

Cette note d'information générale a pour objectif de présenter de manière synthétique les dispositions générales destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques associées aux aérodromes terrestres, à l'exception, des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministre chargé de la Défense. Ce document propose des éléments de réponses aux questions qui peuvent se poser à la lecture d'un plan de servitudes aéronautiques.

### Références réglementaires

Code des transports, notamment ses articles L.6350-1 et suivants ;

Code de l'Aviation Civile (CAC), notamment ses articles R.241-1 et suivants et D.241 -1 et suivants ;

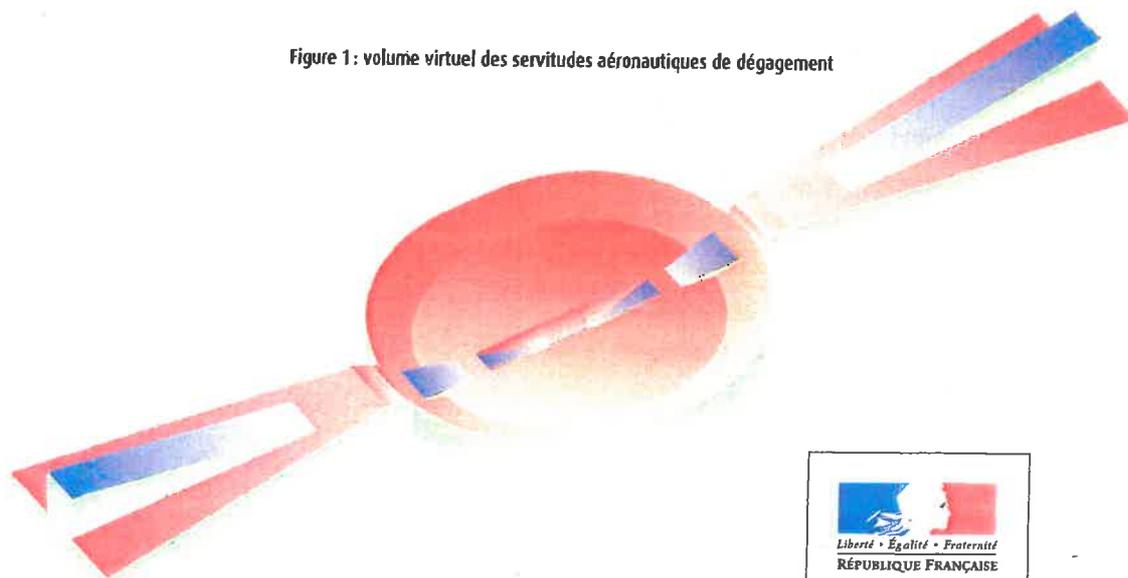
Arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié (par arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;

## 1. Les servitudes aéronautiques

Les servitudes aéronautiques sont instituées par le code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Ces servitudes comprennent des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage.

Les servitudes aéronautiques d'un aérodrome fixent et matérialisent, pour son stade ultime de développement, des surfaces que ne doivent pas dépasser les obstacles de toute nature à ses abords. Toutes les caractéristiques techniques relatives aux servitudes aéronautiques d'un aérodrome sont reportées dans un document appelé plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Figure 1 : volumie virtuel des servitudes aéronautiques de dégagement



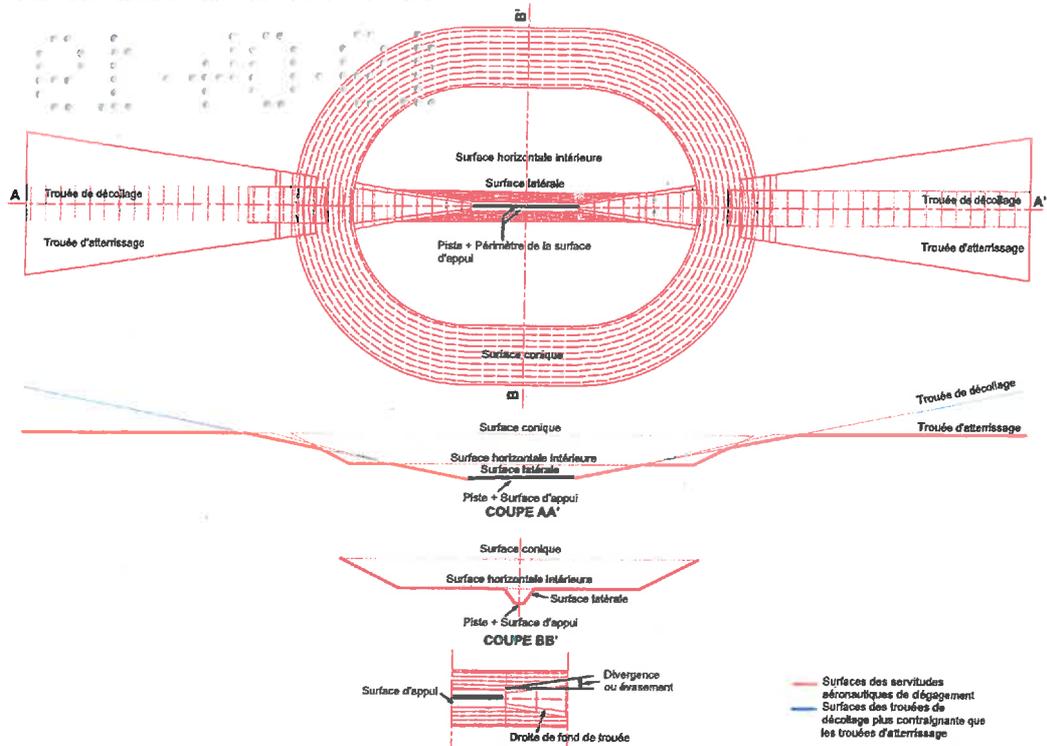


Figure 2: vues en plan et en coupe des servitudes de dégagement

## Quelles sont les conséquences des servitudes aéronautiques de dégagement ?

Les **servitudes aéronautiques de dégagement** imposent aux communes frappées de servitudes aéronautiques l'interdiction de créer de nouveaux obstacles et l'obligation de supprimer tout obstacle susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

## Quelles sont les conséquences des servitudes aéronautiques de balisage ?

Les **servitudes aéronautiques de balisage** imposent de signaler aux pilotes la présence d'obstacles par le balisage diurne et/ou nocturne de chaque obstacle susceptible de constituer un danger. L'opportunité du balisage d'un obstacle ne se limite cependant pas aux zones définies par les surfaces de dégagement et est à apprécier en fonction des conditions locales, de la nature de l'obstacle et des procédures aériennes.

