



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AÉRODROME DE MENDE BRENOUX (LFNB)

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

SOMMAIRE

PROJET DE	1
PLAN DES SERVITUDES	1
AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	1
1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	5
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	6
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	6
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	8
II.4.3 - Périmètre d'appui	8
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	8
II.4.5 - Surface conique	8
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	9
II.4.7 - Assiette des dégagements	10
II.4.8 - Adaptations des surfaces	11
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	14
2 - MISE EN APPLICATION PSA	15
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS	15
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	16
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	16
II.2 - OBSTACLES A VENIR	16
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE	17

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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

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

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

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une conférence entre services et collectivités intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

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

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

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

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- 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

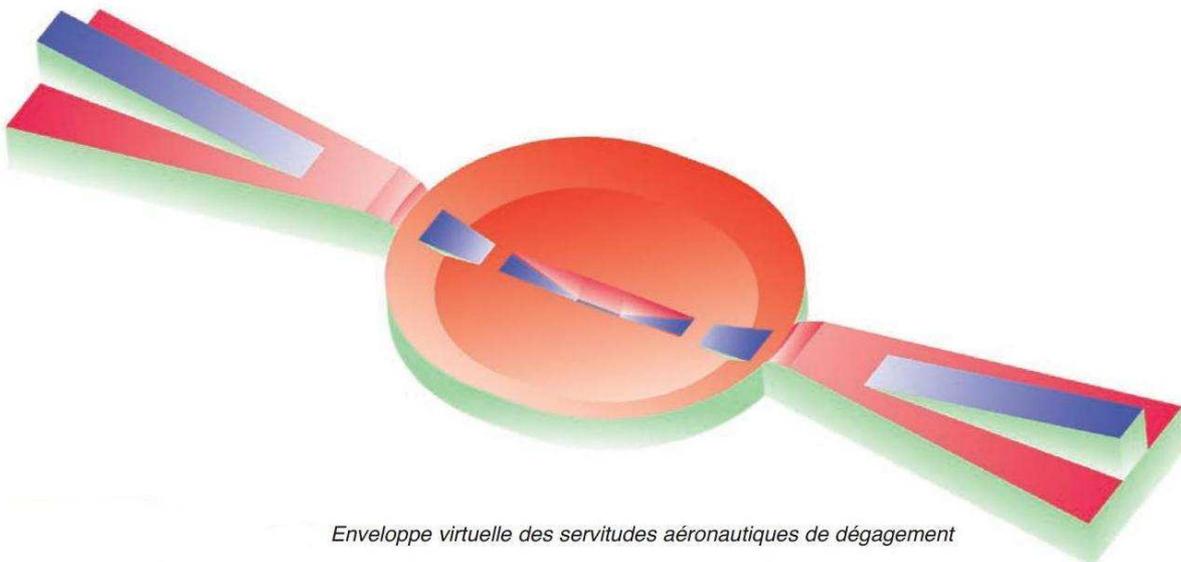
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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,
- 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 GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature qu'ils soient fixes ou mobiles.

I.5.1 - Obstacles mobiles

Les règles relatives aux obstacles mobiles ne s'appliquent qu'aux obstacles en dehors de l'emprise aéroportuaire.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

- autoroutes : gabarit de 4,75 m,
- routes de trafic international : gabarit de 4,50 m,
- autres voies routières : gabarit de 4,30 m,
- voies ferrées non électrifiées : gabarit de 4,80 m,
- voies navigables : gabarit de 3,70 m à 7 m suivant le type de voies.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

I.5.2 - Balisage des obstacles

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

- les obstacles massifs sont constitués par les éminences du terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces sont constitués par les pylônes, les cheminées, les antennes, etc. (dont la hauteur est très supérieure aux dimensions horizontales),
- les obstacles filiformes sont constitués par les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les caténaies, les câbles de téléphériques, etc.

