



**MINISTÈRE
DES ARMÉES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Secrétariat général pour
l'administration

AÉRODROME DE CHAUMONT-SEMOUTIERS (LFJA)

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Janvier 2024

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles fixes	4
I.5.2 - Obstacles mobiles	5
I.5.3 - Balisage des obstacles	5
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	6
II.1 - PRÉAMBULE	6
II.2 - PLAN DE SITUATION	7
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	7
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	7
II.3.2 - Chiffre de code	8
II.3.3 - Mode d'exploitation de la (des) piste(s)	8
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	8
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	9
II.4.2 - Surfaces latérales	10
II.4.3 - Périmètre d'appui	10
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	10
II.4.5 - Surface conique	10
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	11
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagements	12
II.4.8 - Adaptations des surfaces	14
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	17
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	17
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	18
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	18
II.2 - OBSTACLES À VENIR	18
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	19

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser 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 du ministère des Armées.

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

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

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

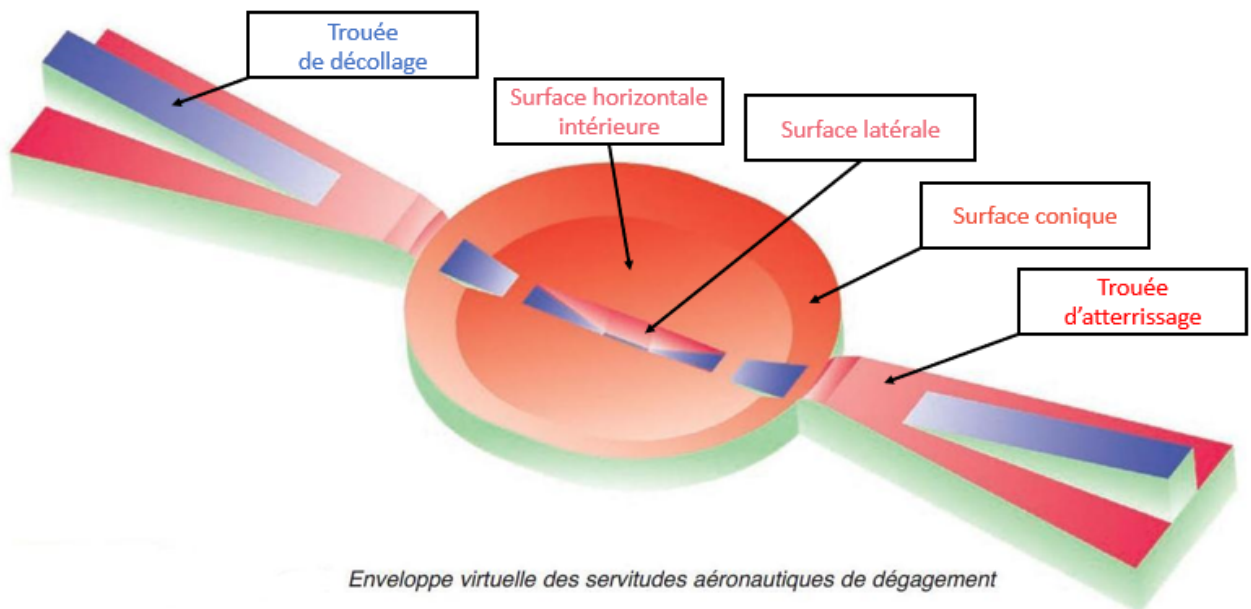
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe),
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision ...),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

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

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



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 fixes

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

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

Le tableau ci-après indique les valeurs des majorations à appliquer en fonction des classes d'obstacles et de leurs emplacements sous les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement, ainsi que les règles de balisage. En effet, un obstacle mince ou filiforme ayant de manière générale une visibilité plutôt réduite, implique que sa cote altimétrique peut être majorée de la valeur indiquée par le tableau ci-après.

