



Maîtrise d'ouvrage

Ministère de la Transition Écologique et Solidaire
Ministère chargé des Transports



Direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud

Aérodrome de TARBES - LOURDES - PYRÉNÉES (LFBT)

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

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

Site Atlantique : 12 avenue Pythagore – BP 70285 – 33697 MÉRIGNAC Cedex

Janvier 2018

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITES 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	5
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	7
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	8
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	8
II.4.2 - Surfaces latérales	9
II.4.3 - Périmètre d'appui	9
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	9
II.4.5 - Surface conique	9
II.4.6 - Adaptations des surfaces	10
II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)	14
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	15
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche	15
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	15
II.7 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	16
II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	16
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	16
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	19
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS	19
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	20
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	20
II.2 - OBSTACLES A VENIR	20
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE	21

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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 + 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'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 - 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,
- 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,
- 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

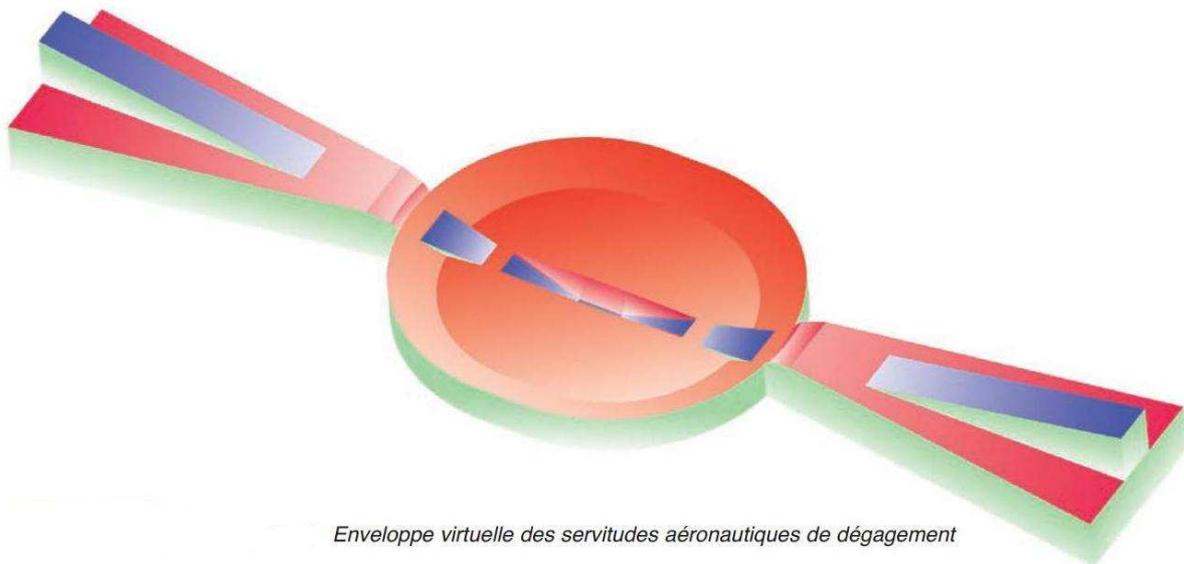
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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 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 de dégagement 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 de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes et il n'est pas nécessaire de disposer d'un PSA approuvé, basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome, pour imposer ce balisage.

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 concernés sont ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces de dégagements aéronautiques pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

La nécessité de baliser un obstacle est appréciée par la direction de la sécurité de l'aviation civile sud territorialement compétente et doit faire systématiquement l'objet d'une étude particulière afin de déterminer les obstacles à baliser soit de jour ou de nuit, soit de jour et de nuit.

