



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU VAL-D'OISE

VILLE DE GARGES

04 MARS 2019

ORIGINAL :

DDAH

COPIES :

CAS

DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES

Service de l'urbanisme
et de l'aménagement durable

Pôle urbanisme

Cergy-Pontoise, le 14 FEV. 2019



A-19-005006

Affaire suivie par Sandrine SOARES
Tél. : 01 34 25 25 91
sandrine.soares@val-doise.gouv.fr

Le directeur départemental

à

Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
8, place de l'Hôtel de ville BP2
95141 GARGES-lès-Gonesse Cédex

Objet : Mise à jour du PLU de votre commune – Approbation du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget.

P. J. : Projet d'arrêté de mise à jour

Décret du 28 juin 2018 approuvant le plan des servitudes aéronautiques de dégagement

Plan (PEB) en 6 exemplaires

Notice annexe

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget a été approuvé par décret du 28 juin 2018.

L'article L. 112-6 du code de l'urbanisme indique que le plan d'exposition au bruit doit être annexé au plan local d'urbanisme de votre commune.

En application de l'article R. 153-18 du code de l'urbanisme « la mise à jour du plan local d'urbanisme est effectuée chaque fois qu'il est nécessaire de modifier le contenu des annexes prévu aux articles R. 151-51 et R. 151-52 ».

Je vous prie de trouver ci-joint un projet d'arrêté de mise à jour de votre PLU.

L'arrêté de mise à jour du PLU, en 6 exemplaires, accompagné du plan et d'un exemplaire de la note explicative du plan d'exposition au bruit (PEB) visés par vos soins seront adressés à la préfecture de Cergy-Pontoise (DCL-BICL). Celle-ci vous retournera deux exemplaires de l'arrêté de mise à jour et du plan sur lesquels elle aura apposé son cachet.

Elle se chargera aussi de la diffusion des exemplaires restants aux personnes mentionnées dans l'arrêté.

P/le directeur départemental
La Responsable du Pôle Urbanisme,

Annick ALLICO

minute : SUAD/PU
Copie : DCL - chrono

**ARRÊTÉ PORTANT MISE A JOUR DU
PLAN LOCAL D'URBANISME**

VU le code de l'urbanisme, et notamment les articles L.112-6, R.151-51 ; R.151-52 et R.153-18

VU le plan local d'urbanisme (PLU), approuvé par délibération du conseil municipal en date du 14 décembre 2016

VU le décret du 28 juin 2018 approuvant le plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le-Bourget (Seine-Saint-Denis),

CONSIDÉRANT que le plan local d'urbanisme doit être mis à jour ;

VU les documents transmis par monsieur le directeur départemental des territoires du Val-d'Oise,

A R R Ê T E

ARTICLE 1 :

Le plan local d'urbanisme est mis à jour à la date du présent arrêté.

Sont annexés :

- le dossier de plan d'exposition au bruit (plan d'exposition au bruit et notice explicative).

ARTICLE 2 :

Le dossier de PLU mis à jour est tenu à la disposition du public en mairie.

ARTICLE 3 :

Le présent arrêté sera affiché pendant un mois en mairie.

ARTICLE 4 :

Copies du présent arrêté et des pièces du dossier de PLU mises à jour seront adressées :

- 1) au préfet du Val d'Oise (DCL/BCAU),
- 2) au directeur départemental des territoires :
 - service de l'urbanisme, de l'aménagement et du développement durable (SUAD/PU),
 - service d'aménagement territorial (SAT),
- 3) au directeur départemental des finances publiques (DDFIP)

Fait à GARGES-Lès-Gonesse, le
Le maire,

(fonction, nom et prénom du signataire)



JORF n°0149 du 30 juin 2018
texte n° 72

Décret du 28 juin 2018 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Paris-Le Bourget (Seine-Saint-Denis)

NOR: TRAA1726915D

ELI: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/6/28/TRAA1726915D/jo/texte>

Par décret en date du 28 juin 2018, 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 Paris-Le Bourget.

