

# **AERODROME DE LYON-BRON PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENTS**

## **PROJET**

### **B – Note annexe**

- Notice explicative
- Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste
- Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base
- Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagements

Approuvé par décret/arrêté (inter)ministériel en date du XX/XX/XXXX

# B - Note annexe

## Sommaire

### 1 - NOTICE EXPLICATIVE

.....	
<b>1.0 - PLAN DE SITUATION</b>	<b>4</b>
<b>1.1 - GÉNÉRALITÉS</b>	<b>5</b>
<b>1.2 - BASES REGLEMENTAIRES</b>	<b>5</b>
<b>1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES</b>	<b>5</b>
<b>1.4 - CARACTÉRISTIQUES DÉTERMINANT LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT</b>	<b>6</b>
<b>1.4.1 Chiffre de code</b>	<b>6</b>
<b>1.4.2 Mode d'exploitation des pistes</b>	<b>6</b>
<b>1.4.3 Altitude de référence des servitudes aéronautiques</b>	<b>6</b>
<b>1.4.4 Caractéristiques géométriques</b>	<b>6</b>
<b>1.4.5 Système de piste</b>	<b>6</b>
<b>1.5 - SURFACES DE BASE</b>	<b>7</b>
<b>1.5.1 Périmètre des surfaces d'appui des pistes</b>	<b>7</b>
<b>1.5.2 Trouées d'atterrissage et de décollage</b>	<b>7</b>
<b>1.5.3 Surfaces latérales des pistes</b>	<b>7</b>
<b>1.5.4 Surface horizontale intérieure</b>	<b>7</b>
<b>1.5.5 Surface conique</b>	<b>8</b>
<b>1.6 - SURFACES COMPLEMENTAIRES</b>	<b>9</b>
<b>1.6.1 Surfaces associées aux approches de précisions (O.F.Z.)</b>	<b>9</b>
<b>1.7 - SURFACES HELISTATION (FATO)</b>	<b>10</b>
<b>1.8 - SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES</b>	<b>11</b>
<b>1.8.1 Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)</b>	<b>11</b>
<b>1.9 – ADAPTATION DES SURFACES</b>	<b>12</b>
<b>1.9.1 Adaptation sur obstacle mobile</b>	<b>12</b>
<b>1.9.2 Adaptation globale au sud de la piste, dans la surface horizontale</b>	<b>13</b>
<b>1.9.3 Adaptation globale au sud de la piste, dans la trouée d'atterrissage</b>	<b>13</b>
<b>1.9.4 Adaptation globale au sud de la piste, dans la trouée de décollage</b>	<b>13</b>
<b>1.9.5 Adaptation globale sur obstacles isolés</b>	<b>13</b>
<b>1.9.6 Adaptations cylindriques</b>	<b>14</b>
<b>1.9.A - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS</b>	<b>15</b>
<b>1.9.A1 Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes</b>	<b>15</b>
<b>1.9.A2 Communes frappées de servitudes aéronautiques</b>	<b>15</b>
<b>2 - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES</b>	<b>16</b>
<b>2.1 Repérage et nature des obstacles</b>	<b>16</b>

<b>2.2 - APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT</b>	<b>16</b>
<b>2.2.1 Obstacles à venir</b>	<b>16</b>
<b>2.2.2 Obstacles existants et leur traitement</b>	<b>17</b>