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

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

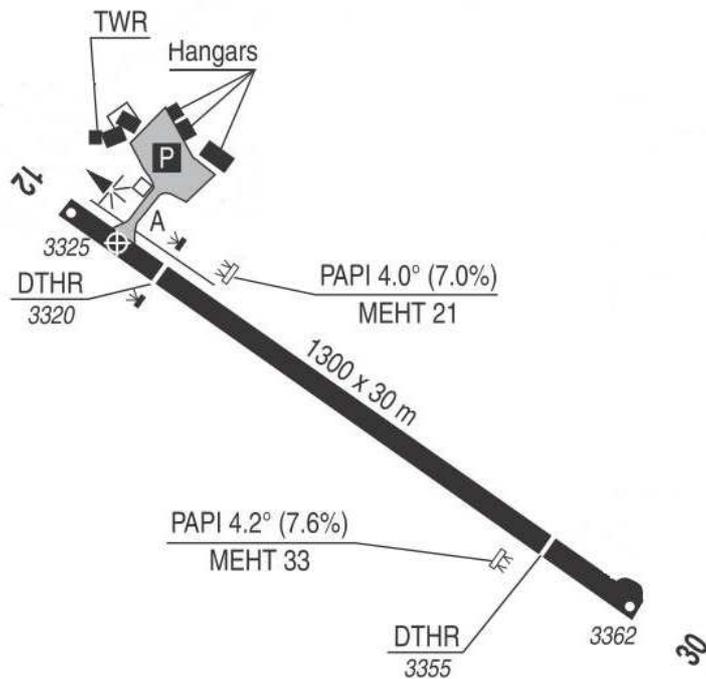
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

L'aérodrome de Mende-Brenoux est ouvert à la circulation aérienne publique au sens de l'article L.6312-1 du code des transports et en application de l'article R. 221-2 du code de l'aviation civile.

En application de l'article L. 6350-1 du code des transports, il convient que cet aérodrome, non encore doté d'un PSA, en soit pourvu.

Les infrastructures sont aujourd'hui les suivantes :



II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ Système de piste

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement, identique au stade existant, sont les suivantes :

- piste principale 12/30 revêtue, orientée Nord-Ouest / Sud-Est de 1 300 mètres de long x 30 mètres de large, comportant :
 - un seuil décalé de 206 m au QFU¹ 12,
 - un seuil décalé de 250 m au QFU 30,

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 utilisable pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de 1 024,8 mètres NGF. Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

II.3.2 - Chiffre de code

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

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est 2.

II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste

Le mode d'exploitation de la piste, pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

La piste 12/30 est exploitée de jour uniquement :

- seuil 12 : utilisé en conditions de vol aux instruments avec approche directe dotée, pour chaque catégorie d'aéronef concernée, d'une altitude de descente minimum supérieure à la valeur minimale prescrite pour les manœuvres à vue et d'une portée visuelle de piste requise supérieure à la valeur minimale de visibilité prescrite pour les manœuvres à vue.
Ces critères permettent de retenir les caractéristiques d'une approche à vue pour la trouée d'atterrissage associée à ce seuil.
- seuil 30 : approche à vue.

¹ (QFU XX : orientation de la piste exprimée en dizaines de degrés par rapport au nord magnétique)

II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS).

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 12	Atterrissage QFU 30
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	1 011,8 m NGF	1 022,5 m NGF
- Longueur	2 500 m	2 500 m
- Pente	4 %	4 %

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 30 (trouée du côté du seuil 12)	Décollage QFU 12 (trouée du côté du seuil 30)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	580 m	580 m
- Cote à l'origine	1 013,4 m NGF	1 024,8 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2 500 m	2 500 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20%.

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 piste utilisable à l'atterrissage.

