RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

Arrêté du 12 MAI 2025
approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville (Seine-et-Marne)

NOR : ATDA2505695A

Le ministre de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6351-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et D. 6351-9 ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2024/07/DCSE/BPE/SERV du 24 mai 2024 portant ouverture d'une enquête publique relative à la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) de l'aérodrome Lognes-Emerainville, au profit de la Direction Générale de l'Aviation Civile ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre services du 8 février 2024 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 31 juillet 2024,

Arrête :

Article 1er

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville (Seine-et-Marne) annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville affectent le territoire des communes suivantes situées dans le département de Seine-et-Marne : Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Champs-Sur-Marne, Collégien, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-En-Brie, Torcy, celui de la commune suivante située dans le département Seine-Saint-Denis : Noisy-Le-Grand, et celui des communes suivantes situées dans le département de Val-de-Marne : La-Queue-En-Brie, Le Plessis-Trévise, Villiers-Sur-Marne.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville comprend :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFPL_1 à l'échelle 1/10 000 ;
- le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFPL_1 à l'échelle 1/5 000 ;
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif, et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

Article 4

Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville est déposée à la mairie des communes mentionnées à l'article 2 et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquels sont assises les servitudes.

Le plan est tenu à la disposition du public conformément aux dispositions de l'article D. 6351-9 du code des transports.

Article 5

Le décret du 26 avril 1991 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville (Seine-et-Marne) est abrogé.

Article 6

Les préfets des départements de Seine-et-Marne, du Val-de-Marne et de Seine-Saint-Denis sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 12 MAI 2025 ,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,

M. BOREL

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Arrivée courrier le
20 JUIN 2025
GPSEA

8

dgac direction générale de l'Aviation civile
DSAC

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile Nord
Division Régulation et Développement Durable
Subdivision Régulation et Assistance en Escale

Nos réf. : 25-202
Vos réf. : Sans objet
Affaire suivie par : Nicolas VERNHES
nicolas-a.vernhes@aviation-civile.gouv.fr
Tél. : 01 69 57 78 14 – **Mob.** : 07 60 72 25 55

Athis-Mons, le 17 juin 2025

A l'attention de :

Voir liste ci-dessous

OBJET : Transmission du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Lognes-Emerainville

BORDEREAU D'ENVOI

Désignation des pièces :	**Nombre** :	**Date** :
A – Plan ▪ A1 – Plan d'ensemble n°PSA-A1_SNIA_LFPL_1 au 1/10 000ème ▪ A2 – Plan de détail n°PSA-A2_SNIA_LFPL_1 au 1/5 000ème	1	17-06-2025
B – Note annexe : ▪ Notice explicative ▪ Liste des obstacles dépassant les cotes limites ▪ Calage géographique et altimétrique des infrastructures	1	17-06-2024

Observations

Conformément à l'article D6351-9 du code des transports, veuillez trouver ci-joint le dossier du Plan de Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Lognes-Emerainville approuvé en date du 12 mai 2025.

Liste des destinataires :

Le présent dossier a été envoyé aux

- Mairies de :
    - BUSSY-ST-GEORGES ;
    - BUSSY-SAINT-MARTIN ;
    - CHAMPS-SUR-MARNE ;
    - COLLEGIEN ;
    - CROISSY-BEAUBOURG ;
    - EMERAINVILLE ;
    - LOGNES ;
    - NOISIEL ;
    - PONTAULT-COMBAULT ;
    - ROISSY-EN-BRIE ;
    - TORCY ;
    - NOISY-LE-GRAND ; LA QUEUE-EN-BRIE ;
    - LE PLESSIS-TREVISE ;
    - VILLIERS-SUR-MARNE ;
- Communautés d'agglomération de :
    - PARIS - VALLEE DE LA MARNE
    - MARNE ET GONDOIRE
- Métropole du Grand Paris :
    - PARIS-EST-MARNE ET BOIS
    - GRAND PARIS SUD EST AVENIR
    - GRAND PARIS - GRAND EST

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LOGNES - ÉMERAINVILLE (LFPL)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A – Plan

A1 – Plan d'ensemble n°PSA-A1_SNIA_LFPL_1 au 1/10 000ème
A2 – Plan de détail n°PSA-A2_SNIA_LFPL_1 au 1/5 000ème

B – Note annexe

Notice explicative
Liste des obstacles dépassant les cotes limites
Calage géographique et altimétrique des infrastructures

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

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac 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

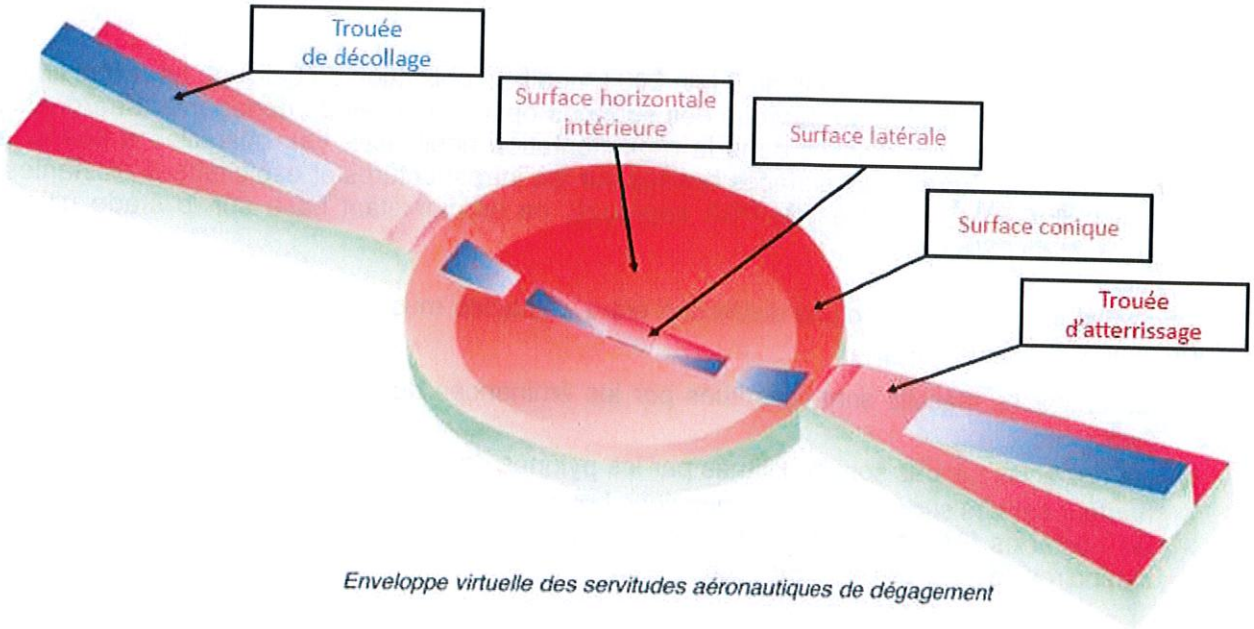
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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.



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

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

I.5.1 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.2 - Balisage des obstacles

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

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces 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.

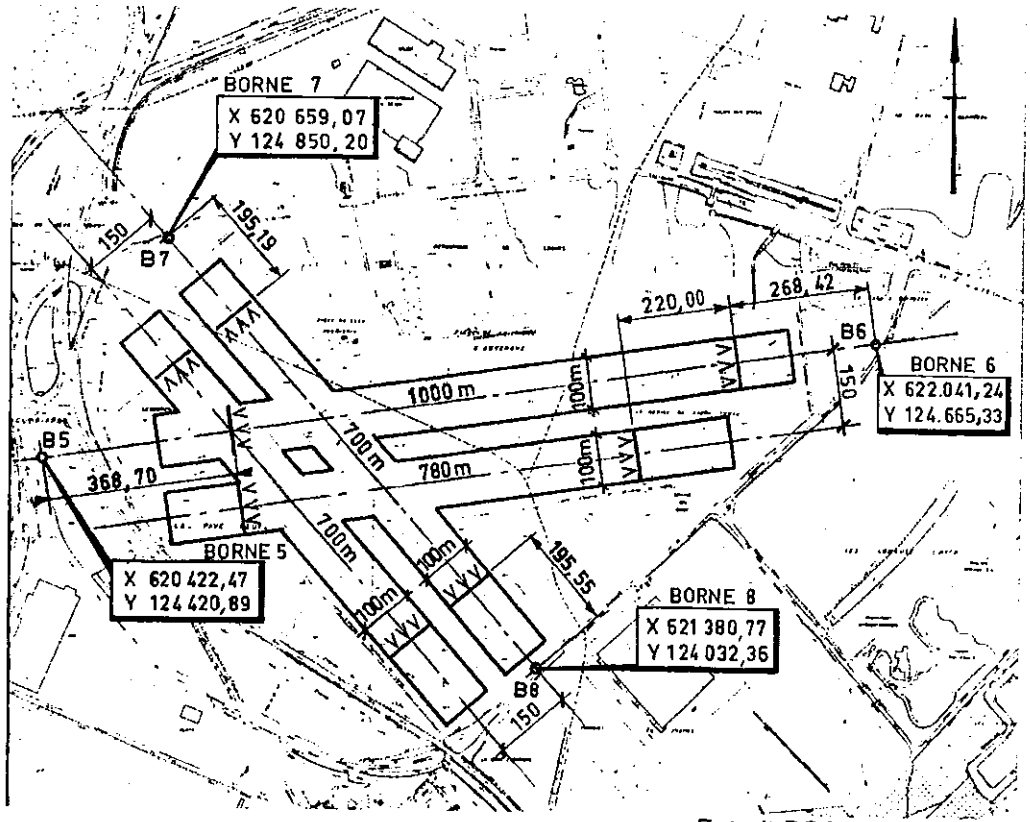
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

