cuvelage, les eaux lors d'une crue importante, passer par-dessus et envahir les sous sols. La solution, pour parer totalement le risque de submersion, eut été de construire un immeuble de grande hauteur (certainement au-delà des 28 m).

Ce n'est actuellement pas le cas. Mais peut-être qu'en fonction de l'exigüité des surfaces disponibles, une extension en hauteur sera un jour nécessaire. On prendrait, alors, le risque de crever ainsi le volume de sécurité de l'approche face au sud (piste 21) en obligeant les aéronefs à modifier leur trajectoire déjà déviée du fait de la Tour Bretagne. Ceci gênant un peu plus la propagation des ondes électromagnétiques utilisées par les équipements d'aide à la navigation aérienne et à l'atterrissage par mauvaises conditions météorologiques (DME –VOR, ILS etc.).

Bien sûr, si NDDL se fait, l'exposition au bruit et les risques seront considérablement réduits, car seuls les aéronefs transportant des éléments d'Airbus utiliseront Nantes-Atlantique. Mais, même affaibli, le risque demeurera. Et si NDDL ne se faisait pas ?