Ces servitudes aéronautiques affectent le territoire des communes suivantes : 16e, 17e, 18e et 19e arrondissements de la Ville de Paris, (75) ; Claye-Souilly, Compans, Gressy, Mitry-Mory, Villeparisis, dans le département de la Seine-et-Marne (77) ; Asnières-sur-Seine, Bois-Colombes, Clichy, Colombes, Courbevoie, La Garenne-Colombes, Gennevilliers, Levallois-Perret, Nanterre, Neuilly-sur-Seine, Puteaux, Suresnes, Villeneuve-la-Garenne, dans le département des Hauts-de-Seine (92) ; Aubervilliers, Aulnay-sous-Bois, Le Blanc-Mesnil, Bobigny, Bondy, Le Bourget, La Courneuve, Drancy, Dugny, Epinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, Noisy-le-Sec, Pantin, Les Pavillons-sous-Bois, Pierrefitte-sur-Seine, Romainville, Saint-Denis, Saint-Ouen, Sevran, Stains, Tremblay-en-France, Villepinte, Villetaneuse, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) ; Argenteuil, Arnouville, Bezons, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Deuil-la-Barre, Ecouen, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Groslay, Montmagny, Roissy-en-France, Saint-Brice-sous-Forêt, Sarcelles, Le Thillay, Vaudherland, Villiers-le-Bel, dans le département du Val-d'Oise (95).

En application des dispositions 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 décret : un plan d'ensemble n° PSA/STAC/ACE/LFPB/PLAN D'ENSEMBLE/25/1 à l'échelle 1/25 000 ; un plan de détails n° PSA/STAC/ACE/LFPB/PLAN DE DETAILS/10/1 à l'échelle 1/10 000 ; un plan des surfaces OFZ (seuil 07) n° PSA/STAC/ACE/LFPB/OFZ07/10/1 à l'échelle 1/10 000 ; un plan des surfaces OFZ (seuil 27) n° PSA/STAC/ACE/LFPB/OFZ27/10/1 à l'échelle 1/10 000 ; un plan des surfaces OCS n° PSA/STAC/ACE/LFPB/OCS/25/1 à l'échelle 1/25 000 ; un plan de cotation des adaptations n° PSA/STAC/ACE/LFPB/ADAPTATIONS/2 ; un plan des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public n° PSA/STAC/ACE/LFPB/INSTALLATIONS/10/1 à l'échelle 1/10 000 ; un plan des obstacles remédiables n° PSA/STAC/ACE/LFPB/OBSTACLES/10/1 à l'échelle 1/10 000 ; un plan de protection des voies routières n° PSA/STAC/ACE/LFPB/PROTECTION VR/10/2 à l'échelle 1/10 000 ; une note annexe, comprenant notamment une notice explicative, une liste indicative des obstacles dépassant les cotes limites et un état des bornes de repérage de l'axe de la piste (1).

Le décret du 27 novembre 1969 modifié instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Paris-Le Bourget 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.

Direction
générale de
l'Aviation civile

Service
technique de
l'Aviation civile

Septembre 2015

VILLE DE GARGES

04 MARS 2019

ORIGINAL :

COPIES :

Les servitudes aéronautiques

Note d'information technique

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;

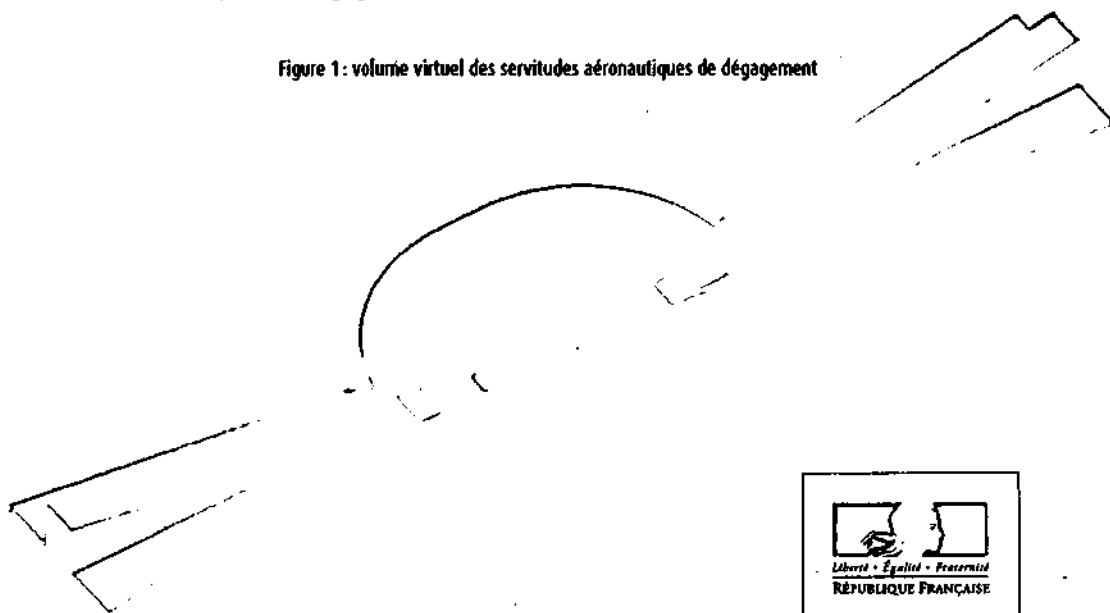
Arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié (par arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques;

