



Contribution de Jean-Louis RENAULT

jean-louis.renault0524@orange.fr

Implantation du futur CHU

La décision du Gouvernement d'abandonner le projet de Notre Dame des Landes apporte un élément nouveau au dossier que l'association GAELA a constitué au sujet du transfert du CHU de Nantes.

Le CHU, démoli par les bombardements de la 2e Guerre Mondiale, a été reconstruit dans les années 50/60 à peu près au même endroit. Un inconvénient majeur n'a pas été pris en compte à l'époque : le CHU est dans l'axe de la piste Nord Sud de ce qui était alors Château Bougon, un simple aéroport de province. Les avions étaient moins gourmands en carburant, les procédures d'approche plus simples, débordaient peu au dessus de la ville, et le CHU, comme la Tour Bretagne, n'étaient pas impactés, ou très peu, par les trajectoires d'atterrissage et de décollage. C'est seulement dans les années 70 que la piste a été allongée à 2 300 m. Parallèlement, les procédures d'approche ont été modifiées : approches directes, au lieu de circuits d'attente en altitude.

Aujourd'hui, les avions et les procédures ayant considérablement évolué, les aéronefs en phase d'atterrissage (courte finale) face au sud, survolent, à relativement basse altitude, la ville de Nantes et le CHU, situé à environ 6 km du seuil de la piste 21. Pour les décollages face au nord, les aéronefs doivent suivre des procédures d'évitement les contraignant à prendre, en montée, des virages relativement serrés.

Dans la perspective de la construction de Notre Dame des Landes, les nuisances sonores disparaissaient et le risque de voir un aéronef se crasher sur le CHU était considérablement réduit, pour ne pas dire inexistant. Ce n'est désormais plus le cas aujourd'hui. Alors que l'on peut faire autrement, vouloir implanter le futur hôpital toujours dans l'axe de la piste et à seulement 5 km¹, c'est s'exposer à faire courir au CHU, principal outil de résilience de la région, un risque évitable.

Construire le CHU sous l'axe d'approche de Nantes Atlantique et à courte distance, c'est aller à l'encontre du Code de l'Urbanisme qui, dans son article L.101-2 (Loi n° 2016-925 du 7 juillet 2016) précise : "*Dans le respect des objectifs de développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants.... 5°) La prévention des risques naturels, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature*".

¹ Soit environ une minute de vol pour un Airbus 320 en phase d'atterrissage

C'est également aller à l'encontre de l'interdiction de survol des établissements hospitaliers. La possibilité d'un crash sur le CHU est un risque technologique !

Nous en concluons que l'État, en choisissant de ne pas construire NDDL, n'a pas intégré la présence du futur CHU². Si accident il devait y avoir un jour, un juge d'instruction ne manquerait pas d'aller vérifier si, au moment de la décision de construire le CHU, les décideurs savaient que Nantes-Atlantique continuerait son exploitation d'aéroport international. Il est vrai qu'un tel accident a peu de risques d'arriver. Quoique... Quelques exemples récents confirment le fait que la très grande majorité des accidents aériens se produit lors des phases de décollage et d'atterrissage. Quid d'un acte terroriste, suicide d'un pilote ?

Déplacer le CHU vers un site qui ne présente aucune des contraintes du site Ile de Nantes serait une bonne application du "principe de précaution" qu'un précédent Président de la République a fait inscrire dans la Constitution.

² *Réf.: Rapport de la Commission de Médiation et son Annexe Comparative. Nulle part dans ces deux documents il n'est fait mention du futur CHU, ni de sa présence sous la trajectoire d'atterrissage, à 5km du seuil de la piste 21 ; pas plus, d'ailleurs, que de l'actuel CHU*