



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



direction  
générale  
de l'Aviation  
civile

# **AÉRODROME DE CHÂLONS-ÉCURY-SUR-COOLE (LFQK)**

## **PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT**

### **B - NOTE ANNEXE**

Approuvé par décret/arrêté (inter)ministériel en date du



# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>2</b>
<b>I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES</b>	<b>2</b>
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
<b>II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME</b>	<b>5</b>
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	5
II.3 - CARACTÉRISTIQUES 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	7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	10
II.4.3 - Périmètre d'appui	10
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	11
II.4.5 - Surface conique	11
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	12
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagements	13
II.4.8 - Adaptations des surfaces	14
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>15</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS</b>	<b>15</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>15</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	15
II.2 - OBSTACLES A VENIR	15
<b>3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES</b>	<b>16</b>

# 1 - NOTICE EXPLICATIVE

## I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

### I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une conférence entre services et collectivités intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services de l'aviation civile.

### I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

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 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES

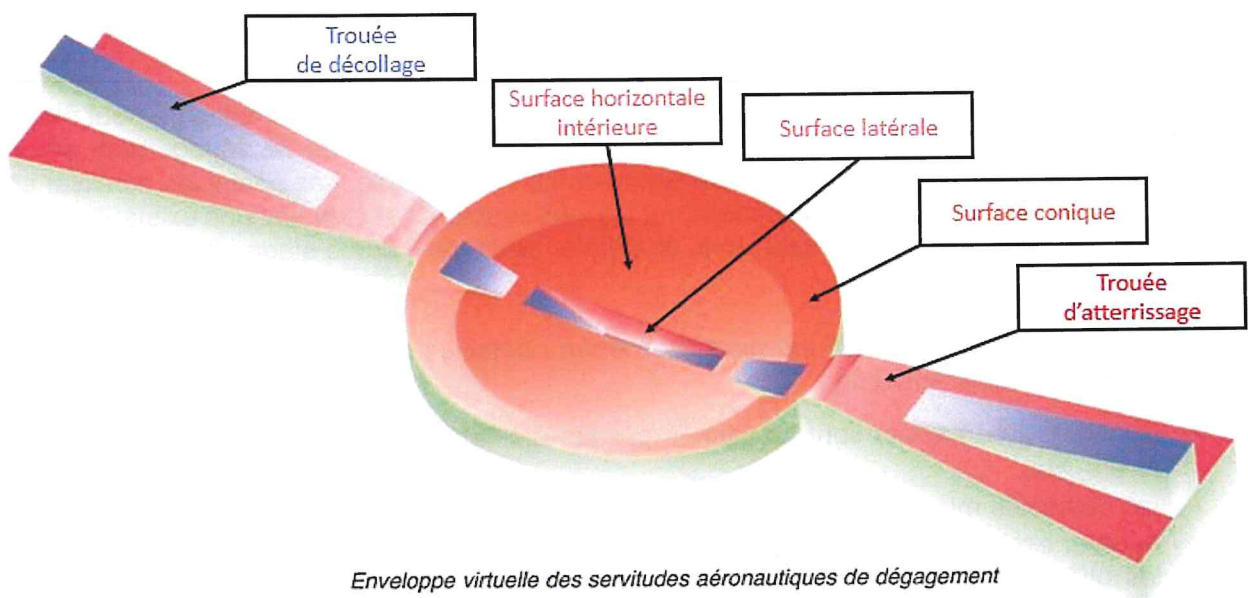
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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,
- 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 GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



## **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 opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

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 caténares, les câbles de téléhériques, etc.

Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

## II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

### II.1 - PRÉAMBULE

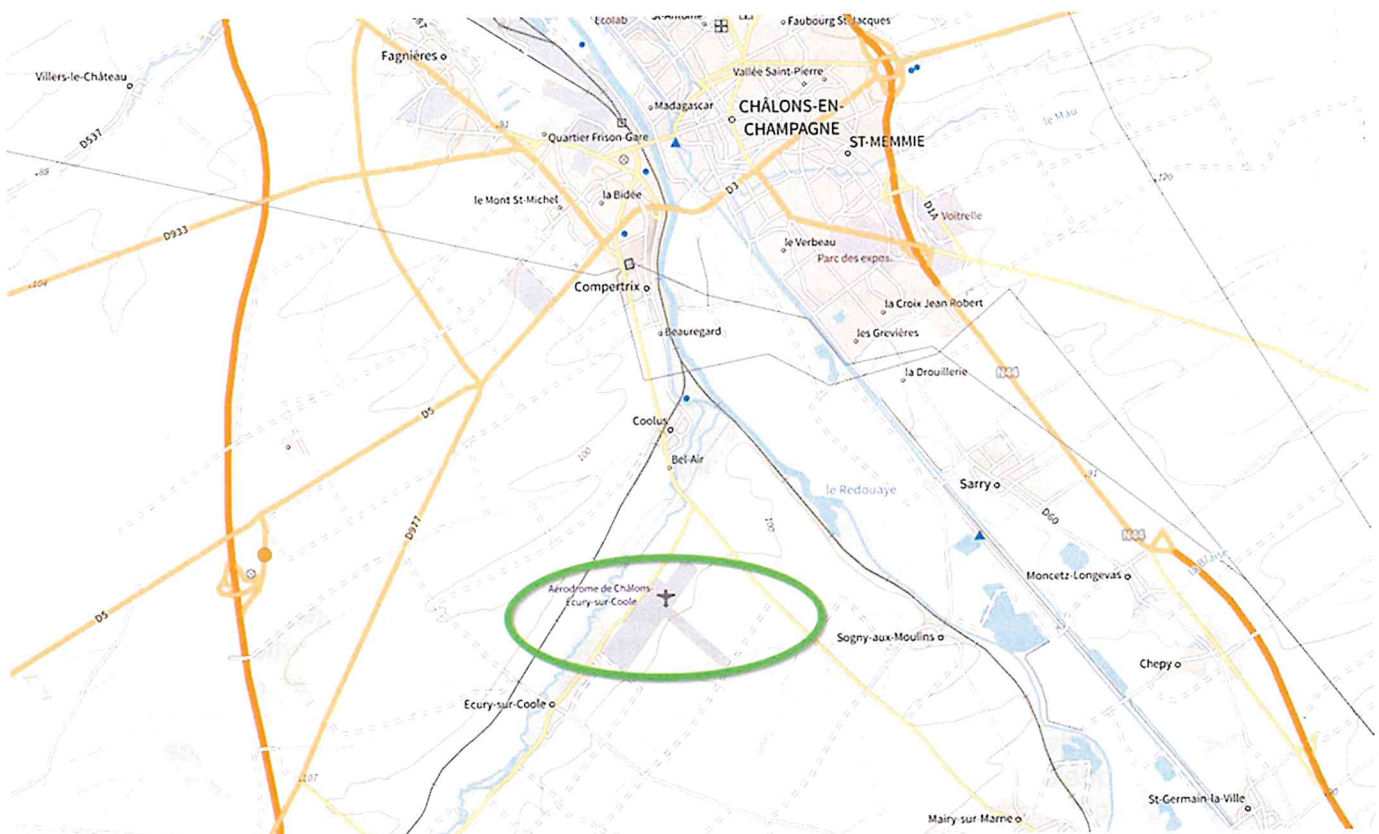
L'aérodrome de Châlons-Ecury-sur-Cooles (code OACI : LFQK) est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (CAP) à titre principal et à l'aviation de tourisme et au vol à voile à titre secondaire. Il est propriété de la commune d'Ecury-sur-Cooles.

L'aérodrome est doté depuis le 16 novembre 1970 d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement conformément aux dispositions de l'arrêté du 31 juillet 1963.