### **3 - DOCUMENTS ANNEXES**

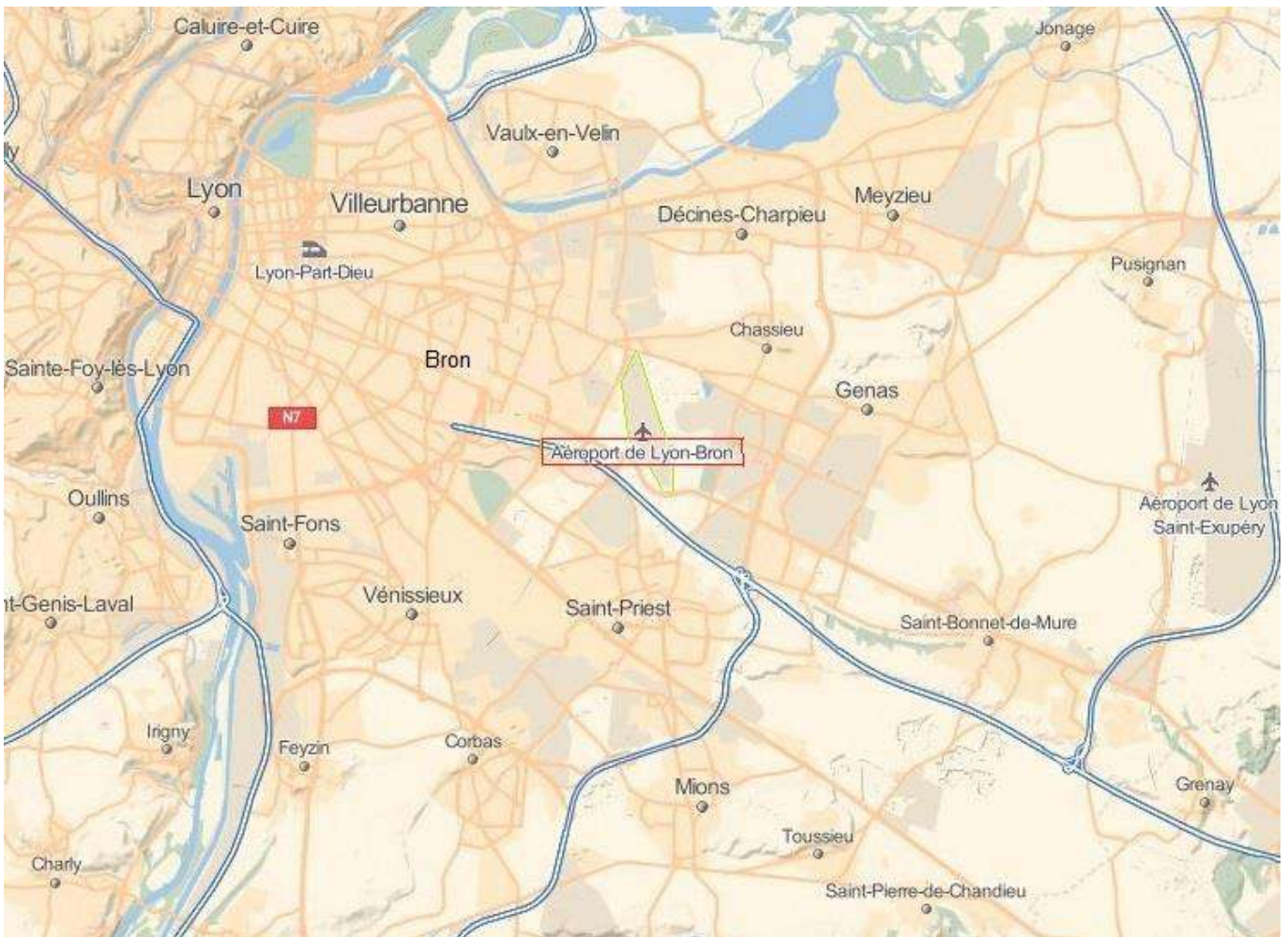
**3.1 - Etat des bornes de repérage d'axes**

**3.2 - Servitudes aéronautiques de dégagement – Vue de dessus**

**3.3 - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement**

# 1 – NOTICE EXPLICATIVE

## 1.0 - PLAN DE SITUATION



## 1.1- GENERALITES

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

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aéroport, 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 intéressés, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat.

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). 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'aéroport.

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.

L'aéroport de Lyon Bron dispose aujourd'hui d'un PSA approuvé le 25 mai 1984. Sa révision est motivée par une modification des surfaces de base des servitudes aéronautiques définies dans l'arrêté du 07 juin 2007 modifié fixant les spécifications des servitudes aéronautiques et par le fait que le PSA en vigueur protège les trouées d'atterrissage (calées sur des seuils décalés) et non les trouées de décollage.

La suppression des antennes de l'ILS (instrument landing system) en janvier 2017 devrait permettre à terme de s'affranchir du seuil décalé au nord. Ainsi, sur le nouveau PSA, les points de départ des trouées d'atterrissage et de décollage nord se trouvent confondus.

## 1.2- BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports et en particulier des articles L6350-1 et L6351-1
- de l'arrêté du 07 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

## 1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES

L'ensemble des surfaces caractérisant les servitudes aéronautiques de dégagement détermine et assure la protection de l'aéroport dans son extension maximale.

Les caractéristiques techniques des servitudes aéronautiques associées aux pistes à protéger sont définies :

- par le code de référence attribué à chaque piste de l'aéroport concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres utilisés par les avions à voilure fixe et sa circulaire d'application),

- par les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision...).

Les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Lyon-Bron permettent de protéger contre les obstacles :

- La piste existante revêtue de 1820 mètres de longueur par 45 mètres de largeur.
- Les aides visuelles : constituées d'un PAPI (indicateur visuel de pente d'approche) en piste 16 et d'une rampe d'approche de 420 m pour la piste 34.

## 1.4 - CARACTERISTIQUES DETERMINANT LES SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement tiennent compte des conditions d'exploitation qui doivent pouvoir être assurées (dispositif de piste et mode d'exploitation) sur l'aérodrome.

### 1.4.1 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence de chaque piste 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 distance de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

- Le chiffre de code des pistes établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Lyon-Bron est « 4 ».
- Il fixe la longueur de piste minimale nécessaire pour l'aéronef le plus contraignant au décollage.

### 1.4.2 - 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.

La piste est exploitée aux instruments :

- *seuil 16 : approche de précision Cat I, sans rampe d'approche*
- *seuil 34 : approche de précision Cat I*

### 1.4.3 - Altitude de référence des servitudes aéronautiques

L'altitude de référence de l'aérodrome est le point le plus élevé de la surface de la piste utilisée pour l'atterrissage.

