



Maîtrise d'ouvrage

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
Ministère chargé des Transports



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Ouest

AÉRODROME DE CAEN – CARPIQUET (LFRK)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

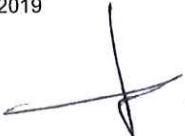
Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 PARIS cedex 20

Site Atlantique : 12 avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MÉRIGNAC Cedex

Vérifié par le chef du bureau Environnement et Servitudes Mérignac, le 2 janvier 2019 F. ANFRAY 	Proposé par la cheffe du département Programmation Environnement Aménagement Paris, le 2 janvier 2019 M. HONORAT 	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 2 janvier 2019 A. LASLAZ 
Approuvé par arrêté ministériel en date du 5 mars 2019		

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCEDURE	2
I.2 - BASES REGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GENERALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME	5
II.1 - PREAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	5
II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	6
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	6
II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	8
II.4.3 - Périmètres d'appui	8
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	9
II.4.5 - Surface conique	9
II.4.6 - Adaptations des surfaces	9
II.5 - SURFACES ASSOCIEES AUX APPROCHES DE PRECISION (OFZ)	10
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	11
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche	11
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	11
II.7 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	12
II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	12
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	12
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	15
I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISEES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS	15
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	16
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	16
II.2 - OBSTACLES A VENIR	16
3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE	17

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCEDURE

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de limitation d'obstacles, appelées les servitudes aéronautiques de dégagement, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans + note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressées, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État.

Le plan de servitudes aéronautiques est alors déposé à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU). Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il permet de demander une limitation de hauteur des obstacles perçant les servitudes et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des services de l'aviation civile.

I.2 - BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 à D 242-14, et D 243-7,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

I.3 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

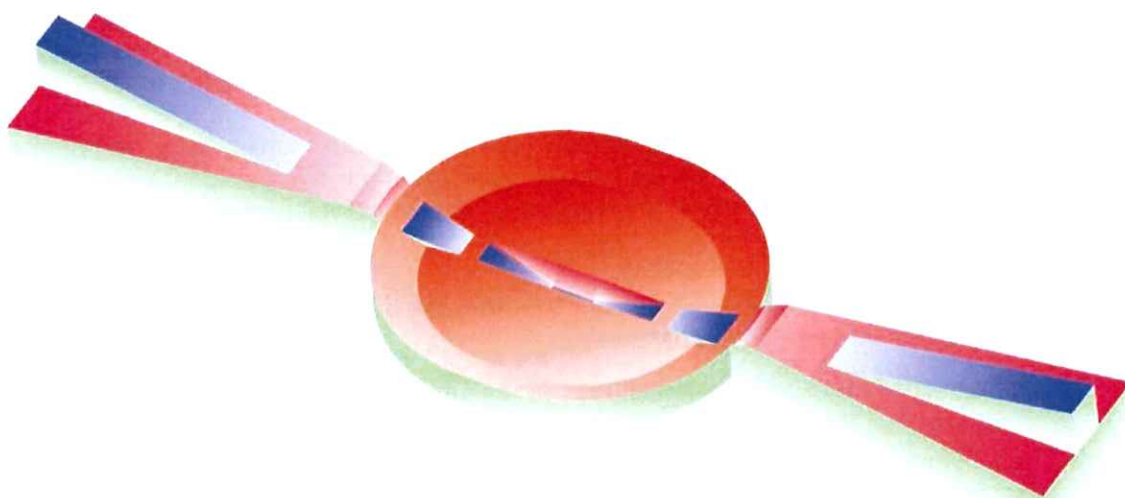
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe),
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision ...),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

I.4 - FORME GENERALE DES SERVITUDES

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques dont la forme générale figure sur la vue en perspective ci-dessous.



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature qu'ils soient fixes ou mobiles.

I.5.1 - Obstacles mobiles

Les règles relatives aux obstacles mobiles ne s'appliquent qu'aux obstacles en dehors de l'emprise aéroportuaire.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

- autoroutes : gabarit de 4,75 m
- routes de trafic international : gabarit de 4,50 m
- autres voies routières : gabarit de 4,30 m
- voies ferrées non électrifiées : gabarit de 4,80 m
- voies navigables : gabarit de 3,70 m à 7 m suivant le type de voies.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

I.5.2 - Balisage des obstacles

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces de dégagement d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes et il n'est pas nécessaire de disposer d'un PSA approuvé, basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome, pour imposer ce balisage.

