

**EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES DU MAIRE
DE LA COMMUNE DU BEAUSSET****ARRETE N°2018.05.30.01
PORTANT MISE A JOUR DU PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)****LE MAIRE DE LA COMMUNE DU BEAUSSET,**

Vu le Code Général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme et ses articles L.151-43, L.152-7, L.153.60, R. 151-51 à R.151-53 et notamment son article R. 153-18,

Vu l'arrêté du Ministère de la transition écologique et solidaire du 18 septembre 2017 portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet,

Vu le Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 21 août 2012,

Vu la modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvée par délibération du Conseil Municipal du 10 octobre 2016,

Vu l'arrêté municipal n° 2018.04.04.01 du 04 avril 2018 portant sur la mise à jour des annexes du Plan Local d'Urbanisme,

Considérant que le Plan Local d'Urbanisme doit faire l'objet d'une mise à jour de ses annexes en raison de la nécessité de prendre en compte l'arrêté ministériel susvisé,

ARRETE

Article 1 : L'arrêté municipal n° 2018.04.04.01 du 04 avril 2018 portant sur la mise à jour des annexes du Plan Local d'Urbanisme est abrogé.

Article 2 : Le Plan Local d'Urbanisme de la commune du Beausset est mis à jour à la date du présent arrêté.

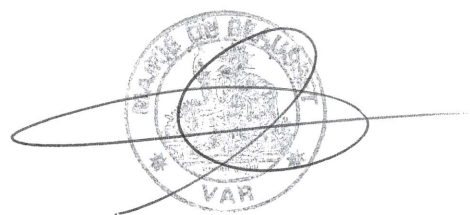
En conséquence, les annexes du PLU approuvé sont complétées par :

1. L'Arrêté Ministériel du 18 septembre 2017 portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet,
2. Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement comprenant un plan d'ensemble A1, un plan de détails A2, un plan des adaptations A3,
3. Une note annexe.

Article 3 : Conformément à l'article R. 153-18 du Code de l'Urbanisme, le présent arrêté fera l'objet d'un affichage en Mairie durant un mois. Il sera publié au recueil des actes administratifs de la commune et transmis au Représentant de l'État dans le Département.

Fait à LE BEAUSSET, le 30 mai 2018

**Le Maire,
Georges FERRERO**



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de la transition écologique et
solidaire
Transports

Arrêté du 18 SEP. 2017

portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome
du Castellet (Var)

NOR : TRAA1724659A

**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 10 janvier 2017 ;

Vu l'arrêté interpréfectoral en date du 28 avril 2017 portant ouverture d'une enquête
publique en vue de l'établissement du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de
l'aérodrome du Castellet ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur en date du 12 juin 2017,

Arrête :

Article 1^{er}

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet annexé au
présent arrêté est approuvé.

Article 2

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet concerne le
territoire des communes suivantes :

Département des Bouches-du-Rhône (13) :

CUGES-LES-PINS	
----------------	--

Département du Var (83) :

EVENOS	LA CADIÈRE D'AZUR
LE BEAUSSET	LE CASTELLET
RIBOUX	SIGNES

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet comprend :

- un plan d'ensemble n° PSA-A1-SNIA/PEA-LFMQ à l'échelle 1 : 25 000^{ème} ;
- un plan de détails n° PSA-A2-SNIA/PEA-LFMQ aux échelles 1 : 2 000^{ème} et 1 : 10 000^{ème} ;
- un plan des adaptations n° PSA-A3-SNIA/PEA-LFMQ à l'échelle 1 : 10 000^{ème} ;
- une note annexe.

Article 4

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet 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.

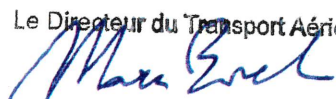
Article 5

Le préfet des Bouches-du-Rhône et le préfet du Var sont chargés, chacun pour ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal Officiel* de la République française.

Fait le **18 SEP. 2017**

Pour la ministre et par délégation :

Le Directeur du Transport Aérien



Marc BOREL

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

TRANSPORTS

Arrêté du 18 septembre 2017 portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du Castellet (Var)

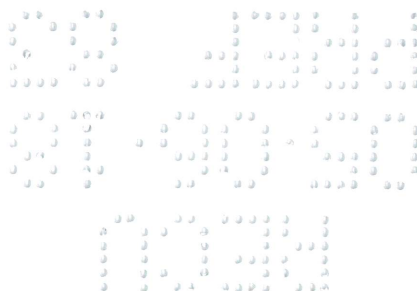
NOR : TRAA1724659A

Par arrêté de la ministre auprès du ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, en date du 18 septembre 2017 :

En application des dispositions de l'article L. 6351-1 du code des transports, des servitudes aéronautiques de dégagement sont approuvées au bénéfice de l'aérodrome du Castellet ; ces servitudes aéronautiques affectent le territoire des communes suivantes : Cuges-les-Pins, dans le département des Bouches-du-Rhône (13), et Evenos, La Cadière-d'Azur, Le Beausset, Le Castellet, Riboux, Signes, dans le département du Var (83).

En application de l'article R. 242-1 du code de l'aviation civile, est approuvé le plan de servitudes aéronautiques de dégagement caractérisé par les documents annexés au présent arrêté : un plan d'ensemble n° PSA-A1-SNIA/PEA-LFMQ à l'échelle 1:25 000 ; un plan de détails n° PSA-A2-SNIA/PEA-LFMQ aux échelles 1:2 000 et 1:10 000 ; un plan des adaptations n° PSA-A3-SNIA/PEA-LFMQ à l'échelle 1:10 000 ; une note annexe (1).

(1) Les plans et la note annexe sont déposés à la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes, conformément aux dispositions de l'article D. 242-6 du code de l'aviation civile.





Maîtrise d'ouvrage

Ministère
de la Transition
écologique et solidaire

PREFECTURE DU VAR

05 JUIN 2018

Contrôle de légalité

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est

Aérodrome de LE CASTELLET (LFMQ)

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

A – Plans

A1 – Plan d'ensemble

A2 – Plan de détails

A3 – Plan des adaptations

au 1/25 000ème

au 1/2 000ème et 1/10 000ème

au 1/10 000ème

B – Note annexe

1 – Notice explicative

2 – Mise en application du PSA

3 – Etat des bornes de repérage d'axe et de calage

Maîtrise 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 31 juillet 2017

J.N. HERBEY

Proposé par la cheffe du département
Programmation Environnement Aménagement

Aix, le 31 juillet 2017

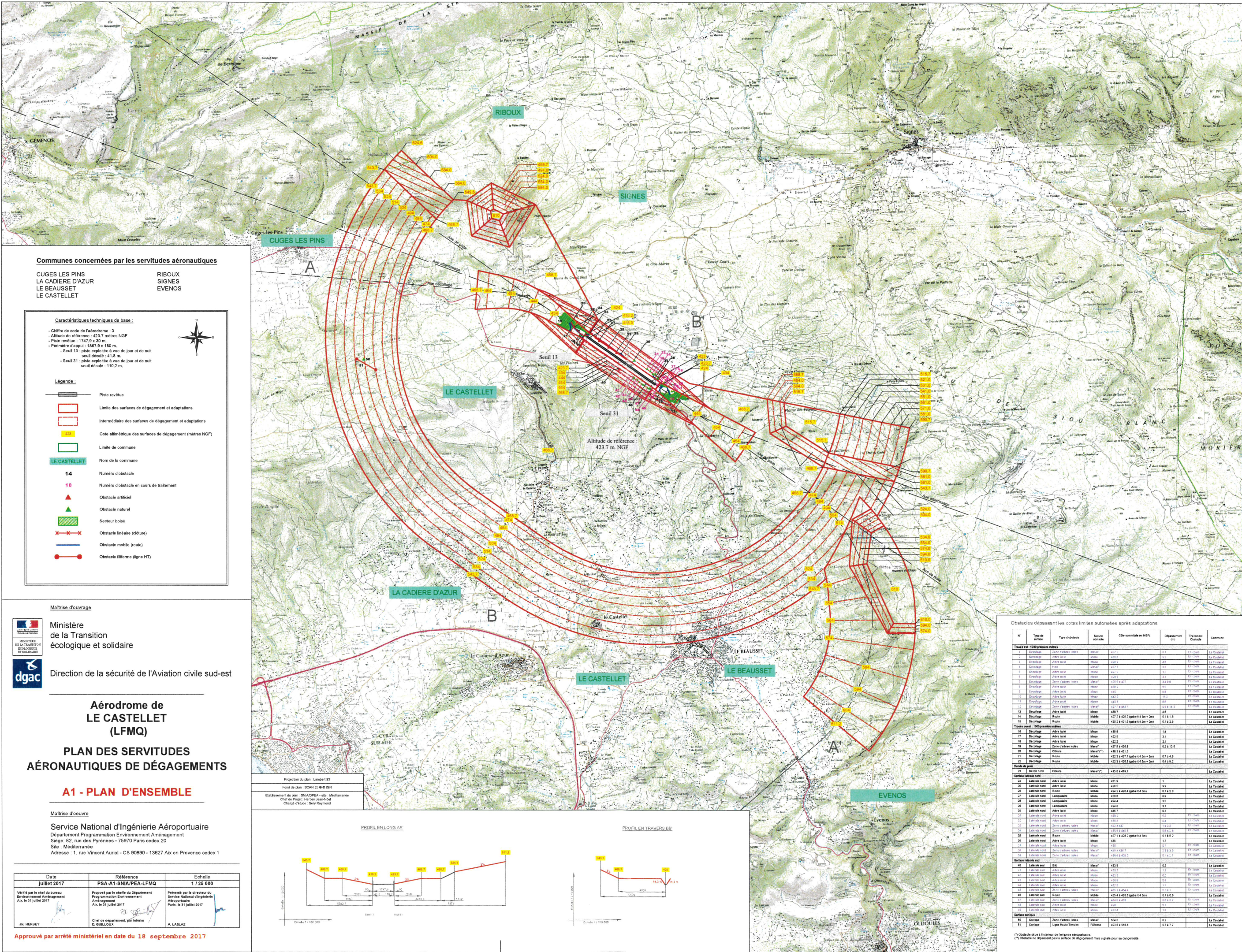
Chef de département, par intérim
D. GUILLOUX

