

PLU

Plan Local d'Urbanisme

Les Clayes-sous-Bois

7.1.13 - Servitude aéronautique de dégagement (aérodromes civils et militaires) (T5)

REVISION

APPROBATION

Vu pour être annexé à la délibération
du conseil communautaire du 23/05/2024

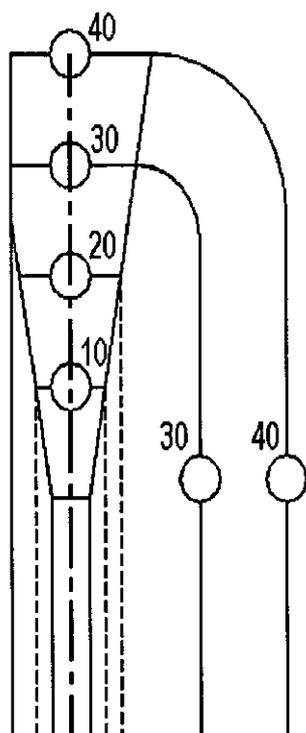
Le Président Jean-Michel Fourgous

Date de création : 11/09/2023

Date de mise à jour : 29/02/2024

Date d'édition : 29/02/2024





SERVITUDE T5

SERVITUDE AERONAUTIQUE DE DEGAGEMENT (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

I - GENERALITES

Législation

- Code des transports
 - Article L.6350-1
 - Article L.6351-1
 - Articles L.6351-2 à L.6351-5

- Code de l'aviation civile
 - Articles R.242-1 et R.242-2
 - Articles D.242-1 à D.242-14

Définition

Servitudes créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Elles sont définies :

- Par un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) établi pour chaque aéroport, et
- Ou par des mesures provisoires de sauvegarde qui peuvent être mises en œuvre en cas d'urgence, avant d'être reprises dans un PSA approuvé.

L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date du XXX :

Aéroport de XXX

Bénéficiaires	Gestionnaires
<ul style="list-style-type: none"> • Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'État ◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État • Les exploitants de ces mêmes aérodromes (personnes publiques ou privées) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les services de l'aviation civile : <ul style="list-style-type: none"> ◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) ◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR) • Les services de l'aviation militaire

II - PROCEDURE D'INSTITUTION

A - PROCEDURE

1. *Déroulement de la procédure d'élaboration d'un PSA*

- Études préalables visant à déterminer les zones de protection,
- Conférence entre services intéressés,
- Enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Approbation par :
 - **Arrêté du ministre chargé de l'aviation civile**, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des armées,
 - Ou **décret en Conseil d'État** si les conclusions de rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont défavorables

Cet arrêté ou ce décret peuvent valoir déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan de servitudes (soit la suppression ou la modification des bâtiments, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain).

2. *Pièces du dossier soumis à l'enquête publiques*

- Un **plan de dégagement** qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles,
- Une **notice explicative** exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, ainsi que la nature exacte de ces servitudes et les conditions de leur application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures
- Une **liste d'obstacles** dépassant les cotes limites,
- Un **état des signaux, bornes et repères** existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement (dispositifs mis en place, à titre provisoire ou permanent, pour la réalisation des études préalables).

3. Procédure d'élaboration de mesures provisoires de sauvegarde

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais approbation par **arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre des armées.**

S'agissant de mesures transitoires, le délai de validité de cet arrêté est de deux ans au terme desquels ces mesures devront avoir été reprises dans un PSA approuvé.

4. Procédure de modification et de suppression d'un PSA

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais sans enquête publique si la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues par le plan.

B - INDEMNISATION

L'article R. 242-3 du code de l'aviation civile rend applicable aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des télécommunications en cas de suppression ou de modification de bâtiments.

Lorsque les servitudes entraînent la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, ou encore un changement de l'état initial des lieux générateur d'un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures d'indemnisation est subordonnée à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé des armées. Cette décision est notifiée à l'intéressé comme en matière d'expropriation, par l'ingénieur en chef des bases aériennes compétent (art. D.242-11 du code de l'aviation civile).

Si les propriétaires acceptent d'exécuter eux-mêmes ou de faire exécuter par leur soin les travaux de modification aux conditions proposées, il est passé entre eux et l'administration une convention rédigée en la forme administrative fixant entre autres le montant des diverses indemnités (déménagement, détérioration d'objets mobiliers, indemnité compensatrice du dommage résultant des modifications) (art. D.242-12 du code de l'aviation civile).

