

Type	Gestionnaire	Description	Acte	N°	Date	Objet
A4	DDT de la Drôme - SEFEN	L'Eygala : Servitude de libre passage sur les berges des cours d'eau non navigables ni flottables	Arrêté Préfectoral	5121	02-12-1968	DUP
A4	DDT de la Drôme - SEFEN	La Joyeuse : Servitude de libre passage sur les berges des cours d'eau non navigables ni flottables	Arrêté Préfectoral	5121	02-12-1968	DUP
AC1	Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP)	Château de châillon : Façades, toitures, escalier à vis, pièces du RdC et 1er étage avec leur cheminées et leurs plafonds	Arrêté ministériel		17-02-1982	Inscription
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection sanitaire du captage d'eau potable de l'AYGALA exploité par le Syndicat Intercommunal des Eaux de l'Herbasse	Arrêté Préfectoral	3666	03-07-1998	DUP
AS1	ARS - Délégation Territoriale Départementale de la Drôme	Protection des 2 captages des Guilhomonts.	Arrêté Préfectoral	4655	14-06-1988	DUP
I4	RTE - Centre Développement Ingénierie	63 kV PIZANCON-ST-HILAIRE - Aérien	Mise en service			DUP
PM1	Direction Départementale des Territoires - Service Aménagement, Territoires et Risques	Plan de Prévention des Risques Naturels - inondation - prévisibles sur les communes de Parnans, Châtillon-Saint-Jean et Saint-Paul-les-Romans	Arrêté Préfectoral	07-6295	18-12-2007	Approbation
T5	DGAC - SNIA	Plan des Servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de Romans-St-Paul	Arrêté Ministériel		26-04-2016	Approbation



# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### **MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT**

#### **Arrêté du 26 avril 2016 portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Romans-Saint-Paul (Drôme)**

NOR : DEVA1607835A

Par arrêté de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, en date du 26 avril 2016 :

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 de Romans-Saint-Paul. Ces servitudes aéronautiques affectent le territoire des communes suivantes : Châtillon-Saint-Jean, Chatuzange-le-Goubet, Génissieux, Mours-Saint-Eusèbe, Romans-sur-Isère, Saint-Paul-lès-Romans, Triors, dans le département de la Drôme, et Saint-Lattier, dans le département de l'Isère.

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 : plan d'ensemble A1 n° PSA-A1\_SNIA-PEA\_LFHE-2 à l'échelle 1/25 000 ; plan de détails A2 n° PSA-A2\_SNIA-PEA\_LFHE-2 à l'échelle 1/10 000 ; plan des adaptations A3 n° PSA-A3\_SNIA-PEA\_LFHE-2 aux échelles 1/10 000 et 1/1 250 ; note annexe (1).

L'arrêté du 25 juillet 1975 approuvant le plan de servitudes aéronautiques protégeant l'aérodrome de Romans-Saint-Paul (Drôme) est abrogé.

---

(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 l'Environnement,  
de l'Énergie et de la Mer



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile centre-est

## Aérodrome de ROMANS – ST PAUL

# PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

### A – Plans

A1 – Plan d'ensemble n° PSA-A1\_SNIA-PEA\_LFHE-2 au 1/25 000<sup>ème</sup>

A2 – Plan de détails n° PSA-A2\_SNIA-PEA\_LFHE-2 au 1/10 000<sup>ème</sup>

A3 – Plan des adaptations n° PSA-A3\_SNIA-PEA\_LFHE-2 au 1/10 000<sup>ème</sup> et 1/1250<sup>ème</sup>

### B – Note annexe

Notice explicative

Liste des obstacles dépassant les cotes limites

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 – 13617 AIX EN PROVENCE cedex 1

Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement  Aix, le 8 Février 2016    J.C. CARBONNIERES	Proposé par le chef du département Programmation Environnement Aménagement  Paris, le 8 Février 2016    J. BYE	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire  Paris, le 8 Février 2016    A. LASLAZ
Approuvé par arrêté ministériel en date du 26 Avril 2016		



Maîtrise d'ouvrage



Ministère de l'Environnement,  
de l'Énergie et de la Mer



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile centre-est

# 5 ffcXfca Y'XY ROMANS SAINT PAUL

## PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

### 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

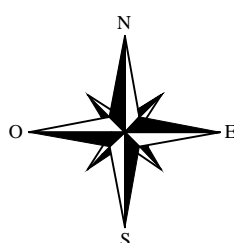
Date	Référence	Echelle
février 2016	PSA-A2_SNIA-PEA_LFHE_2	1 / 10 000
J f f j j d u f ' Y W Y Z X i ' V i f Y U 9 b j j c b b y a Y b h 5 a j b l U Y a Y b h 5 j j z Y S, z j f j y ' & S %	D f c d c g f d u f ' Y W Y Z X i ' 8 f d U f H a Y b h P r o g r a m m a t i o n E n v i r o n n e m e n t 5 a j b l U Y a Y b h D U j g z Y S, z j f j y ' & S %	D f f g Y b l f d u f ' Y X j Y W W i f X i G Y j j W B U j c b U X h b j f b j y j y 5 f f c d c f h U j f Y D U j g z Y S, z j f j y ' & S %
JC. CARBONNIERES	J. BYE	A. LASLAZ

