

Maîtrise d'ouvrage



Ministère  
de l'Environnement,  
de l'Énergie  
et de la Mer



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

## AERODROME DE BEZIERS – VIAS

# PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

## B- NOTE ANNEXE

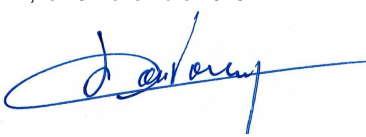


Maitrise d'œuvre

### Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

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

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol – CS 90890 – 13627 Aix en Provence Cedex 1

<p>Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement</p> <p>Aix, le 19 Novembre 2015</p>  <p>JC CARBONNIERES</p>	<p>Proposé par le chef du département Programmation Environnement Aménagement</p> <p>Paris, le 19 Novembre 2015</p>  <p>J. BYE</p>	<p>Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire</p> <p>Paris, le 19 Novembre 2015</p>  <p>A. LASLAZ</p>
<p>Approuvé par arrêté ministériel en date du 4 Mars 2016</p>		

# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>3</b>
<b>I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES</b>	<b>3</b>
I.1 - OBJET ET PROCEDURE	3
I.2 - BASES REGLEMENTAIRES	3
I.3 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES	4
I.4 - FORME GENERALE DES SERVITUDES	4
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	5
I.5.1 - Obstacles fixes	5
I.5.2 - Obstacles mobiles	5
I.5.3 - Balisage des obstacles	5
<b>II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME DE BEZIERS VIAS</b>	<b>7</b>
II.1 - PREAMBULE	7
II.2 - PLAN DE SITUATION	7
II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	8
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	8
II.3.2 - Chiffre de code	9
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	9
II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	9
II.4.1 - Périmètre d'appui	10
II.4.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage	10
II.4.3 - Surfaces latérales	11
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	11
II.4.5 - Surface conique	11
II.4.6 - Adaptations des surfaces	11
II.5 - SURFACES ASSOCIEES AUX APPROCHES DE PRECISION (OFZ)	12
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	13
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche	13
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	14
II.7 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	14
II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	14
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	14
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>17</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES</b>	<b>17</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>19</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	19
II.2 - OBSTACLES A VENIR	19
<b>3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE</b>	<b>20</b>

# **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 aéronefs, 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 et des articles D 241-1 à D 242-14, puis D243-7
- 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 interministériel du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

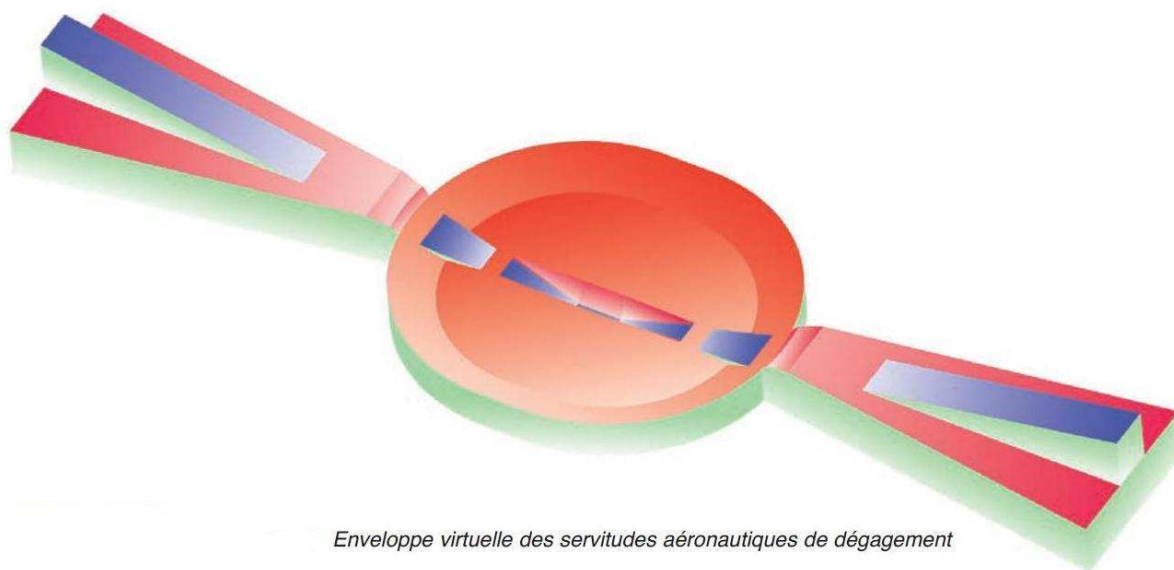
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains 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.

