

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 1^{er}

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 1/25.000^{ème} ;
 - le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/10.000^{ème} ;
 - le plan zoom seuil 27 n° PSA-A3_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/2.000^{ème} ;
 - le plan zoom seuil 09 n° PSA-A4_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/3.000^{ème} ;
 - le plan des OCS n° PSA-A5_SNIA_LFPV_1, à l'échelle 1/25.000^{ème}.
- 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

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 fixes	4
I.5.2 - Obstacles mobiles	5
I.5.3 - Balisage des obstacles	5
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	6
II.1 - PRÉAMBULE	6
II.2 - PLAN DE SITUATION	7
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	7
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	7
II.3.2 - Chiffre de code	8
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	8
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	9
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	9
II.4.2 - Surfaces latérales	10
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	11
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement	12
II.4.8 - Adaptations des surfaces	14
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	15
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	16
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	16
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	18
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	18
II.2 - OBSTACLES À VENIR	18
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	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 intéressées). 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

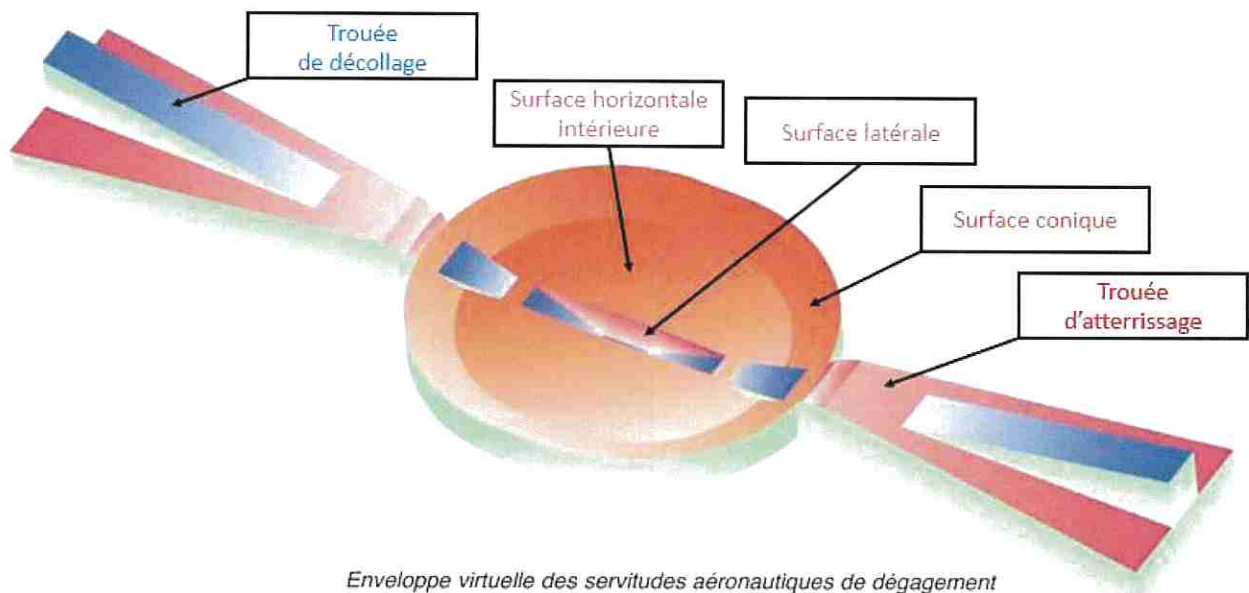
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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.



1.5 - 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.

1.5.1 - 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 câbles de télégraphiques, 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 premiers 1000 mètres des zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées	0 m	
		Exonération	
Massif	0 m		
Mince	+ 10 m	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	0 m si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)
	+ 20 m		0 m si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)
Filiforme	+ 10 m pour les lignes caténaires	+ 10 m	

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.

