

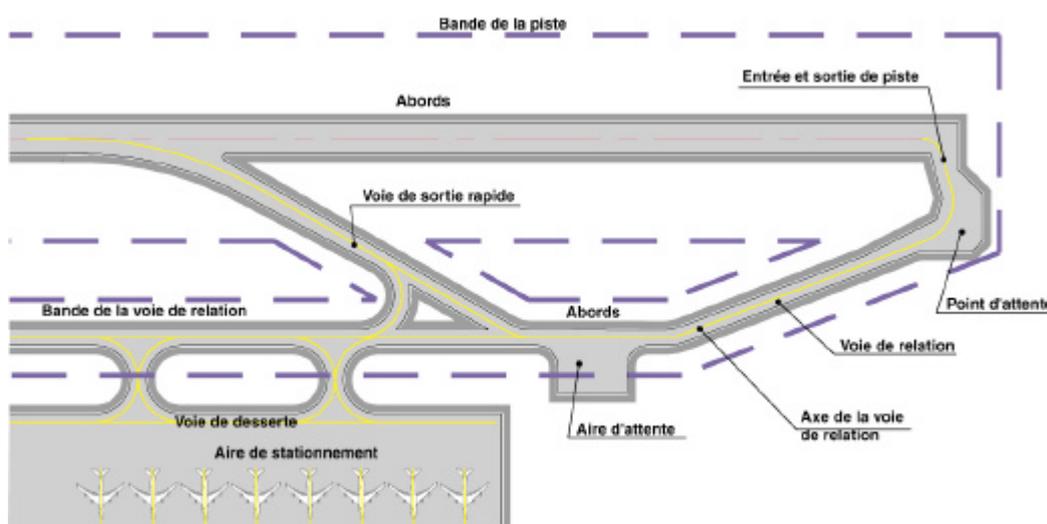
## COMPOSANTES D'UN AEROPORT :

**Exemples d'éléments non pris en compte (ou volontairement non étudiés, voire occultés ) dans le cas du dossier du maître d'œuvre de projet d'aéroport pour le « Grand Ouest ».**

Les informations techniques présentées ci dessous sont les éléments de base d'un cahier des charges servant à la construction d'un aéroport international et émanent de la DGAC. Dans le cas du projet d'aéroport du Grand Ouest, il semble que ce référentiel est totalement été oublié de la part du maître d'œuvre local. Aussi nous rappelons ici quelques éléments qui correspondent à des règles dictées par le manuel d'instruction technique sur les aérodromes civils.

Quatre parties essentielles peuvent être distinguées sur un aéroport :

- L'aire de mouvement (pistes, voies de circulation, parkings avions),
- Les installations terminales avec les aérogares passagers et fret,
- La zone technique nécessaire à la navigation aérienne et au contrôle aérien, à l'entretien et à la maintenance des avions (avitaillements divers)



- Les accès terrestres routiers et collectifs en site propre pour les passagers et les employés de la plate-forme auxquelles peut s'ajouter une zone d'activités industrielles.

