

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique
Transports

Arrêté du 28 AOUT 2020

Portant modification de l'arrêté du 19 décembre 1985 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (Saône-et-Loire)

NOR : TRAA2016349A

Le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports,

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 241-3, R. 242-1 et D. 242-6 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6350-1 à L. 6351-5 ;

Vu l'arrêté du 19 décembre 1985 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (Saône-et-Loire) ;

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,

Arrête :

Article 1^{er}

L'article 2 de l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé est rédigé comme suit :

« Sont approuvés les documents suivants, annexés au présent arrêté :

- le plan d'ensemble REVISION_PSA_A1_SNIA-PEA_LFLM à l'échelle 1/25 000 ;
- le plan de détails REVISION_PSA_A2_SNIA-PEA_LFLM à l'échelle 1/10 000 ;
- la notice explicative en date du 11 juin 2020 ;
- la liste des obstacles. »

Article 2

Les annexes à l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé intitulées « plan d'ensemble ES 360 a index A1 » et « notice explicative » sont remplacées par les annexes intitulées « REVISION_PSA_A1_SNIA-PEA_LFLM » et « notice explicative en date du 11 juin 2020 », annexées au présent arrêté.

Article 3

L'annexe au présent arrêté intitulée « plan de détails REVISION_PSA_A2_SNIA-PEA_LFLM » est annexée à l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé.

Article 4

Les annexes à l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé intitulées « plan côté CS 360 index A », « état des signaux, bornes et repères NGF » et « état des bornes de repérage d'axe de bande » sont supprimées.

Article 5

La modification de servitudes concerne les communes de Charnay-lès-Mâcon et Mâcon situées dans le département de la Saône-et-Loire.

Article 6

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mâcon-Charnay ainsi modifié et les pièces mentionnées à l'article 2 de l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé sont tenus à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans la mairie de chacune des communes mentionnées à l'article 1^{er} de l'arrêté du 19 décembre 1985 susvisé.

Article 7

Le préfet de la Saône-et-Loire est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 28 AOUT 2020

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

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur du Transport Aérien



Marc BOREL

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

TRANSPORTS

Arrêté du 28 août 2020 portant modification de l'arrêté du 19 décembre 1985 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (Saône-et-Loire)

NOR : TRAA2016349A

Par arrêté du ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, en date du 28 août 2020, et en application des dispositions de l'article L. 6351-2 du code des transports, l'arrêté du 19 décembre 1985 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (Saône-et-Loire) est modifié.

Les documents suivants sont approuvés et annexés à l'arrêté du 19 décembre 1985 susmentionné :

- le plan d'ensemble REVISION_PSA-A1_SNIA-PEA_LFLM à l'échelle 1/25 000 ;
- le plan de détails REVISION_PSA_A2_SNIA-PEA_LFLM à l'échelle 1/10 000 ;
- la notice explicative en date du 11 juin 2020 ;
- la liste des obstacles.

Les annexes à l'arrêté du 19 décembre 1985 susmentionné intitulées « Plan d'ensemble ES 360 a index A1 » et « Notice explicative » sont remplacées par les annexes intitulées « REVISION_PSA_A1_SNIA-PEA_LFLM » et « Notice explicative en date du 11 juin 2020 », annexées au présent arrêté.

L'annexe au présent arrêté intitulée « Plan de détails REVISION_PSA_A2_SNIA-PEA_LFLM » est annexée à l'arrêté du 19 décembre 1985 susmentionné.

Les annexes à l'arrêté du 19 décembre 1985 susmentionné intitulées « Plan côté CS 360 index A », « Etat des signaux, bornes et repères NGF » et « Etat des bornes de repérage d'axe de bande » sont supprimées.

La modification de servitudes concerne les communes de Charnay-lès-Mâcon et Mâcon situées dans le département de Saône-et-Loire (1).

(1) Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (les plans et la note annexe) est tenu à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes.



