



Maîtrise d'ouvrage

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



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile nord-est

---

# Aérodrome de BESANÇON – LA – VÈZE

## 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 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 30 novembre 2016</p>  <p>J.N. HERBEY</p>	<p>Proposé par la cheffe du département Programmation Environnement Aménagement</p> <p>Paris, le 30 novembre 2016</p>  <p>M. HONORAT</p>	<p>Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire</p> <p>Paris, le 30 novembre 2016</p>  <p>A. LASLAZ</p>
<p>Approuvé par arrêté interministériel en date du 27 février 2017</p>		



# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>1</b>
<b>I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES</b>	<b>1</b>
I.1 - OBJET ET PROCEDURE	1
I.2 - BASES REGLEMENTAIRES	1
I.3 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES	2
I.4 - FORME GENERALE DES SERVITUDES	2
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	3
I.5.1 - Obstacles mobiles	3
I.5.2 - Balisage des obstacles	3
<b>II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME DE BESANÇON LA VÈZE</b>	<b>4</b>
II.1 - PREAMBULE	4
II.2 - PLAN DE SITUATION	4
II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	5
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	5
II.3.2 - Chiffre de code	5
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	5
II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	6
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	6
II.4.2 - Surfaces latérales	8
II.4.3 - Périmètre d'appui	8
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	8
II.4.5 - Surface conique	8
II.4.6 - Adaptations des surfaces	8
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	10
II.5.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	10
II.6 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	10
II.6.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	10
II.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	11
II.6.3 - Croquis des surfaces de dégagement	12
II.6.4 - Enveloppe des dégagements	13
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>14</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS</b>	<b>14</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>15</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	15
II.2 - OBSTACLES A VENIR	15
<b>3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE</b>	<b>16</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, 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 interministériel du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

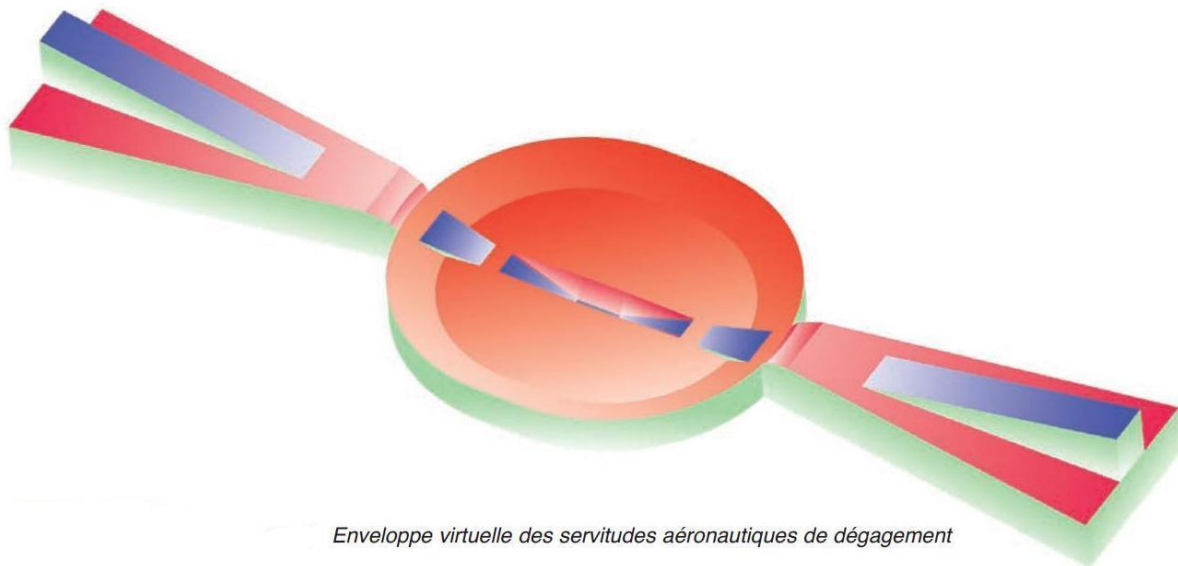
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains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



## **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 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.5.2 - 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 interrégionale (DSAC-IR) 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 AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME DE BESANÇON LA VÈZE

### II.1 - PREAMBULE

L'aérodrome de Besançon- La Vèze ne dispose pas d'un plan de servitudes aéronautiques approuvé.