5 d d f c i j f d u f ' U r f . . t f ' a j b j g f f j y ' Y b X U H Y X i ' & \* 5 j j ' & S %

Projection du plan : Lambert 93  
Fond de plan : SCAN 25 © IGN  
Etablissement du plan : SNIA/DPEA - site : Méditerranée  
Chef de Projet : Carbonnières Jean-Claude  
Chargé d'études : Robert Barra

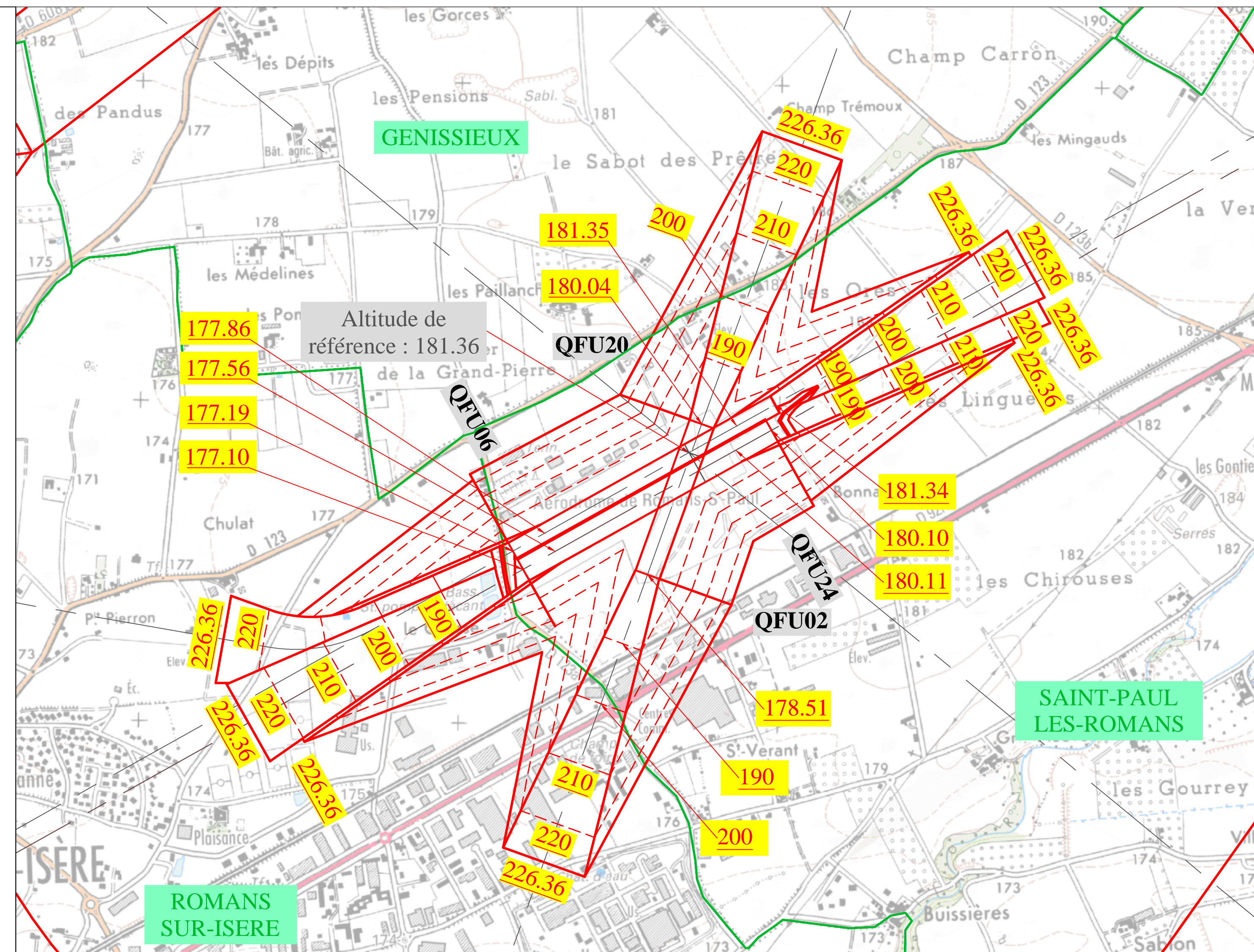
#### Caractéristiques techniques de base :

