

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Aménagement du
territoire et de la Décentralisation

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

NOR : ATDA2505672A

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

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

Vu l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;

Vu l'arrêté interpréfectoral n°2024/12/DCSE/BPE/SERV du 04 novembre 2024 portant ouverture de l'enquête publique relative à l'établissement d'un plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement pour l'aérodrome de Melun-Villaroche, au profit de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre services du 2 septembre 2024 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 22 janvier 2025,

Arrête :

Article 1^{er}

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

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Melun-Villaroche affectent le territoire des communes suivantes situées dans le département de Seine et Marne : Andrezel, Blandy, Bombon, Bréau, Cesson, Champdeuil, Champeaux, Combs-La-Ville, Crisenoy, Evry-Grégy-Sur-Yerre, Fouju, Grisy-Suisnes, Lieusaint, Limoges-Fourches, Lissy, Maincy, Melun, Moisenay, Moissy-Cramayel, Montereau-Sur-Le-Jard, Mormant, Réau, Rubelles, Saint-Germain-Laxis, Saint-Méry, Savigny-Le-Temple, Soignolles-En-Brie, Solers, Vert-Saint-Denis, Voisenon, Yèbles, et celui des communes suivantes situées dans le département de l'Essonne : Corbeil-Essonnes, Etiolles, Evry-Courcouronnes, Saint-Germain-Lès-Corbeil, Saint-Pierre-Du-Perray, Tigery.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Melun-Villaroche comprend :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFPM_1 à l'échelle 1/25 000 ;
- le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFPM_1 à l'échelle 1/10 000 ;
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif, et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

Article 4

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

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

Article 5

Le préfet de Seine-et-Marne et la préfète de l'Essonne sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 12 MAI 2025 ,

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



M. BOREL



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AÉRODROME DE MELUN - VILLAROCHE (LFPM)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

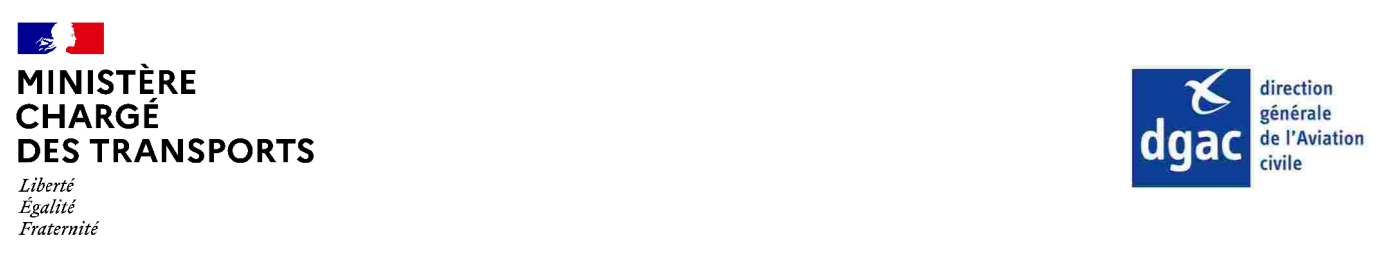
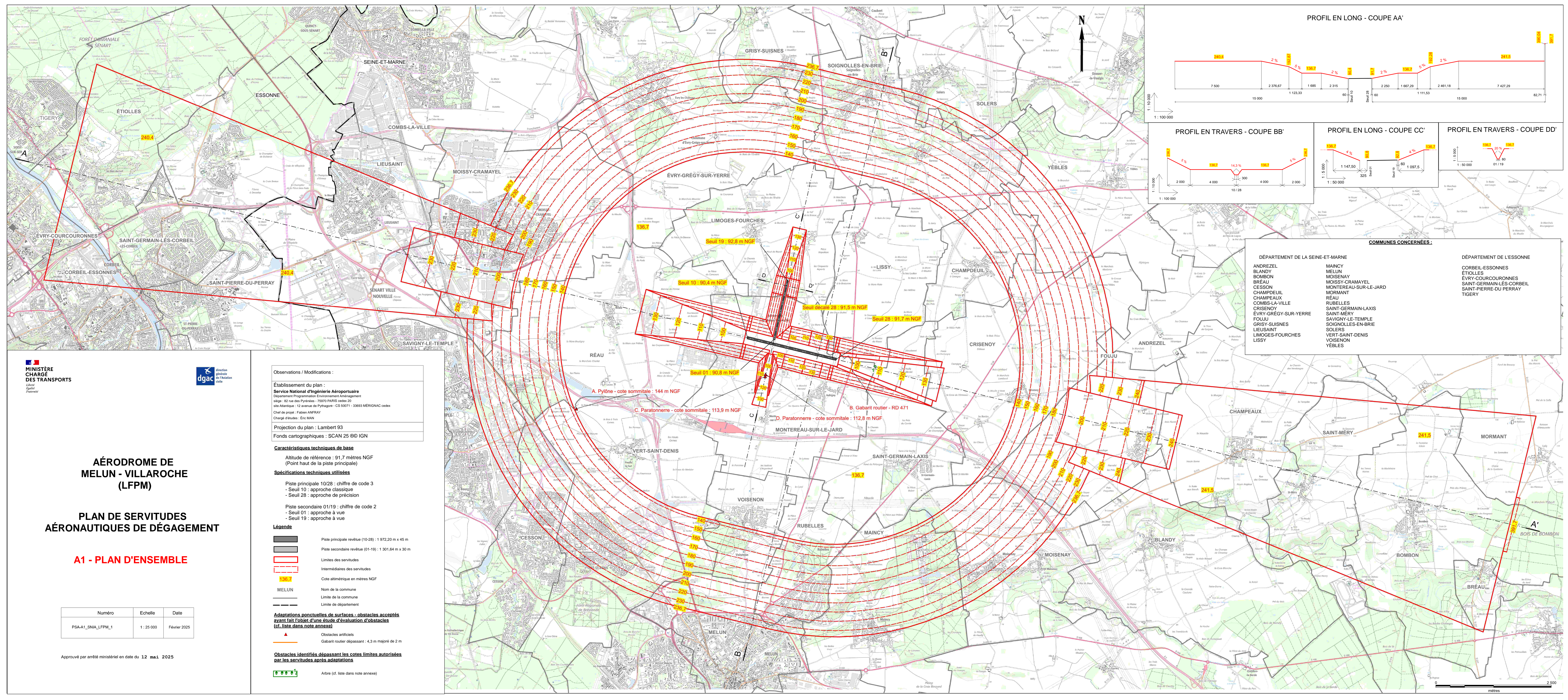
A – Plan

A1 – Plan d'ensemble n°PSA-A1_SNIA_LFPM_1 au 1/25 000^{ème}
A2 – Plan de détail n°PSA-A2_SNIA_LFPM_1 au 1/10 000^{ème}