En cas d'atténuation ultérieure des servitudes, l'administration peut poursuivre la récupération de l'indemnité, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur aspect primitif équivalent, et cela dans un délai de deux ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant la modification ou la suppression de la servitude. À défaut d'accord amiable, le montant des sommes à recouvrer, qui présentent le caractère d'une créance domaniale, est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et le recouvrement en est effectué dans les formes qui seront prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances (art. D242-14 du code de l'aviation civile).

C – PUBLICITE (Art. D. 242-6 du code de l'aviation civile)

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoires desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement ; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

III - EFFETS DE LA SERVITUDE

Ces servitudes aéronautiques comportent :

- L'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,
- L'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitudes aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative.

Possibilité pour les agents de l'administration et pour les personnes auxquelles elle délègue des droits de pénétrer sur les propriétés privées pour y exécuter des études nécessaires à l'établissement des plans de dégagement, et ce dans les conditions prévues par l'article 1^{er} de la loi du 29 décembre 1892 pour les travaux publics (art. D.242-1 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration d'implanter des signaux, bornes et repères nécessaires à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des zones de servitudes (application de la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et de la loi du 28 mars 1957 concernant la conservation des signaux, bornes et repères) (art. D. 242-1 du code de l'aviation civile).

Obligation de modifier ou de supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de la sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage. Ces travaux sont exécutés conformément aux termes d'une convention passée entre le propriétaire et le représentant de l'administration. Cette convention précise :

- Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;
- L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;
- L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Obligation de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.



Mercredi 16 mars 2005

Document 1 / 1

SOUS-PRÉFECTURE
DE SAINT GERMAIN EN LAYE

03. MAR 2008

ATTESTATION D'ARRIVÉE

J.O n° 60 du 12 mars 2005 page 4259
texte n° 16

Décrets, arrêtés, circulaires
Textes généraux
Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du
tourisme et de la mer

Arrêté du 25 février 2005 approuvant les servitudes aéronautiques de dégagement d'un aérodrome

NOR: EQUA0500357A

Par arrêté du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer en date du 25 février 2005, est approuvé le plan des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux :

- plan d'ensemble CV 100a index C ;
- notice explicative ;
- liste des obstacles ;
- état des bornes de repérage des axes des bandes.

Les plans et les pièces annexées sont déposés à la mairie des communes concernées suivantes : Chavenay, Les Clayes-sous-Bois, Davron, Feucherolles, Plaisir, Saint-Nom-la-Bretèche, Thiverval-Grignon, Villepreux.

[Consulter la version
de ce document](#)[Télécharger le
document en RTF](#)[Copier ou envoyer
l'adresse de ce document](#)[Aide](#)[A propos du site](#) [Plan du site](#) [Boîte aux lettres](#) [Etablir un lien](#) [Mise à jour des textes](#) [Événements](#)

Décrets, arrêtés, circulaires

Textes généraux

**Ministère de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme
et de la mer**

Arrêté du 25 février 2005 approuvant les servitudes aéronautiques de dégagement d'un
aérodrome

NOR: EQUA0500357A

Par arrêté du ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du
tourisme et de la mer en date du 25 février 2005, est approuvé le plan des servitudes
aéronautiques de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux :

- plan d'ensemble CV 100a index C ;
- notice explicative ;
- liste des obstacles ;
- état des bornes de repérage des axes des bandes.

Les plans et les pièces annexées sont déposés à la mairie des communes concernées suivantes
: Chavenay, Les Clayes-sous-Bois, Davron, Feucherolles, Plaisir, Saint-Nom-la-Bretèche,
Thiverval-Grignon, Villepreux.