Les servitudes aéronautiques de balisage imposent, si nécessaire, la suppression ou la modification de tout dispositif visuel pouvant créer une confusion avec les aides visuelles de la navigation aérienne.

## Comment les servitudes de dégagement sont-elles représentées ?

Les servitudes aéronautiques sont matérialisées sur un plan, qui représente la projection des surfaces formant un volume virtuel ne devant pas être « percé » par des obstacles, de quelque nature qu'ils soient.

Les surfaces de base qui définissent les servitudes aéronautiques sont constituées par :

- une ou des trouées d'atterrissage;
- une ou des trouées de décollage;
- des surfaces latérales;
- une surface horizontale intérieure;
- une surface conique;
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui 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.

## De quels paramètres dépendent les caractéristiques des servitudes ?

Les caractéristiques techniques et les conditions d'exploitation propres à chaque piste d'un aéroport prennent en compte, pour la construction des surfaces établissant les servitudes aéronautiques de dégagement, les références suivantes :

- les caractéristiques techniques du système de piste (longueur, position des seuils et des extrémités, lignes d'appui des surfaces,...) déterminées pour le stade ultime de développement de l'aéroport ;
- le chiffre de code attribué à la piste (déterminé en fonction des avions qui peuvent l'utiliser) ;
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage.

## Adaptation des surfaces de base

Dans certains cas, une adaptation des surfaces de base est appliquée au-dessus d'un ou plusieurs obstacles préexistants inamovibles. Cette adaptation doit être motivée par des contraintes exceptionnelles (relief naturel, forêts classées, monuments historiques, intérêt socio-économique important...), ou liée aux procédures de navigation aérienne, et approuvée par les services de l'aviation civile, après qu'une étude aéronautique spécifique évaluant les risques potentiels a démontré que la sécurité et la régularité de l'exploitation ne sont pas affectées.

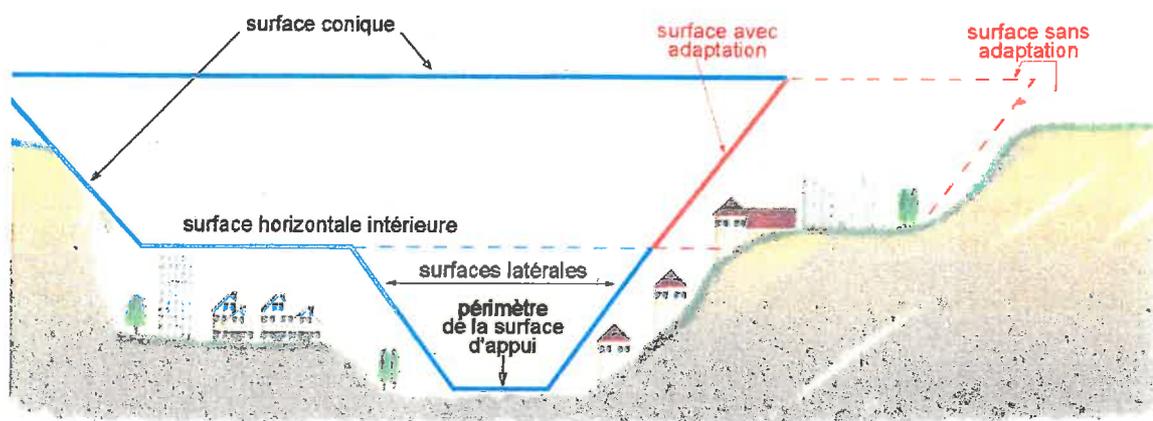


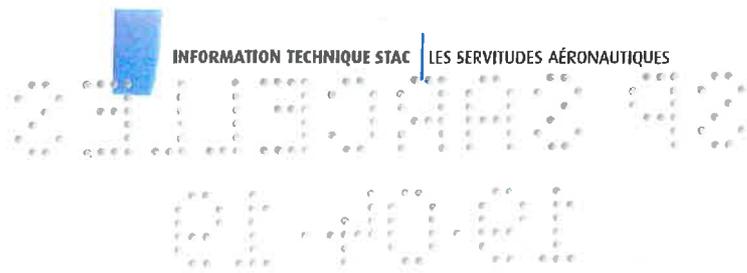
Figure 3 : Exemples d'obstacles et d'adaptation

## Des protections supplémentaires pour des installations particulières

### Pour les approches de précision : les zones dégagées d'obstacles

Pour les pistes exploitées dans des conditions de faible visibilité, les surfaces précédentes sont complétées par des surfaces appelées les O.F.Z. (Obstacle Free Zone). Elles comprennent les surfaces suivantes :

- une surface intérieure d'approche,
- une surface d'atterrissage interrompu,
- les surfaces intérieures de transition.



Ces surfaces ne peuvent donner lieu à des adaptations. Le croquis ci-dessous montre un exemple de piste protégée par des surfaces dégagées d'obstacles (OFZ), pour une approche de précision de catégorie I, II ou III avec un chiffre de code 3 ou 4.