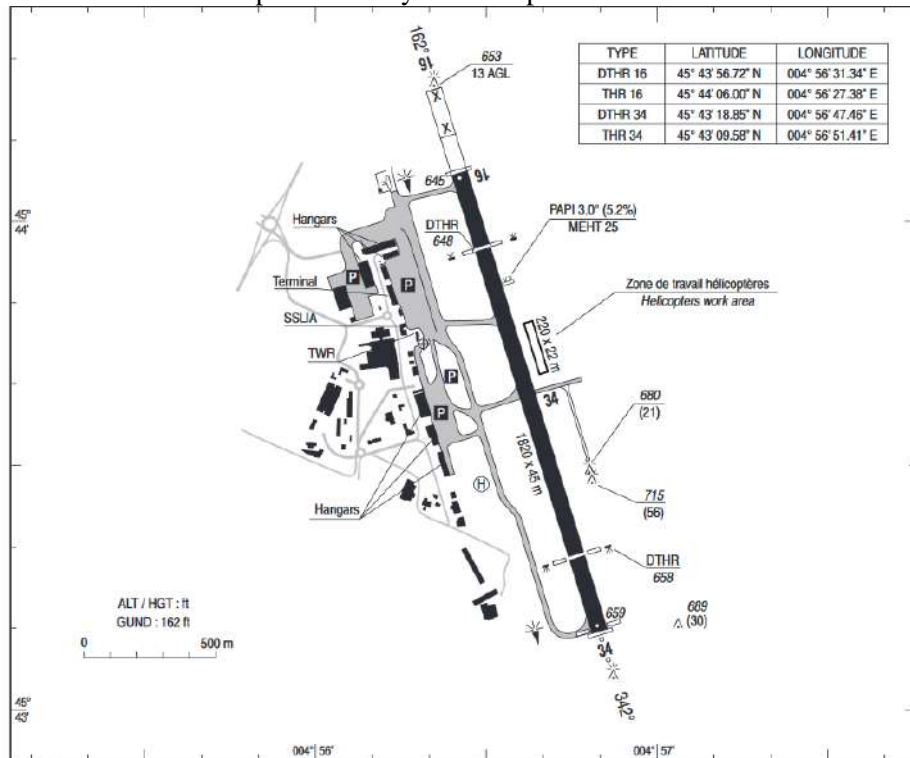
L'aérodrome de Lyon-Bron a une altitude de référence de **200,86 m N.G.F.** (altitude rapportée au Nivellement Général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

### 1.4.4 - Caractéristiques géométriques

Les dimensions et l'orientation de la piste figurent sur la carte ci-dessous. Suite au démantèlement d'antennes, le seuil décalé de la piste 16 pourrait s'avérer inutile. La longueur de la piste revêtue restera inchangée.

### 1.4.5 - Système de piste

La carte ci-dessous représente le système de piste actuel.



Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement sont les suivantes (la longueur de la piste principale ainsi que les dimensions de l'aire pour hélicoptères demeurent inchangées) :

- une piste revêtue (16/34), orientée 162° / 342° de 1820 mètres de long x 45 mètres de large, comportant un seuil décalé de 300 m au QFU 34.
- une aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) orientée parallèlement aux pistes, de 15 m de côté, incluse dans une aire de sécurité de 26 m de côté.

### 1.5- SURFACES DE BASE

Le plan de servitudes aéronautiques comprend les surfaces de base suivantes :

- trouées d'atterrissage,
- trouées de décollage,
- surfaces latérales aux pistes,
- une surface horizontale intérieure,
- une surface conique.

(Document annexe : 3.2 - Servitudes aéronautiques de dégagement - Vue de dessus)

L'élaboration de ces surfaces prend en compte :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome,
- le code de référence défini pour chaque piste,
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage.

#### 1.5.1 – Périmètre des surfaces d'appui des pistes

L'élévation des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement des pistes repose sur le périmètre formé par les bords intérieurs des trouées d'atterrissage et par les lignes d'appui des surfaces latérales.

(Document annexe : 3.1- Etat des bornes de repérage de l'axe de la piste)

### 1.5.2 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées de l'aéroport de Lyon-Bron ont les valeurs indiquées dans les tableaux ci-après.

#### Caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage

##### *a) trouée d'atterrissage*

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
- Chiffre de code	4
- Distance au seuil	60 mètres
- Largeur à l'origine	300 mètres
- Divergence	15 %
- Longueur 1 <sup>er</sup> section	3000 mètres
- Pente 1 <sup>er</sup> section	2%
- Pente 2 <sup>ème</sup> section	2,5 %
- Pente 3 <sup>ème</sup> section	0 %
- Longueur totale	15 000 mètres

##### *b) trouée de décollage*

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
- Chiffre de code	4
- Distance par rapport à l'extrémité de la piste	60 mètres
- Largeur à l'origine	180 mètres
- Largeur finale	1200 mètres
- Divergence	12,5 %
- Pente	2 %
- Longueur totale	15000 mètres

### 1.5.3 - Surfaces latérales des pistes

Les surfaces latérales aux pistes ont une pente de 14,3 %.



### 1.5.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure, dont la cote NGF est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aéroport, s'élève à 245,86 mètres NGF.

### 1.5.5 - Surface conique

La surface conique a une pente de 5% et s'élève jusqu'à une hauteur de 100 mètres à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure. Elle a pour cote maximale 345,86 mètres NGF.