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 :

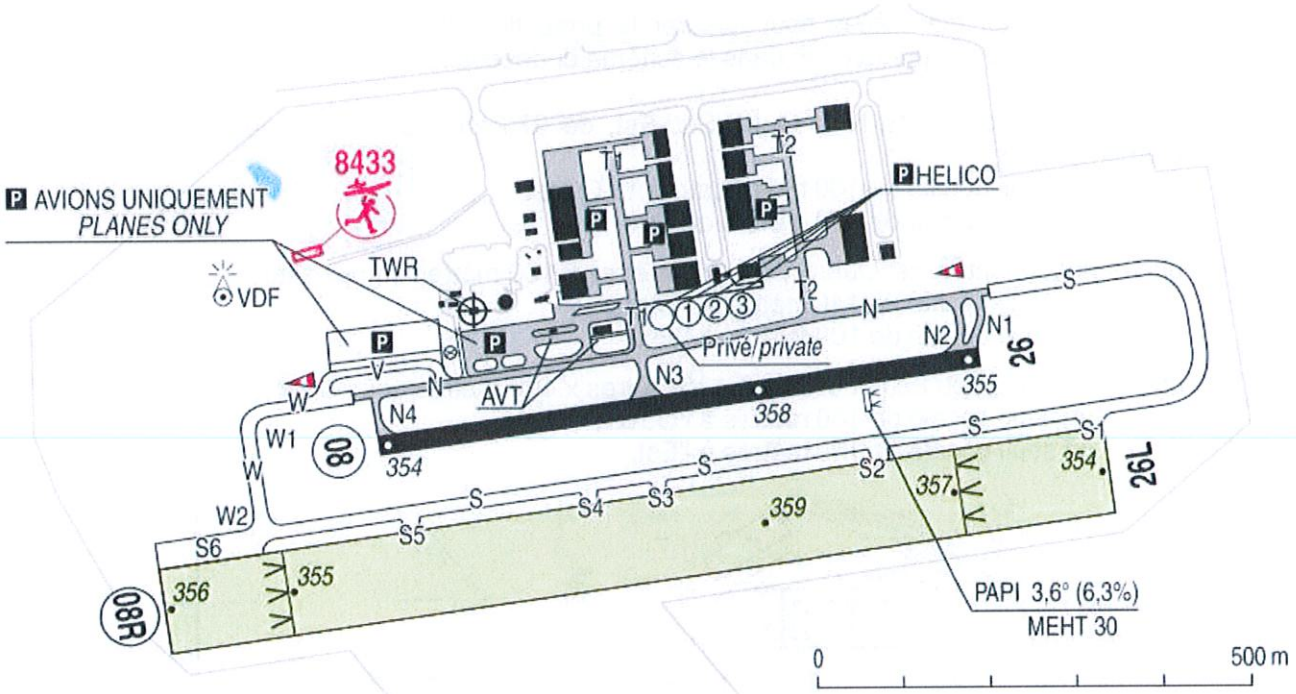
- deux bandes, orientées Nord-Ouest/Sud-Est, de 970 mètres x 100 mètres comportant, pour chacune d'elles :
  - un seuil décalé de 100 mètres au Nord-Ouest,
  - un seuil décalé de 170 mètres au Sud-Est,
- une bande, orientée Est/Ouest, de 1 240 mètres x 100 mètres comportant :
  - un seuil décalé de 140 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 08/26[1] 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.

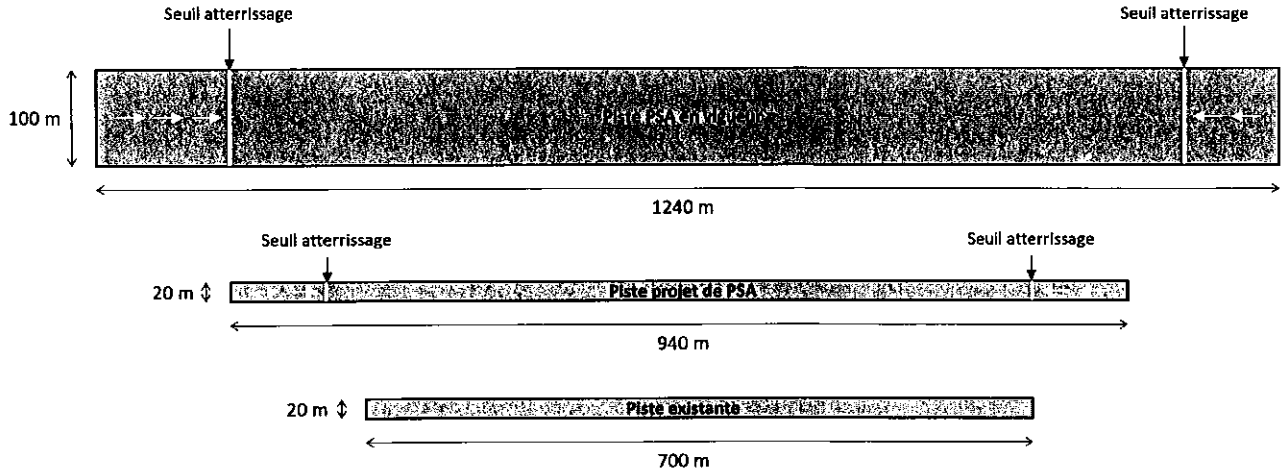
  Le seuil à l'atterrissage reste identique au seuil actuel en configuration face à l'ouest ; il est déplacé de 40 mètres vers l'ouest en configuration face à l'est.

  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 piste[2].



[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

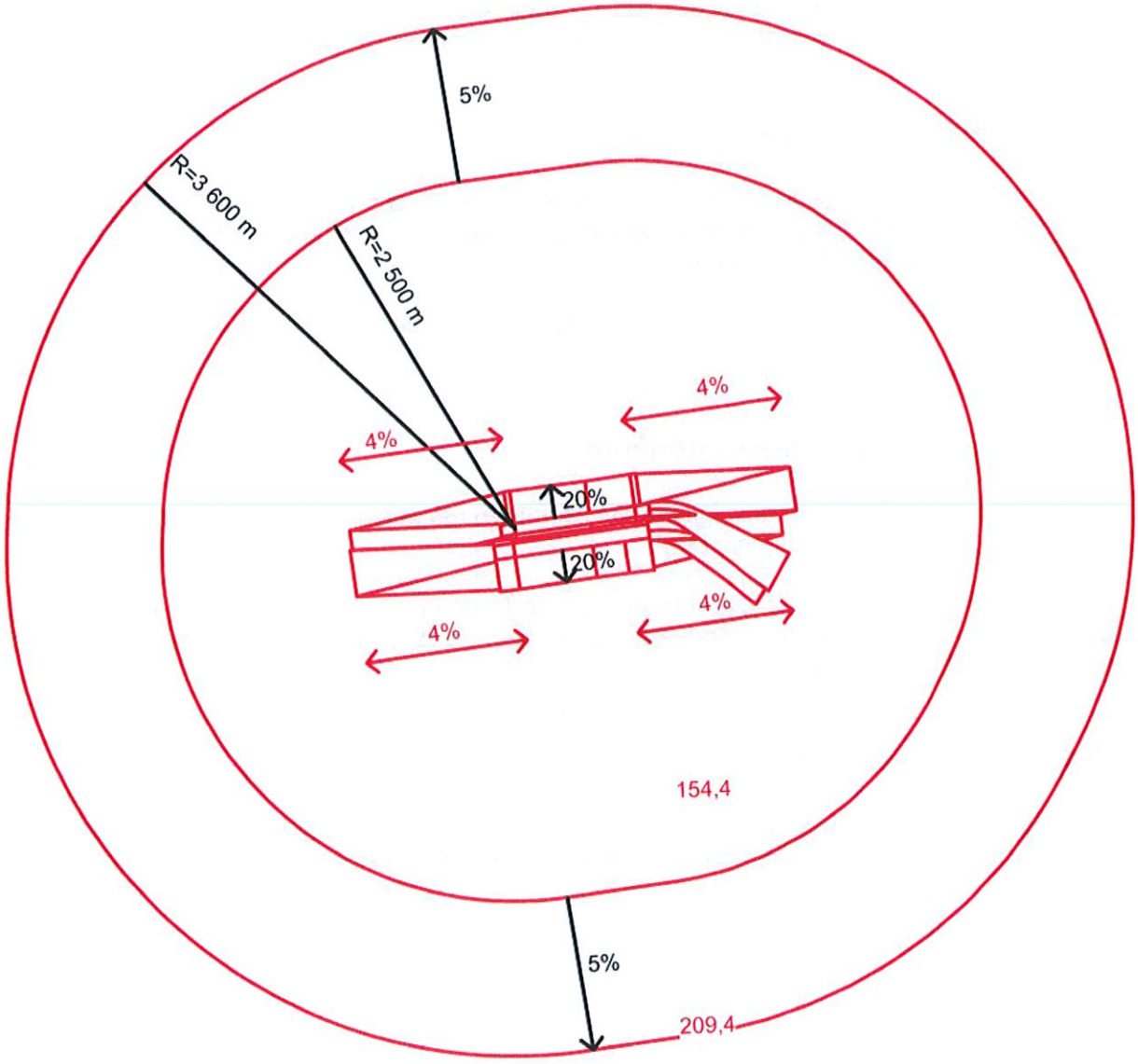
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 154,4 mètres NGF.