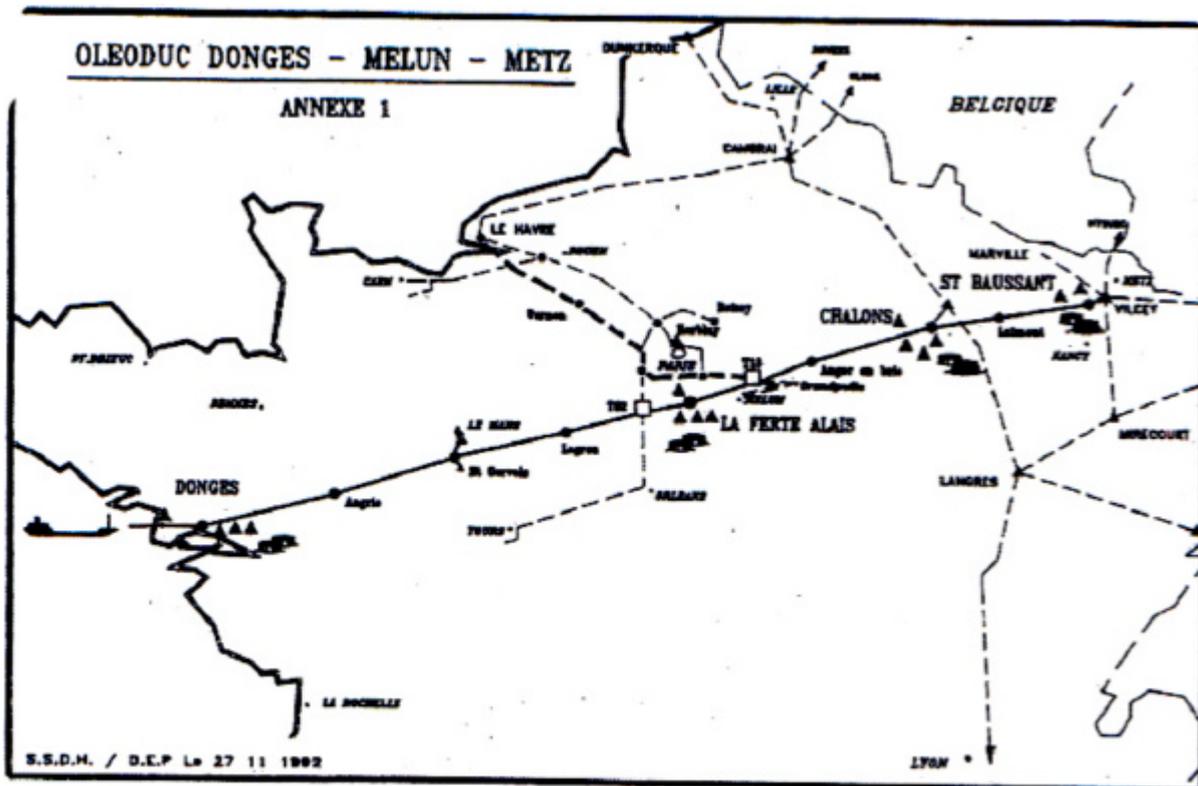
Eléments constitutifs d'une aire de mouvement ( Chapitre 1 de l'instruction Technique sur les aérodromes civils)

Dans les trois « scénarios » présentés, on note l'absence totale, ne serait ce que d'une ébauche de présentation de ces éléments constitutifs. Il en est de même pour tous les autres points, soient les installations terminales passagers et fret, les zones techniques de maintenance et de stockage des hydrocarbures. (Environ 3000m<sup>3</sup> si l'on compare à celui de Marseille, soit l'équivalent de 10 stations essence !)

Plus grave, aucune étude ne concerne une hypothèse d'approvisionnement en hydrocarbures par pipe line, ce qui est impensable dans le cas de la réalisation d'un aéroport du 21<sup>ème</sup> siècle et compte tenu de la traversée dans le Grand Ouest de l'oléoduc Donges Metz de la société SFDM. Cette disposition permet à une plate forme de cette importance de mieux s'insérer dans son environnement en respectant les populations par la suppression du transit par la route du carburéacteur. A titre d'exemple, et selon Houssin D (2001) de la Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières (DGEMP), la consommation d'un aéroport comme Roissy est 4 Mm<sup>3</sup>/an, soit 380 poids lourds de 35 m<sup>3</sup>/jour ! En considérant que le projet qui nous concerne est 5 fois moins important ( par le trafic : 50 Millions pax /5, soit 10 Millions pax) et en établissant une relation directe, on obtient quand même le passage de 76 poids lourds de matières dangereuses par jour à l'échangeur du Temple de Bretagne en provenance de Donges !

Selon la DGEMP, le coût d'une antenne est de l'ordre de 300 Keuros à 1.5 Keuros/Km.