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

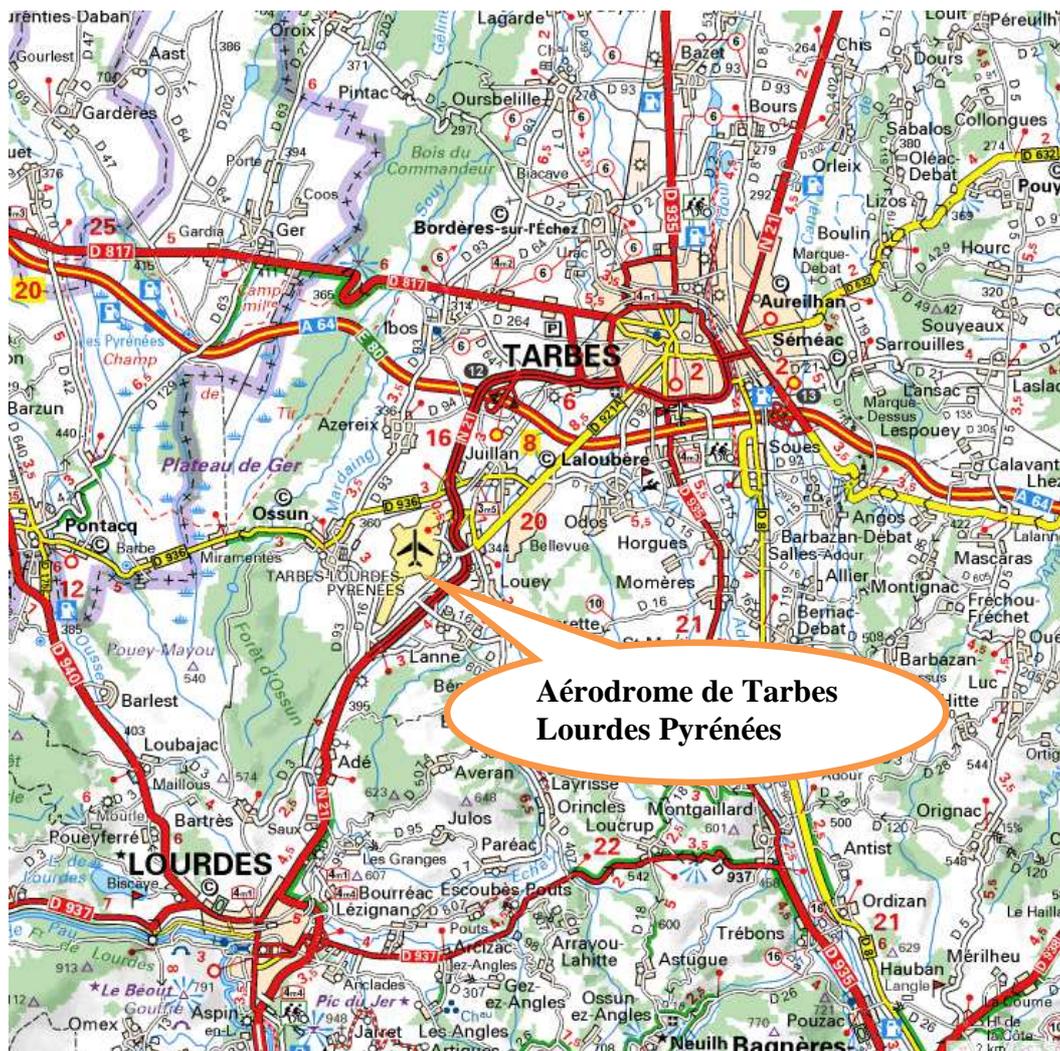
Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté interministériel du 18 septembre 1972.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements d'une piste principale de longueur 2400 mètres.

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



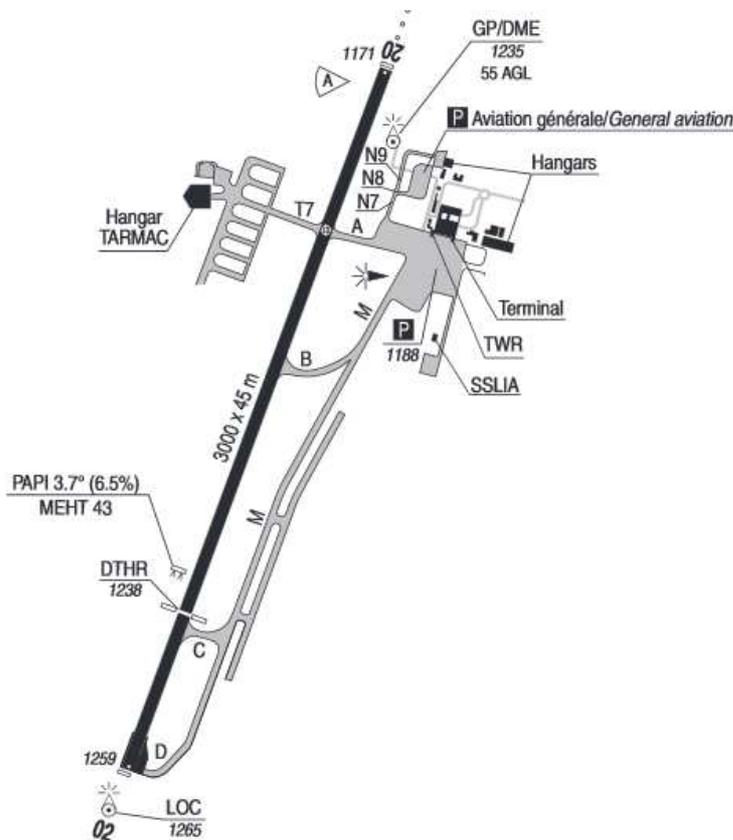
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

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 revêtue (02/20), orientée nord / sud de 3005,96 mètres de long x 45 mètres de large, comportant un seuil décalé de 671,77 mètres au QFU 02¹.