Le périmètre d'appui est constitué par 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.



*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.

### **I.5.1 - Obstacles fixes**

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.

### **I.5.2 - 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 massif 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 m sur les tronçons couverts par une trouée.

### **I.5.3 - 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, 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.

La nécessité de baliser un obstacle est appréciée par la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale (DSAC-IR) territorialement compétente et doit faire systématiquement l'objet d'une étude particulière.

Cette étude est réalisée afin de déterminer les obstacles à baliser soit de jour ou de nuit, soit de jour et de nuit. Les obstacles sont pris en considération avec leur hauteur réelle.

Les obstacles concernés sont ceux dont la cote sommitale est située au-dessus des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de balisage. La marge de sécurité appliquée pour déterminer ces surfaces de balisage est définie suivant la classe de l'obstacle considéré (voir tableau).

<b>Application de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié relatif aux servitudes aéronautiques</b>	
<b>--</b>	
<b>BALISAGE DES OBSTACLES (annexe VII)</b>	
Classe des obstacles fixes	Si le sommet de l'obstacle se trouve au-dessus des surfaces de balisage, elles-mêmes situées :
<b>Massif ou mince</b>	<b>10 m</b> en- dessous des surfaces de dégagements
<b>Filiforme</b>	<b>20 m</b> en- dessous des surfaces de dégagements

## II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME DE BEZIERS VIAS

### II.1 - PREAMBULE

L'aérodrome n'est pas protégé par un plan de servitudes aéronautiques.

L'infrastructure aéronautique actuelle de l'aérodrome de Béziers-Vias est la suivante :

- Une piste principale 09/27 de 2001 m de longueur.

Ce 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 interministériel du 7 juin 2007 modifié.

### II.2 - PLAN DE SITUATION

L'aérodrome de Béziers-Vias est situé dans le département de l'Hérault sur les communes de Portiragnes et de Vias.



## II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques



#### ▪ Système de piste(s)

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome prises en compte dans son **stade ultime** de développement (*identique au stade existant*) sont les suivantes :

- piste principale revêtue (09/27), orientée 094 / 274 de 2001 mètres de long x 45 mètres de large, comportant :
  - un prolongement d'arrêt de 50 m au QFU 090 (extrémité 27),
  - un prolongement d'arrêt de 50 m au QFU 27 (extrémité 09),
  - une rampe d'approche au QFU 09.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma 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 17.10 m NGF (altitude rapportée au nivellement général de la France). 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.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est :

- **4 pour la piste principale revêtue,**

### **II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste**

Le mode d'exploitation de la piste détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

Le mode d'exploitation de la piste de l'aérodrome, pris en compte dans son **stade ultime** de développement, est le suivant :

La piste principale revêtue (09/27) est exploitée aux instruments, de jour (et de nuit avec indicateurs visuels de pente d'approche en 27) :

- seuil 09 : approche de précision de catégorie I
- seuil 27 : approche classique.

## **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 - Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est constitué par l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage, des lignes d'appui des surfaces latérales et des éventuels raccords rectilignes.

- piste principale revêtue : périmètre de 2121 mètres x 300 mètres

### II.4.2 - 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 de l'aérodrome sont les suivantes :

#### Piste principale revêtue 09/27

##### Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 09	Atterrissage QFU 27
- Type d'approche (spécifications utilisées)	Approche de précision cat. I	Classique
- Chiffre de code	4	4
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	300 m
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	16 m NGF	12.6 m NGF
- Longueur 1 <sup>ère</sup> section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1 <sup>ère</sup> section	2 %	2 %
- Pente 2 <sup>ème</sup> section	2.5 %	2.5 %
- Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	166 m NGF	162.6 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

##### Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 27 (trouée du côté du seuil 09)	Décollage QFU 09 (trouée du côté du seuil 27)
- Chiffre de code	4	4
- 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	16 m NGF	12.6 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

#### II.4.3 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14.3 % pour la piste principale revêtue.

#### II.4.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 62.10 mètres NGF.

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

- 4000 mètres pour la piste principale revêtue,

et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

#### 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 162.10 m NGF.



#### II.4.6 - Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irréductibles et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détails (A2). Toutes les cotes nécessaires à leur construction sont indiquées sur le plan de cotation des adaptations (A4).

