Maîtrise d'ouvrage

Annexé au PLU par arrêté du Président de METZ-METROPOLE en date du

Ministère de l'Intérieur

Direction de l'Evaluation de la Performance,
et des Affaires Financières et Immobilières

HELISTATION DE METZ-FRESCATY

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS

A1- PLAN D'ENSEMBLE

Maîtrise d'oeuvre

Service Technique de l'Aviation Civile
Département Aménagement Capacité Environnement
31, avenue du Maréchal Leclerc - CS 30012 - 94385 Bonneuil sur marne - Cedex

Date	Référence	Echelle
OCTOBRE 2017	PSA/STAC/ACE/METZ-FRESCATY/SD25/1	1/25 000

Dressé par le chargé d'études de la division Sécurité et Capacité des aérodromes	Vérifié par le chef de la division Sécurité et Capacité des aérodromes	Présenté par la Directrice adjointe du STAC
Bonneuil, le 17 OCT. 2017	Bonneuil, le 17 OCT. 2017	Bonneuil, le 17 OCT. 2017
M. BORTOLOTTO	P. LECLERC	S. LEFEBVRE-GUILLAUD

Approuvé par arrêté ministériel en date du 30 mai 2018

Caractéristiques techniques de base :

- Code de performance de l'hélistation : CP1
- Altitude de référence : 189 m. NGF

- Seuil 01 : utilisation de jour et de nuit
- Seuil 19 : utilisation de jour et de nuit

Légende :

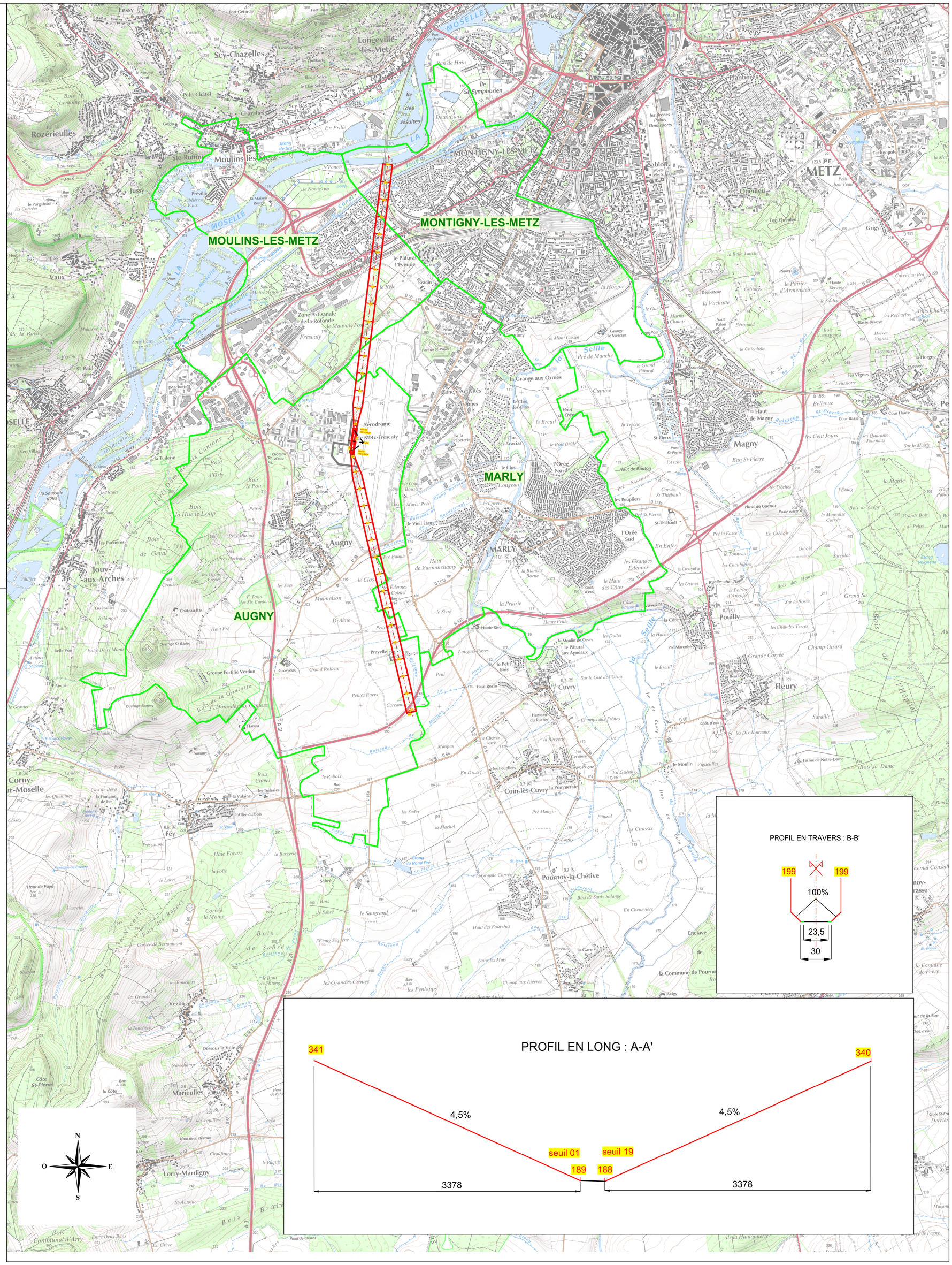
- Seuils de piste
- Seuils 01 et 19
- Limites de la servitude
- Intermédiaire de la servitude
- 189 — Cote altimétrique en mètres NGF
- COMMUNE — Nom de la commune
- Limites de communes
- Limites de l'emprise