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 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques

#### ▪ Système de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement, identique au stade actuel, sont les suivantes :

- piste principale 04R-22L, non revêtue, orientée 036/216 de 1500 mètres de long et 80 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé de 125 m au QFU 04,
  - un seuil décalé de 125 m au QFU 22,
- une deuxième piste 04C-22C, non revêtue, orientée 036 /216, parallèle à la piste principale, de 1500 mètres de long et 70 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé de 125 m au QFU 04,
  - un seuil décalé de 125 m au QFU 22,
- une troisième piste 04L-22R, non revêtue, orientée 036 /216, parallèle à la piste principale, de 365 mètres de long et 30 mètres de large.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

#### ▪ Altitude de référence

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la (des) surface(s) de la (des) piste(s) utilisable(s) pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de **97.50** mètres **NGF** (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 distance de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée. Il fixe la longueur de piste minimale nécessaire pour l'aéronef le plus contraignant au décollage.

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

- 2 pour la piste principale 04R-22L,
- 2 pour la piste secondaire 04C-22C,
- 1 pour la piste tertiaire 04L-22R.



### **II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes**

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

Toutes les pistes sont exploitées à vue de jour uniquement et dans leurs deux sens d'utilisation.

### **II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT**

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 opérationnelles de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS).

#### **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 04R/22L de chiffre de code 2****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 04	QFU 22
Spécifications utilisées	Vue	Vue
Distance au seuil	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	80 mètres	80 mètres
Divergence	10 %	10 %
Cote à l'origine	95.70 m NGF	97.50 m NGF
Longueur 1 <sup>ère</sup> section	2 500 mètres	2 500 mètres
Pente 1 <sup>ère</sup> section	4 %	4 %
Pente 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section
Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	Pas de 3 <sup>ème</sup> section	Pas de 3 <sup>ème</sup> section
Longueur totale	2 500 mètres	2 500 mètres

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 22 (trouée du côté du seuil 04)	QFU 04 (trouée du côté du seuil 22)
Distance à l'extrémité de la piste	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	80 mètres	80 mètres
Divergence	10 %	10 %
Largeur finale	580 mètres	580 mètres
Cote à l'origine	96.60 m NGF	97.20 m NGF
Pente	4 %	4 %
Longueur totale	2 500 mètres	2 500 mètres

**Piste secondaire 04C-22C de chiffre de code 2****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 04	QFU 22
Spécifications utilisées	Vue	Vue
Distance au seuil	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	80 mètres	80 mètres
Divergence	10 %	10 %
Cote à l'origine	95.70 m NGF	95.70 m NGF
Longueur 1 <sup>ère</sup> section	2 500 mètres	2 500 mètres
Pente 1 <sup>ère</sup> section	4 %	4 %
Pente 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section
Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	Pas de 3 <sup>ème</sup> section	Pas de 3 <sup>ème</sup> section
Longueur totale	2 500 mètres	2 500 mètres

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 22 (trouée du côté du seuil 04)	QFU 04 (trouée du côté du seuil 22)
Distance à l'extrémité de la piste	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	80 mètres	80 mètres
Divergence	10 %	10 %
Largeur finale	580 mètres	580 mètres
Cote à l'origine	95.09 m NGF	95.30 m NGF
Pente	4 %	4 %
Longueur totale	2 500 mètres	2 500 mètres
Caractéristique de la trouée courbe de décollage	QFU 22 (trouée du côté du seuil 04)	QFU 04 (trouée du côté du seuil 22)
Longueur alignement droite	0 mètre	Sans objet
Angle	16°	Sans objet
Rayon de virage	500 mètres	Sans objet
Cap	201°	Sans objet

**Piste tertiaire 04L-22R de chiffre de code 1****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 04	QFU 22
Spécifications utilisées	Vue	Vue
Distance au seuil	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	60 mètres	60 mètres
Divergence	10 %	10 %
Cote à l'origine	92.50 m NGF	93.00 m NGF
Longueur 1 <sup>ère</sup> section	1 600 mètres	1 600 mètres
Pente 1 <sup>ère</sup> section	5 %	5 %
Pente 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section	Pas de 2 <sup>ème</sup> section
Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	Pas de 3 <sup>ème</sup> section	Pas de 3 <sup>ème</sup> section
Longueur totale	1 600 mètres	1 600 mètres