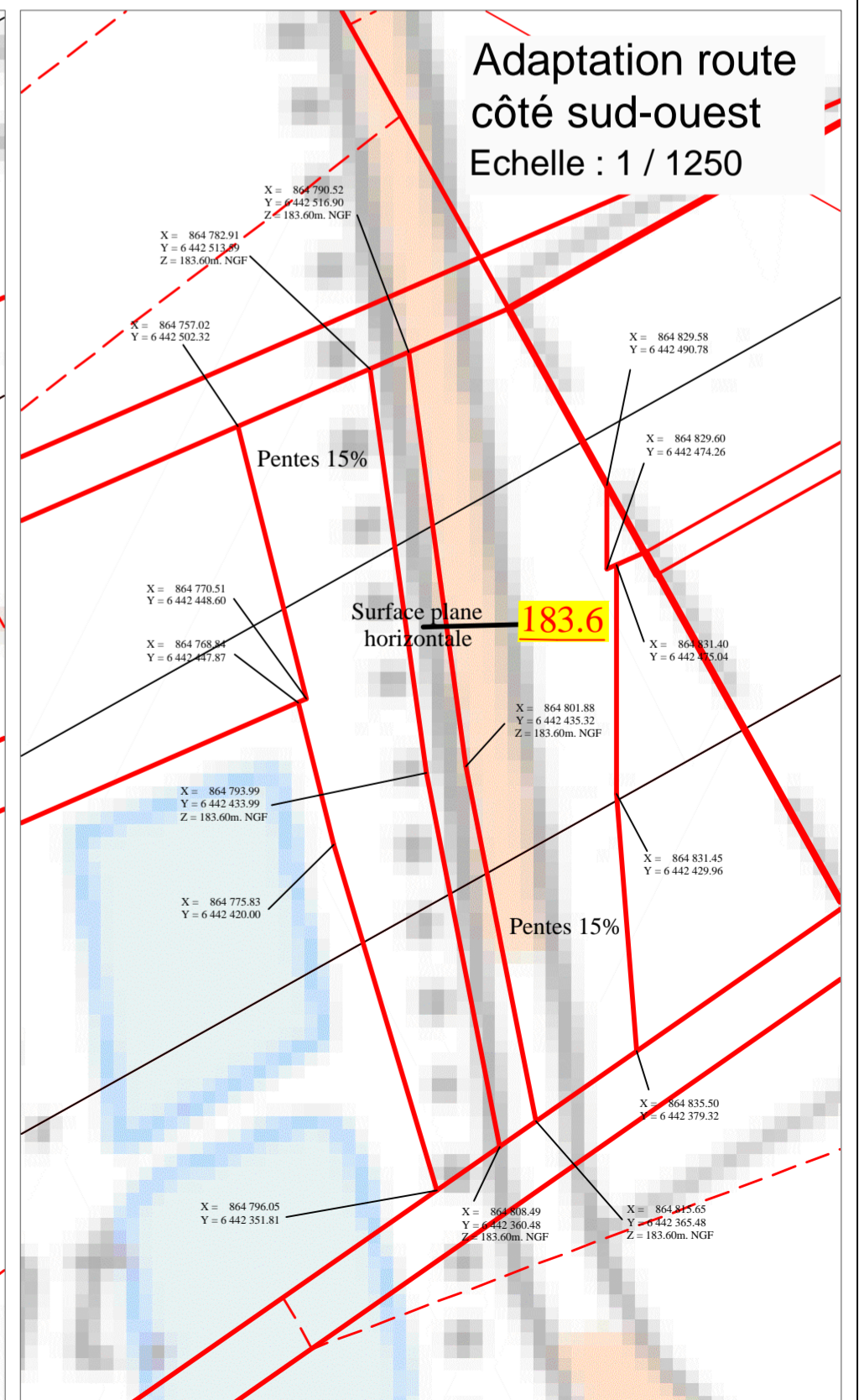
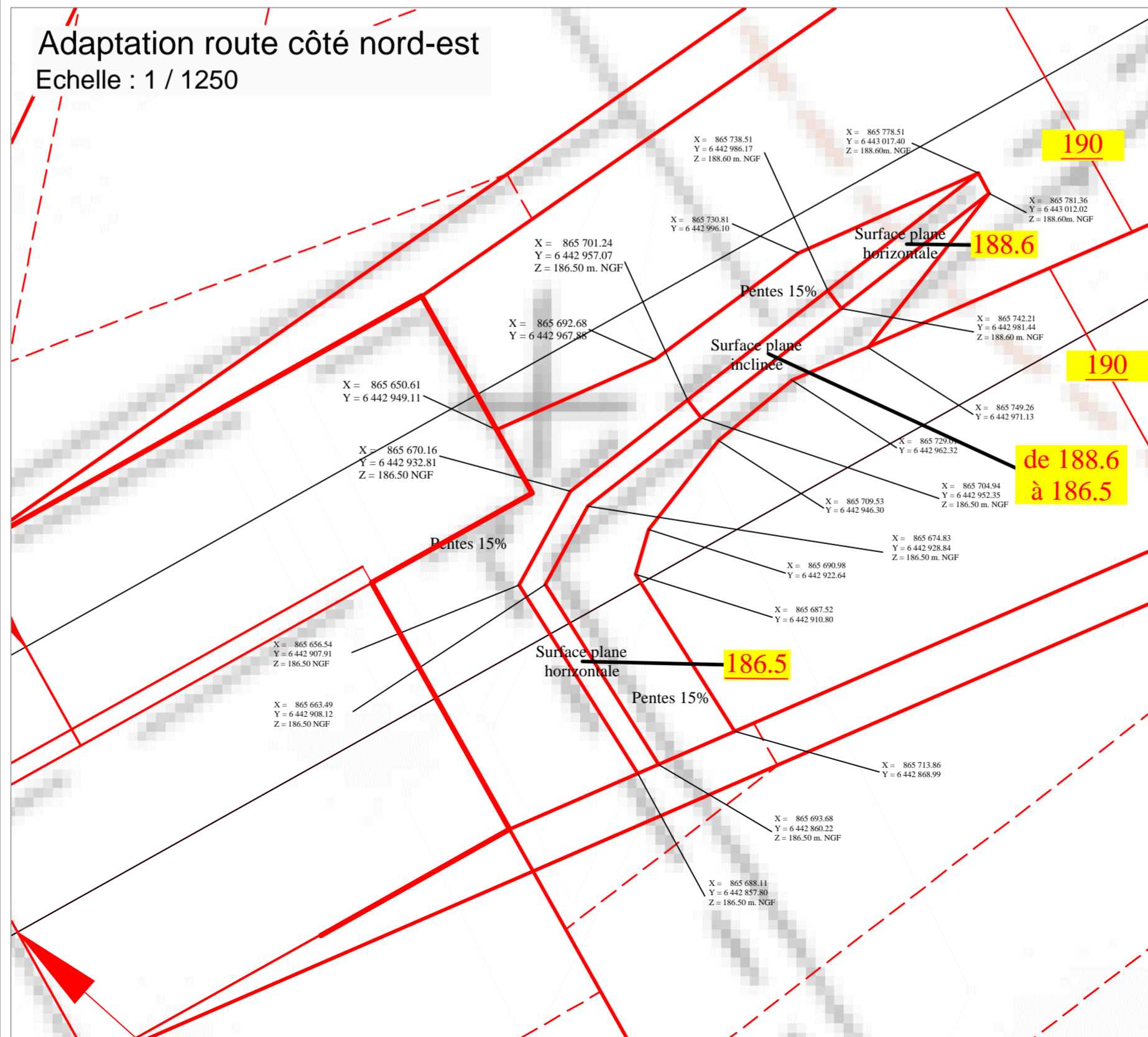
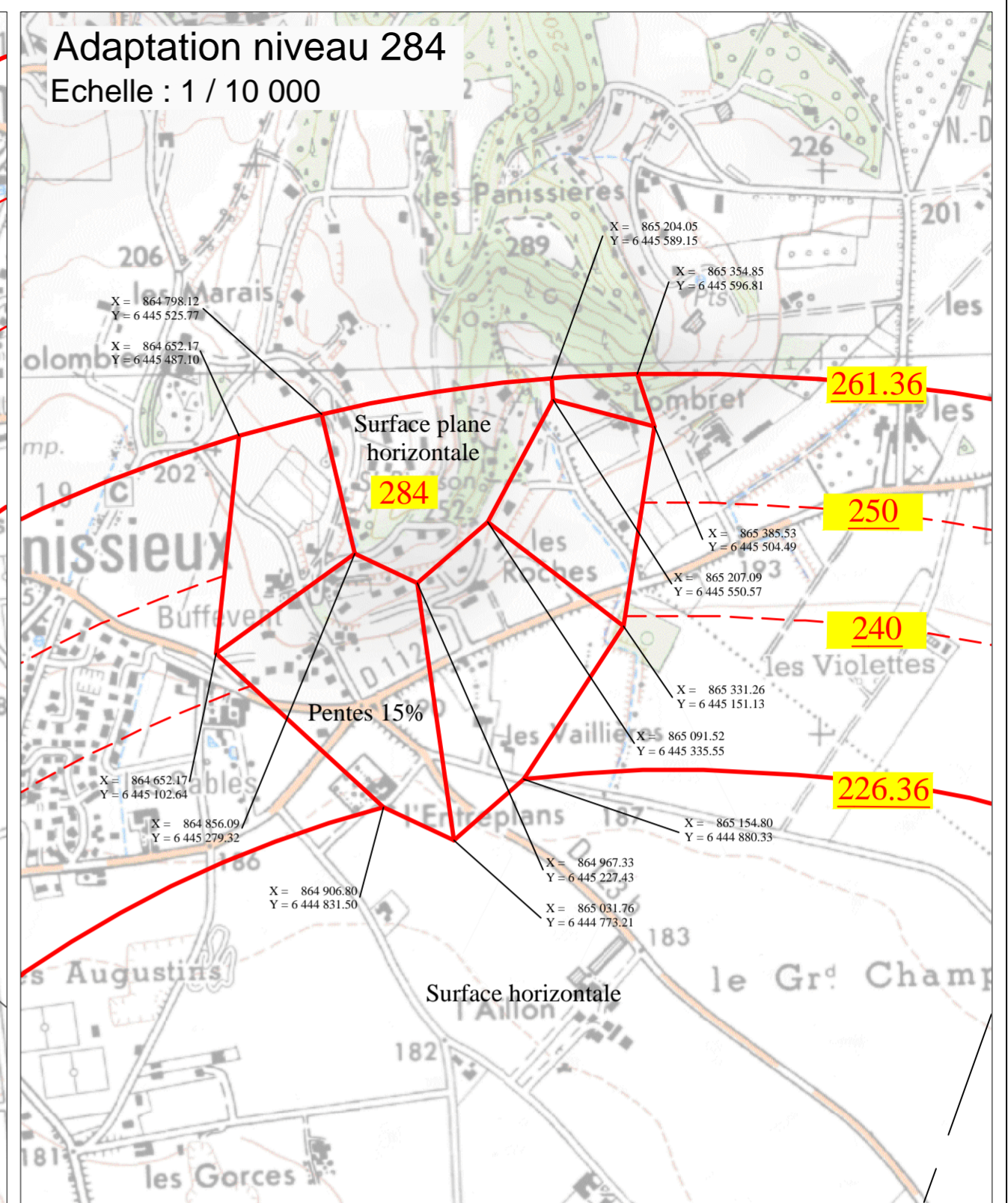
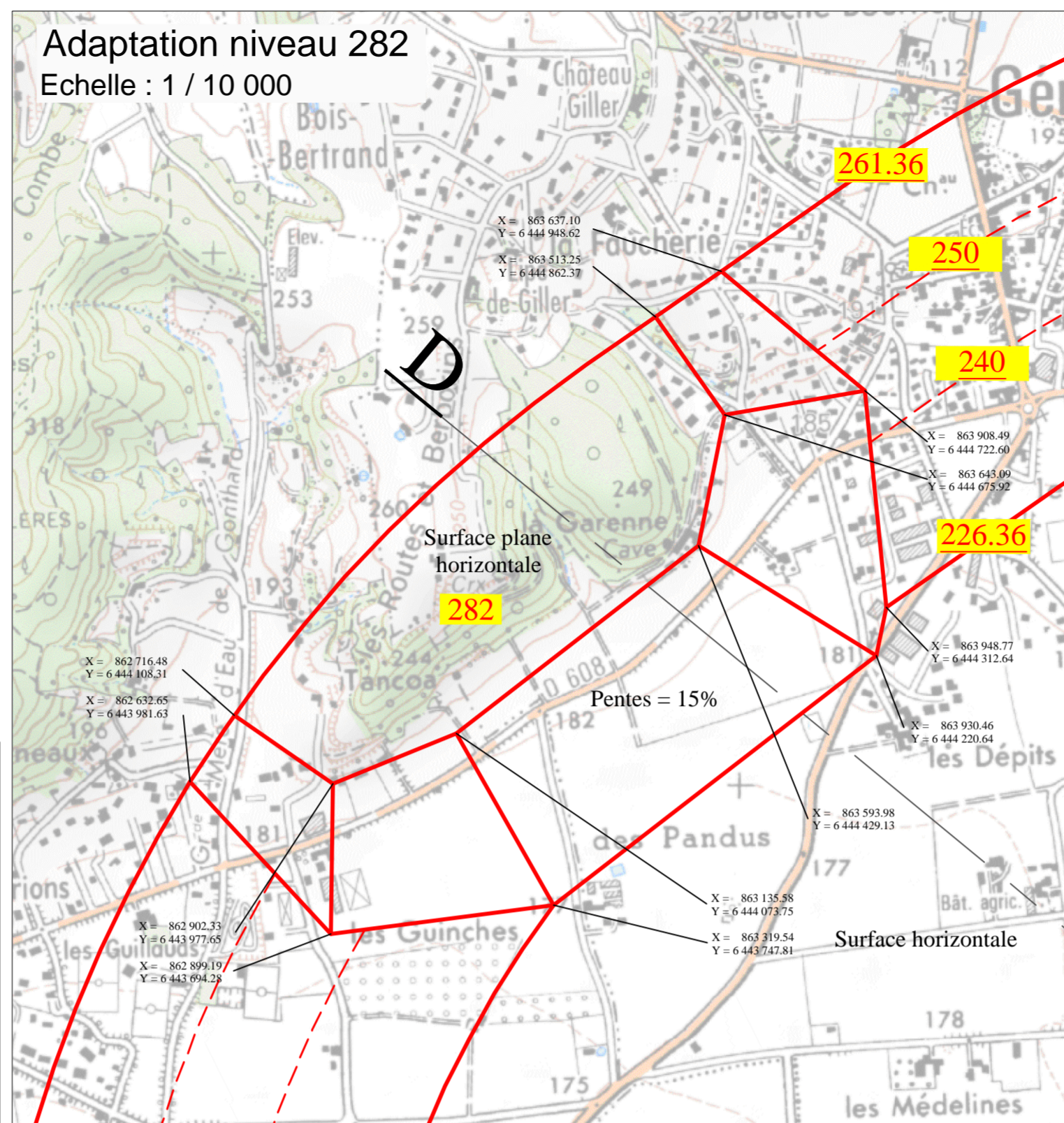
- Chiffre de code de l'aérodrome : 1
- Altitude de référence : 181.36 mètres NGF
- Piste 06L/24R non revêtue (Code 1) périmètre d'appui : 932.8 x 60 m.  
- Seuil 06L : approche de jour - seuil décalé de 115m.  
- Seuil 24R : approche de jour - seuil décalé de 130m.
- Piste 06R/24L non revêtue (Code 1) périmètre d'appui : 883.9 x 80m.  
- Seuil 06R : approche de jour - seuil décalé de 115m.  
- Seuil 24L : approche de jour - seuil décalé de 120 m.
- Piste 02/20 non revêtue (Code 1) périmètre d'appui : 501.3 x 80m.  
(approche de jour uniquement)