Maîtrise d'ouvrage

Ministère
de la Transition
écologique et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Aérodrome de MACON-CHARNAY (LFLM)

MODIFICATION DU PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

(Suppression des surfaces de servitudes associées à une bande ouest et
aux installations météorologiques)

Plan d'ensemble REVISION_PSA-A1_SNIA-PEA_LFLM au 1/25 000ème
Plan partiel REVISION_PSA-A2_SNIA-PEA_LFLM au 1/10 000ème

Notice explicative

- 1 – Présentation
- 2 – Etat des bornes de repérage d'axe



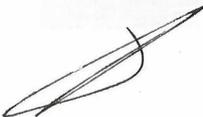
Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 Paris cedex 20

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol – CS 90890 – 13627 Aix en Provence Cedex 1

<p>Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le : 11-06-2020</p>  <p>J.N. HERBEY</p>	<p>Proposé par le chef du département Programmation Environnement Aménagement Paris, le : 11-06-2020</p>  <p>M. IMBERTON</p>	<p>Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le : 11-06-2020</p>  <p>A. LASLAZ</p>
<p>Approuvé par arrêté ministériel en date du</p>		



Maîtrise d'ouvrage

Ministère
de la Transition
écologique et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Aérodrome de MACON-CHARNAY (LFLM)

MODIFICATION DU PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

(Suppression des surfaces de servitudes associées à une bande ouest
et aux installations météorologiques)

NOTICE EXPLICATIVE



Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

Siège : 82, rue des Pyrénées – 75970 Paris cedex 20

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol – CS 90890 – 13627 Aix en Provence Cedex 1

Vérifié par le chef du bureau
Environnement Aménagement

Aix, le : 11-06-2020

J.N. HERBEY

Proposé par le chef du département
Programmation Environnement
Aménagement

Paris, le : 11-06-2020

M. IMBERTON

Présenté par le directeur du Service
National d'Ingénierie Aéroportuaire

Paris, le : 11-06-2020

A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du

Aérodrome de Mâcon Charnay

Modification du plan de servitudes aéronautiques

Résumé

Le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Mâcon Charnay (Saône-et-Loire) a été approuvé par arrêté ministériel du 19 décembre 1985. Ce dossier a été établi selon les spécifications techniques définies par un arrêté du 15 janvier 1977, aujourd'hui abrogé.

Ce plan de servitudes aéronautiques prévoyait les dégagements d'une bande de piste principale de 1.060 mètres de longueur et 150 mètres de largeur et d'une bande secondaire de 550 mètres de longueur et de 100 mètres de largeur. La bande secondaire était en partie incluse à l'intérieur de la bande principale. Elle se situait à l'ouest de la bande principale. La distance entre les axes de chacune des bandes était de 60 mètres.

La piste associée à la bande secondaire n'a pas été construite et sa réalisation n'est plus envisagée. Par ailleurs, les installations météorologiques (pylône anémométrique, pyranomètre, héliographe et parc aux instruments) n'ont pas d'existence. Par conséquent, les surfaces de dégagement de la bande secondaire et les servitudes associées aux installations météorologiques ne présentent plus d'utilité.

Le présent dossier est établi pour permettre la réalisation d'un projet d'intérêt économique à proximité de l'aérodrome, dans une zone où les servitudes de la bande secondaire et des installations météorologiques non réalisées limitent les hauteurs constructibles. Il a pour objectif de supprimer les servitudes liées à la bande de piste secondaire ouest et aux installations météorologiques.

La durée de la procédure de révision du PSA étant incompatible avec la réalisation à court terme du projet de développement économique, une procédure de modification du PSA approuvée est appliquée (révision simplifiée). La procédure de révision complète du PSA sera conduite ultérieurement.

En raison de l'allègement des contraintes de servitudes, la procédure de modification du plan de servitudes aéronautiques est réduite et ne comporte pas d'enquête publique.

SOMMAIRE

1 - PRESENTATION	5
I.1 - GENERALITES	5
I.2 - RAPPEL SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES APPROUVEES PAR ARRETE MINISTERIEL DU 19 DECEMBRE 1985	5
I.3 - OBJET DE LA MODIFICATION DU PSA	8
II - CARACTERISTIQUES DES SERVITUDES APRES MODIFICATION	10
II.1 - PREAMBULE	10
II.2 - BASES REGLEMENTAIRES	10
II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	10
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	10
II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	11
II.5 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	12
II.5.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	12
II.5.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	12
III - MISE EN APPLICATION DU PSA	13
2 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE	14

1 - PRESENTATION

I.1 - GENERALITES

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de dégagements aéronautiques, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification du PSA 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.

Le plan de servitudes aéronautiques est alors déposé à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il permet de demander une limitation de hauteur des obstacles perçant les servitudes et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des services de l'aviation civile.

