

**REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE LA DROME
COMMUNE DE CLERIEUX**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES
DU MAIRE N°118/2017**



Objet : Mise à jour du Plan local d'urbanisme de la commune de Clérieux

Le Maire de la commune de Clérieux,

**Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 153-60 et R 153-18,
Vu le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L 151-43 et R 151-51 relatifs au contenu des annexes de dossier de PLU,
Vu la délibération du conseil municipal du 8 août 2013 approuvant le PLU,
Vu l'arrêté interprefectoral n° 2014300-0001 du 27 octobre 2014 portant déclaration d'utilité publique les travaux de construction et d'exploitation de la canalisation de transport de gaz entre St Martin de Crau et St Avit projet dénommé Eridan, emportant mise en comptabilité des documents d'urbanisme des communes concernées et instituant des servitudes d'utilité publique de passage,
Vu la délibération 26/2015 du 7 avril 2015 portant approbation de la modification n°1 du PLU et de la mise en compatibilité de ce document avec le projet Eridan,
Vu l'arrêté préfectoral n° 2015174-0015 du 23 juin 2015 portant déclaration d'utilité publique et emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Clérieux pour le compte du Syndicat intercommunal d'aménagement du bassin de l'Herbasse dans le cadre du projet de protection de Clérieux contre les crues de l'Herbasse,
Vu l'arrêté préfectoral n° 2015231-0011 du 19 août 2015 instituant les servitudes de surinondation (création de zones de rétention temporaire des eaux de crues et/ou de ruissellement par des aménagements permettant d'accroître artificiellement leur capacité de stockage de ces eaux) afin de protéger Clérieux contre les crues de l'Herbasse,
Vu l'arrêté interprefectoral n° 2015267-0001 du 24 septembre 2015 instituant les servitudes d'utilité publique d'effets à proximité de la canalisation de transport de gaz Eridan et vu l'arrêté préfectoral n° 26-2017-04-03-005 du 3 avril 2017 portant mise à jour du Plu de la commune de Clérieux par le Préfet,
Vu l'arrêté ministériel du 8 novembr 2016 portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil,
Vu l'arrêté préfectoral n° 26-2016-11-29-032 du 29 novembre 2016 instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques sur la commune de Clérieux,
Vu les plans et documents annexés au présent arrêté,**

ARRETE

Article 1 : Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Clérieux est mis à jour à la date du présent arrêté en fonction des éléments du dossier annexé. A cet effet, sont intégrés en annexe au PLU, la liste et le plan des servitudes d'utilité publique.

Article 2 : Les documents de la mise à jour sont tenus à la disposition du public, à la mairie et en préfecture.

Article 3 : Le présent arrêté sera affiché en mairie pour une durée d'un mois.

Article 4 : Le présent arrêté est adressé à Monsieur le Préfet et à la Direction départementale des territoires.

Pour copie conforme.

A Clérieux, le 16 mai 2017

Le Maire

Fabrice LAPORTE



PRÉFET DE LA DRÔME

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Auvergne-Rhône-Alpes

Unité Interdépartementale 26/07

Valence, le 29 NOV. 2016

Affaire suivie par : Christophe Bouilloux
Tél. : 04.75.82.46.36
Fax : 04.75.82.46.49
Courriel : christophe.bouilloux@developpement-
durable.gouv.fr

ARRETE PREFECTORAL n° 26-2016-11-29-032

**instituant des servitudes d'utilité publique prenant en compte la maîtrise des risques
autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits
chimiques sur la commune de Clérieux**

**Le Préfet du département de la Drôme
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L.555-16, R.555-30 et R.555-31 ;

Vu le code de l'urbanisme notamment ses articles L.101-2, L.132-1, L.132-2, L.151-1 et suivants, L.153-60, L.161-1 et suivants, L.163-10, R.431-16 ;

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles R.122-22 et R.123-46 ;

Vu l'arrêté du 5 mars 2014 définissant les modalités d'application du chapitre V du titre V du livre V du code de l'environnement et portant règlement de la sécurité des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques ;

Vu le rapport de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes, en date du 10 octobre 2016 ;

Vu l'avis émis par le conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques de la Drôme le 24 novembre 2016 ;

Considérant que les canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques, en service à la date de l'entrée en vigueur des articles R555-1 et suivants du code de l'environnement, doivent faire l'objet d'institution de servitudes d'utilité publique relatives à la maîtrise de l'urbanisation en raison des dangers et des inconvénients qu'elles présentent ;

Considérant que selon l'article L555-16 du code de l'environnement, les périmètres à l'intérieur desquels les dispositions en matière de maîtrise de l'urbanisation s'appliquent sont déterminés par les risques susceptibles d'être créés par une canalisation de transport en service, notamment les risques d'incendie, d'explosion ou d'émanation de produits toxiques, menaçant gravement la santé ou la sécurité des personnes ;

SUR proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de la Drôme,

ARRETE

Article 1^{er} – Objet

Des servitudes d'utilité publique (SUP) sont instituées dans les zones d'effets générées par les phénomènes dangereux susceptibles de se produire sur les canalisations de transport décrites ci-après, conformément aux distances figurant dans les tableaux ci-dessous et reproduites sur la carte annexée ⁽¹⁾ au présent arrêté.

Seules les distances SUP1 sont reproduites dans la carte annexée au présent arrêté. Les restrictions supplémentaires fixées par l'article 2 pour les projets d'urbanisme dont l'emprise atteint les SUP2 ou SUP3 sont mises en œuvre dans le cadre de l'instruction de l'analyse de compatibilité obligatoire pour tout projet dont l'emprise atteint la SUP1.

NOTA : Dans les tableaux ci-dessous :

- PMS : Pression Maximale de Service de la canalisation
- DN : Diamètre Nominal de la canalisation.
- Distances S.U.P : Distances en mètres de part et d'autre de la canalisation définissant les limites des zones concernées par les servitudes d'utilité publique.

En cas d'écart entre les valeurs des distances SUP figurant dans les tableaux ci-dessous et la représentation cartographique des SUP telle qu'annexée au présent arrêté, les valeurs des tableaux font foi, appliquées au tracé réel des canalisations concernées.

Nom de la commune : Clérieux

Code INSEE : 26096

Canalisations de transport de gaz naturel exploitées par le transporteur

GRTgaz
Immeuble Bora, 6 rue Raoul Nordling
92277 BOIS COLLOMBES Cedex

- Ouvrages traversant la commune

Néant

- Ouvrages ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
				SUP1	SUP2	SUP3
RHONE 2	80	800	enterré	395	5	5

- Installations annexes situées sur la commune

Néant

- Installations annexes non situées sur la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Néant

Canalisation de transport d'hydrocarbures propriété de l'État, ayant comme transporteur le Service National des Oléoducs Interalliés, service du MEEM-DGEC, situé Tour Séquoia, place des Carpeaux, 92800 Puteaux et opérée par :

TRAPIL-ODC
22 B route de Demigny
Champforgeuil
CS 30081
71103 CHALON-SUR-SAÔNE Cedex

- Ouvrages traversant la commune

Néant

- Ouvrages ne traversant pas la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Nom de la canalisation	PMS (bar)	DN	Implantation	Distances S.U.P. en mètres (de part et d'autre de la canalisation)		
				SUP1	SUP2	SUP3
Beaumont – Oytier	68	308	enterré	200	15	10

- Installations annexes situées sur la commune

Néant

- Installations annexes non situées sur la commune, mais dont les zones d'effets atteignent cette dernière

Néant

Article 2 – Nature des servitudes

Conformément à l'article R.555-30 b) du code de l'environnement, les servitudes sont les suivantes, en fonction des zones d'effets :

Servitude SUP1, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence majorant au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

La délivrance d'un permis de construire relatif à un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou à un immeuble de grande hauteur est subordonnée à la fourniture d'une analyse de compatibilité ayant reçu l'avis favorable du transporteur ou, en cas d'avis défavorable du transporteur, l'avis favorable du Préfet rendu au vu de l'expertise mentionnée au III de l'article R 555-31 du code de l'environnement.

L'analyse de compatibilité est établie conformément aux dispositions de l'arrêté ministériel du 5 mars 2014 susvisé.

Servitude SUP2, correspondant à la zone d'effets létaux (PEL) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 300 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Servitude SUP3, correspondant à la zone d'effets létaux significatifs (ELS) du phénomène dangereux de référence réduit au sens de l'article R.555-39 du code de l'environnement :

L'ouverture d'un établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes ou d'un immeuble de grande hauteur est interdite.

Article 3 – Information du transporteur

Conformément à l'article R.555-46 du code de l'environnement, le maire informe le transporteur de tout permis de construire ou certificat d'urbanisme (d'information ou opérationnel) délivré dans l'une des zones définies à l'article 2.

Article 4 – Annexion au plan d'urbanisme

Les servitudes instituées par le présent arrêté sont annexées aux plans locaux d'urbanisme et aux cartes communales des communes concernées conformément aux articles L.151-43, L.153-60, L.161-1 et L.163-10 du code de l'urbanisme.

Article 5 – Notification et publicité

En application du R.555-53 du code de l'environnement, le présent arrêté sera


- publié au recueil des actes administratifs
- publié sur le site internet de la préfecture de la Drôme
- adressé au maire de la commune de Clérieux.

Article 6 – Délais et voies de recours

Cet arrêté pourra faire l'objet d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Grenoble (2, place de Verdun – BP 1135 – 38002 Grenoble cedex 1) dans un délai de deux mois à compter de sa publication au Recueil des Actes Administratifs de la préfecture de la Drôme.