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 : volume virtuel des servitudes aéronautiques de dégagement



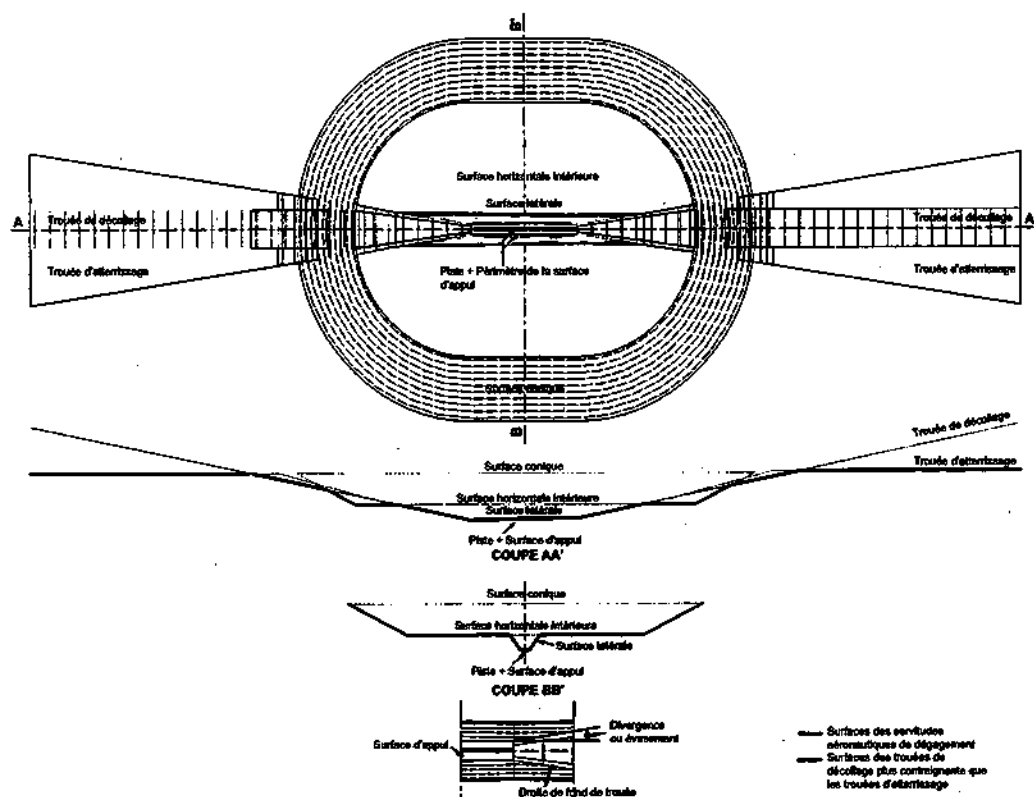


Figure 2: vues en plan et en coupe des servitudes de dégagement

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 aéronefs 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.