Présenté par le directeur du
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

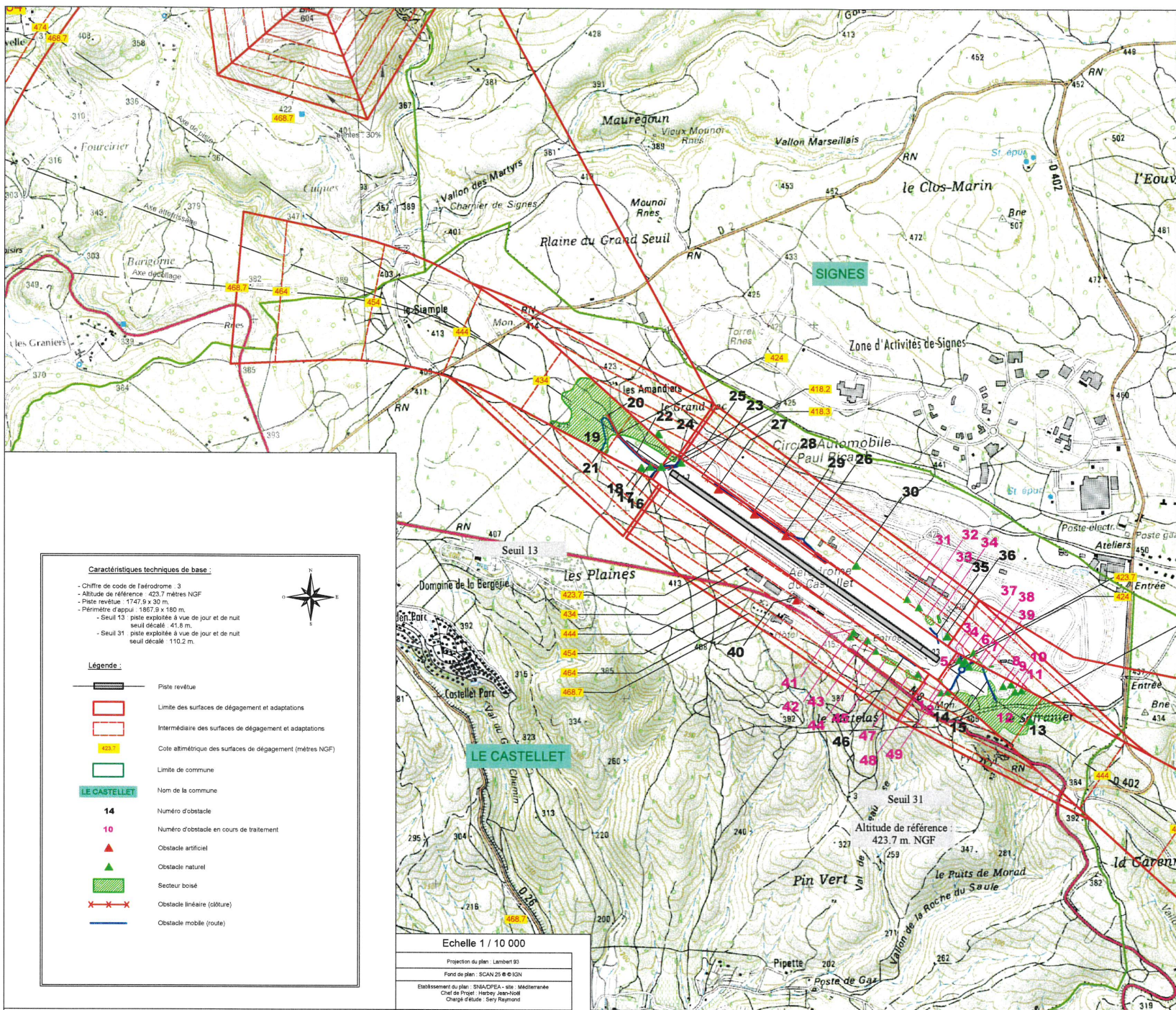
Paris, le 31 juillet 2017

A. LASLAZ

Approuvé par arrêté interministériel en date du 18 septembre 2017



Approuvé par arrêté ministériel en date du 18 septembre 2017



Caractéristiques techniques de base :

- Chiffre de code de l'aérodrome : 3
- Altitude de référence : 423.7 mètres NGF
- Piste revêtue : 1747.8 x 30 m.
- Périmètre d'appui : 1867.9 x 180 m.
- Seuil 13 : piste exploitée à vue de jour et de nuit
seuil décalé : 41.8 m.
- Seuil 31 : piste exploitée à vue de jour et de nuit
seuil décalé : 110.2 m.

Légende :

- Piste revêtue
- Limite des surfaces de dégagement et adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement et adaptations
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Limite de commune
- LE CASTELLET
- Nom de la commune
- 14
- Noméro d'obstacle
- 10
- Noméro d'obstacle en cours de traitement
- Obstacle artificiel
- Obstacle naturel
- Secteur boisé
- Obstacle linéaire (clôture)
- Obstacle mobile (route)

Echelle 1 / 10 000

Projection du plan : Lambert 93
Fond de plan : SCAN 20 © IGN
Établissement du plan : SHADCEPA - site : Méditerranée
Chef de Projet : Ingrid Javelot
Chargé d'étude : Séry Raymond

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées après adaptations

N°	Type de surface	Type d'obstacle	Nature obstacle	Cote nominale (m NGF)	Dépassement (m)	Traitement Obstacle	Commune
Toutes les 1000 premières mètres							
1	Éclairage	Zone d'attente	Mauregoun	421.5	0.1	En cours	Le Castellet
2	Éclairage	Adres suite	Mince	423.2	0.5	En cours	Le Castellet
3	Éclairage	Adres suite	Mince	423.9	0.8	En cours	Le Castellet
4	Éclairage	Adres suite	Mince	427.3	0.5	En cours	Le Castellet
5	Éclairage	Adres suite	Mince	421.9	0.5	En cours	Le Castellet
6	Éclairage	Adres suite	Mince	425.1	0.1	En cours	Le Castellet
7	Éclairage	Zone d'attente	Mauregoun	428.9 (427)	1.9 (0.9)	En cours	Le Castellet
8	Éclairage	Adres suite	Mince	425.1	0.6	En cours	Le Castellet
9	Éclairage	Adres suite	Mince	425.1	0.8	En cours	Le Castellet
10	Éclairage	Adres suite	Mince	425.1	0.1	En cours	Le Castellet
11	Éclairage	Adres suite	Mince	425.1	0.1	En cours	Le Castellet
12	Éclairage	Zone d'attente	Mauregoun	427.7 (424.1)	3.6 (1.6)	En cours	Le Castellet
13	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	4.8	En cours	Le Castellet
14	Éclairage	Adres suite	Mince	427.3 (428.2) (seuil 4.3m + 2m)	0.9 (1.8)	En cours	Le Castellet
15	Éclairage	Adres suite	Mince	425.2 (421.5) (seuil 4.3m + 2m)	0.1 (2.8)	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
16	Éclairage	Adres suite	Mince	419.9	1.4	En cours	Le Castellet
17	Éclairage	Adres suite	Mince	422.5	0.1	En cours	Le Castellet
18	Éclairage	Adres suite	Mince	422.2	0.1	En cours	Le Castellet
19	Éclairage	Zone d'attente	Mauregoun	427.9 (426.8)	0.2 (1.3)	En cours	Le Castellet
20	Éclairage	Adres suite	Mince	418.3 (421.3)	0.7 (1.8)	En cours	Le Castellet
21	Éclairage	Adres suite	Mince	422.5 (421.7) (seuil 4.3m + 2m)	0.2 (1.8)	En cours	Le Castellet
22	Éclairage	Adres suite	Mince	422.5 (428.8) (seuil 4.3m + 2m)	0.4 (5.2)	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
23	Éclairage	Adres suite	Mince	418.6 (419.7)	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
24	Éclairage	Adres suite	Mince	421.9	0.1	En cours	Le Castellet
25	Éclairage	Adres suite	Mince	428.9	0.8	En cours	Le Castellet
26	Éclairage	Adres suite	Mince	424.2 (426.4) (seuil 4.3m)	0.1 (2.8)	En cours	Le Castellet
27	Éclairage	Adres suite	Mince	428.9	0.8	En cours	Le Castellet
28	Éclairage	Adres suite	Mince	424.4	0.5	En cours	Le Castellet
29	Éclairage	Adres suite	Mince	424.6	0.1	En cours	Le Castellet
30	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
31	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
32	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
33	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
34	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
35	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
36	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
37	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
38	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
39	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
40	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
41	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
42	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
43	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
44	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
45	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
46	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
47	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
48	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
49	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
50	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
51	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
52	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
53	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
54	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
55	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
56	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
57	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
58	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
59	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
60	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
61	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
62	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
63	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
64	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
65	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
66	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
67	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
68	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
69	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
70	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
71	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
72	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
73	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
74	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
75	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
76	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
77	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
78	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
79	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
80	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
81	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
82	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
83	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
84	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
85	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
86	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
87	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
88	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
89	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
90	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
91	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
92	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
93	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
94	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
95	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
96	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
97	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
98	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
99	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							
100	Éclairage	Adres suite	Mince	428.7	0.1	En cours	Le Castellet
Toutes les 1000 premières mètres							

Ministère de la Transition écologique et solidaire

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

Aérodrome de LE CASTELLET (LFMQ)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENTS

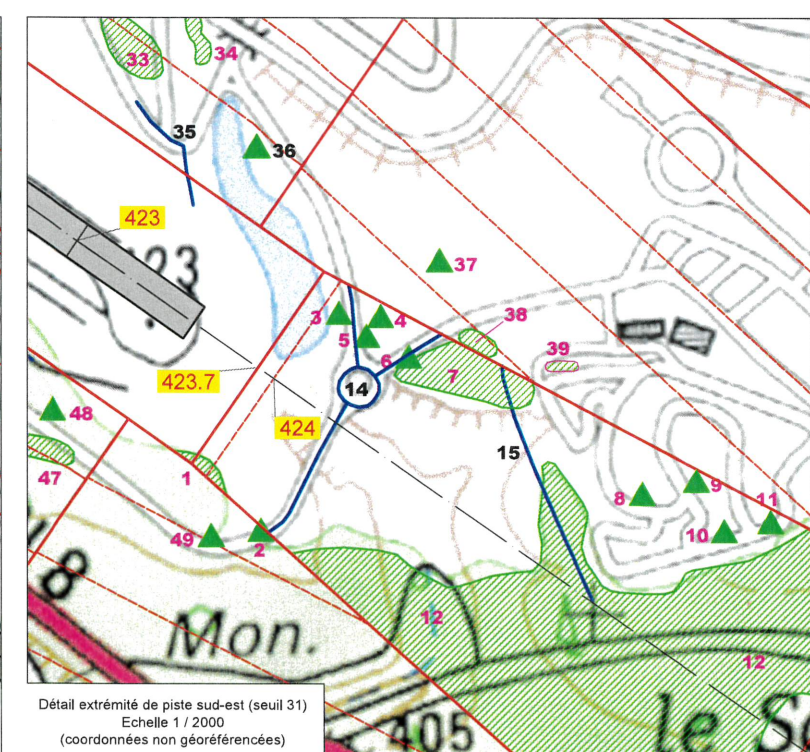
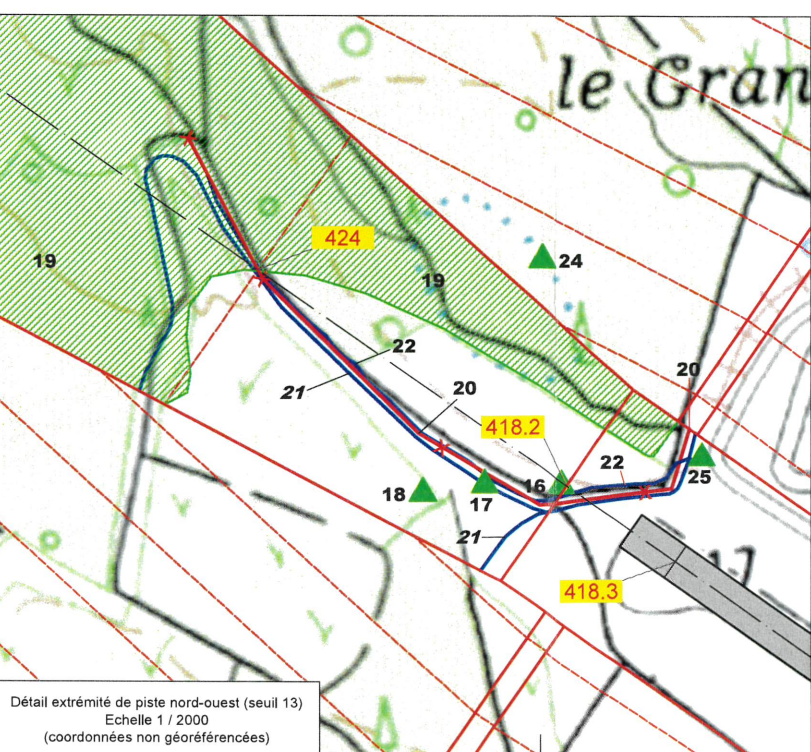
A2 - PLAN DE DÉTAILS

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
Juillet 2017	PSA-A2-SNIA/PEA-LFMQ	1 / 2000 - 1 / 10 000

Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le 31 juillet 2017	Proposé par le chef du Département Programmation Environnement Aménagement Aix, le 31 juillet 2017	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 31 juillet 2017
J.N. HERBEY	Chargé de département, par intérim D. GUILLOUX	A. LARLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 18 septembre 2017



Projection du plan : Lambert 93
Fond de plan : SCAN 25 © 13N
Etablissement du plan : SNA/CPA - site Méditerranée Chef de Projet : Herbey Jean-Noël Chargé d'étude : Sery Raymond

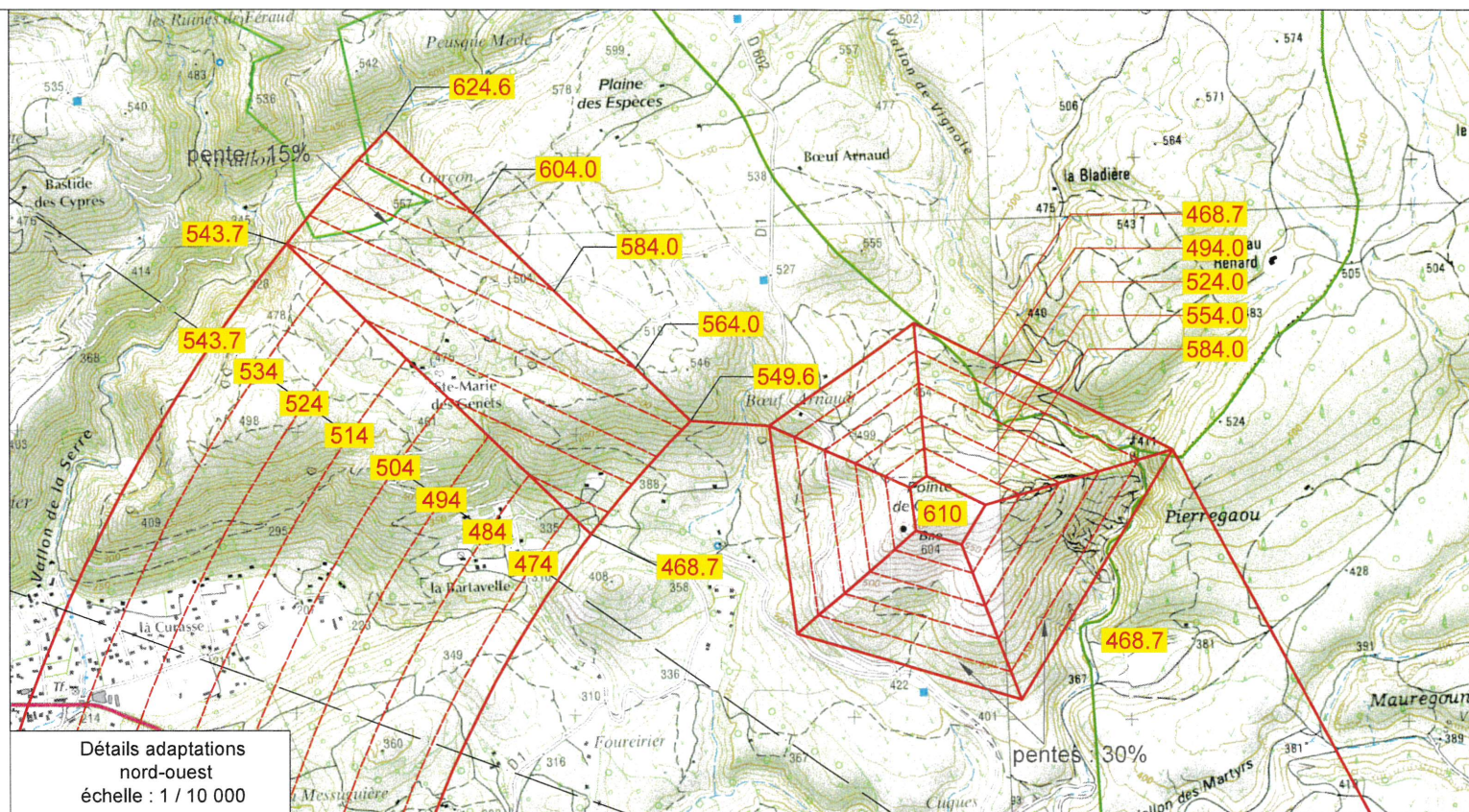
Caractéristiques techniques de base :

- Chiffre de code de l'aérodrome : 3
- Altitude de référence : 423,7 mètres NGF
- Piste revêtue : 1747,9 x 30 m.
- Périmètre d'appui : 1867,9 x 180 m.
- Seuil 13 : piste exploitée à vue de jour et de nuit
seuil décalé : 41,8 m.
- Seuil 31 : piste exploitée à vue de jour et de nuit
seuil décalé : 110,2 m.



Légende :

- Limite des surfaces de dégagement et adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement et adaptations
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Limite de commune



Maîtrise d'ouvrage



Ministère
de la Transition
écologique et solidaire



Direction de la sécurité de l'aviation civile sud-est

Aérodrome de LE CASTELLET (LFMQ) PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENTS

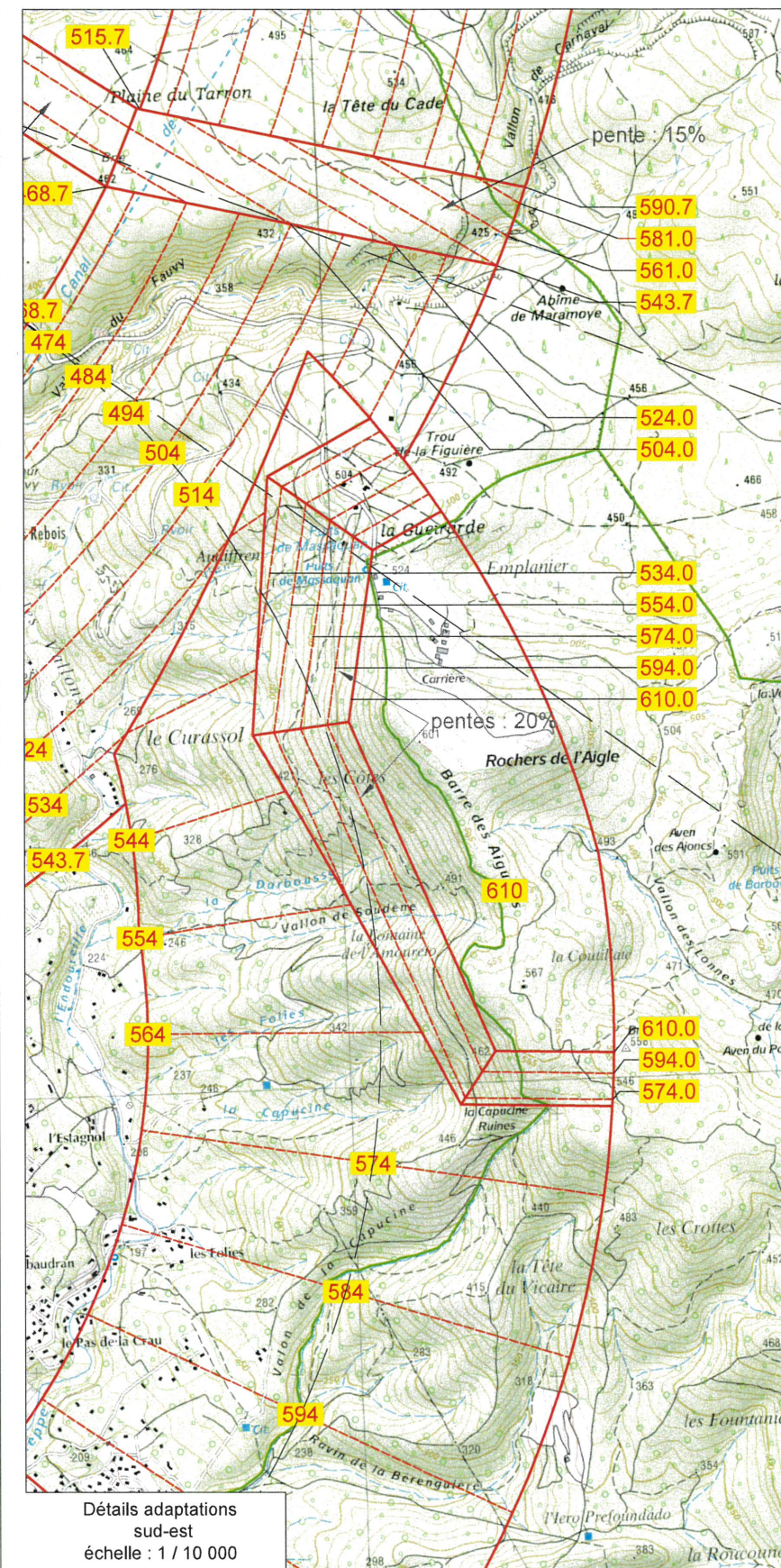
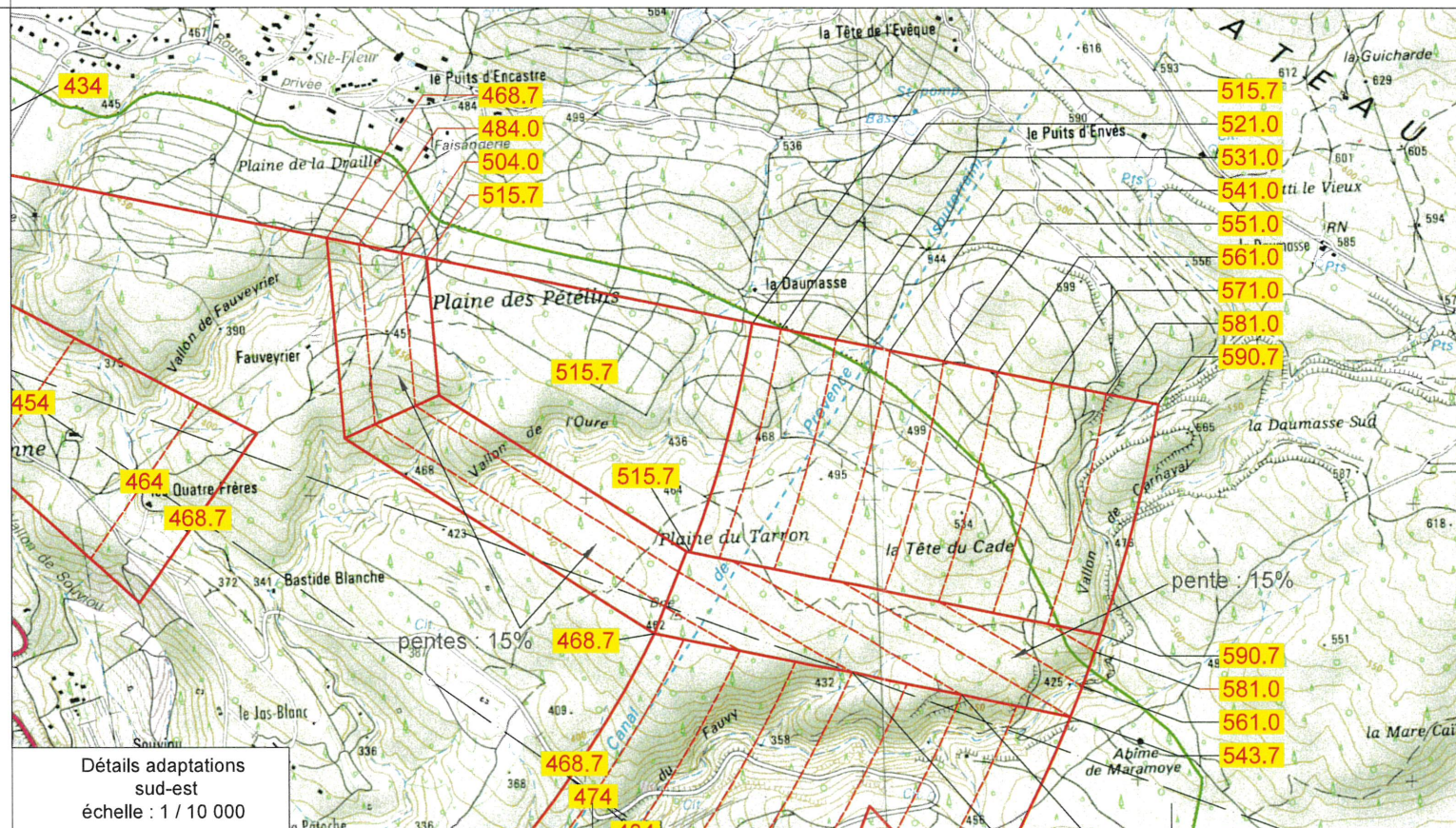
A3 - PLAN DES ADAPTATIONS

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
Juillet 2017	PSA-A3-SNA/PEA-LFMQ	1 / 10 000
Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le 31 juillet 2017	Proposé par le chef du Département Programmation Environnement Aménagement Aix, le 31 juillet 2017	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 31 juillet 2017
JN. HERBEY	Chef de département, pti intérie D. GUILLOUX	A. LASLAZ

Approuvé par arrêté ministériel en date du 18 septembre 2017



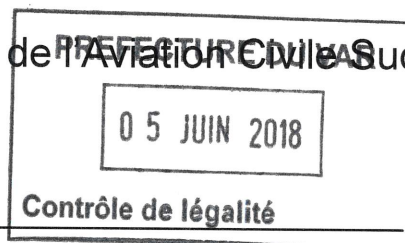


Maîtrise d'ouvrage

Ministère
de la Transition
écologique et solidaire



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Sud-Est



Aérodrome LE CASTELLET

PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Maîtrise 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 31 juillet 2017

J.N. HERBEY

Proposé par la cheffe du département
Programmation Environnement
Aménagement

Aix, le 31 juillet 2017

Chef de département, par intérim
D.GUILLOUX

Présenté par le directeur du
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Paris, le 31 juillet 2017

A. LASLAZ

Approuvé par arrêté interministériel en date du 18 septembre 2017

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCEDURE	2
I.2 - BASES REGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GENERALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME	5
II.1 - PLAN DE SITUATION	5
II.2 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.2.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.2.2 - Chiffre de code	7
II.2.3 - Mode d'exploitation de la piste	7
II.3 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	7
II.3.1 - Périmètre d'appui	8
II.3.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage	8
II.3.3 - Surfaces latérales	10
II.3.4 - Surface horizontale intérieure	10
II.3.5 - Surface conique	10
II.3.6 - Adaptations des surfaces	10
II.4 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	17
II.4.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	17
II.5 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	18
II.5.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	18
II.5.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	18
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	21
I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES	21
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	23
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	23
II.2 - OBSTACLES A VENIR	23
II.3 - BALISAGE	23
3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE	24

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCEDURE

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 limitation d'obstacles, appelées les servitudes aéronautiques de dégagement, 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. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

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). 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 REGLEMENTAIRES

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 - CARACTERISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ETABLISSEMENT 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 :

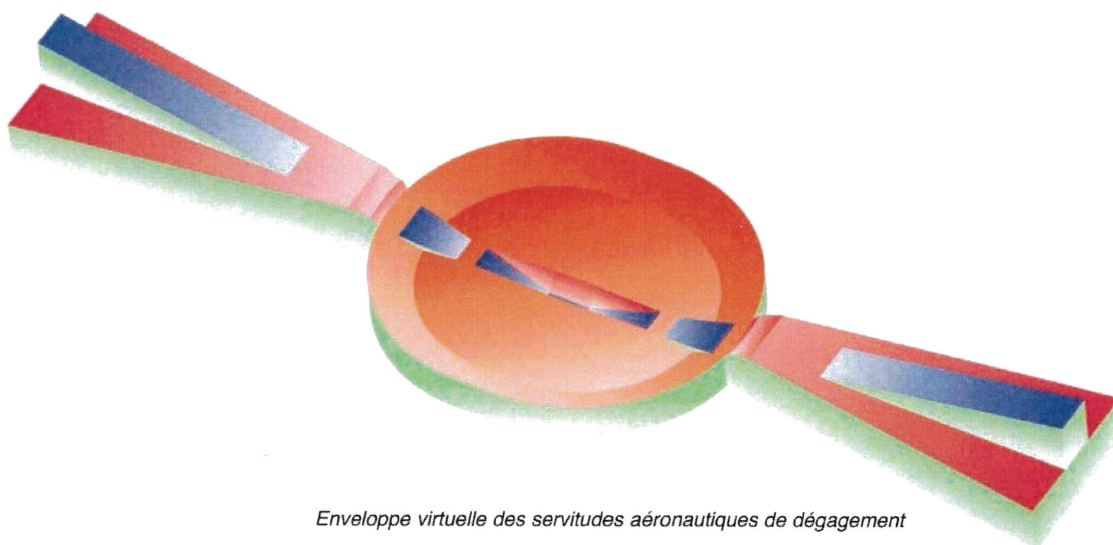
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains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



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

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 AERONAUTIQUES DE L'AERODROME

L'aérodrome du Castellet ne dispose pas à ce jour d'un plan des servitudes aéronautiques de dégagements assurant sa protection vis-à-vis de nouveaux obstacles.

Le 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.2.1.

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

II.1 - PLAN DE SITUATION



II.2 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.2.1 - Caractéristiques géométriques

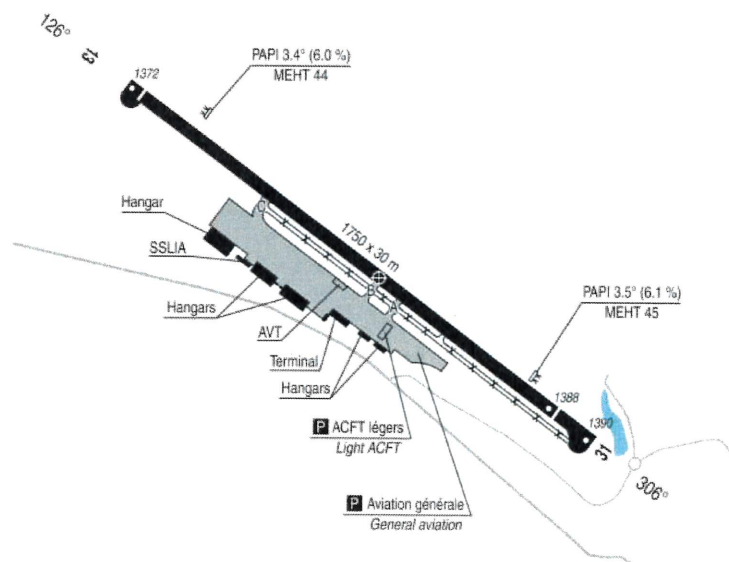
▪ Système de piste

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

- piste revêtue « 13/31 », orientée Nord-Ouest / Sud-Est, de 1 747,9 mètres de long et de 30 m de large, comportant :

- un seuil décalé de 41,8 m pour les atterrissages face au sud-est,
- un seuil décalé de 110,2 m pour les atterrissages face au nord-ouest.

Nota : sur l'illustration suivante, l'orientation de la piste correspond à l'orientation magnétique 126° / 306°. Cette orientation, arrondie à la dizaine de degrés la plus proche, soit 13/31, permet de désigner la piste.



Les caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 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 423,7 m NGF. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

II.2.2 - 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 **3**.

II.2.3 - 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 13/31 est exploitée aux instruments, de jour et de nuit, sur ses deux sens d'utilisation :

- avec approche classique suivie de manœuvres à vue ou libre, avec indicateurs visuels de pente d'approche ;
- en phase ultime, exploitation de procédures d'approche classique utilisant un système de positionnement par satellites. Ces procédures sont dotées de minima supérieurs aux minima requis pour les manœuvres à vue imposée ou libre.

Conformément à l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, le mode d'exploitation de la piste permet, selon les besoins en termes de protection, de retenir les spécifications « piste aux instruments exploitée avec approche classique » ou « piste exploitée à vue » pour la construction des trouées d'atterrissage.

Par ailleurs, les caractéristiques des surfaces latérales, de la surface horizontale intérieure et de la surface conique sont identiques dans le cas d'une approche classique ou d'une approche à vue.

II.3 - 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.3.1 - 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 d'appui de 1 867,9 mètres x 180 mètres

NB : La largeur de 180 m provient des raccords rectilignes entre les bords intérieurs des trouées de décollage ; les surfaces latérales associées à l'atterrissage s'appuient sur un périmètre de 1 715,9 m de longueur et 150 m de largeur. A noter que ce périmètre est inclus dans celui dédié aux décollages et par conséquent, il n'apparaît pas sur les plans joints.

Les caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II.3.2 - 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 revêtue 13/31

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 13 (face au Sud-Est) (*)	Atterrissage QFU 31 (face au Nord-Ouest) (*)
- Type d'approche (spécifications utilisées)	A vue	A vue
- Chiffre de code	3	3
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	150 m	150 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	418,3 m NGF	423 m NGF
- Longueur 1 ^{ère} section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1 ^{ère} section	3,33 %	3,33 %
- Pente 2 ^{ème} section	/	/
- Cote 3 ^{ème} section (pente nulle)	/	/
- Longueur totale	3 000 m	3 000 m

(*) Les caractéristiques complémentaires des trouées courbes d'atterrissages sont les suivantes :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	QFU 13	QFU 31
- Alignement droit	1 054 m	1 054 m
- Rayon	1 852 m	1 852 m
- Angle	15°	15°
Cap initial	291°	111°

NB : Ces trouées d'atterrissage étant moins contraignantes que les trouées de décollage et que les autres surfaces de base, elles n'apparaissent pas sur les plans joints.

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 31 (face au Nord-Ouest, trouée seuil 13) (*)	Décollage QFU 13 (face au Sud-Est, trouée seuil 31) (*)
- Chiffre de code	3	3
- 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	1 251,5 m	1 800 m
- Cote à l'origine	418,2 m NGF	423,7 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale (h = 300 m)	4 286 m	9 375 m

(*) Les caractéristiques complémentaires des trouées courbes de décollage sont les suivantes :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 31 (face au Nord-Ouest, trouée seuil 13)	Décollage QFU 13 (face au Sud-Est, trouée seuil 31)
- Alignement droit	900 m	3 765 m
- Rayon	2 200 m	3 400 m
- Angle	30°	94,5°
Cap final	276°	220,5°

II.3.3 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 % pour la piste 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.

II.3.4 - 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 468,7 mètres NGF.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon 4 000 mètres pour la piste revêtue et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.3.5 - 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 543,7 m NGF.

II.3.6 - 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'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, vérifiant que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détails (A2). Ces adaptations consistent, soit en une suppression d'une partie des surfaces au droit de certaines parties du terrain naturel, soit en une déformation ponctuelle des surfaces.

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.

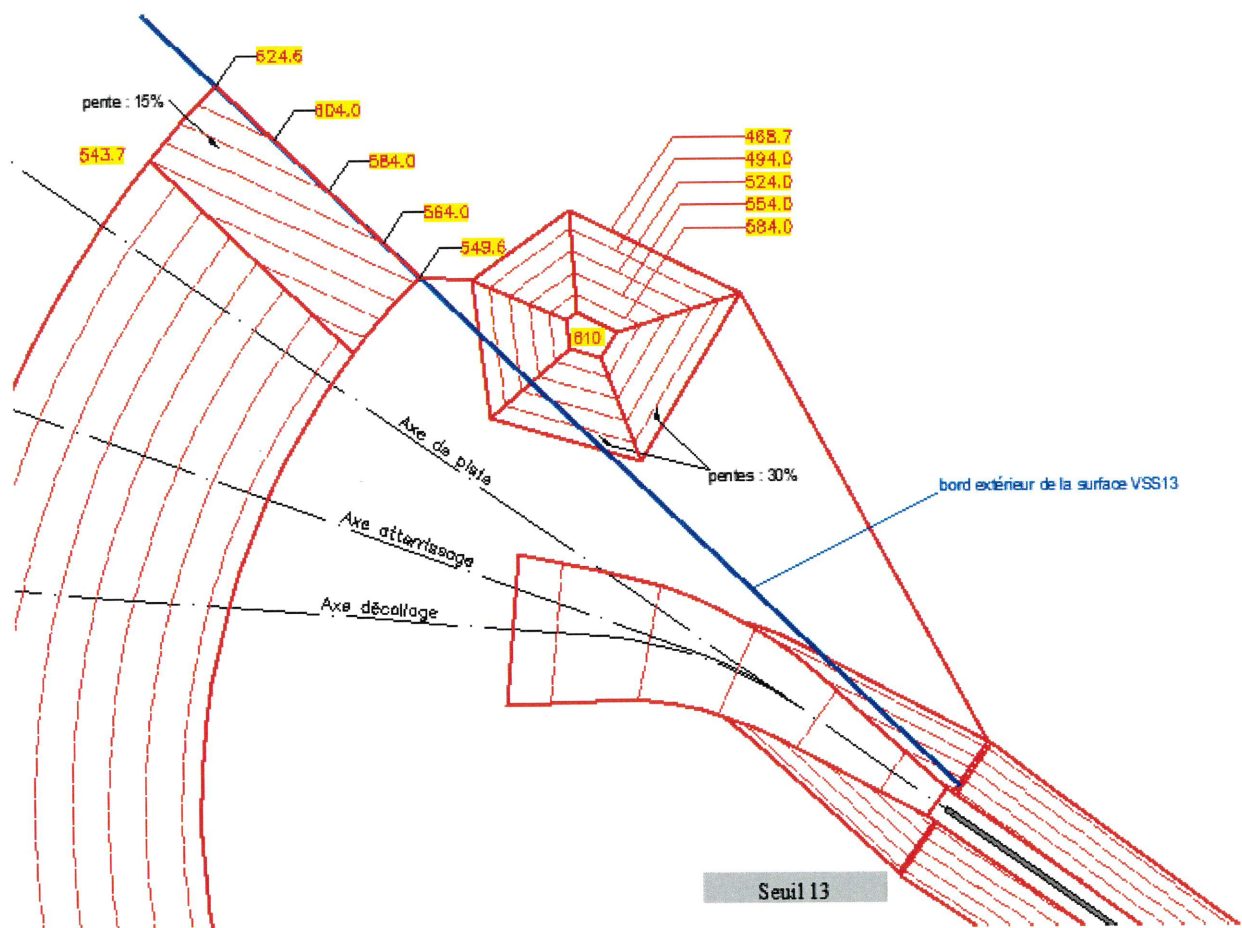
a - Suppression d'une partie des surfaces de base des servitudes

Au nord et nord-est de l'aérodrome, la surface horizontale et la surface conique, situées au droit de reliefs ayant une étendue très importante, sont supprimées en raison de l'absence de procédures de navigation aérienne actuelles ou à venir au-dessus de cette zone.

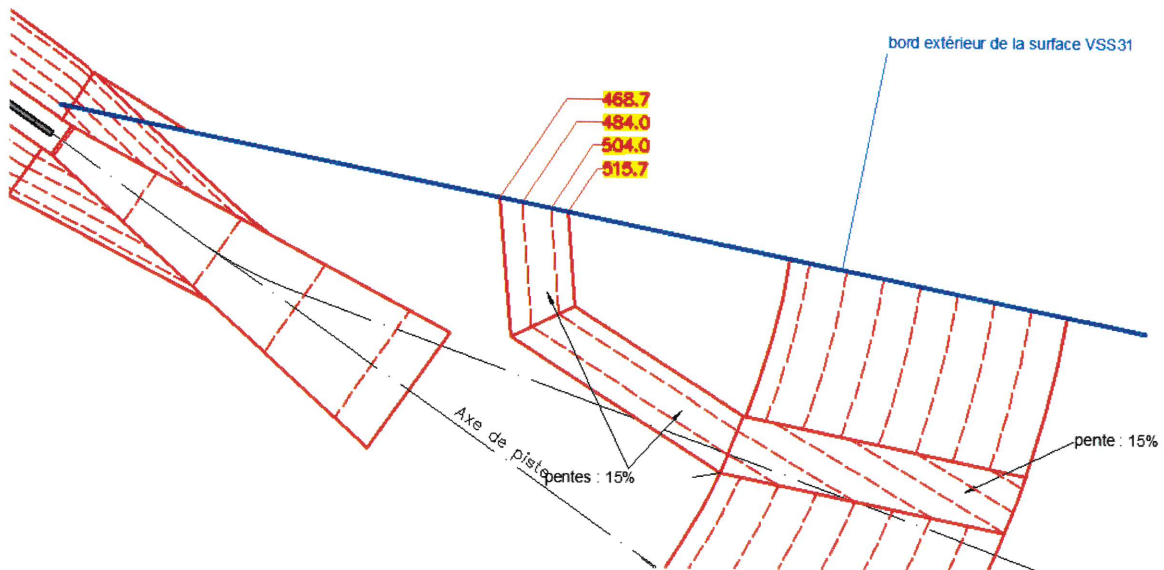
L'enveloppe des surfaces de dégagement est définie par les limites suivantes :

- au nord-ouest, limite extérieure de la surface conique déterminée par la surface de segment à vue (VSS) de la nouvelle procédure d'atterrissage aux instruments en piste 13 (*) et adaptation au lieu-dit « la Pointe de Cuques »,
- au nord, limite extérieure de la surface latérale,
- au nord-est, limite extérieure de la surface conique déterminée par la surface de segment à vue (VSS) de la nouvelle procédure d'atterrissage aux instruments en 31 (**).

(*) La future procédure d'atterrissage en piste 13 (face au sud-est), utilisant un système de positionnement par satellites, est protégée par le bord extérieur de la surface de segment à vue (VSS13) avec une pente de 3,94 % et dont le bord extérieur droit est constitué par une ligne ayant pour origine le point de coordonnées $43^{\circ}15'30,49''$ - $005^{\circ}46'39,21''$ et qui passe par le point de coordonnées $43^{\circ}17'48,98''$ - $005^{\circ}43'31,81''$

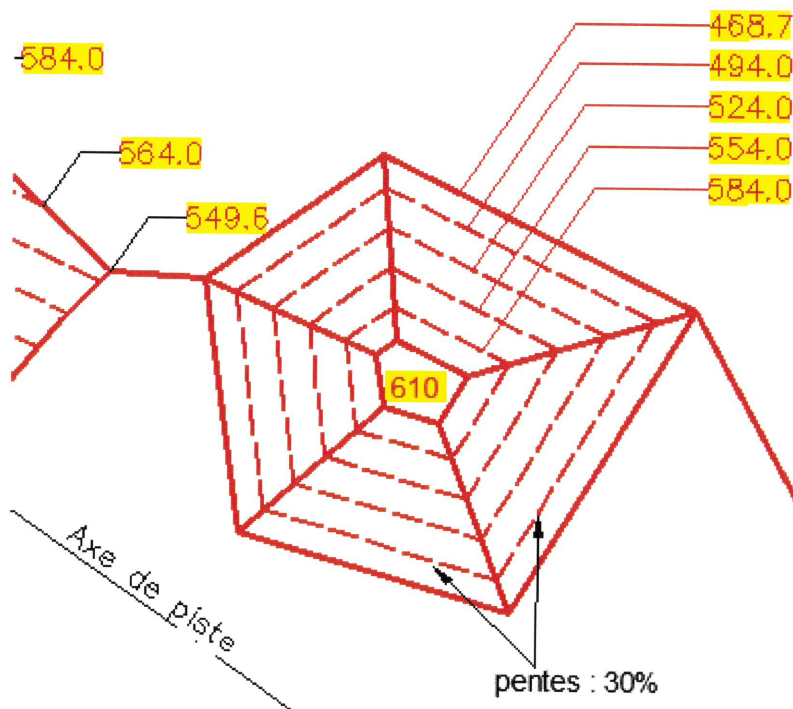


(**) La future procédure d'atterrissage en piste 31 (face au Nord-Ouest), utilisant un système de positionnement par satellites, est protégée par la surface de segment à vue (VSS31) avec une pente de 3,7 % et dont le bord extérieur gauche est constitué par une ligne ayant pour origine le point de coordonnées $43^{\circ}14'57,19''$ - $005^{\circ}47'40,08''$ et qui passe par le point de coordonnées $43^{\circ}14'16,20''$ - $005^{\circ}51'37,34''$



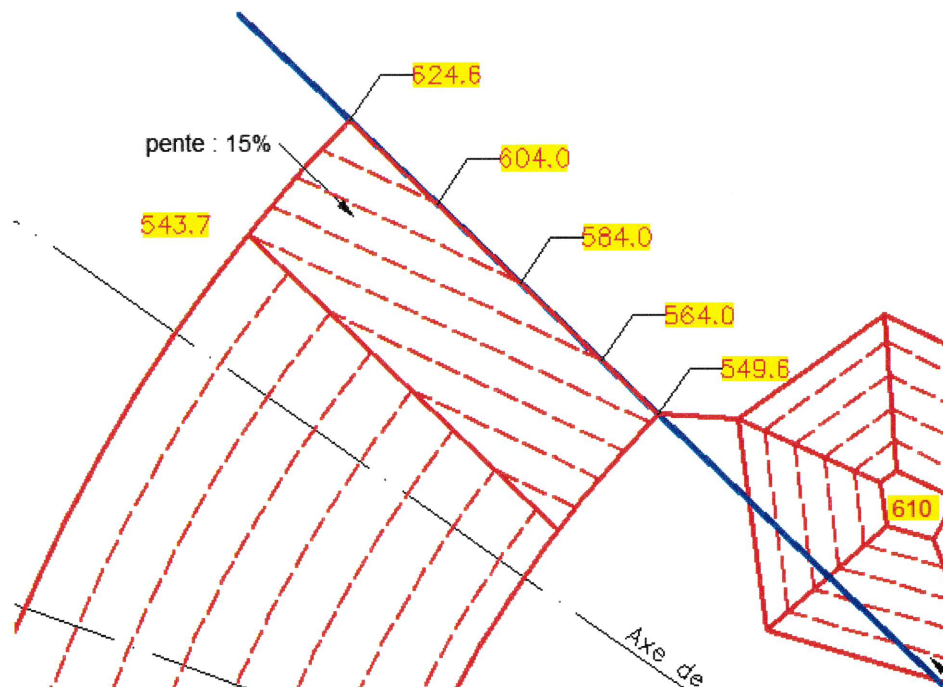
b – Adaptation au nord-ouest au lieu-dit « la Pointe de Cuques » :

Au lieu-dit de la Pointe de Cuques, l'adaptation consiste en une calotte comportant un plateau fixé à la cote 610 m NGF pour une cote sommitale à 604,86 m NGF (borne existante) ; le rattrapage de la surface horizontale au niveau 468,7 m NGF s'effectue avec des pentes de 30 % avec des cotes intermédiaires espacées de 30 m.



c – Adaptation au nord-ouest de la surface conique :

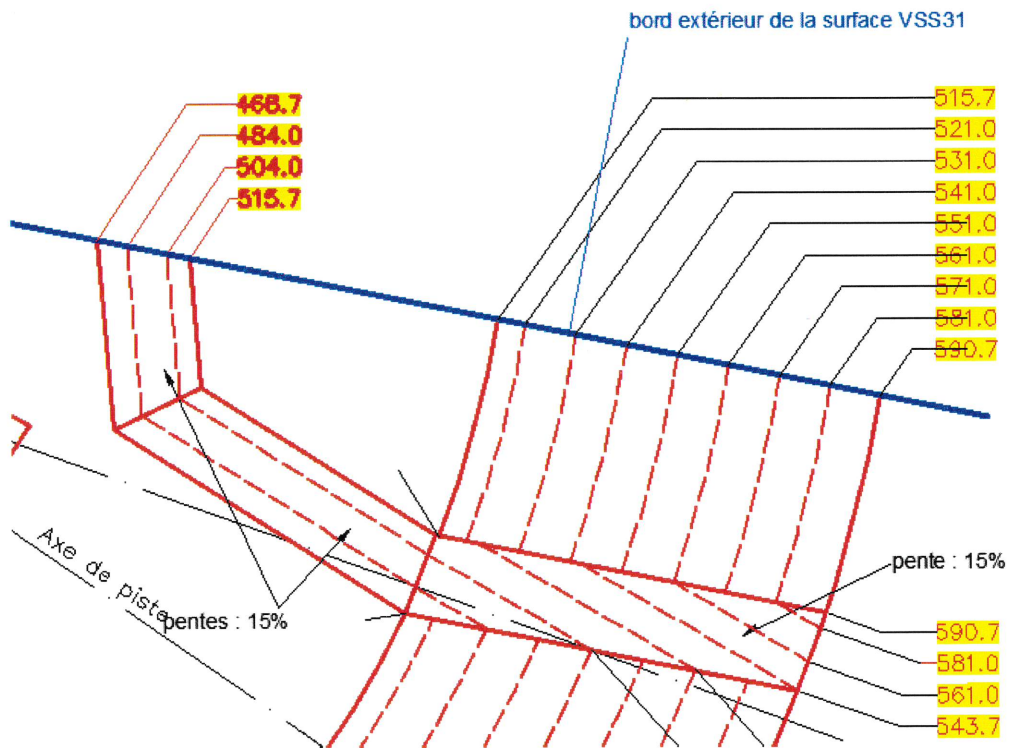
La surface conique est limitée à l'ouest par le bord extérieur de la surface du segment à vue (VSS13) passant de 549,6 m à 624,6 m. Elle passe ainsi avec une pente de 15 % de 468,7 m à 549,6 m en limite intérieure et de 543,7 m à 624,6 m en limite extérieure afin que les obstacles de cette zone ne percent pas la surface du segment à vue (VSS13).



d – Adaptation au sud-est de la surface horizontale et de la surface conique :

La surface conique est limitée à l'est par le bord extérieur de la surface du segment à vue (VSS31) passant de 515,7 m à 590,7 m. Elle passe ainsi avec une pente de 15% de 468,7 m à 515,7 en limite intérieure et de 543,7 m à 590,7 m en limite extérieure afin que les obstacles de cette zone ne percent pas la surface du segment à vue (VSS31).

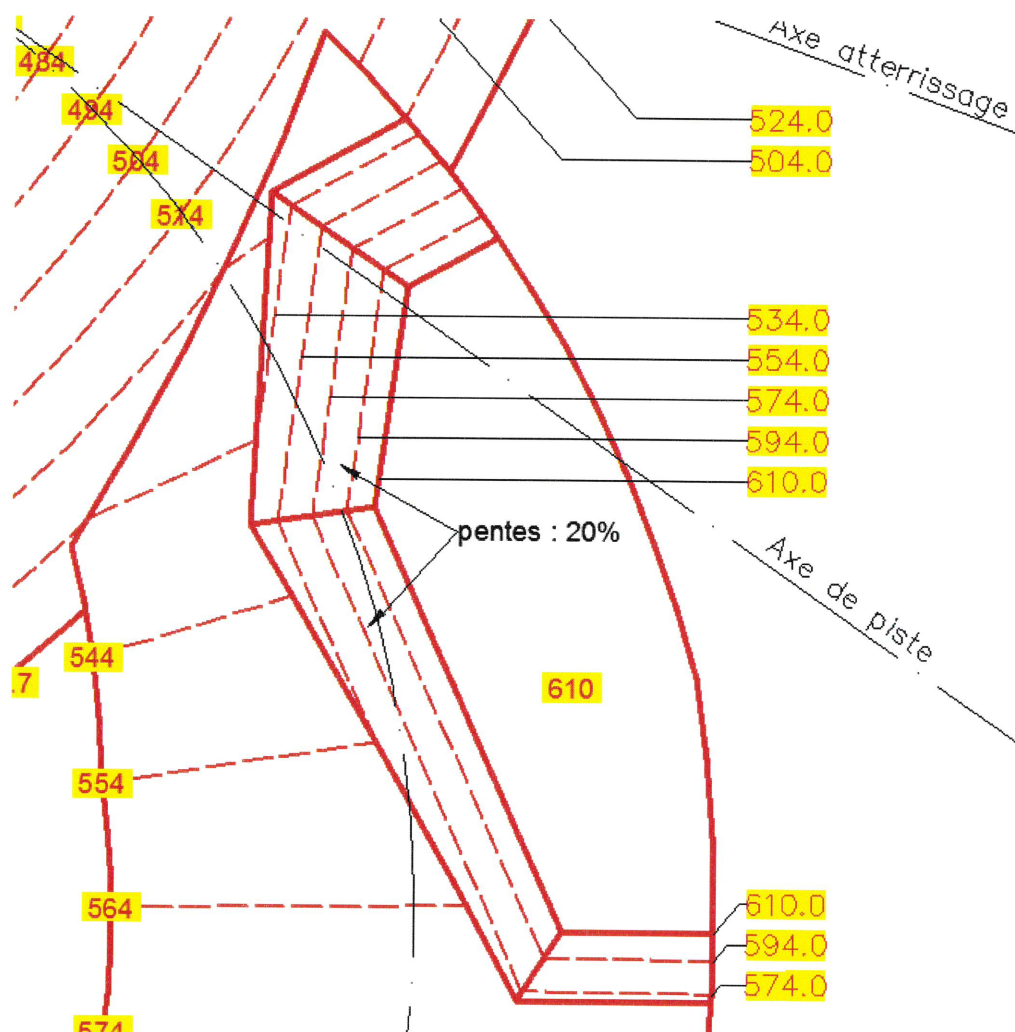
Il est créé au niveau de la surface horizontale au nord-est, accolée à la surface conique un plateau à la cote 515,7 m rattrapant la surface horizontale au niveau 468,7 m avec une pente de 15 %.



e – Adaptation dans la trouée de décollage sud-est :

Aux lieux-dits « Les Rochers de l'Aigle », « la Gueirarde » et « la Coutillate », le relief et des constructions dépassent la surface de dégagement associée à la trouée de décollage courbe face au Sud-Est.

L'adaptation proposée consiste à créer une calotte comportant un plateau au niveau 610 m NGF dans la partie est de la trouée et des pentes de rattrapage de 20 % à la surface de base.



II.4 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

Les surfaces prises en compte sont celles spécifiées pour les pistes exploitées à vue (cf. chapitre II.3).

II.4.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux deux sens d'utilisation de la piste sont protégés par des surfaces OCS (*obstacle clearance surface* – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

Piste 13/31		
SEUIL	13	31
Pente du PAPI	3°26' (6 %)	3°30' (6,12 %)
Cote à l'origine	418,3 m NGF	423 m NGF
Largeur à l'origine	150 m	150 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	10 %	10 %
Longueur totale (*)	1 054 m	1 054 m
Pente OCS	2°22' (4,13%)	2°26' (4,25 %)

(*) Longueur rectiligne de la trouée d'atterrissage associée.

Les surfaces OCS décrites ci-avant applicables pour les aides visuelles ne sont pas représentées du fait qu'elles sont moins contraignantes que les trouées d'atterrissage associées.

II.5 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

II.5.1 - 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.5.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

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

Département des Bouches-du-Rhône :

- CUGES-LES-PINS

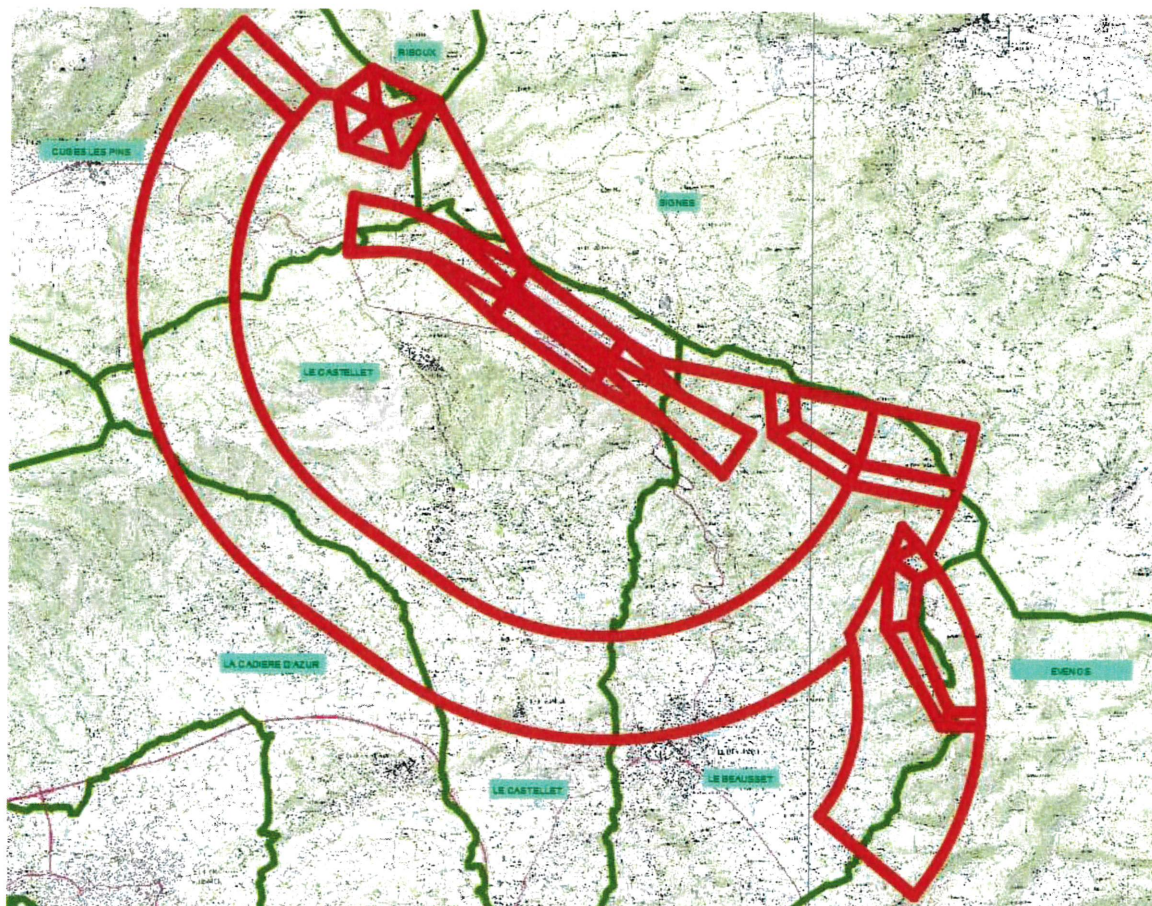
Département du Var :

- EVENOS
- LA CADIÈRE D'AZUR
- LE BEAUSSET
- LE CASTELLET
- RIBOUX
- SIGNES

Technical drawing of a mechanical part, likely a cross-section of a shaft or a similar component. The drawing includes the following dimensions and features:

- Overall Dimensions:**
 - Total length: 3765
 - Distance from left end to first vertical line: 900
 - Distance between first and second vertical lines: 13
 - Distance between second and third vertical lines: 31
 - Distance from third vertical line to right end: 187
- Curved Features:**
 - Large circular arc on the left with radius $R1852$.
 - Small circular arc on the right with radius $R1852$.
 - Large circular arc at the bottom with radius $R4000$.
 - Large circular arc at the bottom right with radius $R5500$.
 - Small circular arc on the right with radius $R3400$.
- Angles:**
 - Angle of 15° at the top left and top right.
 - Angle of 30° at the bottom left.
 - Angle of 94.5° at the bottom right.
- Other Dimensions:**
 - Top left segment: 1461.3
 - Top middle segment: 1054
 - Top right segment: 1747.9
 - Bottom left segment: 2234.3
 - Bottom middle segment: 41.8
 - Bottom right segment: 110.2

Enveloppe des surfaces de dégagement avec adaptations



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

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 d'obstacle	Nature obstacle	Côte sommitale (m NGF)	Dépassement (m)	Traitement Obstacle	Commune
Trouée est : 1000 premiers mètres							
1	Décollage	Zone d'arbres isolés	Massif	427.2	3.1	En cours	Le Castellet
2	Décollage	Arbre isolé	Mince	430.3	5.2	En cours	Le Castellet
3	Décollage	Arbre isolé	Mince	428.9	4.8	En cours	Le Castellet
4	Décollage	Haie	Massif	427.3	2.5	En cours	Le Castellet
5	Décollage	Arbre isolé	Mince	427.9	3.2	En cours	Le Castellet
6	Décollage	Arbre isolé	Mince	428.5	3.1	En cours	Le Castellet
7	Décollage	Zone d'arbres isolés	Massif	428.6 à 437	3 à 9.8	En cours	Le Castellet
8	Décollage	Arbre isolé	Mince	438.2	8.6	En cours	Le Castellet
9	Décollage	Arbre isolé	Mince	440	9.8	En cours	Le Castellet
10	Décollage	Arbre isolé	Mince	442.2	11.2	En cours	Le Castellet
11	Décollage	Arbre isolé	Mince	440.3	8.8	En cours	Le Castellet
12	Décollage	Zone d'arbres isolés	Massif	427.7 à 444.1	0.9 à 11.2	En cours	Le Castellet
13	Décollage	Arbre isolé	Mince	438.7	4.6		Le Castellet
14	Décollage	Route	Mobile	427.2 à 429.2 (gabarit 4.3m + 2m)	0.1 à 1.8		Le Castellet
15	Décollage	Route	Mobile	430.2 à 431.5 (gabarit 4.3m + 2m)	0.1 à 2.8		Le Castellet
Trouée ouest : 1000 premiers mètres							
16	Décollage	Arbre isolé	Mince	419.8	1.4		Le Castellet
17	Décollage	Arbre isolé	Mince	422.5	3.1		Le Castellet
18	Décollage	Arbre isolé	Mince	422.2	2.1		Le Castellet
19	Décollage	Zone d'arbres isolés	Massif	427.9 à 436.8	0.2 à 13.6		Le Castellet
20	Décollage	Clôture	Massif (**)	418.3 à 421.3			Le Castellet
21	Décollage	Route	Mobile	422.3 à 427.7 (gabarit 4.3m + 2m)	0.7 à 4.8		Le Castellet
22	Décollage	Route	Mobile	422.3 à 426.8 (gabarit 4.3m + 2m)	0.4 à 5.2		Le Castellet
Bande de piste							
23	Bande nord	Clôture	Massif (*)	415.8 à 419.7			Le Castellet
Surface latérale nord							
24	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	431.9	1		Le Castellet
25	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	429.5	9.9		Le Castellet
26	Latérale nord	Route	Mobile	424.2 à 426.4 (gabarit 4.3m)	0.1 à 2.8		Le Castellet
27	Latérale nord	Lampadaire	Mince	420.8	0.9		Le Castellet
28	Latérale nord	Lampadaire	Mince	424.4	3.5		Le Castellet
29	Latérale nord	Lampadaire	Mince	424.6	3.1		Le Castellet
30	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	435.7	0.1		Le Castellet
31	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	438.2	0.2	En cours	Le Castellet
32	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	438.4	0.4	En cours	Le Castellet
33	Latérale nord	Zone d'arbres isolés	Massif	433 à 437	1 à 3.2	En cours	Le Castellet
34	Latérale nord	Zone d'arbres isolés	Massif	439.5 à 440.5	0.8 à 2.8	En cours	Le Castellet
35	Latérale nord	Route	Mobile	427.1 à 428.2 (gabarit 4.3m)	0.1 à 5.2		Le Castellet
36	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	435	1.7		Le Castellet
37	Latérale nord	Arbre isolé	Mince	438	0.1	En cours	Le Castellet
38	Latérale nord	Zone d'arbres isolés	Massif	436 à 436.7	2.3 à 3.9	En cours	Le Castellet
39	Latérale nord	Zone d'arbres isolés	Massif	438.4 à 439.2	0.1 à 2.7	En cours	Le Castellet

Surface latérale sud							
40	Latérale sud	Bâti	Massif	433.5	0.2		Le Castellet
41	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	430.3	1.2	En cours	Le Castellet
42	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	433.3	0.2	En cours	Le Castellet
43	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	428.9	0.6	En cours	Le Castellet
44	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	432.5	1.1	En cours	Le Castellet
45	Latérale sud	Zone d'arbres isolés	Massif	433.2 à 434.4	0.1 à 1	En cours	Le Castellet
46	Latérale sud	Route	Mobile	425.4 à 426.6 (gabarit 4.3m)	0.1 à 0.9		Le Castellet
47	Latérale sud	Zone d'arbres isolés	Massif	434.9 à 438	0.6 à 2.7	En cours	Le Castellet
48	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	428	0.1	En cours	Le Castellet
49	Latérale sud	Arbre isolé	Mince	433.4	1.3	En cours	Le Castellet
Surface conique							
50	Conique	Zone d'arbres isolés	Massif	504.5	0.2		Le Castellet
51	Conique	Ligne Haute Tension	Filiforme	493.8 à 518.6	0.7 à 7.7		Le Castellet

(*) Obstacle situé à l'intérieur de l'emprise aéroportuaire.

(**) Obstacle ne dépassant pas la surface de dégagement mais signalé pour sa dangerosité potentielle.

Les obstacles apparaissant en couleur magenta n° 1 à 12, 31 à 34, 37 à 39, 41 à 45 et 47 à 49 (sur le tableau et sur les plans A1 et A2) sont en cours de traitement, soit mis en conformité, soit traités partiellement (obstacles n° 12, 34 et 47) à la date de la présente note annexe. Ceux-ci devront être mis en conformité comme l'ensemble des obstacles mentionnés dans la présente liste des obstacles dépassant les cotes limites et sur les plans.

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.

II.3 - BALISAGE

Dans l'intérêt de l'exploitation de l'aérodrome, certains reliefs doivent être balisés, et notamment :

- la Pointe de Cuques située au nord-ouest de l'aérodrome,
- le Rocher de l'Aigle situé au sud-est dans la trouée de décollage face au sud-est.

L'autorité administrative pourra en outre prescrire l'établissement d'autres dispositifs de balisage, comme indiqué au I.5.2 de la partie 1.

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

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

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France IGN 69.

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

Schéma