Article 7 – Exécution et copie

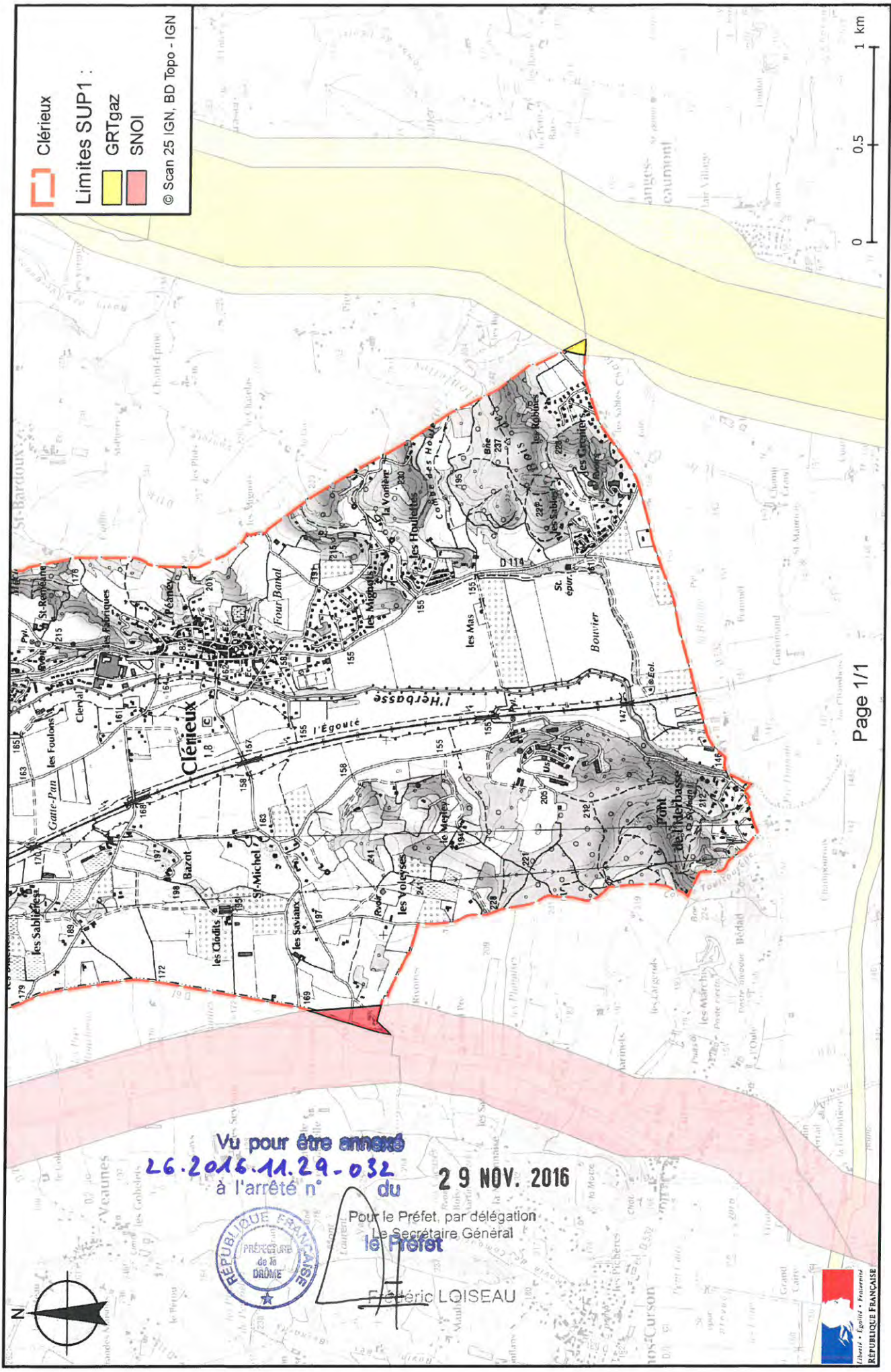
Le secrétaire général de la préfecture de la Drôme, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire de la commune de Clérieux, le directeur départemental des territoires de la Drôme, la directrice régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté dont une copie leur sera adressée, ainsi qu'au directeur de GRTgaz et au directeur du Service National des Oléoducs Interalliés.

Valence, le **29 NOV. 2016**
Le préfet,
Pour le Préfet, par délégation
Le Secrétaire Général

Frédéric LOISEAU

(1) La carte annexée au présent arrêté peut être consultée dans les services de :

- la préfecture de la Drôme
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes
- l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la mairie concernée

Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses



Appendix 1

Table 1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'environnement, de
l'énergie et de la mer, en charge des
relations internationales sur le climat

Arrêté du – 8 NOV 2016

**portant approbation du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome
de Valence-Chabeuil (Drôme)**

NOR : DEVA1624714A

**La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations
internationales sur le climat,**

Vu le code de l'aviation civile, notamment ses articles R. 241-3 et R. 242-1 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6350-1 à L. 6351-5 ;

Vu 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 ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre les services intéressés en date du
20 novembre 2015 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 2016091-0002 du 31 mars 2016 prescrivant une enquête
publique sur le projet de plan des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de
Valence-Chabeuil ;

Vu le rapport du commissaire enquêteur en date du 26 juin 2016,

Arrête :

Article 1^{er}

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil annexé
au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil
concerne le territoire des communes suivantes :

Département de la Drôme (26) :

ALIXAN	MONTELEGER
ALLEX	MONTELIER
AMBONIL	MONTMEYRAN
BEAUMONT-LES-VALENCE	MONTOISON
BOURG-LES-VALENCE	MONTVENDRE
CHABEUIL	PORTES-LES-VALENCE
CHATEAUNEUF-SUR-ISERE	ROMANS-SUR-ISERE
CLERIEUX	SAINT-BARDOUX
ETOILE-SUR-RHONE	SAINT-MARCEL-LES-VALENCE
EURRE	VALENCE
GRANGES-LES-BEAUMONT	UPIE
MALISSARD	

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil comprend :

- un plan d'ensemble A1 n° PSA-A1_SNIA-PEA_LFLU_2 à l'échelle 1 : 25 000^{ème} ;
- un plan de détails A2 n° PSA-A2_SNIA-PEA_LFLU_2 à l'échelle 1 : 10 000^{ème} ;
- un plan des zones dégagées d'obstacles (OFZ) A3 n° PSA-A3_SNIA-PEA_LFLU_1 à l'échelle 1 : 10 000^{ème} ;
- une note annexe.

Article 4

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Valence-Chabeuil est tenu à la disposition du public, aux jours et heures d'ouverture habituels, dans la mairie de chacune des communes mentionnées à l'article 2.

Article 5

Le préfet de la Drôme est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le - 8 NOV 2016

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer,
chargée des relations internationales sur le climat

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur du transport aérien,

M. BOREL



Maîtrise d'ouvrage



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



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

AERODROME DE VALENCE – CHABEUIL

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 – CS 90890 – 13627 Aix en Provence Cedex 1

<p>Vérifié par le chef du bureau Environnement Aménagement Aix, le 7 septembre 2016</p>  <p>J.N. HERBEY</p>	<p>Proposé par le chef du département Programmation Environnement Aménagement Paris, le 7 septembre 2016</p>  <p>M. HONORAT</p>	<p>Présenté par le directeur du Service National d'Ingénierie Aéroportuaire Paris, le 7 septembre 2016</p>  <p>A. LASLAZ</p>
<p>Approuvé par arrêté ministériel en date du 8 NOVEMBRE 2016</p>		

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	3
I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	3
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	3
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	3
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	4
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	4
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	5
I.5.1 - Obstacles mobiles	5
I.5.2 - Balisage des obstacles	5
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME DE VALENCE CHABEUIL	6
II.1 - PRÉAMBULE	6
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	8
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	8
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	9
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	9
II.4.2 - Surfaces latérales	11
II.4.3 - Périmètre d'appui	11
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	11
II.4.5 - Surface conique	11
II.4.6 - Adaptations des surfaces	12
II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)	12
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	14
II.6.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	14
II.7 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	14
II.7.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	14
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	15
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	18
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	18
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	19
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	19
II.2 - REPERAGE DES OBSTACLES DANS LES TROUÉES	21
II.3 - OBSTACLES À VENIR	26
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE	27

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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 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,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-1, D 241-4 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 - 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 :

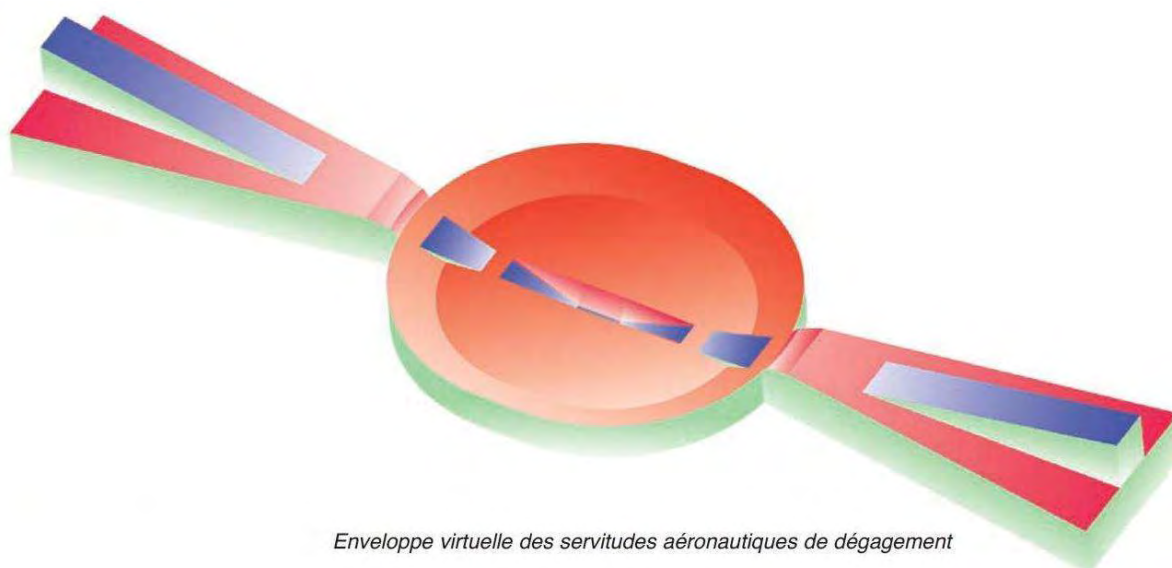
- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné (cette codification est définie par l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains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

II.1 - PRÉAMBULE

L'aérodrome de VALENCE-CHABEUIL ne dispose pas d'un plan des servitudes aéronautiques en vigueur.

