



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

AÉRODROME DE LOGNES - ÉMERAINVILLE (LFPL)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du **12 mai 2025**

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
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
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	7
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	8
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	8
II.3.2 - Chiffre de code	9
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	9
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	10
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	10
II.4.2 - Surfaces latérales	11
II.4.3 - Périmètre d'appui	11
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 dégagement	13
II.4.8 - Adaptations des surfaces	14
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	15
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	16
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	16
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	17
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	17
II.2 - OBSTACLES À VENIR	17
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	18

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS 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 et R.6351-1 à R. 6351-29,
- 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

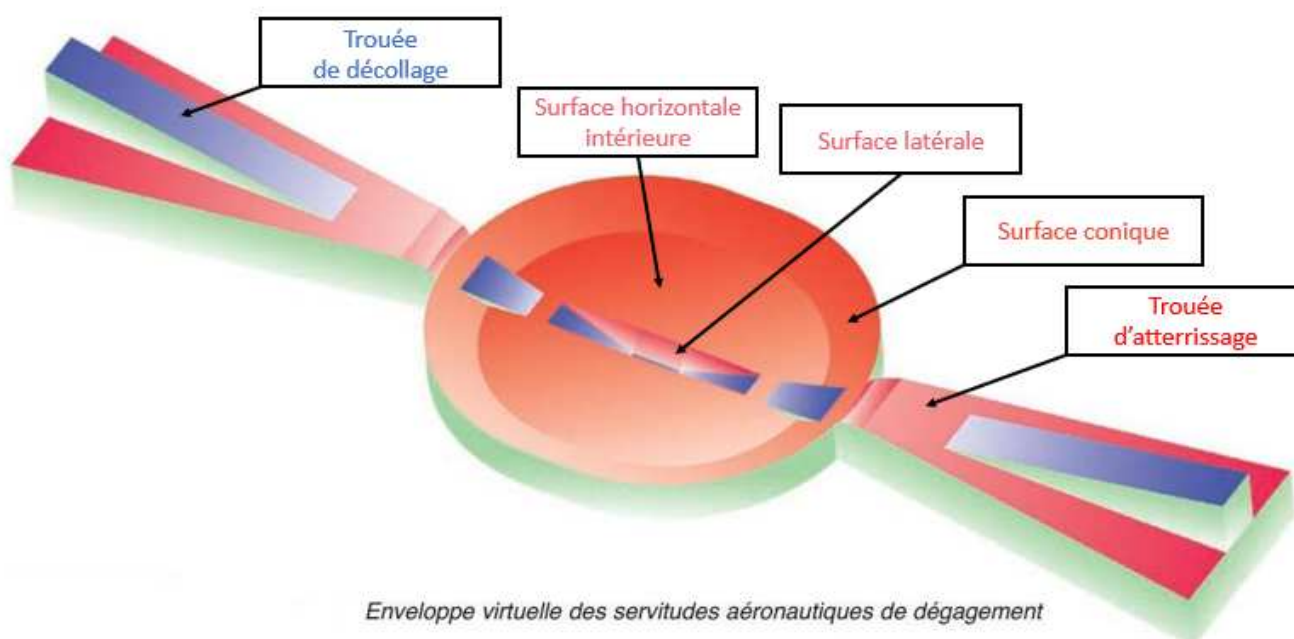
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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 caténaires, les câbles de téléphériques, 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.