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.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

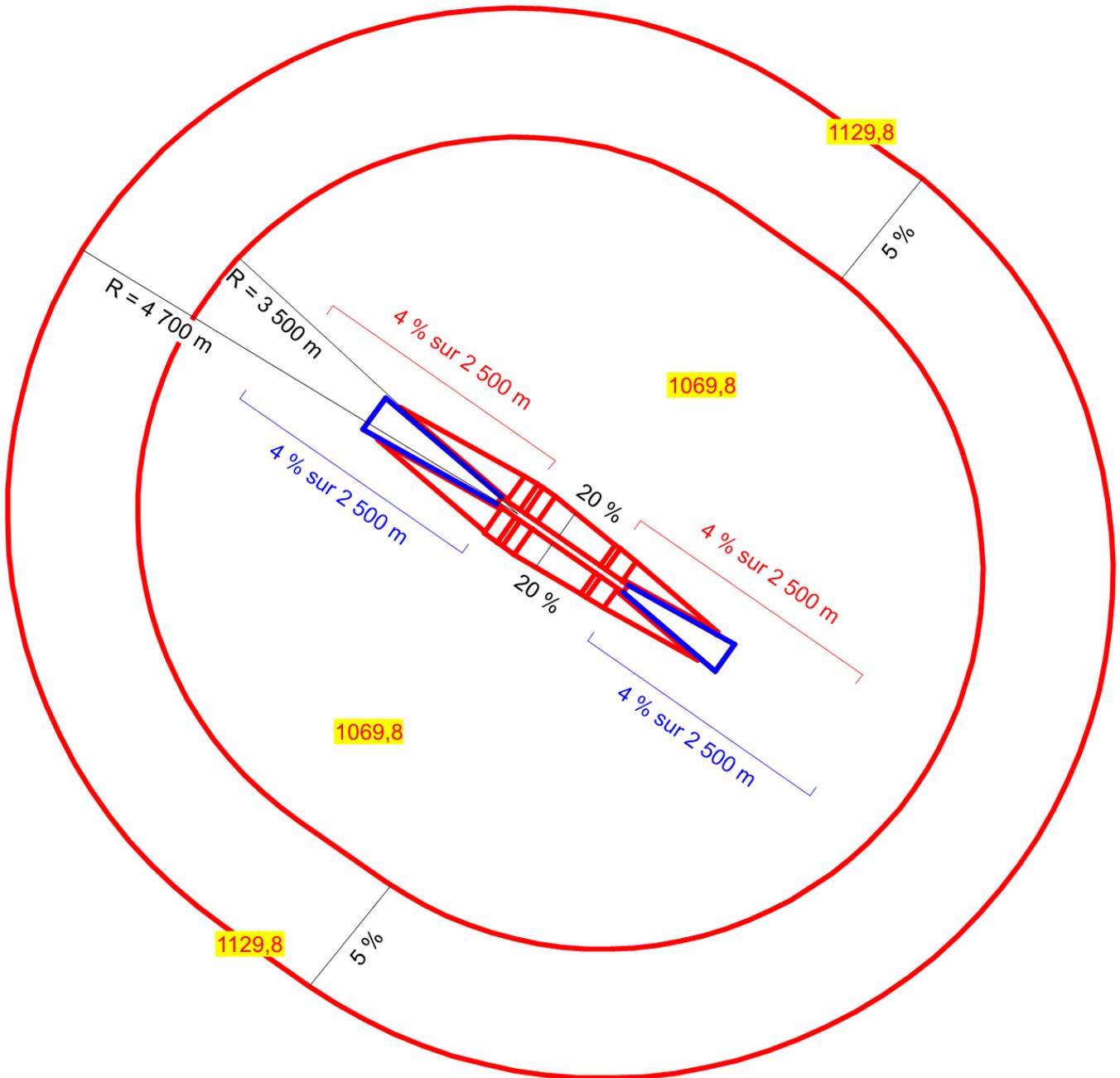
La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 1 069,8 mètres NGF.

