

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire

Transports

Arrêté du **25 AVR. 2018**

**approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de
Villefranche-Tarare (Rhône)**

NOR : TRAA1804200A

**La ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et
solidaire, chargée des transports,**

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 241-3 et R. 242-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6350-1 à L. 6351-5 ;

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 le procès-verbal de clôture de la consultation des services et collectivités locales
intéressés en date du 7 septembre 2016 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 7 juin 2017 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique
relative au projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de
Villefranche-Tarare à Frontenas ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 26 juillet 2017,

Arrête :

Article 1^{er}

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villefranche-Tarare
annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villefranche-Tarare
concerne le territoire des communes suivantes :

Département du Rhône (69) :

ALIX	ANSE
BAGNOLS	LE BREUIL
CHARNAY	CHATILLON
CHESSY	FRONTENAS
LACHASSAGNE	LEGNY
MARCY	MOIRE
MORANCE	POMMIERS
PORTE DES PIERRES DOREES	THEIZE
VAL D'OINGT	VILLE-SUR-JARNIOUX

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villefranche-Tarare comprend :

- un plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA-PEA_LFHV à l'échelle 1 : 25 000 ;
- un plan de détails n° PSA-A2_SNIA-PEA_LFHV à l'échelle 1 : 10 000 ;
- un plan applicable aux aides visuelles (OCS) n° PSA-A3_SNIA-PEA_LFHV à l'échelle 1 : 25 000 ;
- une note annexe.

Article 4

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Villefranche-Tarare est tenu à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans la mairie de chacune des communes mentionnées à l'article 2.

Article 5

Le préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, préfet du Rhône, est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le , **25 AVR. 2018**

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
M. BOREL



Maîtrise d'ouvrage



Ministère
de la Transition écologique
et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile centre-est

Aérodrome de VILLEFRANCHE-TARARE (LFHV)

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

A – Plans

A1 – Plan d'ensemble PSA-A1_SNIA-PEA_LFHV au 1/25 000ème
A2 – Plan de détails PSA-A2_SNIA-PEA_LFHV au 1/10 000ème
A3 – Plan des aides visuelles OCS PSA-A3_SNIA-PEA_LFHV au 1/25 000ème

B – Note annexe

1 – Notice explicative
2 – Mise en application du PSA
3 – Etat des bornes de repérage d'axe et de calage



Maitrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

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

Site : Méditerranée – 1 rue Vincent Auriol – CS 90890 – 13627 Aix en Provence cedex 1

Vérifié par le chef du bureau
Environnement Aménagement
Aix, le 11 Septembre 2017

J.N. HERBEY

Proposé par la cheffe du département
Programmation Environnement
Aménagement

Paris, le 11 Septembre 2017

M. HONORAT

Présenté par le directeur du Service
National d'Ingénierie Aéroportuaire
Paris, le 11 Septembre 2017

A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 25 AVRIL 2018

Communes concernées par les servitudes aéronautiques

- | | |
|-------------|--------------------------|
| ALIX | LEGNY |
| ANSE | MARCY |
| BAGNOLS | MOIRE |
| CHARNAY | MORANCE |
| CHATILLON | POMMIERS |
| CHESSY | PORTE DES PIERRES DOREES |
| FRONTENAS | THEIZE |
| LACHASSAGNE | VAL D'OINGT |
| LE BREUIL | VILLE-SUR-JARNIOUX |

Caractéristiques techniques de base :

- Chiffre de code de l'aérodrome : 2
- Altitude de référence : 328.1 mètres NGF
- Piste revêtue code 2 : 1040 x 30 m
Périmètre d'appui : 1160 x 80 m
- Seuil 18 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 102 m
- Seuil 36 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 42 m
- Piste non revêtue code 1 : 888 x 80 m
Périmètre d'appui : 888 x 80 m
- Seuil 18L : piste exploitée à vue
- Seuil 36R : piste exploitée à vue
- FATO (hélicoptères) Classe de performances 1 exploitée de jour et de nuit
Périmètre d'appui 25 X 25 m.



Légende :

- Piste revêtue
- Piste non revêtue
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Partie des surfaces OCS plus contraignante (voir détail plan A3)
- Limite de commune
- Nom de la commune
- Numéro d'obstacle (voir tableau)
- Obstacle mobile accepté
- Obstacle naturel accepté