Aérodrome de Chavenay-Villepreux

Département des Yvelines

Servitudes aéronautiques

Plan de dégagement

B- Note annexe

- 1- Notice explicative
- 2- Liste des obstacles
- 3- Etat des bornes de repérage d'axe des bandes

se rapportant au
Plan d'ensemble : CV 100a - Index C

SOMMAIRE

I - Notice explicative

1 - Préambule	1
2 - Généralités	1
3 - Bases réglementaires.....	2
4 - Installations concernées par l'établissement des servitudes	2
4.1 - Pistes	
4.2 - Aides visuelles } néant	
4.3 - Installations météorologiques } néant	
5 - Caractéristiques des surfaces de dégagement	3
5.1 - Périmètres d'appui des servitudes	
5.2 - Altitude de référence	
5.3 - Trouées	
5.4 - Surface horizontale intérieure	
6 - Assiette des servitudes	4
6.1 - Aire de dégagement	
6.2 - Communes concernées	
7 - Glossaire des termes techniques	5

II - Liste des obstacles dépassant les cotes limites

1 - Inventaire	9
2 - Application des servitudes	10
2.1 - Obstacles à venir	
2.2 - Obstacles existants	

III - Etat des bornes de repérage des axes de bande

Croquis	11
---------------	----

I - Notice Explicative

1 - Préambule

L'aérodrome de **Chavenay-Villepreux** ne dispose pas, à la date d'établissement du présent document, d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement. La procédure d'approbation d'un premier dossier de servitudes aéronautiques n'a pas pu aboutir en raison de l'ancienneté de l'enquête publique et de la parution de nouvelles normes techniques.

L'objet du présent dossier est de présenter le projet de plan de servitudes aéronautiques pour l'aérodrome de **Chavenay-Villepreux** selon les prescriptions techniques définies par l'arrêté interministériel du 31/12/1984. Il s'appuie sur l'Avant Projet de Plan de Masse approuvé le 16 Juin 1953. Il se compose du plan d'ensemble au 1/10000 référencé CV 100 a Index C dit plan de dégagement et de la présente notice explicative.

2 - Généralités

Les servitudes aéronautiques sont destinées à assurer la protection des installations d'un aérodrome (piste, aides météorologiques, aides visuelles à la navigation) de façon à ce que les avions puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de sécurité et de régularité.

Afin de préserver l'avenir, l'aérodrome est protégé pour les caractéristiques qu'il pourra avoir à terme.

Les servitudes impliquent des prescriptions et des limitations de hauteur, matérialisées par le plan de dégagement, et dont le cadre est rappelé dans la note d'information générale jointe.

Leur établissement fait l'objet d'une procédure comportant une instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Le dossier est approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat, après étude et prise en compte éventuelle des observations émises au cours de l'enquête et avis de la Commission Centrale des Servitudes Aéronautiques.

Il est alors déposé en mairie de chaque commune touchée par lesdites servitudes et annexé au Plan d'Occupation des Sols (POS), aux Modalités d'Application du Règlement National d'Urbanisme (MARNU) ou aux documents en tenant lieu lorsque ces documents existent.

Le dossier des servitudes aéronautiques est modifié suivant la même procédure ; toutefois, l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues au plan.

Les servitudes aéronautiques associées aux pistes d'un aérodrome sont fonction :

- du classement de l'aérodrome considéré (les aérodromes sont classés par décret dans l'une des cinq catégories définies par l'article R222-5 du code de l'aviation civile, soit suivant l'ordre décroissant de leur importance : A, B, C, D et E, cette dernière concernant les aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique),
- de sa vocation à être utilisé en toutes circonstances (utilisation "aux instruments") ou non (utilisation dans les conditions de "vol à vue").

3 - Bases réglementaires

Les servitudes aéronautiques sont établies en application des articles R 241-1 à R 241-3 du code de l'aviation civile. Les servitudes aéronautiques de dégagement sont déterminées en application des articles R 242-1 à R 242-3 du même code.

Les spécifications techniques destinées à servir de base à leur établissement sont précisées dans l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 (arrêté pris en application de l'article D 241-4 de ce même code).

L'aérodrome de Chavenay-Villepreux est classé en catégorie "D" (aviation légère et de voyage) sur la liste annexée à l'article D.222-1 du code de l'aviation civile.

Il est ouvert à la circulation aérienne publique en application des dispositions de l'article D.211-3 du code de l'aviation civile.