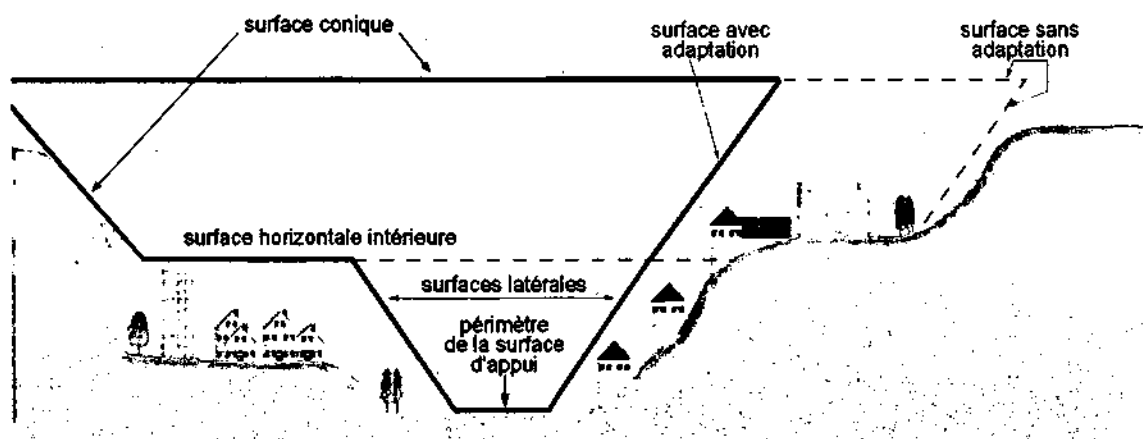


Figure 3: Exemples d'obstacles et d'adaptation

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.

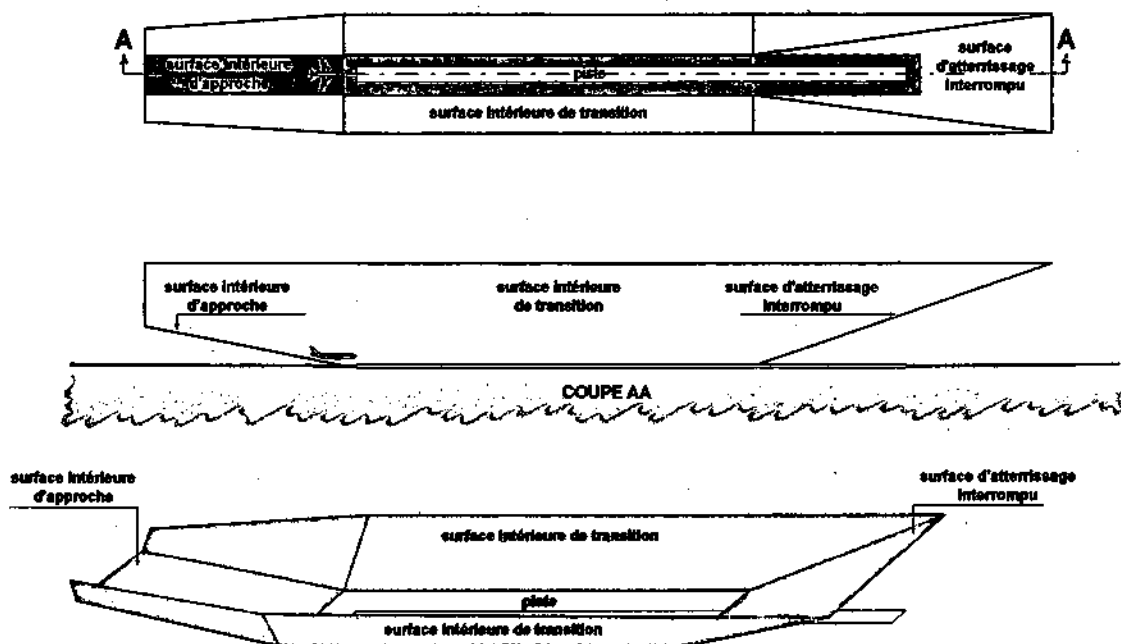


Figure 4: Représentation des surfaces OFZ

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.