B – Note annexe

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

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



Observations / Modifications :

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

Projection du plan : Lambert 93
 Fonds cartographiques : SCAN 25 ©IGN

Caractéristiques techniques de base

Altitude de référence : 91,7 mètres NGF
 (Point haut de la piste principale)

Spécifications techniques utilisées

Piste principale 10/28 : chiffre de code 3
 - Seuil 10 : approche classique
 - Seuil 28 : approche de précision

Piste secondaire 01/19 : chiffre de code 2
 - Seuil 01 : approche à vue
 - Seuil 19 : approche à vue

Légende

- Piste principale revêtue (10-28) : 1 972,20 m x 45 m
- Piste secondaire revêtue (01-19) : 1 301,64 m x 30 m
- Limites des servitudes
- Intermédiaires des servitudes
- Cote altimétrique en mètres NGF
- MELUN
- Nom de la commune
- Limite de la commune
- Limite de département

Adaptations ponctuelles de surfaces - obstacles acceptés avant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacles (cf. liste dans note annexe)

- Obstacles artificiels
- Gabarit routier dépassant : 4,3 m majoré de 2 m

Obstacles identifiés dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

- Arbre (cf. liste dans note annexe)

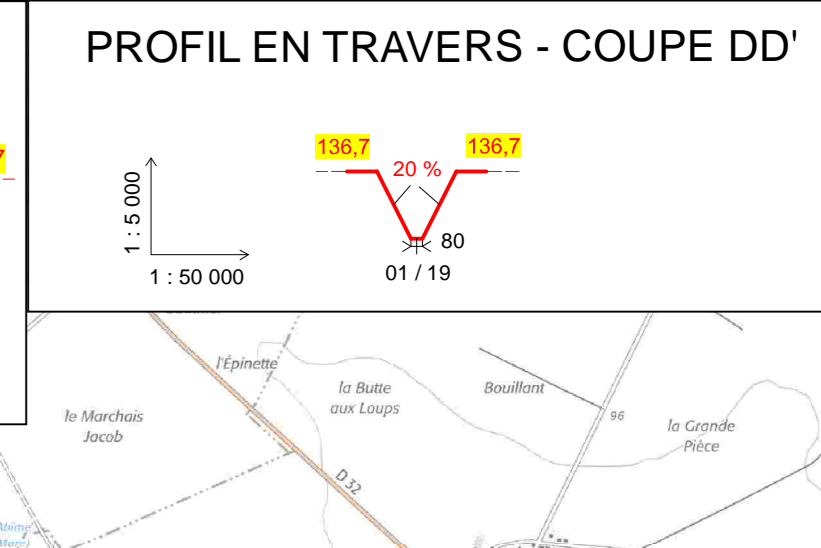
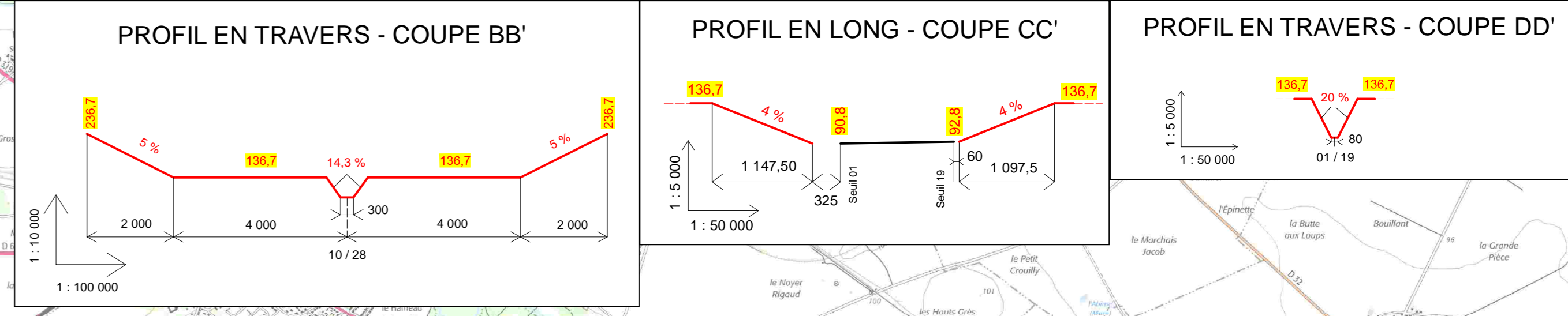
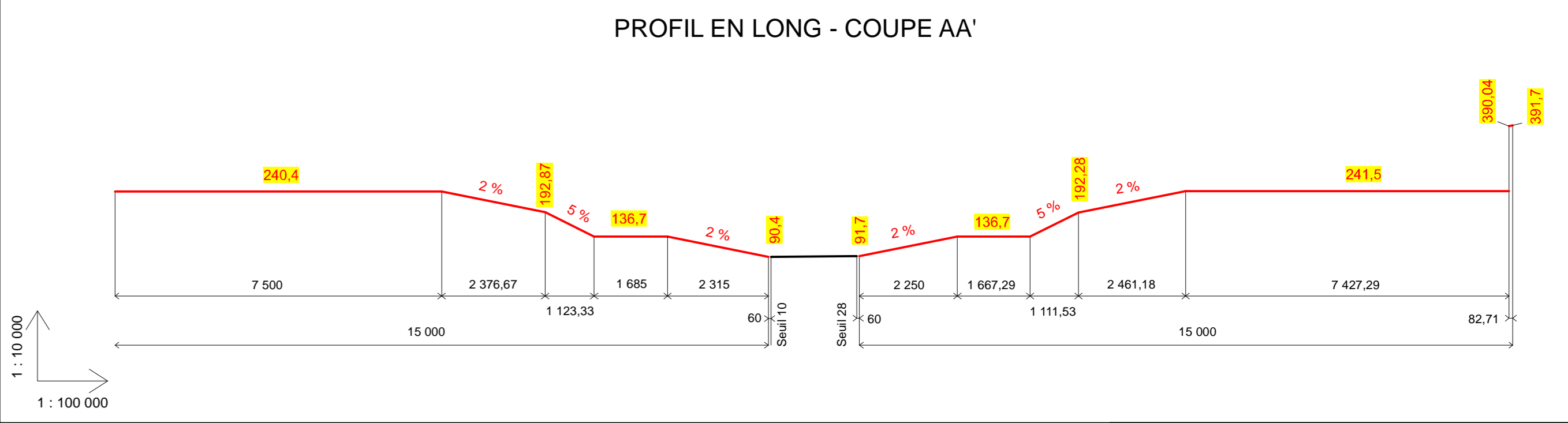
AÉRODROME DE MELUN - VILLAROCHE (LFPM)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNA_LFPM_1	1 : 25 000	Février 2025