LAMBERT93

COMMUNES CONCERNEES PAR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES

NOM_COMMUNE
MOULINS-LES-METZ
MONTIGNY-LES-METZ
MARLY
AUGNY

SCAN 25 ® © IGN — Echelle : 1 / 25 000 — 0 250 500 750 1000 1 250 m



Maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Intérieur

Direction de l'Evaluation de la Performance,
et des Affaires Financières et Immobilières

HELISTATION DE METZ-FRESCATY

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS

A2- PLAN DE DETAILS

Maîtrise d'oeuvre

Service Technique de l'Aviation Civile
Département Aménagement Capacité Environnement
31, avenue du Maréchal Leclerc - CS 30012 - 94385 Bonneuil sur marne - Cedex

Date	Référence	Echelle
OCTOBRE 2017	PSA/STAC/ACE/METZ-FRESCATY/SD10/1	1/10 000

Dressé par le chargé d'études de la division Sécurité et Capacité des aérodromes	Vérifié par le chef de la division Sécurité et Capacité des aérodromes	Présenté par la Directrice adjointe du STAC
Bonneuil, le 17 OCT. 2017	Bonneuil, le 17 OCT. 2017	Bonneuil, le 17 OCT. 2017
M. BORTOLOTTO	P. LECLERC	S. LEFEBVRE-GUILLAUD

Approuvé par arrêté ministériel en date du 30 mai 2018

Caractéristiques techniques de base :

- Code de performance de l'hélistation : CP1
- Altitude de référence : 189 m. NGF

- Seuil 01 : utilisation de jour et de nuit
- Seuil 19 : utilisation de jour et de nuit