Maîtrise d'ouvrage

Ministère
de la Transition écologique
et solidaire

Direction de la sécurité de l'Aviation civile centre-est

**Aérodrome de
VILLEFRANCHE-TARARE (LFHV)**

**PLAN DES SERVITUDES
AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS**

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

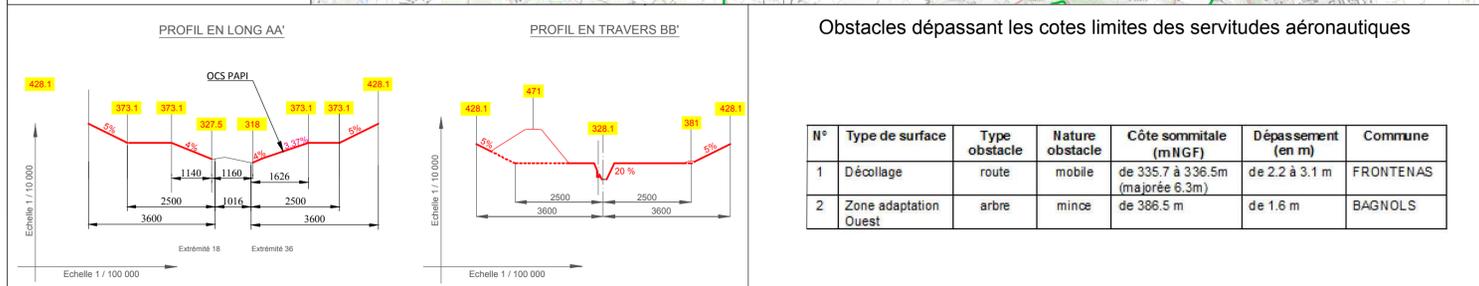
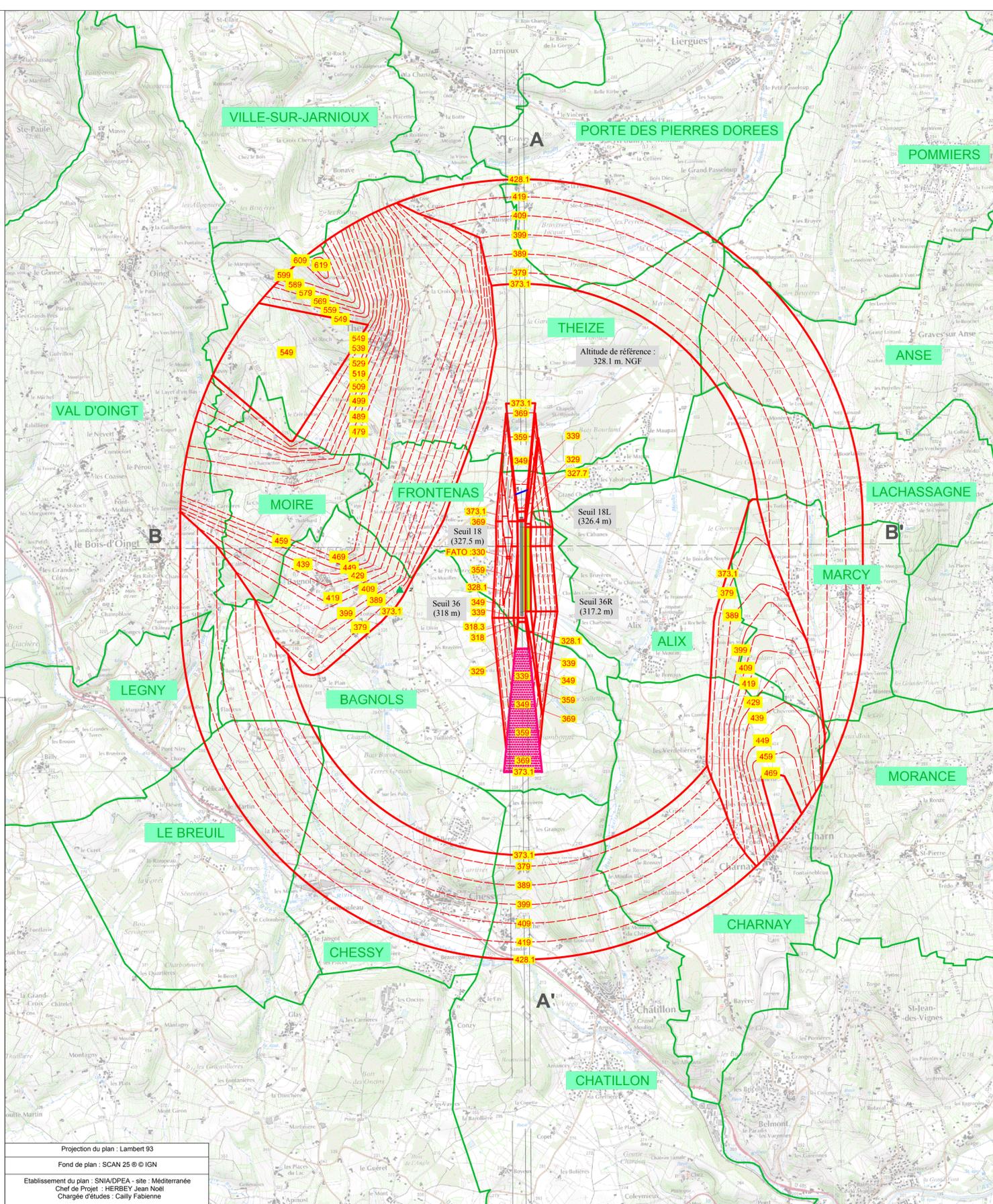
Maîtrise d'oeuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 Paris cedex 20
Site : Méditerranée
Adresse : 1 rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 Aix en Provence cedex 1



Date	Référence	Echelle
Septembre 2017	PSA-A1_SNIA-PEA_LFHV	1 / 25 000
Vérifié par le chef de bureau Environnement Aménagement Aix, le 11 Septembre 2017	Proposé par la cheffe de département Programmation Environnement Aménagement Paris, le 11 Septembre 2017	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 11 Septembre 2017
J.N. HERBEY	M. HONORAT	A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 25 AVRIL 2018



Caractéristiques techniques de base :

- Chiffre de code de l'aérodrome : 2
- Altitude de référence : 328.1 mètres NGF
- Piste revêtue code 2 : 1040 x 30 m
Périmètre d'appui : 1160 x 80 m
- Seuil 18 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 102 m
- Seuil 36 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 42 m
- Piste non revêtue code 1 : 888 x 80 m
Périmètre d'appui : 888 x 80 m
- Seuil 18L : piste exploitée à vue
- Seuil 36R : piste exploitée à vue
- FATO (hélicoptères) Classe de performances 1 exploitée de jour et de nuit
Périmètre d'appui 25 X 25 m.

Légende :

- Piste revêtue
- Piste non revêtue
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Partie des surfaces OCS plus contraignante (voir détail plan A3)
- Limite de commune
- Nom de la commune
- Numéro d'obstacle (voir tableau plan A1)
- Obstacle mobile accepté
- Obstacle naturel accepté



Maîtrise d'ouvrage



Ministère de la Transition écologique et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile centre-est

Aérodrome de VILLEFRANCHE-TARARE (LFHV)

