

Réunion thématique Travaux



Le 23 septembre 2011

Le chantier du prolongement de 1995 L'extraction des matériaux de chantier

La majorité des matériaux a été prélevé sur la colline du Four à Chaux (qui culminait à 64 m à l'origine), le reste provenant de Grande-Terre



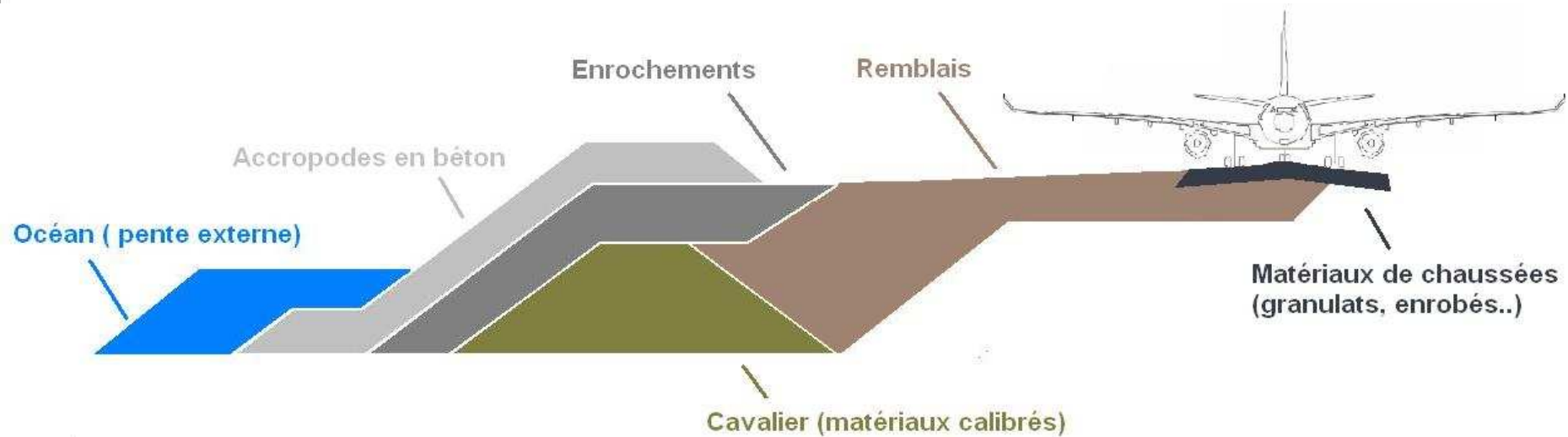
Le chantier du prolongement de 1995

Le transport des matériaux de chantier

- Par camions via une piste de chantier urbanisée depuis
- Via le débarcadère du Four à Chaux construit pour l'occasion pour les matériaux en provenance de Grande-Terre



Le chantier de 1995 : La mise en oeuvre



Le chantier de la piste longue

Les différences

- Besoin en matériaux plus important (environ 5 fois plus)
- Partie Est de Pamandzi désormais urbanisée
- Environnement : obligation renforcée, démarche volontaire

Les similitudes

- Contraintes dues à l'exploitation de l'aéroport
- Capacité des débarcadères limitée et impossibilité de naviguer sur le platier
- Même méthode constructive, mêmes matériaux

Les volumes de matériaux nécessaires au chantier

Nature de matériaux	Volumes du scénario 1 en m ³ (étape 1 +étape2)	Volumes du scénario 2 en m ³
Remblais	1 000 000 + 2 400 000	2 600 000
Matériaux nobles	250 000 + 380 000	400 000
	1 250 000 m ³ + 2 780 000 m ³ soit 4 000 000 m ³	Soit 3 000 000 m ³

L'extraction des matériaux

Matériaux nobles : (granulats, matériaux calibrés et enrochements)

Peu de ressources sur Petite-Terre

→ Nécessité de prévoir l'importation depuis Grande-Terre via des barges spécifiques

Matériaux de remblais :

Possibilité d'extraction sur les collines du Four à Chaux et de Labattoir

→ Les études ont montré que la qualité des matériaux convenait à cet usage

→ Les impacts visuels des prélèvements éventuels ont été modélisés

Simulation - vue Nord Ouest – situation actuelle



Simulation-vue Nord Ouest – Scénario 1 étape 1



Simulation-vue Nord Ouest – Scénario 1 étape 2



Simulation - vue Nord Ouest – Scénario 2



Simulation - vue Nord – situation actuelle



adpi

Simulation - vue Nord – Scénario 1 étape 1



adpi

Simulation - vue Nord – Scénario 1 étape 2



Simulation - vue Nord – Scénario 2



adpi

Le transport : les différents procédés

Par camion

Camion routier de type 8*4
(6m³ par chargement)



Camion de chantier de type
DUMPER (15 m³ par
chargement) non adapté à la
circulation routière (convoi
exceptionnel obligatoire)



Le transport : les différents procédés

Par barge

Une barge peut transporter :