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome de VALENCE-CHABEUIL ont été créées pour assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques suivantes :

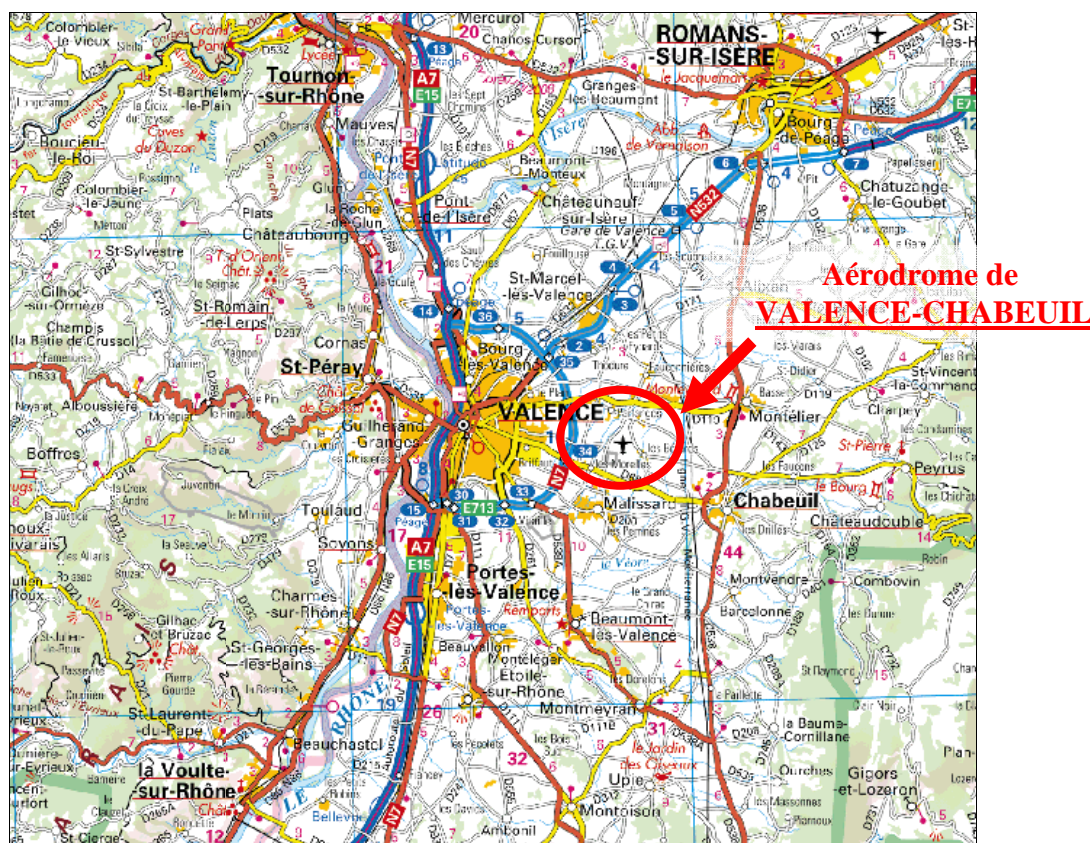
- une piste principale 01L/19R de 2 099 mètres,
- une piste en herbe centrale 01C/19C de 1 192 mètres,
- une piste en herbe 01R/19L de 402 mètres,
- une aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) à l'ouest des pistes.

Ces caractéristiques correspondent au stade actuel de développement de l'aérodrome.

Ce 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.

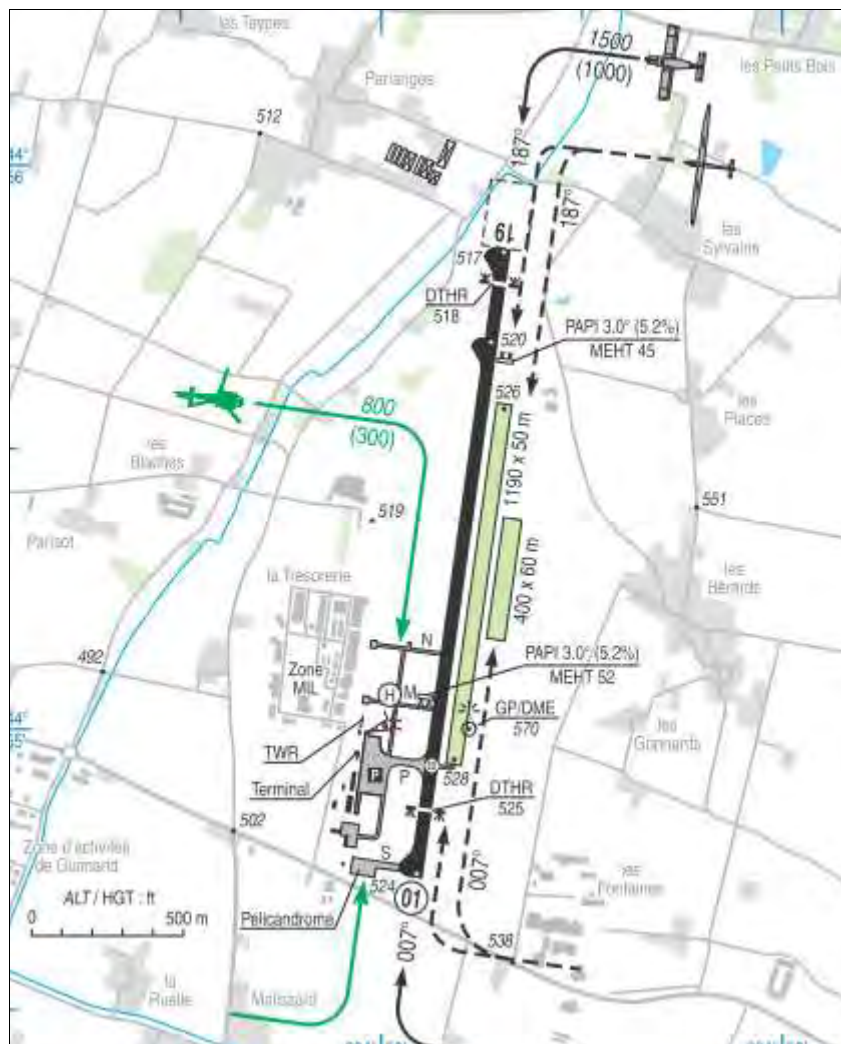
II.2 - PLAN DE SITUATION



L'aérodrome de VALENCE CHABEUIL est situé à 7 kilomètres à l'est de Valence dans le département de la Drôme. Il est géré par le Syndicat Mixte de Gestion de l'aéroport de Valence-Chabeuil.

II.3 -CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES -

II.3.1 - Caractéristiques géométriques



- Systeme de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son **stade ultime** de développement (*identique au stade existant*) sont les suivantes :

- piste principale 01L/19R revêtue, orientée 08°/ 188° de 2 099 mètres de long x 45 mètres de large, comportant :
 - un seuil décalé au QFU 01 de 255 mètres,
 - un seuil décalé au QFU 19 de 125 mètres,
 - un prolongement dégagé de 160 mètres du côté du seuil 19 et d'une largeur de 150 mètres,
 - pas de prolongement dégagé du côté du seuil 01,
- piste centrale en herbe 01C/19C, orientée 08°/ 188° de 1 191,9 mètres de long x 50 mètres de large, parallèle à la piste principale et réservée pour le décollage des avions légers.

- piste en herbe 01R/19L, orientée 08°/ 188° de 401,6 mètres de long x 60 mètres de large, parallèle à la piste en herbe 01C/19C réservée pour l'atterrissage des planeurs.
- aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO), orientée 08° / 188° parallèle aux pistes de 18,2 mètres de côté incluse dans une aire de sécurité de 36,4 mètres de côté.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du 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 l'atterrissage.

L'aérodrome de VALENCE CHABEUIL a une altitude de référence de **162,30 m NGF** (altitude rapportée au nivellement général de la France). Cette altitude est située sur la piste en herbe 01R/19L. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

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 :

- 4 pour la piste principale revêtue,
- 1 pour les deux pistes non revêtues.

NB : pour ce qui concerne l'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères, les caractéristiques des surfaces utilisées correspondent à la classe de performances 1.

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 de la piste principale de l'aérodrome, pris en compte dans son **stade ultime** de développement, est le suivant :

La piste principale revêtue (01L/19R) est exploitée aux instruments, de jour (et de nuit avec indicateurs visuels de pente d'approche) :

- seuil 01L : approche de précision de catégorie I,
- seuil 19R : approche classique.

La piste non revêtue (01C/19C) est exploitée à vue :

- seuil 01C : approche à vue de jour,
- seuil 19C : approche à vue de jour.

La piste non revêtue (01R/19L) est exploitée à vue :

- seuil 01R : approche à vue de jour,
- seuil 19L : approche à vue de jour.

L'aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères est utilisée uniquement 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 modifié et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces de dégagement aéronautique 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 - 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 :

Les caractéristiques des trouées de l'aérodrome sont les suivantes :

Piste principale revêtue 01/19

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 01 (trouée du côté du seuil 01)	Atterrissage QFU 19 (trouée du côté du seuil 19)
- Type d'approche	Approche de précision I	Classique
- Chiffre de code	4	4
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	300 m	300 m
- Divergence	15%	15%
- Cote à l'origine	160,0 m NGF	157,7 m NGF
- Longueur 1ère section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1ère section	2,00%	2,00%

- Pente 2ème section	2,50%	2,50%
- Longueur 2 ^{ème} section	3 600 m	3 600 m
- Cote 3ème section (pente nulle)	310,0 m NGF	307,7 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 19 (trouée du côté du seuil 01)	Décollage QFU 01 (trouée du côté du seuil 19)
- Chiffre de code	4	4
- Distance à l'extrémité de la piste (avec prolongements dégagés)	60 m	160 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Divergence	12,5%	12,5%
- Cote à l'origine	159,5 m NGF	157,5 m NGF
- Pente	2%	2%
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

Pistes non revêtues (01/19)

Les servitudes des pistes non revêtues sont moins contraignantes que celles de la piste revêtue et n'apparaissent pas dans le présent dossier.