4 - Installations concernées par l'établissement des nouvelles servitudes

4.1 - Pistes

Les servitudes faisant l'objet de l'enquête publique permettent de protéger les dégagements des installations suivantes :

- deux pistes non revêtues orientées Nord-Ouest/Sud-Est, de 709,25 m de longueur, de catégorie "D", exploitée à vue (D1), (pistes n° 1 et 2),
- une piste non revêtue orientée Nord-Est/Sud-Ouest, de 800 m de longueur, de catégorie "D", exploitée à vue (D1), (piste n° 3),
- une piste non revêtue orientée Nord-Est/Sud-Ouest de 630 m de longueur, de catégorie "D", exploitée à vue (D1), (piste n° 4).

Les distances entre les axes des pistes sont de 100 m.

Il est rappelé que, conformément à la demande du Ministre des Transports exprimée par lettre en date du 27 juin 1979, Aéroports de Paris a procédé à la neutralisation d'une bande pour chacun des deux doublets de pistes parallèles. Cette mesure, annoncée au député-maire de Davron, a été rendue effective par NOTAM de novembre 1979.

Tout en respectant strictement cette prescription, afin de répondre aux nécessités liées à l'exploitation de la plate-forme, Aéroports de Paris assure le maintien en état d'entretien des 4 bandes même si 2 d'entre elles sont seulement utilisées. Ce dispositif permet, en cas d'accident ou de travaux de réparation sur celles-ci, de maintenir l'usage d'une piste dans chaque direction. C'est ainsi qu'en 1996, lors des travaux de remise en état d'une des 2 bandes habituellement utilisées et après consultation de la Commission Consultative de l'Environnement, le trafic avait été transféré sur l'autre bande parallèle.

Dans le même but, il est indispensable de maintenir la protection des 4 bandes par le plan de servitudes aéronautiques de dégagement afin de préserver leur utilisation.

4.2 - Aides visuelles

Néant.

4.3 - Installations météorologiques

Néant.

5 - Caractéristiques des surfaces de dégagement

Les surfaces de dégagement s'appuient sur quatre périmètres (appelés périmètres d'appui), dont la projection est rectangulaire, non matérialisée au sol, entourant les pistes. Elles ont les caractéristiques correspondant à la catégorie des pistes définies au 4.1. ci-dessus et à l'arrêté interministériel du 31 Décembre 1984.

Ces caractéristiques sont représentées sur le croquis de la page 7 et précisées dans le paragraphes suivants.

5.1 - Périmètres d'appui des servitudes

Toutes les indications sur le calage des périmètres d'appui par rapport aux bornes de repérage des axes des pistes sont données à l'aide de coordonnées planimétriques dans le croquis de la page 11.

Les dimensions respectives des quatre périmètres d'appui sont les suivantes :

- 459,61 m x 100 pour la piste non revêtue n° 1, compte tenu des seuils décalés de 99,71 m, côté Nord-Ouest et 149,93 m côté Sud-Est (bande n° 1)
- 472,01 m x 100 pour la piste non revêtue n° 2, compte tenu des seuils décalés de 99,74 m côté Nord-Ouest et 137,50 m côté Sud-Est, (bande n° 2)
- 595,00 m x 100 pour la piste non revêtue n° 3, compte tenu des seuils décalés de 115,90 mètres côté Ouest et 89,10 m côté Nord-Est, (bande n° 3)
- 462,04 m x 100 pour la piste non revêtue n° 4, compte tenu des seuils décalés de 90,44 m côté Sud-Ouest et 77,52 m côté Nord-Est, (bande n° 4).

Les seuils décalés ont été institués pour éviter que les clôtures dépassent les surfaces de dégagement.

Les distances entre leurs axes sont de 100 m.

5.2 - Altitude de référence

Il s'agit de l'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage. Elle est égale dans le cas présent à 130 m NGF (altitude rapportée au Nivellement Général de la France). Elle intervient dans la fixation de l'altitude de la surface horizontale intérieure qui est à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence.

5.3 - Trouées

Chaque trouée se caractérise par sa largeur à l'origine (largeur du petit côté du périmètre d'appui), sa cote altimétrique à l'origine, son évasement et sa longueur.

Les valeurs sont les suivantes dans le cas présent :

- longueur	2 000 m
- largeur à l'origine	100 m
- évasement en plan des droites de fond de trouée	15 %
- pente des surfaces latérales	20 %
- pente des plans de fond de trouée	4 %
- cotes altimétriques des origines de trouée	

. bande n° 1	128,12 m au NO 128,10 m au SE
. bande n° 2	126,85 m au NO 128,52 m au SE
. bande n° 3	129,34 m au SO 127,52 m au NE
. bande n° 4	129,01 m au SO 126,92 m au NE.