Extrait EAIP

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

▪ Altitude de référence

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la surface de la piste utilisée pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 383,9 mètres NGF (nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

¹ (QFU XX : orientation de la piste exprimée en dizaines de degrés par rapport au nord magnétique)

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 aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

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 (02/20) est exploitée à vue et aux instruments, de jour et de nuit :

- seuil 20 : approches classiques et approches de précision de catégorie I,
- seuil 02 : utilisé en conditions de vol aux instruments avec approche suivie de manœuvre à vue imposée ou libre.

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 de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS) citées dans l'arrêté du 14 mars 2007 modifiant l'arrêté du 28 août 2003 relatif aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes, et définies par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

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 02	Atterrissage QFU 20
- Spécifications utilisées	approche classique	approche de précision catégorie I
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	300 m
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	377,4 m NGF	356,9 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)	527,4 m NGF	506,9 m NGF
- Longueur totale	11 000 m	15 000 m

La longueur de la trouée d'atterrissage QFU 02 est limitée à 11 000 mètres, en cohérence avec les limites d'utilisation de l'indicateur visuel de pente d'approche précisées sur la publication d'information aéronautique.

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 20 (trouée du côté du seuil 02)	Décollage QFU 02 (trouée du côté du seuil 20)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 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	383,9 m NGF	356,9 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	10 328,23 m	15 000 m

La trouée de décollage QFU 20 est limitée à l'extrémité de la trouée d'atterrissage QFU 02.

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 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 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

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 428,9 mètres NGF.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon 4000 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 528,9 mètres NGF.

II.4.6 - 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 démontrant que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées.

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.

Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

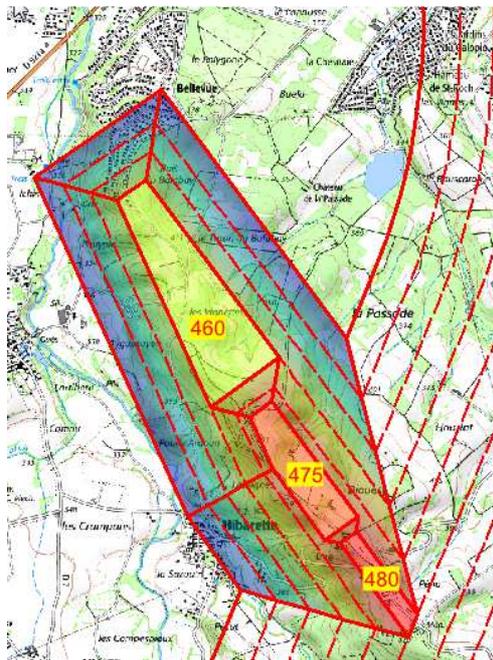
Adaptations globales

Les adaptations globales sont conçues à partir des obstacles existants et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

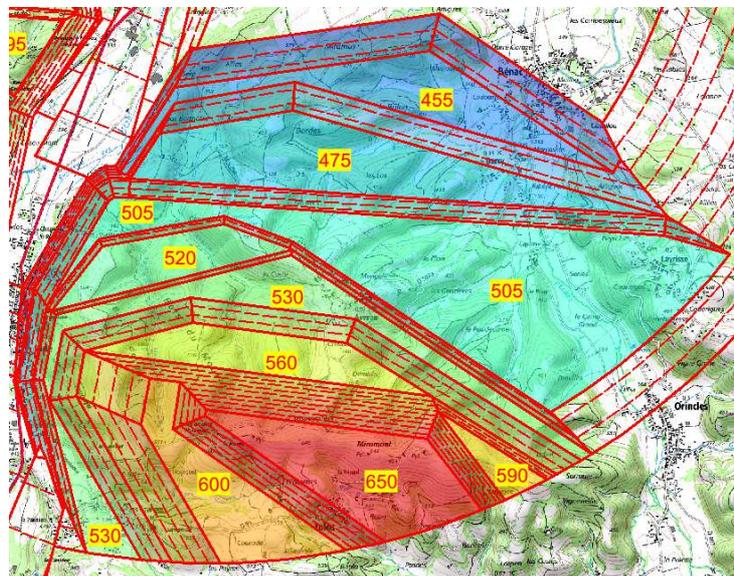
Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Eu égard à l'importance du relief dans l'emprise des surfaces de dégagement, les trouées au sud (outre la limitation de leur longueur précisée au § 1.2.2), les surfaces latérales associées ainsi que les surfaces horizontale intérieure et conique font l'objet d'adaptations conséquentes. Elles sont constituées de plateaux élevés linéairement à partir des surfaces de bases.