Majoration de la hauteur des obstacles (annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié)			
Classe des obstacles fixes	Dans les 1000 premiers mètres d'une trouée	Au-delà des 1000 premiers mètres des trouées et sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées.	Exonération
Massif	0 m		
Mince	+ 10 m	0 m	0 m : <ul style="list-style-type: none"> ➤ si défilé par obstacle massif (pente maxi. 15%) ; ➤ si plusieurs obstacles minces séparés par une distance < 2/3 de la hauteur du plus bas (leur ensemble est considéré comme un obstacle massif) ; ➤ si antenne réceptrice de radiodiffusion ou TV, installées au sommet de constructions à proximité d'un aérodrome, et remplissant les 3 conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Hauteur de l'antenne sous trouée ≤ 4 m • Mat support non haubané • Coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation ≤ 4
Filiforme	+ 20 m	+ 10 m	0 m : si défilé par obstacle massif (pente maxi. 15%)
	Spécificité des lignes caténaires + 10 m		

Les majorations prévues à l'annexe X, relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes ne s'appliquent pas aux aides visuelles.

I.5.2 - Obstacles mobiles

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

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle 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.5.3 - Balisage des obstacles

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

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

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

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

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

L'aérodrome de CHAUMONT-SEMOUTIERS n'est pas protégé par un plan de servitudes aéronautiques de dégagements.




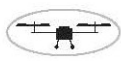
Les infrastructures aéronautiques **actuelles** de l'aérodrome sont les suivantes :

- piste 18/36¹, revêtue, orientée 184° / 004° de 1 800 mètres de long x 30 mètres de large,

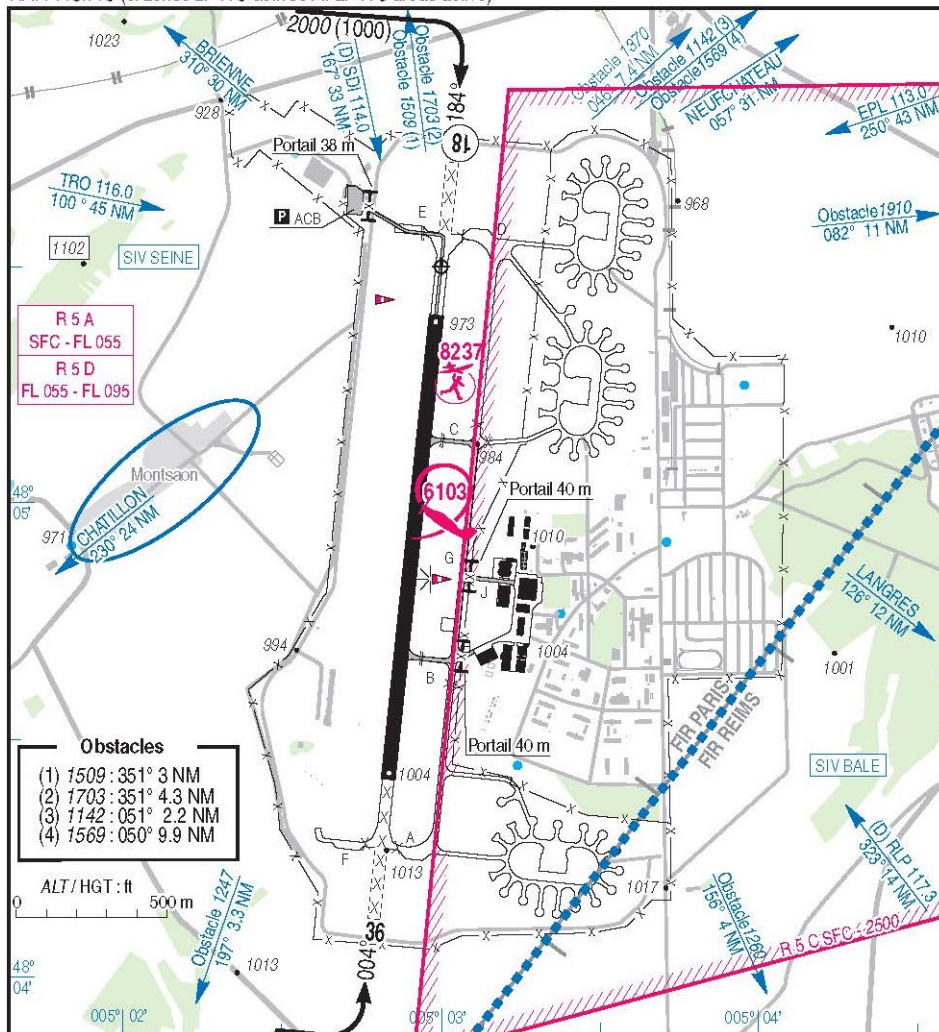
ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