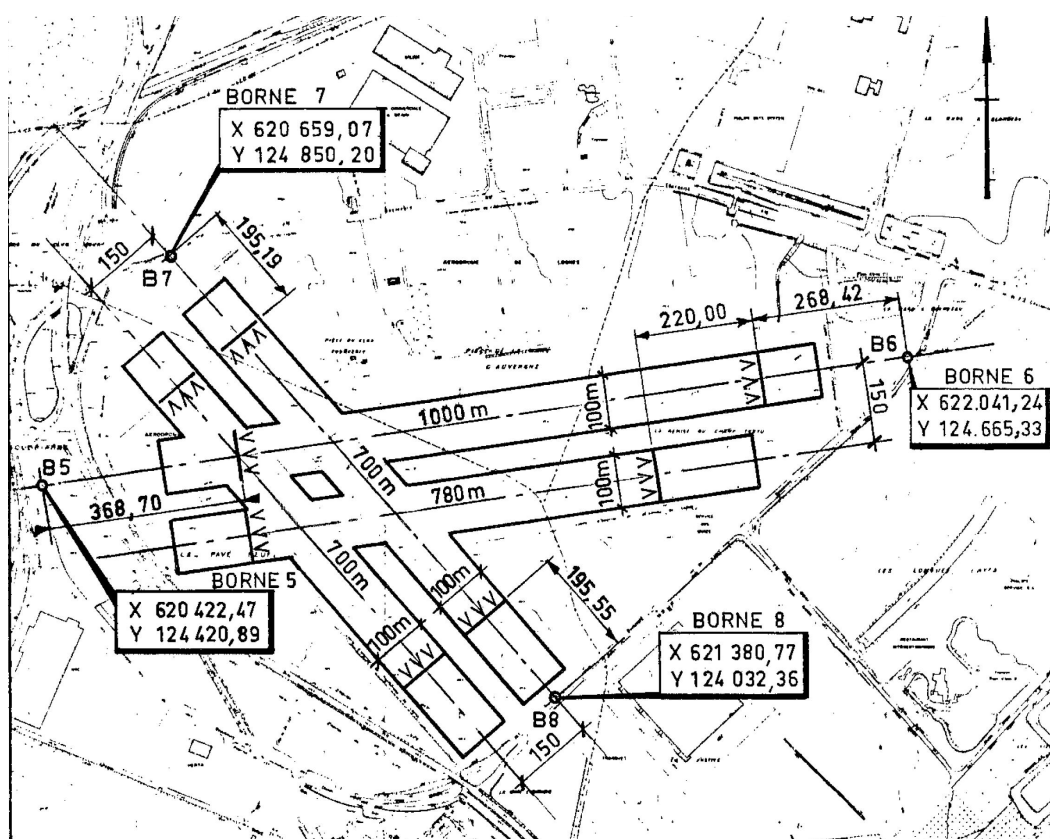
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par le décret du 26 avril 1991.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques suivantes, représentées dans le schéma ci-dessous :

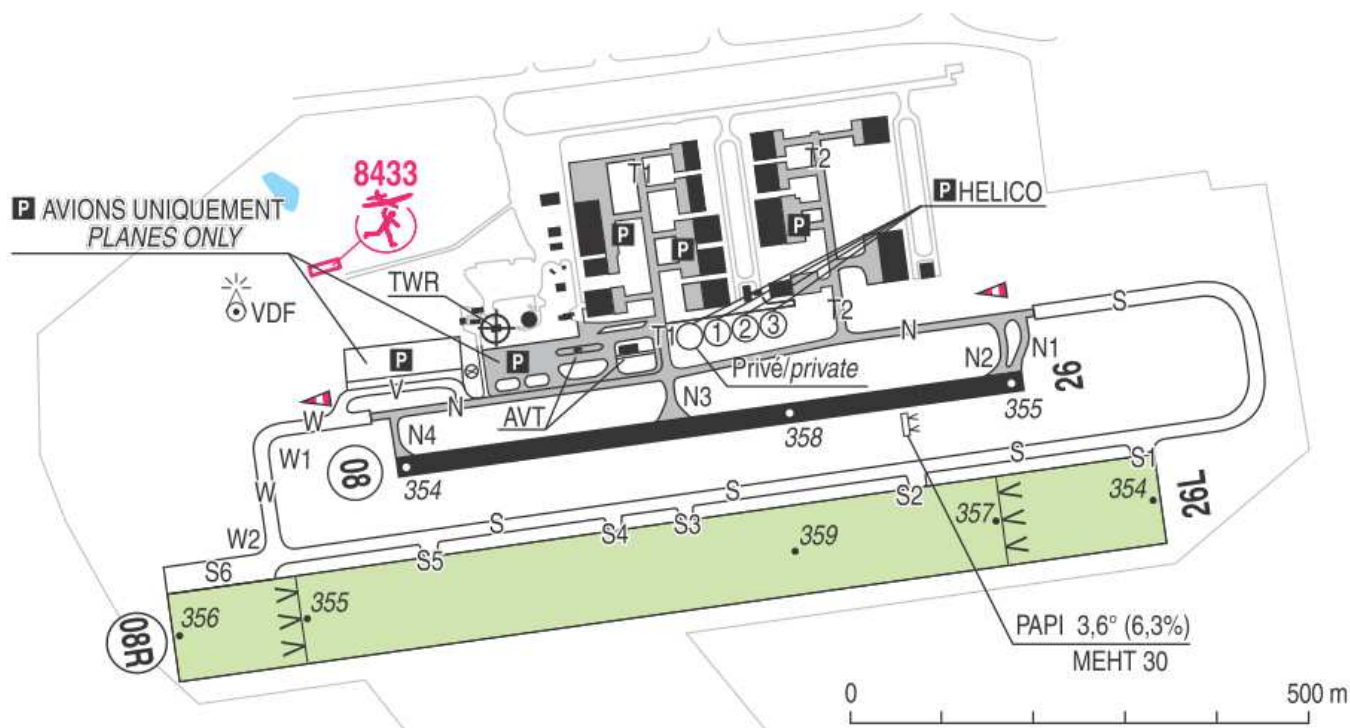
- deux bandes, orientées Nord-Ouest/Sud-Est, de 970 mètres x 100 mètres comportant, pour chacune d'elles :
 - un seuil décalé de 100 mètres au Nord-Ouest,
 - un seuil décalé de 170 mètres au Sud-Est,
- une bande, orientée Est/Ouest, de 1 240 mètres x 100 mètres comportant :
 - un seuil décalé de 140 mètres à l'Ouest,
 - un seuil décalé de 100 mètres à l'Est.
- une bande, orientée Est/Ouest, de 1 100 mètres x 100 mètres comportant :
 - un seuil décalé de 140 mètres à l'Ouest,
 - un seuil décalé de 180 mètres à l'Est.