## 1.6- SURFACES COMPLEMENTAIRES

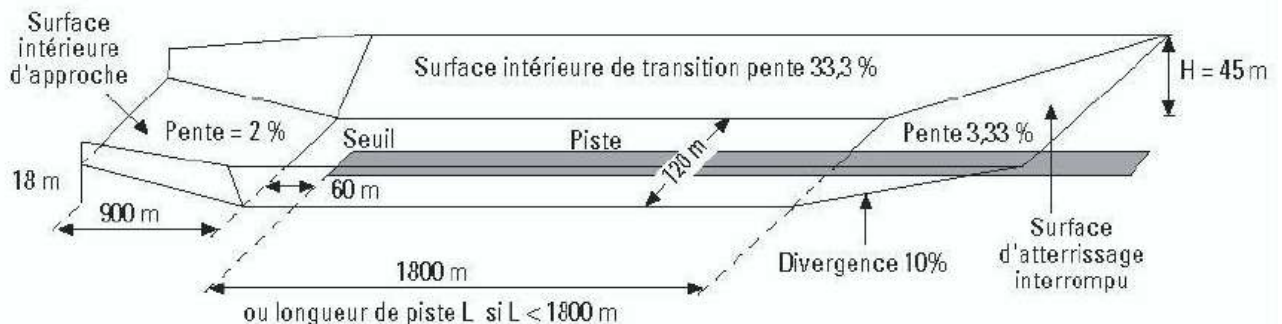
### 1.6.1 – Surfaces associées aux approches de précision (O.F.Z.)

Les surfaces OFZ sont associées aux seuils des pistes exploités aux instruments avec approche de précision.

Elles définissent un volume d'espace aérien devant être impérativement libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (O.F.Z.) est formé des surfaces suivantes pour chaque seuil d'atterrissage concerné :

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



Ces surfaces s'élèvent jusqu'à la cote maximale de 245,86 mètres NGF.

Les caractéristiques des surfaces OFZ sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Chiffre de code : 4	Piste exploitée aux instruments avec approche de précision
<b>Surface intérieure d'approche</b>	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Longueur	900 m
Pente	2 %
<b>Surface intérieure de transition</b>	
Pente	33,3 %
<b>Surface d'atterrissage interrompu</b>	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1800 m
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

### 1.7 – SURFACES HELISTATION (FATO)

La plateforme comprend une FATO de dimensions 15m x 15m (26m x 26m avec aire de sécurité).  
Classe de performance : 1, 2, 3, de jour et de nuit.

Caractéristiques de la trouée courbe Sud :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
- Classe de performances	1, 2, 3
- Largeur à l'origine	26 mètres
- Largeur finale	120 mètres
- Divergence	15 %
- Pente	4,5 %
- Longueur totale	3378 mètres

- 260 mètres d'alignement droit
- 85° d'angle de giration (rayon : 100m)

Caractéristiques de la trouée courbe Nord :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
- Classe de performances	1, 2, 3
- Largeur à l'origine	26 mètres
- Largeur finale	120 mètres
- Divergence	15 %
- Pente	4,5 %
- Longueur totale	3378 mètres

- 865 mètres d'alignement droit
- 22° d'angle de giration (rayon : 100m)

## 1.8 – SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES

### 1.8.1 – Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)

L'aéroport de Lyon-Bron est équipé d'un PAPI au seuil 16, calé à 3°.

La surface de dégagement associée à un PAPI (appelée OCS pour Obstacle Clearance Surface) est déterminée par rapport au calage angulaire A de l'élément lumineux du PAPI signalant la partie la plus basse de la pente de guidage selon la relation suivante :

$$\theta = A - 0,57^\circ$$

Avec  $A = 2,50^\circ$  calage angulaire du PAPI le plus bas et  $\theta =$  pente de la surface OCS

	Seuil 16
Type d'approche	De précision
Chiffre de code de la piste	4
Largeur à l'origine	300m
Distance au seuil	60m
Divergence	15%
Longueur totale	15 000m
$\theta$	1,93°

## 1.9 – ADAPTATION DES SURFACES

Lorsque des obstacles font saillie au-dessus des surfaces de dégagements et qu'il s'avère impossible de les supprimer en raison d'un intérêt économique et social tel qu'il peut être mis en balance avec l'exploitation de l'aéroport, celles-ci sont adaptées localement afin de les recouvrir.

L'ensemble des adaptations apparaissent sur la carte 3.3 (Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement)

### 1.9.1 - Adaptation sur obstacle mobile.

Dans la trouée sud sur la commune de St Priest, l'altitude de la route RD306 :208 m, majorée par le gabarit routier de 6,3 m, perce le PSA; les mesures associées à cet obstacle consistent à maintenir le balisage sur le lampadaire situé dans l'axe de piste, à conserver une hauteur de lampadaires réduite dans la trouée et à renforcer l'information aéronautique (mention sur la carte d'approche à vue).