Il semble qu'aucune expertise n'est été consacrée à une étude de prise en compte de cet élément dans tous les cas de projets d'implantation.



Carte de la Société Française du Donges Metz Melun (SFDM)

Deux paramètres principaux définissent une piste :

- L'orientation,
- La longueur.

En ce qui concerne l'**orientation**, plusieurs critères sont à prendre en compte :

- les conditions météorologiques (principalement le vent traversier),
- les obstacles situés dans l'environnement proche,
- l'insertion dans l'environnement, essentiellement le problème de survol des zones agglomérées proches,
- la circulation aérienne existante sur les aéroports proches,
- le coût lié aux terrassements nécessaires à la construction des infrastructures.

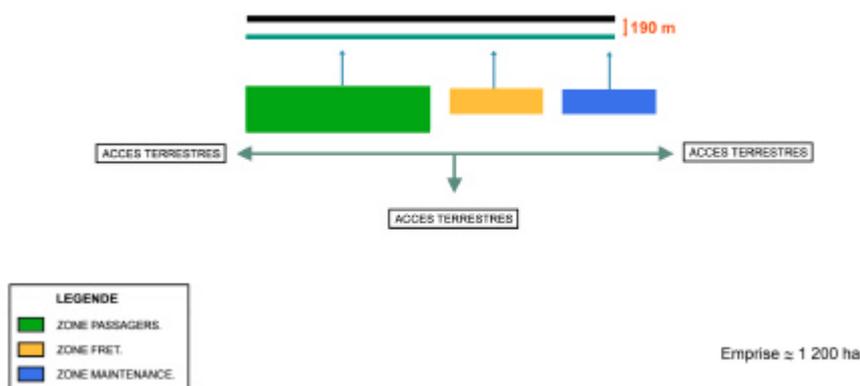
La **longueur** nécessaire d'une piste est définie en fonction des avions existants les plus contraignants (B 747-400), ainsi que du futur avion très gros porteur A 380. En conséquence, il est nécessaire de retenir une longueur de 4.000 m pour les pistes de tout nouveau projet d'aéroport.

La piste doit permettre le décollage et l'atterrissage en toute sécurité, même en cas de panne moteur inopiné pour un multi moteur.

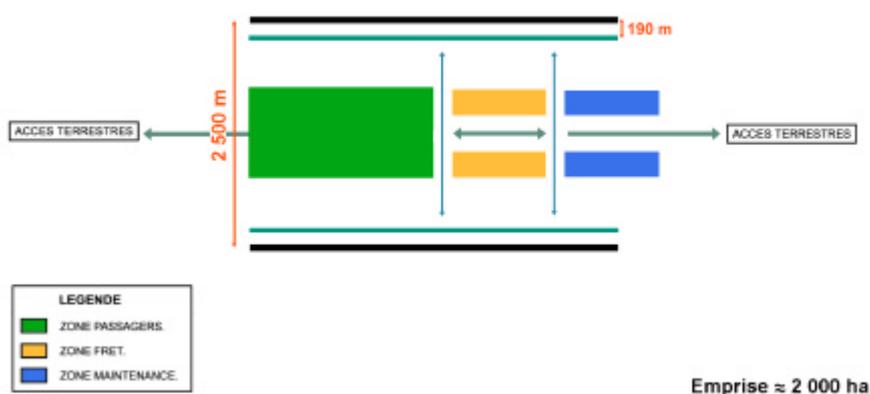
Sur les aéroports internationaux, c'est la longueur de décollage qui est la plus contraignante.

**Les dispositifs de pistes** : Louis Michel Sanche, 2001 (Chef du service Technique des bases aériennes)

Cas d'aménagement avec une piste unique : **nécessite une emprise de 1200ha.**



Un doublet (2 pistes) qui nécessite une **surface d'emprise de 6 x 3,5 km soit 2.100 ha**, pour un trafic maximum de l'ordre de 350.000 mouvements hors contraintes de navigation aérienne et d'environnement.



