

AÉRODROME DE PAU-PYRÉNÉES (LFBP)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du **24 juin 2026**



SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	6
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	7
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	7
II.3.2 - Chiffre de code	7
II.3.3 - Mode d'exploitation	7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	8
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	8
II.4.2 - Surfaces latérales	9
II.4.3 - Périmètre d'appui	9
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	9
II.4.5 - Surface conique	9
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	10
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement	11
II.4.8 - Adaptations des surfaces	13
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	16
II.5.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche	16
II.5.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	16
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	17
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	17
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	19
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	19
II.2 - OBSTACLES À VENIR	19
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	20



1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. 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 de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services de l'aviation civile.

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5 et R.6351-1 à R. 6351-29,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.



I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES

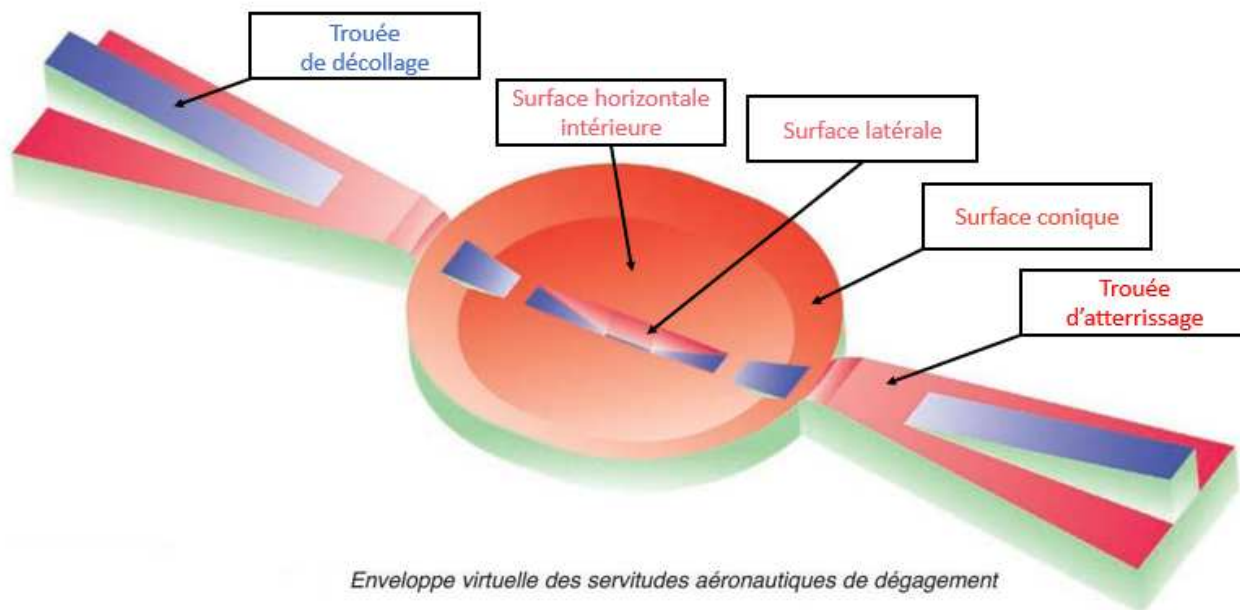
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans ses stades actuel et ultime de développement, y compris celles des aires de sécurité d'extrémité de piste lorsqu'elles sont requises par les règles de conception applicables à l'aérodrome,
- le chiffre de code de référence attribué à chacune de ces pistes,
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage desservant ce système de pistes,
- 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 GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



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 opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

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 à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.



II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

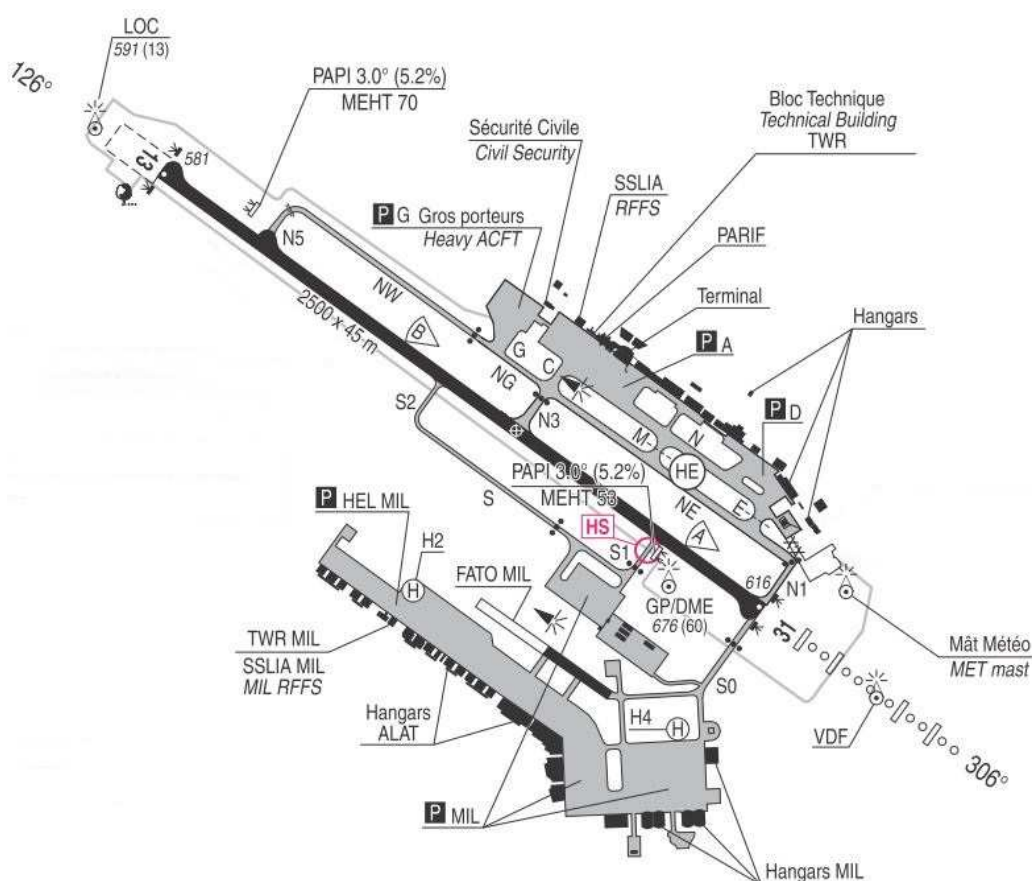
Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par l'arrêté du 24 septembre 1991.