Elle est délimitée par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon 3 500 mètres et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.4.5 - Surface conique

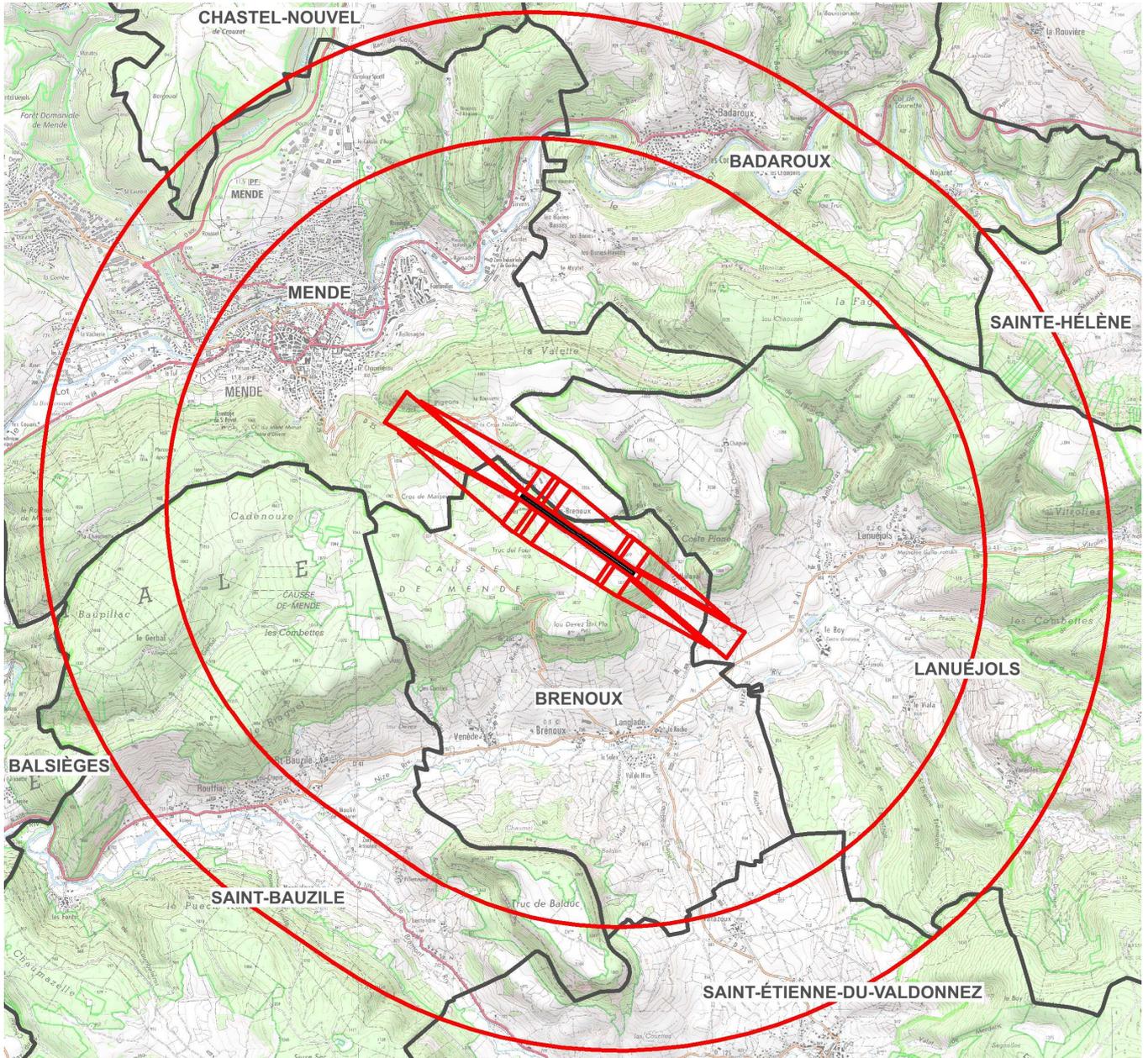
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 60 mètres, soit une cote maximale de 1 129,8 mètres NGF.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Assiette des dégagements

Le schéma ci-après précise l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.



Les communes, du département de la Lozère, dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

- BADAROUX
- BALSIEGES
- BRENOUX
- CHATEL-NOUVEL
- LANUÉJOLS
- MENDE
- SAINT-BAUZILE
- SAINT-ÉTIENNE-DU-VALDONNEZ
- SAINT-HÉLÈNE

II.4.8 - Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irréremédiables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations figurent sur le plan d'ensemble (A1), elles s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée et démontrant que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées.