#### Adaptations ponctuelles (obstacles acceptés)

Les adaptations ponctuelles sont représentées par le symbole  (*triangle de couleur rouge sur les plans*) pour les obstacles artificiels et le symbole  (*triangle de couleur verte sur les plans*) pour les obstacles naturels (végétation).

## Adaptations globales

a/ - Redan sur la commune de Béziers concerne la surface conique et la surface horizontale intérieure.

- Partie horizontale fixée à l'altitude **90 m NGF**

Les surfaces de rattrapage à la surface horizontale des servitudes aéronautiques ont une pente de 20 %.

b/ - Calotte sur les communes de Béziers et de Cers concerne la surface horizontale intérieure.

- Partie horizontale fixée à l'altitude **76 m NGF** se raccordant au redan décrit ci-avant.

Les surfaces de rattrapage à la surface horizontale des servitudes aéronautiques ont une pente de 20 %.

NB : Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

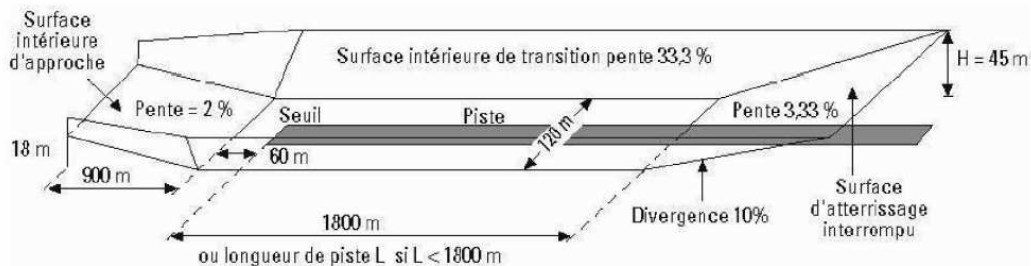
## II.5 - SURFACES ASSOCIEES AUX APPROCHES DE PRECISION (OFZ)

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 09 de la piste principale exploitée aux instruments avec approche de précision, de catégorie 1. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes :

- la surface intérieure d'approche,
- les surfaces intérieures de transition,
- la surface d'atterrissage interrompu.

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 62.10 mètres *NGF*, située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence définie précédemment, excepté pour la surface intérieure d'approche.

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

<b>Piste exploitée aux instruments - Chiffre de code : 4</b>	
QFU	<b>09</b>
Approche de précision - catégorie	I
Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	16 m NGF
Longueur	900 m
Pente	2 %
Surface intérieure de transition	
Pente	33.3 %
Surface d'atterrissage interrompu	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1800 m
Cote à l'origine	13.5 m NGF
Divergence	10 %
Pente	3.33 %

Les surfaces OFZ sont représentées sur le plan A3 au 1/10 000<sup>ème</sup> joint à la présente note annexe.

## **II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES**

Les surfaces applicables pour les aides visuelles sont protégées par une surface « OCS » non représentée (voir ci-après).

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

Le dispositif de balisage d'approche au seuil 09 est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

<b>Piste exploitée aux instruments - Chiffre de code : 4</b>	
<b>SEUIL</b>	<b>09</b>
Longueur de la ligne d'approche	420 m
Longueur de la servitude associée	480 m
Largeur de la servitude associée	120 m
Pente maximale par rapport au sol	3.5 %

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

L'indicateur visuel de pente d'approche (PAPI) au seuil 27 est protégé par une surface OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	27
Pente du PAPI	3.4 °(6 %)
Cote à l'origine	12.6 m NGF
Largeur à l'origine	300 m
Distance au seuil	60 m
Divergence	15 %
Longueur totale	15 000m
Angle de calage A	2.33 °
Pente (angle de calage A - 0,57 °)	2.33 °(4.07 %)

La surface « OCS » de ce « Papi » étant totalement protégée par la trouée d'atterrissage » associée (et la surface horizontale intérieure) elle n'est donc pas représentée sur les plans joints.