Nous avons ici la confirmation de nos études : l'emprise réservée en 1970, l'a été pour la réalisation d'un projet à une seule piste ce qui est également confirmé par le document SETEC Novembre 2002, page 7 : « le projet a évolué et aujourd'hui, deux pistes sont nécessaires mais afin d'appliquer la méthodologie retenue avec le Conseil Général, SETEC Organisation conserve ce principe d'une seule piste (pour l'expertise d'évaluation de hiérarchie des sites) ».

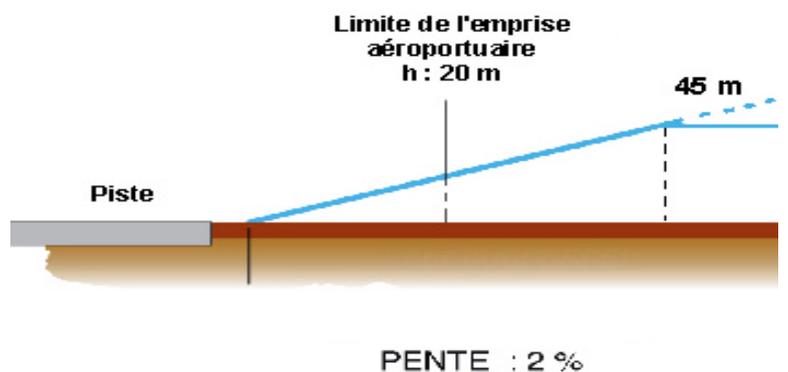
**A l'évidence, il manque la surface suivante : 2100ha – 980 ha acquis = 1120ha , mais l'admettre maintenant, servirait à démontrer que ce projet est à reconsidérer dans son ensemble !**

## Le plan de servitudes aéronautique (PSA)

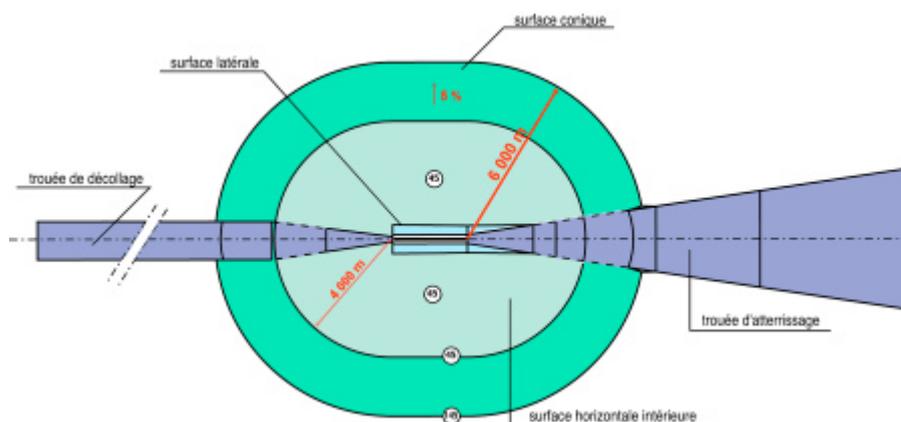
Il a pour objectif d'assurer les évolutions des avions en toute sécurité en les protégeant des constructions.

Le PSA est composé :

- du plan de **servitudes de dégagement** qui délimite les zones à l'intérieur desquelles la hauteur des constructions ou d'obstacles de toute nature est réglementée.
- du plan de **servitudes de balisage** qui impose l'installation de dispositifs visuels ou radio électriques destinés à signaler la présence de certains obstacles aux pilotes situés en dessous de la surface de dégagement.



e



Surface de délimitation des obstacles : le schéma précise la forme et les dimensions des surfaces.

### Observations :

Aucunes informations ne sont données concernant ces points qui concernent particulièrement les communes riveraines : balisages, pylônes radio, zone de « no man's land » interdites à toute activité....