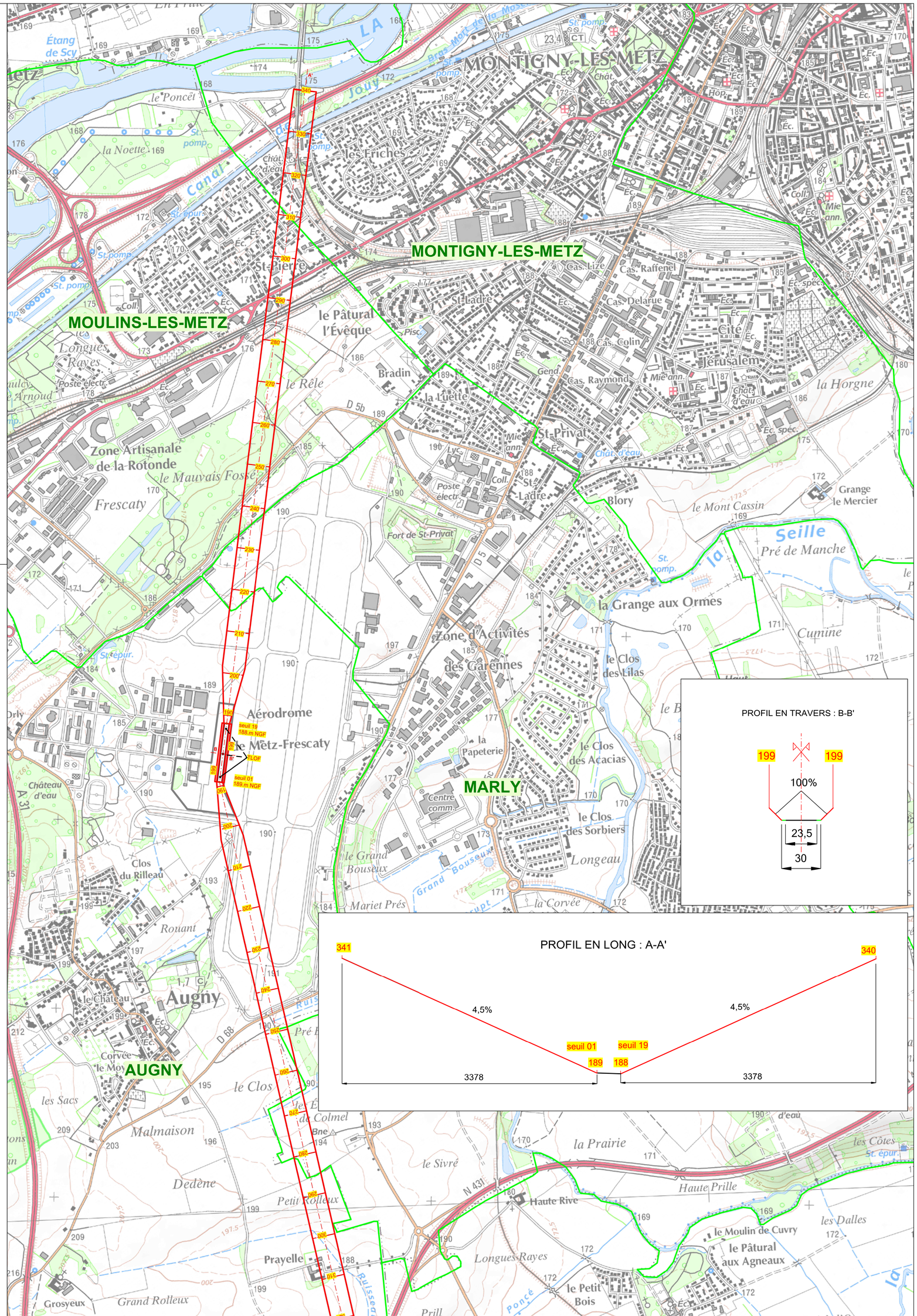
Légende :

- Seuils de piste
- Seuils 01 et 19
- Limites de la servitude
- Intermédiaire de la servitude
- 189 — Cote altimétrique en mètres NGF
- COMMUNE — Nom de la commune
- Limites de communes
- Limites de l'emprise

LAMBERT93

COMMUNES CONCERNEES PAR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES

NOM_COMMUNE
MONTIGNY-LES-METZ
AUGNY
MOULINS-LES-METZ
MARLY



SCAN 25 IGN ® ©

Echelle : 1 / 10 000 0 100 200 300 400 500 m

Maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Intérieur

Direction de l'Evaluation de la Performance,
et des Affaires Financières et Immobilières

HELISTATION DE METZ-FRESCATY

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS

B – Note annexe

– Notice explicative
– Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste
– Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base
– Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques
– Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

Maîtrise d'œuvre

Service Technique de l'Aviation Civile
Département Aménagement Capacité Environnement
31, avenue du Maréchal Leclerc – CS 30012 – 94385 Bonneuil sur marne - Cedex

Dressé par le chargé d'études de la division Sécurité et Capacité des aérodromes Bonneuil, le 17 OCT. 2017 M. BORTOLOTTO	Vérifié par le chef de la division Sécurité et Capacité des aérodromes Bonneuil, le 17 OCT. 2017 P. LECLERC	Présenté par la Directrice adjointe du STAC Bonneuil, le 17 OCT. 2017 S. LEFEBVRE-GUILLAUD
Approuvé par arrêté ministériel en date du 30 MAI 2018		

B - Note annexe

Sommaire

1 - NOTICE EXPLICATIVE

1.0 - PLAN DE SITUATION 2

1.1 - GÉNÉRALITÉS 2

1.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES 3

1.3 - INSTALLATIONS CONCERNÉES PAR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES 3