Aire d'approche finale et de décollage pour hélicoptères (FATO) :

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Trouées QFU 01	Trouées QFU 19
- Classe de performances	1	1
- Cote à l'origine	158 m	158 m
- Largeur bord intérieur (FATO + aire de sécurité)	36,4 m	36,4 m
- Divergence 1 ^{ère} section	10 %	10 %
- Pente	4,5%	4,5%
- Largeur atteinte	120 m	120 m
- Divergence 2 ^{ème} section	-	-

- Pente	4,5%	4,5%
- Longueur totale	3 378 m	3 378 m
- Altitude atteinte	310 m	310 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14.3 % pour la piste principale 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.

Les surfaces latérales ont une pente de 100 % pour la FATO hélicoptères appuyées sur l'aire de sécurité (périmètre d'appui).

II.4.3 - 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 rectilignes.

- Piste principale revêtue : périmètre de 2 099 m x 300 m et 220 x 180 m (dont prolongement dégagé) et comprenant le périmètre de la piste 01C / 19C de 1 191,9 x 60 m.
- Piste non revêtue 01R/19R : périmètre de 401,6 x 60 m débordant côté est du périmètre de la piste principale.
- FATO hélicoptères : périmètre de 36,4 m de côté.

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 207,30 mètres (nivellement général de la France).

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 :

- 4 000 mètres pour la piste principale revêtue,

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 100 mètres, soit une cote maximale de 307,30 m (nivellement général de la France).

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 modifié 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 sont conçues à partir d'un relèvement des courbes de niveau du terrain naturel et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter des obstacles naturels ou artificiels existants dans les secteurs concernés (ceux-ci ne sont ainsi pas frappés de servitudes) ainsi que tout autre obstacle futur dont la cote sommitale ne dépasserait pas celle des obstacles environnants existants.

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 détails (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.

Adaptation par élévation des courbes de niveaux

Le plan des servitudes de l'aérodrome de VALENCE CHABEUIL présente une adaptation globale à l'est de l'aérodrome (communes de Montelier et Chabeuil) qui englobe une partie de la surface horizontale intérieure et de la surface conique.

Cette adaptation est imposée essentiellement par le relief et la végétation qui le surmonte. Elle est traitée par une élévation des niveaux du sol (courbes de niveau) suivant les principes énoncés ci-avant.

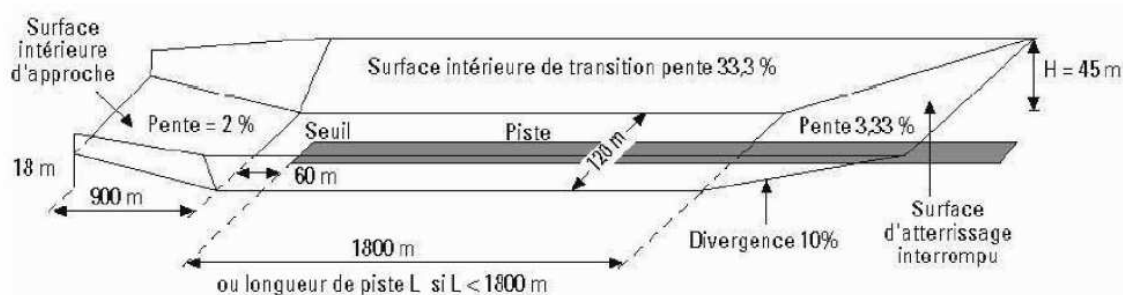
Après application, ce relèvement ne laisse subsister que quelques obstacles repérés sur les plans A1 et A2 et répertoriés dans le tableau figurant sur le plan A1 ainsi qu'au chapitre 2 de la présente note.

II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au **seuil 01** de la piste exploitée aux instruments avec approche de précision, de catégorie I. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes :

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



Surfaces liées aux zones dégagées d'obstacles (OFZ) pour les pistes avec approche de précision de catégorie I, II ou III et de chiffre de code 3 ou 4.

Ces surfaces s'élèvent à partir des altitudes de la piste jusqu'à la cote maximale de 207.3 m NGF, située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence définie précédemment, excepté pour la surface intérieure d'approche.

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

Piste exploitée aux instruments - Chiffre de code : 4	
Seuil	01
Approche de précision - catégorie	I
Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	160,0 m
Longueur	900 m
Pente	2%
Surface intérieure de transition	
Pente	33,3%
Surface d'atterrissage interrompu	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1 800 m
Cote à l'origine	157,7 m
Divergence	10%
Pente	3,33%

Les surfaces OFZ sont représentées sur le plan A3 au 1/10 000^{ème} joint à la présente note annexe.

II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

II.6.1 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 01 et 19 sont protégés chacun par une surface OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacle).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

Piste principale		
SEUIL	01	19
Pente du PAPI	3°	3°
Cote à l'origine	160,0 m NGF	157,7 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 de l'OCS (pente du PAPI – 1,07 °)	1,93°	1,93°

Les surfaces « OCS » de ces deux « Papi » étant totalement protégées par les trouées d'atterrissage correspondantes, elles ne sont pas représentées sur les plans joints.

(*) Longueur de la section rectiligne de la trouée d'atterrissage

II.7 - ASSIETTE DES DEGAGEMENTS

II.7.1 - 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.

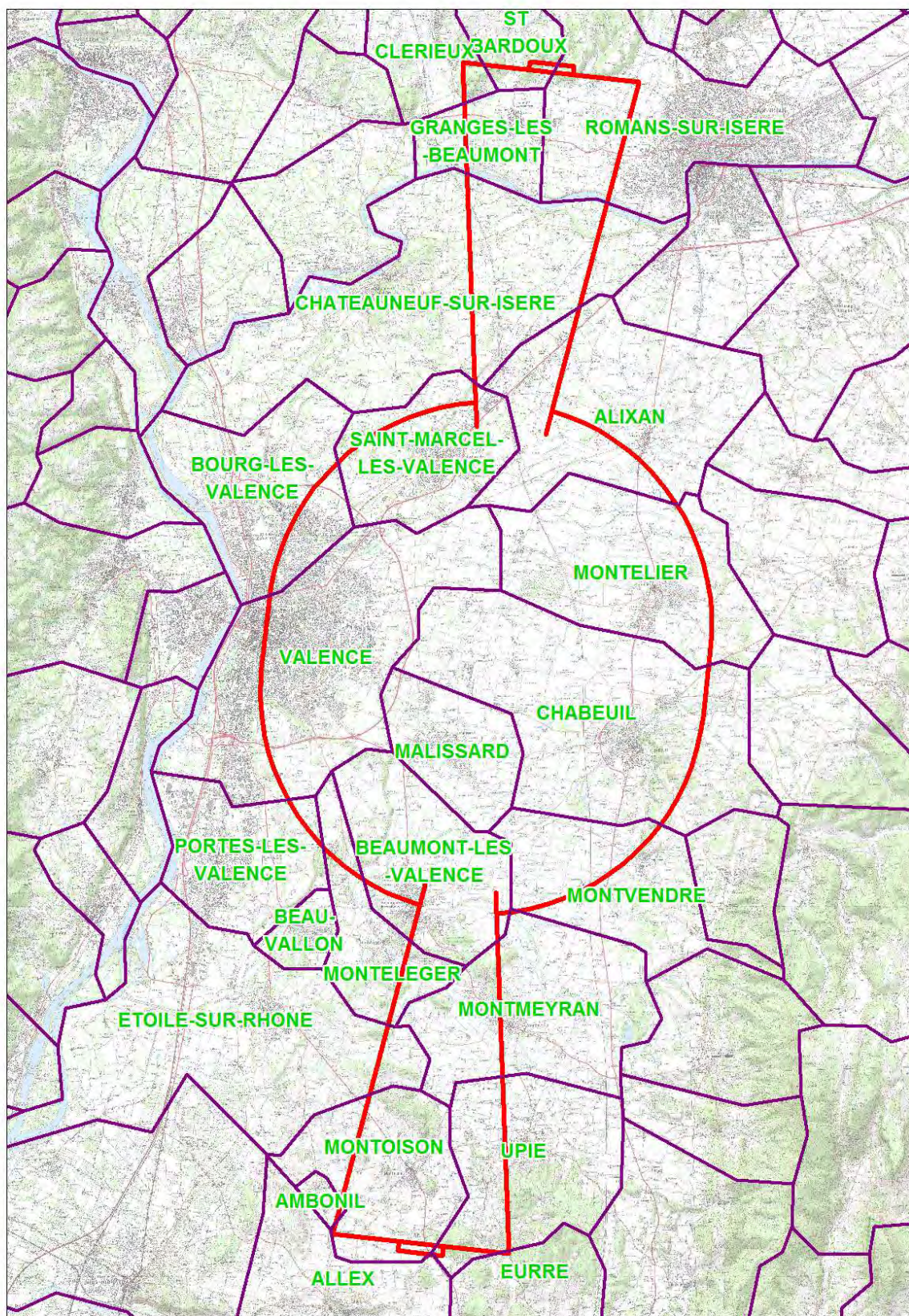
II.7.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Les communes concernées par les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de VALENCE-CHABEUIL sont les suivantes :

Département de la Drôme – Communes de :