- des camions chargés
- des matériaux en vrac

Impose une rupture de charge



Par bande transporteuse

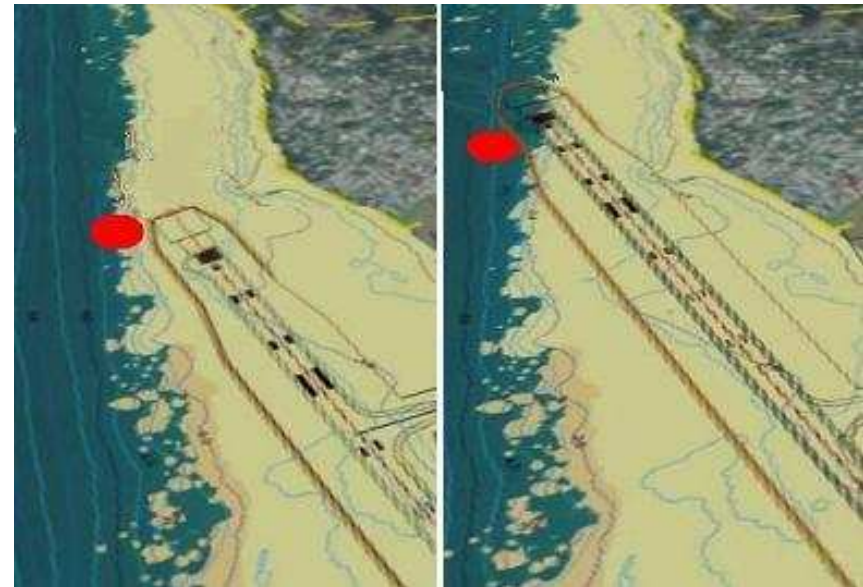
(tapis ouvert ou fermé)



Le transport par barge

- très fortes contraintes environnementales pour élargir l'embarcadère du Four à Chaux (utilisable 4h/j, limitant le débit)

- Possibilité de débarcadère au nord des pistes convergentes mais avec impacts sur les coraux (non adapté au scénario1-étape1)



Le transport par bande transporteuse

- Permet de diminuer les nuisances sonores voire les poussières (bande fermée)
- Non adaptée aux matériaux volumineux (enrochement..)
- Nécessite de prévoir en amont un cheminement pour la durée du chantier : La côte Ouest semble l'emprise la plus intéressante : nécessité de tenir compte des conditions hydrodynamiques

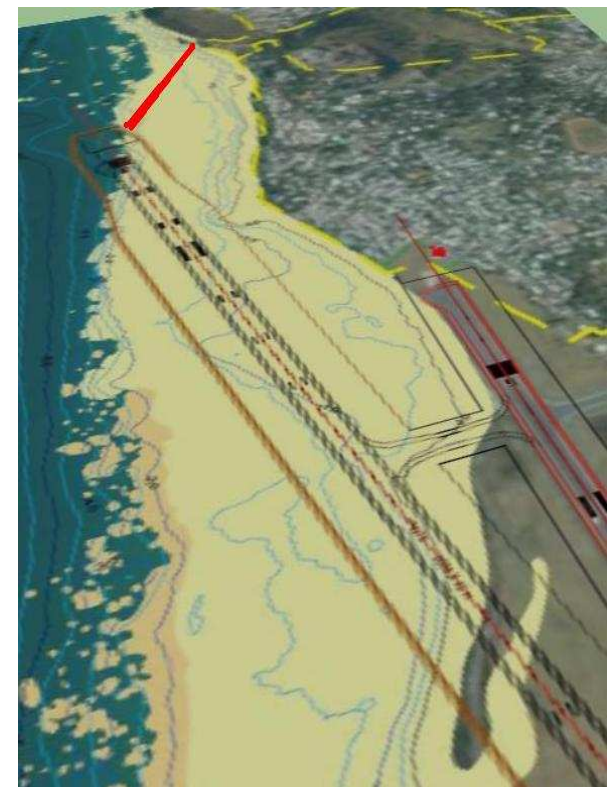
Le transport par bande transporteuse

Les différents trajets envisageables

Scénario 1 étape 1

Scénario 1 étape 2

Scénario 2



Le transport par camion

Les différents parcours existants possibles



Rotations de camions selon le mode de transport

	tout Camion 8*4 (6 m ³)	tout DUMPER (15 m ³)	Camion et Bande Transporteuse	Camion, Bande et Ponton
Scénario 1 Etape 1	210 000	85 000	< 40 000	Non adapté
Scénario 1 Etape 2	460 000	185 000	<45 000	Blocs extraits de Petite-Terre
Scénario 2	500 000	200 000	60 000	Blocs extraits de Petite-Terre
Nombre de rotation journalière	de 400 à 1000	de 170 à 400	de 80 à 120	Non estimé



Fin

La réparation des dommages éventuels du chantier sur les habitations riveraines

- La jurisprudence stipule que la victime doit prouver le lien entre le chantier et les dommages occasionnés par le chantier
- Cette preuve s'appuie sur la comparaison de l'état du bien avant le chantier avec son état après l'apparition des dégâts
- Cela nécessite la réalisation d'un état des lieux initial contradictoire (*à la charge du maître d'ouvrage, généralement en présence d'un huissier ou d'un expert, mais le riverain n'est pas obligé de l'accepter*)
- En cas de préjudice, la victime a tout intérêt à signaler les dégâts au maître d'ouvrage le plus vite possible.

Les principes de la procédure d'expropriation

Une fois la Déclaration d'utilité Publique prononcée le maître d'ouvrage pourrait être amené à exproprier des propriétaires, cette expropriation peut se dérouler :

- sur la base d'une transaction dite « à l'amiable » : le maître d'ouvrage et le propriétaire négocient le montant de l'indemnisation et trouvent un accord

soit

- au terme d'une procédure juridique d'expropriation sous l'autorité du juge de l'expropriation qui fixe lui-même le montant à verser au propriétaire exproprié.