1.4 - CARACTÉRISTIQUES DÉTERMINANT LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 3
1.4.1 Classes de performance 3
1.4.2 Mode d'exploitation 4
1.4.3 Altitude de référence des servitudes aéronautiques 4

1.5 - SURFACES DE BASE 4
1.5.1 Périmètre des surfaces d'appui 4
1.5.2 Trouées d'atterrissage et de décollage 4
1.5.3 Surfaces latérales 5

1.6 - REGLES DE DEGAGEMENT DANS LES ZONES GREVEES DE SERVITUDES 5
1.6.1 Obstacles fixes 5
1.6.2 Obstacles mobiles 5

1.7 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS 5
1.7.1 Aire de dégagement protégeant l'aérodrome et limites des communes sous servitudes 5
1.7.2 Communes frappées de servitudes aéronautiques 5

2 - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES 6
2.1 Repérage et nature des obstacles 6

2.2 - APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 6
2.2.1 Obstacles à venir 6
2.2.2 Obstacles existants 6

3 - DOCUMENTS ANNEXES 6

3.1 - Etat des bornes de repérage 6

3.2 - Servitudes aéronautiques de dégagement - Vue de dessus 6

3.3 - Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement 6

3.4 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement 6

1 – NOTICE EXPLICATIVE

1.0 - PLAN DE SITUATION



1.1- GENERALITES

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) 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 pour préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir des surfaces de limitation d'obstacles, dites surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, 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 + Note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat.

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). 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.

1.2- BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code de l'aviation civile et en particulier des articles R.241-3 et R.242-1 et R.242-3
- du code des transports et en particulier des articles L6350-1, L6351-1 et L6351-4
- de l'arrêté du 07 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

L'ensemble des surfaces caractérisant les servitudes aéronautiques de dégagement détermine et assure la protection dans leurs extensions maximales :

- Des infrastructures destinées à être utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.
- Des surfaces de protection contre les obstacles des indicateurs visuels de pente d'approche des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères lorsque de tels indicateurs existent.

1.4 - CARACTERISTIQUES DETERMINANT LES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les caractéristiques techniques des servitudes aéronautiques associées aux aires d'approche finale et de décollage FATO et installations à protéger sont définies :

- par la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères auxquels cette infrastructure est destinée.
- par les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision…).
- Par les caractéristiques géométriques de l'infrastructure.

Les servitudes aéronautiques de l'hélistation de Metz-Frescaty permettent de protéger contre les obstacles :

- La FATO de dimensions : 300 x 23,50 mètres (310 x 30 mètres aire de sécurité incluse).

1.4.1 - Classes de performance

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères auxquels cette infrastructure est destinée et telle que définie dans l'arrêté du 21 Mars 2011 modifié relatif aux conditions techniques d'exploitation d'hélicoptères par une entreprise de transport aérien public (OPS3) et, pour les iles Wallis et Futuna, la Polynésie Française et la Nouvelle Calédonie, telle que définie dans l'arrêté du 25 Février 1985 modifié relatif aux conditions d'utilisation des hélicoptères exploités par une entreprise de transport aérien.
La FATO de l'hélistation de Metz-Frescaty est destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performance 1, 2 et 3 (CP1, CP2 et CP3).

- Le code FATO établissant les servitudes aéronautiques de l'hélistation de Metz-Frescaty est «CP1».

1.4.2 - Mode d'exploitation des FATO

Le mode d'exploitation de chaque FATO détermine, en fonction de la classe de performance,

les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

La FATO est exploitée : à vue de jour et de nuit.

1.4.3 - Altitude de référence des servitudes aéronautiques

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la surface de la FATO utilisée pour l'atterrissage.
L'hélistation de Metz-Frescaty a une altitude de référence de **189m** N.G.F. (altitude rapportée au Nivellement Général de la France).

1.5 – SURFACES DE BASE

Le plan de servitudes aéronautiques comprend les surfaces de base suivantes :

- trouées d'atterrissage,
- trouées de décollage,
- surfaces latérales.

(Document annexe : 3.2 - Servitudes aéronautiques de dégagement - Vue de dessus)

L'élaboration de ces surfaces prend en compte :

- les caractéristiques géométriques de la FATO de l'hélistation,
- la classe de performance associée à chaque FATO,
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage.