Ces servitudes avaient été créées pour assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques suivantes :

- piste 13/31¹ revêtue, orientée nord-ouest / sud-est de 3000 mètres de long x 45 mètres de large,
- hélistation de classe 1, utilisable aux instruments, parallèle à la piste, et située au sud-ouest de celle-ci.

Les infrastructures de l'aérodrome sont aujourd'hui les suivantes :

- piste 13/31 revêtue, orientée nord-ouest / sud-est de 2500 mètres de long x 45 mètres de large,
- FATO (aire d'approche finale et de décollage destinée aux hélicoptères)
 - civile HE située au nord-est de la piste,
 - militaire DE ROSE située au sud-ouest de la piste.



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

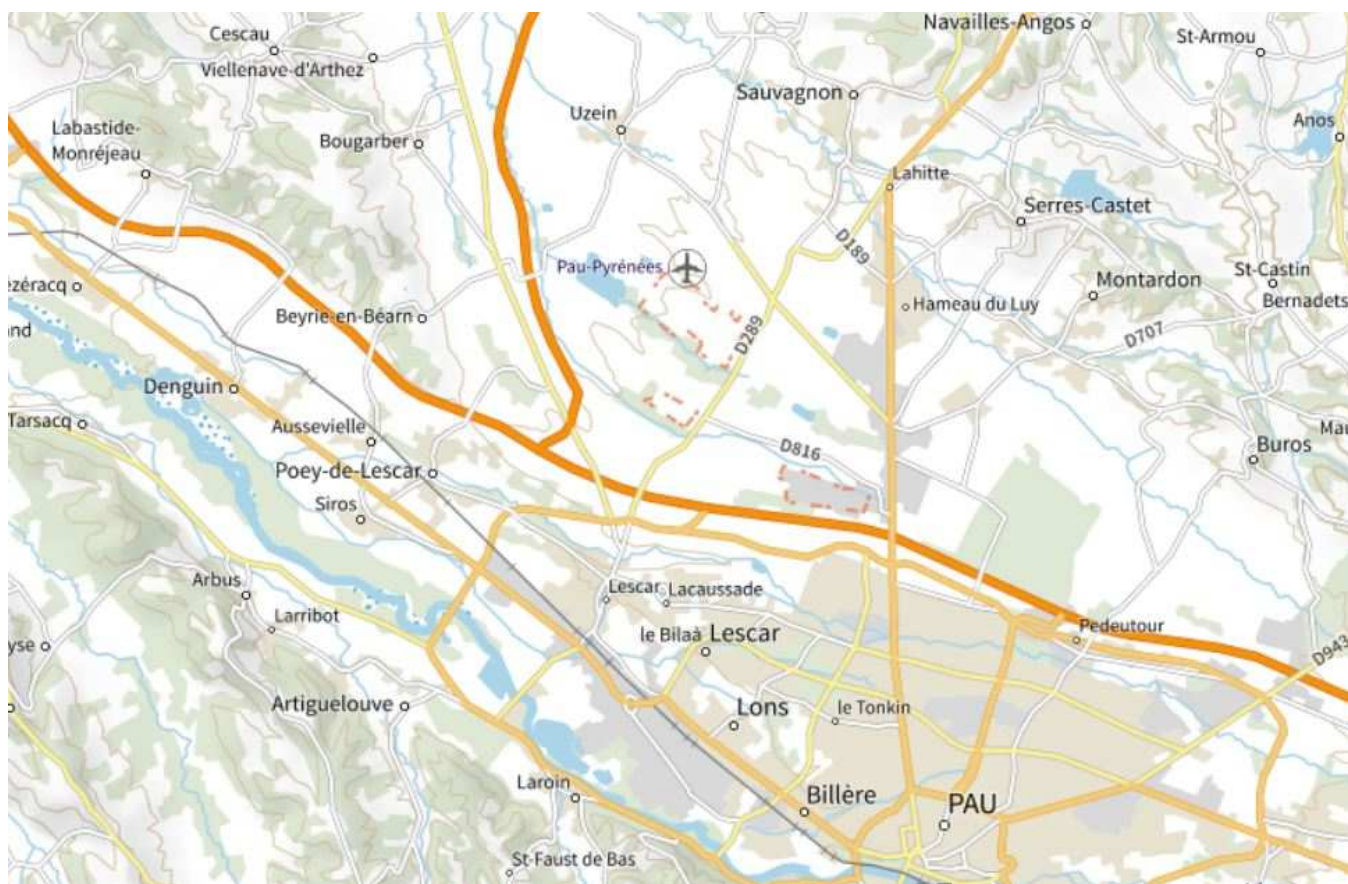
Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