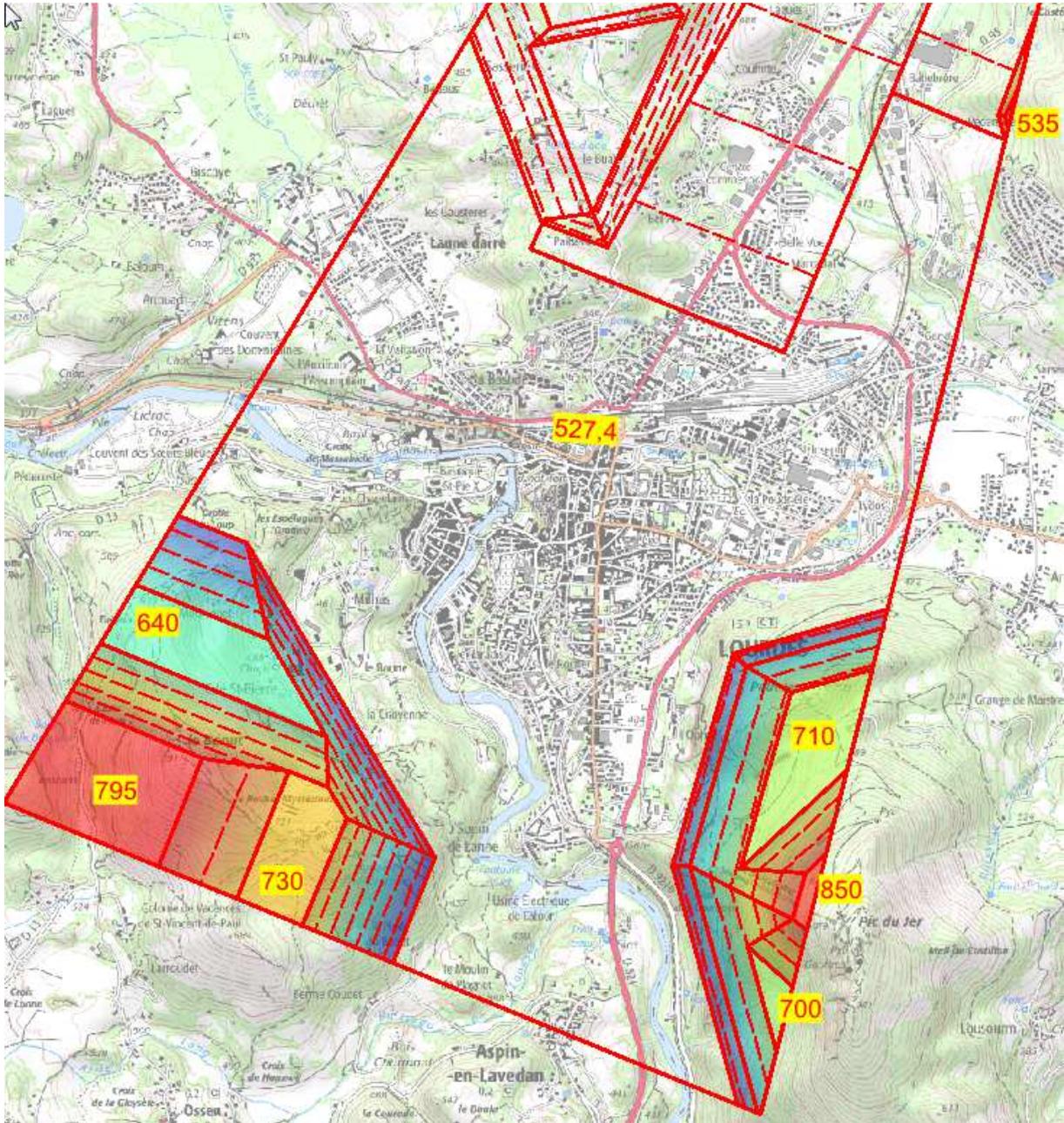
1. Adaptations Est :