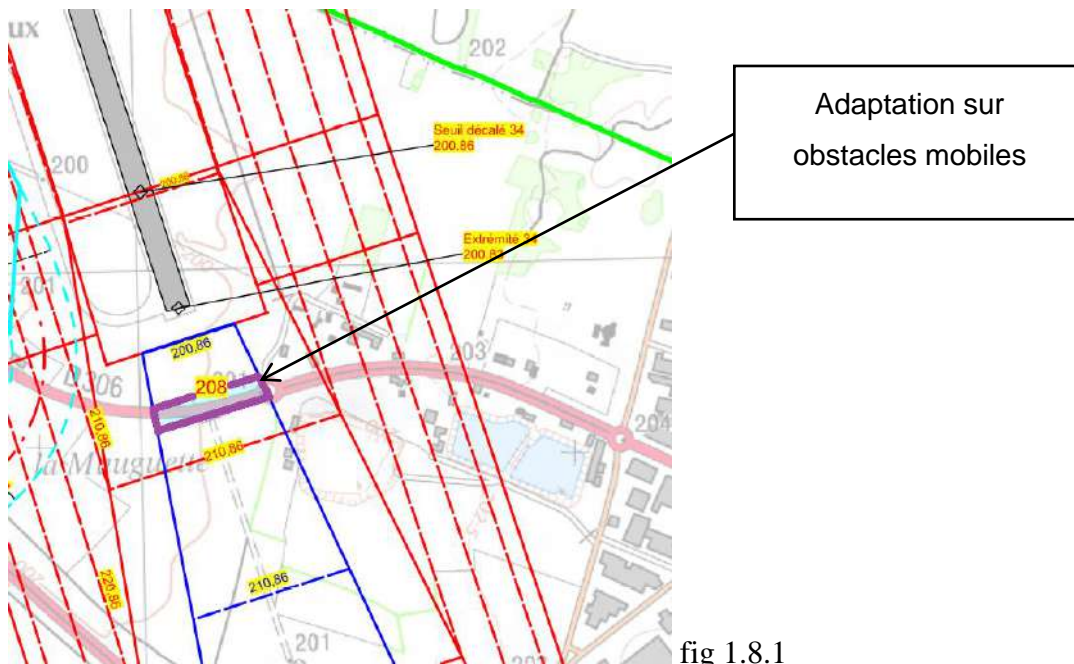


fig 1.8.1

### 1.9.2 - Adaptation globale au sud de la piste, dans la surface horizontale, représentée par un plateau surélevé à 270,86mNGF.