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS

A2 - PLAN DE DETAILS

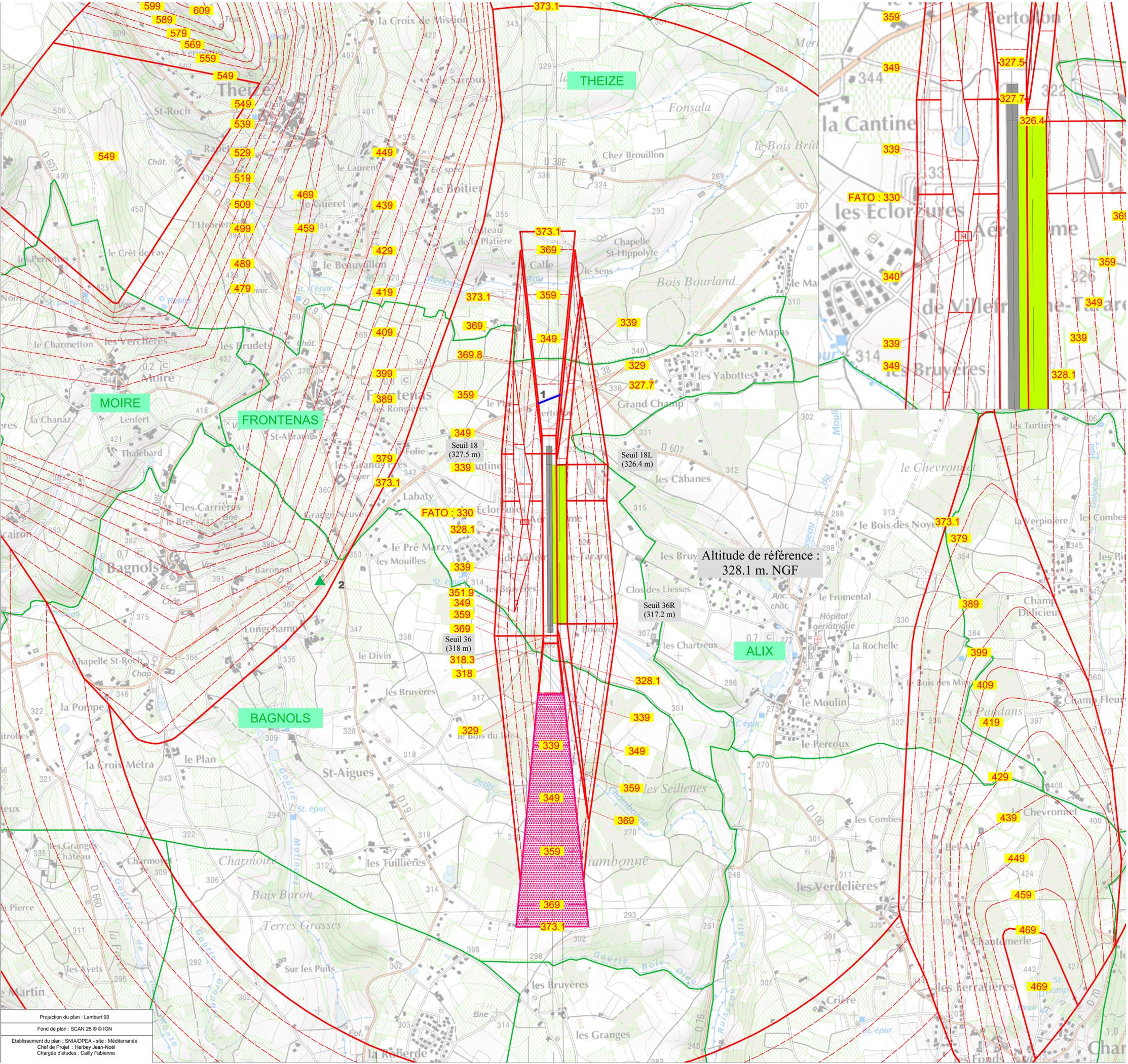
Maîtrise d'oeuvre



Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 Paris cedex 20
Site : Méditerranée
Adresse : 1 rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 Aix en Provence cedex 1

Date	Référence	Echelle
Septembre 2017	PSA-A2_SNIA-PEA_LFHV	1 / 10 000
Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le 11 Septembre 2017	Proposé par la cheffe de département Programmation Environnement Aménagement Paris, le 11 Septembre 2017	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 11 Septembre 2017
JN. HERBEY	M. HONORAT	A. LASLAZ



Projection du plan : Lambert 93
Fond de plan : SCAN 25 © IGN
Etablissement du plan : SNIA/DPEA - site : Méditerranée
Chef de Projet : Herbeys Jean-Noël
Chargée d'études : Cailly Fabienne

Approuvé par arrêté ministériel en date du 25 AVRIL 2018

Communes concernées par les servitudes aéronautiques

BAGNOLS
CHATILLON
CHESSY

FRONTENAS
THEIZE

Caractéristiques techniques de base :

- Chiffre de code de l'aérodrome : 2
- Altitude de référence : 328.1 mètres NGF
- Piste revêtue (code 2) : 1040 x 30 m.
- Seuil 18 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 102 m
- Seuil 36 : piste exploitée à vue
seuil décalé : 42 m



Légende :

- Piste revêtue
- Limite des surfaces OCS
- Intermédiaire des surfaces OCS
- Cote altimétrique (mètres NGF)
- Limite de commune
- Nom de la commune

Maîtrise d'ouvrage



Ministère
de la Transition écologique
et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile centre-est

Aérodrome de VILLEFRANCHE-TARARE (LFHV)

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

A3

PLAN APPLICABLE AUX AIDES VISUELLES (OCS)

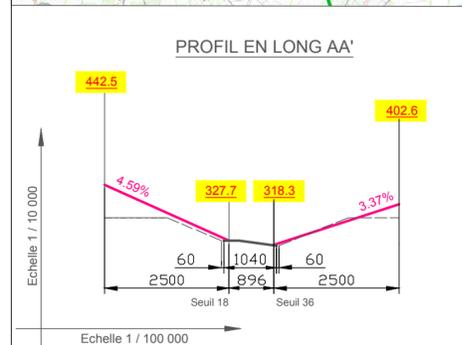
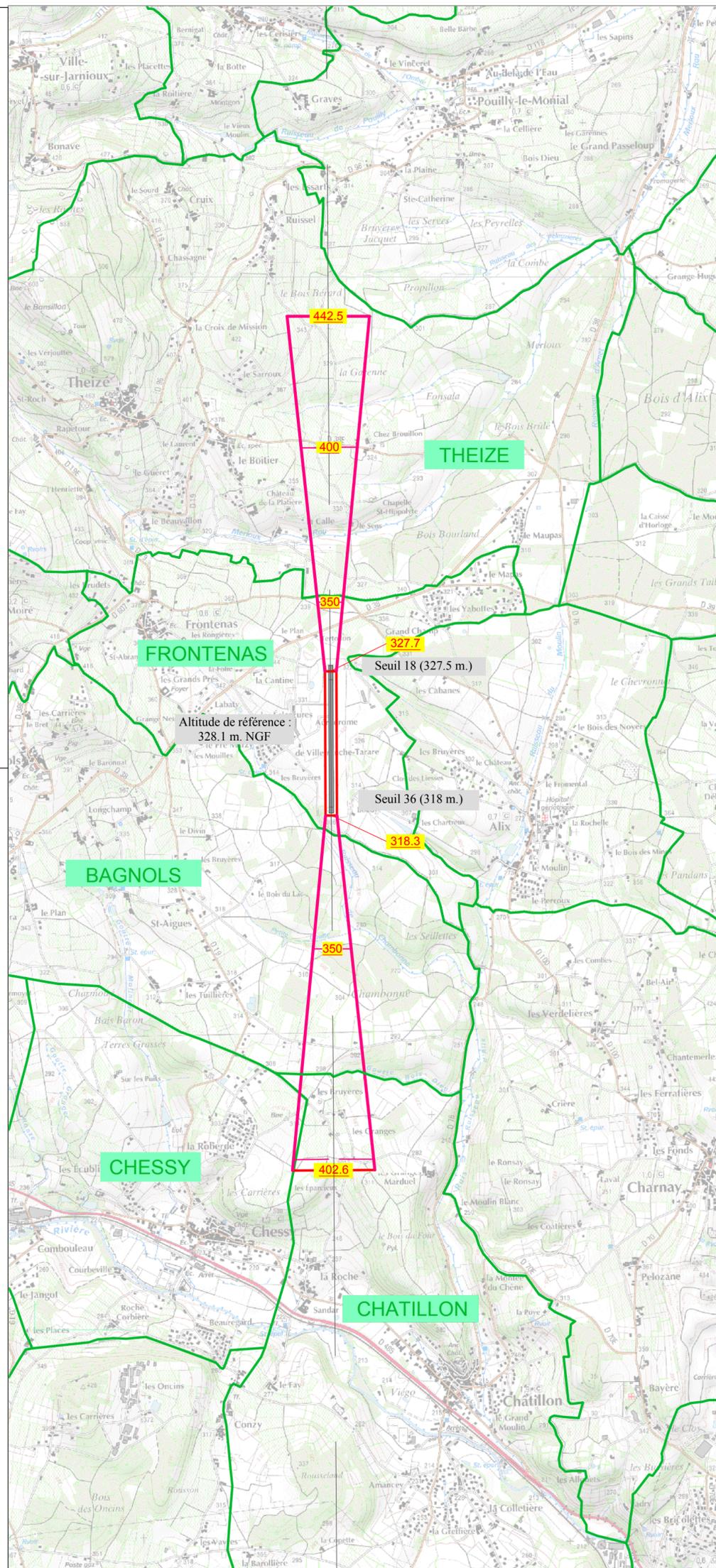
Maîtrise d'oeuvre



Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
Siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 Paris cedex 20
Site : Méditerranée
Adresse : 1 rue Vincent Auriol - CS 90890 - 13627 Aix en Provence cedex 1

Date	Référence	Echelle
Septembre 2017	PSA-A3_SNIA-PEA_LFHV	1 / 25 000
Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le 11 Septembre 2017	Proposé par la cheffe de département Programmation Environnement Aménagement Paris, le 11 Septembre 2017	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 11 Septembre 2017
JN. HERBEY	M. HONORAT	A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 25 AVRIL 2018



Projection du plan : Lambert 93

Fond de plan : SCAN 25 © IGN

Etablissement du plan : SNIA/DPEA - site : Méditerranée
Chef de Projet : Herbey Jean-Noël
Chargée d'études : Cailly Fabienne

Maîtrise d'ouvrage



Ministère
de la Transition écologique
et solidaire



Direction de la sécurité de l'Aviation civile centre-est

AERODROME DE VILLEFRANCHE TARARE (LFHV)

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE



Maitrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

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

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol – CS 90890 – 13627 Aix en Provence Cedex 1

Vérifié par le chef du bureau
Environnement Aménagement
Aix, le 11 Septembre 2017

J.N. HERBEY

Proposé par la cheffe du département
Programmation, Environnement
Aménagement

Paris, le 11 Septembre 2017

M. HONORAT

Présenté par le directeur du Service
National d'Ingénierie Aéroportuaire

Paris, le 11 Septembre 2017

A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 25 AVRIL 2018

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	3
I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	3
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	3
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	3
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	4
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	4
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	5
I.5.1 - Obstacles mobiles	5
I.5.2 - Balisage des obstacles	5
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	6
II.1 - PRÉAMBULE	6
II.2 - PLAN DE SITUATION	6
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 des pistes	8
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	9
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	9
II.4.2 - Surfaces latérales	11
II.4.3 - Périmètre d'appui	12
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	12
II.4.5 - Surface conique	12
II.4.6 - Adaptations des surfaces	12
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	13
II.5.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	13
II.6 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	14
II.6.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	14
II.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	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	17
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	17
II.2 - OBSTACLES À VENIR	18
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE	19

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de dégagements aéronautiques, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans + note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressées, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État.

Le plan de servitudes aéronautiques est alors déposé à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il permet de demander une limitation de hauteur des obstacles perçant les servitudes et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des services de l'aviation civile.

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-1 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 :

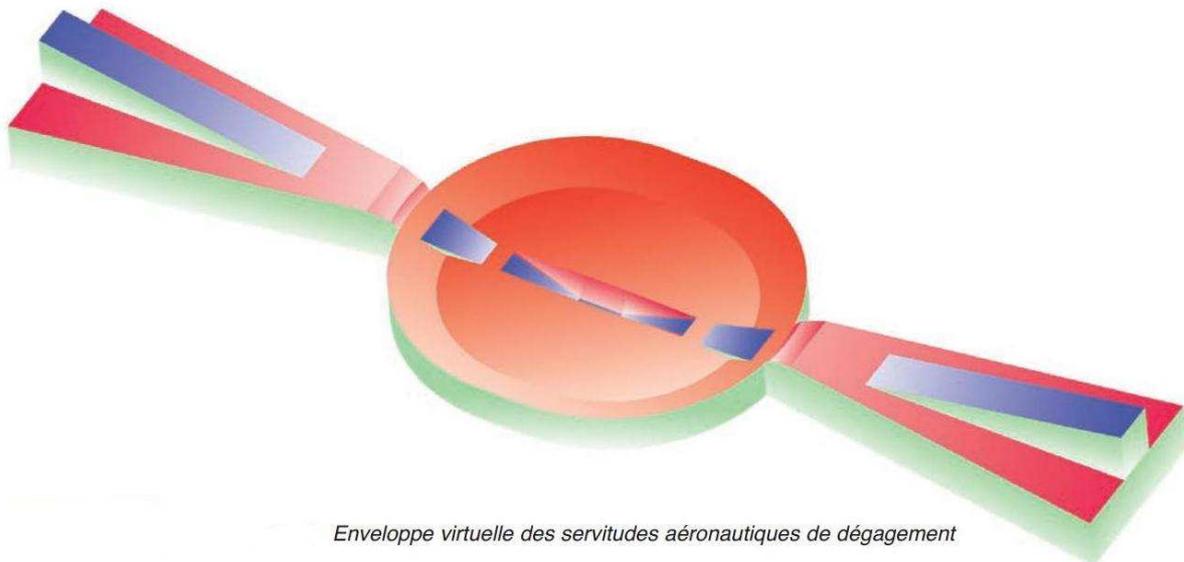
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains 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 GENERALE DES SERVITUDES

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

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.



I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

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

I.5.1 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.2 - Balisage des obstacles

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

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

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes et il n'est pas nécessaire de disposer d'un PSA approuvé, basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome, pour imposer ce balisage.

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

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

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

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

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

L'aérodrome de Villefranche-Tarare ne possède pas de plan des servitudes aéronautiques approuvé.