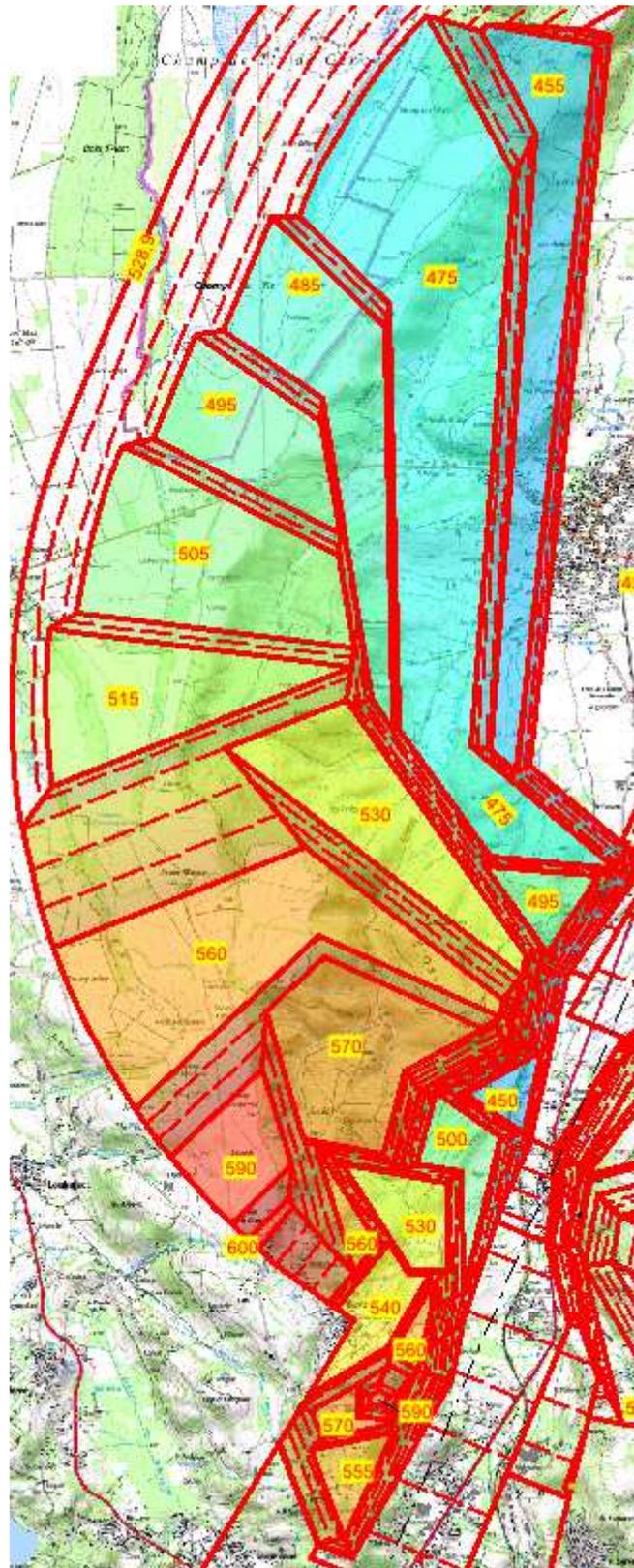
2. Adaptations Sud-Est:



3. Adaptations Sud :



4. Adaptations Ouest et Sud-Ouest :



Adaptations ponctuelles

Il s'agit de gabarits routiers et d'obstacles artificiels isolés existants et traités individuellement.

Les obstacles isolés sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants (coordonnées X Y en projection Lambert 93) :

Id	Type	X(m)	Y(m)	Cote sommitale (m NGF)	Hauteur de dépassement (m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée
A	Antenne	450 635	6 225 257	753,9	226,5	Trouée Atterrissage Sud
B	Bâtiment	454 876	6 234 122	388,9	2,6	Trouée Décollage Sud
C	Lampadaire	454 409	6 233 494	402,4	1	
D	Lampadaire	454 428	6 233 513	402,5	1,6	
E	Lampadaire	454 448	6 233 533	401,9	1,5	
F	Lampadaire	454 467	6 233 552	400,9	1	
G	Lampadaire	454 487	6 233 571	400,6	1,2	
H	Pylône	454 248	6 232 486	422,2	1	
I	Pylône	454 007	6 232 582	422,8	1,5	
J	Pylône	455 499	6 232 441	482,5	53,6	Surface horizontale intérieure
K	Pylône	456 171	6 232 723	474,3	45,4	
L	Pylône	453 241	6 231 006	452,9	9	Surface conique Sud
M	Pylône	453 257	6 230 857	455,5	5,1	
N	Pylône	453 274	6 230 736	459,1	3,5	
O	Clocher	453 481	6 230 835	476,1	29	
P	Antenne	455 490	6 229 945	675,7	199,6	
Q	Antenne	456 446	6 229 800	681,0	189,4	
R	Antenne	456 906	6 229 800	688,5	190,2	