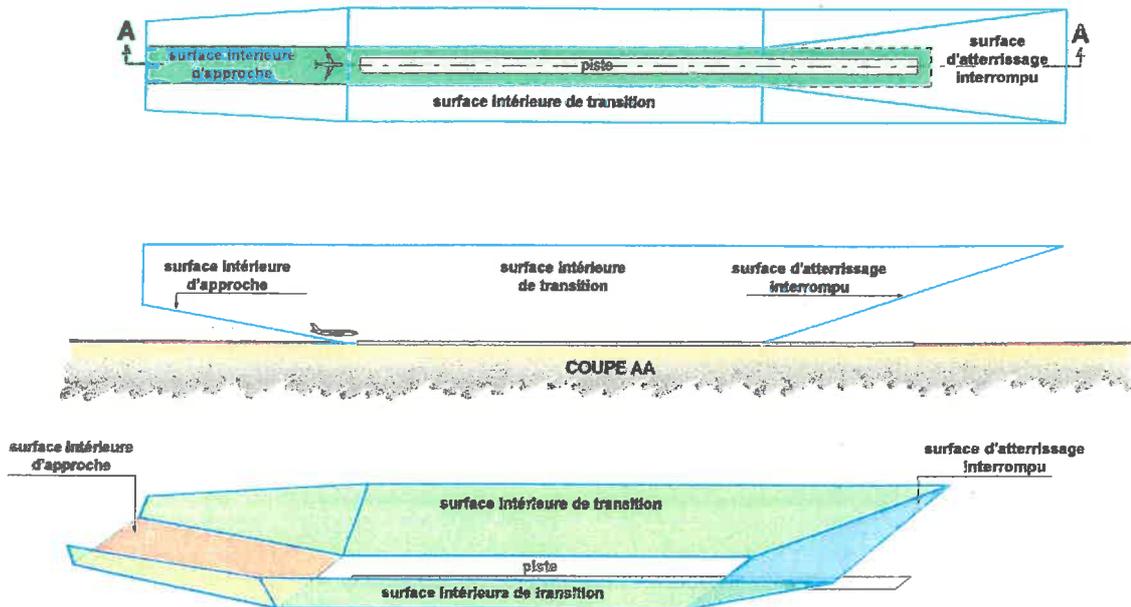


Figure 4 : Représentation des surfaces OFZ

## Autres surfaces

D'autres dispositifs doivent être protégés par les servitudes aéronautiques, tels que :

- le dispositif de balisage d'approche (ou rampe d'approche), protégé par une surface appelée **plan des feux**;
- les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI), unités lumineuses ne devant être masquées par aucun obstacle, protégés par une surface dégagée d'obstacles appelée **OCS (Obstacle Clearance Surface)**.

Les caractéristiques de ces surfaces sont définies dans l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

## 2. Les obstacles

### Les différentes catégories d'obstacles

Les obstacles peuvent être fixes (terrain naturel, bâtiments, pylônes, lignes électriques) ou mobiles (routes, voies ferrées).

Afin de prendre en compte leurs différences de visibilité, les obstacles fixes sont distingués en trois catégories :

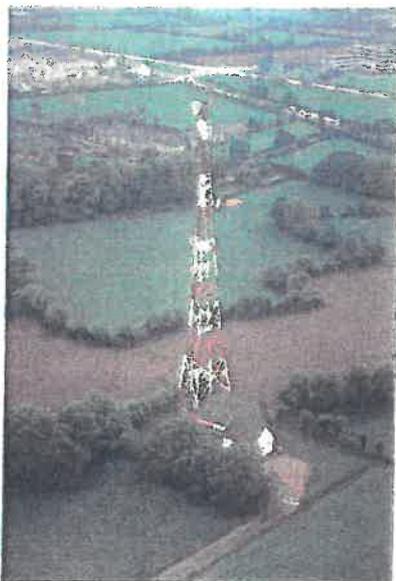
- Les obstacles massifs (élévation de terrain naturel, forêts, bâtiments, etc...)



Obstacles massifs



Obstacle filiforme



Obstacle mince

- Les obstacles minces (pylônes, éoliennes, cheminées d'une certaine hauteur par rapport à la base, etc...)

- Les obstacles filiformes (lignes électriques, lignes téléphoniques, câbles de téléphériques etc...)

À chacune de ces catégories s'appliquent des règles de servitudes aéronautiques de balisage différentes détaillées dans le paragraphe 3.

Pour les obstacles mobiles canalisés situés hors aérodromes des règles particulières s'appliquent pour les servitudes aéronautiques de dégagement.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle fixe massif dont la hauteur est celle du gabarit imposé par :

- le code de la voirie routière (art. R. 131-1 pour les routes départementales et R. 141-2 pour les voies communales) et la circulaire Équipement-Logement du 17 octobre 1986 pour les routes nationales pour le gabarit routier ;

- la circulaire Équipement n° 76-38 du 1er mars 1976, modifiée par la circulaire n° 95-86 en date du 6 novembre 1995 pour le gabarit d'une voie navigable ;

- le gabarit est de 4,80 m au-dessus de la voie, pour les voies ferrées non électrifiées.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 m sur les tronçons couverts par une trouée de décollage ou d'atterrissage.

### 3. Les servitudes aéronautiques de balisage

Les conditions d'application des servitudes aéronautiques de balisage sont décrites dans l'annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. Pour signaler aux pilotes la présence de toute forme massive, mince ou filiforme (prédominance du relief, forêt, éoliennes, lignes électriques, pylône, bâtiment,...) pouvant constituer un danger, il peut être nécessaire d'indiquer la présence de l'obstacle par un balisage diurne (balisage par marquage) et/ou par un balisage nocturne (feux d'obstacle). Les servitudes aéronautiques de balisage imposent à tout obstacle jugé dangereux qu'il soit signalé par un balisage approprié, en fonction de ses caractéristiques et des conditions selon lesquelles il se présente aux pilotes.