L'infrastructure aéronautique actuelle est la suivante :

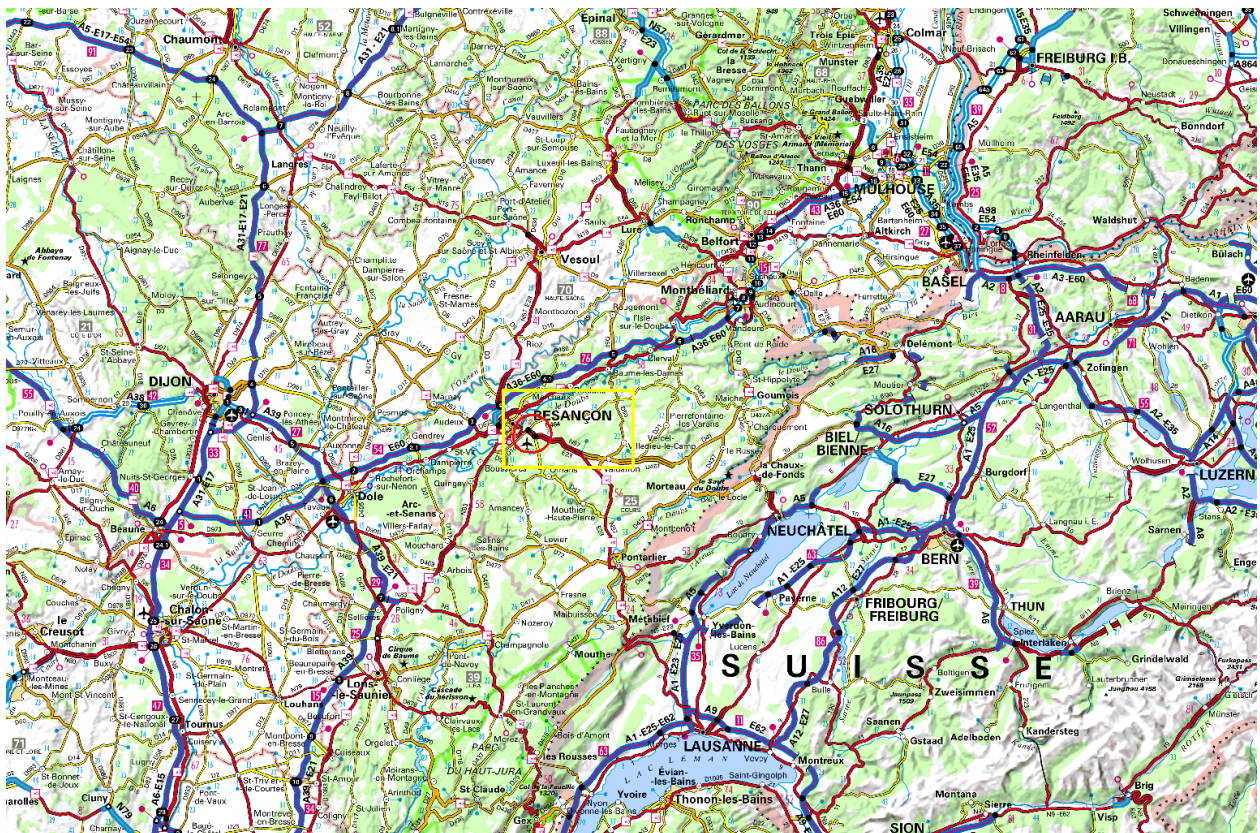
- piste revêtue (05/23), orientée Sud-Ouest/ Nord-Est ( $052^{\circ}/232^{\circ}$  source carte VAC du 18 Août 2016) de 1403,2 mètres de long x 23 mètres de large, comportant un seuil décalé de 59,6 m en piste 23 et un seuil décalé de 307 m en piste 05.