¹ Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.

QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.



II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

Les orientations et dimensions des infrastructures de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement sont les suivantes :

- piste 13/31 revêtue, orientée nord-ouest / sud-est de 3000 mètres de long x 45 mètres de large,
- FATO civile HE située au nord-est de la piste, de 19,65 mètres de long x 19,65 mètres de large (aire de sécurité associée de 39,25 mètres de long x 39,25 mètres de large),
- FATO militaire DE ROSE située au sud-ouest de la piste, de 644,38 mètres de long x 20 mètres de large (aire de sécurité associée de 644,38 mètres de long x 40 mètres de large).

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétriques des infrastructures.

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 dans la réglementation applicable. 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 4 pour la piste.

II.3.3 - Mode d'exploitation

Le mode d'exploitation de la piste et de chaque FATO, 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 est exploitée à vue de jour et de nuit avec indicateurs visuels de pente d'approche et aux instruments :

- seuil 13 : approches classiques
- seuil 31 : approches classiques et approches de précision

La FATO civile HE est destinée à être utilisée de jour uniquement par des hélicoptères exploités en classe de performance 1, 2 ou 3.

La FATO militaire DE ROSE est destinée à être utilisée de jour et de nuit par des hélicoptères exploités en classe de performance 1, 2 ou 3.



II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

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 opérationnelles de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS).

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Piste

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 13	Atterrissage QFU 31
Spécifications utilisées	approche classique	approche de précision
Distance au seuil	60 m	60 m
Largeur à l'origine	280 m	280 m
Divergence	15 %	15 %
Cote à l'origine	174,6 m NGF	187,7 m NGF
Longueur 1 ^{ère} section	3 000 m	3 000 m
Pente 1 ^{ère} section	2 %	2 %
Pente 2 ^{ème} section	2,5 %	2,5 %
Cote 3 ^{ème} section (pente nulle)	324,6 m NGF	337,7 m NGF
Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 31 (trouée du côté du seuil 13)	Décollage QFU 13 (trouée du côté du seuil 31)
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	1 200 m	1 200 m
Cote à l'origine	174,6 m NGF	187,7 m NGF
Pente	2 %	2 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m



Aires d'approche finale et de décollage

Trouées d'atterrissage et de décollage

DESIGNATIONS	HE (civile)	DE ROSE (militaire)
Classe de performance retenue	1	1
Distance du bord intérieur au bord de la FATO (longueur de l'aire de sécurité)	5 m	10 m
Largeur à l'origine	39,25 m	40 m
Cote à l'origine	186,7 m NGF	182,5 m NGF / 185,4 m NGF
Divergence	10 %	15 %
Largeur finale	120 m	120 m
Longueur	3 378 m	3 378 m
Pente	4,5 %	4,5 %

II.4.2 - Surfaces latérales

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

Les surfaces latérales des FATO ont pour pente 100 % jusqu'à une hauteur de 10 mètres.

II.4.3 - Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est constitué, pour chaque infrastructure aéronautique, par l'enveloppe des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage, et des lignes d'appui des surfaces latérales :

- piste : périmètre de 3120 m x 300 m,
- FATO civile HE : périmètre de 42 m x 40 m,
- FATO militaire DE ROSE : périmètre de 664,38 m x 40 m.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétriques des infrastructures.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

L'altitude de référence retenue pour la surface horizontale intérieure est 187,7 m NGF ce qui donne, augmentée de 45 mètres, une altitude de cette surface fixée à 232,7 m NGF.