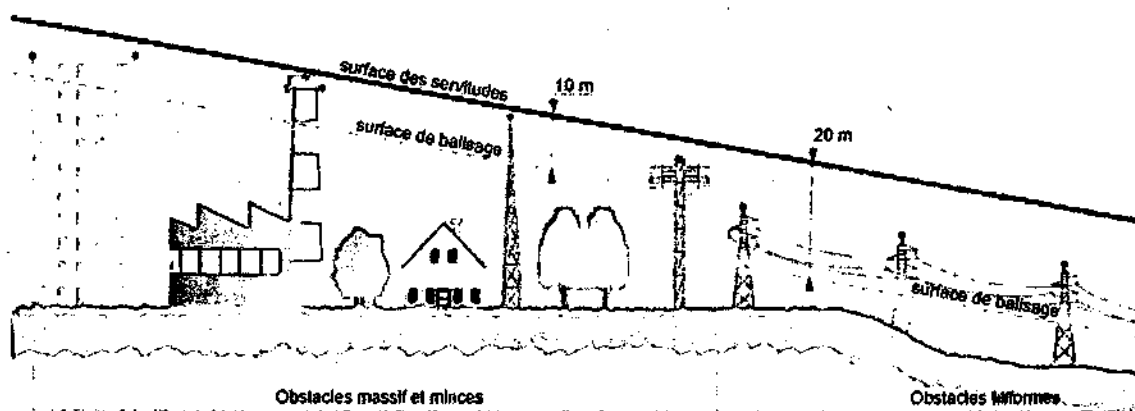


Figure 5: Servitudes aéronautiques de balisage

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

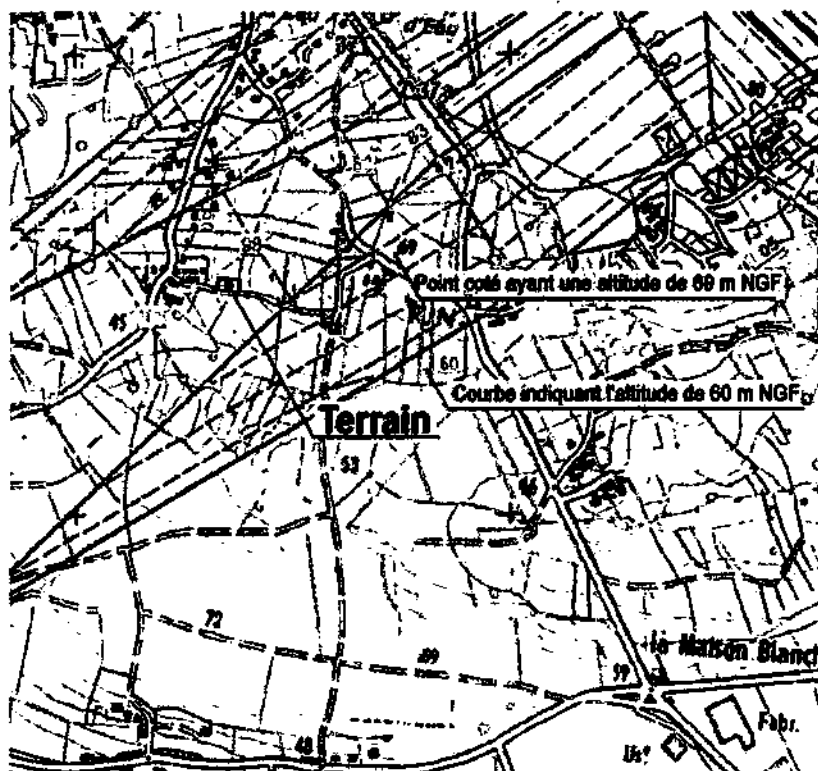
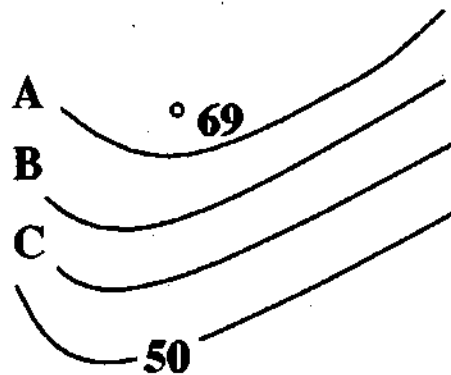