Le 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 Besançon La Vèze est situé au sud-est de la ville de Besançon dans le département du Doubs sur les communes de La Vèze, Morre et Saône. Il est géré par le Syndicat Mixte de l'aérodrome de Besançon la Vèze.





## II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques

#### ▪ Systeme de piste

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

- piste revêtue (05/23), orientée Sud-Ouest/ Nord-Est (*052°/232° source carte VAC du 18 Août 2016*) de 1403,2 mètres de long x 23 mètres de large, comportant un seuil décalé de 59.6 m en piste 23 (et suppression du seuil décalé actuel en piste 05).

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 **387,5 m** (NGF). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure. Cette altitude correspond à celle de l'extrémité 05.

### II.3.2 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence 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 :

- 2

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

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.

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

La piste revêtue (05) est exploitée à vue :

- seuil 05 : approche à vue de jour et de nuit « avec indicateur visuel de pente d'approche ».

La piste revêtue (23) est exploitée aux instruments :

- seuil 23 : approche classique « avec indicateur visuel de pente d'approche ».

## **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 de l'aérodrome sont les suivantes :

### **Piste principale revêtue 05/23**

#### **Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage face au Nord-Est (trouée du côté du seuil 05)	Atterrissage face au Sud-Ouest (trouée du côté du seuil 23)
- Type d'approche (spécifications utilisées)	A vue	Classique
- Chiffre de code	2	2
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	150 m
- Divergence	10 %	15 %
- Cote à l'origine	387,5 m NGF	384,6 m NGF
- Longueur 1 <sup>ère</sup> section	2 500 m	2 500 m
- Pente 1 <sup>ère</sup> section	4 %	3,33 %
- Pente 2 <sup>ème</sup> section	Sans objet	Sans objet
- Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	Sans objet	Sans objet
- Longueur totale	2500 m	2500 m

#### **Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage face au Sud-Ouest (trouée du côté du seuil 05)	Décollage face au Nord-Est (trouée du côté du seuil 23)
- Chiffre de code	2	2
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	580 m	580 m
- Cote à l'origine	387,5 m NGF	384,6 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2500 m	2500 m

#### **II.4.2 - Surfaces latérales**

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour la piste revêtue.

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la piste utilisable à l'atterrissage.

#### **II.4.3 - Périmètre d'appui**

Le périmètre d'appui est 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.

- Périmètre d'appui de (1403,6 m de longueur x 150 m de largeur) + (60 m x 80 m) en extrémité 05 et (60 x 80 m) en extrémité 23.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 – Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

#### **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 432,5 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 :

- « 3 500 mètres pour la piste 23 »
- « 2 500 mètres pour la piste 05 »

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 60 mètres, soit une cote maximale de 492,5 m (NGF).

Il est à préciser que pour construire la surface conique avec deux approches différentes pour chacun des QFU, la plus grande hauteur a été retenue.

#### **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 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irrémediables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Du fait de la présence de nombreux obstacles naturels et artificiels autour de l'aérodrome de Besançon-la-Vèze, une grande partie des terrains couverts par les servitudes aéronautiques de dégagement fait l'objet d'adaptations des surfaces de base (à l'exception des surfaces latérales).

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1), de détail (A2) et des adaptations et de repérage obstacles (A3).

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.

## Adaptations globales

Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Les plans d'ensemble (A1), de détails (A2) et des adaptations et de repérage obstacles (A3), le détail de ces adaptations en fonction du type d'obstacle pris en compte.