ALIXAN	MONTELEGER
ALEX	MONTELIER
AMBONIL	MONTMEYRAN
BEAUMONT-LES-VALENCE	MONTOISON
BOURG-LES-VALENCE	MONTVENDRE
CHABEUIL	PORTES-LES-VALENCE
CHATEAUNEUF-SUR-ISERE	ROMANS-SUR-ISERE
CLERIEUX	ST BARDOUX
ETOILE-SUR-RHONE	ST MARCEL-LES-VALENCE
EURRE	VALENCE
GRANGES-LES-BEAUMONT	UPIE
MALISSARD	

Enveloppe des dégagements



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DEPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISEES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

N°	Type de surface	Type obstacle	Nature obstacle	Côte sommitale (m NGF)	Dépassement (en m)	Commune
Trouée Sud						
1	décollage	clôture	filiforme	de 161.42 m	de 0.87 m	CHABEUIL
2	atterrissage / décollage	route	mobile	de 165.3 à 168.9 m	de 0.3 à 5.8 m (gabarit + majoration : 6.3 m)	CHABEUIL
3	décollage	zone d'arbres	mince	de 164.4 à 165 m	de 2.6 à 3.5 m	MALISSARD
4	atterrissage	arbre	mince	de 169.6 m	de 1.5 m	MALISSARD
5	atterrissage	zone d'arbres	mince	de 170.1 à 172.2 m	de 1.8 m	MALISSARD
Trouée Nord						
6	atterrissage / décollage	route	mobile	de 162.8 à 164.1 m	de 0.3 à 4.1 m (gabarit + majoration : 6.3 m)	CHABEUIL
7	atterrissage / décollage	route	mobile	de 161.7 à 163.2 m	de 0.3 à 3.1 m (gabarit + majoration : 6.3 m)	CHABEUIL
8	décollage	zone d'arbres	mince	de 160.3 à 160.4 m	de 1 à 1.3 m	CHABEUIL
9	atterrissage / décollage	arbre	mince	163.8 m	de 5.2 m	CHABEUIL
10	atterrissage / décollage	zone d'arbres	mince	de 165.4 à 168.8 m	de 1.8 à 8.7 m	CHABEUIL
11	décollage	poteaux	mince	de 159.7 à 160.4 m	de 0.5 à 1.2 m	CHABEUIL
12	atterrissage	forêt	massif	de 169.1 à 171.8 m	de 2.9 à 7.4 m	CHABEUIL
13	atterrissage	arbre	mince	165.3 m	de 1.8 m	CHABEUIL
14	atterrissage / décollage	zone d'arbres	mince	de 161.9 à 165 m	de 1.5 à 5.2 m	CHABEUIL
15	atterrissage	arbre	mince	159.1 m	de 1.1 m	CHABEUIL
16	atterrissage	arbre	mince	165.8 m	de 0.1 m	CHABEUIL
17	atterrissage	zone d'arbres	mince	de 172 à 178.9 m	de 1.7 à 7.4 m	CHABEUIL
18	décollage	arbre	mince	177.3 m	de 1.4 m	VALENCE
Bande						
19	latérale	clôture	filiforme	de 163.4 à 163.5 m	de 4.8 à 5.0 m	CHABEUIL
Surface latérale Ouest						
20	latérale	arbre	mince	169.1 m	de 0.5 m	CHABEUIL
21	latérale	arbre	mince	169.1 m	de 4.3 m	CHABEUIL
22	latérale	forêt	massif	de 166.6 à 173 m	de 1.3 à 4.2 m	CHABEUIL
23	latérale	route	mobile	de 159.7 à 160.5 m	de 0.5 à 1.7 m (gabarit de 4.3 m)	CHABEUIL
24	latérale	zone d'arbres	mince	de 159.5 à 159.8 m	de 1.3 à 1.5 m	CHABEUIL
25	latérale	zone d'arbres	mince	de 166.9 à 167.5 m	de 3.7 à 6.1 m	CHABEUIL
26	latérale	forêt	massif	de 165.6 à 176.6 m	de 0.1 à 2.4 m	CHABEUIL
27	latérale	zone d'arbres	mince	de 178.6 à 179.3 m	de 1.4 à 3 m	CHABEUIL
28	horizontale	antennes	mince	de 208.9 à 213.7 m	de 1.6 à 6.4 m	VALENCE
Surface latérale Est / Surface horizontale et surface conique adaptées						
29	latérale	poteau électrique / téléphonique	mince	167.9 m	de 2.1 m	CHABEUIL
30	latérale	arbre	mince	165.3 m	de 1 m	CHABEUIL
31	latérale	zone d'arbres	mince	de 167.1 à 178 m	de 0.3 à 6.6 m	CHABEUIL

32	latérale	route	mobile	de 163.3 à 165 m	de 0.3 à 5.4 m (gabarit de 4.3 m)	CHABEUIL
33	latérale	zone d'arbres	mince	de 168 à 173.3	de 1.6 à 9.9 m	CHABEUIL
34	latérale	zone d'arbres	mince	de 163.9 à 173 m	de 0.7 à 4.1 m	CHABEUIL
35	latérale	bâti	massif	168.7 m	de 2 m	CHABEUIL
36	latérale	zone d'arbres	mince	de 169 à 176.2 m	de 0.5 à 3.8 m	CHABEUIL
37	latérale	bâti	massif	166.2 m	de 0.4 m	CHABEUIL
38	latérale	antenne	mince	168.2 m	de 2.8 m	CHABEUIL
39	latérale	bâti	massif	167.5 m	de 0.2 m	CHABEUIL
40	latérale	zone d'arbres	mince	de 168.1 à 170 m	de 0.7 à 4.3 m	CHABEUIL
41	latérale	Clôture	filiforme	163.7 m	de 4.2 m	CHABEUIL
42	latérale	Clôture	filiforme	de 163.7 à 164.7 m	de 0.6 à 1.4 m	CHABEUIL
43	adaptation	forêt	massif	224.8 m	de 0.2 m	CHABEUIL
44	adaptation	bâti	massif	247.9 m	de 7.2 m	MONTELIER
45	conique et adaptation	ligne électrique / téléphonique	filiforme	de 298.4 à 323 m	de 5.6 à 41.8 m	MONTELIER/ CHABEUIL

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, suivant le tableau ci-après :

Traitement des obstacles perçant les surfaces de dégagement					
Numéro de l'obstacle	Nature de l'obstacle	Mise en conformité		Acceptation	Conditions de maintien provisoire ou d'acceptation
		A l'approbation du PSA	Mise en conformité à terme		
1	clôture		X (*)		conditions d'exploitation de la piste
2	route		X (*)		conditions d'exploitation de la piste ; mention sur la carte d'approche à vue
3	zone d'arbres	X			
4	arbre	X			
5	zone d'arbres	X			
6	route		X (*)		conditions d'exploitation de la piste ; mention sur la carte d'approche à vue
7	route		X (*)		conditions d'exploitation de la piste ; mention sur la carte d'approche à vue

8	zone d'arbres	X			
9	arbre	X			
10	zone d'arbres	X			
11	poteaux	X			
12	forêt	X			
13	arbre	X			
14	zone d'arbres	X			
15	arbre	X			
16	arbre	X			
17	zone d'arbres	X			
18	arbre	X			
19	clôture		X (*)		
20	arbre	X			
21	arbre	X			
22	forêt	X			
23	route		X (*)		conditions d'exploitation de la piste
24	zone d'arbres	X			
25	zone d'arbres	X			
26	forêt	X			
27	zone d'arbres	X			
28	antennes			X	balisage nocturne et mention sur la carte d'approche à vue de l'aérodrome
29	ligne électrique / téléphonique	X			
30	arbre	X			
31	zone d'arbres	X			
32	route		X (*)		conditions d'exploitation de la piste
33	zone d'arbres	X			
34	zone d'arbres	X			
35	bâti			X	maintien du balisage
36	zone d'arbres	X			
37	bâti			X	maintien du balisage
38	antenne			X	balisage nocturne
39	bâti			X	maintien du balisage
40	zone d'arbres	X			
41	clôture	X			
42	clôture		X (*)		
43	forêt			X	
44	bâti			X	balisage nocturne
45	ligne électrique / téléphonique			X	balisage diurne et nocturne

(*) Le maintien provisoire de l'obstacle pourra, le cas échéant, imposer une augmentation du décalage du seuil concerné.

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. Leurs dispositions sont les suivantes :

- Article D242-11

« Lorsque les servitudes instituées par le plan de dégagement impliquent soit la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, soit une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées.

Cette décision est notifiée aux intéressés par l'ingénieur en chef du service des bases aériennes compétent, conformément à la procédure appliquée en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les notifications comportent toutes précisions utiles sur les travaux à effectuer ainsi que sur les conditions dans lesquelles ils pourraient être exécutés. »

- Article D242-12

« Si les propriétaires consentent à exécuter les travaux qui leur sont imposés aux conditions qui leur sont proposées, il est passé entre eux et le représentant du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées une convention rédigée en la forme administrative.

Cette convention précise :

1° Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;

2° L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;

3° L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration. »

II.2 - REPERAGE DES OBSTACLES DANS LES TROUEES

Les extraits de plan ci-après représentent les secteurs à la base des trouées nord et sud avec indication de tous les obstacles tels qu'ils figurent sur le plan A2. Le tableau concerne les routes (route départementale RD 68 au sud et voies communales au nord) dont le gabarit routier (hauteur 4,30 + 2 m dans les trouées) perce les trouées d'atterrissage ainsi que les trouées de décollage.