Usage restreint
Restricted use
03 NOV 2022

CHAUMONT SEMOUTIERS
AD 2 LFJA ATT 01

				ALT AD : 1004 (36 hPa)	LFJA
				LAT : 48 05 30 N	Non WGS-84
				LONG : 005 03 00 E	VAR : 2°E (20)

APP : NIL
TWR : NIL
A/A : 118.775
RAI : 118.775 (si zones LF-R 5 actives / if LF-R 5 areas active)



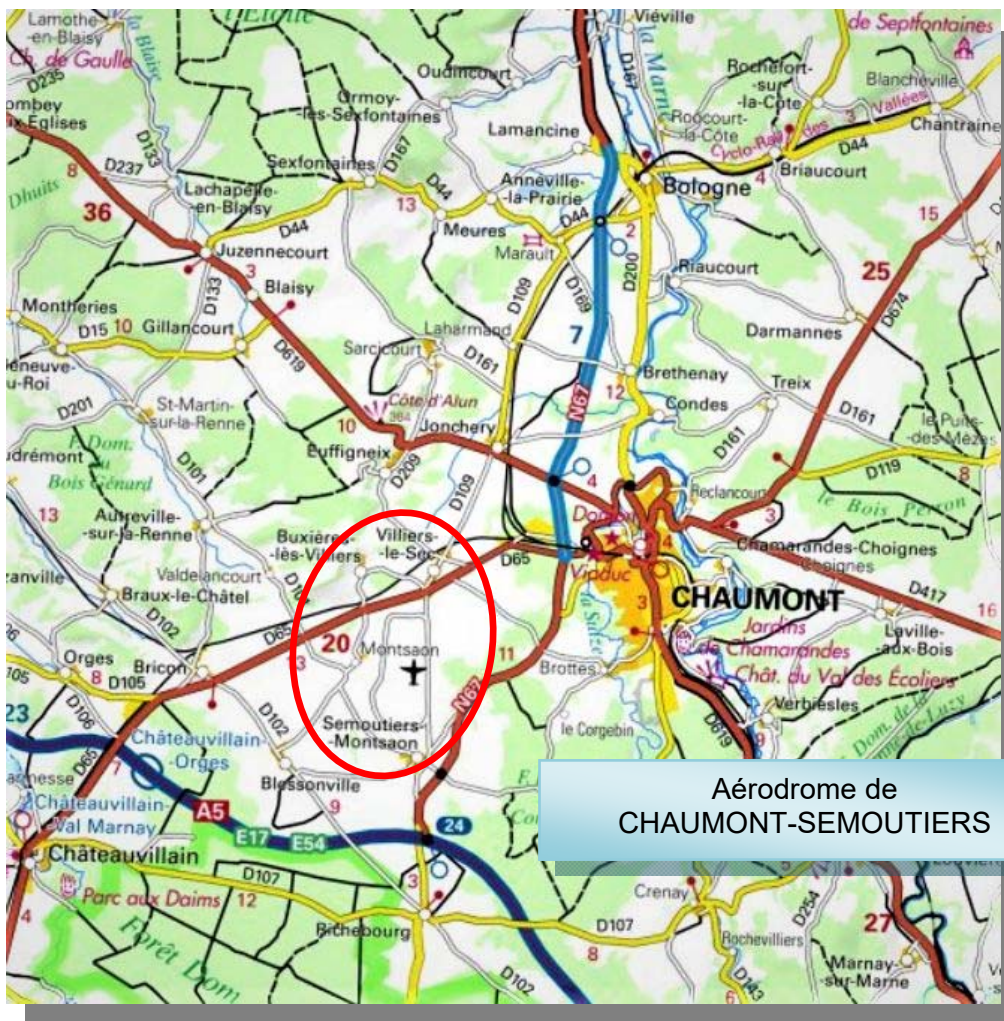
Source : AIP Extrait carte du 03 11 2022 - Service de l'information aéronautique

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.

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



L'aérodrome de Chaumont-Semoutiers est situé au centre du département de la Haute-Marne (52), sur le territoire des communes de Semoutiers-Montsaon et de Villiers-le-Sec.

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 actuel, sont les suivantes :

- **Piste 18/36**, revêtue, orientée 184°/004° de 1 800 mètres de long x 30 mètres de large.