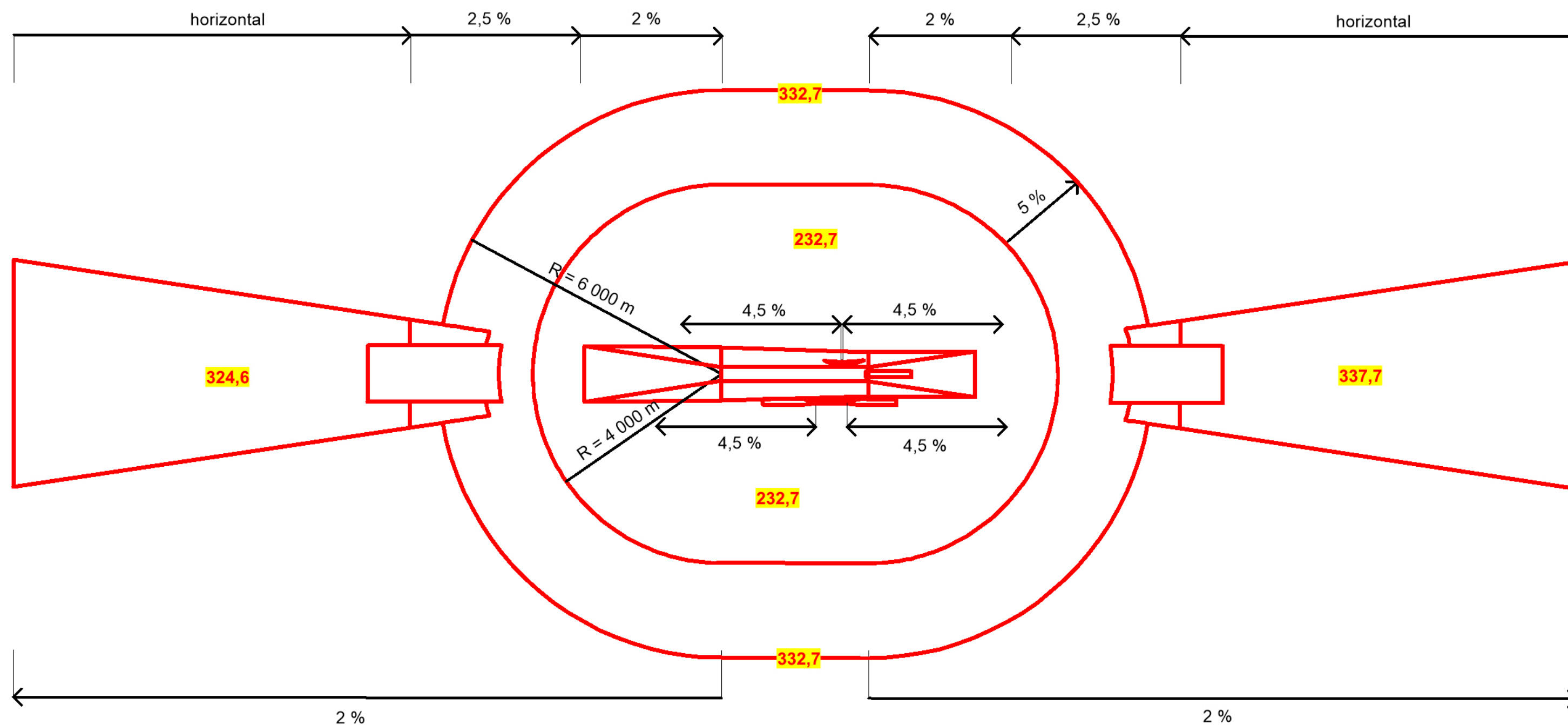
La surface horizontale intérieure est délimitée par l'enveloppe convexe des cercles de rayon 4000 mètres, centrés sur la verticale des milieux des bords intérieurs des trouées d'atterrissage de la piste.

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 100 mètres, soit une cote maximale de 332,7 mètres NGF.