TROUÉE SUD (Seuil 01) – RD 68

Cote au sol	Majoration	Cote sommitale	Trouée d'atterrissage		Trouée de décollage	
			Hauteur limite	Dépassement	Hauteur limite	Dépassement
158,99	6,3 m (4,3+ 2)	165,29	165,75	-0,46	160,17	5,12
159,76	6,3 m (4,3+ 2)	166,06	166,26	-0,20	160,69	5,37
160,53	6,3 m (4,3+ 2)	166,83	166,56	0,27	161,00	5,83
161,45	6,3 m (4,3+ 2)	167,75	166,95	0,80	-	
161,98	6,3 m (4,3+ 2)	168,28	167,24	1,04	-	
162,56	6,3 m (4,3+ 2)	168,86	167,54	1,32	-	

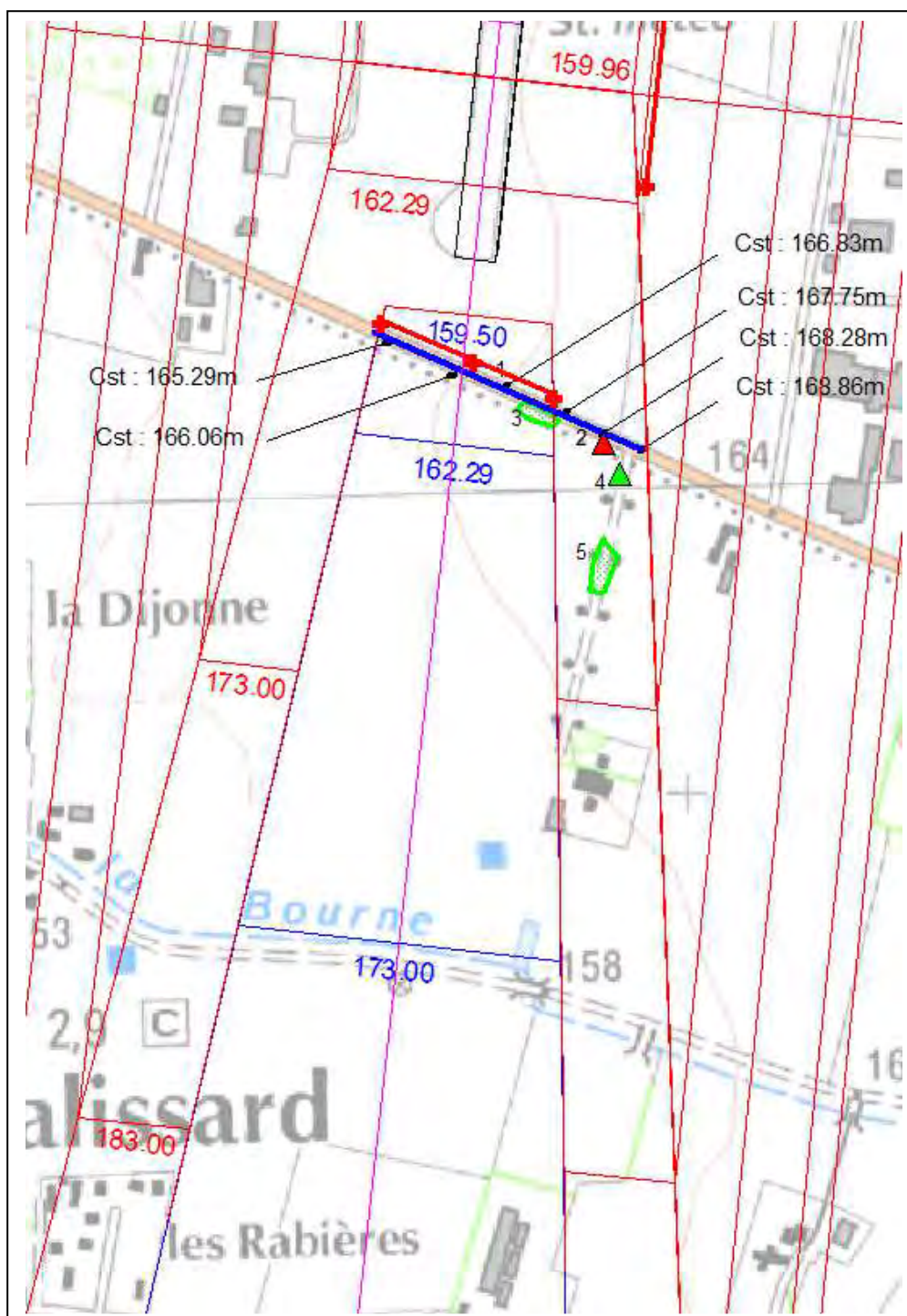
Présence de la RD 68 en extrémité 01 :

L'arrêté du 7 juin 2007 impose une distance minimale de 300 mètres entre le bord intérieur de la trouée d'atterrissage et le bord de la voie routière.

Cette distance est respectée dans l'axe de la piste mais ne l'est pas en bord ouest de la trouée d'atterrissage.

NB : Problème du souffle des réacteurs au décollage :

La distance minimale entre l'extrémité de la piste et le bord de la chaussée de 300 m pour les aérodromes dont la lettre de code est C (accueillant des avions à turboréacteurs) n'étant pas intégralement respectée, des dispositions pourront être prises pour protéger les usagers de cette voie contre les effets du souffle des réacteurs.



NB : légende extrait de plan :

- Route
- Arbre ou zone d'arbres
- Obstacle fixe

TROUEE NORD (Seuil 19) – Voies communales

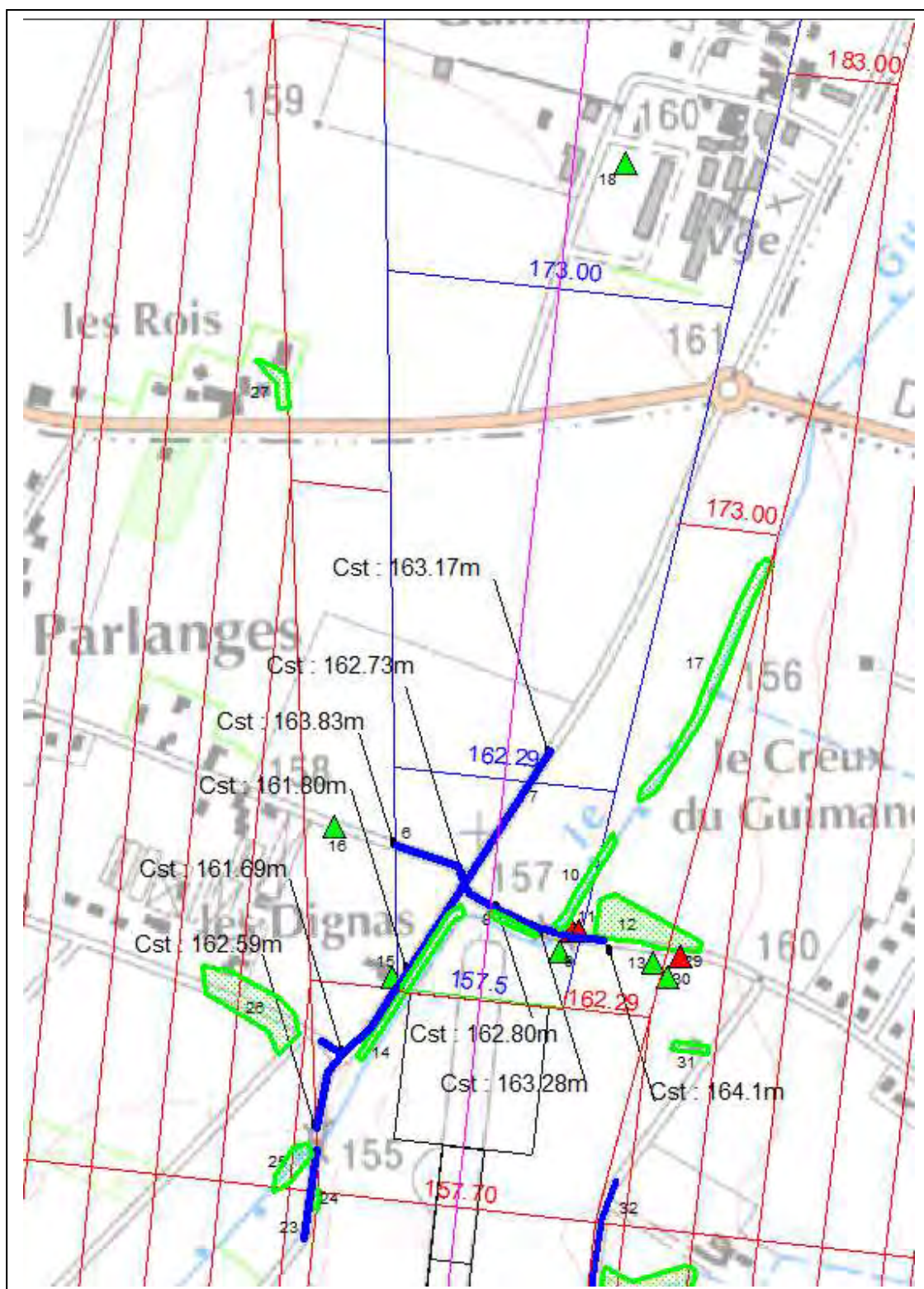
Cote au sol	Majoration	Cote sommitale	Trouée d'atterrissage		Trouée de décollage	
			Hauteur limite	Dépassement	Hauteur limite	Dépassement
Route orientée sud/nord						
156,29	6,3 m (4,3+ 2)	162,59	159,51	3,08	-	
155,39	6,3 m (4,3+ 2)	161,69	160,77	0,92	-	
155,50	6,3 m (4,3+ 2)	161,80	162,20	-0,40	-	
156,43	6,3 m (4,3+ 2)	162,73	164,88	- 2,15	160,09	2,64
156,87	6,3 m (4,3+ 2)	163,17	167,72	- 4,55	162,93	0,24
Route orientée est/ouest						
157,53	6,3 m (4,3+ 2)	163,83	165,37	- 1,54	160,58	3,25
156,50	6,3 m (4,3+ 2)	162,80	164,29	- 1,49	159,50	3,30
156,98	6,3 m (4,3+ 2)	163,28	163,98	- 0,70	159,19	4,09
157,80	6,3 m (4,3+ 2)	164,10	163,83	0,27	-	

Présence de voies routières (voies communales) en extrémité 19 :

Une partie de ces voies située sous la trouée ne respecte pas la distance minimale de 300 mètres (entre le bord intérieur de la trouée d'atterrissage et le bord intérieur de la voie routière).