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

- les obstacles massifs sont constitués par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces sont constitués par les pylônes, les cheminées, les antennes, etc. (dont la hauteur est très supérieure aux dimensions horizontales),
- les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les caténaires, les câbles de téléphériques, etc.

Les obstacles concernés sont ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces de dégagements aéronautiques pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

La nécessité de baliser un obstacle est appréciée par la direction de la sécurité de l'Aviation civile ouest territorialement compétente et doit faire systématiquement l'objet d'une étude particulière afin de déterminer les obstacles à baliser soit de jour ou de nuit, soit de jour et de nuit.

II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME

II.1 - PREAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par l'arrêté ministériel du 29 avril 2014. Elles avaient pour objet d'assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques suivantes :

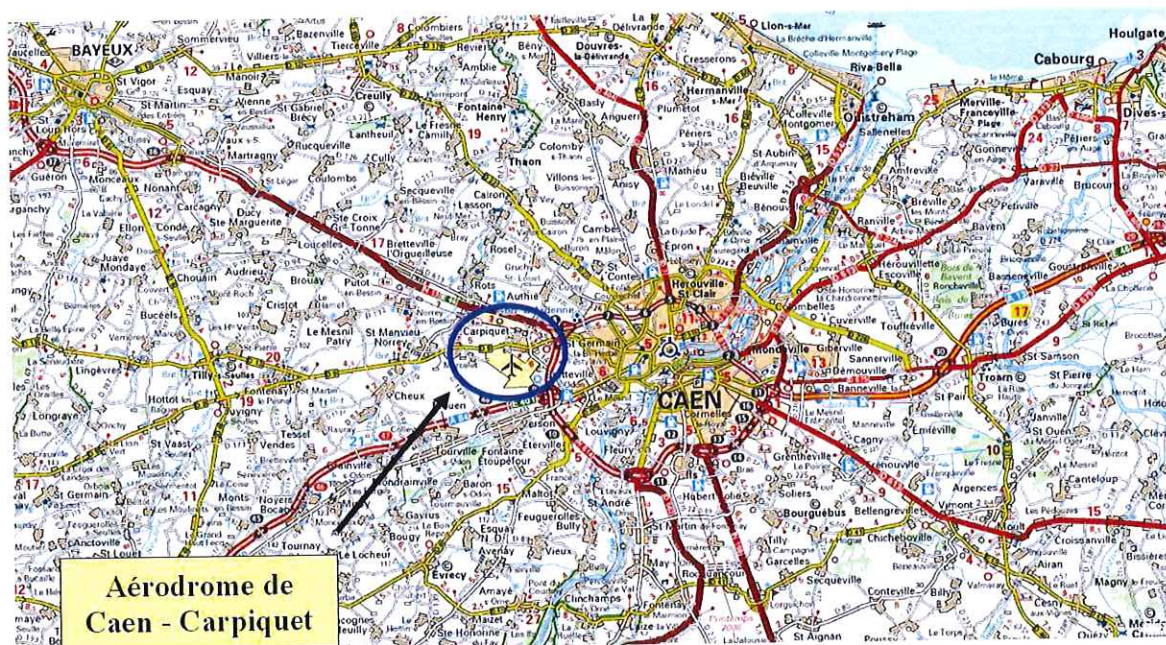
- une piste principale revêtue (13/31), orientée NW / SE de longueur 1897,82 m portée à 2 450 m au stade ultime de développement de l'aérodrome,
- une piste secondaire revêtue (05/23), orientée NE / SW de longueur 1 185,45 m,
- une piste non revêtue (13L/31R) orientée NW / SE, de longueur 820,39 m,
- une piste non revêtue (05L/23R) orientée NE / SW, de longueur 649,96 m.

Depuis, la communauté d'agglomération Caen la Mer a décidé de désaffecter les deux pistes orientées NE / SW, dont les servitudes associées peuvent donc être supprimées.