Gabarits routiers (4,3 mètres majoré de 2 mètres sur les portions couvertes par une trouée) :

- S - Tronçon RN 21, dépassement jusqu'à 1,6 mètres ;
- T - Tronçon RD 16, dépassement jusqu'à 1,8 mètres ;
- U - Tronçon RD 921a, dépassement jusqu'à 0,5 mètres

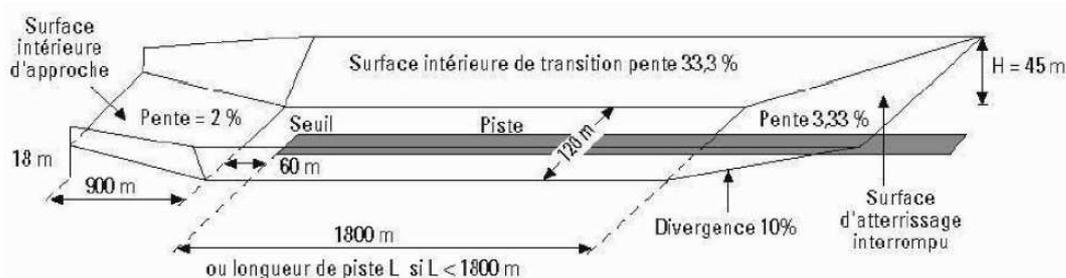
II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 20 de la piste exploitée aux instruments avec approche de précision, de catégorie I. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes :

- la surface intérieure d'approche,
- les surfaces intérieures de transition,
- la surface d'atterrissage interrompu.

Schéma représentatif des OFZ



Surfaces liées aux zones dégagées d'obstacles (OFZ) pour les pistes avec approche de précision de catégorie I, II ou III et de chiffre de code 3 ou 4.

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 20 de la piste exploitée aux instruments avec approche de précision, de catégorie I. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Les caractéristiques techniques des surfaces OFZ sont indiquées dans le tableau ci-dessous

Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	356,9 m NGF
Longueur	900 m
Pente	2 %
Surface intérieure de transition	
Pente	33,3 %
Surface d'atterrissage interrompu	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1 800 m
Cote à l'origine	372,9 m NGF
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que les surfaces de dégagements aéronautiques, elles ne sont pas représentées sur les plans.

II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche

Le dispositif de balisage d'approche au seuil 20 est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	20
Longueur de la ligne d'approche	911 m
Longueur de la servitude associée	971 m
Largeur de la servitude associée	120 m

II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

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

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	02	20
Pente du PAPI	3,7 ° (6,47 %)	3 ° (5,24 %)
Cote à l'origine	377,4 m NGF	356,9 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	11 000 m	15 000 m
Angle de calage A	3,2 ° (5,59 %)	2,5 ° (4,37 %)
Pente (angle de calage A - 0,57 °)	2,63 ° (4,59 %)	1,93 ° (3,37%)

La longueur de l'OCS associée au seuil 02 est limitée à 11 000 mètres, en cohérence avec les limites d'utilisation de l'indicateur visuel de pente d'approche précisées sur la publication d'information aéronautique.

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que la trouée d'atterrissage associée, elles ne sont pas représentées sur les plans.

II.7 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes

Les schémas ci-après précisent l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