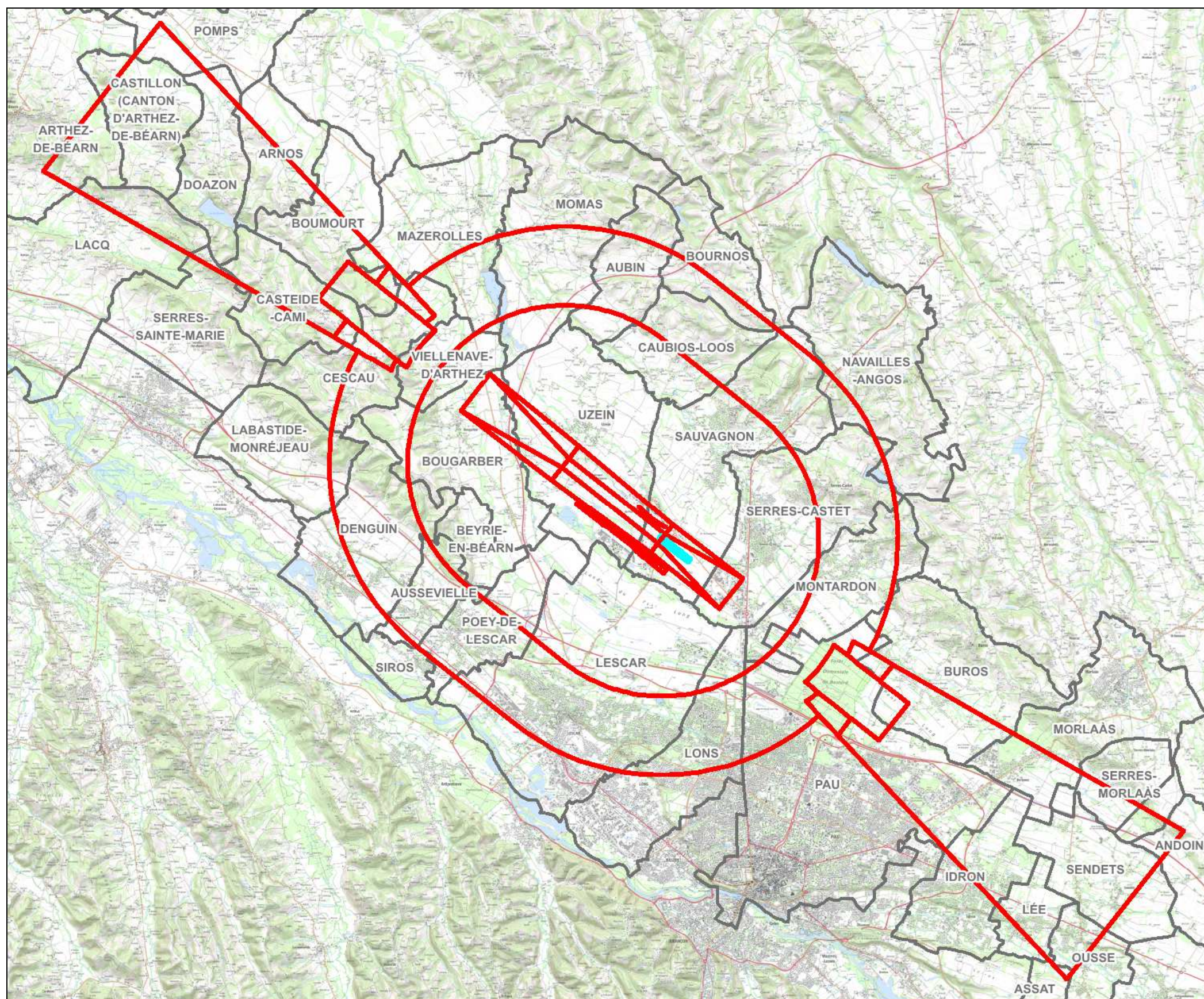


II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement

Le schéma ci-après précise l'enveloppe des surfaces de dégagements aéronautiques correspondant au stade ultime de développement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées.



Les communes concernées sont les suivantes :

Département des Pyrénées-Atlantiques :

- | | |
|--|-----------------------|
| - ANDOINS | - LESCAR |
| - ARNOS | - LONS |
| - ARTHEZ-DE-BÉARN | - MAZEROLLES |
| - ASSAT | - MOMAS |
| - AUBIN | - MONTARDON |
| - AUSSEVIELLE | - MORLAÀS |
| - BEYRIE-EN-BÉARN | - NAVAILLES-ANGOS |
| - BOUGARBER | - OUSSE |
| - BOUMOURT | - PAU |
| - BOURNOS | - POEY-DE-LESCAR |
| - BUROS | - POMPS |
| - CASTEIDE-CAMI | - SAUVAGNON |
| - CASTILLON (CANTON D'ARTHEZ-DE-BÉARN) | - SENDETS |
| - CAUBIOS-LOOS | - SERRES-CASTET |
| - CESCAU | - SERRES-MORLAÀS |
| - DENGUIN | - SERRES-SAINT-MARIE |
| - DOAZON | - SIROS |
| - IDRON | - UZEIN |
| - LABASTIDE-MONRÉJEAU | - VIELLENAVE-D'ARTHEZ |
| - LACQ | |
| - LÉE | |



II.4.8 - 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'irréremédiables 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.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).

Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

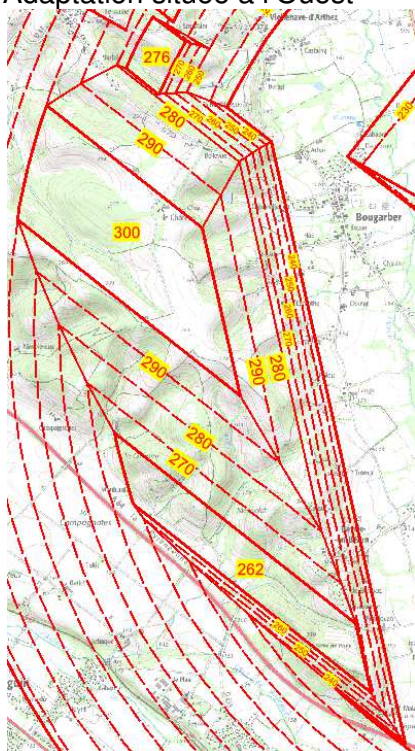
Adaptations globales

Les adaptations globales sont conçues à partir des obstacles existants et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

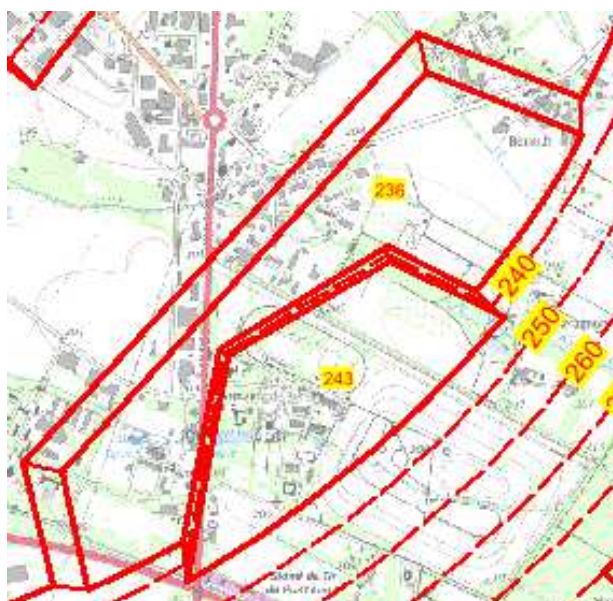
Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Les adaptations globales se trouvent au niveau de la surface conique et de la surface horizontale intérieure.

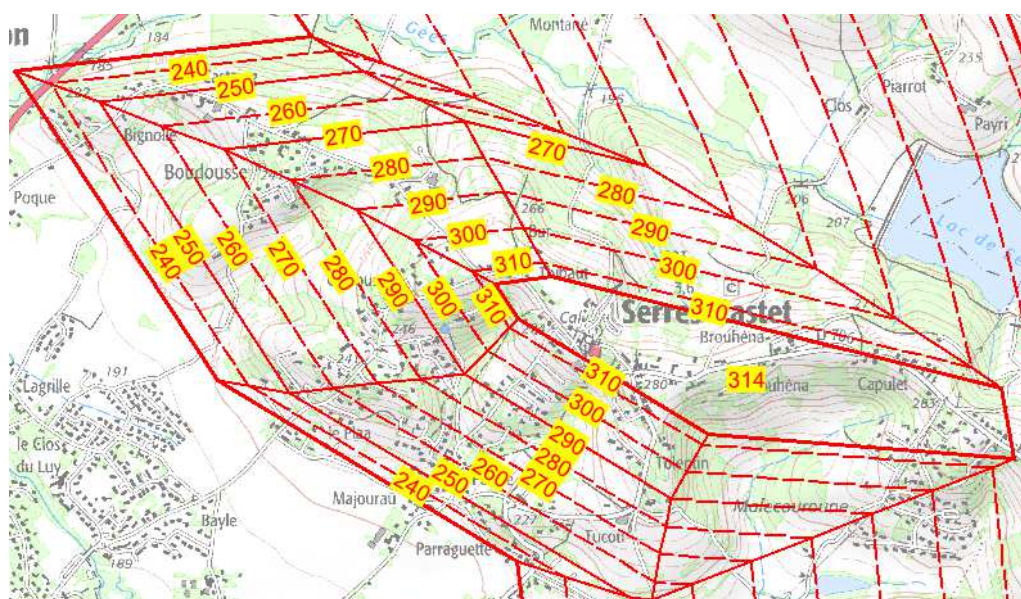
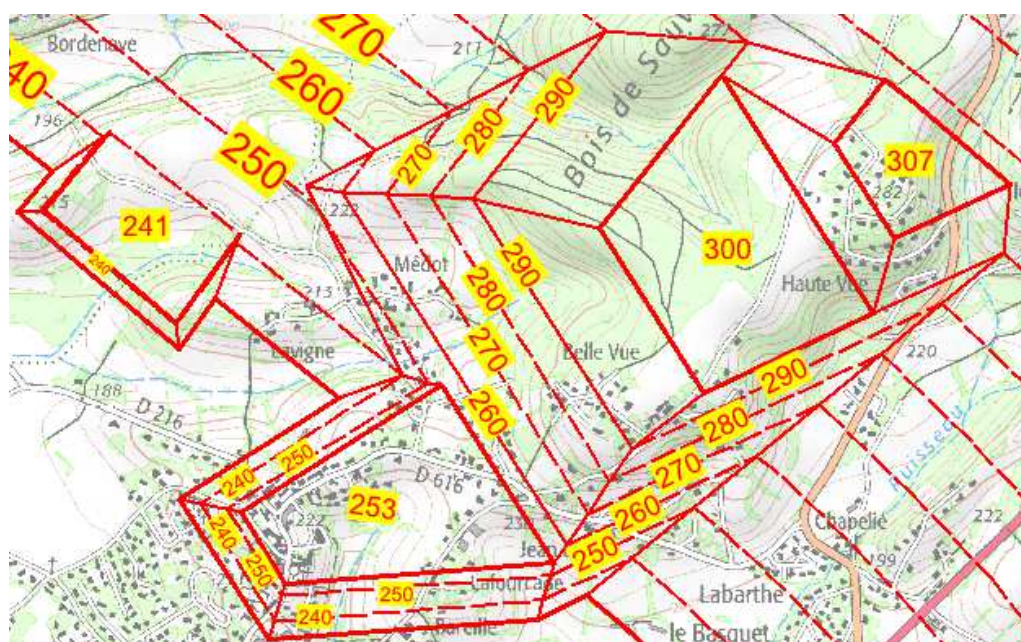
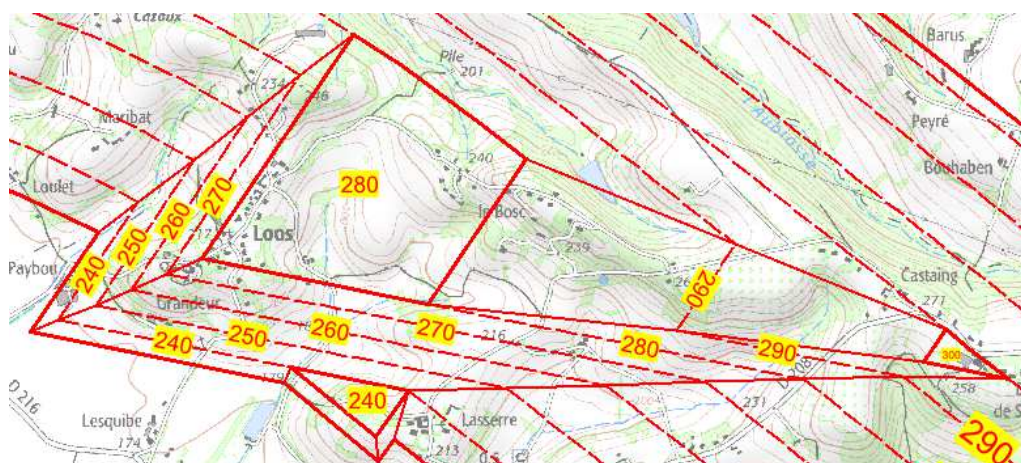
Adaptation située à l'Ouest



Adaptation située au Sud-Est



Adaptations situées à l'Est et au Nord-Est :



Adaptations ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ils sont traités individuellement et sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants (coordonnées X Y en projection Lambert 93) :

N°	Type	X (m)	Y (m)	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement	Surface concernée
A	Poteau ligne électrique	425 070,71	6 264 538,35	305,34 m NGF	5 m	Surface conique



II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

II.5.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche

Le dispositif de balisage d'approche au seuil 31 est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	31
Longueur de la ligne d'approche	900 m
Longueur de la servitude associée	960 m
Largeur de la servitude associée	120 m

II.5.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 13 et 31 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	13	31
Pente du PAPI	3 ° (5,24 %)	3 ° (5,24 %)
Angle de calage A	2,5 °	2,5 °
Cote à l'origine	174,6 m NGF	187,7 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Pente (angle de calage A - 0.57°)	1,93 ° (3,37 %)	1,93 ° (3,37 %)

Ces surfaces sont plus pentues que les trouées d'atterrissage associées mais s'étendent latéralement de 10 mètres supplémentaires de part et d'autre de ces trouées. Elles sont représentées sur le plan A3.



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports).

Ces obstacles sont les suivants :

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (jusqu'à...) en mètres NGF	Hauteur de dépassement (jusqu'à...) en mètres	Commune
<u>Surface d'appui</u> 1 - Route du lac (D 208) 2 - Arbre 6 - Bâtiment (shelter ILS) 7 - Bâtiment 8 - Manche à vent 9 - Antenne	Sans objet		Uzein Sauvagnon
<u>Trouées d'atterrissage et de décollage Nord-Ouest</u> 10 - Arbres 11 - Arbre 12 - Arbres 13 - Arbres 14 - Maison 15 - Arbre 16 - Chemin Cami de Bignau – Gabarit routier (4,3 m majoré de 2 m)	196,03 183,07 184,92 185,7 178,75 182,51 179,9	13 5,5 8,4 9,6 2 6,2 4,6	Uzein
<u>Trouées d'atterrissage et de décollage Sud-Est</u> 18 - Route de Lescar (D 289) - Gabarit routier (4,3 m majoré de 2 m)	194,17	1	Sauvagnon
<u>Surfaces latérales Sud-Ouest</u> 26 - Arbres 27 - Arbres	186,84 189,62	4,4 0,7	Uzein Sauvagnon
<u>Surfaces latérales Nord-Est</u> 13 - Arbres 31 - Arbres 32 - Arbre 35 - Antenne	185,7 188,15 199,71 196,72	1,9 0,8 2,8 1,2	Uzein Sauvagnon



Parmi ces obstacles, ceux listés ci-dessous dépassent également les surfaces de dégagements aéronautiques associées à la piste de longueur 2500 mètres à la date de rédaction du présent document.

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (jusqu'à...) en mètres NGF	Hauteur de dépasement (jusqu'à...) en mètres	Commune
<u>Surface d'appui</u> 7 - Bâtiment 8 - Manche à vent 9 - Antenne	Sans objet		Sauvagnon
<u>Trouées d'atterrissage et de décollage Nord-Ouest</u> 10 - Arbres	196,03	0,45	Uzein
<u>Trouée d'atterrissage Nord-Ouest</u> 2 - Arbre	183,68	3,3	Uzein
<u>Trouées d'atterrissage et de décollage Sud-Est</u> 18 - Route de Lescar (D 289) - Gabarit routier (4,3 m majoré de 2 m)	194,17	1	Sauvagnon
<u>Surfaces latérales Sud-Ouest</u> 26 - Arbres 27 - Arbres	186,84 189,62	3,6 0,1	Uzein Sauvagnon
<u>Surfaces latérales Nord-Est</u> 32 - Arbre	199,71	1,2	Uzein



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, peuvent être 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 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

II.2 - OBSTACLES À 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.