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

▪ **Altitude de référence**

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

L'aérodrome a une altitude de référence de **306 mètres NGF** (rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

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 18/36.**

II.3.3 - Mode d'exploitation de la (des) piste(s)

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 18/36, est exploitée à vue de jour et de nuit sans indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) dans ses deux sens d'utilisation.

Nota : l'arrêté du 7 juin 2007 modifié précise que pour les pistes exploitables à vue de nuit sans PAPI, les caractéristiques des surfaces de dégagements à utiliser sont celles des pistes exploitées aux instruments avec approche classique.

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 18/36 de chiffre de code 3

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 18	Atterrissage QFU 36
- Spécifications utilisées	Approche classique	Approche classique
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine *	280 m (*)	280 m (*)
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	296 m NGF	306 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)	446 m NGF (**)	456 m NGF (**)
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

(*) : réduite à 280 m sur demande du ministère des Armées

(**) : La 3^{ème} et dernière section est horizontale et sa cote altimétrique est augmentée de 150 m du bord intérieur de la trouée d'atterrissage

Trouées de décollage	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 36 (trouée du côté du seuil 18)	Décollage QFU 18 (trouée du côté du seuil 36)
- 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	306 m NGF	296 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de :

- 41,3 % pour la piste 18/36.

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 **351 mètres NGF**.

Elle est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon :

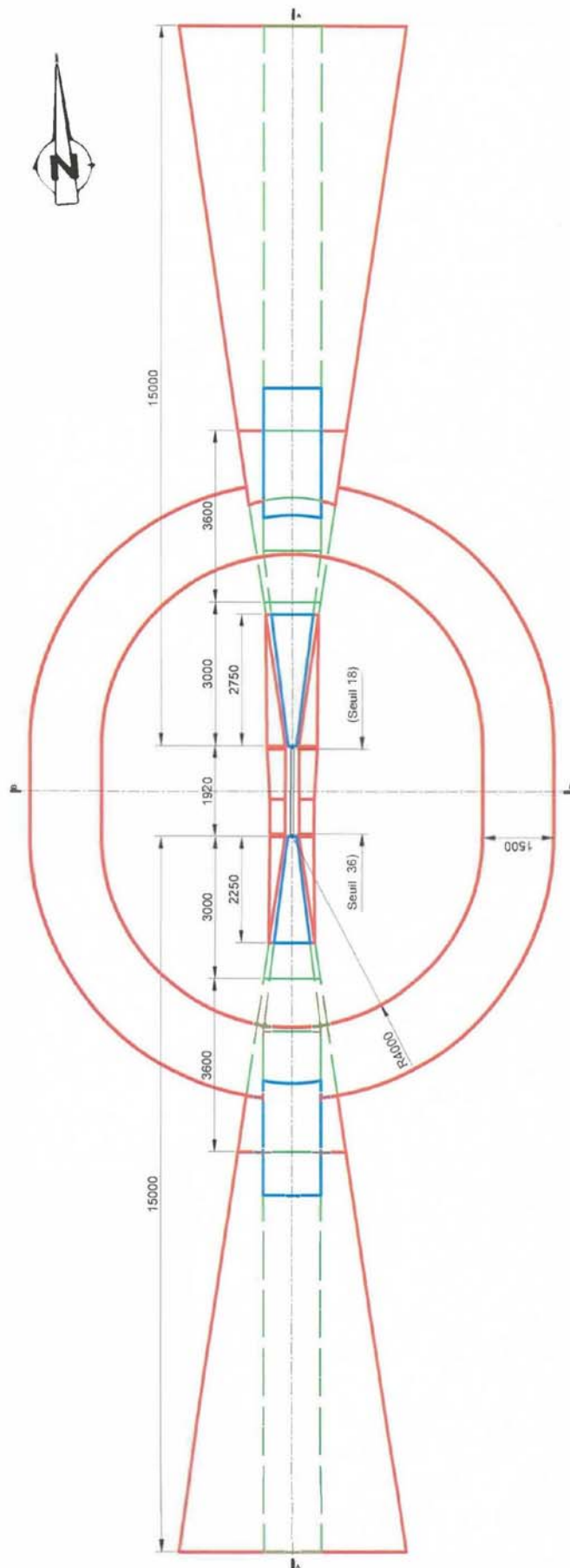
- **4 000 mètres pour la piste 18/36.**

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 **75 mètres**, soit une cote maximale de **426 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