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

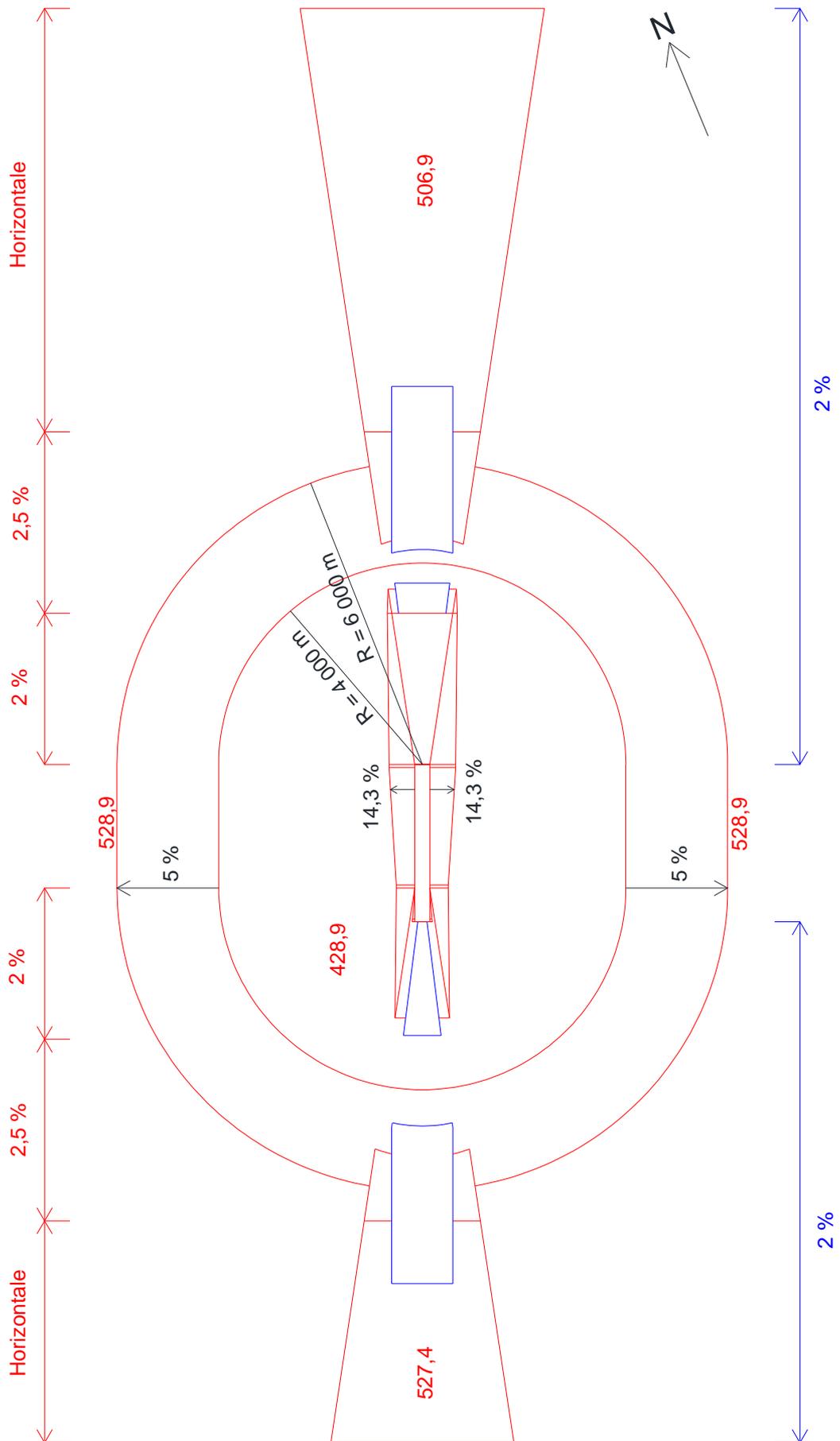
Département des Hautes-Pyrénées

ADE	LAMARQUE-PONTACQ
ANDREST	LANNE
ASPIN EN LAVEDAN	LAYRISSE
AURENSAN	LOUBAJAC
AVERAN	LOUEY
AZEREIX	LOURDES
BARLEST	MOMERES
BARRY	ODOS
BARTRES	OMEX
BAZET	ORINCLES
BENAC	OSSEN
BORDERES-SUR-L'ECHEZ	OSSUN
GAYAN	OURSBELILLE
HIBARETTE	PAREAC
HORGUES	SAINT-MARTIN
IBOS	SEGUS
JUILLAN	SIARROUY
JULOS	TARBES
LAGARDE	VISKER
LALOUBERE	

