

ANNEXE N° 14 : Piste unique à Notre-Dame-des-Landes (analyse DGAC)

Médiation NDDL – Éléments sur l'option « NDDL à 1 piste »

1. Empreinte foncière

L'empreinte foncière nécessaire à un aéroport de 9MPax à une seule piste a été estimée en se référant à des aéroports français existants. Les aéroports d'envergure comparable étant généralement dotés d'au moins deux pistes, et parfois également d'installations spécialisées, un périmètre restreint à une piste unique a été dessiné sommairement.

Les résultats, récapitulés dans le tableau ci-dessous, permettent d'aboutir à une estimation d'**environ 340ha pour un aéroport de 9MPax à piste unique**. L'ordre de grandeur trouvé est cohérent avec le chiffre évoqué dans le rapport CGEDD (réduction d'emprise d'environ 180ha sur les 538ha existants).

On notera que cette emprise foncière ne comprend que les installations aéroportuaires : les activités annexes (hôtels, transports, zone d'activités, logements,...), dont la consommation d'espace peut être très importante, ne sont donc pas prises en compte, de même que les zones de compensation environnementale.

Aéroport	Trafic 2016	Emprise actuelle	Estimation de l'emprise corrigée	Commentaires
Lyon St Exupéry	9,5 MPax	1 100 ha	555 ha	Doublet de pistes parallèles, hors gare TGV.
Marseille Provence	8,5 MPax	600 ha	360 ha	Piste unique, hors installations sécurité civile et Eurocopter
Nantes Atlantique	4,8 MPax	340 ha	340 ha	-
Toulouse Blagnac	8,1 MPax	780 ha	320 ha	Piste unique, hors installations Airbus
<i>NDDL Piste unique</i>	<i>9 MPax</i>	<i>538 ha</i>	<i>340 ha</i>	<i>Emprise actuelle = concession à 2 pistes</i>

2. Distances de roulage

Les distances de roulage sont comparées dans 2 cas :

- Référence : deux pistes convergentes de 2900m chacune, avec chacune une sortie rapide à 1800m, et une aire de stationnement positionnée entre les 2 pistes (Fig. 1).
- Piste unique : piste unique de 2900m avec sorties rapides à 1800m et aire de stationnement au milieu de la piste (Fig. 2).

On notera que cette schématisation de l'infrastructure est très simplificatrice : pas de prise en compte des angles bretelles/ taxiway, du roulage sur l'aire de stationnement, etc. On différenciera par ailleurs les avions « moyens porteurs » capables d'emprunter les sorties rapides à l'atterrissage, des « gros porteurs » obligés d'attendre le bout de piste.

Les distances de roulage pour atterrissage+décollage sont alors données ci-dessous. Elles ne prennent pas en compte le roulage sur les pistes elles-mêmes.

Décollage + Atterrissage	Référence	Piste unique	Delta
<i>Moyens porteurs</i>	2440m	2650m	+9%

Gros porteurs	1560m	3260m	+109%
	1/2		

DGAC/STAC

17/11/2017

Piste de 2900 m, DGV à 1800 m, entraxe piste/voie de circulation de 180 m

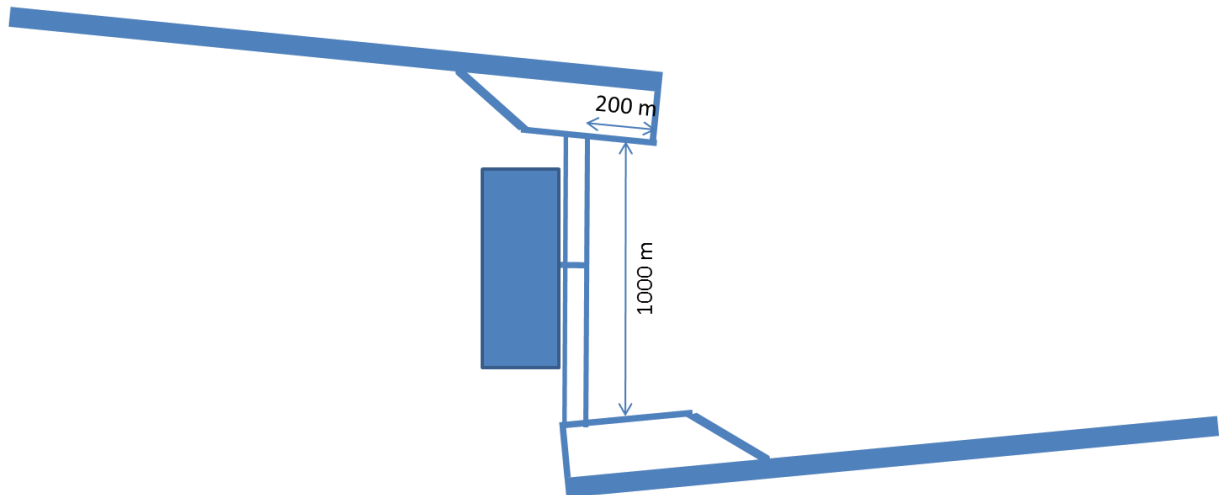


Figure 1. Géométrie de référence

Piste de 2900 m, DGV à 1800 m, entraxe de 180 m



Figure 2. Géométrie « piste unique ».

En intégrant ces distances de roulage sur un nombre de mouvements très approximatif pour la période 2020-2040, on obtient alors :

Décollage + Atterrissage	Mvts 2020-2040	Référence	Piste unique
≤ Moyens porteurs	1 370 000	3 343 000 km	3 631 000 km
Gros porteurs	11 000	17 000 km	36 000 km
TOTAL	1 381 000	3 360 000 km	3 667 000 km

Soit environ **310 000km = 10% de distance de roulage supplémentaire** au sens des calculs présentés précédemment.

Le surcoût « carbone » est sans doute plus important, du fait notamment des hypothèses géométriques simplificatrices qui sont généralement en faveur de la piste unique, ou encore des consommations comparées de carburant des gros porteurs et des moyens porteurs.