## 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.

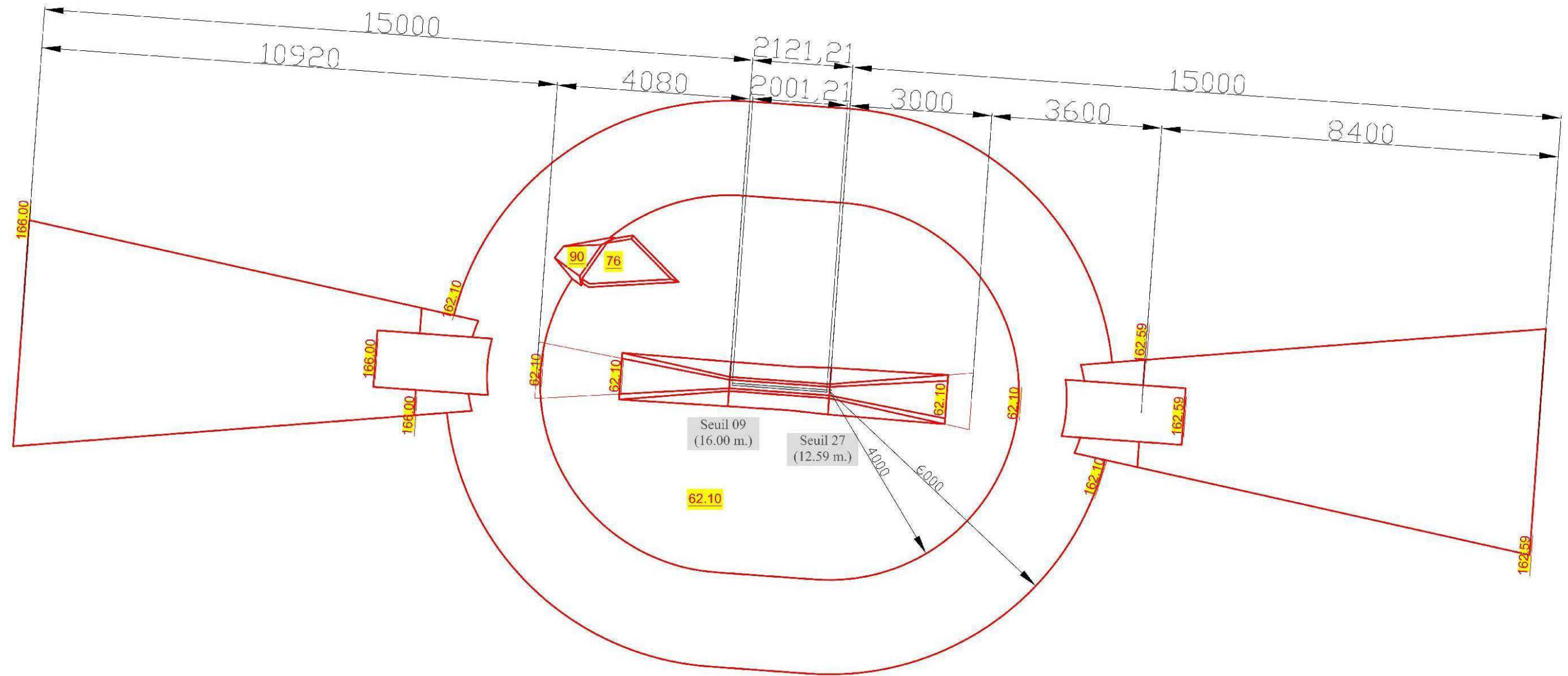
### II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