## Adaptations ponctuelles

Les adaptations ponctuelles sont représentées sur les plans d'ensemble (A1), de détails (A2) et des adaptations et de repérage obstacles (A3) elles concernent les obstacles suivants :

Numéro de l'obstacle	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale (m NGF)	Dépassement (m)	Commune
1	Adaptation niveaux	antenne	mince	656.1	6.1	Montfaucon
2	Adaptation niveaux	antenne	mince	683.6	3.6	Montfaucon
5	Trouées (23) atterrissage /décollage	voie ferrée	mobile	de 392.2 à 392.5 (Gabarit de 4.8 m majoré de 2 m sous trouée)	(atterrissage) de 0 à 1.4 (décollage) de 1.2 à 1.8	Saone
8	périmètre d'appui	voie routière	mobile	de 393.7 à 394.1 (Gabarit de 4.3 m)	de 6 à 6.6	La Vèze
	Trouées (05) atterrissage/décollage	voie routière	mobile	de 393.8 à 395.7 (Gabarit de 4.3 m majoré de 2 m sous trouée)	de 0.7 à 3	La Vèze
9	Trouées (05) atterrissage/décollage	voie routière	mobile	de 395.2 à 395.8 (Gabarit de 4.3 m majoré de 2 m sous trouée)	de 1.6 à 2.9	La Vèze
11	adaptation niveaux	forêt	massif	de 438.5 à 451	de 0 à 6.1	La Vèze
12	Adaptations niveaux Trouées (05)	forêt	massif	de 445 à 450	de 0 à 5	Fontain

## II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

### II.5.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 05 et 23 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces au stade ultime de dégagement sont les suivantes :

Piste principale		
SEUIL	05	23
Pente du PAPI	4 °	4 °
Cote à l'origine	387,5 m NGF	384,6 m NGF
Largeur à l'origine	80 m	150 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	10 %	15 %
Longueur totale (*)	2500 m	2500 m
Angle de calage A	3.5 °	3,5 °
Pente (angle de calage A - 0,57 °)	2,93° (5,12 %)	2,93° (5,12 %)

(\*) Longueur de la section rectiligne des trouées d'atterrissage associées.

**NB :**

**Cette surface étant en tout point moins contraignante que la trouée d'atterrissage associée, elle n'est pas représentée sur les plans (A1), (A2) et (A3).**

## II.6 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

### II.6.1 - 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.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques**