#### Légende :

- Périmètre d'appui
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement
- Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- Limite de commune
- Nom de la commune





Projection du plan : Lambert 93  
 Fond de plan : SCAN 25 © IGN  
 Etablissement du plan : SNIA/DPEA - site : Méditerranée  
 Chef de Projet : Carbonnières Jean-Claude  
 Chargé d'études : Robert Barra

Maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Environnement,  
 de l'Énergie et de la Mer

Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile centre-est



# 5 ffcXfca YXY ROMANS SAINT PAUL

## PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

### 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
février 2016	PSA-A3_SNIA-PEA_LFHE_2	1 / 10 000 et 1 / 1250
J f f j z f d U f Y W Y Z X i V i f Y U 9 b j f r c b b Y a Y b i s a f b U f Y a Y b h 5 j l z Y s , z j f j Y f 8 s %	D f e d c g f d U f Y W Y Z X i 8 f d U f Y a Y b h P r o g r a m m a t i o n E n v i r o n n e m e n t 5 a f b U f Y a Y b h D U f j g z Y s , z j f j Y f 8 s %	D f f g y b l f d U f Y X f Y W M f X i G y f j W B U f e b U X i b j f b j W j Y 5 f f e d c f h U j Y D U f j g z Y s , z j f j Y f 8 s %
J.C. CARBONNIERES	J. BYE	A. LASLAZ

5 d d f c i j f d U f U f f . l f ' a j b j g l f f j Y Y b X U Y X i ' 8 : ' 5 j j ' 8 s %



Maîtrise d'ouvrage

Ministère de l'Environnement,  
de l'Énergie et de la Mer



Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile centre-est

---

## Aérodrome de ROMANS – ST PAUL

# PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

## B - NOTE ANNEXE

---


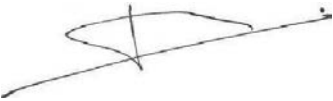

Maîtrise d'œuvre

Service National d'Ingénierie Aéroportuaire

Département Programmation Environnement Aménagement

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

Site Méditerranée : 1 rue Vincent Auriol – 13617 AIX EN PROVENCE cedex 1

Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement  Aix, le 8 Février 2016  JC CARBONNIERES	Proposé par le chef du département Programmation Environnement Aménagement  Paris, le 8 Février 2016  J. BYE	Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire  Paris, le 8 Février 2016  A. LASLAZ
Approuvé par arrêté ministériel en date du 26 Avril 2016		



# SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>2</b>
<b>I - GENERALITES SUR LES SERVITUDES AERONAUTIQUES</b>	<b>2</b>
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
<b>II - SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME DE ROMANS SAINT PAUL</b>	<b>5</b>
II.1 - PREAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	5
II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	6
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	7
II.4 - SURFACES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT	7
II.4.1 - Périmètre d'appui	7
II.4.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.3 - Surfaces latérales	10
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	10
II.4.5 - Surface conique	10
II.4.6 - Adaptations des surfaces	10
II.4.6.1 Adaptation niveau 284 (obstacles fixes)	10
II.4.6.2 Adaptation niveau 282 (obstacles fixes)	10
II.4.6.3 Adaptation imposée par le gabarit routier (QFU 24)	11
II.4.6.4 Adaptation imposée par le gabarit routier (QFU 06)	11
II.5 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS	11
II.5.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	11
II.5.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	11
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>14</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES</b>	<b>14</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>14</b>
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	14
II.2 - OBSTACLES A VENIR	14
<b>3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE</b>	<b>15</b>

# **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 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 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 et R 242-1 à R 242-2, D 242-1 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 :

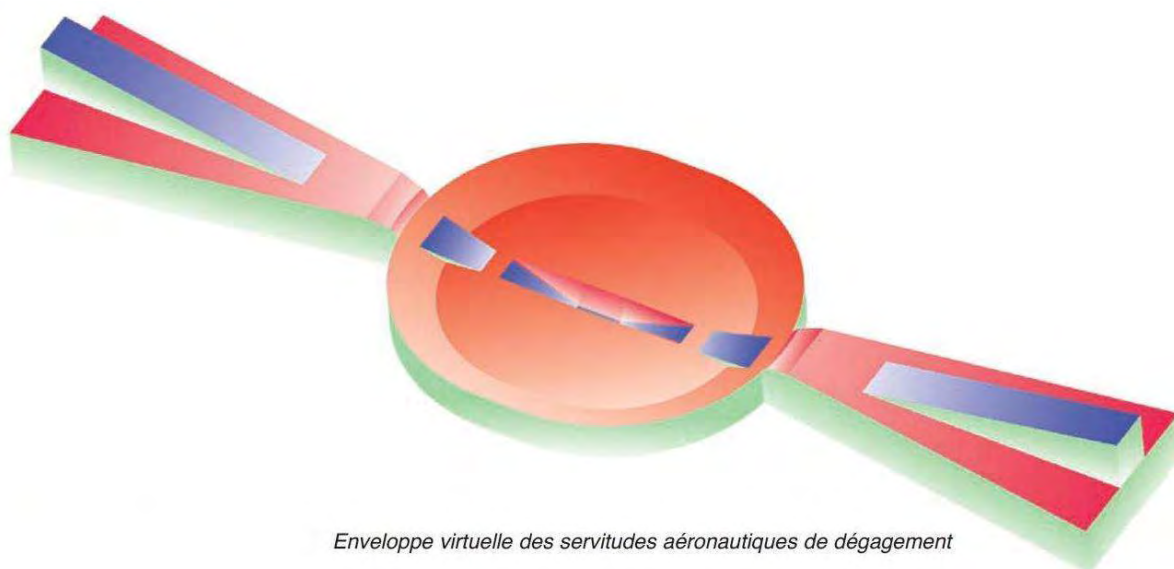
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains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

### II.1 - PREAMBULE

Le plan de servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de la plateforme, institué par arrêté ministériel du 25 juillet 1975, ne protège pas les infrastructures de l'aérodrome dans sa configuration actuelle.