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

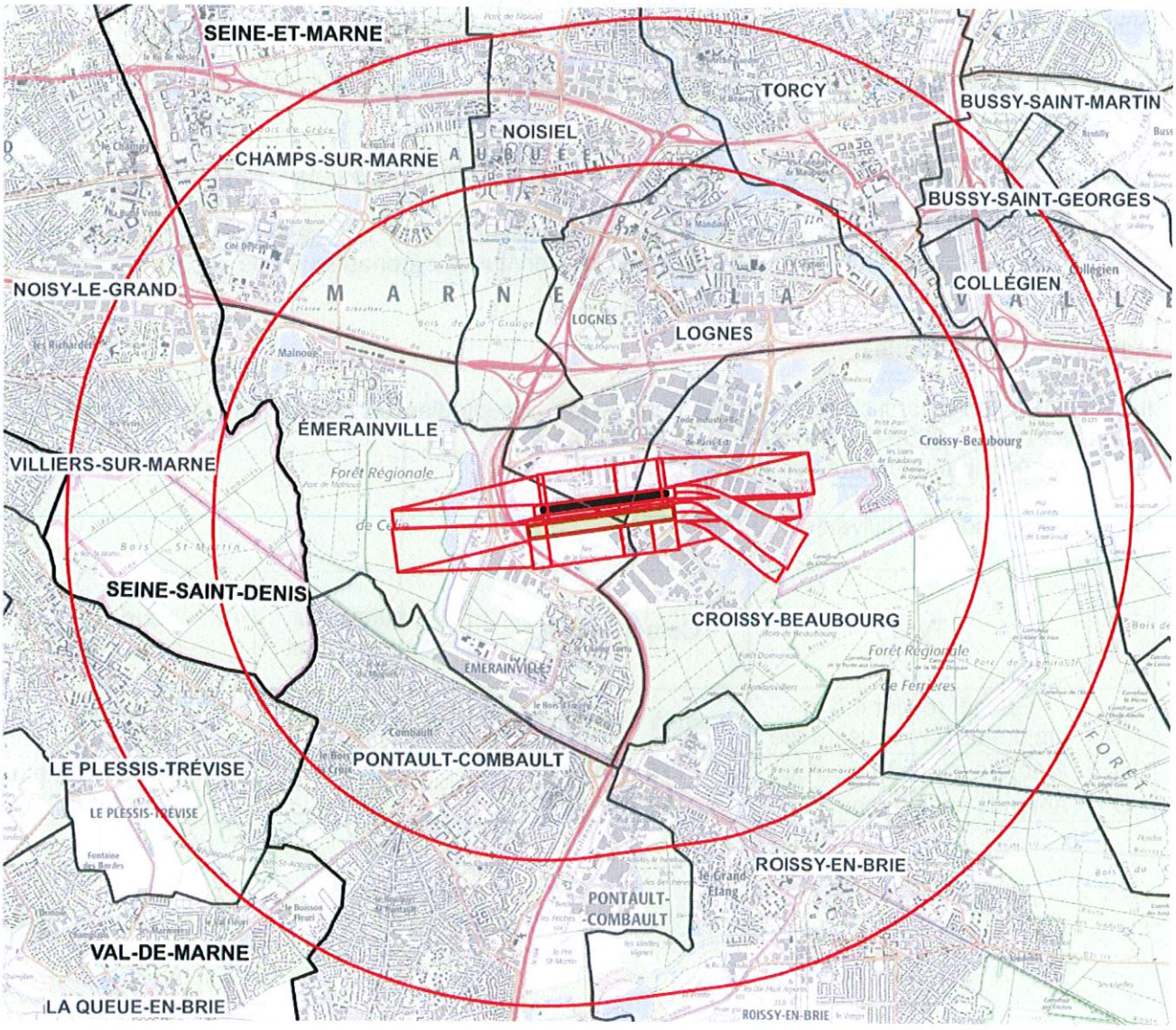
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 55 mètres, soit une cote maximale de 209,4 mètres NGF.

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 :	SEINE-SAINT-DENIS :	VAL-DE-MARNE :
BUSSY-SAINT-GEORGES	NOISY-LE-GRAND	LA-QUEUE-EN-BRIE
BUSSY-SAINT-MARTIN		LE PLESSIS-TRÉVISE
CHAMPS-SUR-MARNE		VILLIERS-SUR-MARNE
COLLÉGIEN		
CROISSY-BEAUBOURG		
ÉMERAINVILLE		
LOGNES		
NOISIEL		
PONTAULT-COMBAULT		
ROISSY-EN-BRIE		
TORCY		

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'irrémédiables 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 :

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

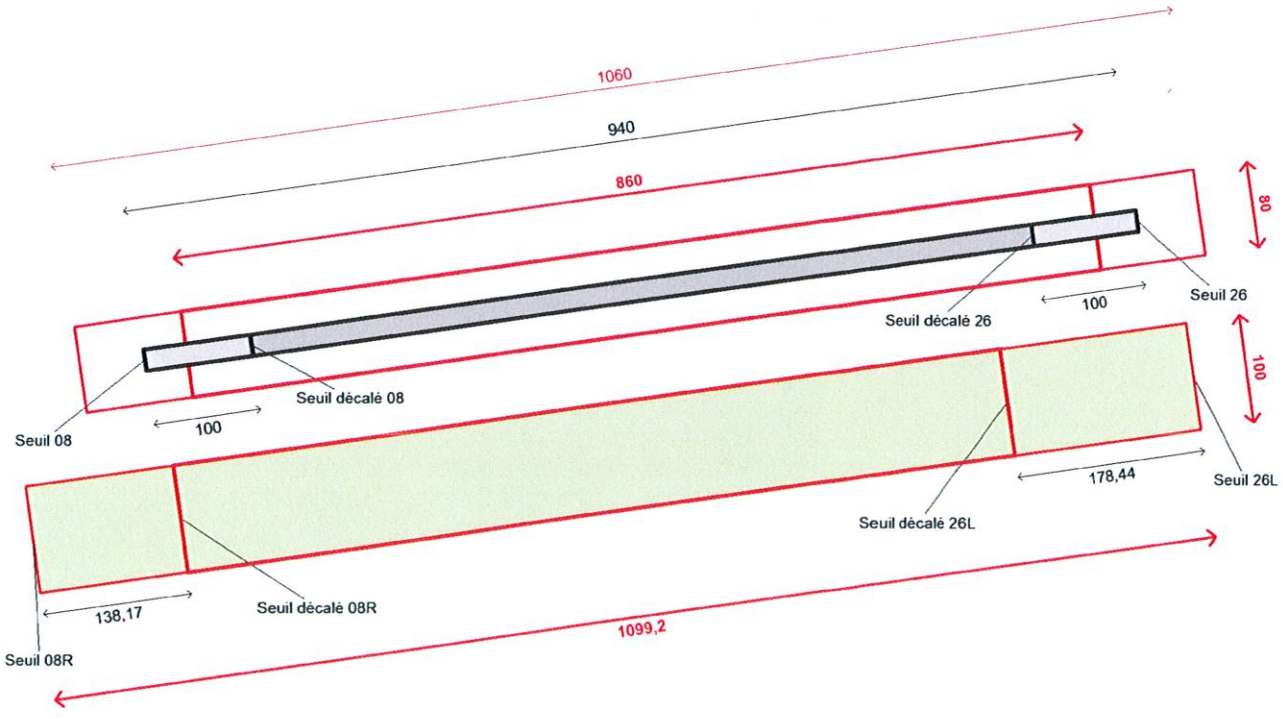
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LOGNES - ÉMERAINVILLE (LFPL)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNIA_LFPL_1	1 : 10 000	Août 2024

Approuvé par arrêté ministériel en date du 12 mai 2025

Observations / Modifications :
Établissement du plan : **Service National d'Ingénierie Aéroportuaire** Département Programmation Environnement Aménagement siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20 site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50071 - 33693 MÉRIGNAC cedex Chef de projet : Fabien ANFRAY Chargé d'études : Éric MAN
Projection du plan : Lambert 93
Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Caractéristiques techniques de base