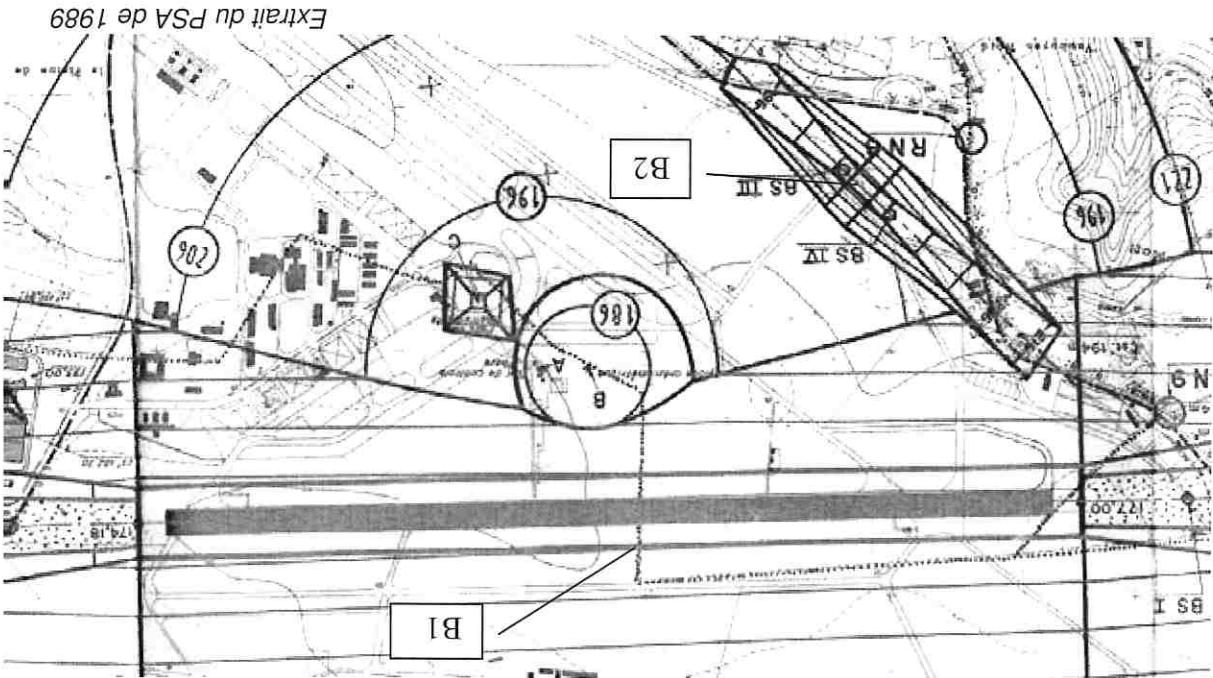
II - SERVICES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

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

Ces services avaient été créés 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 services 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.

Piste 09/27¹ 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.

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 1 ^{ère} section	3 000 m	3 000 m
Pente 1 ^{ère} section	2 %	2 %
Pente 2 ^{ème} section	2,5 %	2,5 %
Cote 3 ^{ème} 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 trous 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

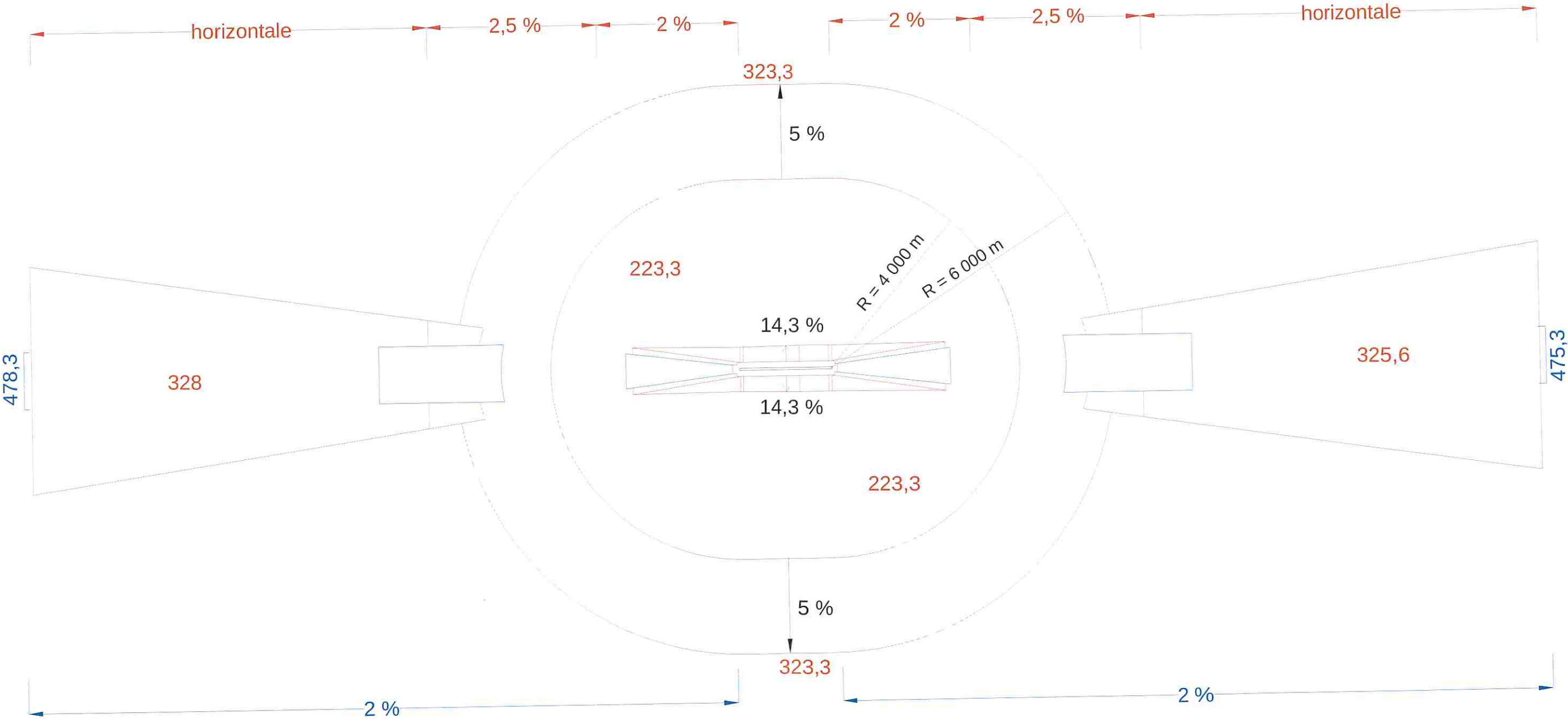
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 223,3 mètres NGF.

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

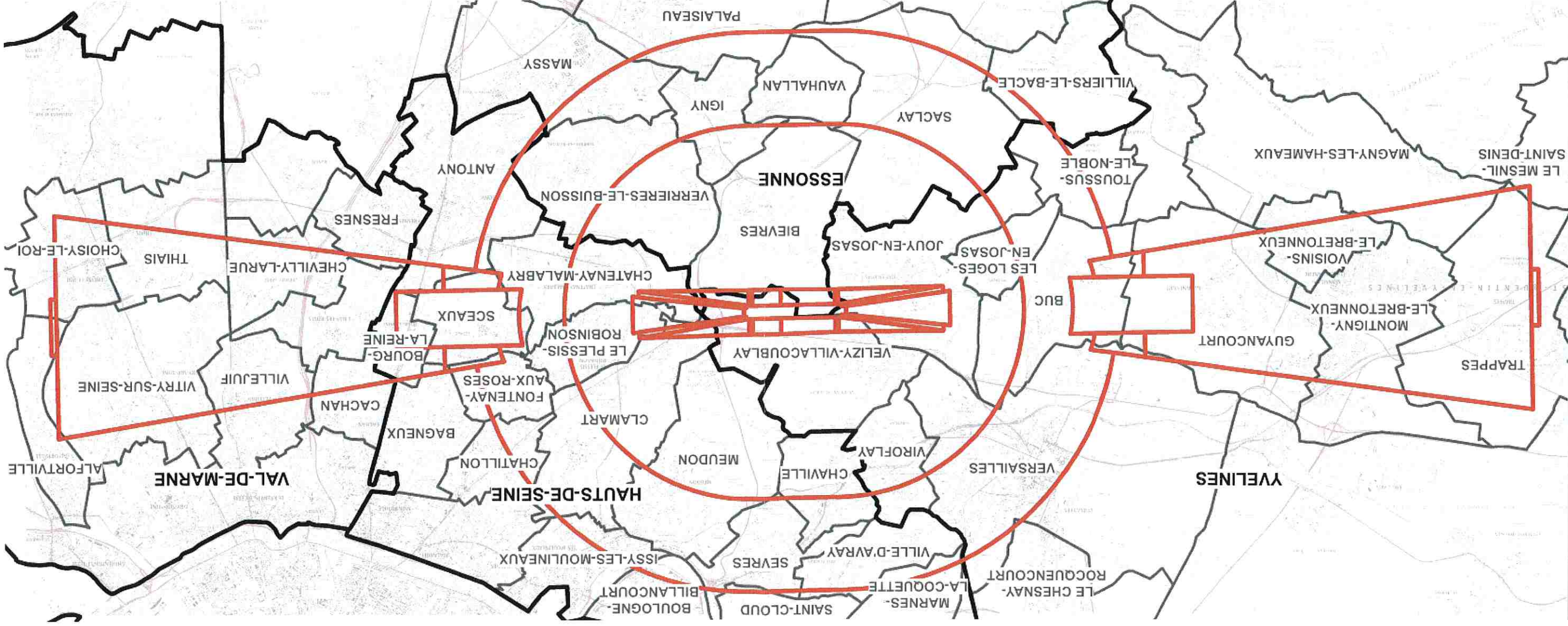
II.4.5 - Surface conique

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



Le schéma ci-après précise l'enveloppe des 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'irréductibles et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

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

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
C	Bâtiment	180,0	0,8 m	Trouée de décollage 09
C1	Équipement technique	180,4	0,9 m	Trouée d'atterrissage 27 (et surface latérale)
D	Bâtiment	182,7	2,6 m	
D1	Équipement technique	183,6	1,3 m	
D2	Équipement technique	184,5	1,4 m	
D3	Équipement technique	188,5	6,9 m	Surface latérale
D4	Équipement technique	186,9	3,0 m	
E	Bâtiment	178,5	0,5 m	
F	Bâtiment	182,7	2 m	Trouée de décollage 09
F1	Équipement technique	183,4	2,6 m	
F2	Équipement technique	184,8	3,2 m	
F2	Équipement technique	184,8	0,4 m	
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

1 - 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.

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

<u>Surfaces latérales Ouest :</u>			
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	
<u>Trouée de décollage Est :</u>			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	
<u>Trouée d'atterrissage Est :</u>			
32. Lampadaires (majoration 10 m)	185,2	3,2	
34. Poteau (majoration 10 m)	184,4	1,6	
<u>Plan des feux Est :</u>			
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	
<u>OFZ QFU09</u>			
<u>Surface intérieure d'approche :</u>			Jouy-en-Josas
1. Arbres	184,6	0,8	
2. Arbres	188,5	1	
<u>Surface intérieure de transition :</u>			
1. Arbres	187,8	1,9	
<u>OCS Ouest :</u>			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