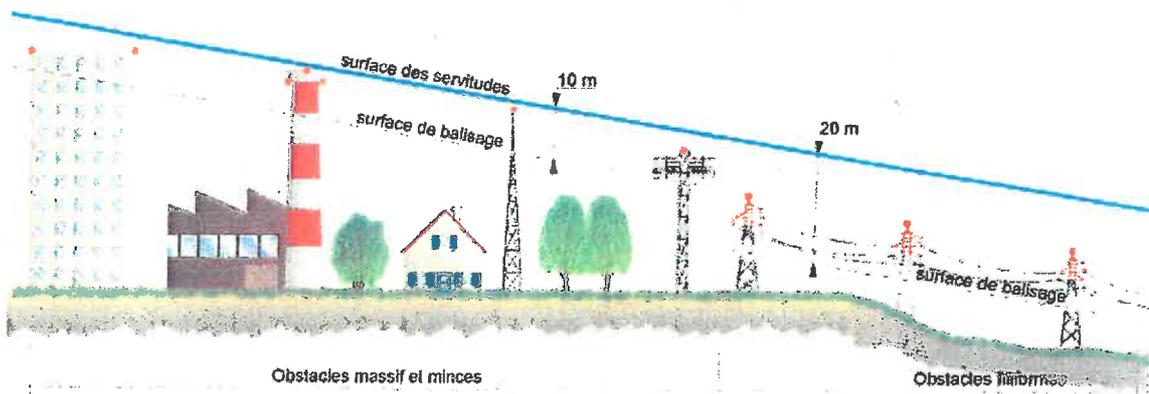


Figure 5 : Servitudes aéronautiques de balisage

La détermination des obstacles à baliser doit faire l'objet d'une étude technique au cas par cas.

Au-dessous des zones couvertes par les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement d'un aérodrome, se positionnent des surfaces parallèles dites « surfaces de balisage ».

Elles sont situées, sous les servitudes, à une distance égale à 10 m pour les obstacles massifs et minces, et égale à 20 m pour les obstacles filiformes.

### 4. La composition d'un dossier de servitudes aéronautiques

Le dossier du plan de servitudes aéronautiques de dégagement comprend :

- le plan de dégagement qui représente la projection orthogonale, sur un fond de plan, de l'ensemble des surfaces des servitudes aéronautiques qui frappent les communes du (ou des) département(s) situées aux abords de l'aérodrome. Les cotes altimétriques des servitudes sont indiquées sur toutes les trouées et surfaces du plan par des lignes de niveau et les cotes sommitales correspondantes, en mètres NGF pour la Métropole;
- une note annexe, comprenant entre autres :
  - une notice explicative exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, à titre indicatif, la liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées,
  - un état des bornes de repérage d'axes de bande.

Pour les départements d'Outre-Mer, les Collectivités territoriales et les territoires d'Outre-Mer, les altitudes sont mentionnées par rapport au niveau général moyen du lieu géographique où se situe l'aérodrome, précisé sur les cartes de l'IGN. Exemple pour Mayotte les altitudes sont en mètre NGM.

## 5. Institution et application des servitudes aéronautiques

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement doit être établi pour tous les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'État, ainsi que pour d'autres aérodromes ou installations dans des conditions particulières. Les documents constituant le dossier sont établis par les services de l'État.

Le Ministre chargé de l'Aviation civile demande au Préfet de mener l'instruction locale du dossier, qui comporte une conférence entre services et une enquête publique effectuée dans toutes communes frappées de servitudes, dans les formes prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'État, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre chargé de la Défense.

À la date de la publication du décret ou de l'arrêté au journal officiel, les servitudes définies au plan grevent les fonds intéressés et sont annexées au plan local d'urbanisme (PLU) (ou autres documents d'urbanisme pour l'Outre-Mer) des communes concernées, en application du code de l'Urbanisme.

Le plan, déposé à la mairie des communes frappées de servitudes, doit être publié par voie d'affichage à la mairie concernée et d'insertion dans les journaux du département, ainsi que par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé s'applique aux obstacles de toutes natures, existants ou futurs, implantés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques.

Les constructions projetées doivent être en conformité avec les dispositions du plan de servitudes aéronautiques. Par dérogation et sous certaines conditions, le préfet peut autoriser l'implantation des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, ainsi que les constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux, pour une durée qu'il précise.

La suppression d'un obstacle existant dépassant les cotes limites des surfaces des servitudes peut être décidée, si nécessaire, par les ministères chargés de l'Aviation civile ou de la Défense, impliquant la mise en œuvre d'une procédure définie par le code de l'Aviation civile.

## Comment définir à la lecture d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement l'impact qu'il peut avoir sur un terrain ou une construction ?

Seuls les plans de servitudes aéronautiques en version papier sont approuvés et opposables aux tiers. Bien que les systèmes d'information géographique modernes permettent d'apprécier de façon quasi immédiate les contraintes imposées par les servitudes, il est important de savoir lire et interpréter un plan de servitudes aéronautiques en version papier.