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 22 (trouée du côté du seuil 04)	QFU 04 (trouée du côté du seuil 22)
Distance à l'extrémité de la piste	0 mètres	0 mètres
Largeur à l'origine	60 mètres	60 mètres
Divergence	10 %	10 %
Largeur finale	380 mètres	380 mètres
Cote à l'origine	92.50 m NGF	93.00 m NGF
Pente	5 %	5 %
Longueur totale	1 600 mètres	1 600 mètres

**II.4.2 - Surfaces latérales**

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour les trois pistes.

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.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

#### **II.4.4 - Surface horizontale intérieure**

La surface horizontale intérieure, dont la cote NGF est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 142.50 mètres NGF.  
Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, de rayon égal à 2000 m, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage.

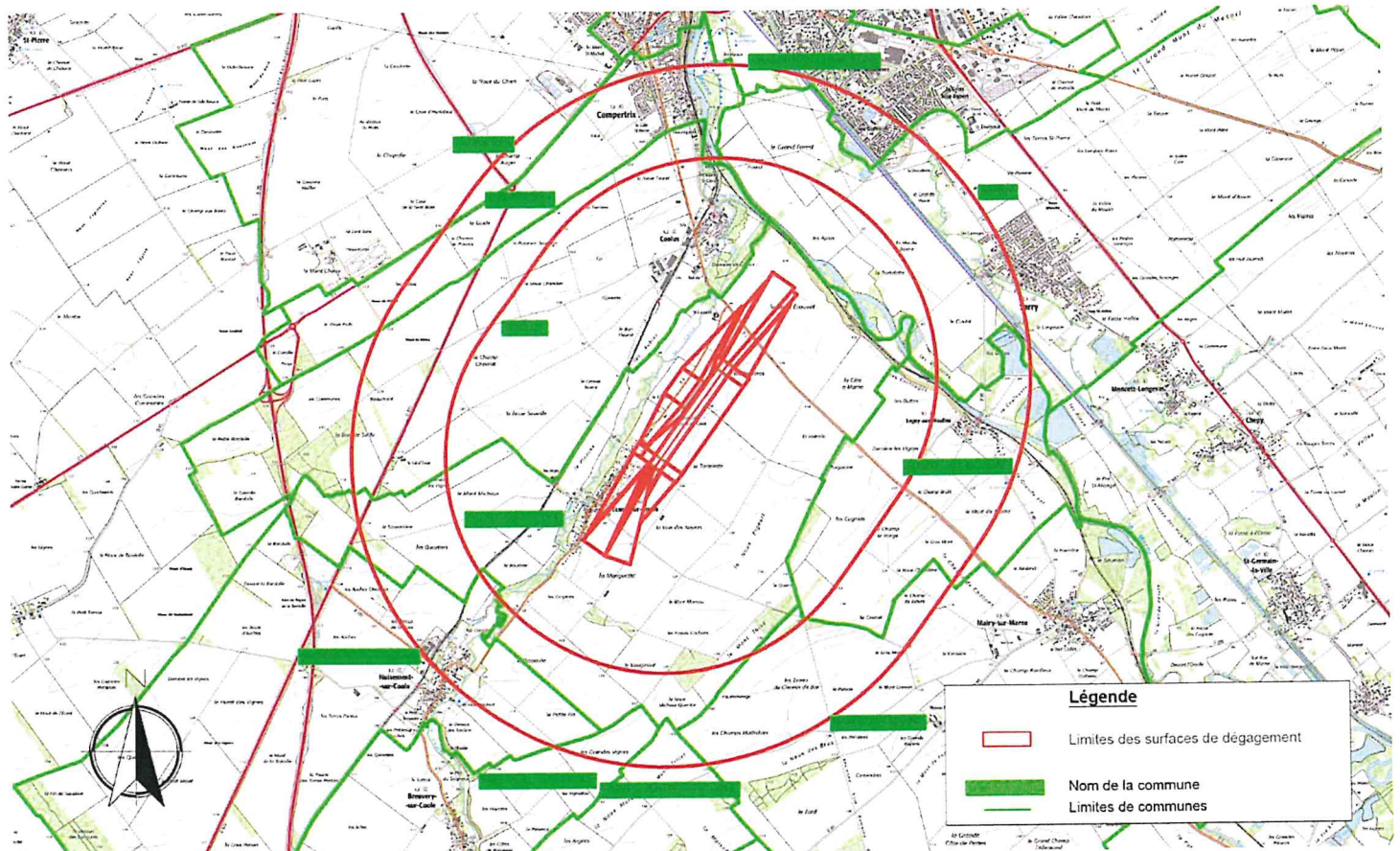
#### **II.4.5 - Surface conique**

La surface conique a une pente de 5% et s'élève jusqu'à une hauteur de 55 mètres à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure. Elle a pour cote maximale 197.50 mètres NGF



## II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagements

Le schéma ci-après précise l'enveloppe des surfaces de dégagements aéronautiques correspondant au stade ultime de développement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées.



Les communes concernées sont les suivantes :

### **Département de la Marne (51)**

- BREUVERY-SUR-COOLE
- CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE
- COMPERTRIX
- COOLUS
- ÉCURY-SUR-COOLE
- FAGNIÈRES
- MAIRY-SUR-MARNE
- NUISEMENT-SUR-COOLE
- SAINT-QUENTIN-SUR-COOLE
- SARRY
- SOGNY-AUX-MOULINS

## II.4.8 - 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.

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 détail (A2).