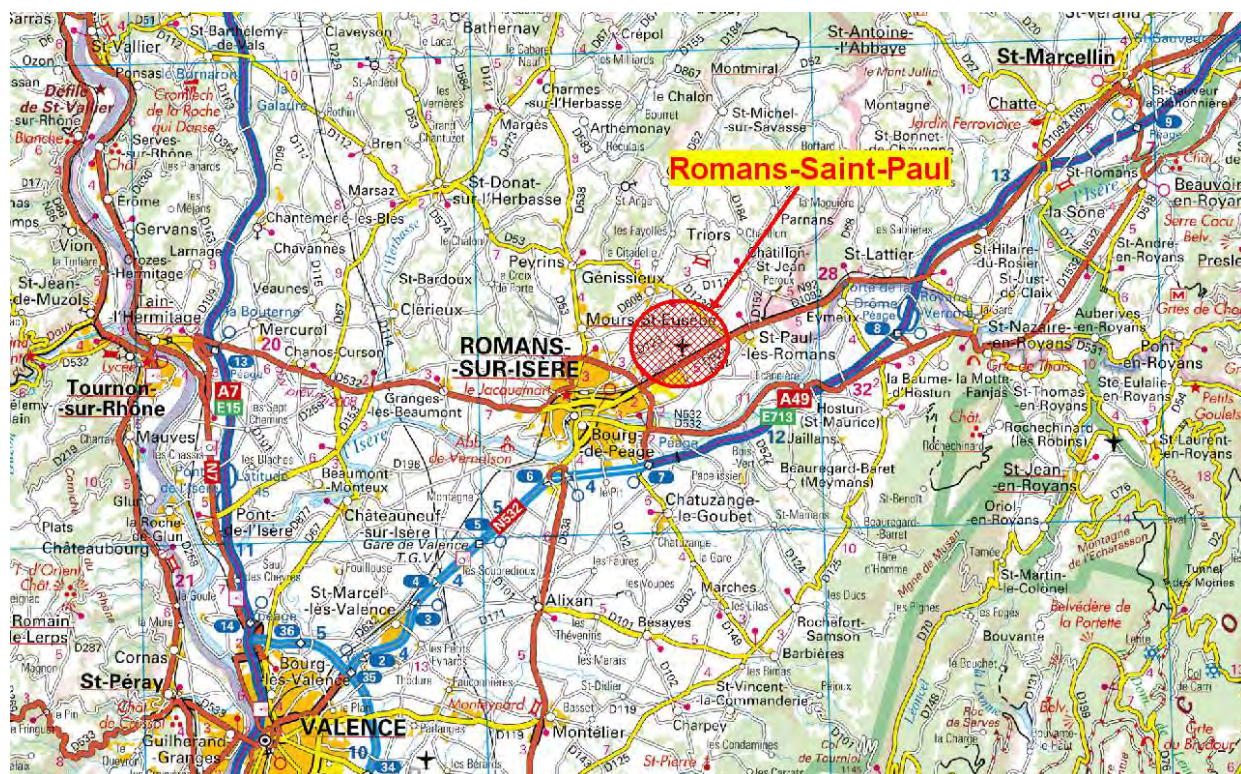
Le système de pistes (non revêtues) actuel repose sur les infrastructures aéronautiques suivantes :

- piste avions (06L/24R) : 932,8 mètres de long x 50 mètres de large,
- piste planeurs (06R/24L) : 883,9 mètres de long x 80 mètres de large
- piste courte (02/20) : 501,3 mètres de long x 80 mètres de large, atterrissage uniquement.

Le présent dossier des 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



L'aérodrome de Romans Saint Paul est situé au nord-est de la ville de Romans sur Isère dans le département de la Drôme sur la commune de Saint Paul les Romans. Il est la propriété de la ville de ROMANS et géré par les aéro-clubs basés.

## II.3 - CARACTERISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques

#### ▪ Systeme de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome de Romans Saint Paul prises en compte dans son **stade ultime** de développement sont les suivantes (1) :

- piste avions non revêtue (06L/24R), orientée 062° / 242° de 932,8 mètres de long x 50 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé de 115 m au QFU 06L,
  - un seuil décalé de 130 m au QFU 24R,
- piste planeurs non revêtue (06R/24L) orientée 062° / 242°, parallèle à la piste avions avec entraxe de 65 m, de 883,9 m de long x 80 m de large, comportant :
  - un seuil décalé de 115 m au QFU 06R
  - un seuil décalé de 120 m au QFU 24L
- piste courte non revêtue (02/20) orientée 021° / 201°, sécante aux pistes précédentes, de 501,3 m de long x 80 m de large, **réservée aux atterrissages exclusivement.**

(1) Ces caractéristiques sont identiques à celles de l'infrastructure actuelle et sont précisées au 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 les atterrissages.

L'aérodrome de Romans Saint Paul a une altitude de référence de **181,36 m NGF** (altitude rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

### II.3.2 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini 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 :

- **1** pour toutes les pistes.

### **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 avions non revêtue (06L/24R) est exploitée à vue :

- **seuil 06L : approche à vue de jour**
- **seuil 24R : approche à vue de jour**

La piste planeurs non revêtue (06R/24L) est exploitée à vue :

- **seuil 06R : approche à vue de jour**
- **seuil 24L : approche à vue de jour**

La piste courte non revêtue (02/20) est exploitée à vue **et uniquement à l'atterrissage** :

- **seuil 02 : approche à vue de jour**
- **seuil 20 : approche à vue de jour.**

### **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 et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces de dégagement aéronautiques 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 - 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 au sol.

Pour l'aérodrome de ROMANS, le périmètre d'appui de chaque piste a les caractéristiques suivantes :

- piste avions non revêtue : périmètre de 932,8 mètres x 60 mètres
- piste planeurs non revêtue : périmètre de 883,9 mètres x 80 mètres
- piste courte non revêtue : périmètre de 501,3 mètres x 80 mètres

Pour assurer la protection des pistes et bandes de piste existantes, la largeur du périmètre d'appui retenue pour la piste planeurs et la piste courte est identique à celle des pistes (soit 80 m). Cette disposition constitue une adaptation des surfaces de base telles que définies dans l'arrêté du 7 Juin 2007.

#### **II.4.2 - 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 avions non revêtue 06L/24R**

#### **Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 06L	Atterrissage QFU 24R
- Type d'approche (spécifications utilisées)	A vue	A vue
- Chiffre de code	1	1
- Distance au seuil	0 m	0 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	177,86 m NGF	181,35 m NGF
- Longueur 1 <sup>ère</sup> section	1 600 m	1 600 m
- Pente 1 <sup>ère</sup> section	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

#### **Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 24R (1) (trouée du côté du seuil 06L)	Décollage QFU 06L (trouée du côté du seuil 24R)
- Chiffre de code	1	1
- Distance à l'extrémité de la piste	0 m	0 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	380 m	380 m
- Cote à l'origine	177,19 m NGF	181,34 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

(1) Au QFU 24 R, a été pris en compte en plus de la trouée droite une trouée de décollage courbe dont les caractéristiques propres sont les suivantes :

- Alignement droit : 500 m
- Rayon : 500 m
- Cap : 260°



**Piste planeurs non revêtue (06R/24L)****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 06R	Atterrissage QFU 24L
- 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	177,56 m NGF	180,11 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur	1 600 m	1 600 m

**Trouées de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 24L (trouée du côté du seuil 06R)	Décollage QFU 06R (trouée du côté du seuil 24L)
- 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	177,10 m NGF	180,10 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

**Piste courte non revêtue (02/20)****Trouées d'atterrissage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 02	Atterrissage QFU 20
- 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	178,51 m NGF	180,04 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur	1 600 m	1 600 m

(\*) voir paragraphe II.4.1

### **II.4.3 - Surfaces latérales**

Les surfaces latérales ont une pente de 20 % pour chaque 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.

### **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 226,36 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 :

- 2 000 mètres pour chaque piste.

et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

### **II.4.5 - Surface conique**

La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 35 mètres, soit une cote maximale de 261,36 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 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 surfaces figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détails (A2). Toutes les cotes nécessaires à leur construction sont indiquées sur le plan de cotation des adaptations (A3).

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.

#### **II.4.6.1 Adaptation niveau 284 (obstacles fixes)**

Cette adaptation se situe au droit de la surface conique et consiste en une calotte horizontale (cote : 284 m NGF) avec des pentes de raccordement aux surfaces de base de 15%.

#### **II.4.6.2 Adaptation niveau 282 (obstacles fixes)**

Cette adaptation se situe au droit de la surface conique et consiste en une calotte (partie horizontale à la cote 282 m NGF) avec des pentes de raccordement aux surfaces de base de 15%.

#### **II.4.6.3 Adaptation imposée par le gabarit routier (QFU 24)**

Cette adaptation consiste en une déformation ponctuelle (calotte) couvrant un chemin communal (2 parties planes horizontales à chaque extrémité au nord et au sud respectivement de 188,60 et 186,50 m NGF avec raccord central incliné) avec des pentes de raccordement aux surfaces de base de 15%. Les cotes altimétriques indiquées précédemment résultent du gabarit routier (6,30 m) au-dessus du chemin.

#### **II.4.6.4 Adaptation imposée par le gabarit routier (QFU 06)**

Cette adaptation consiste en une déformation ponctuelle (calotte) plane couvrant un tronçon de la route départementale D123a (partie plane horizontale à la cote de 183,60 m NGF) avec des pentes de raccordement aux surfaces de base de 15%. Les cotes altimétriques indiquées précédemment résultent du gabarit routier (6,30 m) au-dessus de la route.

### **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 de Romans Saint Paul sont les suivantes :

Département de la Drôme

- Chatillon Saint Jean
- Chatuzange le Goubet
- Genissieux
- Mours Saint Eusebe
- Romans sur Isère
- Saint Paul les Romans
- Triors

Département de l'Isère

- Saint Lattier





## **2 - MISE EN APPLICATION DU PSA**

### **I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES**

Aucun obstacle existant situé sous les surfaces de dégagement (de base ou adaptées) n'a été identifié comme dépassant ces surfaces.

### **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.

**NB : Ces modalités ne concernent pas le plan des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de ROMANS SAINT PAUL étant donné qu'aucun obstacle existant ne dépasse les cotes limites autorisées.**

#### **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 géodésique WGS84 (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 coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes : projection planimétrique Lambert 93.

#### Schéma