Les communes concernées sont les suivantes :

Département	
Haute-Marne (52)	
Communes	
ANNÉVILLE-LA-PRAIRIE ARC-EN-BARROIS AUTREVILLE-SUR-LA-RENNE BLESSONVILLE BOLOGNE BRICON BUXIÈRES-LÈS-VILLIERS CHÂTEAUVILLAIN CHAUMONT COUR-L'ÉVÊQUE EUFFIGNEIX	JONCHERY MEURES NEUILLY-SUR-SUIZE ORGES ORMOY-LÈS-SEXFONTAINES OUDINCOURT RICHEBOURG SEMOUTIERS-MONTSAON SEXFONTAINES VILLIERS-LE-SEC

II.4.8 - Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irrémediables 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 le plan 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 en présence de nombreux obstacles naturels ou artificiels dépassant les surfaces de base 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.

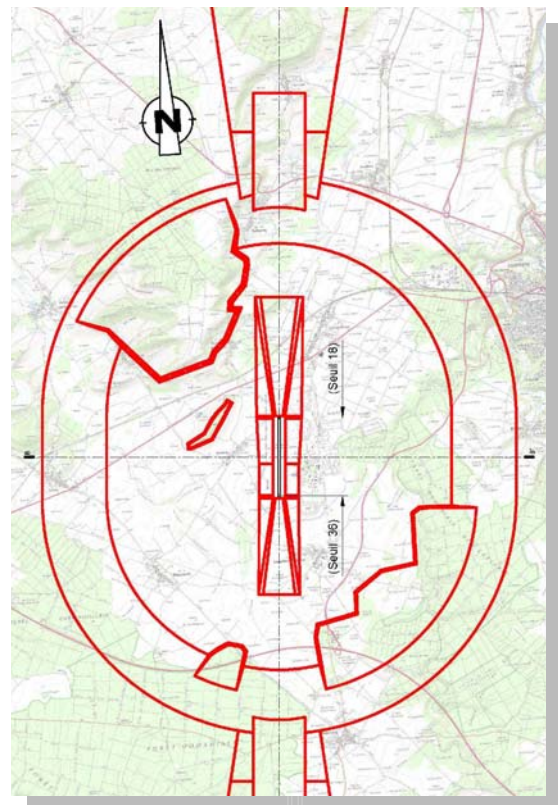
Elles permettent d'accepter ces obstacles préexistants, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Descriptions des adaptations :

Compte tenu de la présence d'importantes zones boisées, la surface horizontale intérieure et la surface conique ont été adaptées au Nord-Ouest, au Sud-Ouest et au Sud-Est de la piste.

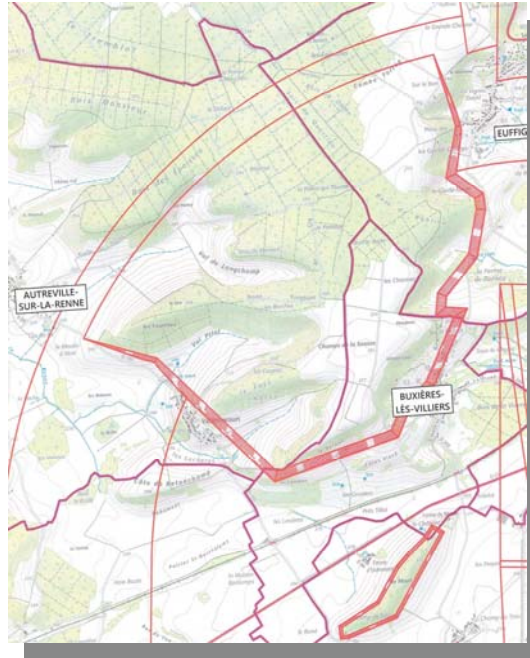
Ces adaptations sont constituées d'un plateau unique, dont le niveau varie en fonction de la configuration du terrain naturel et des obstacles qu'il supporte. Les plateaux sont raccordés aux surfaces de base (surface horizontale et conique) par des surfaces dites « de rattrapages », dont la pente est de **65 %** (voir plans A1 et A2).