### Exemple pour un projet de construction d'un bâtiment

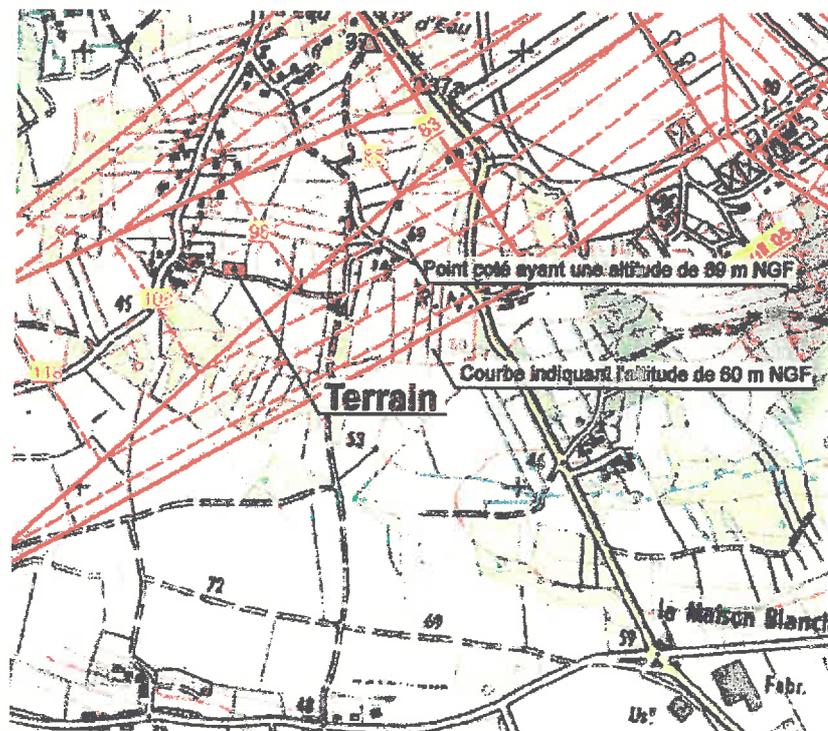
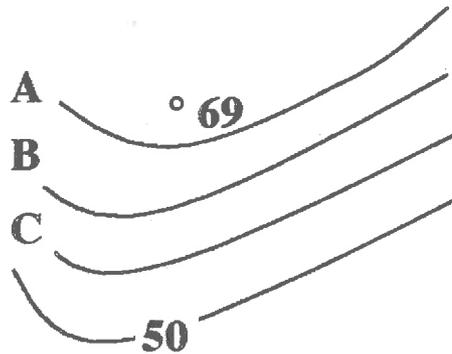


Figure 6 : Extrait d'un plan de servitudes - Position du terrain étudié

## Quelles indications permettent de définir les altitudes du terrain naturel ou des servitudes ?

### Les courbes de niveau du terrain naturel (en mètres)

69 indique l'altitude du point situé à proximité, le chiffre 50 indique l'altitude de la courbe.



Les courbes de niveau vont généralement de cinq en cinq ou de dix en dix.

Dans l'exemple ci-contre on a  $A = 65$   $B = 60$  et  $C = 55$  (soit de 5 en 5).

Si à la place de 50 il était indiqué 30 on aurait  $A = 60$   $B = 50$  et  $C = 40$  (soit de 10 en 10).

Lorsque le relief est faible, on peut trouver une courbe de niveau tracée en pointillé indiquant une différence d'altitude de plus ou moins 2,5 m.

### Échelle du plan

Les plans de servitudes aéronautiques sont réalisés :

- > au 1/25 000 (1 cm = 2,5 km) pour le plan d'ensemble
- > au 1/10 000 (1 cm = 1 km) pour le plan de détail

## Comment évaluer l'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain ?

L'altitude moyenne de la servitude est calculée par extrapolation à partir des lignes de niveau de la servitude situées de part et d'autre du terrain. Dans l'exemple ci-dessous, les 2 lignes de niveau considérées ont pour altitude 98 et 108 mètres. La différence d'altitude entre ces 2 lignes est de 10 mètres.

La mesure de la distance entre ces lignes de niveau (300 m) et la mesure de la distance entre le terrain et la ligne de niveau de la cote 98 (90 m) permettent de calculer, par une règle de trois, la hauteur qu'il faut ajouter à 98 m pour obtenir l'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain :  $(10 \times 90) / 300 = 3 \text{ m}$

L'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain est donc de :  $98 + 3 = 101 \text{ m}$

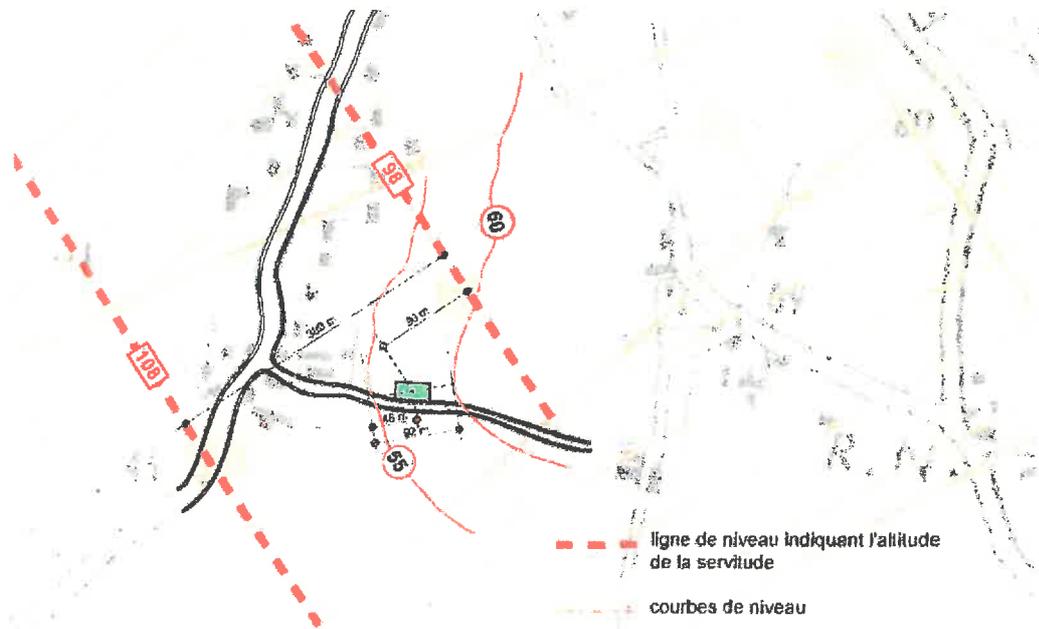


Figure 7 : Détermination de l'altitude de la surface de dégagement et de l'altitude moyenne du terrain

# SP PARCELLES

## 190419

### Comment évaluer l'altitude moyenne d'un terrain ?

L'altitude moyenne est extrapolée à partir des courbes de niveau les plus proches encadrants le terrain. Dans l'exemple ci-dessous le terrain est situé entre les courbes 55 et 60 mètres. La mesure de la distance entre ces courbes (92 m) et de la distance entre la courbe 55 et le point considéré (46 m) permettent de calculer, par une règle de trois, la hauteur qu'il faut ajouter à 55 pour obtenir l'altitude moyenne du point considéré :

$$\frac{5 \times 46}{92} = 2,5\text{m} \quad \text{Cette altitude moyenne est donc de : } 55 + 2,5 = 57,5 \text{ m}$$

### Comment évaluer la hauteur disponible à l'aplomb du terrain ?

Cette évaluation se fait en déduisant de l'altitude de la servitude ainsi calculée, l'altitude du sol au point considérée. Dans l'exemple choisi, cette hauteur disponible est donc de :

$$101 - 57,5 = 43,5 \text{ m}$$

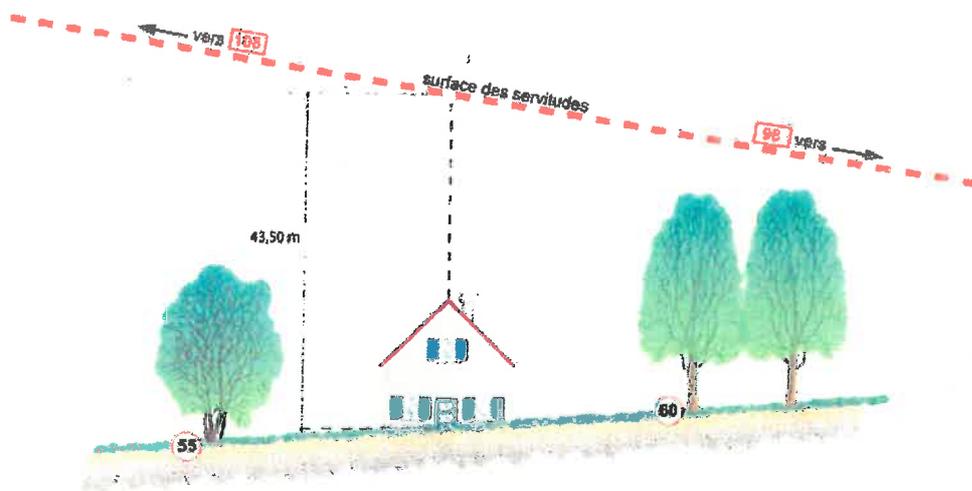
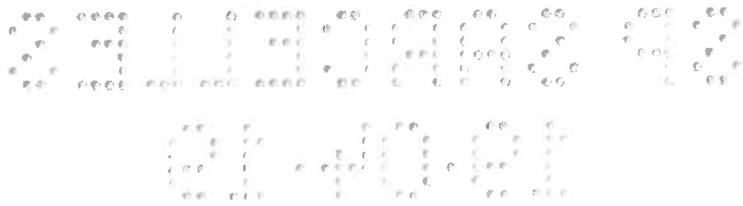


Figure 8 : Hauteur disponible à l'aplomb des servitudes

**NB :** en cas d'incertitude avec les évaluations listées ci-dessus et afin de déterminer avec précision les cotes altimétriques d'un terrain ou d'une construction, un relevé topographique sera nécessaire.



service technique de l'Aviation civile  
CS 30012  
31, avenue du Maréchal Leclerc  
94385 BONNEUIL-SUR-MARNE CEDEX  
Tél. 33 (0) 1 49 56 80 00  
Fax 33 (0) 1 49 56 82 19

Site de Toulouse  
9, avenue du Docteur Maurice Grynfolgel - BP 53 735  
31 037 TOULOUSE CEDEX  
Tél. 33 (0) 1 49 56 83 00  
Fax 33 (0) 1 49 56 83 02

Centre de test de détection d'explosifs  
DGA EM site Landes - BP 38  
40602 BISCARROSSE CEDEX  
Tél. 33 (0) 5 58 83 01 73  
Fax 33 (0) 5 58 78 02 02

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
490	ACI	Ministère de la Culture - Ministère de l'Ecologie Monuments historiques : Monuments historiques inscrits et classés, classement, inscription et périmètre de protection.	Fontaine du 18 <sup>ème</sup> siècle	Arrêté	29/03/1929
1100	ACI		Eglise du THILLAY	Arrêté	05/11/1965
600	ACI		Hôtel-Dieu (ancien) - Cloître à arcades	Arrêté	23/07/1937
1170	ACI		Pigeonnier d'Orgemont	Arrêté	22/03/1973
1160	ACI		Pigeonnier de Garlande	Arrêté	15/07/1971
1470	ACI		Eglise St Denis ARNOUVILLE lès Gonesse	Arrêté	12/06/1986
3385	ACI		Château d'Arnouville - Bâti	Décret	17/10/2000
1770	ACI		Eglise Saint-Pierre Saint-Paul Gonesse	Liste	31/12/1862
3690	AC2	Ministère de la Culture - Ministère de l'Ecologie Protections des sites : Servitudes de protection des sites et des monuments naturels classés et inscrits.	Plaine de France (S.Ins.)	Arrêté	24/11/1972
4231	AC4	Ministère de la Culture - Ministère de l'Ecologie Servitudes de Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbanisme et Paysager (ZPPAUP).	Z.P.P.A.U.P. de Gonesse	Arrêté	09/12/2004
5530	I3	Ministère de l'Industrie : Gaz: Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz.	Canalisation 100mm Antenne LE THILLAY		
5470	I3		Canalisation 150mm Antenne de GONESSE "les Marronniers"	Décret	06/10/1967
5130	I3		Canalisation 500mm limite de commune de Tremblay en France à la limite de de commune de Gonesse CR n°5	Arrêté	11/05/1970
5100	I3		Canalisation 100mm de LOUVRES à GONESSE "hôpital"	Arrêté	04/08/2006
5090	I3		Canalisation 100mm Antenne de GONESSE "Hôpital"		
5910	I4	Ministère de l'Industrie Electricité: Servitudes relatives à l'établissement des lignes électriques.	225Kv n° 1 GONESSE - PLESSIS-GASSOT-SAUSSET (ligne aérienne)	Décret	27/12/2013