I.2 - RAPPEL SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES APPROUVEES PAR ARRETE MINISTERIEL DU 19 DECEMBRE 1985

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome de Mâcon Charnay ont été instituées par arrêté ministériel du 19 décembre 1985.

Le dossier de plan de servitudes aéronautiques a été établi en fonction des dispositions édictées par un arrêté du 15 janvier 1977 définissant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Les surfaces de dégagement de la bande de piste ont été établies suivant les caractéristiques de la catégorie C « à vue » en application de l'annexe 1 de l'arrêté du 15 janvier 1977, aujourd'hui abrogé.

Les règles de dégagement de l'article 8 de l'arrêté du 15 janvier 1977 concernant les installations météorologiques ont été appliquées au pylône anémométrique implanté en A, au pyranomètre implantés en B et au parc aux instruments implanté en C sur le plan d'ensemble ES360a index A1.

Le dossier de plan de servitudes aéronautiques comprend :

- le plan d'ensemble ES 360a Index A1,
- le plan côté CS 360 index A,
- la note explicative,
- la liste des obstacles,
- l'état des signaux, bornes et repères NGF,
- l'état des bornes de repérage d'axe de bande.

Le plan de servitudes prévoit la protection des dégagements des infrastructures et installations suivantes :

- une piste de 940 mètres de long (bande dégagée de 1060 m x 150 m),
- une bande de piste secondaire de 550 m x 100 m,
- un pylône anémométrique,
- un pyranomètre et héliographe,
- un parc aux instruments.

Illustration 1 Extrait du plan de servitudes aéronautiques en vigueur



I.3 - OBJET DE LA MODIFICATION DU PSA

Le présent dossier ayant pour objet d'atténuer et de supprimer une partie des servitudes, la procédure de modification du plan de servitudes est réduite, car l'enquête publique n'est pas nécessaire (cf. article L.6351-2 du code des transports). La procédure de révision complète du PSA sera conduite ultérieurement.

Les servitudes de la bande secondaire et des installations météorologiques non réalisées limitent les hauteurs constructibles. L'objectif est de supprimer ces servitudes liées à ces installations. Les surfaces de dégagement supprimées sont soulignées en bleu sur l'illustration ci-dessous.

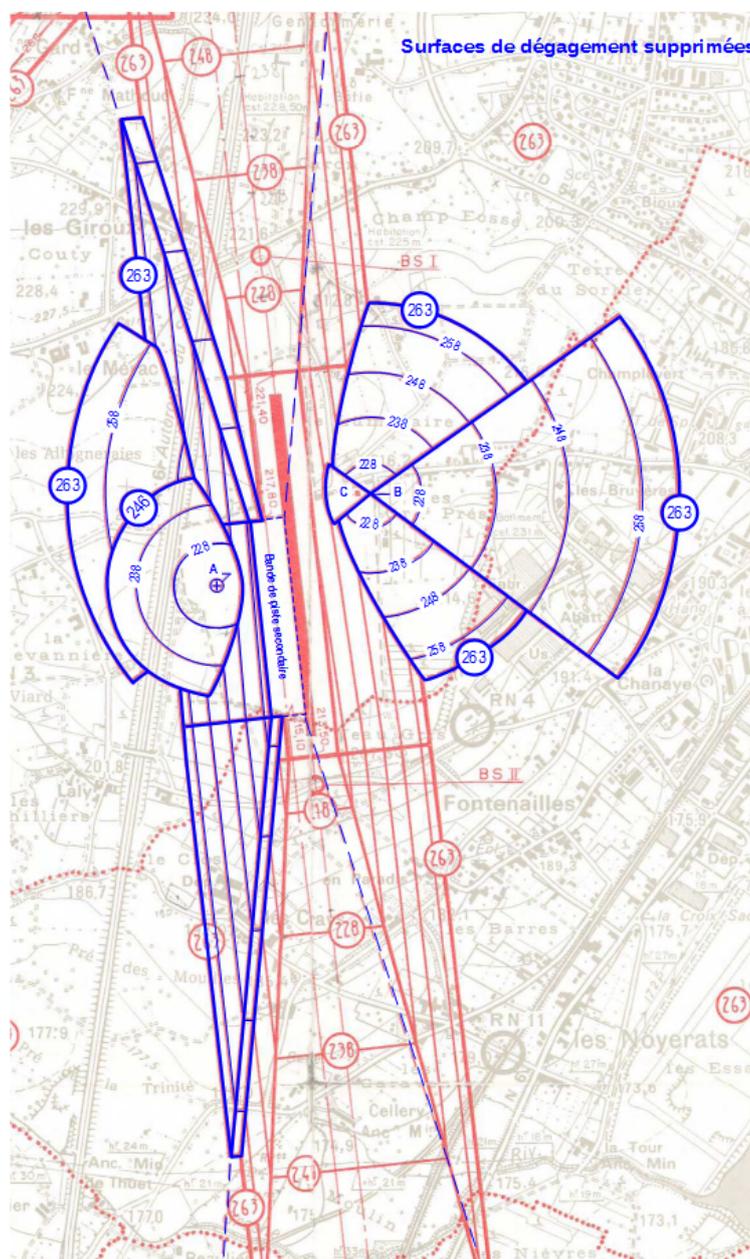
Illustration 2 Secteurs concernés par les modifications des servitudes