Vue d'ensemble des adaptations globales :



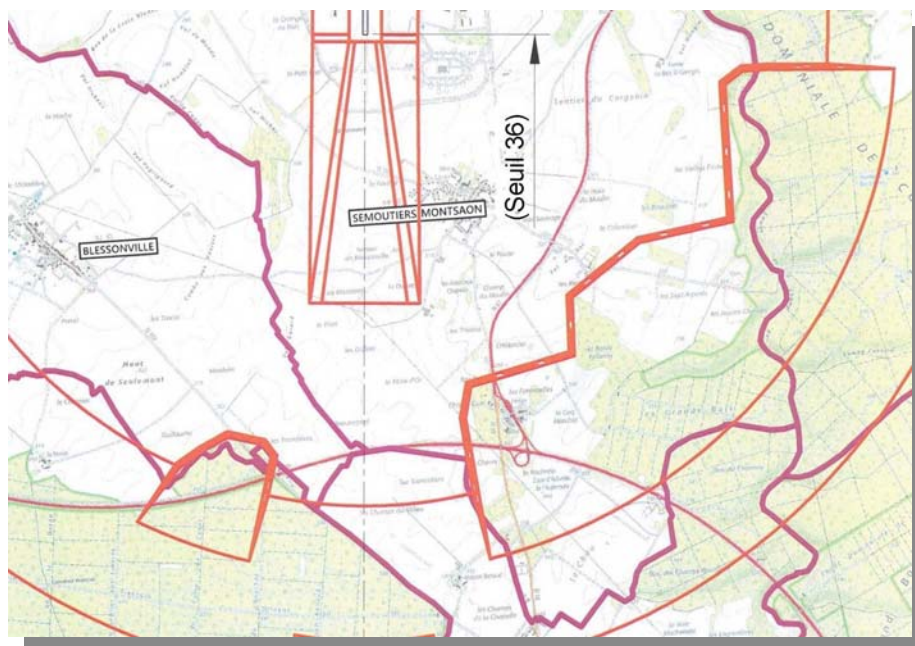
Adaptation au Nord-Ouest de l'aérodrome :

Les deux adaptations au Nord-Ouest de la piste concernent une partie la surface horizontale et la surface conique. Elles sont constituées d'un plateau unique dont la cote sommitale s'élève à 370 mètres NGF pour la première et 410 mètres NGF pour la deuxième.



Adaptation au Sud-Ouest et Sud-Est de l'aérodrome :

Les adaptations au Sud-Ouest et Sud-Est de la piste concernent en grande partie la surface horizontale et la surface conique. Elles sont constituées d'un plateau unique dont la cote sommitale s'élève à 380 mètres NGF.



Adaptations ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ils sont repérés par les symboles « ▲ » et « ● » ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

Rep	Type	X(m)	Y(m)	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée	Commune
A	Bâti	855343,45	6781305,87	352,23	1,23	Surface horizontale	VILLIERS-LE-SEC
B	Eolienne	851884,35	6787073,66	501,43	55,43	Trouée atterrissage seuil 18	JONCHERY
C	Eolienne	852034,92	6786593,71	520,93	74,93	Trouée atterrissage seuil 18	JONCHERY

Obstacles concernés par une majoration de 10 m en application des dispositions de l'annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes :

Rep	Type	X(m)	Y(m)	Cote sommitale majorée (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée	Commune
D	PylôneHT	852713,03	6773748,24	362,02	11,05	Surface horizontale	SEMOUTIERS-MONTSAON
E	PylôneHT	852402,02	6774137,36	358,45	1,99	Trouée Atterrissage et Décollage seuil 36	SEMOUTIERS-MONTSAON
F	PylôneHT	852252,52	6774324,18	356,53	3,58	Trouée Atterrissage et Décollage seuil 36	SEMOUTIERS-MONTSAON
G	PylôneHT	852021,32	6774422,22	352,84	1,5	Trouée Atterrissage et Décollage seuil 36	SEMOUTIERS-MONTSAON
H	PylôneHT	851792,72	6774519,14	355,99	6,25	Trouée Atterrissage seuil 36	SEMOUTIERS-MONTSAON
I	PylôneHT	852556,8	6773943,41	359,89	8,89	Surface horizontale	SEMOUTIERS-MONTSAON

« PylôneHT » : pylône supportant une ligne électrique haute tension

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). Elle ne fait pas apparaître les obstacles considérés comme nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome et ceux situés à l'intérieur de l'emprise.

Ils sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par un chiffre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

Numéro de l'obstacle	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet mètres NGF	Hauteur de dépassement (mètres)	Commune
1	Périmètre d'appui Est Équipement aéronautique	310,55	7,28	Semoutiers-Montsaon
2	Périmètre d'appui Est Arbre isolé	305,47	4,22	Semoutiers-Montsaon
3	Périmètre d'appui Est Clôture	304,69	3,43	Semoutiers-Montsaon
4	P.A et Surface latérale Ouest Groupe d'arbres isolés	De 311,24 à 308,63	De 0,29 à 6,15	Semoutiers-Montsaon
6	Périmètre d'appui Nord-Est Équipement Aéronautique	303,61	3,84	Semoutiers-Montsaon
7	Trouée ATT seuil 36 Sud-Ouest Arbre isolé	312,70	5,19	Semoutiers-Montsaon
9	Trouée ATT seuil 36 Sud-Est Arbre isolé	317,53	0,79	Semoutiers-Montsaon
10	Trouée ATT seuil 36 Sud-Ouest Groupe arbres isolés	De 321,72 à 323,75	De 4,32 à 6,12	Semoutiers-Montsaon
11	Surface horizontale Sud Zone boisée	De 351 à 354,51	De 0 à 3,51	Chateaufvillain

« Trouée ATT » : *trouée d'atterrissage*

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'État 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.

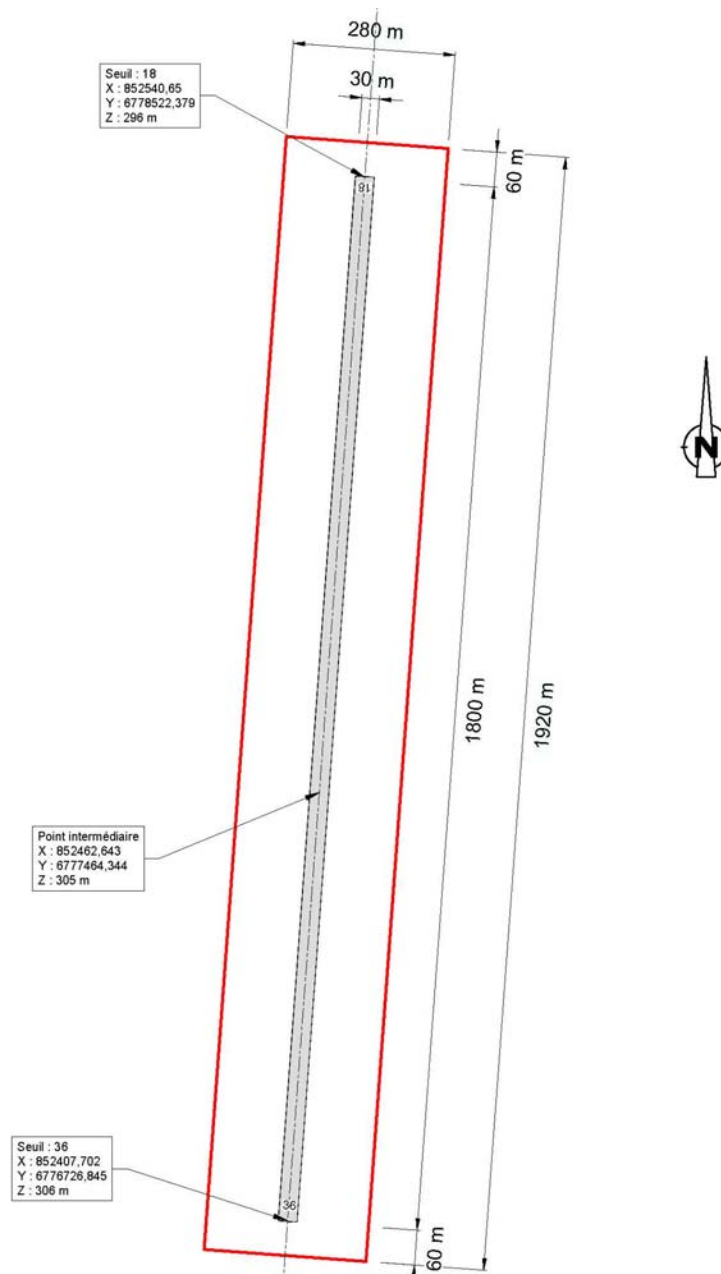
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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.

Schéma





Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henri Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologique-solidaire.gouv.fr