

### **Conséquence administrative.**

D'une manière générale on ne comprend pas la démarche car le retour pour revenir au plan de servitudes antérieur sera politiquement impossible en raison des oppositions de toute nature qui ne manqueront pas de s'exprimer dans ce cas (Cf. projet de Notre Dame des Landes commencé depuis près de 40 ans et qui n'a toujours pas abouti). D'ailleurs dans cette consultation aucune explication n'est donnée sur les motifs et la genèse ayant provoqué cette enquête. Il est vraisemblable que ce projet de modification de servitudes fait suite aux propositions du propriétaire et gestionnaire de l'aérodrome pour viabiliser des terrains à construire au voisinage quasi immédiat de la piste revêtue tout en ouvrant une nouvelle voie routière de circulation en parallèle.

### **Conséquence matérielle.**

L'Etat est propriétaire d'un ILS (instrument landing system) dont l'émetteur du glide (matérialisation de la pente de descente) est positionné à proximité des zones à viabiliser. Cet équipement permet aux services techniques de l'Etat la calibration et le réglage des instruments d'aide à l'atterrissage sans visibilité à bord des avions. Après édification d'immeubles (en général métallique), le rayonnement radioélectrique sera parasité, rendant inopérante cette installation qui a coûté cher aux finances publiques. Cette installation rendue inutilisable, on peut craindre que le propriétaire de l'aérodrome ait à supporter une indemnité financière non négligeable que pourrait lui facturer l'Administration.

### **Conséquence pour le développement futur.**

Si la longueur de la piste est figée à 1500m, cette dimension limite le gabarit et le poids d'avions de transport public de passagers qui pourraient venir sur l'aérodrome de Cahors Lalbenque. En effet, après révision du plan de servitudes, il est avancé par l'Aviation Civile (sauf avis contraire de ses services) que seuls des avions analogues au type ATR 42 pourraient utiliser la piste de Cahors limitée à 1500m.

| Version    | Distance de décollage nécessaire |
|------------|----------------------------------|
| ATR 42-300 | 1090m ou 1123m                   |
| ATR 42-320 | 1041m ou 1068m                   |
| ATR 42-500 | 1165m                            |

Nombre de passagers (pax) = 50

Vitesse : # 470km/h

(Précisons que les deux premières versions très anciennes ne sont plus fabriquées depuis de nombreuses années).

Ces distances de décollage sont des informations données par le constructeur appelées valeurs standard correspondant à une piste située au niveau de la mer, à une température de 15° Celsius et à une pression barométrique de référence (1013 millibars).

En conséquence, les performances de décollage d'un avion peuvent varier énormément en fonction de l'aérodrome considéré. Pour Cahors, son altitude (277m), son

*fn*