5.4 - Surface horizontale intérieure

Il s'agit de la surface horizontale dont l'altitude est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. Cette altitude de référence (altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage) est égale ici à 130 mètres. L'altitude de la surface horizontale est de 175 mètres (toutes ces altitudes sont rapportées au Nivellement Général de la France).

Nota : Lorsque les altitudes des trouées deviennent supérieures à celle de la surface horizontale (ici : 175 mètres), les surfaces de dégagement sont limitées à cette dernière valeur.

6 - Assiette des servitudes

6.1 - Aire de dégagement applicable à l'aérodrome

Le plan n° I de la page 8 indique le contour des surfaces de dégagement ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

6.2 - Communes concernées

Les communes dont une partie ou la totalité du territoire est concernée par les servitudes aéronautiques de l'aérodrome Chavenay-Villepreux sont les suivantes :

- CHAVENAY,
- CLAYES-SOUS-BOIS (LES),
- DAVRON,
- FEUCHEROLLES,
- PLAISIR,
- SAINT-NOM-LA-BRETECHE,
- THIVERVAL-GRIGNON,
- VILLEPREUX,

situées dans le département des Yvelines (78).

7 - Glossaire des termes techniques

Une **aire d'atterrissage** est la partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage et au décollage des aéronefs. Cette aire comprend les pistes, les bandes, les prolongements d'arrêt, les prolongements dégagés et les tiroirs.

La **piste** est une aire rectangulaire aménagée afin de servir sur sa longueur au roulement des aéronefs au décollage et à l'atterrissage. Lorsqu'elle est pourvue d'une chaussée, la piste est dite revêtue.

- Les grands côtés du rectangle sont appelés bords de piste.
- Les petits côtés du rectangle sont appelés extrémités de piste.
- Le grand axe du rectangle est appelé axe de piste.

Une extrémité de piste peut ne pas coïncider avec le **seuil de piste** qui est la limite à partir de laquelle le roulement à l'atterrissage est permis. On dit dans ce cas qu'il y a un **seuil décalé**. Ce seuil de piste est parallèle à l'extrémité de piste. La portion de piste comprise entre le seuil décalé et l'extrémité de piste est appelée **tiroir**. Le tiroir est normalement utilisable par les aéronefs en fin d'atterrissage ou en début de décollage.

La **piste principale** est la piste présentant globalement les caractéristiques (dimension, orientation, portance, situation) les plus favorables à l'écoulement du trafic dans les conditions courantes. Elle est destinée à être utilisée chaque fois qu'aucune raison (conditions météorologiques en particulier) n'impose d'utiliser les autres, appelées **pistes secondaires** ; dans certains cas, la piste principale peut être dédoublée en deux pistes parallèles que l'on dénomme alors **doublet de pistes**.

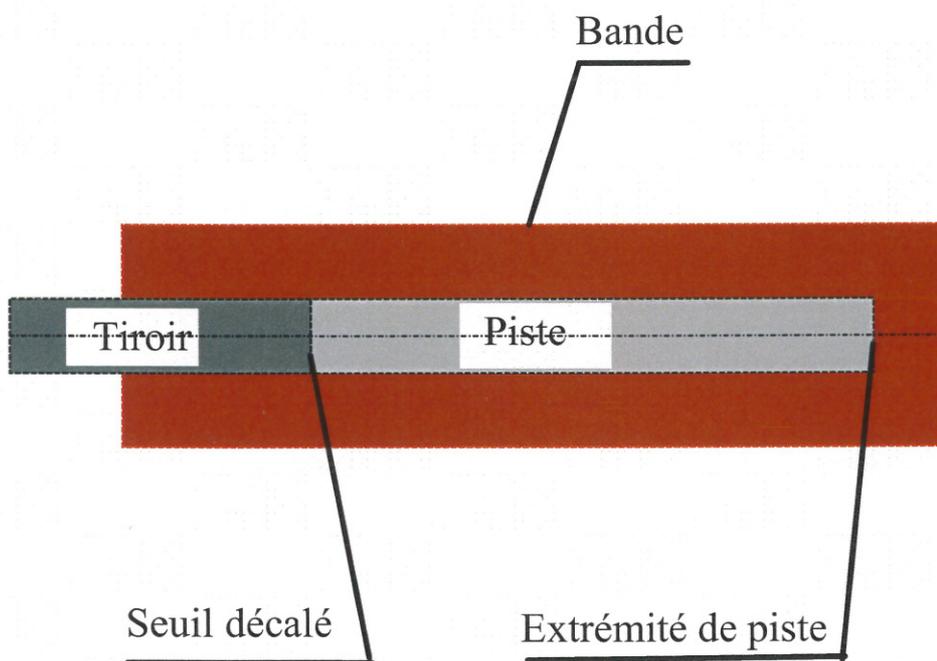
Lorsqu'un aérodrome comporte plusieurs pistes destinées à des trafics de natures différentes, le **code de chacune d'elles** est le même que celui d'un aérodrome qui serait destiné à un trafic de même nature.

Une **piste à vue** est une piste destinée aux aéronefs qui n'utilisent pas des aides radioélectriques pour l'approche dans le cadre d'une procédure dûment approuvée.

Dans le cas d'une piste revêtue, on désigne par **abords de piste** la partie du terrain jouxtant les côtés de la piste (bords et extrémités), et aménagée de façon à limiter pour l'avion les conséquences d'une sortie de piste.

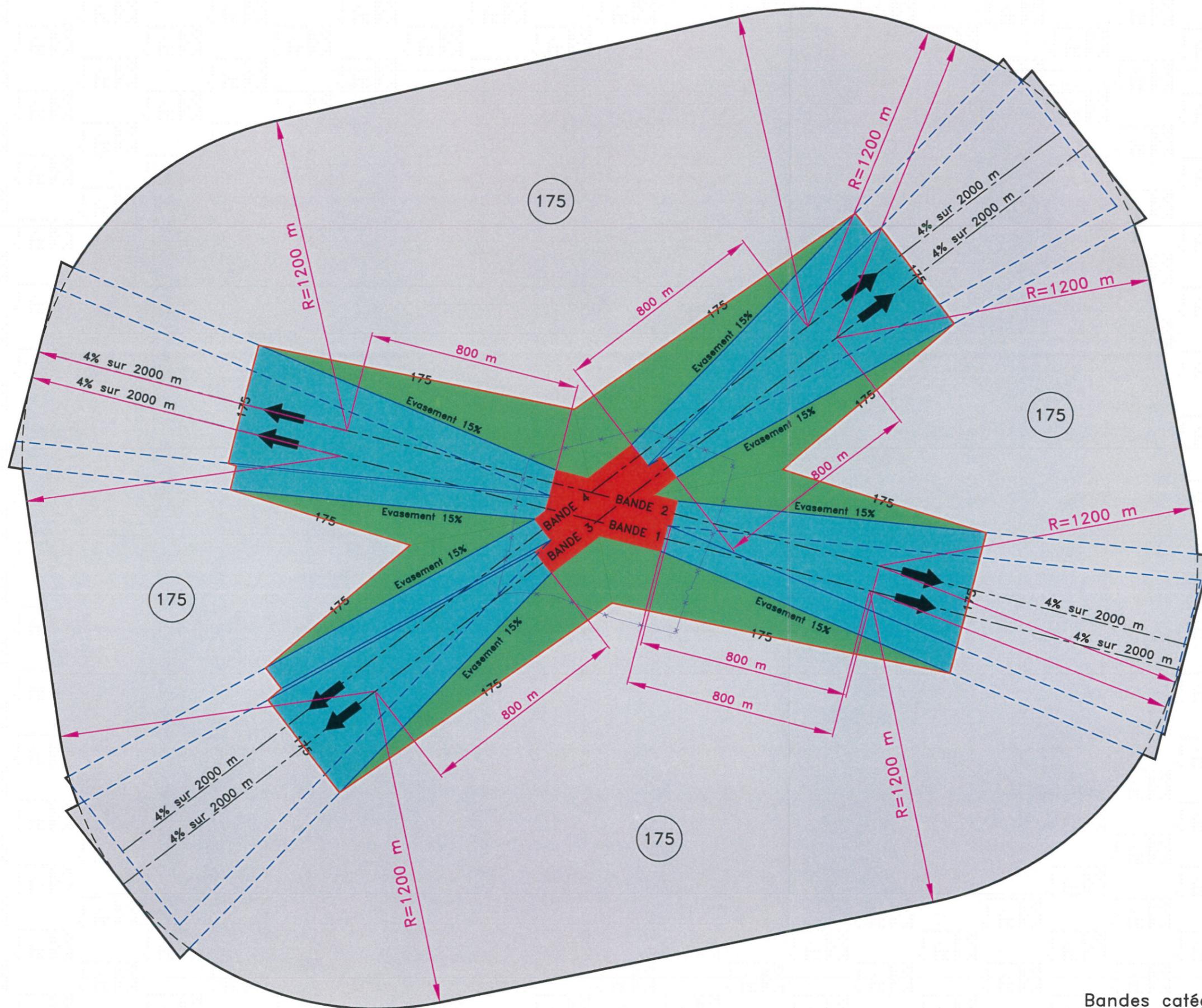
On appelle **bande**, une aire, dont l'axe est confondu avec celui de la piste, et qui contient la piste. La largeur est au moins égale à celle de la piste et de ses abords. Elle est débarrassée de tout obstacle qui pourrait présenter un danger pour un aéronef volant à faible hauteur, c'est pourquoi on l'appelle aussi **bande dégagée**.

Le schéma suivant permet de situer ces différentes zones :



CARACTERISTIQUES DES SURFACES DE DEGAGEMENT

(ALTITUDE DE L'AERODROME : 130 N.G.F.)
ALTITUDE NORMALE



- LEGENDE -	
	Périmètre d'appui
	Fond de trouée Pente = 4% sur 2000 m
	Surface Latérale Pente = 20%
	Surface Horizontale Intérieure
	Emprise de l'aérodrome

Bandes catégorie "D 1" à vue



**CHAVENAY - VILLEPREUX
(YVELINES)**

Aire de dégagement applicable
et limites des communes concernées

plan N° 1

II - Liste des obstacles dépassant les cotes limites

1 - Inventaire

- Liste non limitative, donnée à titre indicatif
(Article D.242.3 du code de l'aviation civile)

Les obstacles éventuels repérés en rouge sur le plan d'ensemble n° CV 100 a Index C sont ceux connus lors de la confection du dossier. Cette liste sera complétée par les renseignements recueillis au cours de la conférence entre services et de l'enquête publique.

Nature de l'obstacle <u>Massif</u> : bâtiment, arbre, forêt <u>Mince</u> : pylône, antenne, cheminée <u>Filiforme</u> : ligne électrique ou PTT ou câble de toute nature	Cst : altitude de l'obstacle à son sommet (rapportée au N.G.F.) ou H : hauteur de l'obstacle	Observations
	- NEANT -	

2 - Application du plan de servitudes aéronautiques de dégagement

2.1 - Obstacles à venir

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat, ou par l'arrêté ministériel, qui l'approuve.

Il s'applique alors à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc..

S'il existe un plan d'occupation des sols (POS) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de POS, le plan des servitudes aéronautiques s'impose lors des demandes de réalisation de projets de nature à constituer un obstacle.

2.2 - Obstacles existants

Les obstacles existants dépassant les cotes limites des surfaces de dégagement sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec les servitudes aéronautiques de dégagement.