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 ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ils sont repérés par le symbole  $\Delta$  ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants (coordonnées X Y en projection Lambert 93) :

ID Géomètre	Type	X(m)	Y(m)	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surface concernée
1862	BATIMENT	800332.24	6865635.54	144.57	2,07	Horizontale
1877- 1878	TALUS	800325.43	6865641.69	De 143,14 à 143.18	De 0,64 à 0,68	Horizontale
866	ANTENNE	798816.54	6869671.15	150.50	8,0	Horizontale



## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

### I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES 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).

Ces obstacles sont les suivants :

ID _ Zone	Type	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surface concernée	Commune et Lieu
C1	ZONE BOISEE	Entre 146,69 et 147,76	Entre 2,97 et 3,95	Conique	Châlons-Ecury-sur-Coole
C2	ZONE BOISEE	Entre 147,61 et 150,94	Entre 0,43 et 7,28	Conique	Châlons-Ecury-sur-Coole
H1	ZONE BOISEE	Entre 143,64 et 148,44	Entre 1,14 et 5,94	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H2	ZONE BOISEE	Entre 143,15 et 152,17	Entre 0,65 et 9,67	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H3	ZONE BOISEE	Entre 147,12 et 150,25	Entre 4,62 et 7,75	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H4	ZONE BOISEE	Entre 142,8 et 149,53	Entre 0,3 et 7,03	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H5	ZONE BOISEE	Entre 142,98 et 146,86	Entre 0,48 et 4,36	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H6	ZONE BOISEE	142,89	0,39	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
H7	ZONE BOISEE	Entre 144,2 et 150,92	Entre 1,7 et 8,42	Horizontale	Châlons-Ecury-sur-Coole
L1	Poteaux 1066 et 1067	100.76	Entre 3,33 et 3,26	Latérale	Châlons-Ecury-sur-Coole

## 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, peuvent être 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 À 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.