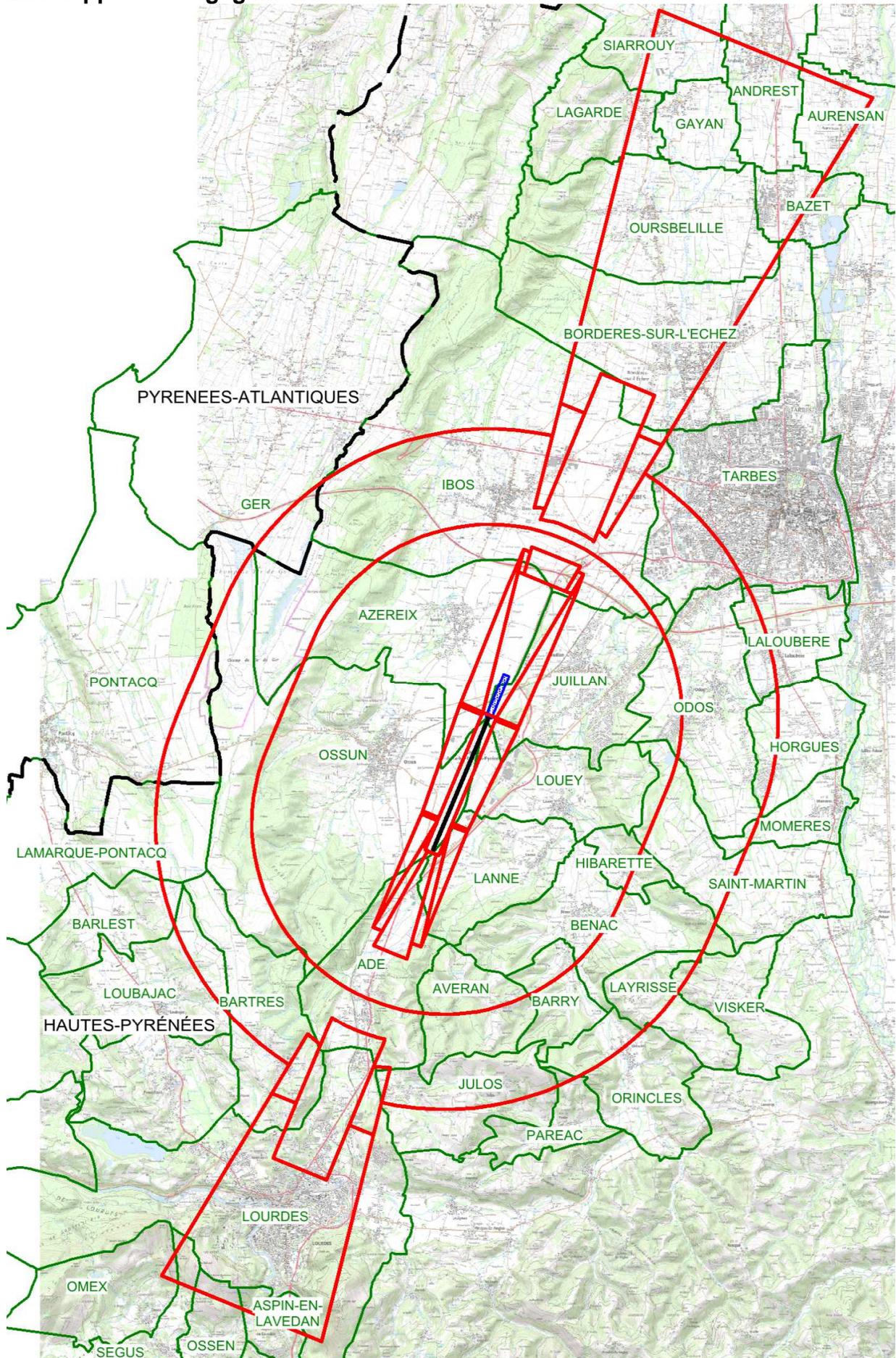
Département des Pyrénées-Atlantiques

GER	PONTACQ
-----	---------

Croquis des surfaces de dégagement



Enveloppe des dégagements



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

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

<u>Surface concernée</u> Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (CST) (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
<u>Trouée atterrissage Sud</u> N°1 Arbre N°2 Arbres N°3 Arbres N°7 Arbres N°10 Arbres	409,2 jusqu'à 415,2 jusqu'à 410,8 jusqu'à 404,9 jusqu'à 400,4	7,6 jusqu'à 9,4 jusqu'à 1,6 jusqu'à 11,5 jusqu'à 7	Lanne Lanne / Ade Ade Lanne Ossun
<u>Trouée décollage Sud</u> N°1 Arbre N°2 Arbres N°4 Arbre	409,2 jusqu'à 415,2 415,9	14,5 jusqu'à 16,3 6,4	Lanne Lanne / Ade Ade
<u>Surfaces latérales Ouest</u> N°6 Arbres	jusqu'à 377	jusqu'à 15,4	Azereix
<u>Surfaces latérales Est</u> N°5 Arbres N°7 Arbres N°8 Arbre	jusqu'à 394,7 jusqu'à 406,3 412,9	jusqu'à 5,5 jusqu'à 7,3 5,6	Juillan Lanne Lanne
<u>Surface horizontale intérieure :</u> N°9 Arbre	429,9	1	Lanne

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, 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 :

- L 6351-2 à 5 du code des Transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 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.

II.2 - OBSTACLES A 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 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

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

Pour la France, le système géodésique est le RGF 93 projection Lambert 93.

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France IGN 69.

Les distances sont exprimées en mètres et calculées à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes : projection planimétrique Lambert 93.

	X	Y	Z
1 - Extrémité 02	454 879,86	6 234 311,29	383,9
2 - Seuil décalé 02			377,4
3 - Extrémité 20	456 031,03	6 237 088,14	356,9