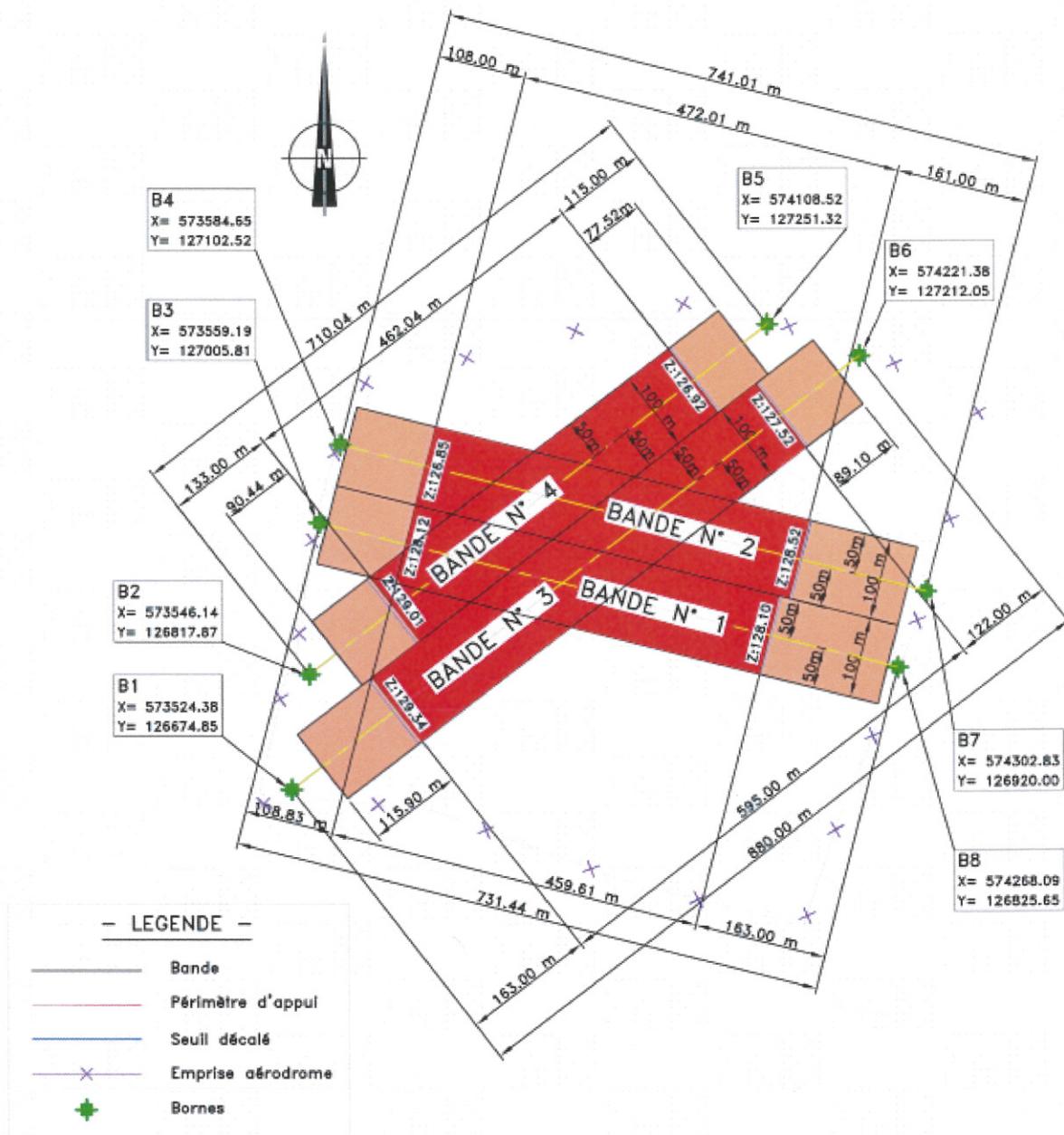
La mise en application du plan des servitudes aéronautiques approuvé n'est pas forcément immédiate. Elle peut intervenir au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités de la mise en application des servitudes sont précisées dans les articles R 242-1 à R 242-3 et D 242-6 à D 242-14 du code de l'aviation civile, les articles D 242-11 et 12 concernant en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites (cf. note d'information générale sur les servitudes aéronautiques jointe au présent dossier).

III. Etat des bornes de repérage des axes de bande

Les coordonnées (X et Y) des bornes B1 à B8 repérées sur le plan n° CV 100 a index C sont dans le système LAMBERT I.

Les altitudes (Z) sont rapportées au Nivellement Général de la France (N.G.F.) Altitude normale.



Plan
d'ensemble
de piste
sous format
papier

Direction de l'équipement



Aérodrome de Chavenay-Villepreux

Département des Yvelines

Servitudes aéronautiques

Plan d'ensemble

Aérodrome de catégorie "D"

Visé et proposé par

le Chef de Projet

Orly le : 20 Avril 1998

Y. LEICHTNAM

Visé par le Directeur de l'Équipement

Soussigné, par délégation

l'Ingénieur en Chef Infrastructures

Orly le : 20 avril 1998

D. MION



N° : CV 100 a - Index: C

Echelle : 1/10 000

Direction de l'équipement

Département Maîtrise d'Oeuvre

Division infrastructures

Avril 1998 Janvier 2005

Approuvé par arrêté ministériel du 25 février 2005