Approuvé par arrêté ministériel en date du 12 mai 2025



- COMMUNES CONCERNÉES :**
- | | |
|---|--|
| DÉPARTEMENT DE LA SEINE-ET-MARNE
ANDREZEL
BLANDY
BOMBON
BRÉAU
CESSON
CHAMPDEUIL
CHAMPEAUX
COMBS-LA-VILLE
CRISENOY
ÉVRY-GRÉGY-SUR-YERRE
FOUJU
GRISY-SUISNES
LIEUSANT
LIMOGES-FOURCHES
LISSY | DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE
CORBEIL-ESSONNES
ÉTIOLLES
ÉVRY-COURCOURONNES
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL
SAINT-PIERRE-DU-PERRY
TIGERY
MAICY
MELUN
MOISENAY
MOISSY-CRAMAYEL
MONTEAUX-SUR-LE-JARD
MORMANT
RÉAU
RUBELLES
SAINT-GERMAIN-LAXIS
SAINT-MÉRY
SAVIGNY-LE-TEMPLE
SOIGNOLLES-EN-BRIE
SOLERS
VERT-SAINT-DENIS
VOISENON
YEBLES |
|---|--|

AÉRODROME DE MELUN - VILLAROCHE (LFPM)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A2 - PLAN DE DÉTAIL

Numéro	Echelle	Date
PSA-A2_SNIA_LFPM_1	1 : 10 000	Février 2025

Approuvé par arrêté ministériel en date du 12 mai 2025

Observations / Modifications :

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

Projection du plan : Lambert 93
Fonds cartographiques : SCAN 25 © IGN

Caractéristiques techniques de base









Altitude de référence : 91,7 mètres NGF
(Point haut de la piste principale)

Spécifications techniques utilisées



Piste principale 10/28 : chiffre de code 3
- Seuil 10 : approche classique
- Seuil 28 : approche de précision

Piste secondaire 01/19 : chiffre de code 2
- Seuil 01 : approche à vue
- Seuil 19 : approche à vue


Légende

-  Piste principale revêtue (10-28) : 1 972,20 m x 45 m
-  Piste secondaire revêtue (01-19) : 1 301,64 m x 30 m
-  Limites des servitudes
-  Intermédiaires des servitudes
-  Cote altimétrique en mètres NGF
-  Nom de la commune
-  Limite de la commune
-  Limite de département

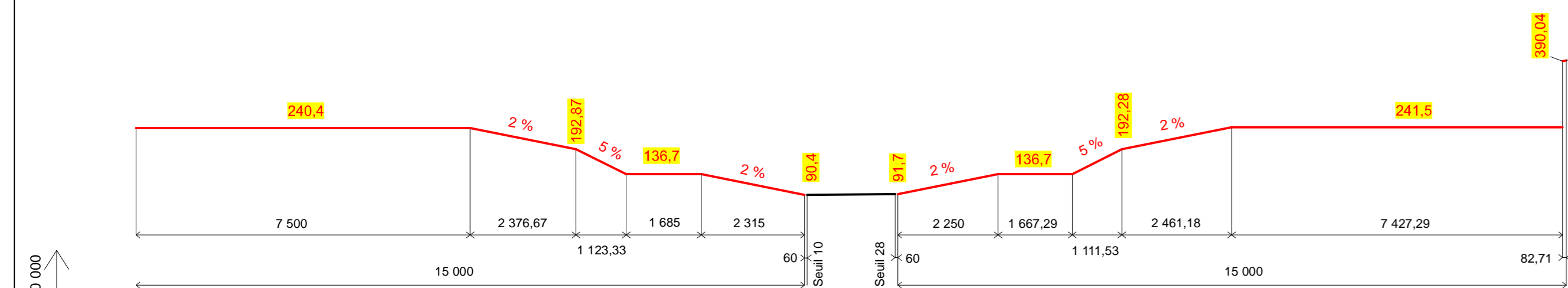
Adaptations ponctuelles de surfaces - obstacles acceptés avant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacles (cf. liste dans note annexe)

-  Obstacles artificiels
-  Gabarit routier dépassant : 4,3 m majoré de 2 m

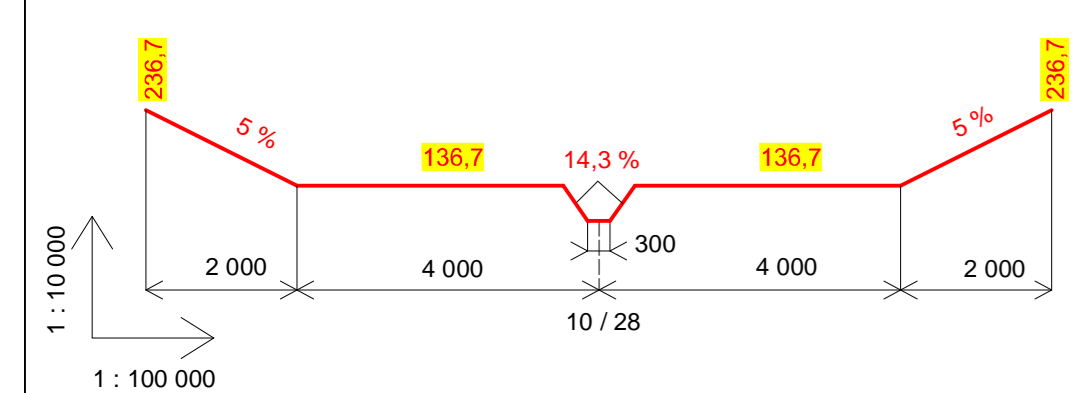
Obstacles identifiés dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

-  Arbre (cf. liste dans note annexe)

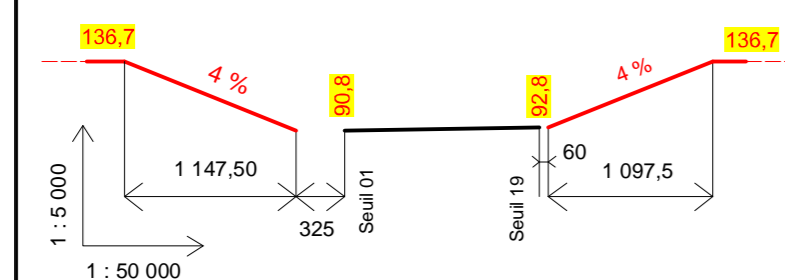
PROFIL EN LONG - COUPE AA'



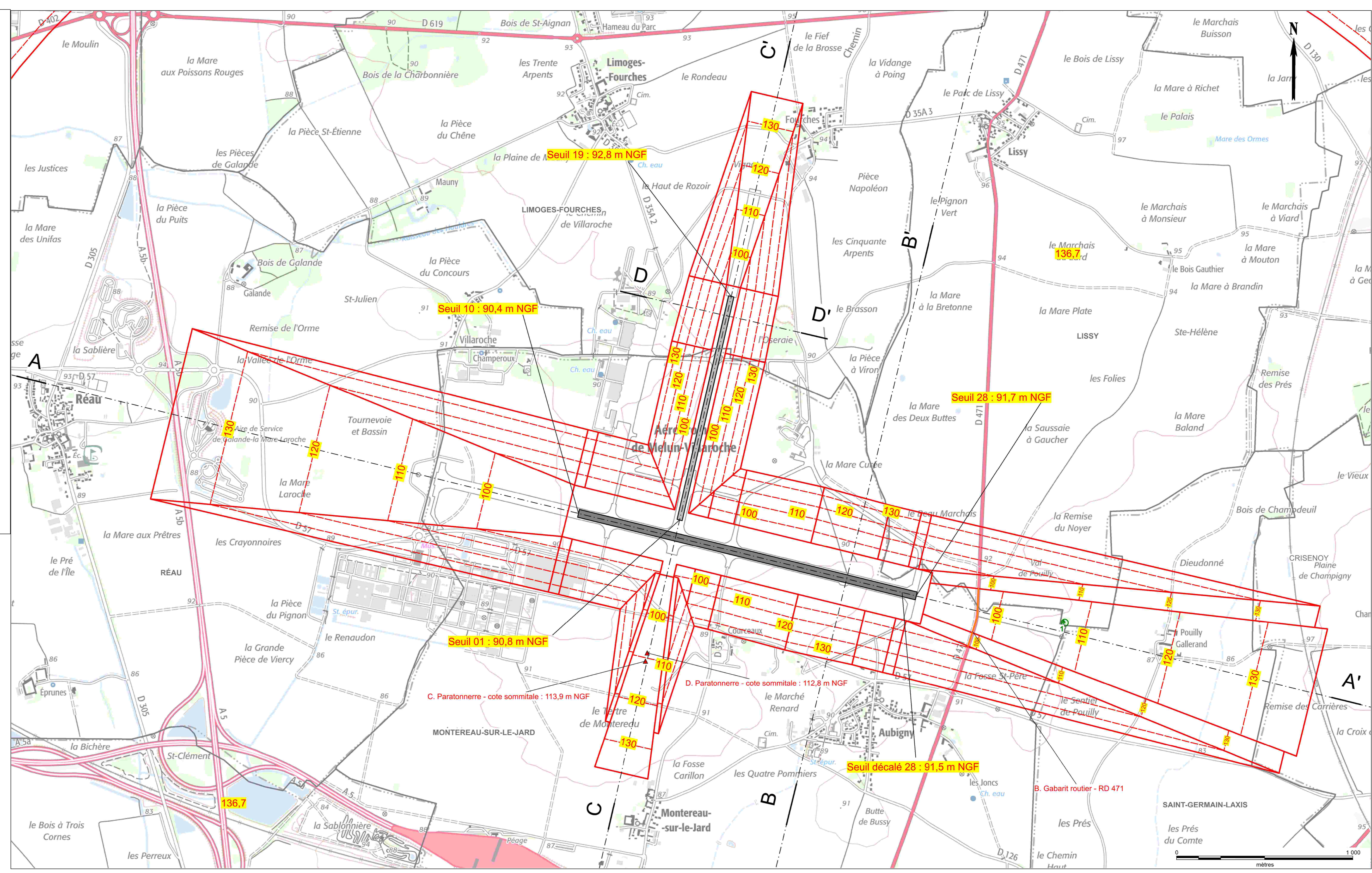
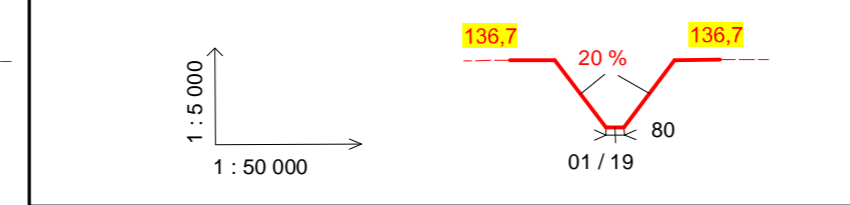
PROFIL EN TRAVERS - COUPE BB'



PROFIL EN LONG - COUPE CC'



PROFIL EN TRAVERS - COUPE DD'





**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AÉRODROME DE MELUN-VILLAROCHE (LFPM)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

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

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	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 des pistes	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.4.7 - Croquis des surfaces de dégagement	11
II.4.8 - Enveloppe des surfaces de dégagement	12
II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)	13
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	14
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	15
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	15
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	15
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	15
II.2 - OBSTACLES À VENIR	15
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	16

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une conférence entre services et collectivités intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services de l'aviation civile.

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5 et R.6351-1 à R. 6351-29,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES

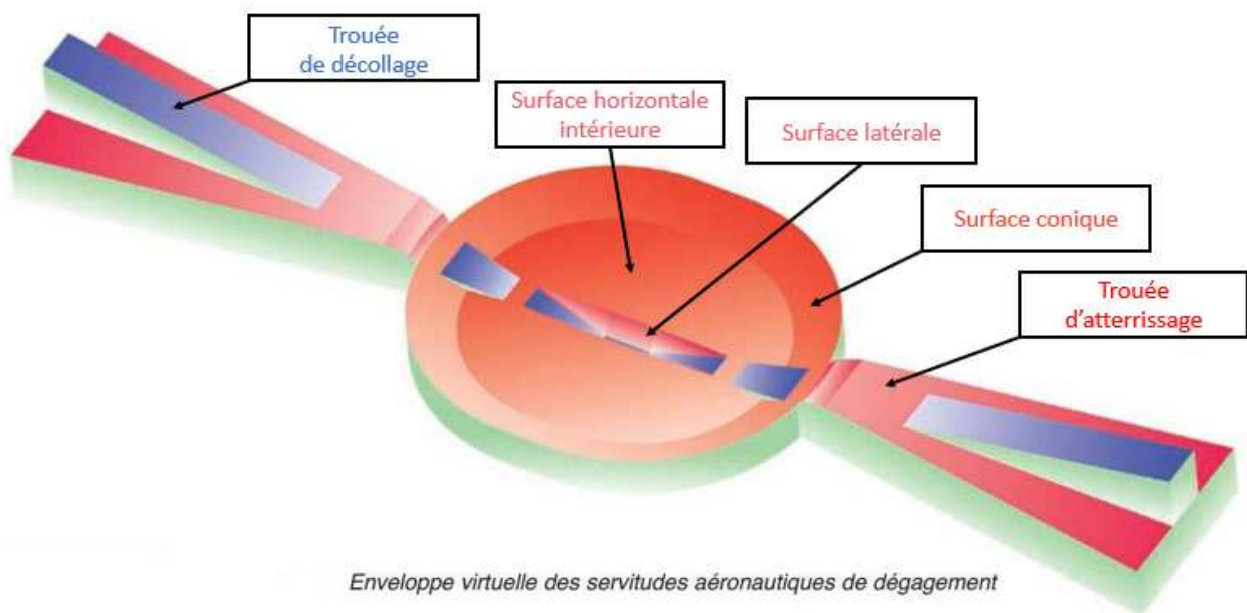
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision ...),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

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

I.5.1 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.2 - Balisage des obstacles

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

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

- les obstacles massifs sont constitués par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces sont constitués par les pylônes, les cheminées, les antennes, etc. (dont la hauteur est très supérieure aux dimensions horizontales),
- les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les caténares, les câbles de téléphériques, etc.

Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

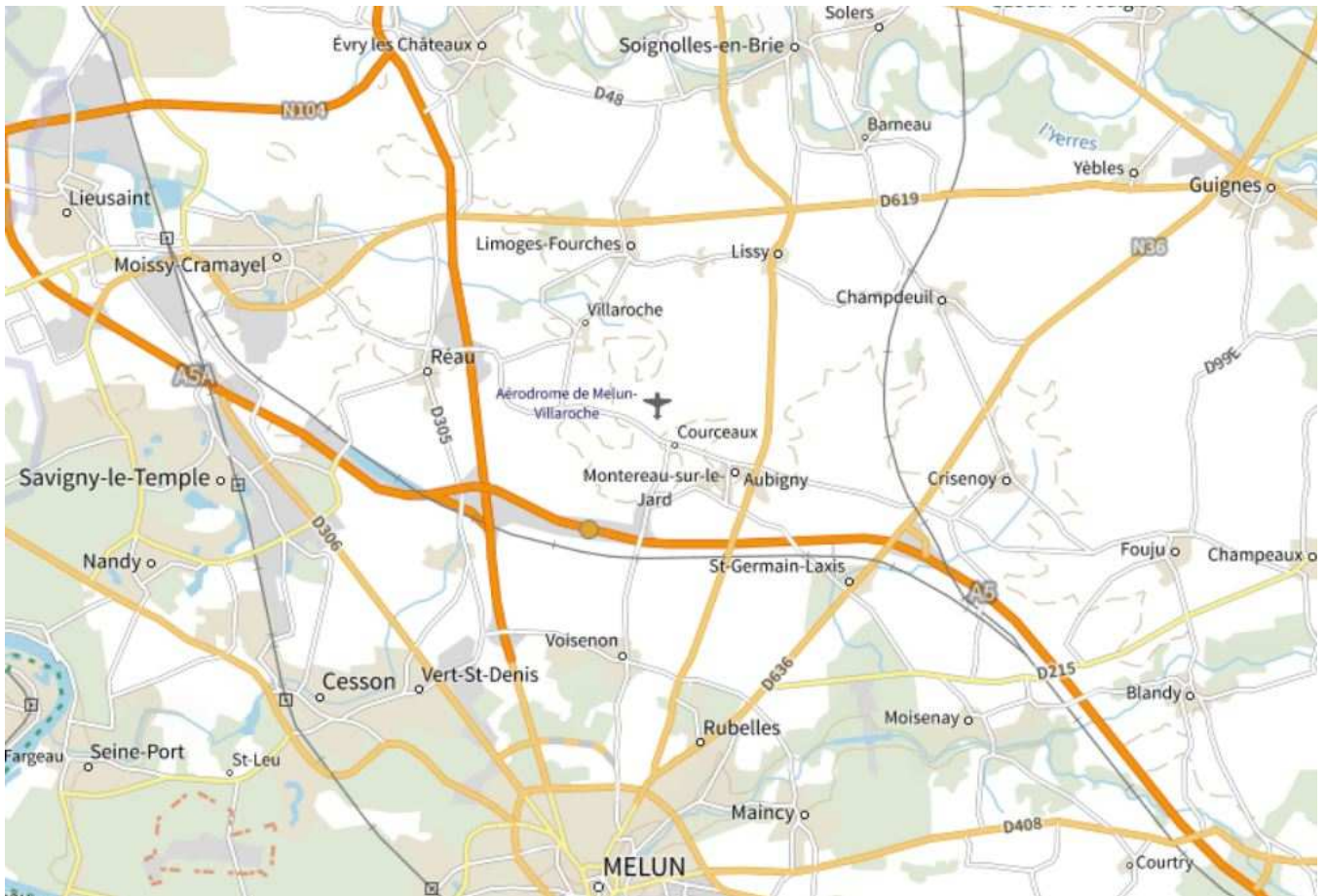
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

L'aérodrome de Melun-Villaroche a été ouvert à la circulation aérienne publique par arrêté ministériel du 10 octobre 2014.

En application de l'article L. 6350-1 du code des transports, il convient que cet aérodrome, non encore doté d'un PSA, en soit pourvu.

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

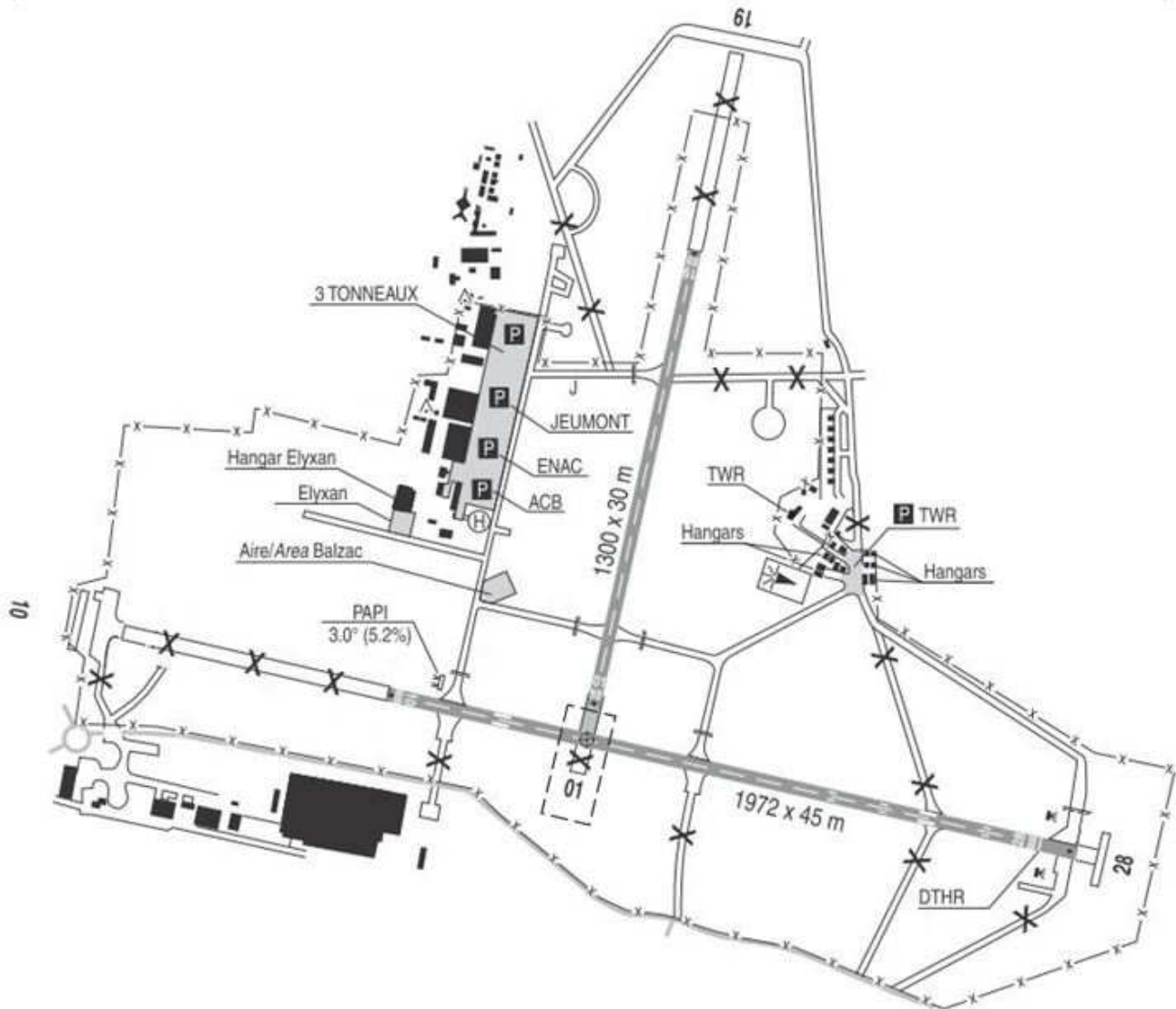
II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ Système de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement sont les suivantes :