Code référence de l'aérodrome : 2A

Altitude de référence : 109,4 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées

Pistes exploitées à vue

Légende

Piste revêtue : 940 m x 20 m

Piste non revêtue : 1100 m x 100 m

Limites des servitudes

Intermédiaires des servitudes

154,4 Cote altimétrique en mètres NGF

LOGNES Nom de la commune

SEINE-ET-MARNE Nom de département

Limite de la commune

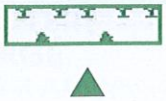
Limite de département

Adaptations ponctuelles de surfaces (ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacle)

Obstacles artificiels isolés

Gabarit routier

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées
par les servitudes après adaptations (cf. plan de détail et liste dans note annexe)



Arbres

COMMUNES CONCERNÉES :

SEINE-ET-MARNE :

BUSSY-SAINT-GEORGES
BUSSY-SAINT-MARTIN
CHAMPS-SUR-MARNE
COLLÉGIEN
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

PSA-A1_SNIA_LFPL_1	1 : 10 000	Août 2024

Approuvé par arrêté ministériel en date du 12 mai 2025

MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
*Liberté
Égalité
Fraternité*

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LOGNES - ÉMERAINVILLE (LFPL)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNIA_LFPL_1	1 : 10 000	Août 2024

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

Observations / Modifications :

Établissement du plan :
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50071 - 33693 MÉRIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien ANFRAY
Chargé d'études : Éric MAN

Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Caractéristiques techniques de base

Code référence de l'aérodrome : 2A

Altitude de référence : 109,4 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées

Pistes exploitées à vue

Légende

- Piste revêtue : 940 m x 20 m
- Piste non revêtue : 1100 m x 100 m
- Limites des servitudes
- Intermédiaires des servitudes
- 154,4 — Cote altimétrique en mètres NGF
- LOGNES — Nom de la commune
- SEINE-ET-MARNE — Nom de département
- Limite de la commune
- Limite de département

Adaptations ponctuelles de surfaces (ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacle)

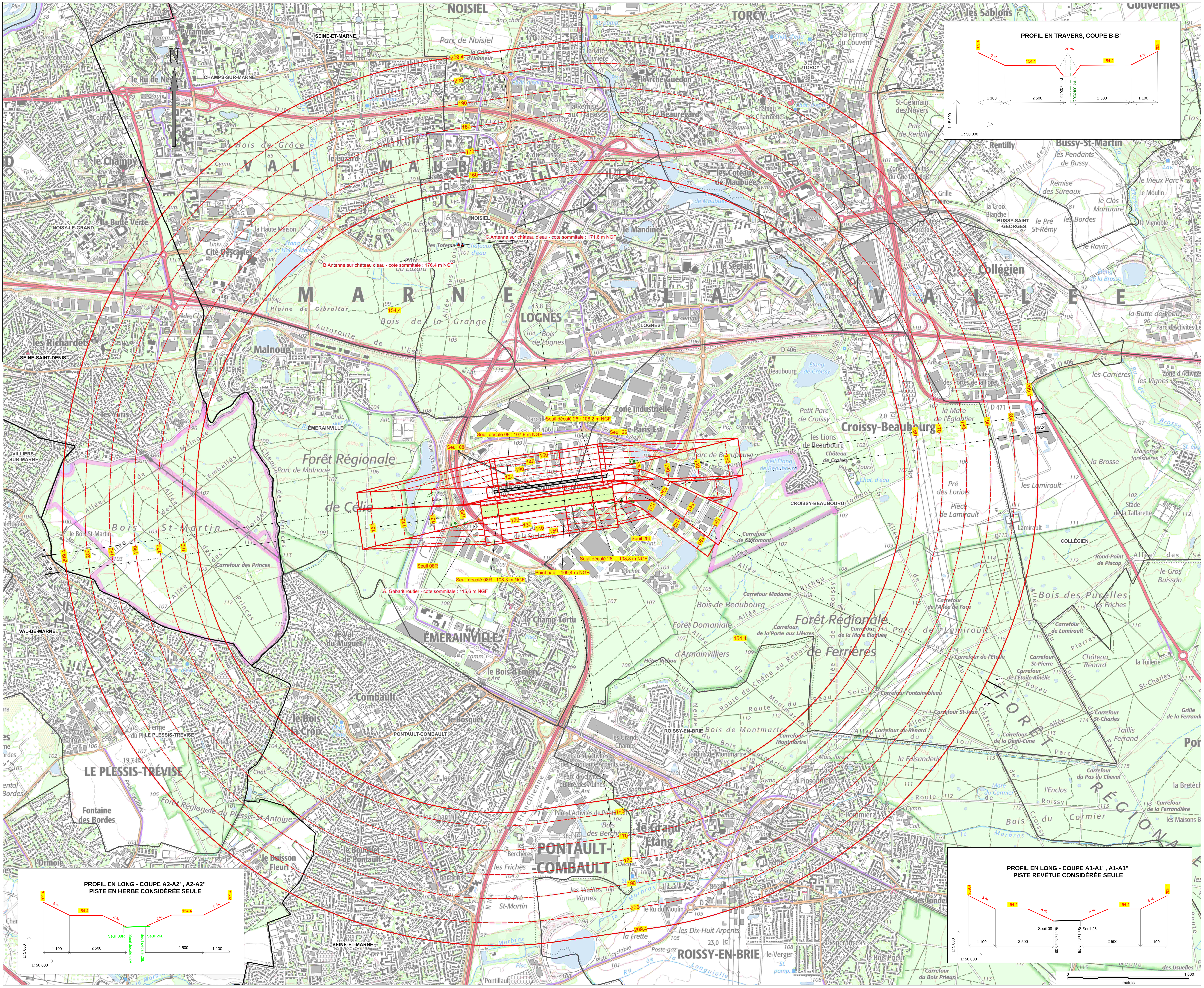
- Obstacles artificiels isolés
- Gabarit routier

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations (cf. plan de détail et liste dans note annexe)

- Arbres

COMMUNES CONCERNÉES :

SEINE-ET-MARNE :	SEINE-SAINT-DENIS :	VAL-DE-MARNE :
BUSSY-SAINT-GEORGES	NOISY-LE-GRAND	LA QUEUE-EN-BRIE
BUSSY-SAINT-MARTIN		LE PLESSIS-TRÉVISE
CHAMPS-SUR-MARNE		VILLIERS-SUR-MARNE
COLLÉGIEN		
CROISSY-BEAUBOURG		
ÉMERAINVILLE		
LOGNES		
NOISIEL		
PONTAULT-COMBAULT		
ROISSY-EN-BRIE		
TORCY		



MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'aviation civile

AÉRODROME DE LOGNES - ÉMERAINVILLE (LFPL)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A2 - PLAN DE DÉTAIL

Numéro	Echelle	Date
PSA-A2_SNIA_LFPL_1	1 : 5 000	Août 2024

Approuvé par arrêté ministériel en date du 12 mai 2025

Caractéristiques techniques de base

Code référence de l'aérodrome : 2A

Altitude de référence : 109,4 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées

Pistes exploitées à vue

Légende

- Piste revêtue : 940 m x 20 m
- Piste non revêtue : 1100 m x 100 m
- Limites des servitudes
- Intermédiaires des servitudes
- 154.4 — Cote altimétrique en mètres NGF
- LOGNES — Nom de la commune
- SEINE-ET-MARNE — Nom de département
- Limite de la commune
- Limite de département

Adaptations ponctuelles de surfaces (ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacle)

- Obstacles artificiels isolés
- Gabarit routier

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations (cf. liste dans note annexe)

- Arbres

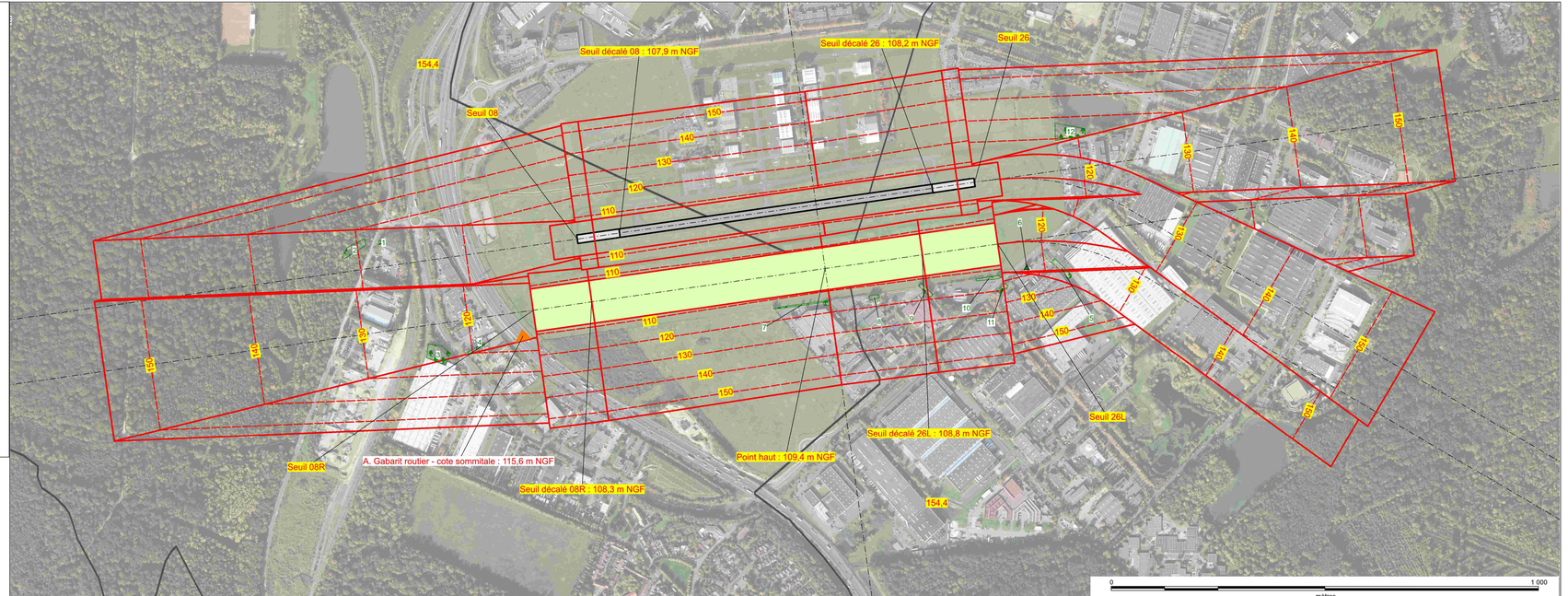
Observations / Modifications :