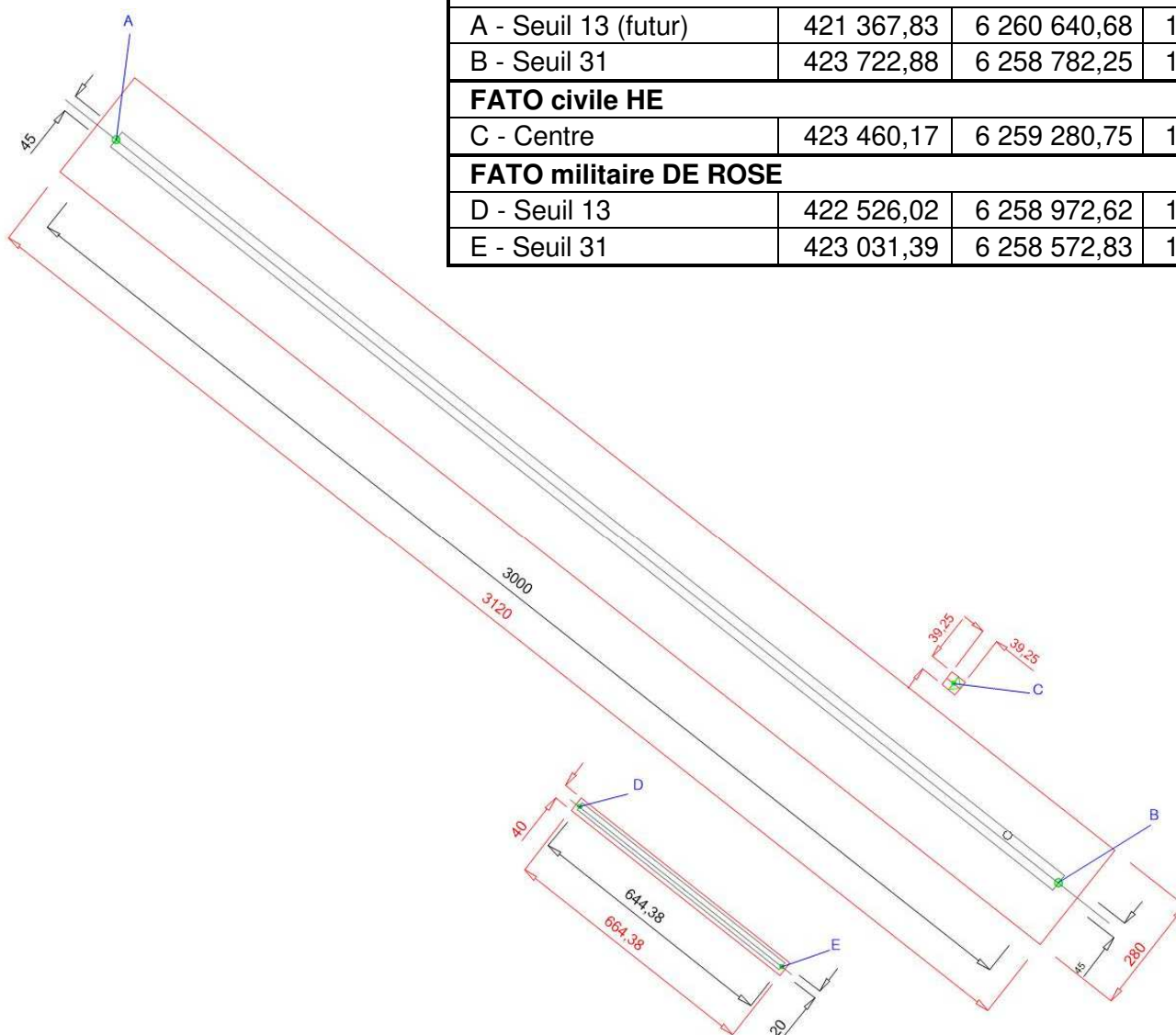
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

Les coordonnées x et y des bornes sont repérées dans le système de référence et de coordonnées planimétrique en vigueur.

SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE			
ZONE	SYSTÈME GÉODÉSIQUE	ELLIPSOÏDE ASSOCIÉ	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

Les distances sont exprimées en mètres et calculées en projection planimétrique à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes. Elles peuvent donc différer légèrement des longueurs physiques des infrastructures telles que déclarées sur la publication d'information aéronautique.

Points	X (m)	Y (m)	Z (m)
Piste 13/31			
A - Seuil 13 (futur)	421 367,83	6 260 640,68	174,6
B - Seuil 31	423 722,88	6 258 782,25	187,7
FATO civile HE			
C - Centre	423 460,17	6 259 280,75	186,7
FATO militaire DE ROSE			
D - Seuil 13	422 526,02	6 258 972,62	182,7
E - Seuil 31	423 031,39	6 258 572,83	185,6





Direction générale de l'Aviation civile

50, rue Henri Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

www.ecologie.gouv.fr

Publié le : 08/09/2026 12:11 (Europe/Paris)

Collectivité : Castillon-d'Arthez

https://www.intramuros.org/castillon-darthez/documents_administratifs/77501