1.5.1 – Périmètre des surfaces d'appui des FATO

L'élévation des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement repose sur les bords extérieurs du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité associé à la FATO.
(Document annexe : 3.1- Etat des bornes de repérage d'axes)

1.5.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine en m NGF, une divergence, une pente et une longueur maximale.
Les trouées sont rectilignes au QFU 01.
Les trouées sont désaxées au QFU 19 au cap 170° afin de s'affranchir des arbres de grande hauteur situés au sud.

Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage

a) trouées de décollage et d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
- Classe de performance	1
- Distance à l'aire de sécurité	0 mètre
- Largeur finale	120 mètres
- Divergence	15 %
- Pente 1ère section	4.5 %
- Pente 2ème section	4.5 %
- Longueur totale	3378 mètres

1.5.3 - Surfaces latérales des FATO

Les surfaces latérales sont en pente à 100 % jusqu'à 10m de hauteur.

1.6 – REGLES DE DEGAGEMENT DANS LES ZONES GREVEES DE SERVITUDES

1.6.1 – Les obstacles fixes

Les obstacles fixes se définissent en trois classes : massifs, minces et filiformes.

1.6.2– Les obstacles mobiles

Le gabarit routier s'applique à tout tronçon de chaussée couvert par une trouée d'atterrissage ou de décollage qui est dès lors considéré comme un obstacle massif.

1.7 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

1.7.1 - Aire de dégagement protégeant l'aérodrome et limites des communes sous servitudes

Le plan des servitudes aéronautiques précise l'ensemble des communes frappées par les dites servitudes et détermine les limites des surfaces de dégagement qui grèvent chacune de ces communes.
(Document annexe : 3.4 – carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement).

1.7.2 - Communes frappées de servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'hélistation de Metz-Frescaty sont les suivantes :

Département de la Moselle (57)

- ***AUGNY***
- ***MONTIGNY LES METZ***
- ***MOULINS LES METZ***
- ***MARLY***

2 – LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

2.1 – Repérage et nature des obstacles

Liste non-limitative donnée à titre indicatif (Article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Lors de l'établissement du dossier, aucun obstacle ne perce les servitudes aéronautiques.

2.2 – APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

2.2.1 - 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.

2.2.2 - Obstacles existants

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces de dégagement, sont frappés de servitudes et 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 R 242-1 à R 242-3 et D 242-14 du code de l'aviation civile.
Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

3 – DOCUMENTS ANNEXES

Les documents annexes sont fournis pour faciliter la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.
Les informations contenues dans la note annexe sont celles disponibles au moment de l'établissement du document.

3.1 – Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste

3.2 – Servitudes aéronautiques de dégagement – Vue de dessus

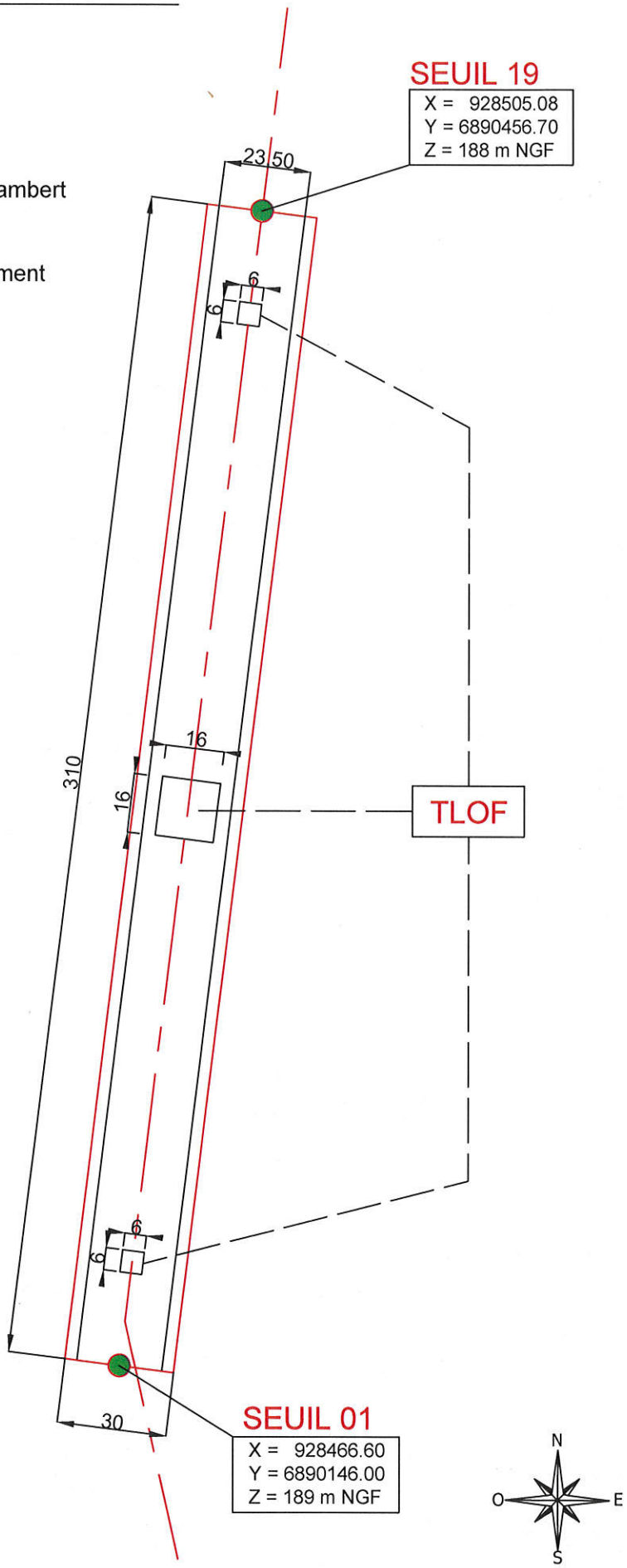
3.3 – Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement – Vue de dessus