- piste principale 10/28¹ revêtue, orientée Est / Ouest, de 1 972 mètres de long x 45 mètres de large, comportant un seuil décalé de 82,71 mètres au QFU 28,
- piste secondaire 01/19 revêtue, orientée Nord / Sud, de 1 300 mètres de long x 30 mètres de large, comportant un prolongement dégagé de 325 mètres au QFU 19 (seuil 01).

NB : La piste 10/28 présente à l'heure actuelle un prolongement dégagé de 677 mètres à son QFU 28 qui n'a pas été pris en compte lors de l'élaboration de ce projet de PSA.



Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

¹ Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.

QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

▪ **Altitude de référence**

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

L'aérodrome a une altitude de référence de 91,7 mètres NGF (nivellement général de la France) correspondant au point haut de la piste principale 10/28.

Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages 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 :

- 3 pour la piste principale 10/28,
- 2 pour la piste secondaire 01/19.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

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

La piste principale 10/28, est exploitée à vue de jour et de nuit et aux instruments :

- seuil 10 : approche classique
- seuil 28 : approche de précision

La piste secondaire 01/19, est exploitée à vue de jour uniquement 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 :

Piste principale 10/28

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 10	Atterrissage QFU 28
- Spécifications utilisées	approche classique	approche de précision
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	300 m
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	90,4 m NGF	91,5 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)	240,4 m NGF	241,5 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Trouées de décollage	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 28 (trouée du côté du seuil 10)	Décollage QFU 10 (trouée du côté du seuil 28)
- 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	90,4 m NGF	91,7 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Piste secondaire 01/19

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 01 Décollage QFU 19 (trouée du côté du seuil 01)	Atterrissage QFU 19 Décollage QFU 01 (trouée du côté du seuil 19)
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	60 m *	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	90,8 m NGF	92,8 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2 500 m	2 500 m

* La trouée de décollage QFU 19, du côté du seuil 01, débute à l'extrémité du prolongement dégagé, soit à 325 mètres au sud du seuil 01.

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de :

- 14,3 % pour la piste principale 10/28,
- 20 % pour la piste secondaire 01/19.

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la piste utilisable à l'atterrissage.

II.4.3 - Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 136,7 mètres NGF.

Elle est délimitée pour chaque piste par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayons 4 000 mètres (piste 10/28) et 2 500 mètres (piste 01/19) et par les tangentes communes à ces 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 236,7 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'irréremédiables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

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

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).

Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

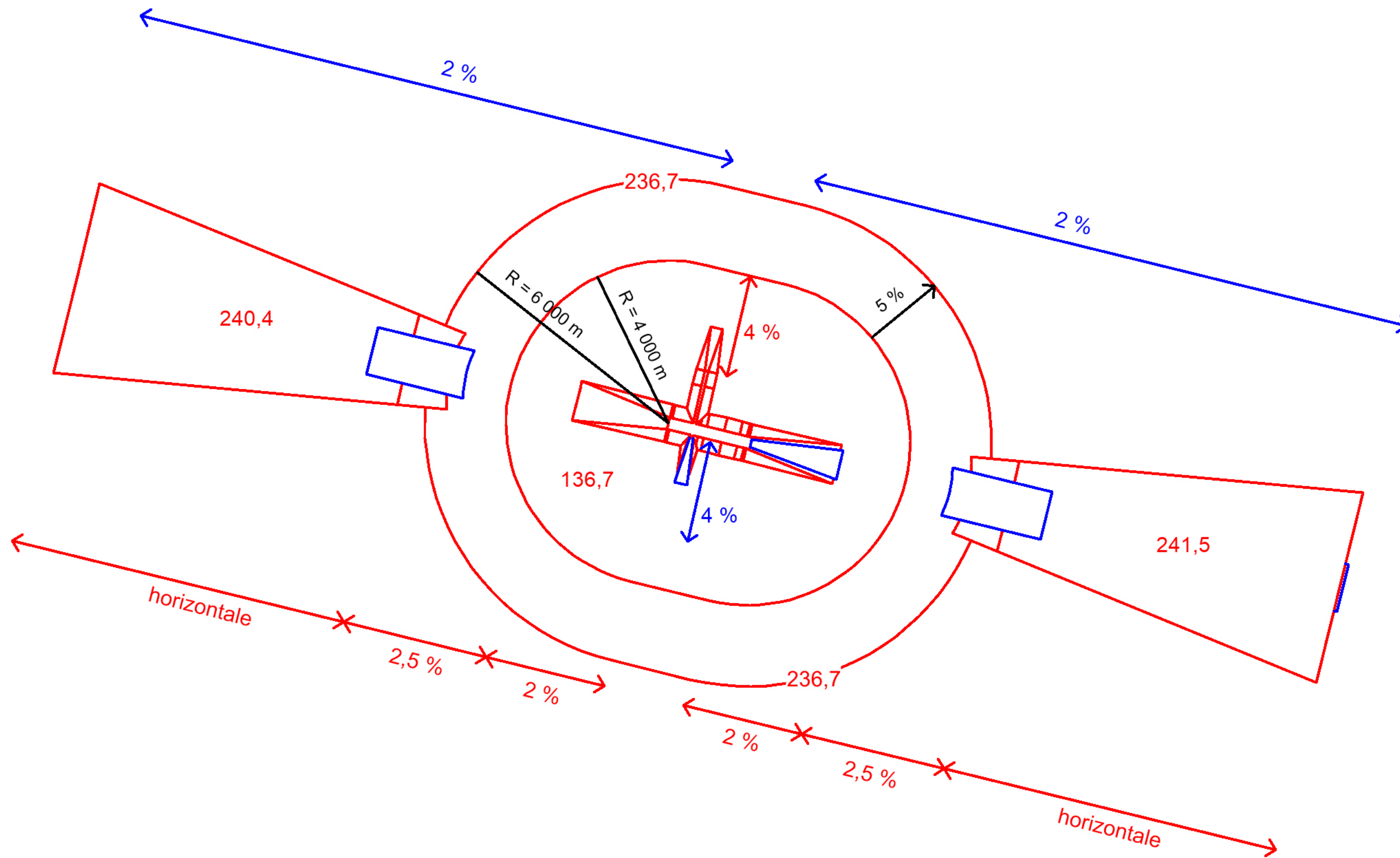
Adaptations ponctuelles

Elles concernent un gabarit routier et trois obstacles artificiels isolés existants.

Ces obstacles sont les suivants :

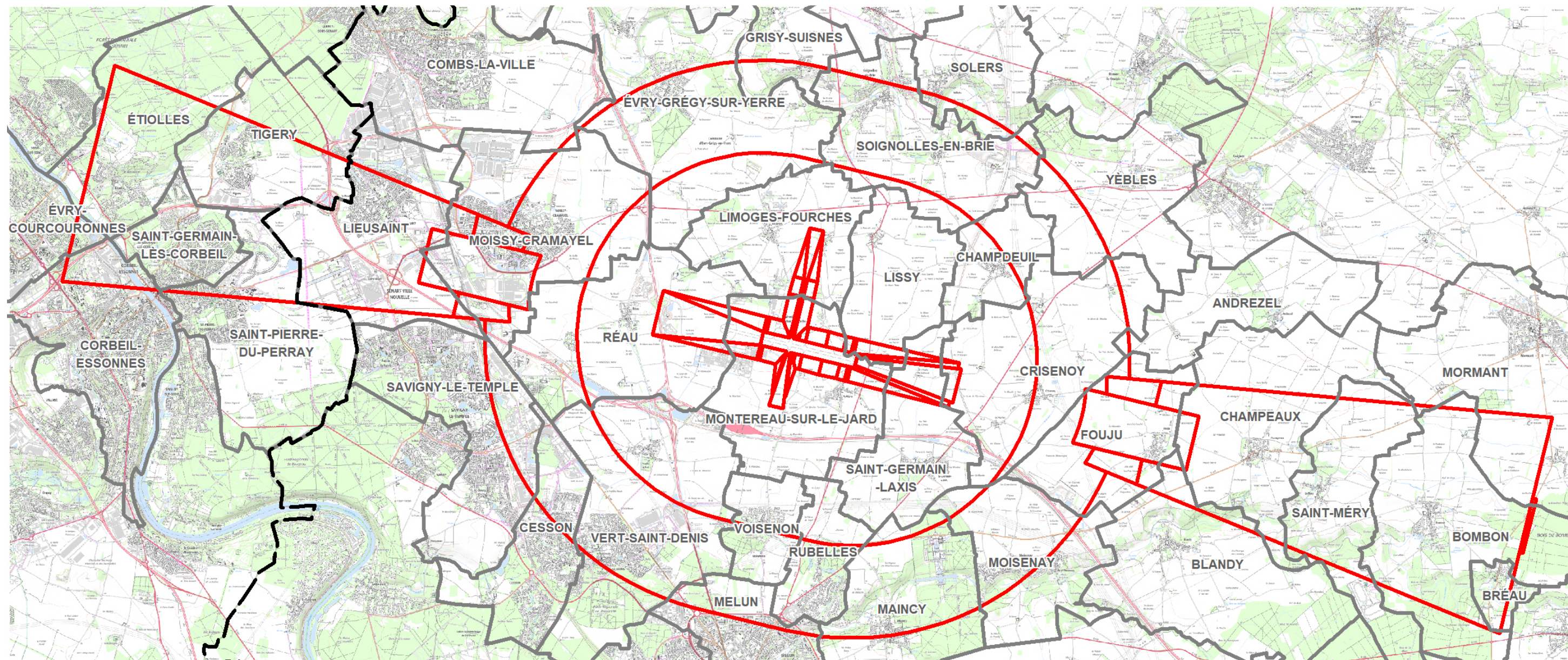
N°	Type	Cote sommitale	Hauteur de dépassement	Surface concernée
A	Pylône	144 m NGF	7,3 m	Surface horizontale intérieure
B	Gabarit routier RD 471 (4,3 m majoré de 2 m sur les portions couvertes par une trouée)		jusqu'à 0,8 m	Trouée d'atterrissage Est
			jusqu'à 1,7 m	Trouée de décollage Est
C	Paratonnerre	113,9 m NGF	3,1 m	Trouée de décollage Sud
D	Paratonnerre	112,8 m NGF	3,9 m	Trouée de décollage Sud

II.4.7 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.8 - Enveloppe des surfaces de dégagement

Le schéma ci-après précise l'enveloppe des surfaces de dégagements aéronautiques correspondant au stade ultime de développement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées.



Les communes concernées sont les suivantes :

DÉPARTEMENT DE LA SEINE-ET-MARNE

ANDREZEL
BLANDY
BOMBON
BRÉAU
CESSON
CHAMPDEUIL
CHAMPEAUX
COMBS-LA-VILLE

CRISENOY
ÉVRY-GRÉGY-SUR-YERRE
FOUJU
GRISY-SUISNES
LIEUSAIN
LIMOGES-FOURCHES
LISSY
MAINCY

MELUN
MOISENAY
MOISSY-CRAMAYEL
MONTEREAU-SUR-LE-JARD
MORMANT
RÉAU
RUBELLES
SAINT-GERMAIN-LAXIS

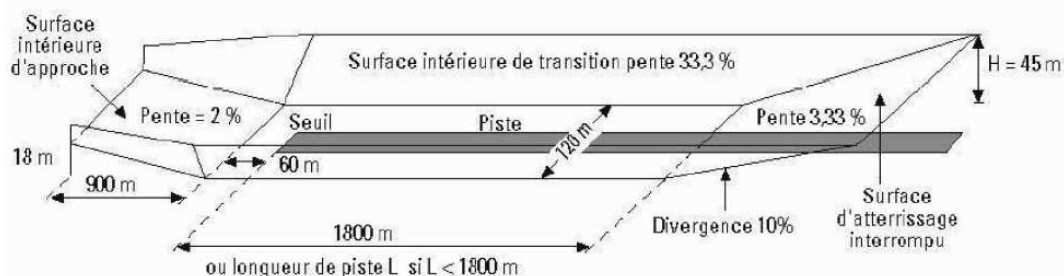
SAINT-MÉRY
SAVIGNY-LE-TEMPLE
SOIGNOLLES-EN-BRIE
SOLERS
VERT-SAINT-DENIS
VOISENON
YÈBLES

DÉPARTEMENT DE L'ESSONNE

CORBEIL-ESSONNES
ÉTIOLLES
ÉVRY-COURCOURONNES
SAINT-GERMAIN-LÈS-CORBEIL
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY
TIGERY

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

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 28 de la piste principale exploité aux instruments avec approche de précision. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.