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
5850	I4	Ministère de l'Industrie Electricité: Servitudes relatives à l'établissement des lignes électriques.	225kv PLESSIS-GASSOT - SAUSSET	Décret	06/10/1967
6140	I4		400kv n° 1 PLESSIS-GASSOT - SAUSSET (ligne aérienne)	Décret	27/12/2013
5840	I4		63kv n°1 AMELOT (aéroport de Paris) - MITRY-MORY (EDF) - VILLIERS-LE-BEL (hors conduite)	Décret	06/10/1967
6131	I4		225Kv Poste de GONESSE	Décret	06/10/1987
6150	I4		400Kv n°4 - PLESSIS-GASSOT - VILLEVAUDE (ligne aérienne)	Décret	27/12/2013
5911	I4		225 KV n°1 PLESSIS-GASSOT - SAUSSET (ligne aérienne)	Décret	27/12/2013
6342	PM1	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement - Plan de Prévention des Risques (P.P.R.) naturels prévisibles (Art. L 562-1 et suivants du Code l'Environnement) Risques naturels: Servitudes résultant des périmètres de prévention des risques naturels et des risques miniers. Enveloppe des zonages réglementaires des plans de prévention des risques naturels opposables ou prescrits.	Zones de risques liées à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées ( PPR Gonesse ) au titre du risque de mouvements de terrains	Arrêté	13/05/2004
6310	PM1		Zone résultant des Plans de Prévision des Risques - Article L 562-6 du Code de l'Environnement valant Plan de Prévention des Risques	Arrêté	08/04/1987
6320	PM1		Plan de Prévention des Risques Naturels de Mouvements de Terrain (PPRNMT) pour les risques dus à la présence de carrières souterraines	Arrêté	08/04/1987
7280	PT2	Ministères et exploitants publics de communications électroniques. Servitudes de protection des centres radio-électriques d'émission et de réception contre les obstacles	LIAISON LILAS (fort de romainville)-MONT- PAGNOTTE	Décret	03/08/1979
7670	PT3	Agence Nationale des Fréquences, Opérateur de réseau. Télécommunications: Communications téléphoniques et télégraphiques: Servitudes attachées aux réseaux de télécommunication	Câbles DOT n° 4148 SARCELLES -PLESSIS- GASSOT		
8251	PT3		Câble D.O.T. n° 4494		
8035	PT3		Câble D.O.T.n°4617		
8250	PT3		Câble n°392 PARIS-LILLE - n° 378-01 PARIS - FRONTIERE BELGE		
8263	PT3		Câble SARCELLES - GONESSE		

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
		Agence Nationale des Fréquences, Opérateur de réseau. Télécommunications: Communications			
7720	PT3		Câble D.O.T.n°4396 BOUQUEVAL - PLESSIS-GASSOT		
7960	PT3		Câble RU 93084 le BLANC-MESNIL - SARCELLES		
8260	PT3		Câble F.93 U 08 le BLANC MESNIL - LE PLESSIS BOUCHARD - RU 95118 LE PLESSIS-BOUCHARD - SOISY-sous-MONTMORENCY		
7730	PT3		Câble D.O.T.n°4494 GONESSE - MARLY la Ville		
7920	PT3		Câble Luzarches - Marly-la-Ville - Clayes-Souilly (Rocade de Paris)	Arrêté	29/06/1953
8629	SUP1	Ministère de l'Environnement, de la Mer et de l'Energie Servitudes d'Utilité Publique concernant la maîtrise des risques autour des canalisations des transports de gaz naturel ou assimilé d'hydrocarbures et de produits chimiques	Servitude d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses	Arrêté	30/04/2018
8630	SUP2	Ministère de l'Environnement, de la Mer et de l'Energie Servitudes d'Utilité Publique concernant la maîtrise des risques autour des canalisations des transports de gaz naturel ou assimilé d'hydrocarbures et de produits chimiques	Servitude d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses	Arrêté	30/04/2018
8631	SUP3	Ministère de l'Environnement, de la Mer et de l'Energie Servitudes d'Utilité Publique concernant la maîtrise des risques autour des canalisations de transports de gaz naturel ou assimilé d'hydrocarbures et de produits chimiques	Servitude d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses	Arrêté	30/04/2018
8320	T1	Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement - Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer - Direction des infrastructures terrestres - Directions régionales de RFF-SNCF Servitudes relatives aux voies ferrées	Zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer	Loi	15/07/1845
8420	T5	Direction du Transport aérien (DTA) à la Direction Générale de l'Aviation Civile, (DGAC), les Directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR) Servitudes aéronautiques de dégagement relatives à l'utilisation de certaines ressource et équipements - Communication et circulation aérienne -	Aérodrome du BOURGET	Décret	27/11/1969
8430	T5		Aéroport CHARLES DE GAULLE	Décret	13/07/1993