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

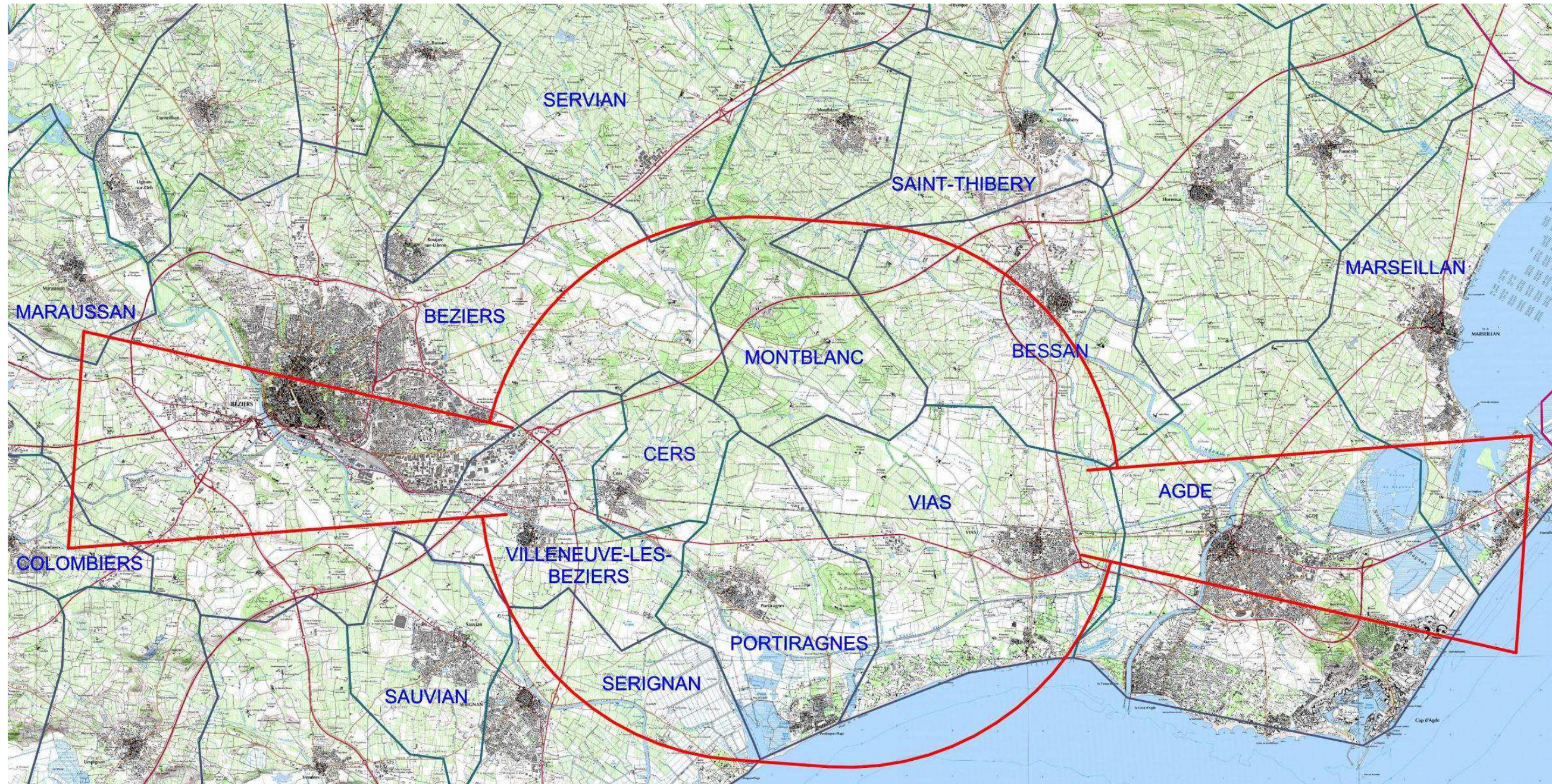
Département de l'HERAULT

AGDE	PORTIRAGNES
BESSAN	SAUVIAN
BEZIERS	SERIGNAN
CERS	SERVIAN
COLOMBIERS	ST THIBERY
MARAUSSAN	VIAS
MARSEILLAN	VILLENEUVE LES BEZIERS
MONTBLANC	

Croquis des surfaces de dégagement



Enveloppe des dégagements





## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

### I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'aviation civile). Ces obstacles sont repérés sur les plans A1, A2 et A4.