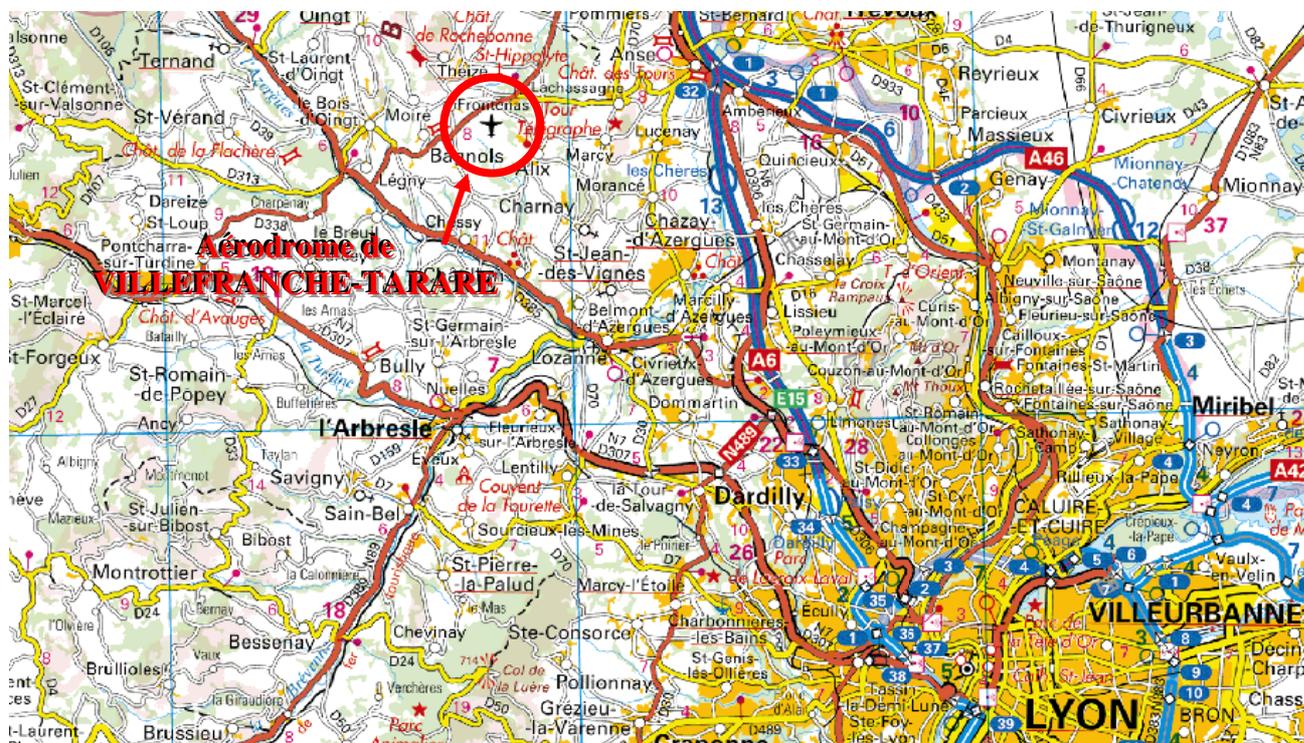
L'infrastructure actuelle de l'aérodrome se compose :

- d'une piste principale de 1040 m de long par 30 m de large,
- d'une piste secondaire de 888 m de long par 80 m de large.
- d'une aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères.

Le présent dossier de servitudes aéronautiques prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome et précisées au § II.3.

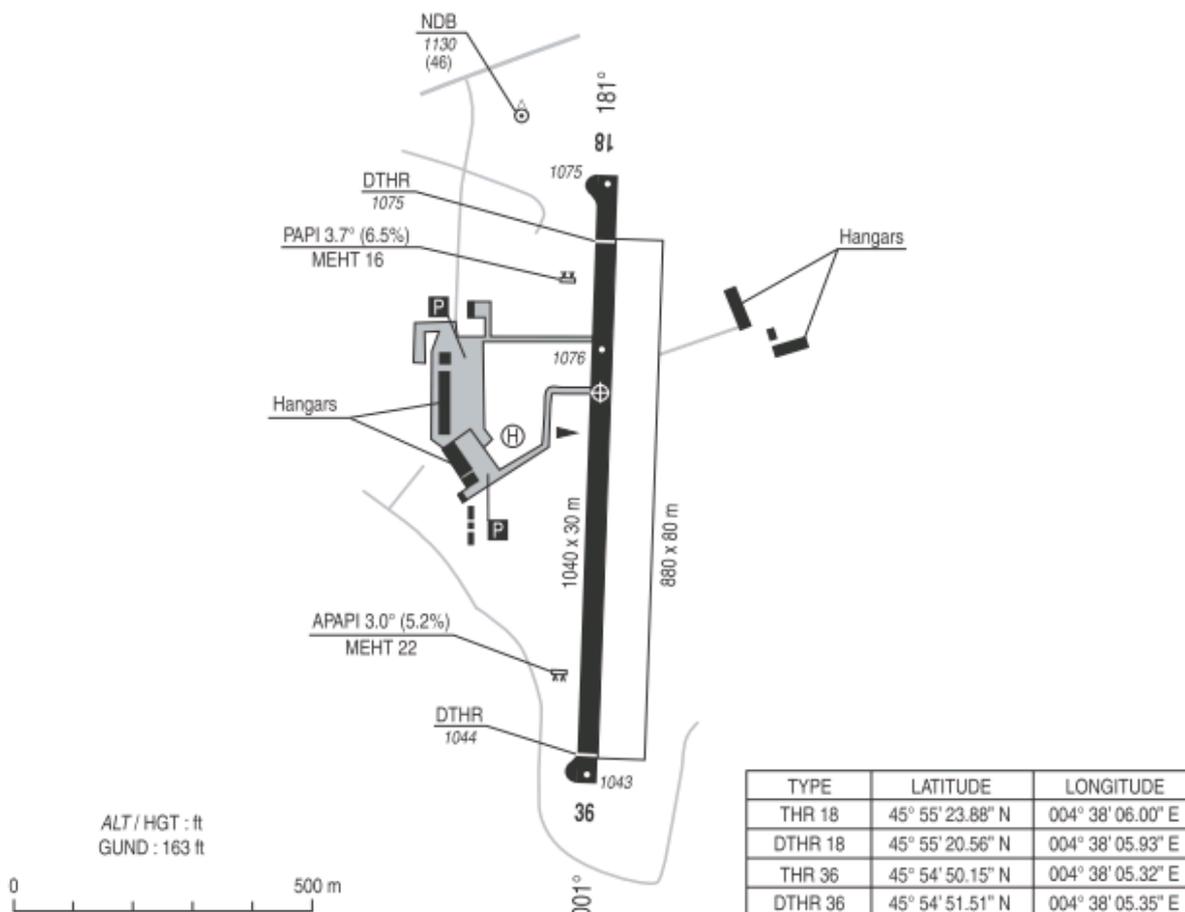
Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques



▪ Système de piste

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son **stade ultime** de développement (*identique au stade existant*) sont les suivantes :

- piste principale revêtue (18/36), orientée 001° / 181° de 1040 mètres de long x 30 mètres de large, comportant :
 - un seuil décalé de 102 m environ au QFU 18,
 - un seuil décalé de 42 m environ au QFU 36,
- piste non revêtue (18L/36R) orientée 001° / 181°, parallèle à la piste principale et accolée à celle-ci, de 888 m de long x 80 m de large.
- Aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) orientée parallèlement aux pistes de 16,65 m de côté incluse dans une aire de sécurité de 25 m de côté.