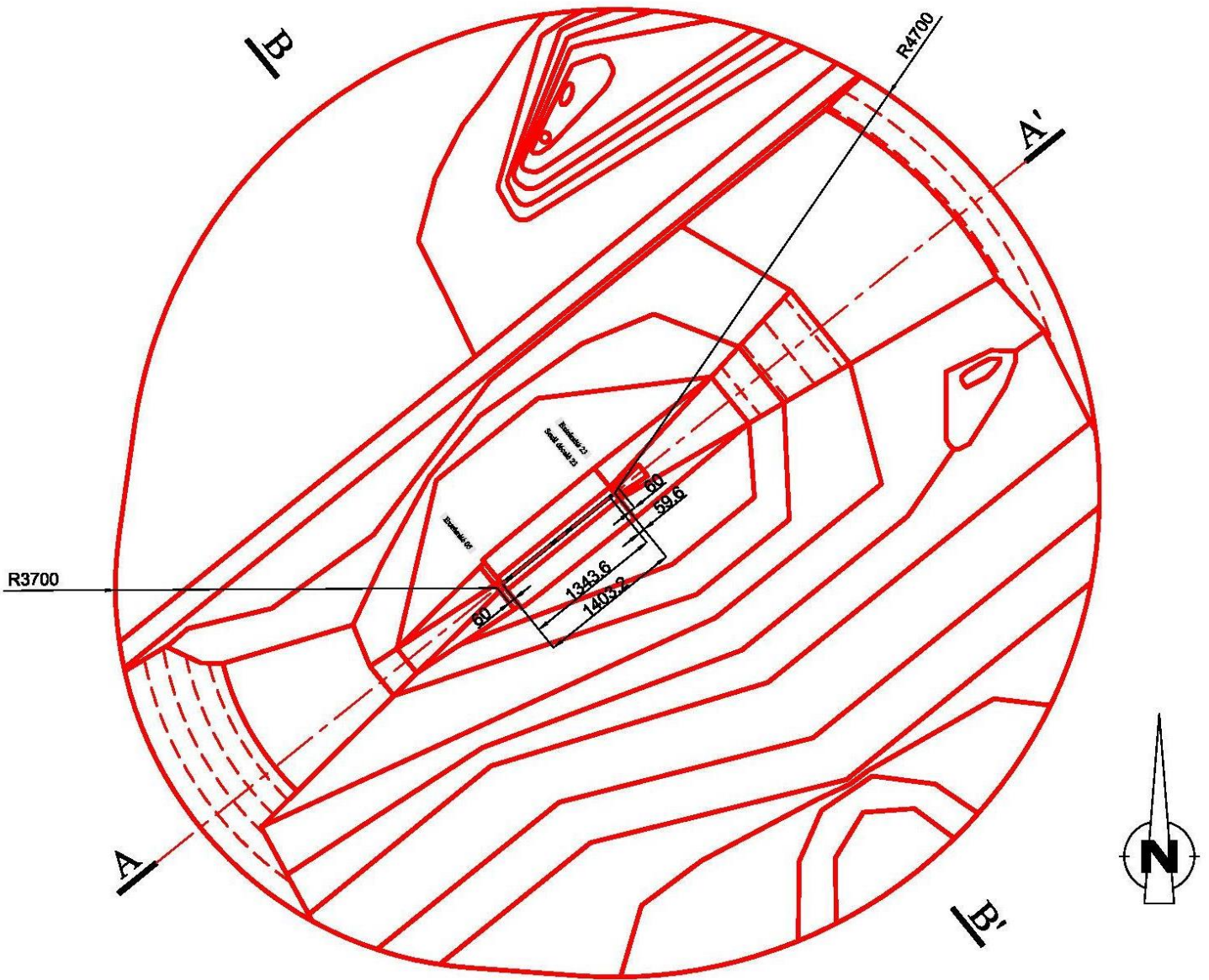
Les communes concernées par les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Besançon la Vèze sont les suivantes :

**Département du Doubs – Communes de :**

- **Besançon**
- **Beure**
- **Chalèze**
- **Chalezeule**
- **Fontain**
- **Foucherans**
- **Gennes**
- **La Chevillotte**
- **Le Gratteris**
- **La Vèze**
- **Mamirolle**
- **Merey sous Montrond**
- **Montfaucon**
- **Morre**
- **Saône**
- **Tarcenay**
- **Villers sous Montrond**