NB : Problème du souffle des réacteurs au décollage :

La distance minimale entre l'extrémité de la piste et le bord de la chaussée de 300 mètres pour les aérodromes dont la lettre de code est C (accueillant des avions à turboréacteurs) n'étant pas intégralement respectée, des dispositions pourront être prises pour protéger les usagers de ces voies contre les effets du souffle des réacteurs.



NB : légende extrait de plan :

- Route
- Arbre ou zone d'arbres
- Obstacle fixe

II.3 - 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.

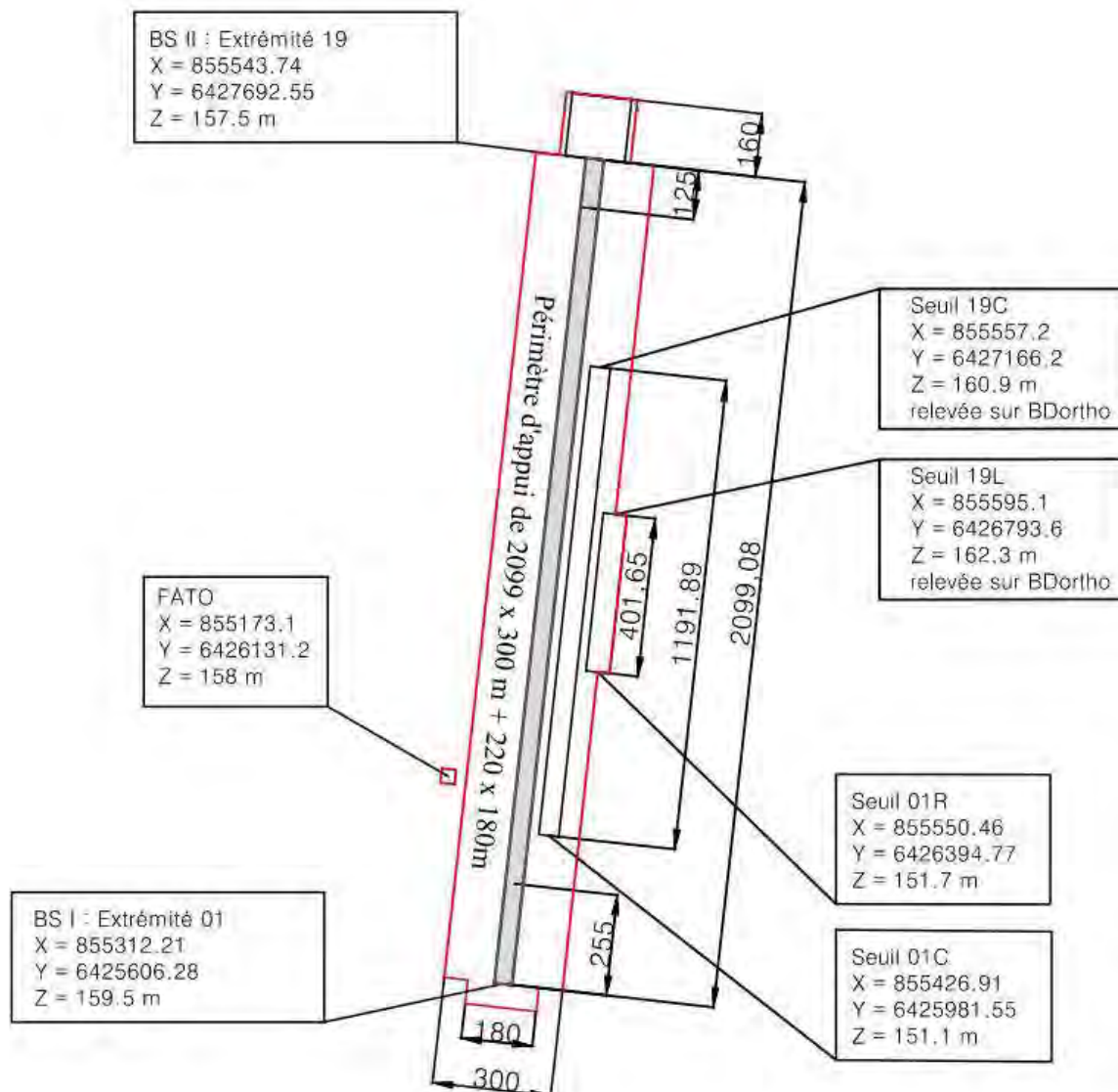
3 - ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE ET DE CALAGE

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 points d'infrastructure du système de pistes : projection planimétrique Lambert 93.

Schéma



**REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE LA DROME
COMMUNE DE CLERIEUX**

**EXTRAIT DU REGISTRE DES ARRETES
DU MAIRE N°116/2015**

Objet : Mise à jour du Plan local d'urbanisme de la commune de Clérieux avec le projet Eridan

Le Maire de la commune de Clérieux,

**Vu le Code de l'urbanisme et notamment l'article R 123-22,
Vu la délibération du conseil municipal du 8 août 2013 approuvant le PLU,
Vu l'arrêté interpréfectoral n°2014300-0001 du 27 octobre 2014 portant déclaration publique de la canalisation de transport de gaz Eridan,
Vu les plans et documents annexés au présent arrêté,**

ARRETE

Article 1 : Le PLU de la commune de Clérieux est mis à jour à la date du présent arrêté en fonction des éléments du dossier annexé. A cet effet, sont intégrés en annexe au PLU, la liste et le plan des servitudes d'utilité publique.

Article 2 : Les documents de la mise à jour sont tenus à la disposition du public, à la mairie et en préfecture.

Article 3 : Le présent arrêté sera affiché en mairie pour une durée d'un mois.

Article 4 : Le présent arrêté est adressé à Monsieur le Préfet et à la Direction départementale des territoires.

Pour copie conforme.

A Clérieux, le 4 septembre 2015

Le Maire

Fabrice LARUE



**COMMUNE de CLERIEUX
MODIFICATION n°1
DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

Approbation de la modification n°1

Objet : caractère exécutoire de l'acte

Nature et date de l'acte : Délibération du Conseil Municipal du 7 avril 2015

Date de transmission au Préfet : 17 avril 2015

Mesures de publicité:

- Affichage en mairie : à compter du 13 avril 2015
- Insertion dans la presse : 17 avril 2015

Contrôle de légalité:

- Date de la lettre au maire : sans objet
- Observations : aucune

Date à laquelle la délibération devient exécutoire:

17 mai 2015

Pour le Chef du Service Aménagement du
Territoire et Risques
Le Responsable de l'unité territoriale

~~Le Responsable de
l'Unité Territoriale Nord~~

Tanguy Quéinéc

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL N° 17-26/2015

Date de convocation : 1^{er} avril 2015

Date d'affichage : 1^{er} avril 2015

Objet : Approbation de la modification n°1 du PLU et de la mise en compatibilité de ce document avec le projet Eridan

L'an deux mil quinze et le sept avril à 20 heures 15, le Conseil Municipal de la commune de Clérieux régulièrement convoqué par le Maire, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur LARUE Fabrice, Maire.

Présents : Mrs, Mmes LARUE Fabrice - MANEVAL Frédéric - BOISSIEUX Thierry - SILVESTRE Rachel - WOZNIAK Jean-Marie - AUROUX François - TRAINEAU Marie-France - BAILLIEZ Anne-Sophie - GRANGER Franck - GIRERD-CHANEL Laurence - LABLANQUI Jean-Marie - GRACIANO Manu - JUVENON Marie-Hélène - BETON Brigitte - CAMU Géraldine - GIROT Dominique.

Absents excusés : Josiane ANGE – Paul DERBIER – Christelle ROBIN

Procurations : Josiane ANGE à Frédéric MANEVAL

Dominique GIROT a été élu secrétaire de séance.

Vu le code de l'urbanisme,

Vu la délibération du 8 août 2013 approuvant le PLU,

Vu l'arrêté municipal n° 63/2014 en date du 10 septembre 2014 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique relative à la modification du P.L.U.,

Vu les conclusions du commissaire enquêteur,

Vu l'arrêté inter préfectoral n° 2014300-0001 du 27 octobre 2014 portant déclaration d'utilité publique les travaux de construction et d'exploitation de la canalisation de gaz dite « Eridan »,

Considérant que le projet soumis à enquête peut être approuvé en l'état

Le Maire rappelle que le projet de modification du PLU portant sur la création de secteurs Na pour prendre en compte les besoins des activités économiques implantées initialement en secteurs Nh ou Nh1 a été notifié aux personnes publiques prévues par le code de l'urbanisme, transmis pour avis à la Commission départementale de la consommation des espaces agricoles et a été soumis à enquête publique du 06 octobre au 7 novembre 2014.

Le Maire précise alors que :

- Seuls la Chambre de Métiers et de l'Artisanat, la Communauté d'agglomération Valence Romans Sud Rhône-Alpes et le Conseil général ont émis des remarques et ces remarques ne remettent pas en cause le projet de modification ;
- La CDCEA n'a pas émis d'avis dans le délai de 3 mois suivant sa saisine, son avis est donc réputé favorable ;
- Le rapport du commissaire enquêteur donne un avis favorable au projet de modification du PLU sous réserve de l'avis favorable de la CDCEA.

Le Maire propose donc d'approuver le projet de modification n°1 du PLU tel qu'il a été soumis à l'enquête publique et d'acter également la mise en compatibilité du PLU avec le projet Eridan.

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, à la majorité (13 voix pour, 4 voix contre : Rachel SILVESTRE, Anne-Sophie BAILLIEZ, Jean-Marie WOZNIAK et Brigitte BETON) :

DECIDE d'approuver la modification n°1 du PLU.

DECIDE d'acter la mise en compatibilité du PLU avec le projet dit « Eridan ».

DIT que le dossier de « Modification n° 1 du PLU » est annexé à la présente.