Figure 6: Extrait d'un plan de servitudes - Position du terrain étudié

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 : $98 + 3 = 101 \text{ m}$

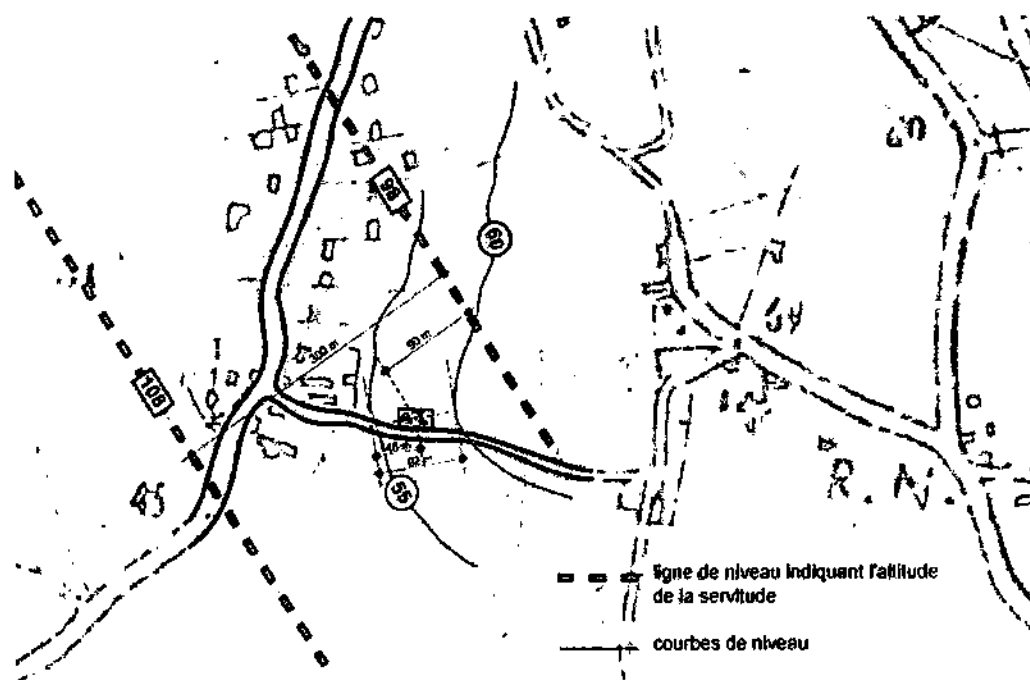


Figure 7 : Détermination de l'altitude de la surface de dégagement et de l'altitude moyenne du terrain

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 :

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

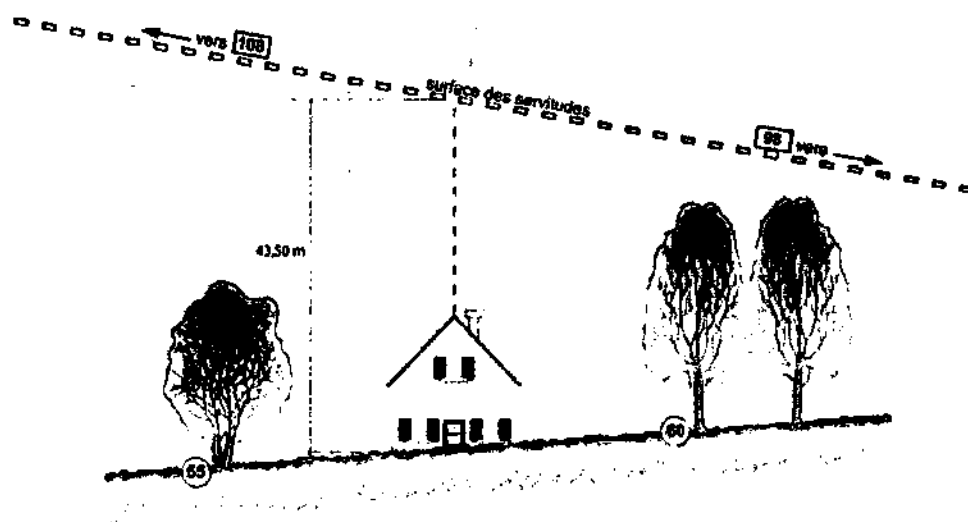


Figure 8 : Hauteur disponible à l'aplomb des servitudes

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 Leduc
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