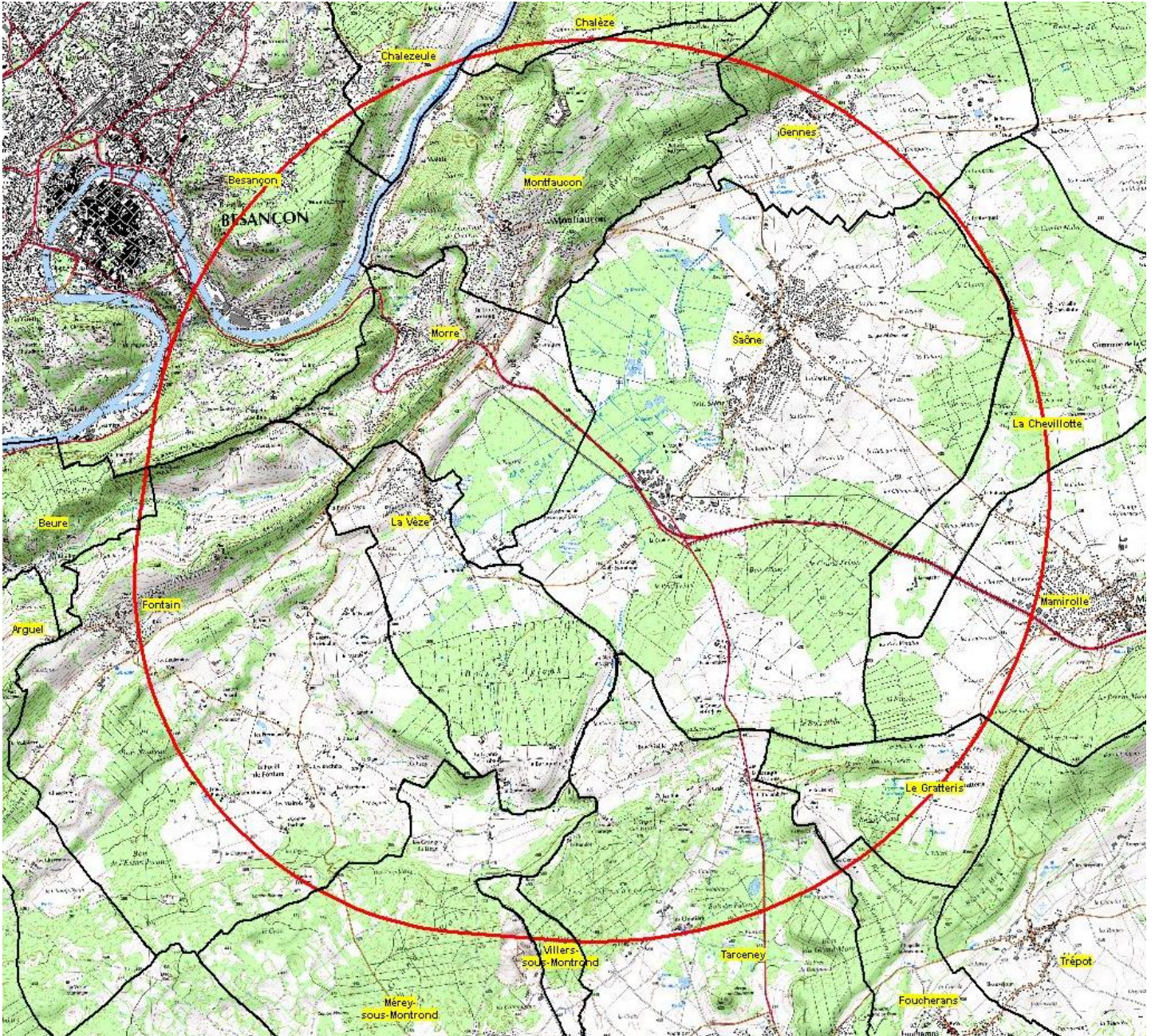


II.6.3 - Croquis des surfaces de dégagement





## II.6.4 - Enveloppe des dégagements





## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

### I-LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS

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

Numéro de l'obstacle	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale NGF) (m	Dépassement (m)	Commune
3	Trouée (23) atterrissage	forêt	massif	de 406 à 421.5	de 0 à 7.2	Saone
4	Trouées (23) atterrissage /décollage	forêt	massif	de 390.5 à 401.7	(atterrissage) de 0 à 7.3 (décollage) de 0 à 6	Saone
6	Trouée (23) atterrissage	forêt	massif	de 391 à 393.5	(atterrissage) de 0 à 1.8	Saone
7	surface latérale	forêt	massif	de 401 à 408	de 0 à 4	Morre
10	Latérale Trouées (05) atterrissage/décollage	forêt	massif	de 414.5 à 426	de 0 à 15.9	La Vèze
13	Latérale	forêt	massif	de 390.2 à 414.4	de 0 à 9.3	La Vèze/ Saone
14	Trouée (23) atterrissage	arbre	mince	390.2	1	Saone