Le nouveau dossier de servitudes aéronautiques prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome et précisées au § II.3.

Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ Système de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome de Caen-Carpiquet prises en compte dans son stade ultime de développement sont les suivantes :

- une piste principale revêtue (13/31), orientée NW / SE de 2 450 mètres de long x 45 mètres de large, comportant un prolongement dégagé de 60 mètres au QFU 13 (extrémité 31),
- une piste secondaire non revêtue (13L/31R) orientée NW / SE, parallèle à la piste principale, de 820,39 mètres de long x 50 mètres de large,

Ces caractéristiques sont précisées sur les schémas du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

▪ Altitude de référence

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la surface de la piste utilisée pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 74,14 m NGF (nivellement général de la France) correspondant au point haut de la piste principale 13/31.

Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

II.3.2 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Les chiffres de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome sont :

- 4 pour la piste principale 13/31,
- 1 pour la piste secondaire 13L/31R.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque piste, pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

- La piste principale 13/31 est exploitée aux instruments :
 - seuil 13 : approches classiques
 - seuil 31 : approche de précision de catégorie I

La procédure d'approche courbe « VOR RWY 13 », désaxée de 3° par rapport à l'axe de la piste, est prise en compte dans le dossier.

- La piste secondaire 13L/31R est exploitée à vue de jour uniquement sur ses deux sens d'utilisation.

II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS) citées dans l'arrêté du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, et définies par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale. Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Piste principale 13/31

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 13	Atterrissage QFU 31
- Spécifications utilisées	approche classique	approche de précision catégorie I
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	300 m
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	71,22 m NGF	70,85 m NGF
- Longueur 1 ^{ère} section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1 ^{ère} section	2 %	2 %
- Pente 2 ^{ème} section	2,5 %	2,5 %
- Cote 3 ^{ème} section (pente nulle)	221,22 m NGF	220,85 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 31 (trouée du côté du seuil 13)	Décollage QFU 13 (trouée du côté du seuil 31)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Cote à l'origine	71,22 m NGF	70,85 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Piste secondaire 13L/31R**Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 13L	Atterrissage QFU 31R
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	0 m	0 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	67,22 m NGF	70,95 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 31R (trouée du côté du seuil 13L)	Décollage QFU 13L (trouée du côté du seuil 31R)
- Distance à l'extrémité de la piste	0 m	0 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	380 m	380 m
- Cote à l'origine	67,22 m NGF	70,95 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de :

- 14,3 % pour la piste principale 13/31,
- 20 % pour la piste secondaire 13L/31R.

II.4.3 - Périmètres d'appui

Le périmètre d'appui est, pour chaque piste, le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

- piste principale 13/31 : périmètre de 2 570 m x 300 m
- piste secondaire 13L/31R : périmètre de 820,39 m x 60 m

Ces périmètres sont représentés sur les schémas du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon :

- 4 000 mètres pour la piste principale 13/31,
- 2 000 mètres pour la piste secondaire 13L/31R.

et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

Compte tenu de la géométrie des pistes et de ces rayons, la surface horizontale intérieure associée à la piste principale 13/31 englobe la surface horizontale intérieure associée à la piste secondaire 13L/31R.

Son altitude est fixée à 45 mètres au-dessus du point haut de la piste principale 13/31, soit à la cote 119,14 mètres NGF.

II.4.5 - Surface conique

La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de 219,14 mètres NGF.

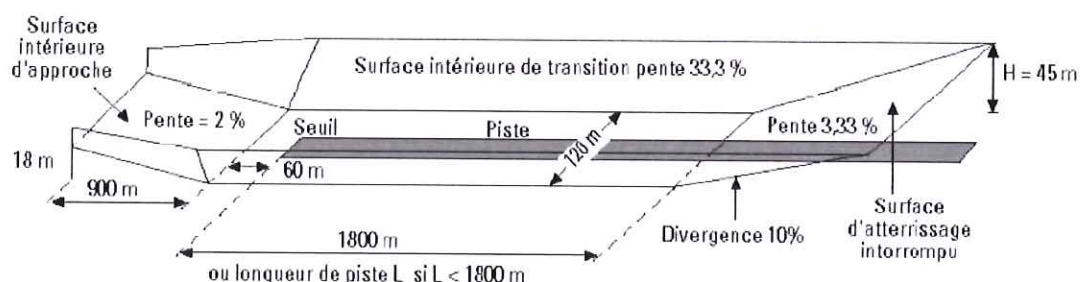
II.4.6 - Adaptations des surfaces

Sans objet, en l'absence d'obstacles irrémédiables relevés faisant saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement.