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

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

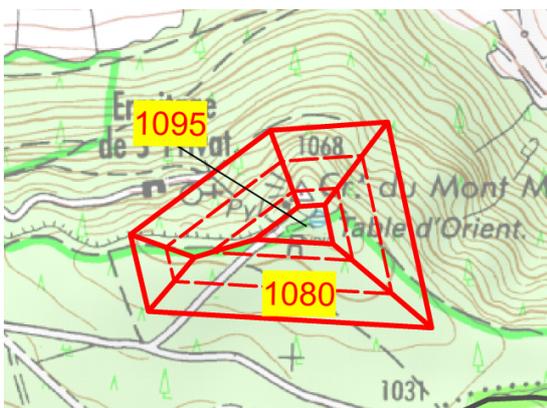
Adaptations globales

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

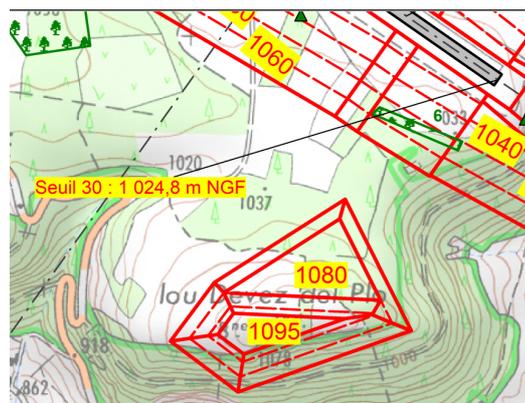
Elles permettent, lorsque le terrain naturel dépasse les surfaces de base, d'accepter les obstacles naturels ou artificiels existants dans le secteur concerné, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants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

Les surfaces horizontale intérieure et conique font l'objet de cinq adaptations globales, détaillées ci-après, recouvrant un relief important ainsi que les obstacles, de toute nature, qu'il supporte.

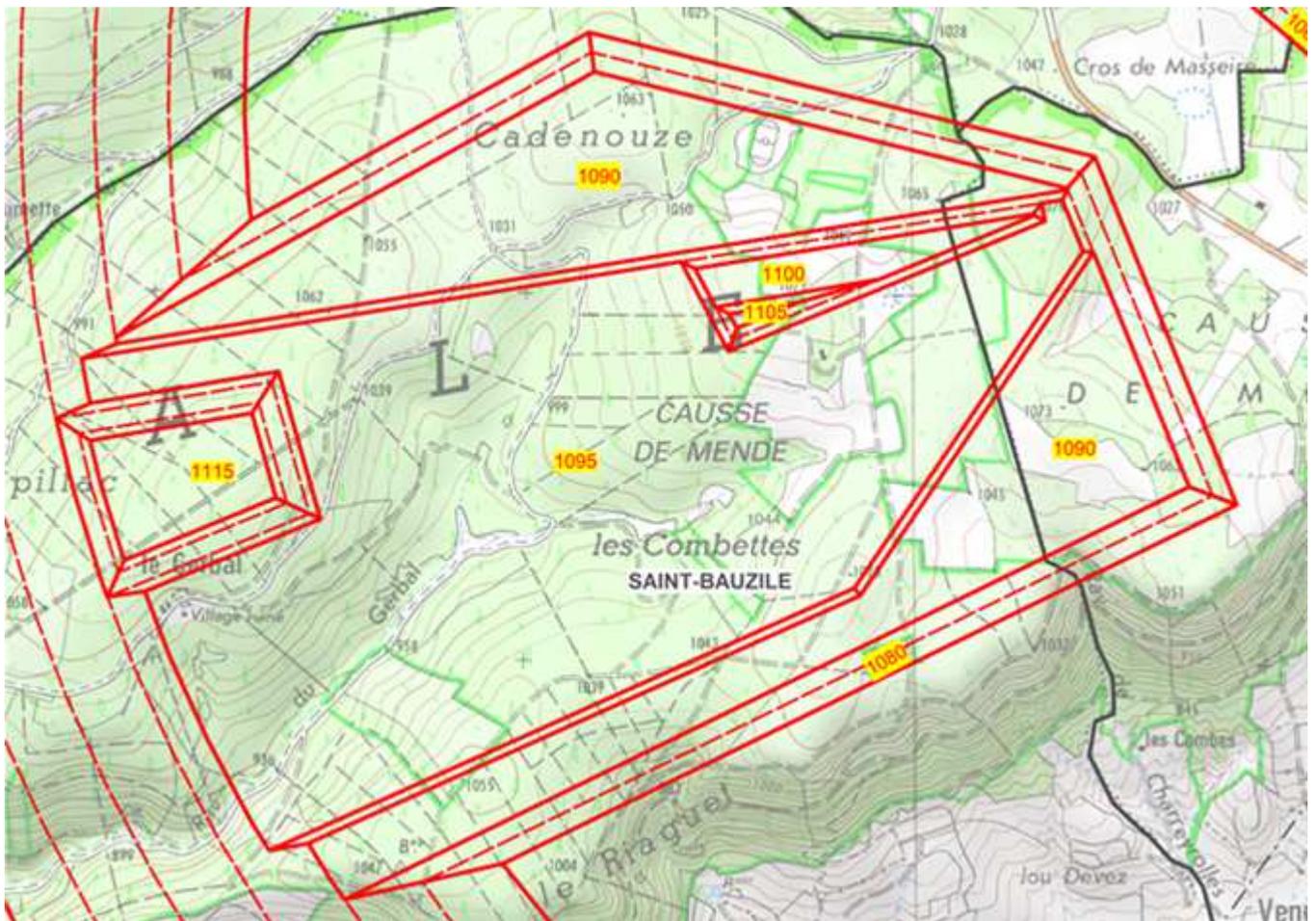
Adaptation 1 (Nord-Ouest):