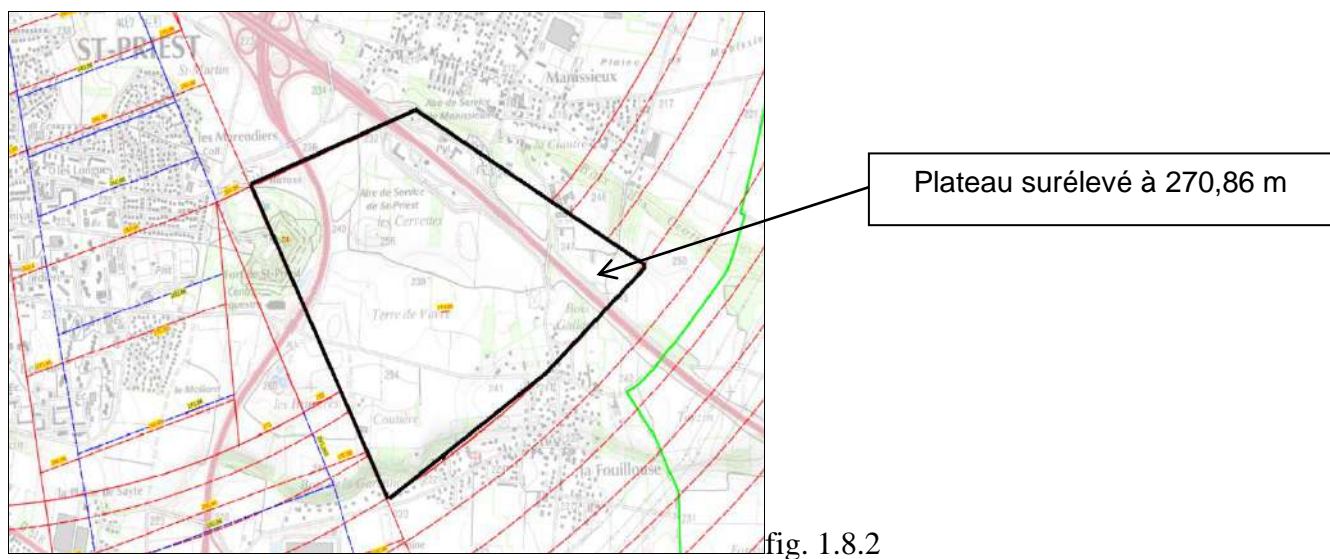
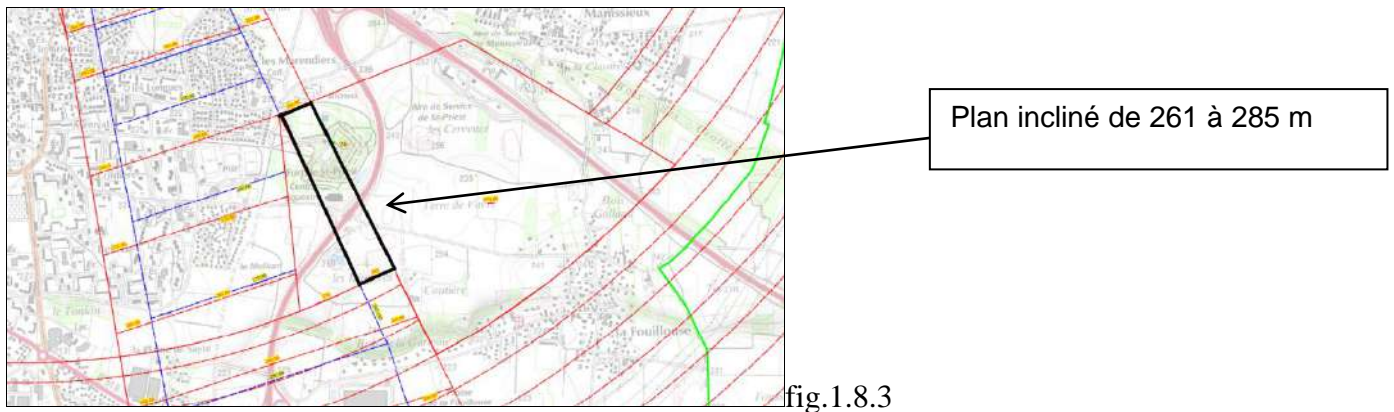
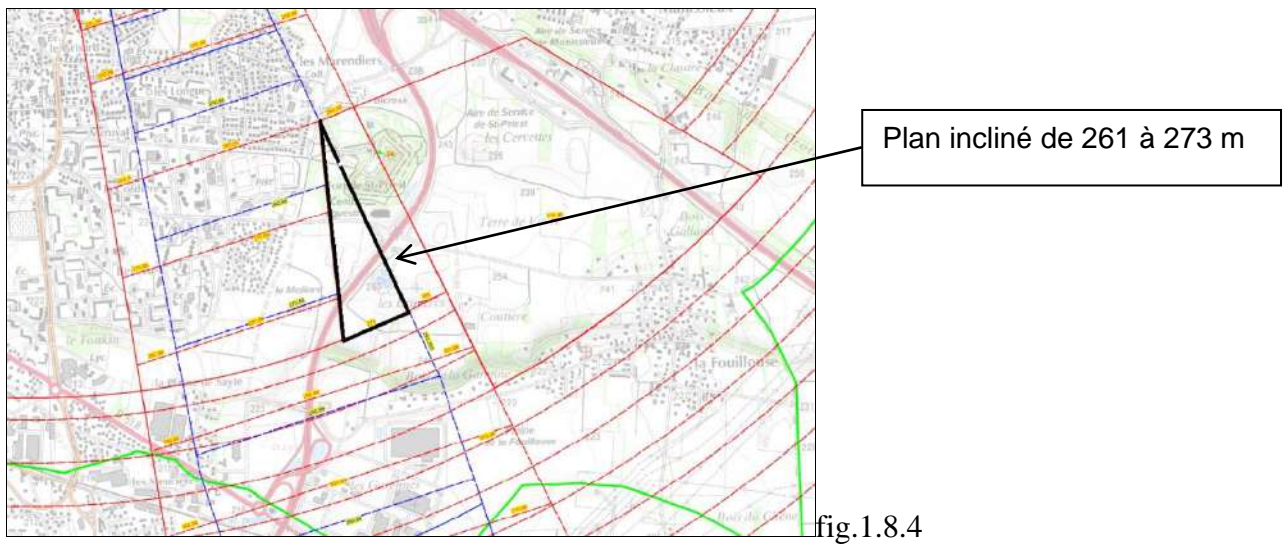


fig. 1.8.2

**1.9.3- Adaptation globale au sud de la piste, dans la trouée d'atterrissage, représentée par un plan incliné à 2,5 %.**



**1.9.4 - Adaptation globale au sud de la piste, dans la trouée de décollage, représentée par un plan incliné à 2%.**



**1.9.5 - Adaptation globale sur obstacles isolés.**

La troisième section de la trouée d'atterrissage sud est surélevée à 400,86m NGF afin de s'affranchir du terrain naturel et des nombreux obstacles qu'il supporte.