Extrait PSA approuvé le 26 avril 1991

Les infrastructures de l'aérodrome sont aujourd'hui les suivantes :

- une piste 08/26¹ revêtue, orientée Est/Ouest de 700 mètres de long x 20 mètres de large,
- une piste 08R/26L non revêtue de 1 100 mètres de long x 100 mètres de large comportant :
 - un seuil décalé de 140 mètres à l'Ouest,
 - un seuil décalé de 180 mètres à l'Est.



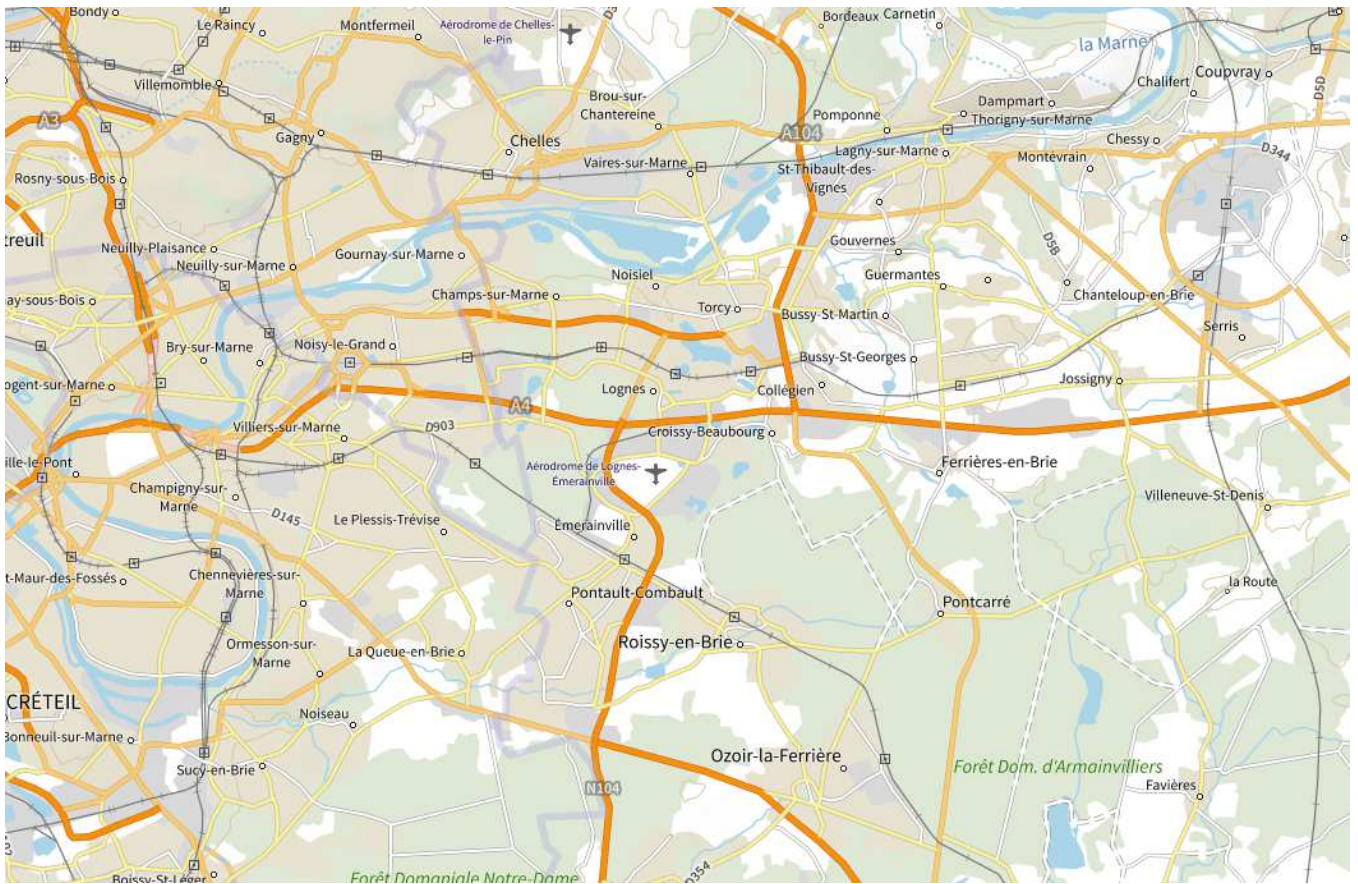
Extrait carte VAC

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.

¹ Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ces deux sens d'utilisation ou QFU.
QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

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 sont les suivantes :

- piste 08/26 revêtue, orientée Est/Ouest de 940 mètres de long x 20 mètres de large, comportant un seuil décalé de 100 mètres aux deux extrémités.

La distance de roulement disponible au décollage (dite TORA) et la distance disponible à l'atterrissage (dite LDA) sont portées de 700 à 840 mètres.

Le seuil à l'atterrissage reste identique au seuil actuel en configuration face à l'ouest ; il est déplacé de 40 mètres vers l'ouest en configuration face à l'est.

Ces choix conduisent à avoir les mêmes lignes d'appui pour les trouées de décollage et les trouées d'atterrissage, simplifiant le projet de PSA.

Ces hypothèses de configuration de piste au stade ultime de développement ont pour effet de réduire, de 300 mètres (940 m contre 1 240 m), la longueur de piste au stade ultime par rapport à celle prévue dans le PSA approuvé en 1991.

Elles conduisent à de nouvelles servitudes aéronautiques réduisant les contraintes d'urbanisme aux abords de l'aérodrome par rapport au PSA approuvé en 1991, notamment à l'est, et laisse une possibilité d'extension des distances utilisables au décollage ou à l'atterrissage, permettant la prise en compte d'éventuelles évolutions réglementaires relatives aux exigences de sécurité applicables aux aérodromes d'aviation générale.

Ces hypothèses de stade ultime ne préjugent pas de la réalisation effective d'une extension de piste².



² En application de l'article R122-2 du code de l'environnement, tout projet d'extension de piste (cas d'une piste de moins de 2100 mètres) fait l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale, qui peut alors prescrire une évaluation environnementale.

- piste 08R/26L non revêtue de 1 100 mètres de long x 100 mètres de large, comportant :
 - un seuil décalé à l'atterrissage de 140 mètres à l'Ouest,
 - un seuil décalé à l'atterrissage de 180 mètres à l'Est.