Établissement du plan :

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50071 - 33693 MÉRIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien ANFRAY
Chargé d'études : Eric MAN

Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : BD ORTHO



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'aménagement du
territoire et de la décentralisation

Arrêté du 02 OCT. 2025

approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (Yvelines)

NOR : ATDA2523534A

Le ministre des armées et le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6351-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et D. 6351-9 ;

Vu 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,

Vu le procès-verbal de la consultation des services et des collectivités publiques intéressées du 6 novembre 2024,

Vu l'arrêté interpréfectoral n°24-117 du 26 décembre 2024 prescrivant une enquête publique préalable à la modification d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de la base aérienne 107 de Villacoublay- Vélizy (78),

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 21 mars 2025.

Arrêtent :

Article 1er

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (Yvelines) annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy affectent le territoire des communes de Buc, Guyancourt, Jouy-en-Josas, Le Chesnay-Rocquencourt, Le Mesnil-Saint-Denis, Les Loges-En-Josas, Magny-Les-Hameaux, Montigny-Le-Bretonneux, Toussus-Le-Noble, Trappes, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay, Voisins-Le-Bretonneux situées dans le département des Yvelines, de Bièvres, Igny, Massy, Palaiseau, Saclay, Vauhallan, Verrières-Le-Buisson, Villiers-Le-Bâcle situées dans le département de l'Essonne, d'Antony, Bagneux, Boulogne-Billancourt, Bourg-La-Reine, Châtenay-Malabry, Châtillon, Chaville, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Issy-Les-Moulineaux, Le Plessis-Robinson, Marnes-La-Coquette, Meudon, Saint-Cloud, Sceaux, Sèvres, Vaucresson, Ville-D'avray situées dans le département des Hauts-de-Seine, d'Alfortville, Cachan, Chevilly-Larue, Choisy-Le-

Roi, Fresnes, L'Hay-Les-Roses, Thiais, Villejuif, Vitry-sur-Seine situées dans le département du Val-de-Marne.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy comprend :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/25 000ème ;
- le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/10 000ème ;
- le plan zoom seuil 27 n° PSA-A3_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/2 000ème ;
- le plan zoom seuil 09 n° PSA-A4_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/3 000ème;
- le plan des OCS n° PSA-A5_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/25 000ème.
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la listes des obstacles à titre indicatif, l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

Article 4

Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy est déposée à la mairie des communes mentionnées à l'article 2 et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquels sont assises les servitudes.

Le plan est tenu à la disposition du public conformément aux dispositions de l'article D. 6351- 9 du code des transports.

Article 5

L'arrêté du 20 novembre 1989 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy est abrogé.

Article 6

Les préfets des Yvelines, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine, du Val-de-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal Officiel de la République française.

Fait le 02 OCT. 2025

Le ministre des armées,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur central du service
d'infrastructure de la défense,
A.BAROUH

Le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
M. BOREL

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA DÉCENTRALISATION ET DU LOGEMENT

Arrêté du 2 octobre 2025 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (Yvelines)

NOR : *ATDA2523534A*

Par arrêté du ministre des armées et du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation en date du 2 octobre 2025, est approuvé, en application des dispositions des articles L. 6351-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et D. 6351-9 du code des transports, le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy.

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy affectent le territoire des communes de Buc, Guyancourt, Jouy-en-Josas, Le Chesnay-Rocquencourt, Le Mesnil-Saint-Denis, Les Loges-en-Josas, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, Toussus-le-Noble, Trappes, Vélizy-Villacoublay, Versailles, Viroflay et Voisins-le-Bretonneux situées dans le département des Yvelines, de Bièvres, Igny, Massy, Palaiseau, Saclay, Vauhallan, Verrières-le-Buisson et Villiers-le-Bâcle situées dans le département de l'Essonne, d'Antony, Bagneux, Boulogne-Billancourt, Bourg-la-Reine, Châtenay-Malabry, Châtillon, Chaville, Clamart, Fontenay-aux-Roses, Issy-les-Moulineaux, Le Plessis-Robinson, Marnes-la-Coquette, Meudon, Saint-Cloud, Sceaux, Sèvres, Vaucresson et Ville-d'Avray situées dans le département des Hauts-de-Seine, d'Alfortville, Cachan, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Fresnes, L'Haÿ-les-Roses, Thiais, Villejuif et Vitry-sur-Seine situées dans le département du Val-de-Marne.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement comprend les documents annexés à l'arrêté : le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/25 000, le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/10 000, le plan zoom seuil 27 n° PSA-A3_SNIA_LFPV, à l'échelle 1/2 000, le plan zoom seuil 09 n° PSA-A4_SNIA_LFPV, à l'échelle 1/3 000, le plan des OCS n° PSA-A5_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/25 000, la note annexe (1), comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

L'arrêté du 20 novembre 1989 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy est abrogé.

---

(1) Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villacoublay-Vélizy (les plans et la note annexe) est déposée à la mairie des communes et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquels sont assises les servitudes. Le plan est tenu à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article D. 6351-9 du code des transports.

MINISTÈRE
DES ARMÉES

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général pour
l'administration

AÉRODROME DE VILLACOUBLAY - VÉLIZY (LFPV)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté interministériel en date du 2 octobre 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 2

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES 3

I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES 3

I.5.1 - Obstacles fixes 4

I.5.2 - Obstacles mobiles 4

I.5.3 - Balisage des obstacles 5

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME 5

II.1 - PRÉAMBULE 6

II.2 - PLAN DE SITUATION 6

II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES 7

II.3.1 - Caractéristiques géométriques 7

II.3.2 - Chiffre de code 7

II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste 8

II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 8

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage 9

II.4.2 - Surfaces latérales 9

II.4.3 - Périmètre d'appui 10

II.4.4 - Surface horizontale intérieure 10

II.4.5 - Surface conique 10

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement 10

II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement 11

II.4.8 - Adaptations des surfaces 12

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES 14

II.5.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche 15

II.5.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche 15

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA 15

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS 16

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES 16

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS 18

II.2 - OBSTACLES À VENIR 18

3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES 18

19

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 interministériel. 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 du ministère des Armées.

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

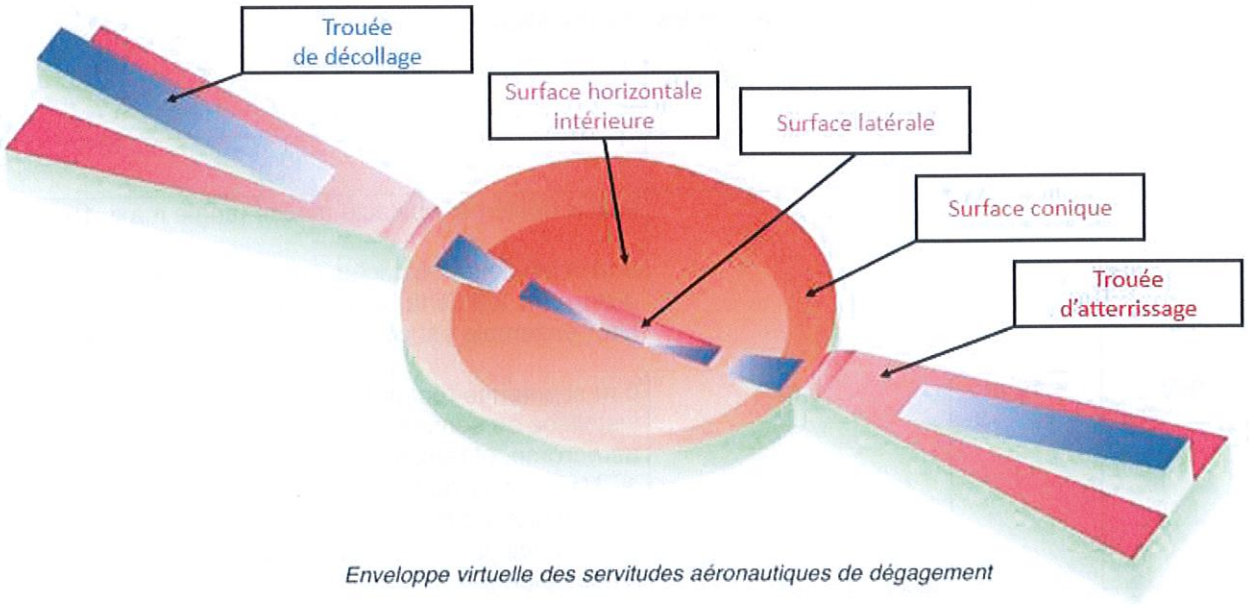
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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 (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 GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

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

I.5.1 - Obstacles 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.

Le tableau ci-après indique les valeurs des majorations à appliquer en fonction des classes d'obstacles et de leurs emplacements sous les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement, ainsi que les règles de balisage. En effet, un obstacle mince ou filiforme ayant de manière générale une visibilité plutôt réduite, implique que sa cote altimétrique peut être majorée de la valeur indiquée par le tableau ci-après.

MAJORATION DE LA HAUTEUR DES OBSTACLES (Annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié)			
Classe des obstacles fixes	dans les 1000 premiers mètres d'une trouée	au-delà des 1000 premiers mètres des trouées et sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées	Exonération
Massif	**0 m**		
Mince	**+ 10 m**	**0 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %) **0 m** si plusieurs obstacles minces séparés par une distance < 2/3 de la hauteur du plus bas. Leur ensemble est considéré comme un obstacle massif. **0 m** si antenne réceptrice de radiodiffusion ou de TV, installées au sommet de constructions à proximité d'un aérodrome, et remplissant les 3 conditions suivantes : ➢ Hauteur de l'antenne sous trouée ≤ 4 m ➢ Mat support non haubané ➢ Coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation ≤ 4
Filiforme	**+ 20 m** **+ 10 m pour les lignes caténaires**	**+ 10 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)

Les majorations prévues à l'annexe X, relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes ne s'appliquent pas aux aides visuelles.

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 fixe massif. La hauteur totale de l'obstacle ainsi constitué, est appelée hauteur libre.

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

La hauteur libre s'appliquant à chaque type de voie est majorée de 2 mètres 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 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 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 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 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.

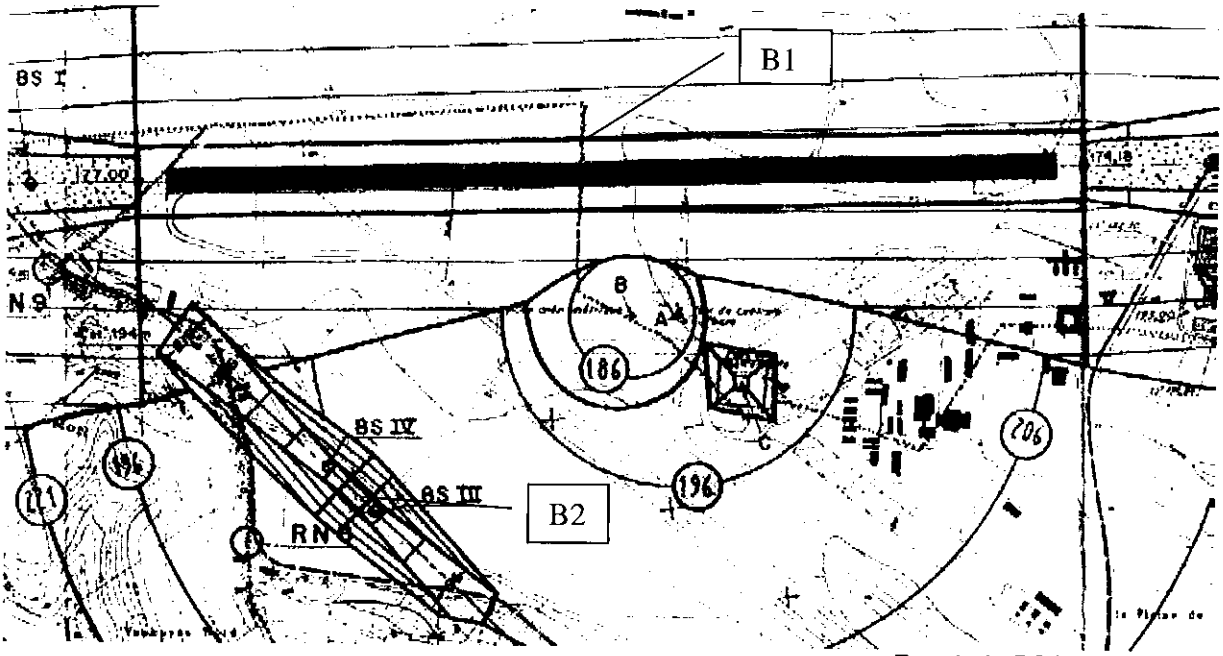
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par l'arrêté du 20 novembre 1989.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements induits par :

- une bande B1 de 1920,4 m x 150 m destinée aux avions,
- une bande B2 de 60 m x 40 m destinée aux hélicoptères.

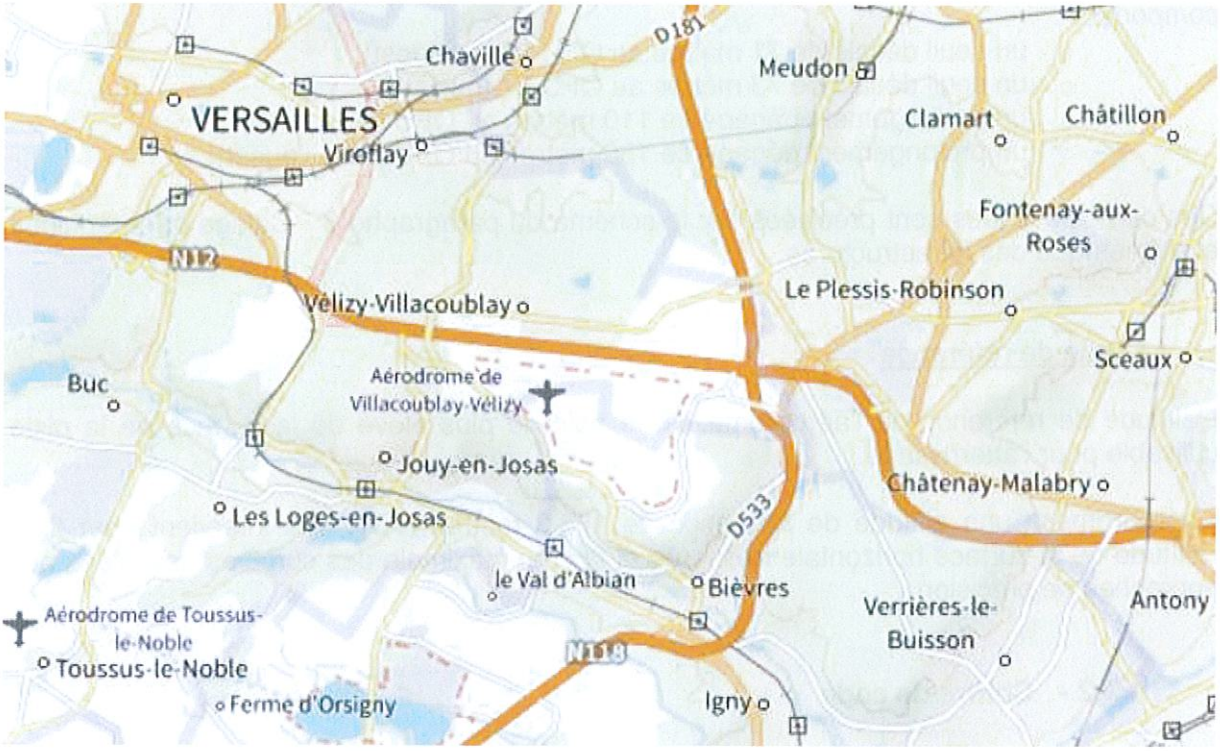


Extrait du PSA de 1989

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

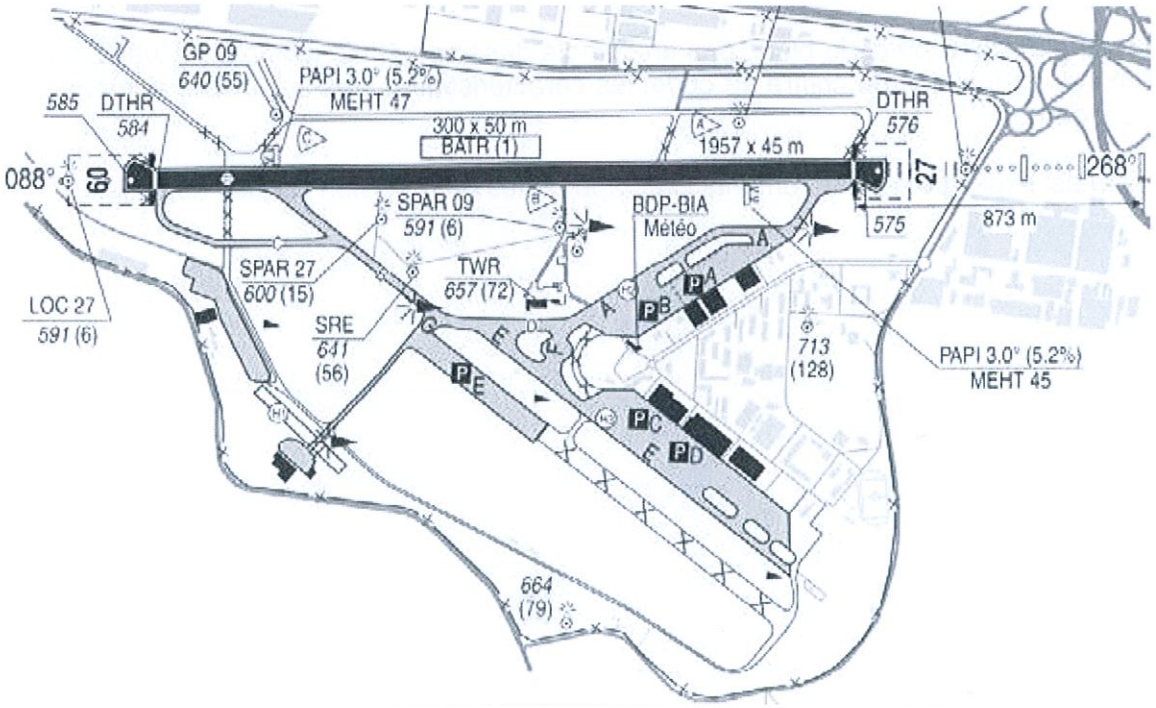


II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

- **Système de piste**

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 09/27 [1] revêtue, orientée ouest / est de 1957 mètres de long x 45 mètres de large, comportant :

- un seuil décalé de 71 mètres au QFU 09 (à l'ouest),
- un seuil décalé de 73 mètres au QFU 27 (à l'est),
- un prolongement dégagé de 110 mètres au QFU 09 (à l'est),
- un prolongement dégagé de 150 mètres au QFU 27 (à l'ouest).

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 surface de la piste utilisable pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 178,3 mètres NGF. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux approches 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 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 4.

II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste

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

La piste est exploitée aux instruments avec approches de précision sur ses deux seuils.

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

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 :

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 09	**Atterrissage QFU 27**
Spécifications utilisées	approche de précision	approche de précision
Distance au seuil décalé	60 m	60 m
Largeur à l'origine	280 m	280 m
Divergence	15 %	15 %
Cote à l'origine	178,0 m NGF	175,6 m NGF
Longueur 1ère section	3 000 m	3 000 m
Pente 1ère section	2 %	2 %
Pente 2ème section	2,5 %	2,5 %
Cote 3ème section (pente nulle)	328,0 m NGF	325,6 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)
Distance au seuil	150 m	110 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	178,3 m NGF	175,3 m NGF
Pente	2 %	2 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 %.

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 bande de piste.

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

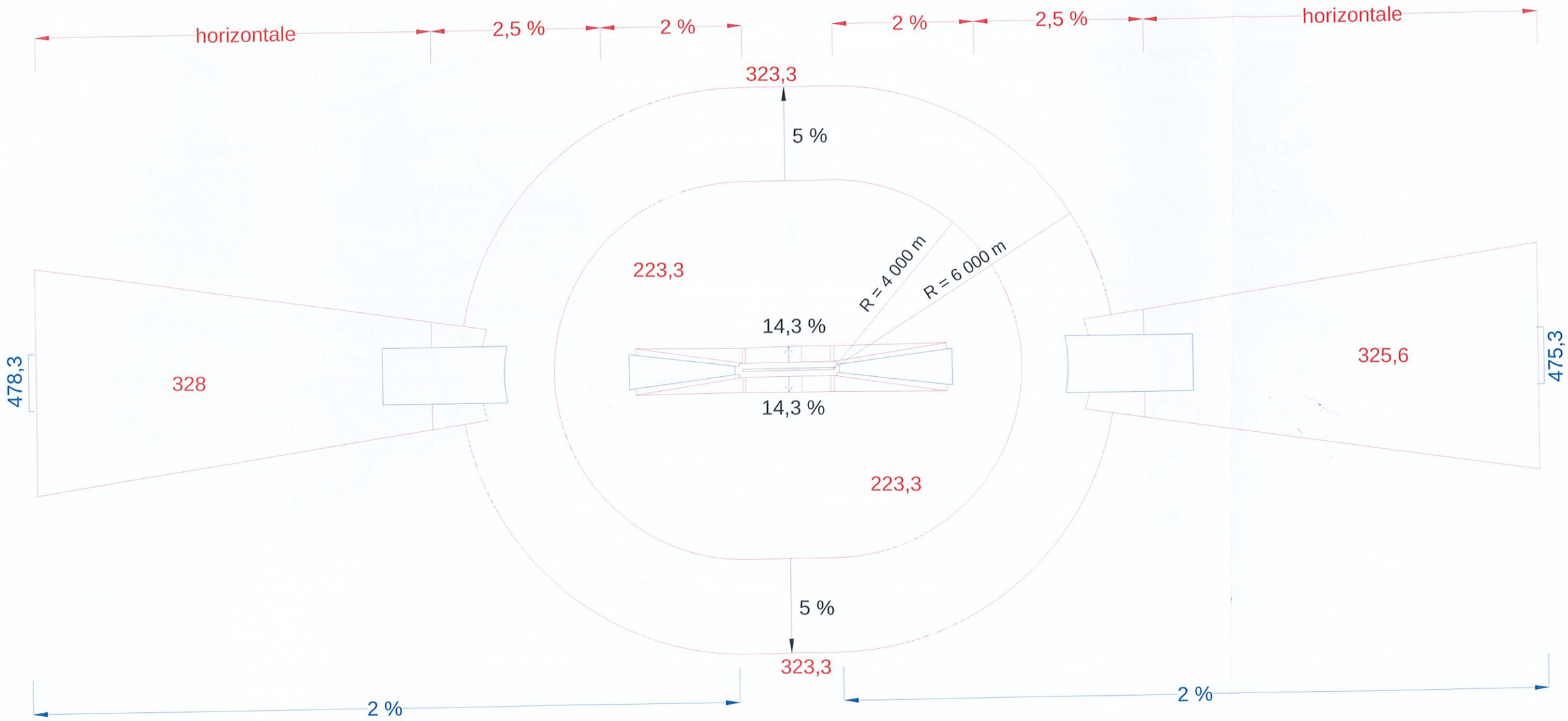
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 223,3 mètres NGF.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon 4 000 mètres et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.4.5 - Surface conique

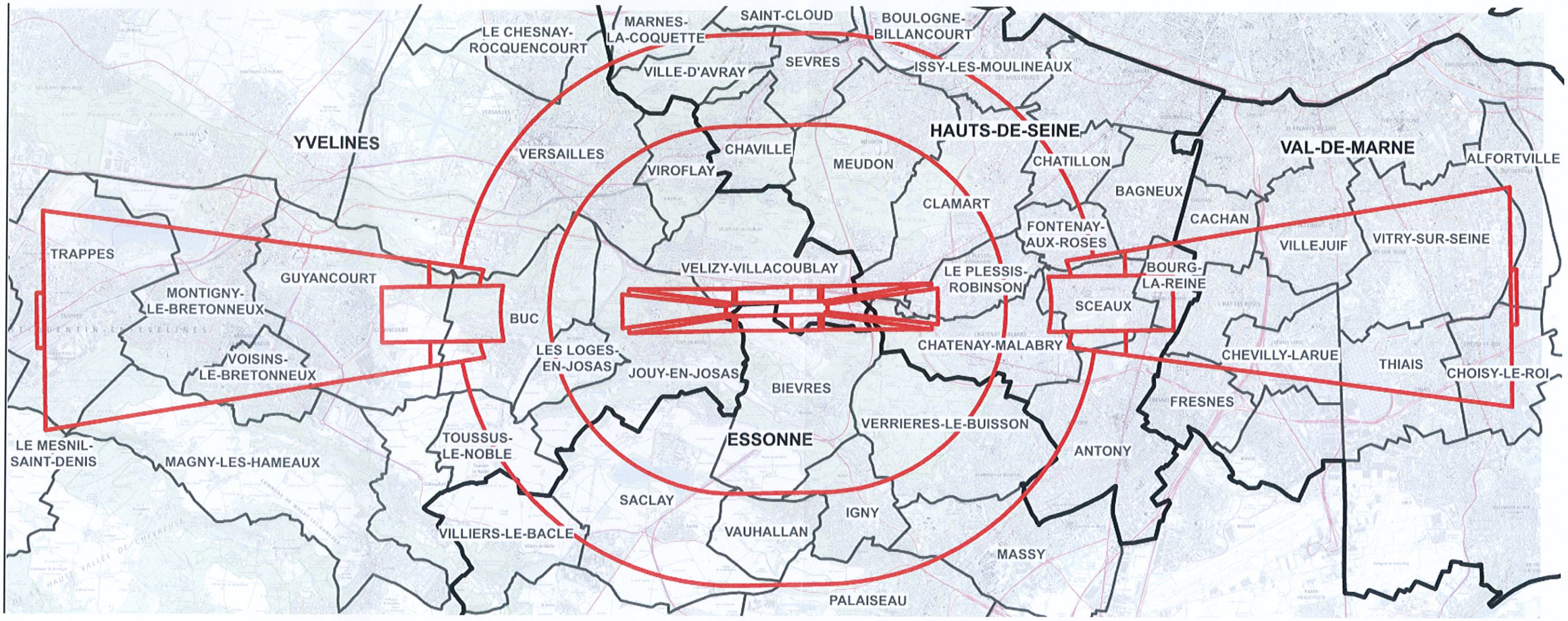
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de 323,3 mètres NGF.