## **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.

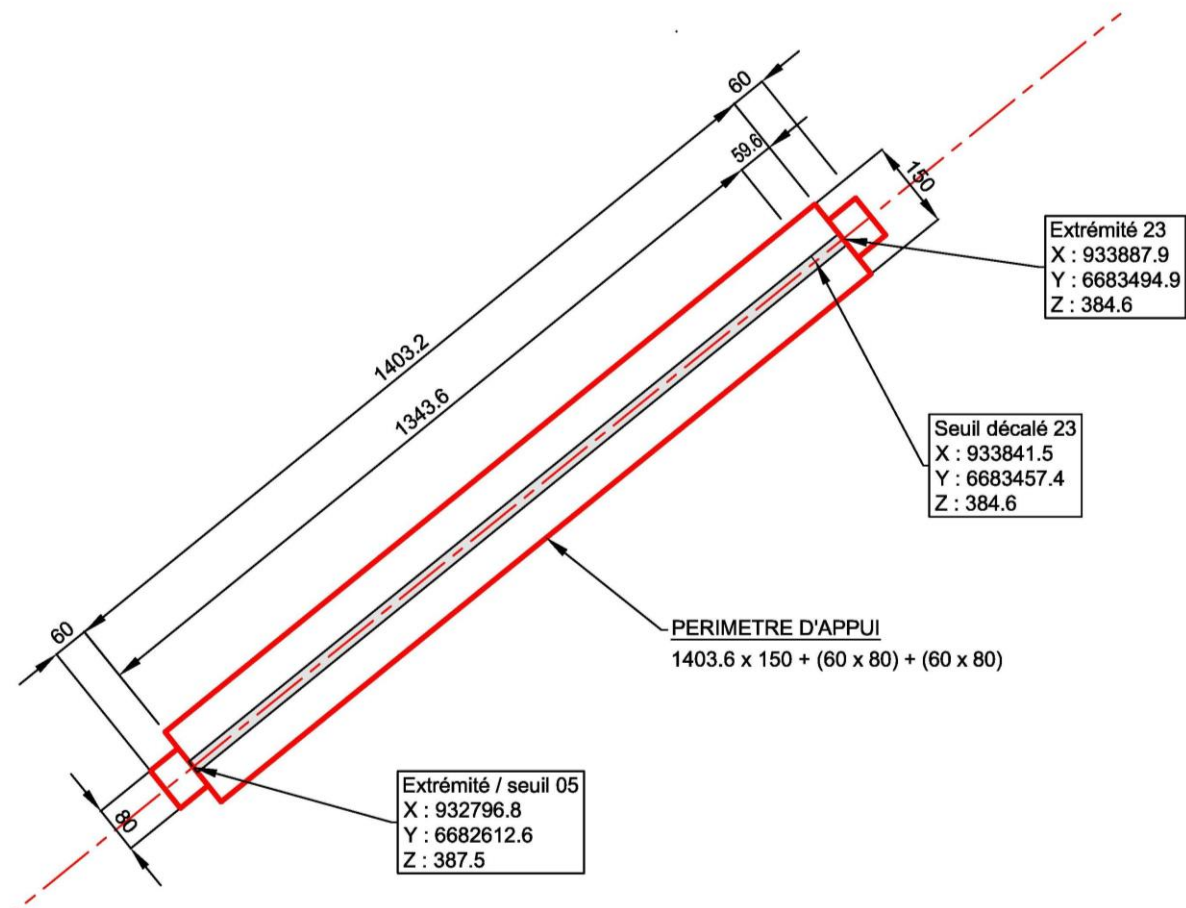
### 3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système géodésique (**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 piste : projection planimétrique **Lambert 93**.

#### Schéma











**Service national d'Ingénierie aéroportuaire**  
**Département Programmation Environnement Aménagement**  
1 rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1  
Tél : 04 42 33 78 78