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 utilisée pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de **328.1 m** NGF (*Nivellement Général de France*). 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 aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est :

- **2 pour la piste principale revêtue,**
- **1 pour la piste non revêtue.**

NB: pour ce qui concerne l'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères, les caractéristiques des surfaces utilisées correspondent à la classe de performances 1.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque piste détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

Le mode d'exploitation des pistes de l'aérodrome, pris en compte dans son **stade ultime** de développement, est le suivant :

La piste principale revêtue (18/36) est une piste avec approche classique, dotée de minimum MVL et exploitée de jour et de nuit avec « Papi » ; toutefois, les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement prises en compte sont celles de l'approche à vue à la demande de la DSAC-CE :

- seuil 18 : approche à vue
- seuil 36 : approche à vue

La piste non revêtue 18L/36R est exploitée à vue de jour :

- seuil 18L : approche à vue
- seuil 36R : approche à vue.

L'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères est utilisée de jour et de nuit.

II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées ci-dessous.

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

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

Chaque surface de trouée est définie par une largeur à l'origine (bord intérieur), une cote altimétrique à l'origine, un évasement, une pente et une longueur maximale.

Les caractéristiques des trouées de l'aérodrome sont les suivantes :

Piste principale revêtue 18/36

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 18	Atterrissage QFU 36
- Type d'approche (spécifications utilisées)	A vue	A vue
- Chiffre de code	2	2
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	327.7 m NGF	318.3 m NGF
- Longueur 1 ^{ère} section	2500 m	2500 m
- Pente 1 ^{ère} section	4 %	4 %

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 18 (trouée du côté du seuil 36)	Décollage QFU 36 (trouée du côté du seuil 18)
- Chiffre de code	2	2
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	580 m	580 m
- Cote à l'origine	318 m NGF	327.5 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2500 m	2500 m

Piste non revêtue (18L/36R)**Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 18L	Atterrissage QFU 36R
- Type d'approche	A vue	A vue
- Chiffre de code	1	1
- Distance au seuil	0 m	0 m
- Largeur à l'origine	80 m(*)	80 m(*)
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	326.4 m NGF	317.2 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur	1600 m	1600 m

(*) voir § II.4.6 - « Adaptations du périmètre d'appui »

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 18L (trouée du côté du seuil 36R)	Décollage QFU 36R (trouée du côté du seuil 18L)
- Chiffre de code	1	1
- 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	317.2 m NGF	326.4 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1600 m	1600 m

Aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Trouées QFU 22	Trouées QFU 04
- Classe de performances	1	1
- Cote à l'origine	330 m	330 m
- Largeur bord intérieur (FATO + aire de sécurité)	25 m	25 m
- Divergence 1 ^{ère} section	15 %	15 %
- Pente	4,5%	4,5%
- Largeur atteinte	120 m	120 m
- Divergence 2 ^{ème} section	-	-
- Pente	4,5%	4,5%
- Longueur totale	3378 m	3378 m
- Altitude atteinte	482 m	482 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour la piste principale revêtue.
Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour la piste non revêtue.

NB : 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 distance d'atterrissage utilisable, définie comme la longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement d'un avion à l'atterrissage.

Les surfaces latérales ont une pente de 100 % pour la FATO hélicoptères appuyées sur l'aire de sécurité (périmètre d'appui).

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.

- piste principale revêtue : périmètre de 1160 mètres x 80 mètres
- piste non revêtue : périmètre de 888 mètres x 80 mètres
- FATO hélicoptères : périmètre de 25 m de côté.

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 373.1 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 :

- 2500 mètres pour la piste principale revêtue,
- 2000 mètres pour la piste non revêtue

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 :

- 55 mètres pour la piste principale revêtue, soit une cote maximale de 428.1 m NGF,
- 35 mètres pour la piste non revêtue, soit une cote maximale de 408.1 m 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'irrémediables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Les adaptations de l'aérodrome de Villefranche-Tarare sont conçues à partir d'un relèvement des courbes de niveau du terrain naturel et définissent les côtes en mètres NGF devant être respectées. Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter des obstacles naturels ou artificiels existants dans les secteurs concernés (ceux-ci ne sont ainsi pas frappés de servitudes) ainsi que tout autre obstacle futur dont la cote sommitale ne dépasserait pas celle des obstacles environnants existants.

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 détails (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 spécifiques :

Adaptation du périmètre d'appui :

La largeur du périmètre d'appui de la piste non revêtue (code 1) a été portée de 60 à 80 m, eu égard à la largeur de la piste actuelle.

Trouée d'atterrissage en piste 36 :

Modification de la pente de 4 % à 3.37% pour intégrer la pente de l'OCS « Papi ». (voir ci-après au II.5.1)

Adaptation par élévation des courbes de niveau :

Le plan des servitudes de l'aérodrome de VILLEFRANCHE-TARARE présente deux adaptations globales, l'une à l'ouest (communes de Theize, Frontenas, Bagnols, Val-d'Oingt et Moire) et l'autre à l'est (communes d'Alix, Marcy, Charnay et Morance) qui englobent une partie de la surface horizontale intérieure et de la surface conique.

Ces adaptations sont imposées essentiellement par le relief, ainsi que par les obstacles artificiels et la végétation présents dans ce secteur.

Elles sont traitées par une élévation des niveaux du sol (courbes de niveau) suivant les principes énoncés ci-avant. Ainsi, la délimitation de ces adaptations intègre la hauteur critique représentative de l'ensemble des obstacles.

Après application, ce relèvement ne laisse subsister qu'un seul obstacle n° 2 (arbre d'une hauteur de 18m environ) repéré sur les plans A1 et A2 et répertorié dans le tableau figurant sur le plan A1 ainsi qu'à la page 17 de la présente note.

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

Les surfaces applicables pour les aides visuelles sont représentées sur le plan A3 au 1/25 000^{ème} joint à la présente note annexe.