Ces hypothèses correspondent à la configuration actuelle de la piste non revêtue.

Pour chaque sens d'utilisation de la piste non revêtue, la fin de la distance de roulement disponible au décollage (TORA) coïncide également avec le seuil décalé à l'atterrissage dans le sens opposé.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures, et pour la piste 08/26 revêtue par la figure ci-dessous.

▪ **Altitude de référence**

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé des surfaces des pistes utilisables pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 109,4 mètres NGF (rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

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 dans la réglementation applicable.

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 pour la piste 08/26 revêtue,
- 2 pour la piste 08R/26L non revêtue.

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.

Les deux pistes sont exploitées, de jour uniquement, à vue sur 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 08/26 revêtue de chiffre de code 2

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 08 Décollage QFU 26	Atterrissage QFU 26 Décollage QFU 08
Cote à l'origine	107,9 m NGF	108,2 m NGF
Spécifications utilisées	à vue	
Distance au seuil (décalé)	60 m	
Largeur à l'origine	80 m	
Divergence	10 %	
Longueur	2 500 m	
Pente	4 %	

La trouée de décollage QFU 08 (vers l'Est) est courbe à partir du travers de l'extrémité (seuil 26L) de la piste non revêtue, avec virage à droite d'angle 38,5° et de rayon 500 mètres.

Piste 08R/26L non revêtue de chiffre de code 2

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 08R Décollage QFU 26L	Atterrissage QFU 26L Décollage QFU 08R
Cote à l'origine	108,3 m NGF	108,8 m NGF
Spécifications utilisées	à vue	
Distance au seuil (décalé)	0 m	
Largeur à l'origine	100 m *	
Divergence	10 %	
Longueur	2 500 m	
Pente	4 %	

La largeur réglementaire de 80 mètres est portée à 100 mètres afin de ne pas être inférieure à la largeur de la piste.

La trouée de décollage QFU 08R (vers l'Est) est courbe à partir de l'extrémité (seuil 26L) de la piste non revêtue, avec virage à droite d'angle 38,5° et de rayon 500 mètres.

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour les deux 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

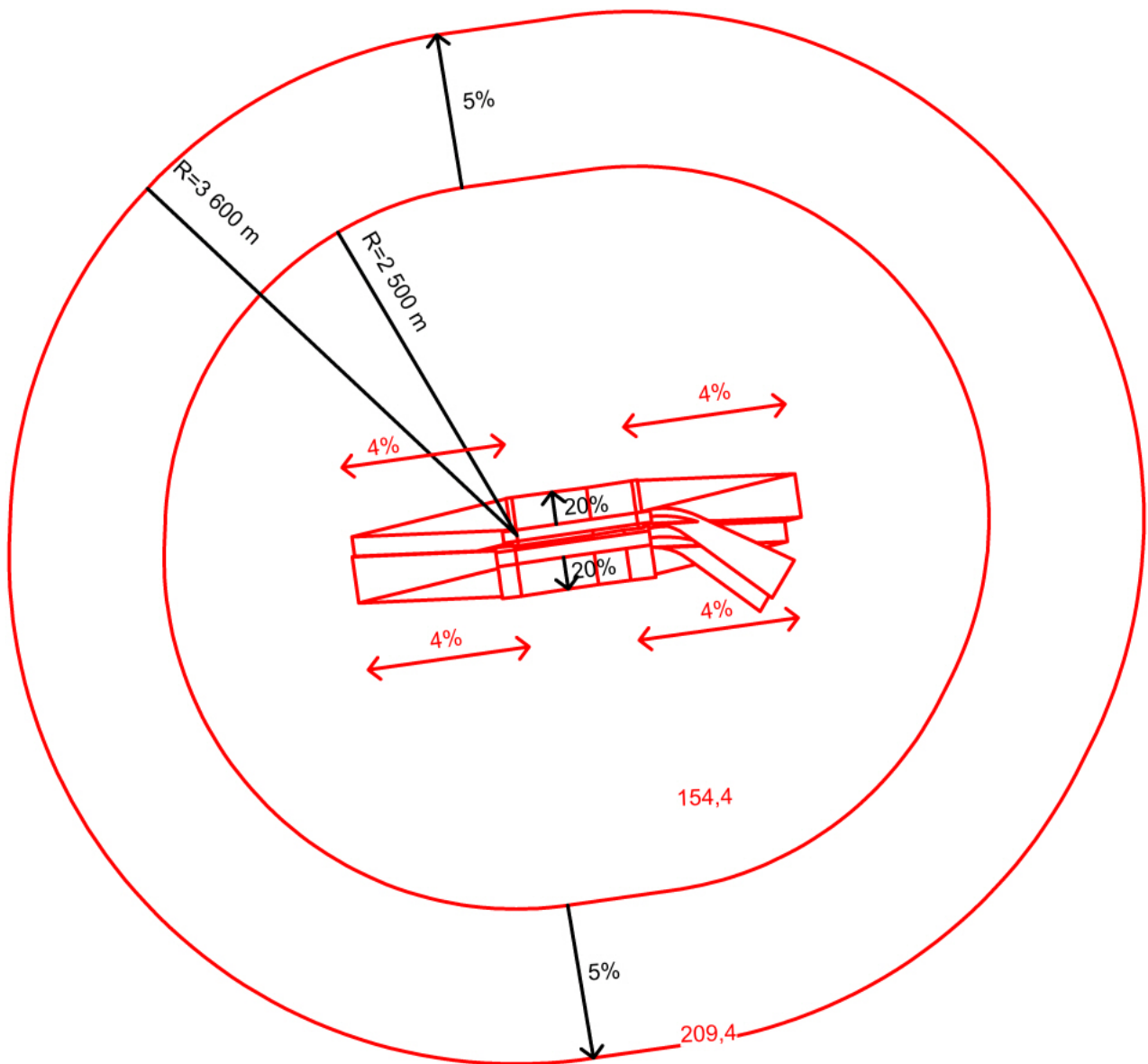
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 154,4 mètres NGF.

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 2500 mètres, et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.4.5 - Surface conique

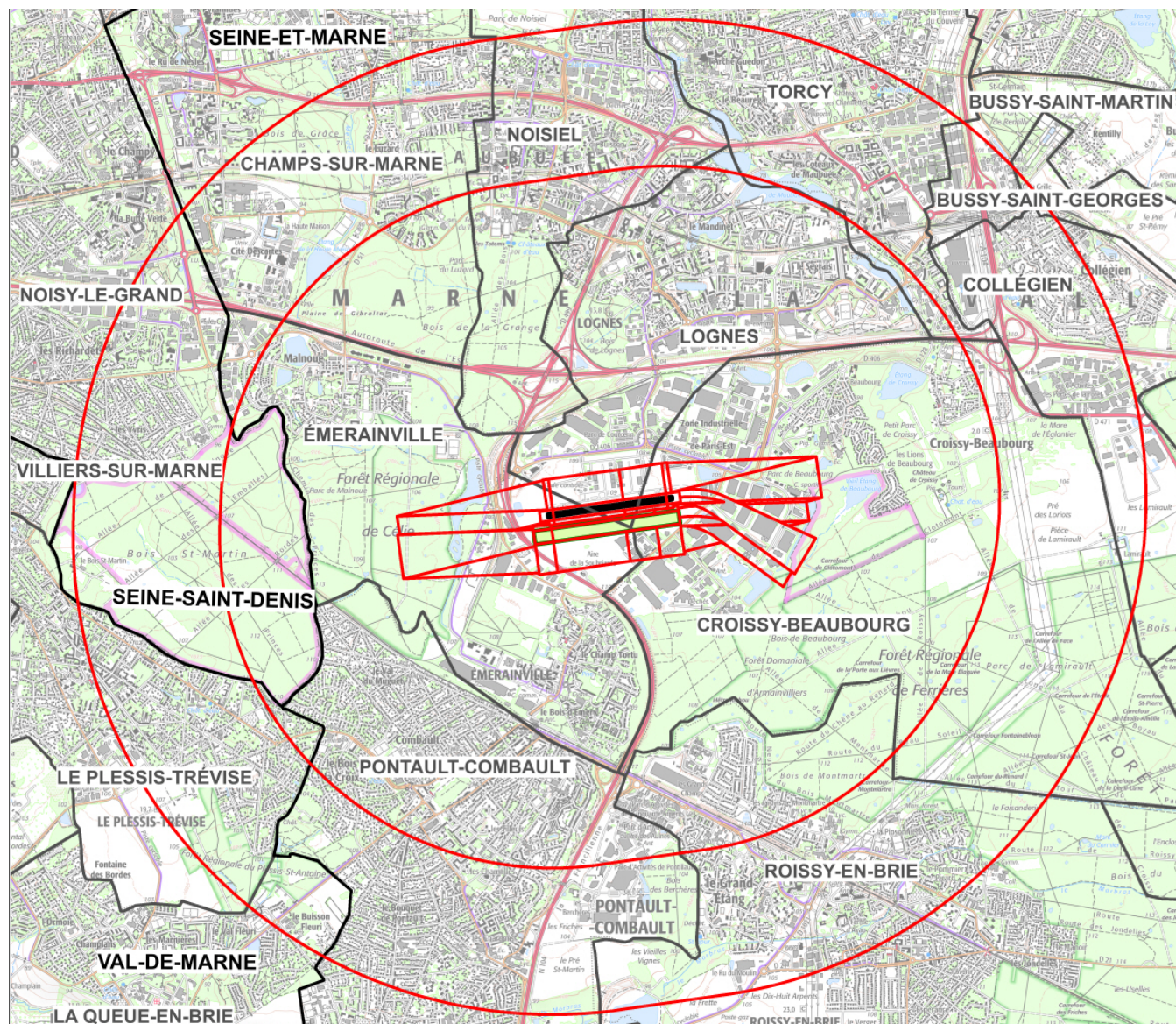
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 55 mètres, soit une cote maximale de 209,4 mètres NGF.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement

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 :

SEINE-ET-MARNE :

BUSSY-SAINT-GEORGES
BUSSY-SAINT-MARTIN
CHAMPS-SUR-MARNE
COLLEGIEN
CROISSY-BEAUBOURG
ÉMERAINVILLE
LOGNES
NOISIEL
PONTAULT-COMBAULT
ROISSY-EN-BRIE
TORCY

SEINE-SAINT-DENIS :

NOISY-LE-GRAND

VAL-DE-MARNE :

LA-QUEUE-EN-BRIE
LE PLESSIS-TRÉVISE
VILLIERS-SUR-MARNE

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 une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Type	Cote sommitale	Hauteur de dépassement	Surface concernée
A	Gabarit routier 4,5 m majoré de 2 m sous trouée	jusqu'à 115,6 m NGF	jusqu'à 0,7 m	Trouées seuil 08R
B	Antenne sur château d'eau	176,4 m NGF	22 m	Surface horizontale intérieure
C	Antenne sur château d'eau	171,6 m NGF	17,2 m	

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

L'indicateur visuel de pente d'approche (PAPI) au seuil 26 est protégé par une surface OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	26
Pente du PAPI	3,6 ° (6,3 %)
Angle de calage A	3,1 ° (5,4 %)
Cote à l'origine	108,2 m NGF
Largeur à l'origine	80 m
Distance au seuil	60 m
Divergence	10 %
Longueur totale	2 500 m
Pente (angle de calage A - 0.57°) ou Pente (angle PAPI - 1.07°)	2,53 ° (4,42 %)

Cette surface étant en tout point moins contraignante que la trouée d'atterrissage associée, elle n'est pas représentée sur les plans.

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.6351-6 du code des Transports).

Ces obstacles sont les suivants :

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (jusqu'à...) en mètres NGF	Hauteur de dépassement (jusqu'à...) en mètres	Commune
<u>Trouées seuil décalé 08</u>			Émerainville
1. Arbres	130,9	1	
2. Arbres	130,9	3	
<u>Trouées seuil décalé 08R</u>			
3. Arbres	126,3	3,3	Croissy-Beaubourg
4. Arbres	124,7	5,5	
<u>Trouées seuil décalé 26L</u>			
5. Arbres	128,9	6,6	
6. Arbres isolé	120,4	2	Émerainville Croissy-Beaubourg
<u>Surface latérale</u>			
3. Arbres	125,1	2	
7. Arbres	119,8	5,3	
8. Arbres	120,8	5,7	
9. Arbres	125,1	11,2	
10. Arbres	118,4	4,8	
11. Arbres	122,8	1,1	
12. Arbres	126,4	2,5	

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 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 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.

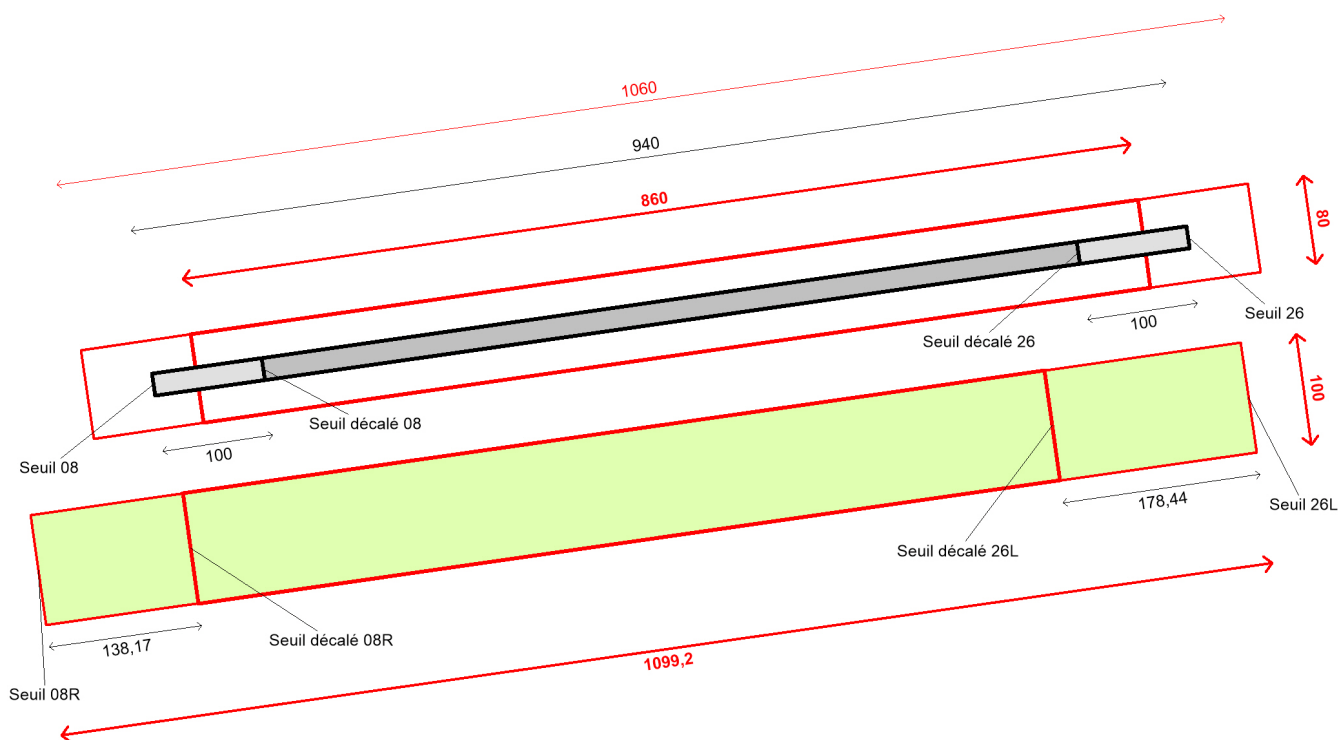
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE			
ZONE	SYSTÈME GÉODÉSIQUE	ELLIPSOÏDE ASSOCIÉ	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE			
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.

	X (m)	Y (m)	Z (m NGF)
Seuil 08	672 056,42	6 857 882,76	107,4
Seuil décalé 08			107,9
Seuil décalé 26			108,2
Seuil 26	672 987,03	6 858 015,30	108,2
Seuil 08R	671 953,14	6 857 716,49	108,6
Seuil décalé 08R			108,3
Seuil décalé 26L			108,8
Seuil 26L	673 041,32	6 857 871,55	108,1





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