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
8470	T8	Direction Générale de l'Aviation Civile, SNCF, Collectivités, Concessionnaires Relations aériennes: Servitudes applicables aux installations d'aides à la navigation aérienne et à l'atterrissage (émission et réception), aux centres émetteurs et récepteurs de la métropole nationale ainsi qu'aux faisceaux hertziens.	CENTRE GONESSE-LE BOURGET ANFR 095.024.0016 (Perturbations)	Décret	11/06/1982
8540	T8		CENTRE CHARLES DE GAULLE - Gonesse C.C.T. n° 95.24.005 (Obstacles)	Décret	16/01/1985
8550	T8		CENTRE BOURGET Aéroport C.C.T. n° 93.24.002 (Obstacles)	Décret	03/03/1997
8560	T8		CENTRE CHARLES DE GAULLE Aéroport C.C.T. n° 95.24.002 (Obstacles)	Décret	15/01/1985

## Fin des Servitudes

Vu pour être annexé  
à l'arrêté du :

Le Maire,

Maires

LBG	2017			Février 2017
Code IATA	Année	Numéro d'étude	Numéro de Plan	Date d'émission
		Cote pbn		

# Aérodrome de Paris - Le Bourget Plan d'Exposition au Bruit

annexe à l'arrêté interpréfectoral n°2017-0305 du 06 Février 2017

Le Préfet de la Seine-Saint-Denis  
Pour le préfet et par délégation,  
Le préfet délégué pour la sécurité  
et la sûreté des plates-formes aéroporuitaires  
de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget



Philippe RUFFAUT

Le Préfet des Hauts-de-Seine  
Pour le préfet et par délégation  
Le Secrétaire Général



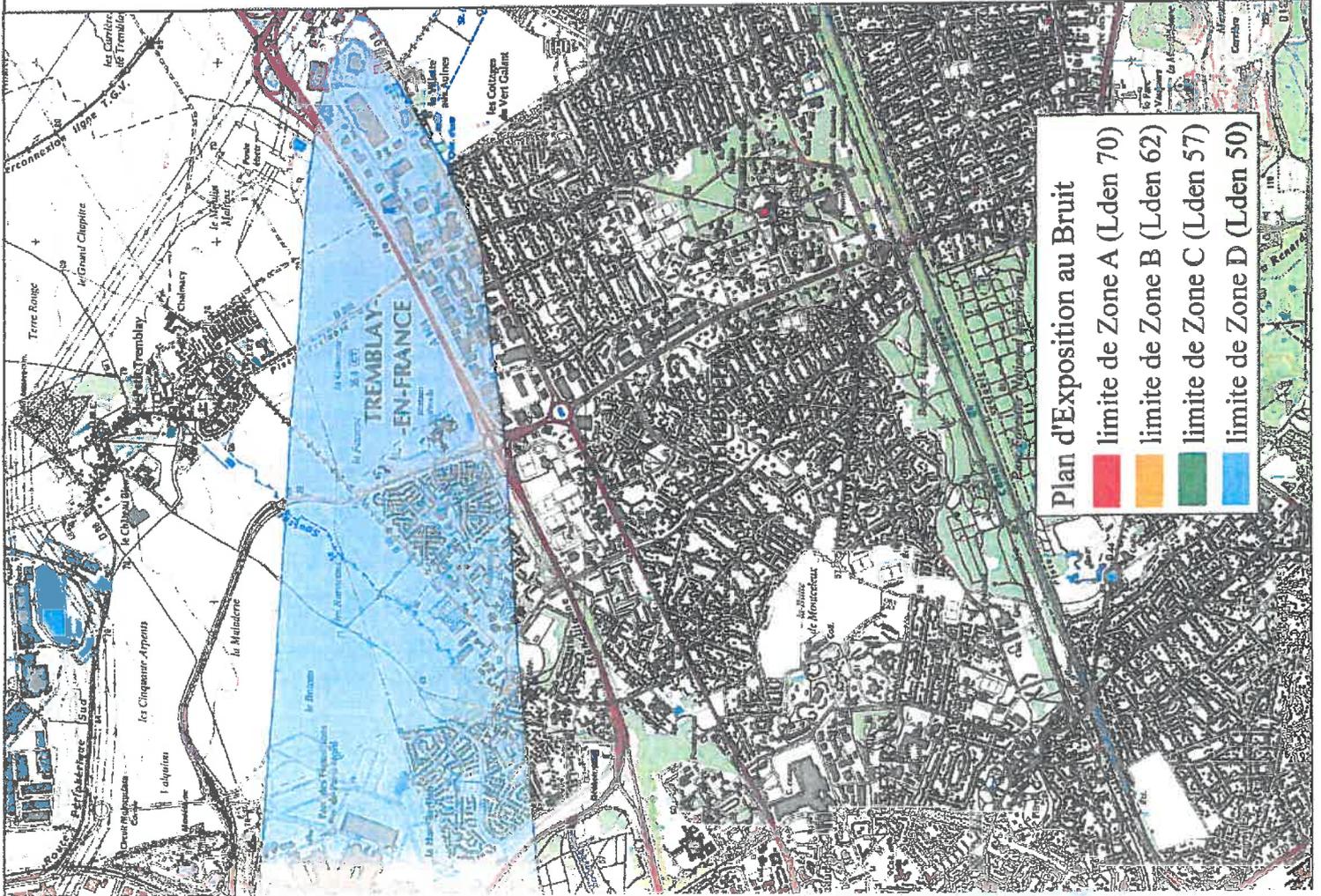
Thierry BONNIER



Liberté • Egalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Format :	Echelle:
A3 +	1:25 000

Observation :



**Plan d'Exposition au Bruit**

- limite de Zone A (Lden 70)
- limite de Zone B (Lden 62)
- limite de Zone C (Lden 57)
- limite de Zone D (Lden 50)

Le Préfet du Val-d'Oise



Jean-Yves LATOURNERIE

Le Préfet de la Seine-et-Marne



Jean-Luc MARX





WELCOME TO  
THE WORLD OF