II.5.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 18 et 36 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

Piste principale		
SEUIL	18	36
Pente du PAPI	6.5 % (3.7°)	5.2 % (3°)
Cote à l'origine	327.7 m NGF	318.3 m NGF
Largeur à l'origine	80 m	80 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	10 %	10 %
Longueur totale (*)	2500 m	2500 m
Pente OCS (pente du PAPI – 1.07°)	4.59 % (2.63°)	3.37 % (1.93°)

(*) longueur de la section rectiligne de la trouée d'atterrissage associée

NB : La pente de la trouée d'atterrissage associée à la piste revêtue (4 %) est supérieure à celle de l'OCS Papi (3.37%) ; ainsi, les altitudes prises en compte en piste 36 sont celles de l'OCS qui par ailleurs possède les mêmes caractéristiques que la trouée d'atterrissage

II.6 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

II.6.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes

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

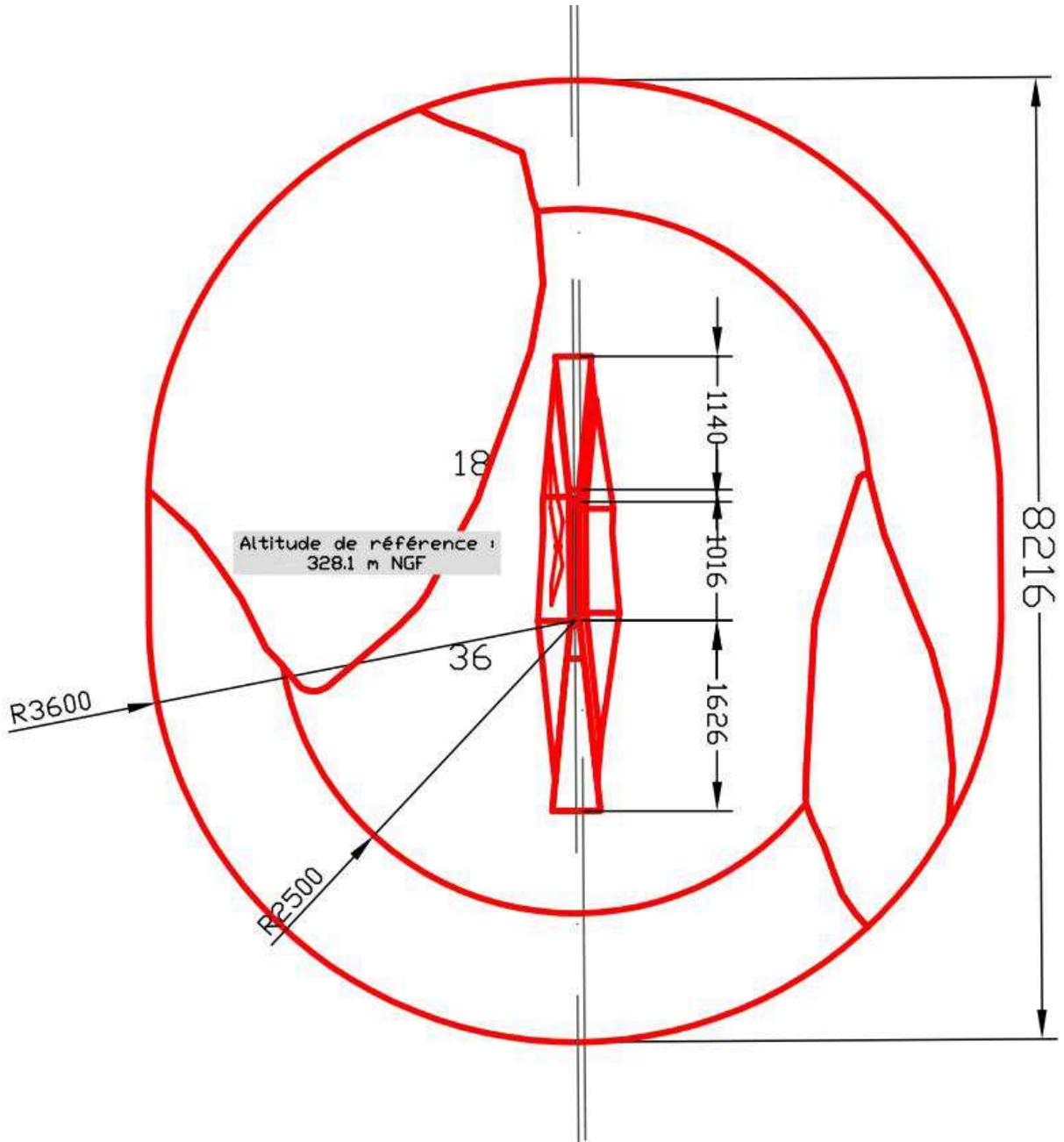
II.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

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

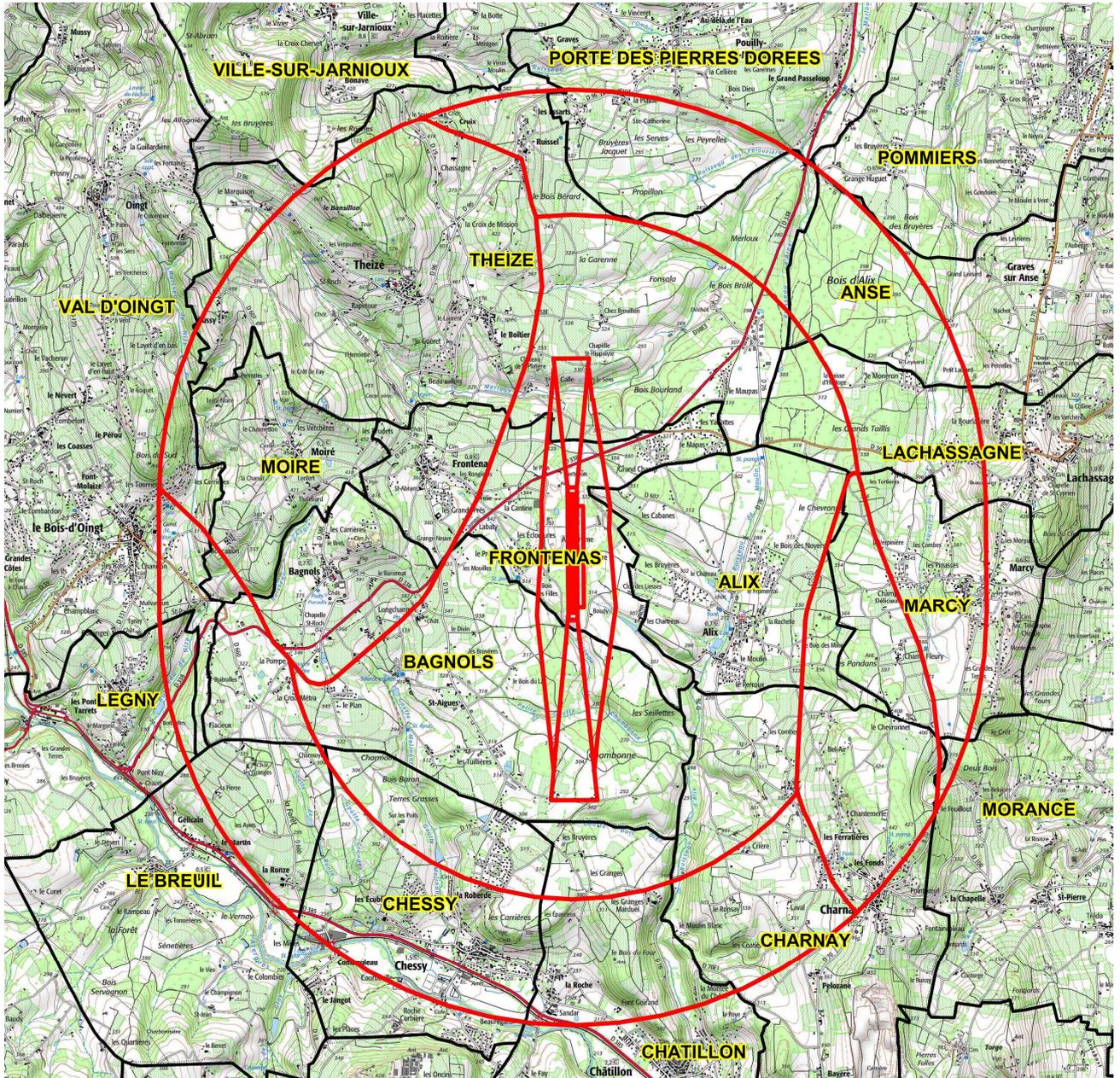
Département du Rhône :