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.

Ces surfaces s'élèvent à partir des altitudes de la piste jusqu'à la cote maximale de 136,7 mètres NGF, située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence définie précédemment, excepté pour la surface intérieure d'approche.

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

QFU 28	
Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	91,5 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	90,5 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

Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

L'indicateur visuel de pente d'approche (PAPI) au seuil 10 est protégé par une surface OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	10
Pente du PAPI	3 ° (5,24 %)
Angle de calage A	2,5 ° (4,37 %)
Cote à l'origine	90,4 m NGF
Largeur à l'origine	300 m
Distance au seuil	60 m
Divergence	15 %
Longueur totale	15 000 m
Pente (angle de calage A – 0.57°)	1,93 ° (3,37 %)

Cette surface étant en tout point moins contraignante que la trouée d'atterrissage associée, elle n'est pas représentée sur les plans.

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports).

Un arbre est identifié sur la commune de Lissy :

Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale	Hauteur de dépassement	Surface concernée
1. arbre	109,5 m NGF	0,5 m	Trouée d'atterrissage Est
		1,9 m	Trouée de décollage Est

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles L.6351-2 à 5 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

II.2 - OBSTACLES À VENIR

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

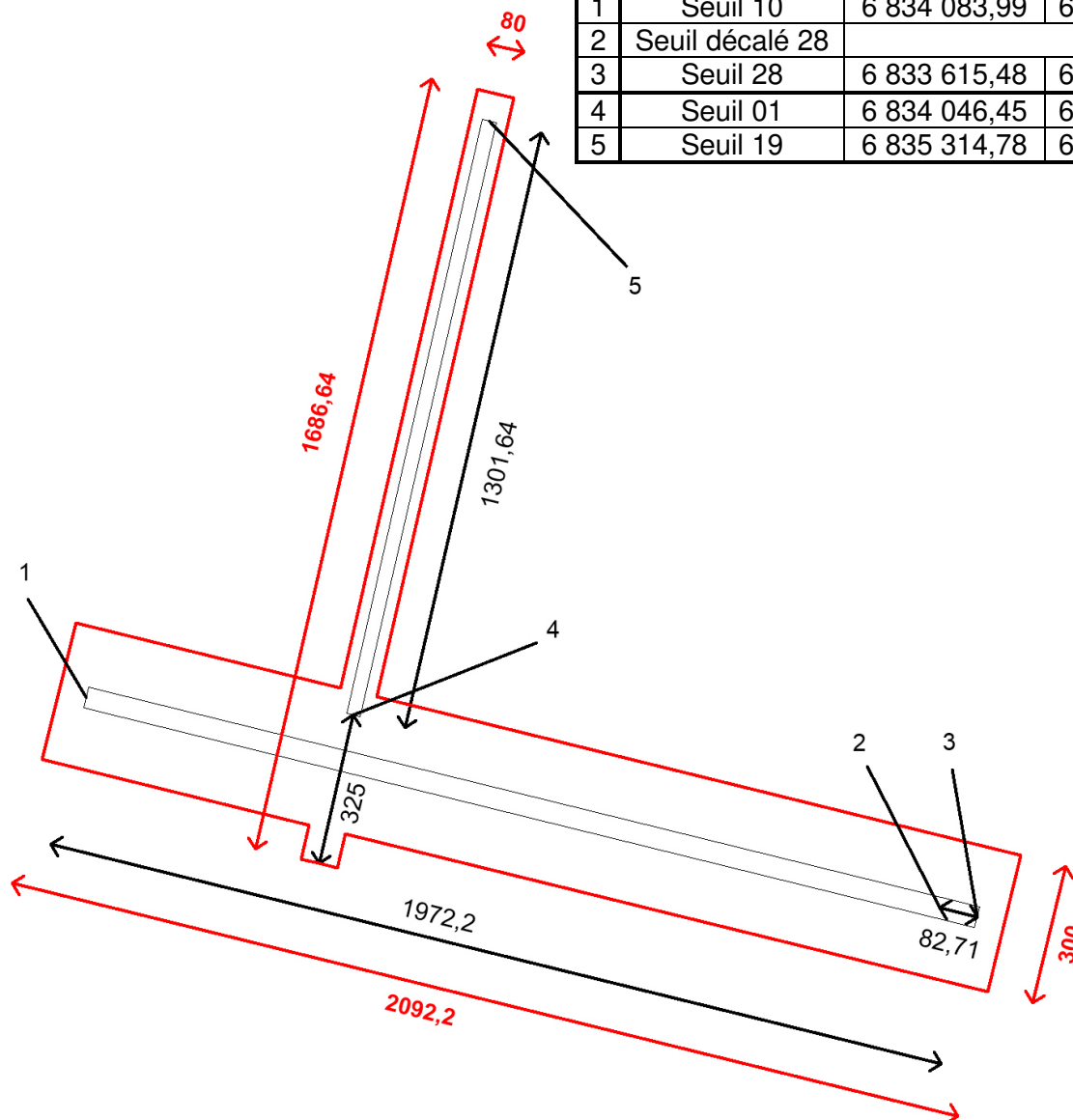
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE			
ZONE	SYSTÈME GÉODÉSIQUE	ELLIPSOÏDE ASSOCIÉ	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

Les distances sont exprimées en mètres et calculées en projection planimétrique à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes. Elles peuvent donc différer légèrement des longueurs physiques des infrastructures telles que déclarées sur la publication d'information aéronautique.

	BORNES	X (m)	Y (m)	Z (m)
1	Seuil 10	6 834 083,99	675 175,53	90,4
2	Seuil décalé 28			91,5
3	Seuil 28	6 833 615,48	677 091,27	91,7
4	Seuil 01	6 834 046,45	675 749,87	90,8
5	Seuil 19	6 835 314,78	676 042,45	92,8





Direction générale de l'Aviation civile

50, rue Henri Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

www.ecologie.gouv.fr