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 :

Département des YVELINES :

BUC
GUYANCOURT
JOUY-EN-JOSAS
LE CHESNAY-ROCQUENCOURT
LE MESNIL-SAINT-DENIS
LES LOGES-EN-JOSAS
MAGNY-LES-HAMEAUX
MONTIGNY-LE-BRETONNEUX
TOUSSUS-LE-NOBLE
TRAPPES
VÉLIZY-VILLACOUBLAY
VERSAILLES
VIROFLAY
VOISINS-LE-BRETONNEUX

Département de l'ESSONNE :

BIÈVRES
IGNY
MASSY
PALAISEAU
SACLAY
VAUHALLAN
VERRIÈRES-LE-BUISSON
VILLIERS-LE-BÂCLE

Département des HAUTS-DE-SEINE :

ANTONY
BAGNEUX
BOULOGNE-BILLANCOURT
BOURG-LA-REINE
CHÂTENAY-MALABRY
CHÂTILLON
CHAVILLE
CLAMART
FONTENAY-AUX-ROSES
ISSY-LES-MOULINEAUX
LE PLESSIS-ROBINSON
MARNES-LA-COQUETTE
MEUDON
SAINT-CLOUD
SCEAUX
SÈVRES
VAUCRESSON
VILLE-D'AVRAY

Département du VAL-DE-MARNE:

ALFORTVILLE
CACHAN
CHEVILLY-LARUE
CHOISY-LE-ROI
FRESNES
L'HAY-LES-ROSES
THIAIS
VILLEJUIF
VITRY-SUR-SEINE

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'irrémédiables 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.

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 sur les plans A1, A2, A3 et A4.

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Type	Cote sommitale en m NGF (jusqu'à...)	Hauteur de dépassement (jusqu'à...)	Surfaces concernées
A	Gabarit routier RD 53 (majoré de 2 m)	181,1	0,5 m	Trouée de décollage 27
B	Gabarit routier Route de Gisy (majoré de 2 m)	181,3	2 m	Trouée d'atterrissage 27
			4,3 m	Trouée de décollage 09
C	Bâtiment	180,0	0,8 m	Trouée d'atterrissage 27 (et surface latérale)
C1	Équipement technique	180,4	0,9 m	
D	Bâtiment	182,7	2,6 m	
D1	Équipement technique	183,6	1,3 m	
D2	Équipement technique	184,5	1,4 m	Surface latérale
D3	Équipement technique	188,5	6,9 m	
D4	Équipement technique	186,9	3,0 m	
E	Bâtiment	178,5	0,5 m	Trouée de décollage 09
F	Bâtiment	182,7	2 m	
F1	Équipement technique	183,4	2,6 m	
F2	Équipement technique	184,8	3,2 m	
			0,4 m	Trouée d'atterrissage 27
I	Tour hertzienne	279,4	56,1 m	Surface horizontale intérieure

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

II.5.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche

Les dispositifs de balisage d'approche aux seuils 09 et 27 sont protégés par les plans des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	09	27
Longueur de la ligne d'approche	420 m	873 m
Longueur de la servitude associée	480 m	933 m
Largeur de la servitude associée	120 m	120 m

II.5.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 09 et 27 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	09	27
Pente du PAPI	3 ° (5,24 %)	3 ° (5,24 %)
Angle de calage A	2,5 ° (4,37%)	2,5 ° (4,37%)
Cote à l'origine	178,0 m NGF	175,6 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Pente (angle de calage A – 0.57°) ou Pente (angle PAPI – 1.07°)	1,93 ° (3,37 %)	1,93 ° (3,37 %)

Ces surfaces sont plus pentues que les trouées d'atterrissage associées mais s'étendent latéralement de 10 mètres supplémentaires de part et d'autre de ces trouées. Elles sont représentées sur le plan A5.

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).
Elle ne fait pas apparaître les obstacles considérés comme nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome et ceux situés à l'intérieur de l'emprise.

Ces obstacles sont repérés sur les plans A3, A4 et A5.

Surface concernée Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale en mètres NGF (jusqu'à...)	Hauteur de dépassement en mètres (jusqu'à...)	Commune
Trouée de décollage Ouest :			
1. Arbres	187,8	7,2	
2. Arbres	191,6	7,9	
3. Arbres	187,9	2,7	
4. Arbres	192,6	5,4	
5. Lampadaires (majoration 10 m)	193	8	
6. Lampadaires (majoration 10 m)	193,4	5,5	Jouy-en-Josas
14. Arbres	202,5	11,3	
15. Arbres	198,7	8,7	
16. Arbres	191,9	2	
18. Arbres	194,1	2,1	
19. Arbres	198,8	3,8	
20. Arbres	197	5,3	
Trouée d'atterrissage Ouest :			
1. Arbres	187,9	5,2	
2. Arbres	194,8	4,6	
4. Arbres	192,4	1,9	
5. Lampadaires (majoration 10 m)	193,1	5	
6. Lampadaires (majoration 10 m)	193,4	2,6	
7. Arbres	190,9	2,5	
8. Arbres	196	6,1	
9. Arbres	198,3	7,4	
10. Arbre	195,2	5,7	
11. Arbre	196	6,2	Jouy-en-Josas
12. Arbre	192,1	2	
13. Arbre	196,3	5,7	
14. Arbres	202,5	8,4	
15. Arbres	198,7	5,8	
17. Arbres	197,4	5,4	
19. Arbres	198,8	0,9	
20. Arbres	197	2,4	
21. Arbre	199,8	5,9	
22. Arbre	209,9	14,4	
23. Arbres	201,4	5,3	

Surfaces latérales Ouest :			
1. Arbres	185,2	2,1	Jouy-en-Josas
7. Arbres	204,6	5,9	
9. Arbres	199,4	7,2	
17. Arbres	199,5	6,9	
23. Arbres	201,8	3,7	
24. Arbres	198,8	4,4	
Trouée de décollage Est :			Vélizy-Villacoublay
26. Poteau	179,2	1,8	
28. Arbre	178,9	0,5	
30. Poteau	181,6	0,7	
31. Arbre	182,8	2,2	
32. Lampadaires (majoration 10 m)	185,2	6	
33. Arbre	182,4	1,3	
38. Mât (majoration 10 m)	187,6	1	
Trouée d'atterrissage Est :			
32. Lampadaires (majoration 10 m)	185,2	3,2	
34. Poteau (majoration 10 m)	184,4	1,6	
Plan des feux Est :			
35. Arbre	176,3	1,6	
36. Arbres	180,5	5,8	
37. Arbre	181,3	7,1	
38. Mât	177,6	4	
39. Arbre	178,9	7,3	
OFZ QFU09			Jouy-en-Josas
Surface intérieure d'approche :			
1. Arbres	184,6	0,8	
2. Arbres	188,5	1	
Surface intérieure de transition :			
1. Arbres	187,8	1,9	
OCS Ouest :			Vélizy-Villacoublay
1. Arbres	187,9	2	
2. Arbres	194,8	1,2	
22. Arbre	209,9	2,4	
24. Arbres	185,6	1,3	

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 l'arrêté interministériel 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.

	Borne	X (m)	Y (m)	Z (m NGF)
1	Seuil 09	640 349,91	6 852 974,55	178,3
2	Seuil décalé 09	640 420,97	6 852 975,98	178,0
3	Seuil décalé 27	642 233,54	6 853 010,78	175,6
4	Seuil 27	642 306,64	6 853 012,22	175,3



N

CHARENTON-LE-PONT

ST-MAUR

GENTILLY

LE KREMLIN-BICETRE

IVRY-SUR-SEINE

ARCUEIL

VAL-DE-MARNE

ALFORTVILLE

VILLEJUIF

325,6

VITRY-SUR-SEINE

A'

475,3

L'HAY-LES-ROSES

CHEVILLY-LARUE

CHOISY-LE-ROI

THIAIS

RUNGIS

ORLY