3.4 – Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

HELITATION DE METZ-FRESCATY

3.1 - Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste

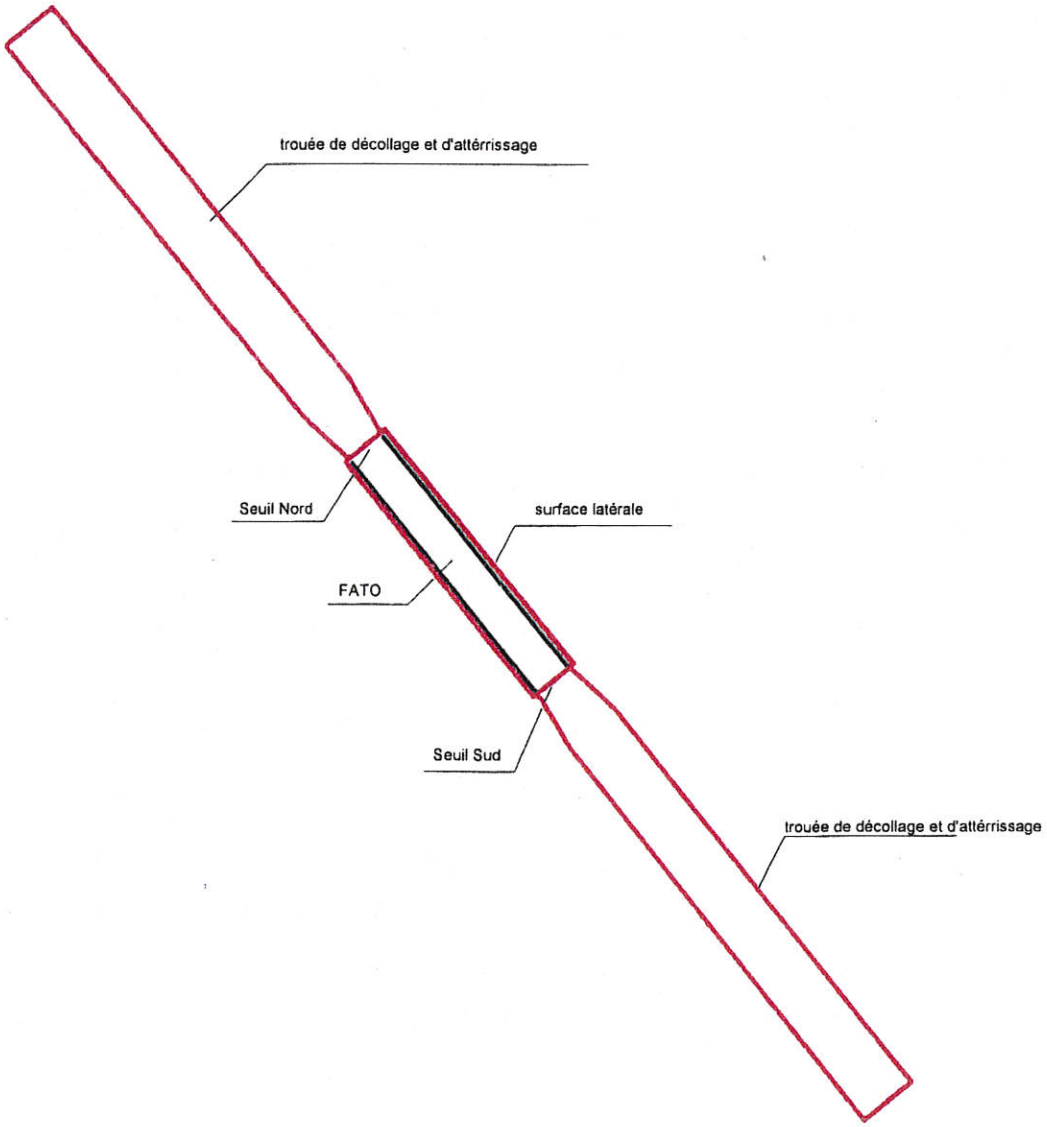
- Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de projection Lambert 93
- Les altitudes z sont rapportées au Nivellement Général de la France (NGF)
- Les distances sont en mètres.