DIT que la présente délibération fera l'objet, conformément aux articles R-123-24 et R-123-25 du Code de l'Urbanisme, d'un affichage en mairie durant un mois et d'une mention dans un journal régional ou local diffusé dans le département,

DIT, que conformément à l'article R-123-25 du Code de l'Urbanisme, le PLU modifié est tenu à la disposition du public à la mairie de Clérieux aux jours et heures habituels d'ouverture ainsi qu'à la Préfecture.

DIT que la présente délibération et les dispositions résultant de la modification du PLU ne seront exécutoires qu'après l'accomplissement de la dernière des mesures de publicité (1^{er} jour de l'affichage en mairie, insertion dans un journal).

Ainsi fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits par les membres du Conseil Municipal soussignés.

Extrait certifié conforme.

Fait à Clérieux, le 8 avril 2015

Le Maire DE CLERIEUX
Fabrice LALLET



5 - SEP. 2013

5 - SEP. 2013

Commune de CLERIEUX
Révision
du PLAN LOCAL D'URBANISME

Approbation de la révision

Objet : caractère exécutoire de l'acte

Nature et date de l'acte : Délibération du Conseil Municipal du 8 août 2013

Date de transmission au Préfet : 14 août 2013

Mesures de publicité

- Affichage en mairie : 14 août 2013
- Insertion dans la presse : 15 août 2013


Contrôle de légalité

- Date de la lettre au maire :
- Observations :

Date à laquelle la délibération devient exécutoire

14/09/13

Pour le Chef du Service Aménagement du Territoire et Risques
La Responsable du Pôle Aménagement,



C. BUARD

Copie : - SATR/PA - unité territoriale de VALENCE

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DE LA DROME
COMMUNE DE CLERIEUX

RECUEIL

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL N° 59/2013

Date de convocation : 2 août 2013

Date d'affichage : 2 août 2013

PLU 2013

Objet : approbation du projet de Plan Local d'Urbanisme.

L'an deux mil treize et le huit août à 20 heures 15, le Conseil Municipal de la commune de Clérieux régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Fabrice LARUE, maire.

Présents : Mrs, Mmes LARUE Fabrice- LABLANQUI Jean-Marie- SILVESTRE Rachel- BOISSIEUX Thierry- ANGE Josiane- RIMET Yves- GALPIN Christelle- FRACHISSE Renée- MARION Irène- MANEVAL Frédéric- WOZNIAC Jean-Marie- AUROUX François- BARRÉ Damien- GIROT Dominique- GRACIANO Manu.

Absents excusés: Mmes BETON Brigitte- MARTINOT Séverine.

Absents non excusés : Mme BOREL Catherine- M. MICHELON Sébastien.

Procuration : Mme BETON Brigitte à WOZNIAC Jean-Marie.

M. Jean-Marie LABLANQUI a été élu secrétaire de séance.

Vu le code de l'urbanisme,

Vu la délibération en date du 11 juin 2008 prescrivant la révision du POS en PLU et définissant les modalités de concertation en application de l'article L 300-3 du code de l'urbanisme, complétée par la délibération du 3 février 2011 sur les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation,

Vu le débat sur les orientations générales du PADD au sein du conseil municipal en date du 23 février 2011 et du 27 avril 2011,

Vu la délibération du conseil municipal en date du 11 avril 2012 tirant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme,

Vu les remarques émises par les personnes publiques et la commission départementale de la consommation des espaces agricoles consultées sur le projet de PLU arrêté,

Vu le rapport de l'enquête et les conclusions du commissaire-enquêteur,

Vu la réunion de travail sur les modifications à apporter au projet après l'enquête, en présence des représentants de la Chambre d'Agriculture en date du 22 mars 2013,

Vu l'accord du SCOT pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones au titre de l'article L 122-2 du code de l'urbanisme en date du 14 novembre 2012 et du 31 mai 2013,

Considérant que le projet de PLU arrêté justifie des adaptations pour tenir compte des observations formulées par les personnes publiques consultées ou lors de l'enquête publique,

Après en avoir délibéré et voté à bulletin secret, le conseil municipal à la majorité (14 pour- 2 contre) :

1)DECIDE de modifier le projet de PLU soumis à l'enquête publique suite aux avis des personnes publiques consultées et à l'enquête publique. Les modifications portent principalement sur les points suivants :

Adaptations à apporter au projet de PLU pour prendre en compte les réserves du commissaire enquêteur :

- le quartier de Pont de l'Herbasse était intégralement classé en secteur Nh dans le projet de PLU. Le commissaire enquêteur proposait de classer le quartier en zone U tout en conservant le règlement du secteur Nh : afin d'éviter toute ambiguïté et compte tenu de l'absence de réseau d'assainissement dans le quartier qui présente en outre des enjeux écologiques (Natura 2000 à proximité) et enfin pour répondre précisément aux avis des services de l'Etat et de la Chambre d'Agriculture, il est proposé de réduire le secteur Nh autour des maisons et de leurs abords immédiats, les deux sièges d'exploitation du quartier seront intégrés en zone A et les parcelles vierges seront intégrées en zone N ou en secteur Nn,
- le quartier Saint Michel était intégralement classé en secteur Nh dans le projet de PLU. Suite à une remarque des services de l'Etat, il est proposé de classer le secteur en Ah (puisque'il est au sein de la zone agricole) en réduisant le secteur au plus près des constructions existantes et de leurs abords immédiats ;
- suite à une remarque de la Chambre d'Agriculture, il est proposé de rectifier la géométrie de la zone AUF de Four Banal afin de moins perturber l'exploitation de l'ilot agricole résiduel (cette rectification entraîne une réduction d'environ 2000 m2 de la surface de la zone AUF) ;
- suite à des remarques des services de l'Etat : la zone humide des Marais sera identifiée dans le plan de zonage par une trame au titre de l'article L 123-1-5 7^{ème} qui interdit toute construction, ce qui confortera ainsi sa protection.
- les zones de danger de canalisations de transports de matières dangereuses qui traversent les communes voisines seront reportées sur le plan de zonage du PLU.

Adaptations à apporter au projet de PLU pour prendre en compte des remarques émises à l'enquête publique :

- dans le projet de PLU, le parc communal est intégralement classé en zone UC en vue de permettre la réalisation de logements adaptés aux personnes âgées. Suite à plusieurs remarques, il est proposé de ne classer en zone UC qu'un secteur de 3000 m2 environ correspondant à ce projet de logements et de reclasser le reste du parc communal en zone naturelle à vocation de loisirs (NL) ;
- il est proposé d'étendre la zone AUo des Mignots à la parcelle n°58 qui est contigüe au nord et qui représente environ 3600 m2 : la Chambre d'Agriculture a donné un avis favorable à cette extension pour laquelle l'accord du SCOT a également été obtenu ; les orientations d'aménagement et le règlement de la zone AUo seront modifiés pour tenir compte de cette extension, ainsi que la servitude de logements qui la concerne : l'emplacement réservé qui était prévu afin d'élargir l'accès public à la zone est supprimé.
- il est proposé l'intégration d'une habitation située dans la zone Ui au nord du village à la zone UD voisine.

Adaptations à apporter au projet de PLU suite aux avis des services de l'Etat :

- afin de se conformer aux dernières évolutions du code de l'urbanisme, le règlement de la zone N généraliste n'autorisera plus les extensions et annexes aux bâtiments existants. Les constructions isolées dans la zone N feront donc l'objet de secteurs Nh1 de taille réduite à la construction et à ses abords dans lesquels les extensions et annexes seront admises.

- en secteur Ng la mention autorisant les extensions du bâti jusqu'à 100% sera supprimée n'étant pas compatible avec la notion d'extension limitée (les extensions seront donc limitées à 50 m2 puisque cette mention est conservée).
- l'article 9 du règlement de la zone AUo sera modifié afin de réduire de 60 à 40% la surface du terrain devant être conservée non imperméabilisée.
- les marges de recul vis-à-vis des voies départementales seront ajoutées sur le plan de zonage.

Adaptations à apporter au projet de PLU suite à l'avis de la Chambre d'Agriculture :

- en plus des sièges d'exploitation déjà mentionnés au Pont de l'Herbasse, un siège d'exploitation situé au quartier des Théomes et classé en zone N du projet de PLU sera intégré en zone agricole.
- le règlement des secteurs Ah sera complété afin, d'une part d'y autoriser également les constructions agricoles et d'autre part porter de 150 à 200 m2 la surface maximale autorisée après extension des habitations existantes afin d'être en cohérence avec les secteurs Nh1.
- le règlement de la zone A sera complété afin de préciser les principes d'implantation des constructions dans la zone agricole, interdire les panneaux photovoltaïques au sol.
- les orientations d'aménagement et les servitudes de logement seront modifiées afin de relever le seuil minimal de la fourchette de logements attendus à 15 logements/ha, conformément aux objectifs annoncés dans le PADD.

2) DECIDE d'approuver le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme intégrant ces modifications tel qu'il est annexé à la présente.

3) INDIQUE que la présente délibération sera affichée pendant un mois en mairie et le dossier tenu à disposition du public.

Mention de cet affichage sera, en outre, insérée en caractère apparent dans un journal diffusé dans le département.

4) INDIQUE que la présente délibération sera exécutoire :

- dans un délai d'un mois suivant sa réception par le Préfet, si celui-ci n'a notifié aucune modification à apporter au dossier ou dans le cas contraire à compter de la prise en compte de ces modifications.
- après accomplissement des mesures de publicité.

Ainsi fait et délibéré en séance les jour, mois et an susdits par les membres du Conseil Municipal soussignés.

Extrait certifié conforme.

Fait à Clérieux, le 13 août 2013

Le maire POUR LE MAIRE

L'ADJOINT.

Fabrice LARUE

Le Maire, soussigné certifié sous sa responsabilité le caractère exécutoire du présent acte.

Transmis au représentant de l'Etat

le14 AOUT 2013.....

Affiché et/ou notifié le14 AOUT 2013.....