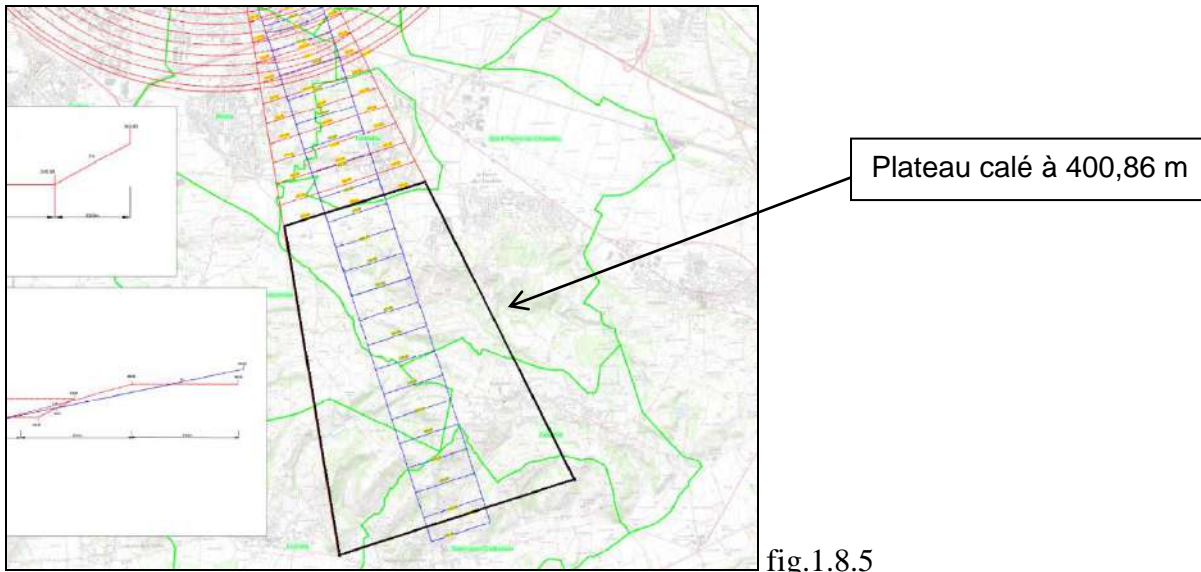
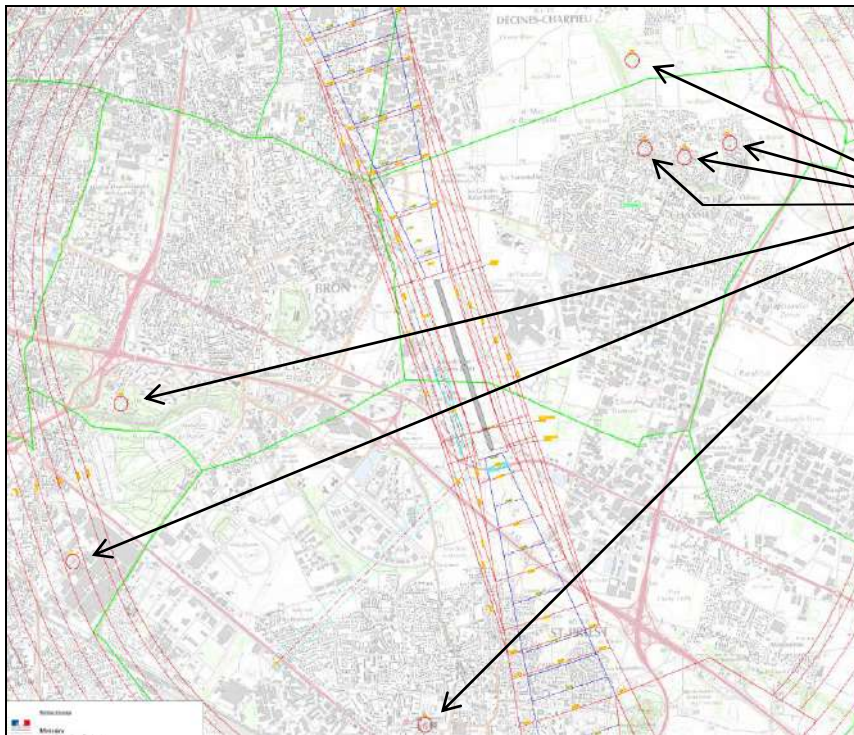


fig.1.8.5

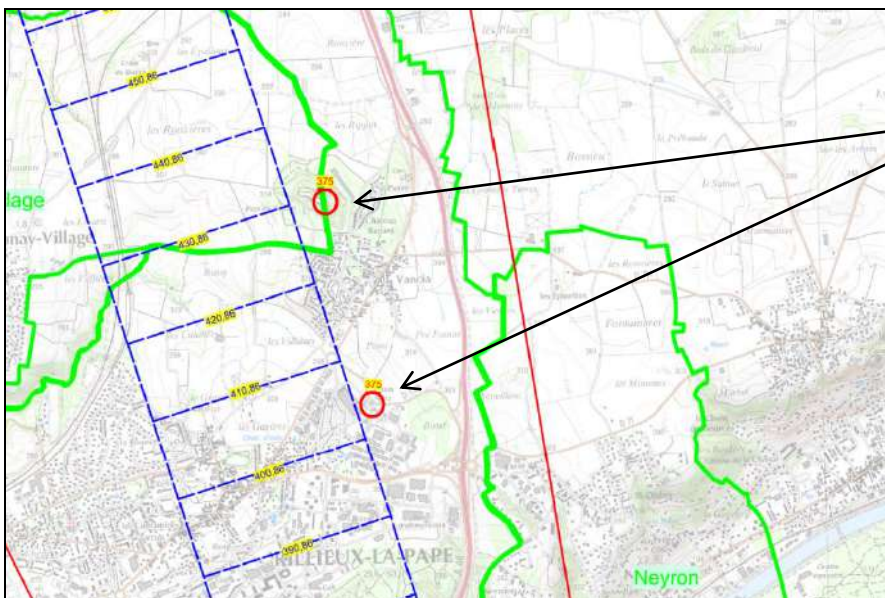
### 1.9.6 – Adaptations cylindriques

Plusieurs adaptations cylindriques sont jugées nécessaires afin de prendre en compte certains obstacles inamovibles. Le tableau ci-dessous liste ces adaptations :