ALIX	LEGNY
ANSE	MARCY
BAGNOLS	MOIRE
CHARNAY	MORANCE
CHATILLON	POMMIERS
CHESSY	PORTE DES PIERRES DOREES
FRONTENAS	THEIZE
LACHASSAGNE	VAL D'OINGT
LE BREUIL	VILLE-SUR-JARNIOUX

Croquis des surfaces de dégagement



Enveloppe des dégagements



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISEES 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°	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Côte sommitale (m NGF)	Dépassement (en m)	Commune
1	Décollage	route	mobile	de 335.7 à 336.5 m (majorée 6.3m)	de 2.2 à 3.1 m	FRONTENAS
2	Zone adaptation Ouest	arbre	mince	386.5 m	1.6 m	BAGNOLS

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, suivant le tableau ci-après :

Traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement					
Numéro de l'obstacle	Nature de l'obstacle	Mise en conformité		Acceptation de l'obstacle	Observations
		A l'approbation du PSA	Mise en conformité à terme		
1	route			X	La mention suivante devra figurer dans la rubrique "consignes particulières" de la carte d'approche à vue de l'aérodrome : "Les pilotes doivent adapter leur taux de montée à la présence des obstacles présents en bout de piste" ; l'altitude publiée des points culminants devra prendre en compte la hauteur du gabarit routier de l'obstacle n° 1 (route départementale 338).

Traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement					
Numéro de l'obstacle	Nature de l'obstacle	Mise en conformité		Acceptation de l'obstacle	Observations
		A l'approbation du PSA	Mise en conformité à terme		
2	arbre			X	Cet arbre est accepté ; il devra toutefois être mis en conformité s'il s'avère dangereux (pousse par exemple) pour la navigation aérienne.

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.

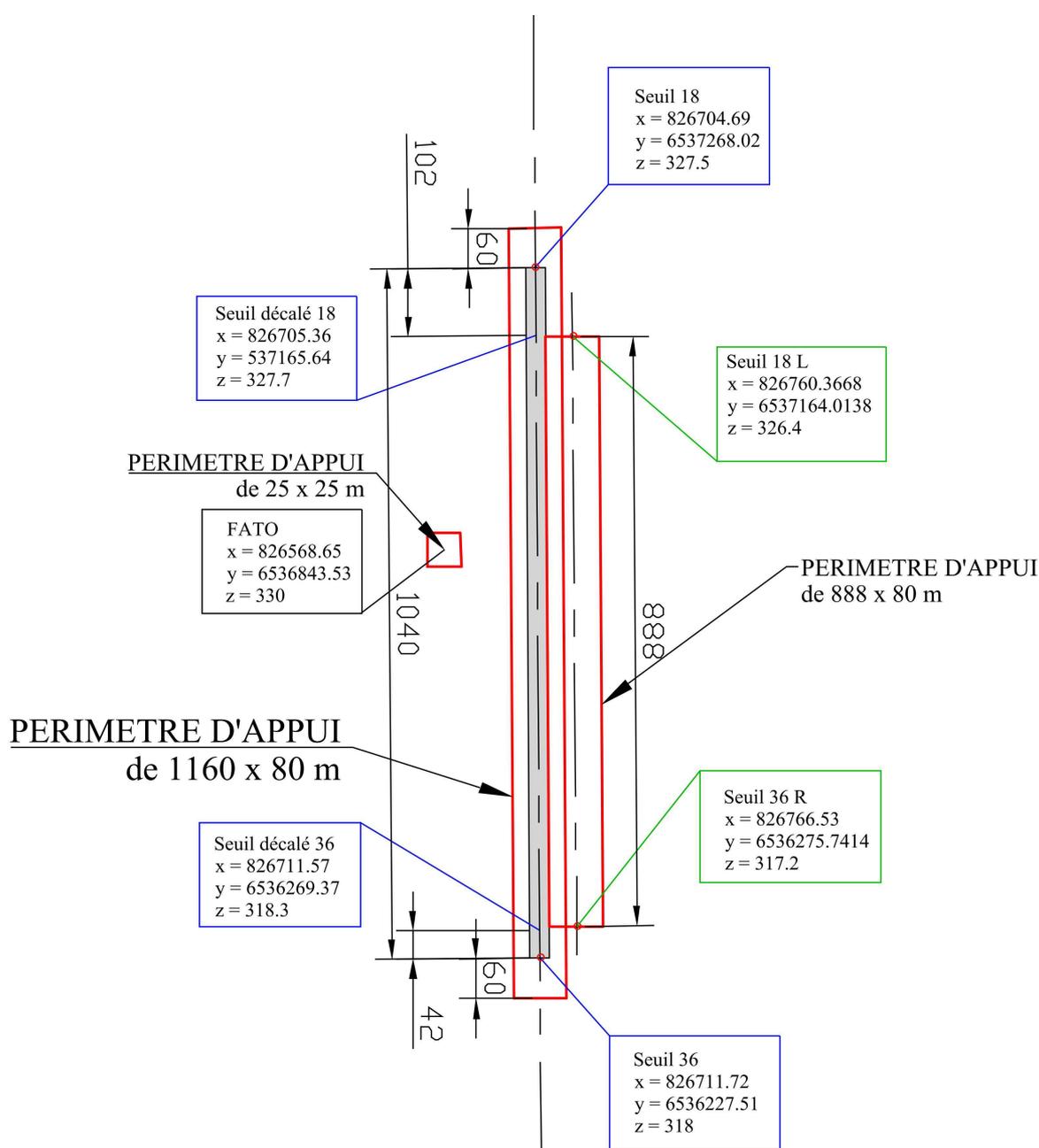
3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système RGF 93 de projection Lambert 93.

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France (NGF).

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

Schéma



Service national d'ingénierie aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement

1, rue Vincent Auriol – CS 90809
13627-AIX-EN-PROVENCE

Tél. : 04 42 33 78 78