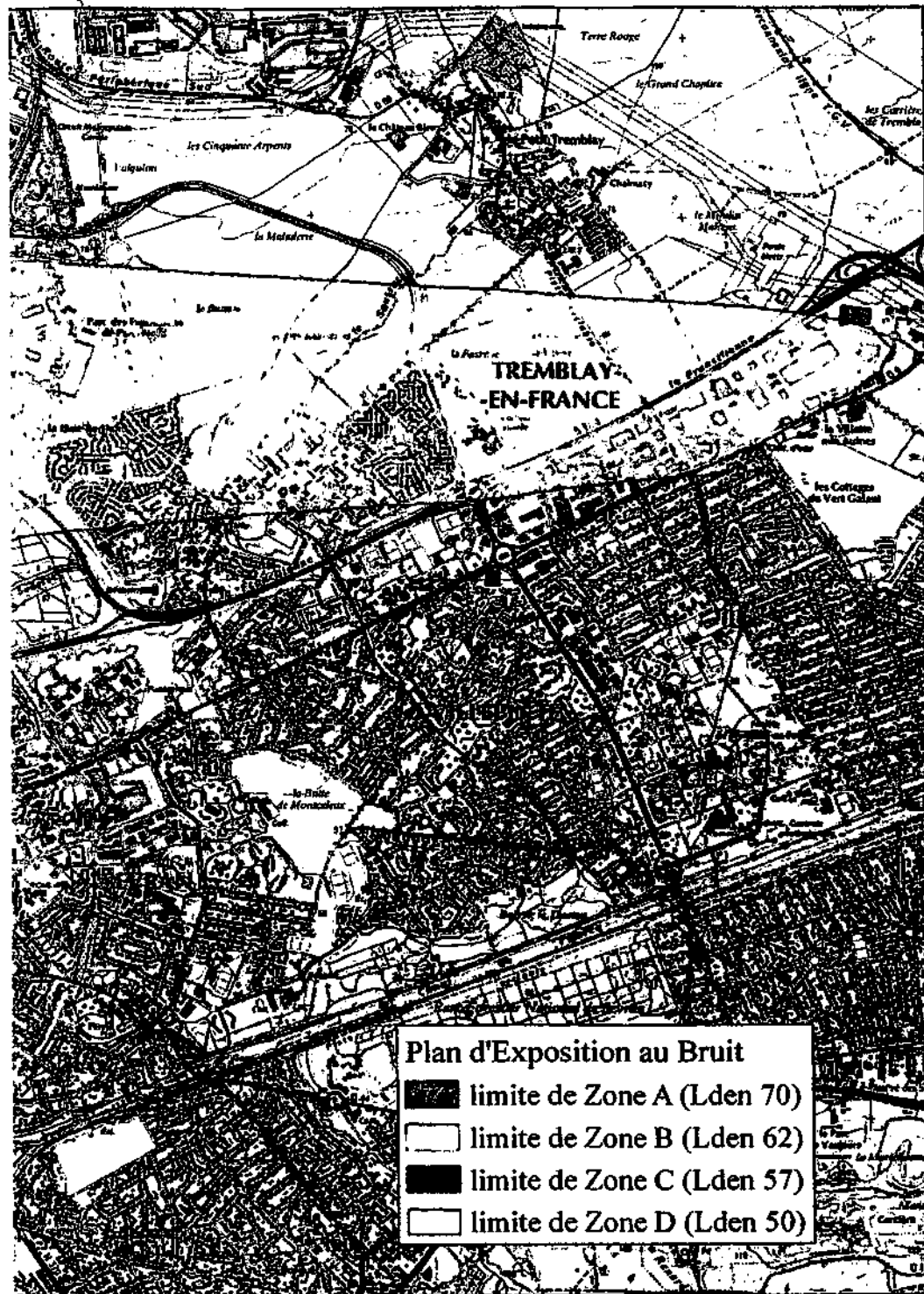
Centre de test de détection d'explosifs

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



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)

LBG	2017				Février 2017
Code IATA	Année	Numéro d'étude	Numéro de Plan	Indice de révision	Date d'émission
Code plan					

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 aéroportuaires
de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget

Philippe RIFFAUT

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

Stéphane BONNIER

Le Préfet du Val-d'Oise

Jean-Yves LATOURNERIE

Le Préfet de la Seine-et-Marne

Jean-Luc MARX

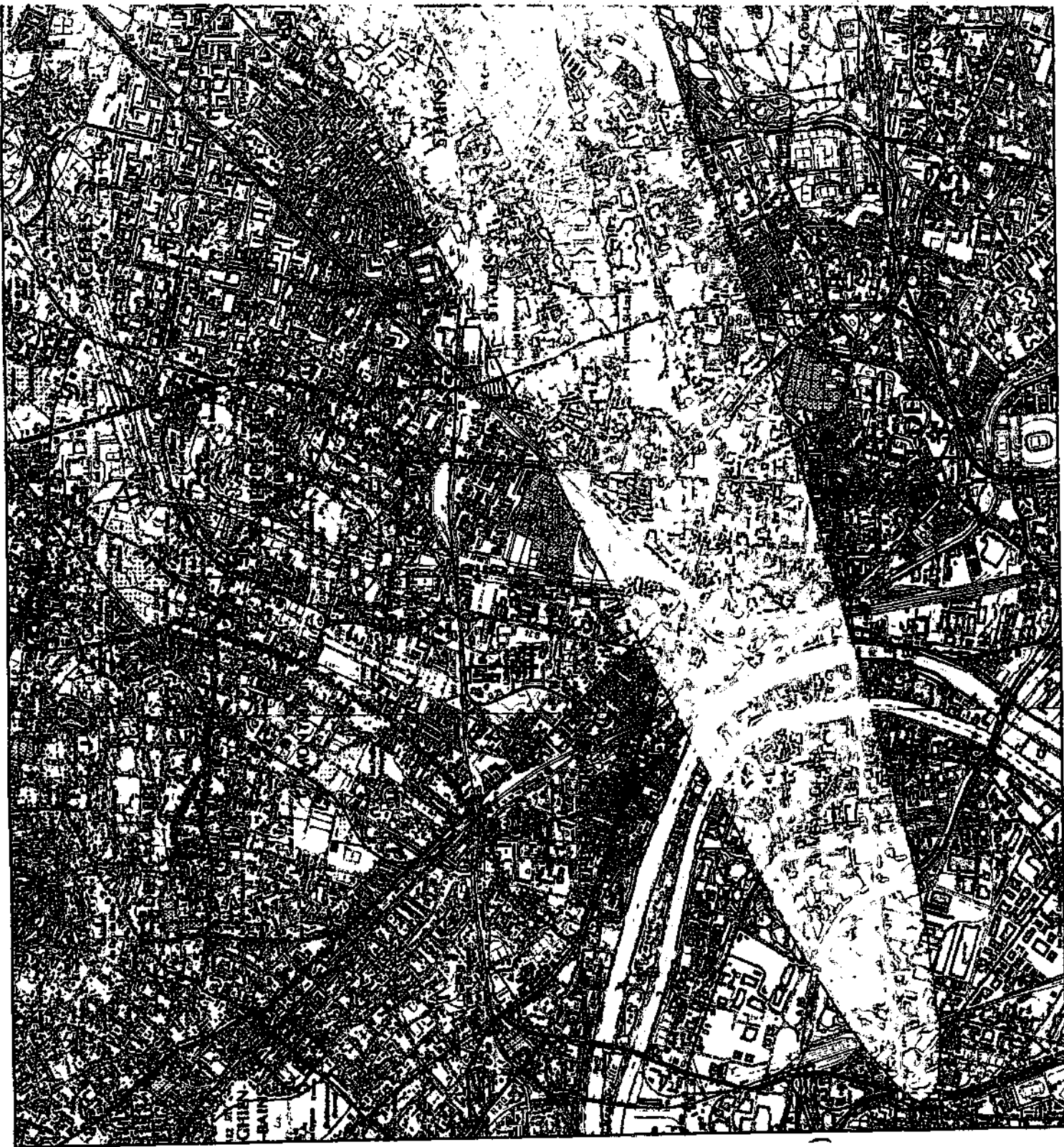


Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Format :	Echelle:
A3 +	1:25 000

Observation :





GARGES-LES-GONESSE

N° INSEE 95268

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
8550	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 BOURGET Aérodrôme C.C.T. n° 93.24.002 (Obstacles)	Décret	03/03/1997

Fin des Servitudes

Vu pour être annexé
à l'arrêté du :

Le Maire,

GARGES-LES-GONESSE

N° INSEE 95268

Num	Codserv	Intitulé de la servitude	Désignation de la servitude	Libelle acte	Date de l'acte
3386	ACI	Ministère de la Culture - Ministère de l'Ecologie Monuments historiques : Monuments historiques inscrits et classés, classement, inscription et périmètre de protection.	Château d'Arnouville - Parcelles	Décret	17/10/2000
730	ACI		Château de Garges - Grille avec ses deux pilastres	Arrêté	11/01/1944
490	ACI		Fontaine du 18ème siècle	Arrêté	29/03/1929
1470	ACI		Eglise St Denis ARNOUVILLE lès Gonesse	Arrêté	12/06/1986
3385	ACI		Château d'Arnouville - Bâti	Décret	17/10/2000
4850	I3	Ministère de l'Industrie : Gaz: Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz.	Canalisation 200 mm Avenue P.V.Couturier à l'avenue Antoine Demussois		
8260	PT3	Agence Nationale des Fréquences, Opérateur de réseau. Télécommunications: Communications téléphoniques et télégraphiques: Servitudes attachées aux réseaux de télécommunication	Câble F93 U 08 le BLANC MESNIL - LE PLESSIS BOUCHARD - RU 95118 LE PLESSIS-BOUCHARD - SOISY-sous-MONTMORENCY		
8602	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	22/10/2015
8612	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	22/10/2015
8622	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	22/10/2015
8430	TS	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 -	Aéroport CHARLES DE GAULLE	Décret	13/07/1993
8420	TS		Aérodrome du BOURGET	Décret	27/11/1969