Article L.6351-2 du code transport

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article L. 6350-1.

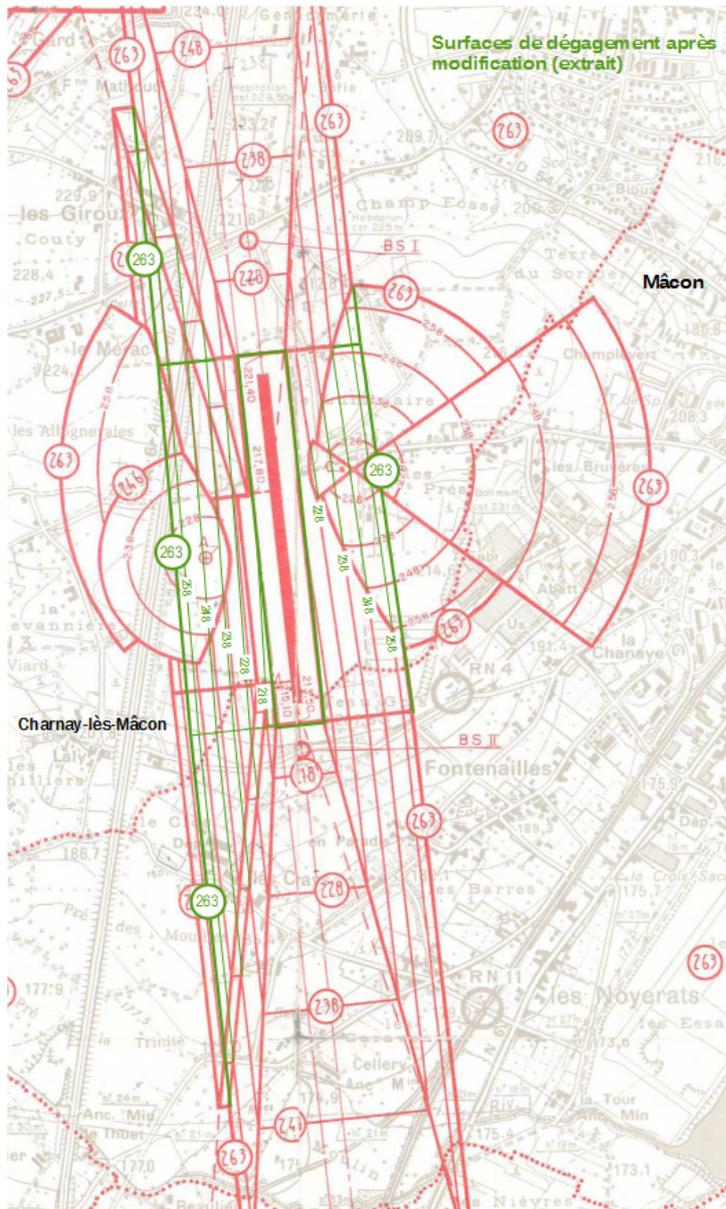
Ce plan fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les conditions dans lesquelles il est approuvé et rendu exécutoire sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure ; **toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan.**

Dans ce cas, la conférence entre les services intéressés précédant l'enquête publique prévue à l'article D.242-2 n'est également pas requise.



La durée de la procédure de révision du PSA étant incompatible avec la réalisation à court terme des projets de développement urbain, une procédure de modification du PSA approuvée est appliquée (révision simplifiée).

Illustration 3 Nouvelles surfaces de servitudes



Les surfaces de dégagements résultant de la suppression de la bande secondaire ouest et des installations météorologiques sont représentées en vert sur l'illustration ci-contre. Ces surfaces de dégagement correspondent aux surfaces de protection de la bande principale maintenue.

Les communes, dont le territoire est concerné par les modifications des servitudes de l'aérodrome de Mâcon-Charnay (département de Saône-et-Loire), sont les suivantes :

- CHARNAY-LES-MACON,
- MACON.

Hormis les modifications envisagées, les surfaces de dégagement et dispositions du PSA de l'aérodrome de Mâcon-Charnay figurant dans le dossier approuvé le 19 décembre 1985 restent identiques.

II - CARACTERISTIQUES DES SERVITUDES APRES MODIFICATION

II.1 - PREAMBULE

Le présent dossier du PSA simplifié de Mâcon Charnay est composé des documents suivants :

- le plan d'ensemble REVISION-PSA_A1_SNIA-PEA_LFLM de juin 2020,
- le plan de détails REVISION-PSA_A2_SNIA-PEA_LFLM de juin 2020,
- la note explicative REVISION-PSA_NOTICE_SNIA-PEA_LFLM de juin 2020.

Ces documents ont pour vocation à être annexé à l'arrêté du 19 décembre 1985.

II.2 - BASES REGLEMENTAIRES

D'une manière générale, les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R.241-3 à R.242-1, D. 241-4 à D. 242-14 et D.243-7.

L'ensemble des composantes du plan de servitudes aéronautiques demeurent établies en application de l'arrêté du 31 juillet 1963 jusqu'à la révision complète du dossier.

II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement sont définies à partir des caractéristiques des infrastructures décrites ci-après.

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ Système de piste

Les orientations et dimensions de la piste sont les suivantes :

- piste revêtue 17/35, orientée Nord/Sud (173°/353°) de 940 mètres de long (longueur en vigueur au PSA au 19 décembre 1985).

▪ Niveau moyen de l'aérodrome

Le niveau moyen de l'aérodrome est de 218 mètres (cote NGF) est conservé pour cette révision partielle. Cette cote détermine le calage altimétrique de la surface horizontale intérieure.

II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies suivant les caractéristiques de la catégorie « C à vue » (annexe 1 de l'arrêté du 15 janvier 1977) s'établissent de la manière suivante :

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 :

Tableau Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage

Désignation	Trouée nord	Trouée sud
Largeur à l'origine	150 m	150 m
Divergence	15 %	15 %
Cote à l'origine	221,4 m NGF	213,5 m NGF
Pente	3% jusqu'à la cote 308 m NGF	3% jusqu'à la cote 308 m NGF

Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20 %.

Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus du niveau moyen de l'aérodrome, s'élève à 263 mètres NGF.

Surface conique

La surface conique a une pente de 3 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 45 mètres, soit une cote maximale de 308 mètres NGF.

Adaptations des surfaces

Le sol dépassant les surfaces de base à l'emplacement de reliefs, le plan de servitudes comportent des adaptations constituées d'un ensemble de « redans » et de calottes » de formes géométriques simples couvrant l'ensemble des zones dépassement.

Ces « calottes » et « redans » situés dans les surfaces coniques, les plans horizontaux intermédiaires et les trouées d'envol, sont constitués par des

plans horizontaux (de forme et de cotes diverses) et par des plans inclinés ou des portions de cônes de révolution. Des surfaces de raccordement relient les plans horizontaux des redans et calottes sur les surfaces normales de dégagement.

Ces adaptations de surfaces figurent sur le plan d'ensemble REVISION-PSA_A1_SNIA-PEA_LFLM de juin 2020 et sont situées au nord ouest du terrain au dessus de la surface horizontale, conique et trouée nord.

II.5 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

II.5.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes

Le plan d'ensemble précise l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

II.5.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

► Département de Saône et Loire :

- CHARNAY LES MACON
- CHEVAGNY LES CHEVRIERES
- DAVAYE
- FUISSE
- HURIGNY
- MACON
- PRISSE
- SOLUTRE POUILLY
- VARENNES LES MACON
- VINZELLES

► Département de l'Ain :

- CORMORANCHE SUR SAONE
- CROTTET
- GRIEGES
- SAINT LAURENT SUR SAONE

III - MISE EN APPLICATION DU PSA

Liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

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

Ces obstacles sont les suivants :

Nature de l'obstacle	Cote au sommet (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)
<u>Trouée Nord</u> Tronçon MN de ligne de candélabres	251,50	- le dépassement est de l'ordre de 0 à 5 m par rapport à la surface de dégagement des obstacles minces
Tronçon AB de la ligne électrique HT 63 kV	Hauteur 25 à 30 m	- le dépassement est de l'ordre de 0 à 17 m par rapport à la surface de dégagement des obstacles filiformes
Tronçon CD de la ligne électrique HT 63 kV	Hauteur 25 à 30 m	- le dépassement est de l'ordre de 0 à 17 m par rapport à la surface de dégagement des obstacles filiformes

2 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétriques en vigueur à la date d'approbation du PSA le 19 décembre 1985.

Pour l'aérodrome de Mâcon-Charnay, le système géodésique était le système NTF et la projection Lambert II Centre.

Le schéma suivant rappelle les coordonnées dans ce système et précise leur conversion dans le système de référence terrestre en vigueur à la date d'établissement du présent dossier : RGF93 projection Lambert-93 (RGF93LAM93).

Illustration 4 Croquis de repérage des axes de bande – Données issues du PSA approuvé le 19 décembre 1985

BS I

Coordonnées

Système NTF

Projection Lambert II Centre

X = 789 344,47

Y = 147 655,29

Système RGF

Projection Lambert 93

X = 838 134,8

Y = 6 579 623,5

BS II

Coordonnées

Système NTF

Projection Lambert II Centre

X = 789 544,67

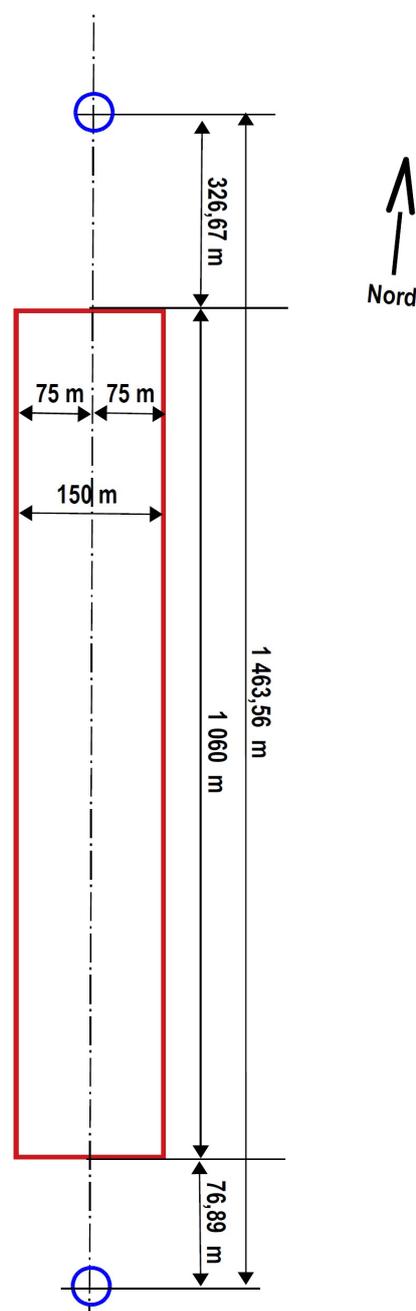
Y = 146 205,49

Système RGF

Projection Lambert 93

X = 838 322,4

Y = 6 578 173,3



Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
1, rue Vincent Auriol – CS 90 890
13627 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1

Tél. : 04 42 33 78 78



Maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Transition écologique et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Aérodrome de MACON - CHARNAY (LFLM)

MODIFICATION DU PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

(Suppression des surfaces de servitudes associées à une bande secondaire et installations météorologiques)

PLAN DE DETAILS

Maîtrise d'oeuvre

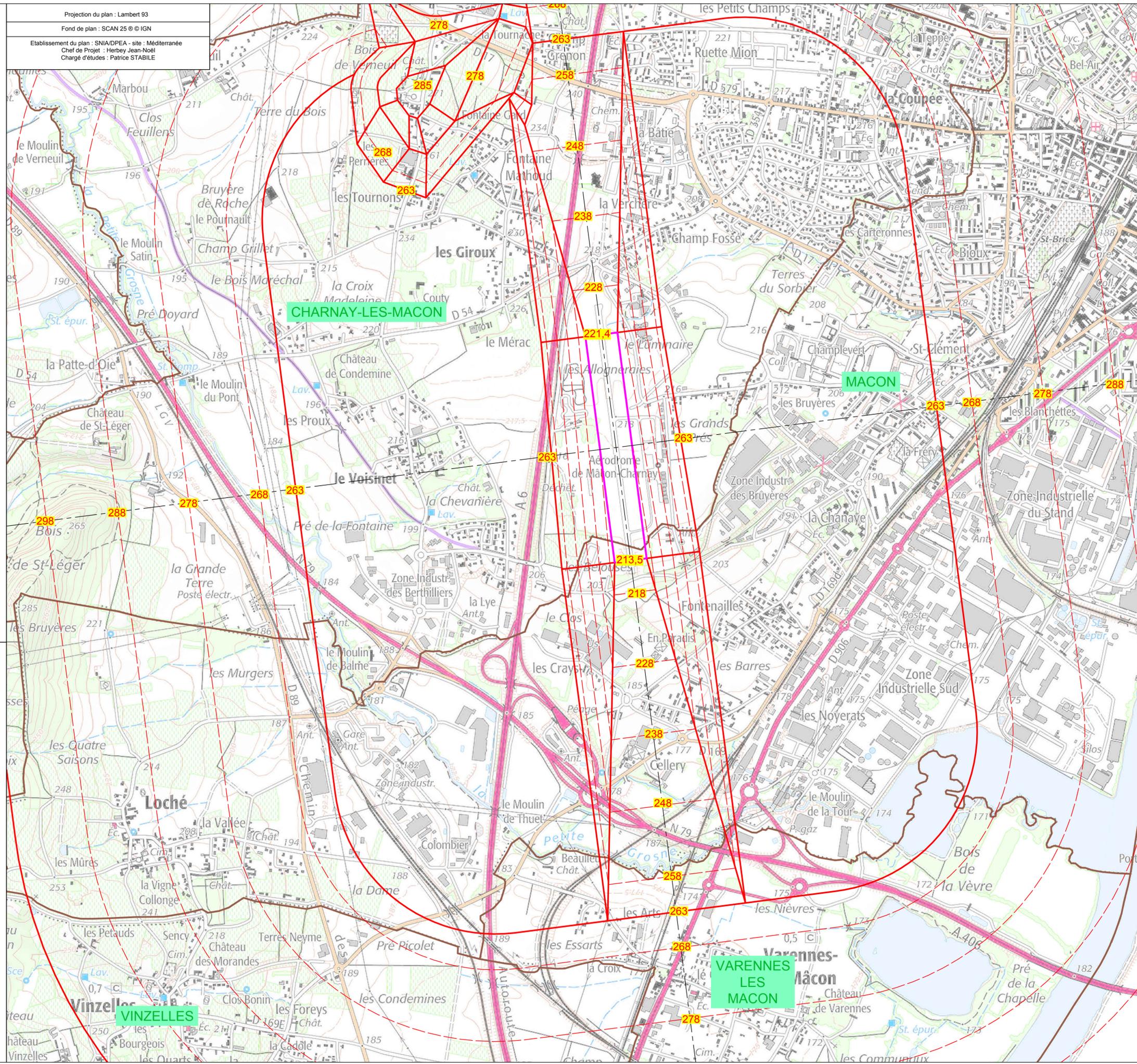


Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82, rue des Pyrénées - 75970 Paris cedex 20
Site : Méditerranée
Adresse : 1, rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 Aix en Provence cedex 2

Date	Référence	Echelle
Jun 2020	REVISION_PSA-AZ_SNIA-PEA_LFLM	1 / 10 000
Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement AIX, le : 11-06-2020	Proposé par le chef de département Programmation Environnement Aménagement Paris, le : 11-06-2020	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le : 11-06-2020
JN. HERBEY	B. IMBERTON	A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du



Projection de plan : Lambert 93
Fond de plan : SCAN 25 © IGN
Etablissement du plan : SNIA/DPEA - site : Méditerranée
Chef de Projet : Herbey Jean-Noël
Chargé d'études : Patrice STABILE

Caractéristiques techniques de base :

- Niveau moyen de l'aérodrome : 218 mètres NGF
- Périmètre d'appui : 1060 x 150 m
- Aérodrome de catégorie "C" à vue

Légende :

- Périmètre d'appui
- Limite des surfaces de dégagement
- Intermédiaire des surfaces de dégagement
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Limites de communes
- Nom de la commune