N°	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale majorée (m NGF)	Dépassement (m)	Commune
Trouée Ouest : 1000 premiers mètres						
1	Att / Dec	Clôture aérodrome	filiforme (*)	de 15.4 à 17.2 m	Sans objet	PORTIRAGNES
2	Att / Dec	zone d'arbres isolés	mince (*)	Obstacle supprimé	Sans objet	PORTIRAGNES
3	Att / Dec	zone d'arbres isolés	mince (*)	Obstacle supprimé	Sans objet	PORTIRAGNES
4	atterrissage	zone d'arbres isolés	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
5	atterrissage	arbre	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
6	Att / Dec	arbre	mince (*)	30.9 m	Sans objet	CERS
7	atterrissage	arbre	mince (*)	28.9 m	Sans objet	PORTIRAGNES
8	Att / Dec	zone d'arbres isolés	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
Trouée Est : 1000 premiers mètres						
9	atterrissage	route	mobile	18 m (majoré de 6.3)	de 0.4 à 0.9 m	VIAS
10	Att / Dec	Clôture aérodrome	filiforme (*)	de 11.5 à 13.5 m	Sans objet	VIAS
11	Att / Dec	zone d'arbres	massif	Obstacle mis en conformité	Sans objet	VIAS
12	Att / Dec	arbre	mince (*)	20.1 m	Sans objet	VIAS
13	Att / Dec	arbre	mince (*)	19.3 m	Sans objet	VIAS
14	Att / Dec	zone d'arbres isolés	mince (*)	de 21.9 à 24.1 m	Sans objet	VIAS
15	atterrissage	ligne télécom	filiforme	de 17.7 à 18 m	Sans objet	VIAS
16	Att / Dec	localizer	mince	13.1 m	Sans objet	VIAS
Périmètre d'appui						
17	Périmètre d'appui sud	Parc aux instruments	mince filiforme	Antennes de 16.2 à 16.6 m Clôture de 8.7 à 15 m	Sans objet	PORTIRAGNES
18	Périmètre d'appui sud	Antenne	mince (*)	20.8 m	3.5 m	PORTIRAGNES
19	Périmètre d'appui sud	Panneau direction piste	mince (*)	13.3 m	Sans objet	PORTIRAGNES
20	Périmètre d'appui sud	Antenne	mince	17.5 m	0.4 m	PORTIRAGNES
21	Périmètre d'appui sud	Panneau direction piste	mince (*)	16 m	Sans objet	PORTIRAGNES
22	Périmètre d'appui sud	Bâti	massif	18 m	0.9 m	PORTIRAGNES
23	Périmètre d'appui sud	Antenne	mince	28.5 m	10.4 m	PORTIRAGNES
24	Périmètre d'appui sud	Antenne	mince	20.1 m	3 m	PORTIRAGNES
Surface latérale Nord						
25	latérale	Clôture aérodrome	filiforme (*)	de 15.7 à 20.6 m	Sans objet	PORTIRAGNES ET VIAS
26	latérale	arbre isolé	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
27	latérale	arbre isolé	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
28	latérale	arbre isolé	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
29	latérale	zone d'arbres isolés	massif	Obstacle mis en conformité	Sans objet	VIAS
Surface latérale Sud						
30	latérale	Arbre isolé	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	VIAS
31	latérale	Clôture aérodrome	filiforme (*)	de 13.6 à 17.2 m	Sans objet	VIAS

32	latérale	Tour de contrôle	massif	36.1 m	0.3 m	PORTIRAGNES
33	latérale	Clôture aérodrome	filiforme (*)	15.8 m	Sans objet	PORTIRAGNES
34	latérale	Arbre isolé	mince (*)	Obstacle mis en conformité	Sans objet	PORTIRAGNES
Surface horizontale						
35	Horizontale sud	Château d'eau	massif	71 m	8.9 m	PORTIRAGNES
36	Horizontale nord	zone d'arbres isolés	massif	64.1 m	2 m	CERS

(\*) assimilé à un obstacle mince ou filiforme

**Les obstacles n°2 et 3, identifiés en janvier 2012, ont été reconnus comme supprimés début 2014 et ne figurent en conséquent pas sur les plans A1, A2 et A4.**

**Les obstacles n° 4, 5, 8, 11, 26 à 30 et 34 ont fait l'objet de travaux de mise en conformité début 2014 et leur cote sommitale, relevée en janvier 2012, a vraisemblablement évolué. Si nécessaire, ils doivent faire l'objet d'un traitement comme indiqué au paragraphe II.1.**

**Les obstacles suivants, initialement mentionnés en raison de leur majoration, ne dépassent plus les cotes limites, après application de la modification réglementaire entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2015 : n°1, 6, 7, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 25, 31 et 33.**

**Les autres obstacles sont acceptés.**

## **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 WGS 84 (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 points d'infrastructure du système de la piste : projection planimétrique Lambert 93

#### Schéma