II.5 - SURFACES ASSOCIEES AUX APPROCHES DE PRECISION (OFZ)

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 31 de la piste principale de code 4, exploité aux instruments avec approche de précision de catégorie I. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Schéma représentatif des OFZ



Surfaces liées aux zones dégagées d'obstacles (OFZ) pour les pistes avec approche de précision de catégorie I, II ou III et de chiffre de code 3 ou 4.

Ces surfaces s'élèvent à partir des altitudes de la piste jusqu'à la cote maximale de 119,14 mètres NGF, située 45 mètres au-dessus du point haut de la piste principale 13/31, excepté pour la surface intérieure d'approche.

Les caractéristiques techniques des surfaces OFZ sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	70,85 m NGF
Longueur	900 m
Pente	2 %
Surface intérieure de transition	
Pente	33,3 %
Surface d'atterrissage interrompue	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1 800 m
Cote à l'origine	71,44 m NGF
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que les surfaces de dégagements aéronautiques, elles ne sont pas représentées sur les plans A1 et A2.

II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche

Le seuil 31 de la piste principale est doté d'un dispositif lumineux d'approche simplifié qui est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	31
Longueur de la ligne d'approche	420 m
Longueur de la servitude associée	480 m
Largeur de la servitude associée	120 m

II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuel de pente d'approche (PAPI) de la piste principale sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	13	31
Pente du PAPI	3° (5,24 %)	3° (5,24 %)
Cote à l'origine	71,22 m NGF	70,85 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Angle de calage A	2,5°	2,5°
Pente (angle de calage A - 0,57 °)	1 93° (3,37 %)	1 93° (3,37 %)

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que les trouées d'atterrissage associées, elles ne sont pas représentées sur les plans A1 et A2.

II.7 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes

Les schémas ci-après précisent l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

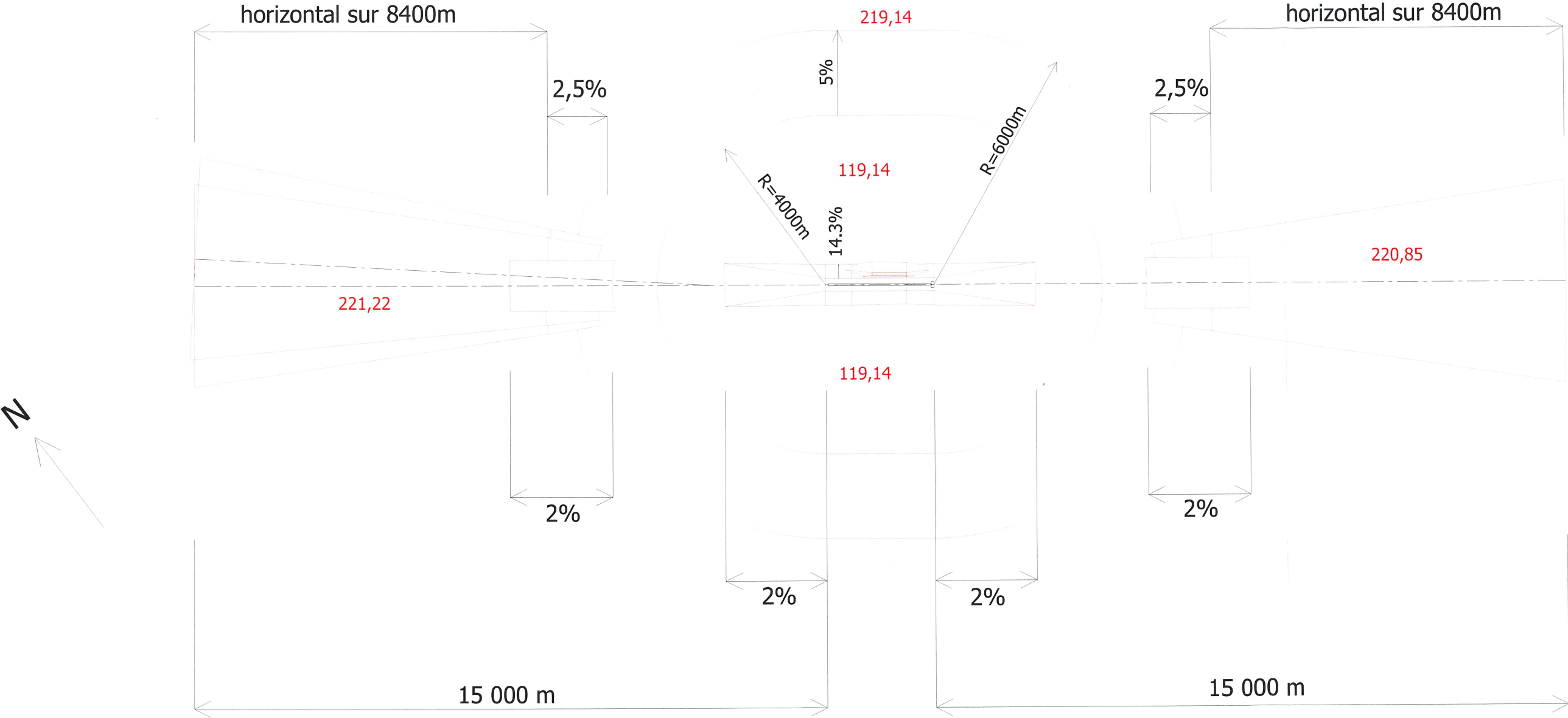
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