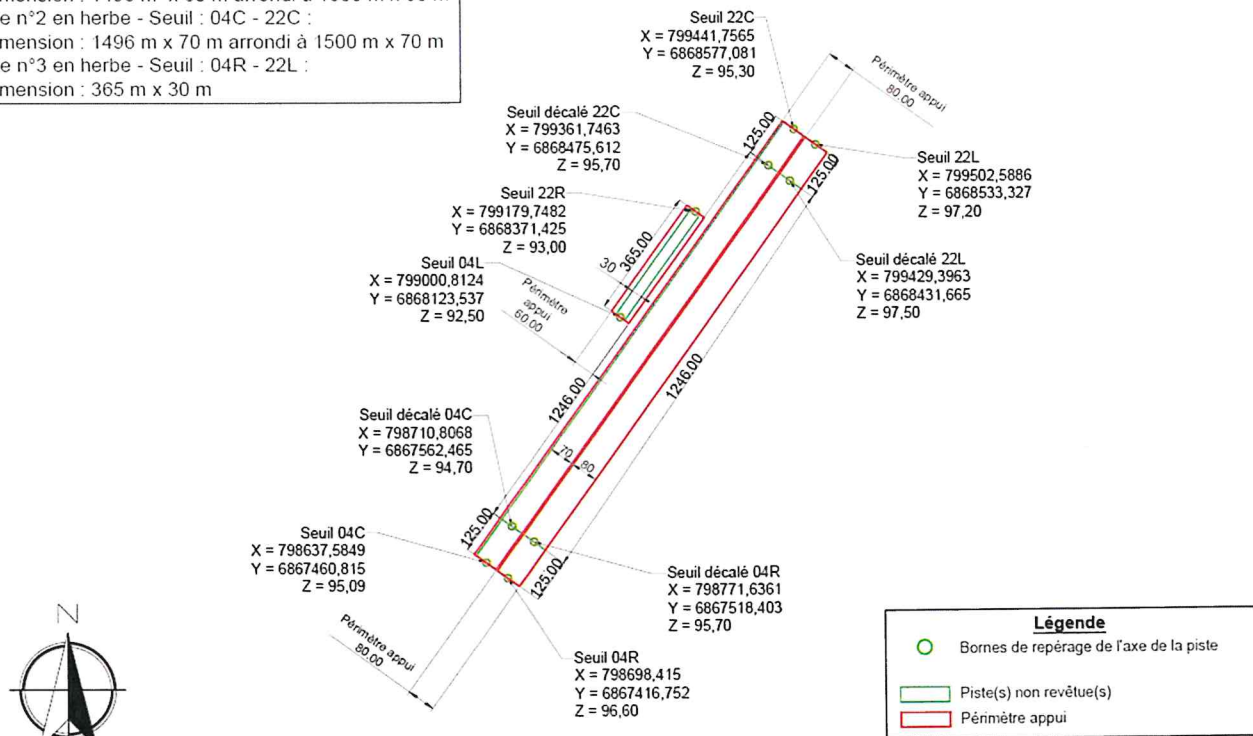
### 3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétrique en vigueur.

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	SYSTEME GEODESIQUE	ELLIPSIDE ASSOCIE	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

Les distances sont exprimées en mètres et calculées en projection planimétrique à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes. Elles peuvent donc différer légèrement des longueurs physiques des infrastructures telles que déclarées sur la publication d'information aéronautique.

Piste principale en herbe - Seuil : 04L - 22R :  
 - Dimension : 1496 m x 80 m arrondi à 1500 m x 80 m  
 Piste n°2 en herbe - Seuil : 04C - 22C :  
 - Dimension : 1496 m x 70 m arrondi à 1500 m x 70 m  
 Piste n°3 en herbe - Seuil : 04R - 22L :  
 - Dimension : 365 m x 30 m



Distance en mètres et cotes altimétriques en mètres NGF



**Direction générale de l'Aviation civile**  
50, rue Henri Farman  
75720 Paris cedex 15  
Téléphone : 01 58 09 43 21  
[www.ecologique-solidaire.gouv.fr](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr)