Nom et nature de l'obstacle	Localisation	Surface impactée	Altitude obstacle (m)	Adaptation (alt. sommitale)	Mesures associées
Arbres et pylône au fort de Vancia	Rillieux la Pape et Sathonay-Village	Trouée atterrissage nord	373,23	Ad. cylindrique (375 m)	Pas de balisage exigé
Pylône métallique	Rillieux la Pape et Sathonay-Village	Trouée atterrissage nord	374	Ad. cylindrique (375 m)	Maintien du balisage existant
Arbres	Décines-Charpieu	Surface horizontale	247,18	Ad. cylindrique (250 m)	Arbres maintenus en l'état tant qu'ils ne dépassent pas l'altitude sommitale de l'adaptation
Villas au mont Saint Paul	Chassieu	Surface horizontale	249,99	Ad. cylindrique (250 m)	Obstacle non dans l'axe, pas de balisage exigé
Château d'eau	Chassieu	Surface horizontale	268,95	Ad. cylindrique (270 m)	Pas de balisage exigé
Tour de télécommunications	Chassieu	Surface horizontale	318,2	Ad. cylindrique (320 m)	Maintien du balisage existant
Château d'eau	Bron	Surface horizontale	262,71	Ad. cylindrique (265 m)	Pas de balisage exigé
Cheminée	Vénissieux	Surface conique	271,54	Ad. cylindrique (275 m)	Maintien du balisage existant
Antennes sur immeuble	St- Priest	Surface horizontale	247,87	Ad. cylindrique (248 m)	Pas de balisage exigé



Représentation sur la carte des adaptations cylindriques à l'Est, à l'Ouest et au Sud



Représentation sur la carte des adaptations cylindriques au Nord

## 1.9.A - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

### 1.9. A1 - Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes

Le plan des servitudes aéronautiques précise l'ensemble des communes frappées par lesdites servitudes et détermine les limites des surfaces de dégagement qui grèvent chacune de ces communes.  
(Document annexe : 3.3 – carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement).

## 1.9. A2 - Communes frappées de servitudes aéronautiques

Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport de Lyon-Bron sont les suivantes :

- Départements du Rhône (69), de l'Isère (38) et de l'Ain (01)

- *Bron (69)*
- *Cailloux-sur-Fontaines (69)*
- *Chaponnay (69)*
- *Chassieu (69)*
- *Corbas (69)*
- *Décines-Charpieu (69)*
- *Fleurieu-sur-Saône (69)*
- *Genas (69)*
- *Luzinay (38)*
- *Lyon (69)*
- *Meyzieu (69)*
- *Mions (69)*
- *Miribel (01)*
- *Montanay (69)*
- *Neyron (01)*
- *Rillieux-la-Pape (69)*
- *Saint-Bonnet-de-Mure (69)*
- *Saint-Just-Chaleyssin (38)*
- *Saint-Pierre-de-Chandieu (69)*
- *Saint-Priest (69)*
- *Sathonay-Camp (69)*
- *Sathonay-Village (69)*
- *Toussieu (69)*
- *Valencin (38)*
- *Vaulx-en-Velin (69)*
- *Vénissieux (69)*
- *Villeurbanne (69)*

## 2 – LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES

### 2.1 – REPERAGE ET NATURE DES OBSTACLES

Liste non-limitative donnée à titre indicatif (Article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Les obstacles recensés ont fait l'objet d'adaptations des surfaces (cf. 1.9).

A l'établissement du dossier, deux arbres repérés 204 et 207 sur les documents, percent la trouée nord de respectivement 2,10m et 1,60m. Un traitement par élagage est prévu.

### 2.2 – APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

#### 2.2.1 - 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.



## 2.2.2 - Obstacles existants et leur traitement

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces 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'aéroport.

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 R 242-1 à R 242-3 et D 242-14 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.

Obstacles perçant les servitudes de dégagement adaptées						
obstacle - coordonnées	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Cote sommitale (m NGF)	Dépassement (en m)	Commune
n° 24 45°41'42.57 "N 04°57'59.12 "E	Surface horizontale	massif	arbres	279,49	8,63	St Priest
n° 204 45°44'18.923"N 04°56'17.995"E	Trouée décollage nord	massif	arbre	206,19	2,2	Chassieu
n° 207 45°44'22.885"N 04°56'13.862"E	Trouée décollage nord	massif	arbre	208,56	1,6	Chassieu

<b>Traitement des obstacles perçant les servitudes de dégagement adaptées</b>				
Obstacle	Nature de l'obstacle	Mise en conformité		Traitement prévu
		A l'approbation du PSA	A terme	
n° 24	Arbres	×		Elagage des arbres au niveau de l'adaptation (270,86 m) pour constituer un obstacle massif autour de l'antenne non balisée
n° 204	Arbres	×		Elagage au niveau de l'adaptation
n° 207	Arbres	×		

### 3 – DOCUMENTS ANNEXES

Les documents annexes sont fournis pour faciliter la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Les informations contenues dans la note annexe sont celles disponibles au moment de l'établissement du document.

#### 3.1 – Etat des bornes de repérage de repérage de l'axe de la piste

#### 3.2 – Servitudes aéronautiques de dégagement – Vue de dessus

#### 3.3 – Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement