



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



direction
générale
de l'Aviation
civile

Aérodrome de MORESTEL (LFHI)

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du

Juin 2022

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1 - NOTICE EXPLICATIVE | 4 |
| I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES | 4 |
| I.1 - OBJET ET PROCÉDURE | 4 |
| I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES | 4 |
| I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES | 5 |
| I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES | 5 |
| I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES | 6 |
| I.5.1 - Obstacles mobiles | 6 |
| I.5.2 - Balisage des obstacles | 6 |
| II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME | 7 |
| II.1 - PRÉAMBULE | 7 |
| II.2 - PLAN DE SITUATION | 7 |
| II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES | 8 |
| II.3.1 - Caractéristiques géométriques | 8 |
| II.3.2 - Chiffre de code | 9 |
| II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste | 9 |
| II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT | 9 |
| II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage | 10 |
| II.4.2 - Surfaces latérales | 11 |
| II.4.3 - Périmètre d'appui | 11 |
| II.4.4 - Surface horizontale intérieure | 11 |
| II.4.5 - Surface conique | 11 |
| II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement | 12 |
| II.4.7 - Assiette des dégagements | 13 |
| II.4.8 - Adaptation des surfaces | 13 |
| 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA | 15 |
| I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS | 15 |
| II - TRAITEMENT DES OBSTACLES | 15 |
| II.1 - OBSTACLES EXISTANTS | 15 |
| II.2 - OBSTACLES A VENIR | 15 |
| 3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE | 16 |

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES 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,
- 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

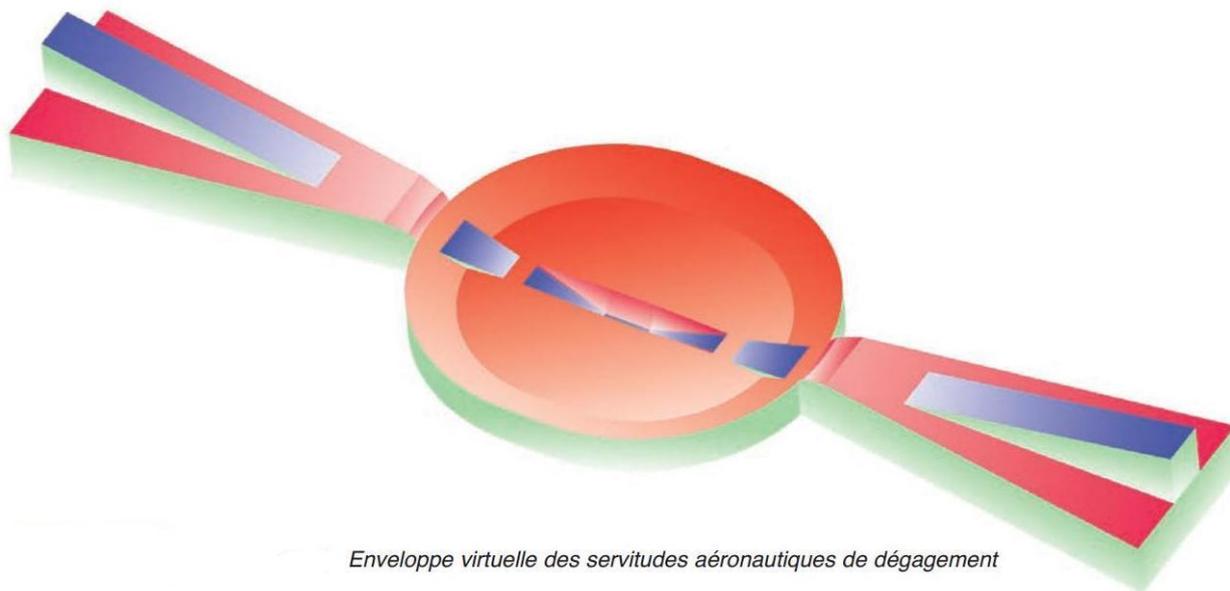
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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.



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 caténaires, 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

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par l'arrêté ministériel du 22 janvier 1979.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements de l'infrastructure aéronautique suivante :

- Bande en herbe de 1 100 m x 170 m.

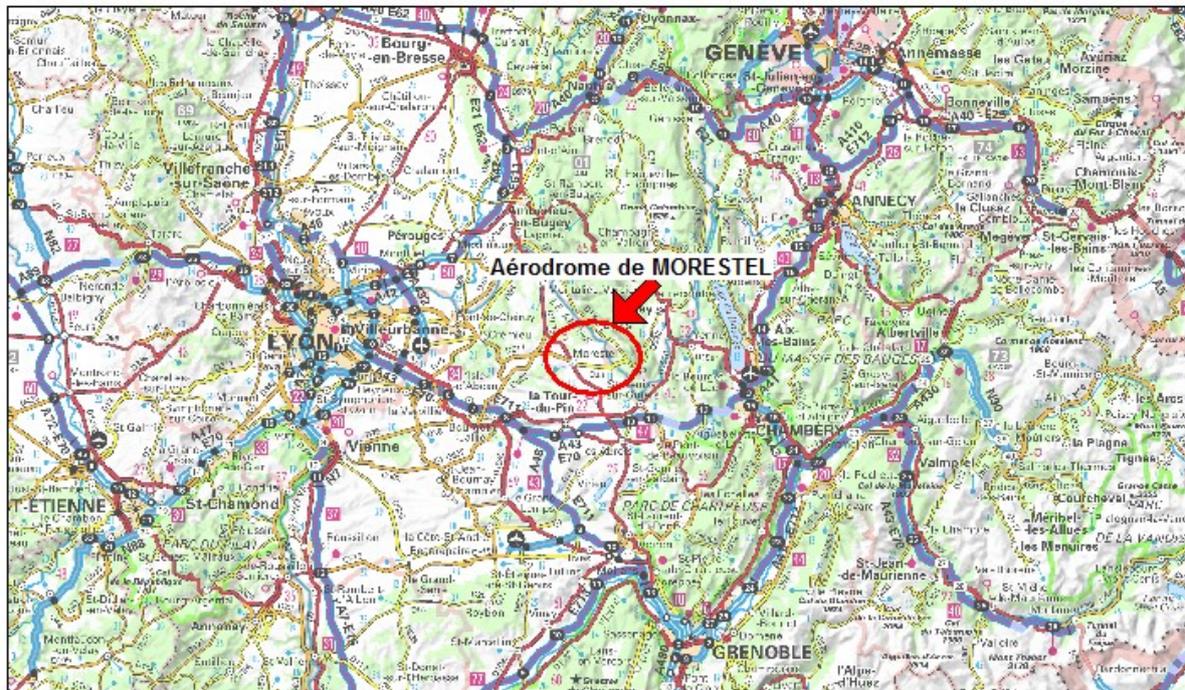
Les infrastructures de l'aérodrome sont aujourd'hui les suivantes :

- Bande en herbe de 787 m x 80 m.

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



Source : Carte d'atterrissage à vue du 7 octobre 2021 - Service de l'Information Aéronautique (SIA)

▪ 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 non-revêtue (13/31) de 787 mètres de long x 80 mètres de large, comportant :
 - un seuil décalé de 159 m au nord-ouest de la piste

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du chapitre 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 utilisable pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de **245,8 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 « **1** ».

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 non-revêtue est exploitée à vue de jour. L'usage du vol de nuit étant réservé aux usagers basés suivant des consignes locales, des dégagements « à vue » sont pris en compte dans le cadre de l'homologation.

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).

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 face au sud-est | Atterrissage face au nord-ouest |
| - Spécifications utilisées | Approche à vue | Approche à vue |
| - Distance au seuil | 0 m | 0 m |
| - Largeur à l'origine | 80 m* | 80 m* |
| - Divergence | 10 % | 10 % |
| - Cote à l'origine | 242,9 m NGF | 245 m NGF |
| - Longueur totale | 1 600 m | 1 600 m |
| - Pente | 5 % | 5 % |

* La largeur du périmètre d'appui de la piste a été portée de 60 à 80 m eu égard à la largeur de la piste actuelle.

Trouées de décollage

| DESIGNATIONS | CARACTERISTIQUES | |
|--------------------------------------|--|---|
| | Décollage face au nord-ouest (trouée du côté du seuil 13) | Décollage face au sud-est (trouée du côté du seuil 31) |
| - Distance à l'extrémité de la piste | 0 m | 0 m |
| - Largeur à l'origine | 80 m* | 80 m* |
| - Divergence | 10 % | 10 % |
| - Largeur finale | 400 m | 400 m |
| - Cote à l'origine | 242,4 m NGF | 245 m NGF |
| - Pente | 5 % | 5 % |
| - Longueur totale | 1 600 m | 1 600 m |

* La largeur du périmètre d'appui de la piste a été portée de 60 à 80 m eu égard à la largeur de la piste actuelle.

Caractéristiques complémentaires de la trouée de décollage courbe

| DESIGNATIONS | PARAMETRES DE LA TROUEE COURBE |
|---|---|
| | Décollage face au sud-est (trouée du côté du seuil 31) |
| - Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée | 500 m |
| - Direction | Virage à gauche |
| - Angle | 30° |
| - Rayon de virage | 500 m |
| - Azimut magnétique | 100° |

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20 %.

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.

- Périmètre de 787 x 80 m. La largeur du périmètre d'appui de la piste a été portée de 60 à 80 m eu égard à la largeur de la piste actuelle.

Il est représenté sur le schéma du chapitre 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

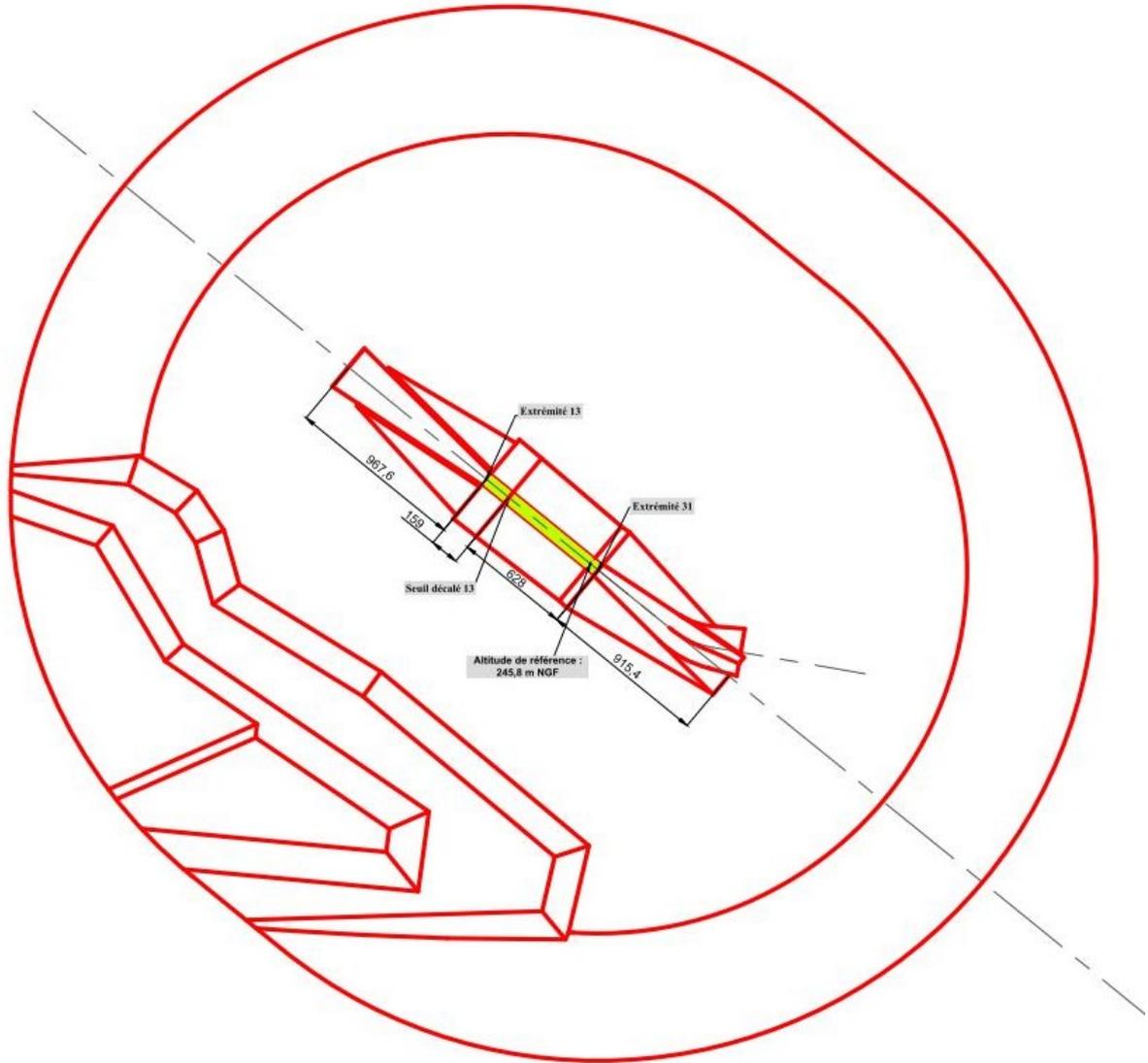
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à **290,8 mètres NGF**.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon de 2 000 mètres et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.4.5 - Surface conique

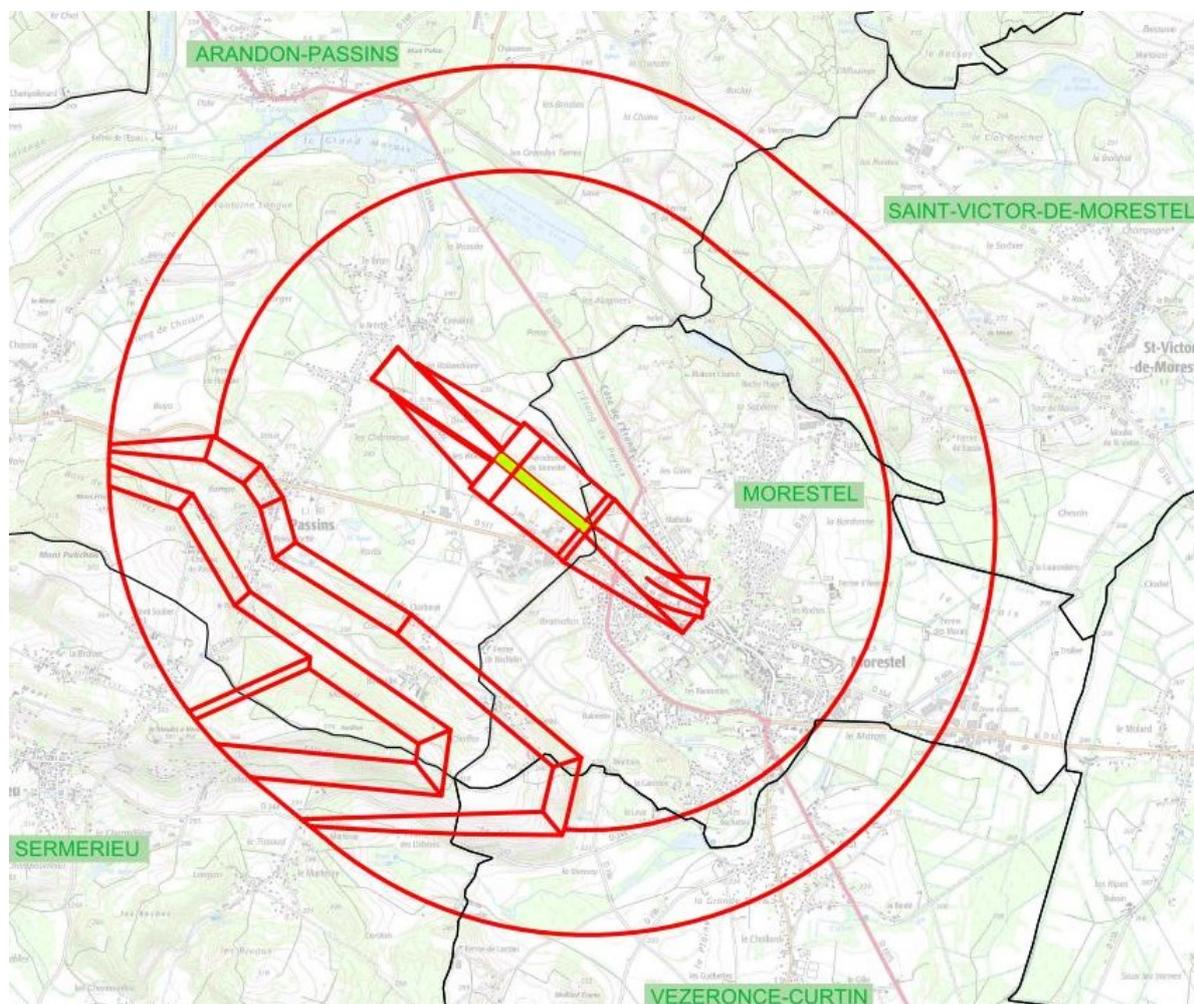
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 35 mètres, soit une cote maximale de **325,8 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Assiette des dégagements

Le schéma ci-après précise l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.



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

Département de l'Isère (38) :

- ARANDON-PASSINS
- MORESTEL
- SAINT-VICTOR-DE-MORESTEL
- SERMERIEU
- VEZERONCE-CURTIN

II.4.8 - Adaptation 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'irréductibles 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.

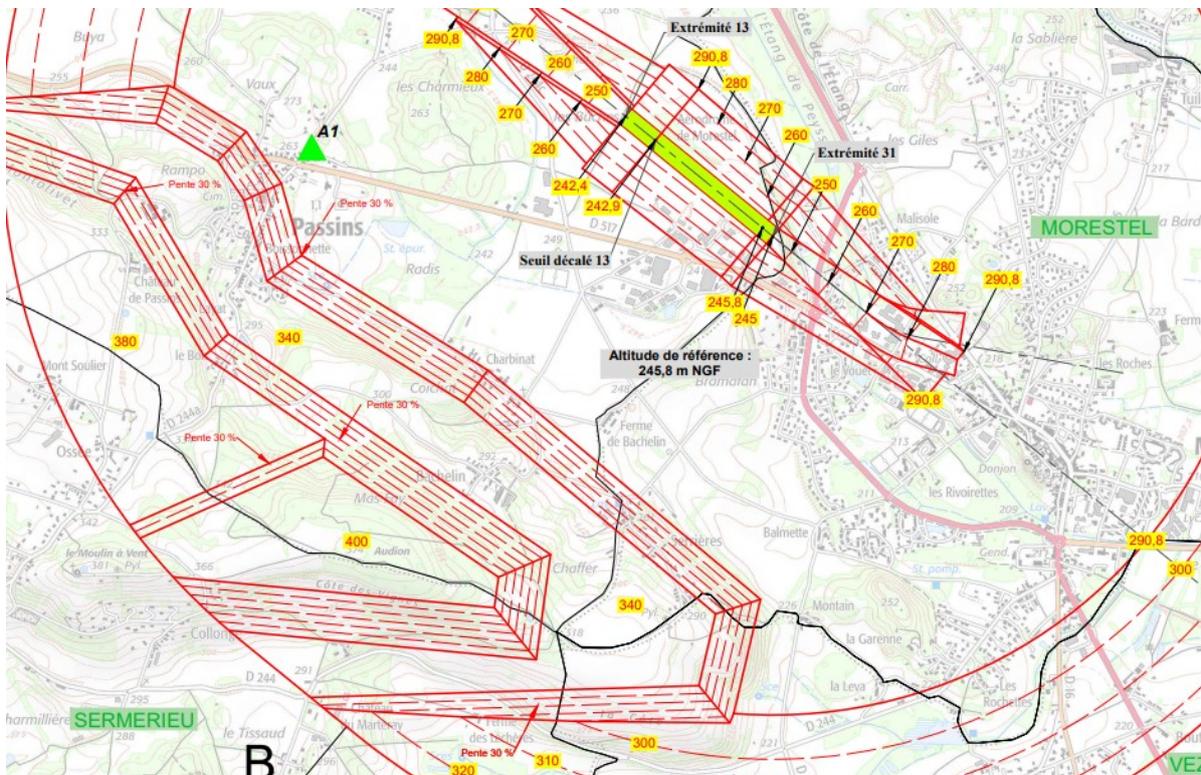
Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

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.

Le plan de servitudes de l'aérodrome de Morestel présente une adaptation globale. Elle se situe sur les communes de Morestel, Vézeronce-Curtin, Sermerieu et Arandon-Passins. Elle concerne une partie de la surface horizontale intérieure et de la surface conique et se présente sous la forme d'un premier plateau à l'altitude de 340 m NGF permettant d'englober la végétation et une partie du village de Passins (dont un clocher de 36,1 m de hauteur atteignant la cote sommitale de 331,7 m) et d'un deuxième plateau à l'altitude 380 m NGF surmonté dans sa partie sud d'un dernier plateau à la cote 400 m NGF. Ces deux derniers plateaux à l'altitude de 380 et 400 m NGF tiennent compte du terrain naturel et de la végétation qu'il supporte.



Ces plateaux sont reliés entre eux et à la surface horizontale (290,8 m), par des surfaces dites « de rattrapage » ayant une pente de 30 %.

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).

| N° de l'obstacle | Surface concernée Nature de l'obstacle | Altitude de l'obstacle à son sommet en mètres NGF | Hauteur de dépassement en mètres | Commune |
|------------------|---|--|-------------------------------------|---------------------|
| A1 | Surface horizontale Arbre | 290,8 m | 0,04 m | Arandon- Passins |

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.

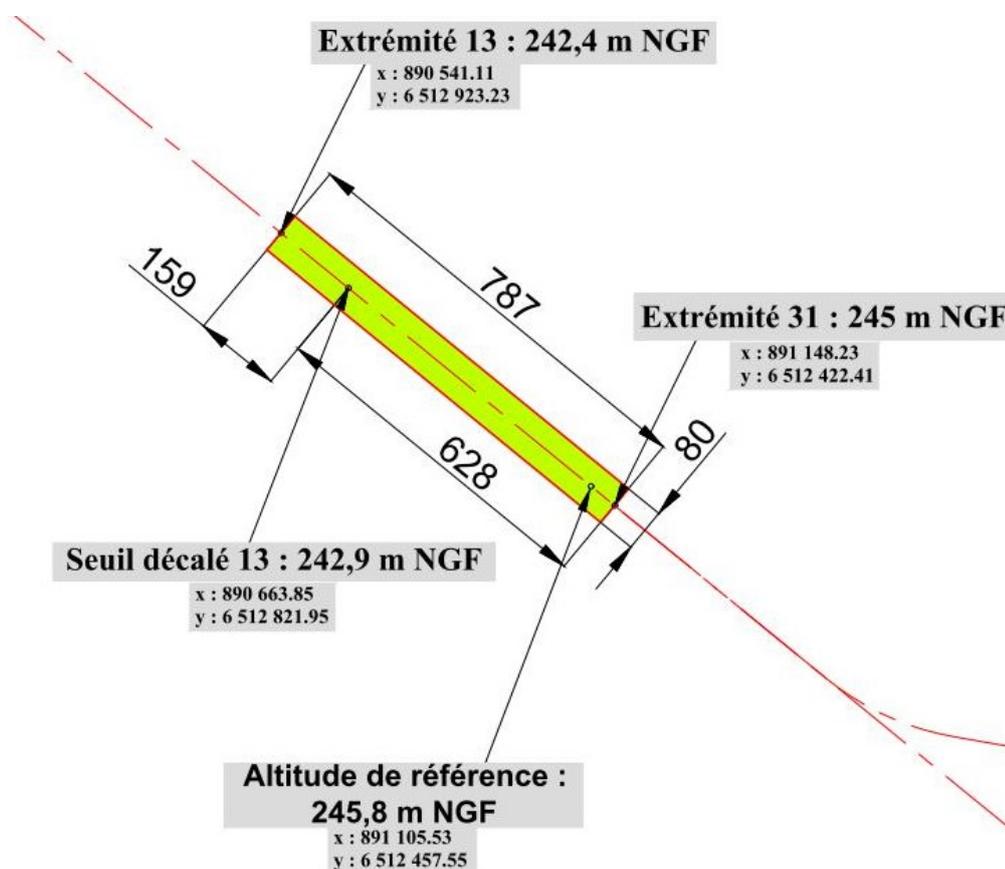
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x, y et z des bornes sont repérées dans les systèmes de référence et de coordonnées planimétriques et altimétriques en vigueur :

| SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE | | | |
|--|--------------------|------------------|------------|
| ZONE | SYSTEME GEODESIQUE | ELLIPSE ASSOCIEE | PROJECTION |
| France Métropolitaine | RGF 93 | IAG GRS 1980 | Lambert 93 |
| SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE | | | |
| France Métropolitaine | | 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