SERVITUDES AERONAUTIQUES

3.2 -Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base

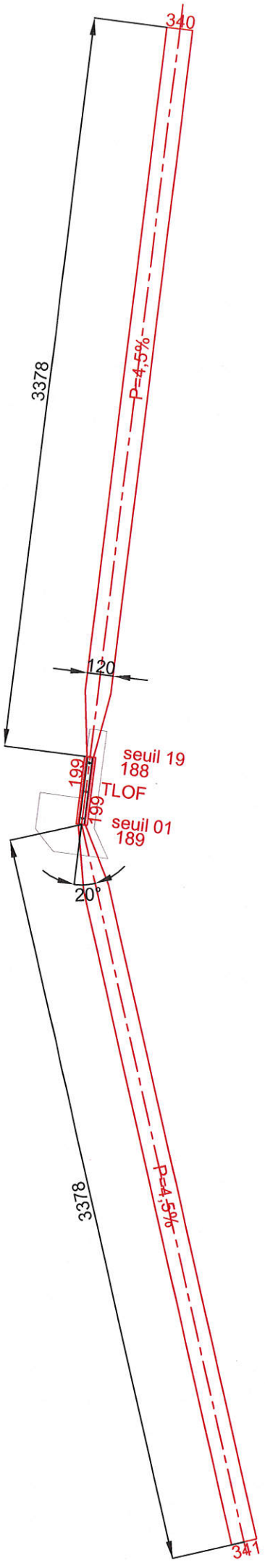
Vue de dessus

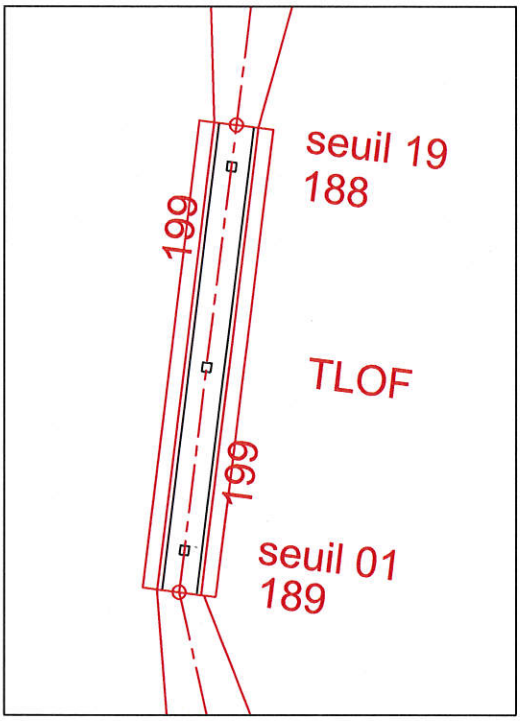


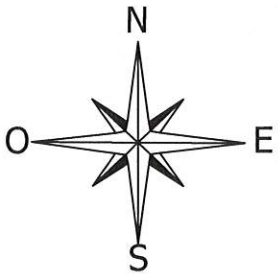
HELISTATION DE METZ-FRESCATY

3.3 Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques

Nota : distance en mètres et cotes altimétriques en mètres NGF



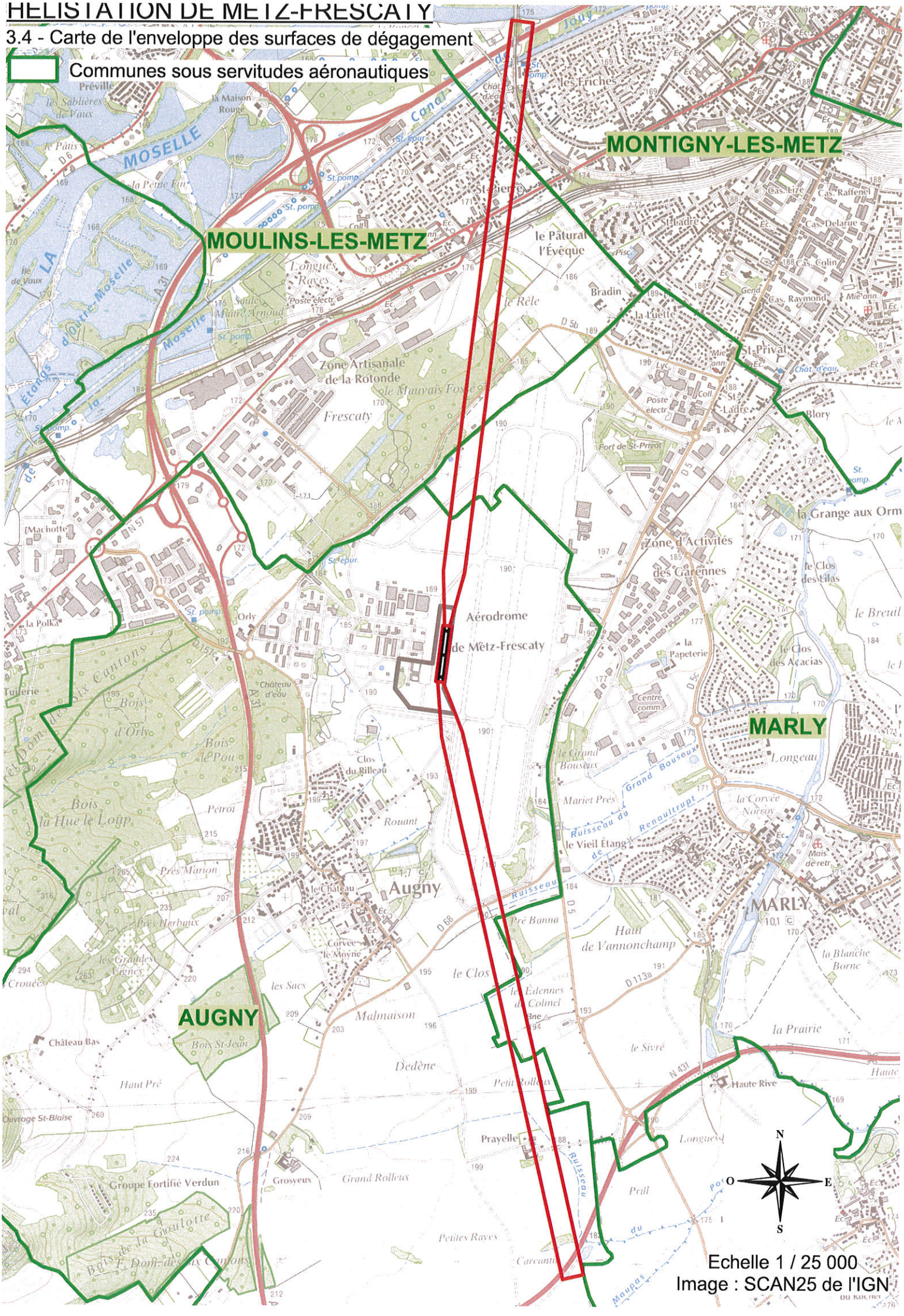




HELISTATION DE METZ-FRESCATY

3.4 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement

Communes sous servitudes aéronautiques



Echelle 1 / 25 000

Image : SCAN25 de l'IGN