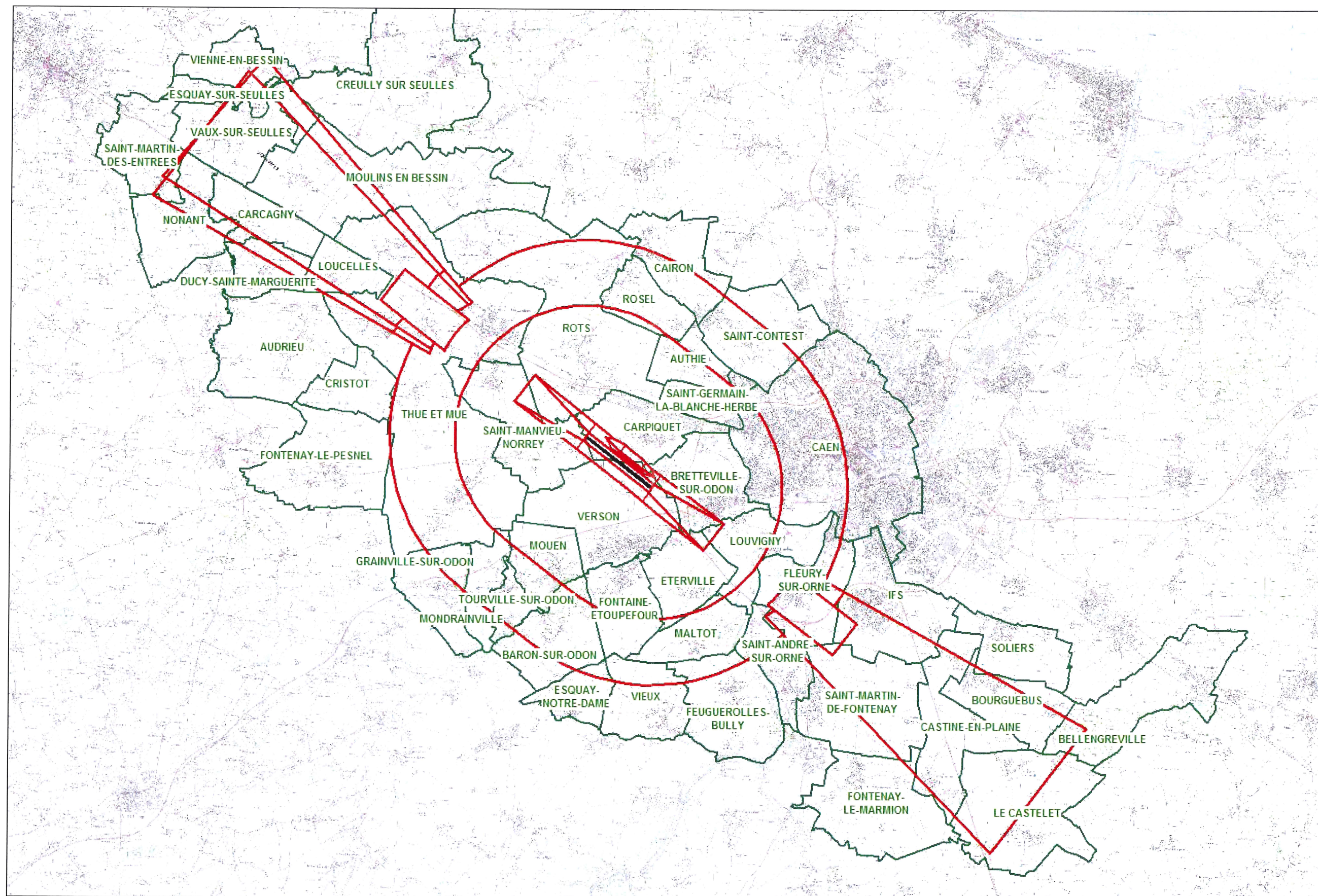
Département du Calvados

- | | |
|--------------------------|----------------------------------|
| - Audrieu | - Loucelles |
| - Authie | - Louvigny |
| - Baron-sur-Odon | - Maltot |
| - Bellengreville | - Mondrainville |
| - Bourguébus | - Mouen |
| - Bretteville-sur-Odon | - Moulins en Bessin |
| - Caen | - Nonant |
| - Cairon | - Rosel |
| - Carcagny | - Rots |
| - Carpiquet | - Saint-André-sur-Orne |
| - Castine-en-Plaine | - Saint-Contest |
| - Creully sur Seulles | - Saint-Germain-la-Blanche-Herbe |
| - Cristot | - Saint-Manvieu-Norrey |
| - Ducy-Sainte-Marguerite | - Saint-Martin-de-Fontenay |
| - Esquay-Notre-Dame | - Saint-Martin-des-Entrées |
| - Esquay-sur-Seulles | - Soliers |
| - Éterville | - Thue et Mue |
| - Feuguerolles-Bully | - Tourville-sur-Odon |
| - Fleury-sur-Orne | - Vaux-sur-Seulles |
| - Fontaine-Étoupefour | - Verson |
| - Fontenay-le-Marmion | - Vienne-en-Bessin |
| - Fontenay-le-Pesnel | - Vieux |
| - Grainville-sur-Odon | |
| - Ifs | |
| - Le Castelet | |

Croquis des surfaces de dégagement



Enveloppe des dégagements



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISEES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'aviation civile).

Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet	Hauteur de dépassement	Commune
Surface latérale sud-ouest n°1 - Arbres	82 à 83 m NGF	1 à 6 m	Saint Manvieu - Norrey

Remarque : ces obstacles ne percent pas les surfaces de dégagements aéronautiques associées à la piste principale 13/31 de longueur 1 897,82 mètres à la date d'élaboration du présent document.

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles :

- L 6351-2 à 5 du code des transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 14 du code de l'aviation civile.

Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

II.2 - OBSTACLES A VENIR

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système géodésique WGS84 (RGF 93 projection Lambert 93).

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France IGN 69.

Les distances sont exprimées en mètres et calculées à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes : projection planimétrique Lambert 93.

Points	X (m)	Y (m)	Z (m)
Seuil 13 futur	446 884,35	6 903 797,29	71,22
Seuil 13 existant	447 320,76	6 903 458,99	71,22
Point haut	448 366,51	6 902 648,66	74,14
Seuil 31	448 820,80	6 902 296,40	70,85
Seuil 13L	447 866,53	6 903 352,34	67,22
Seuil 31R (point haut)	448 514,87	6 902 849,65	70,95