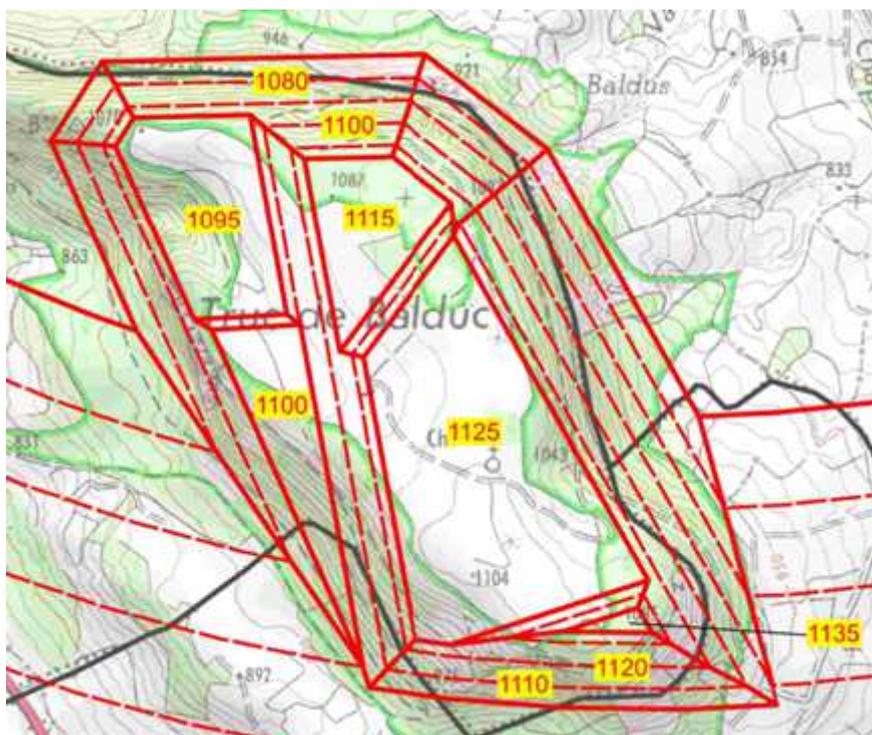
Adaptation 2 (sud de l'extrémité 30) :



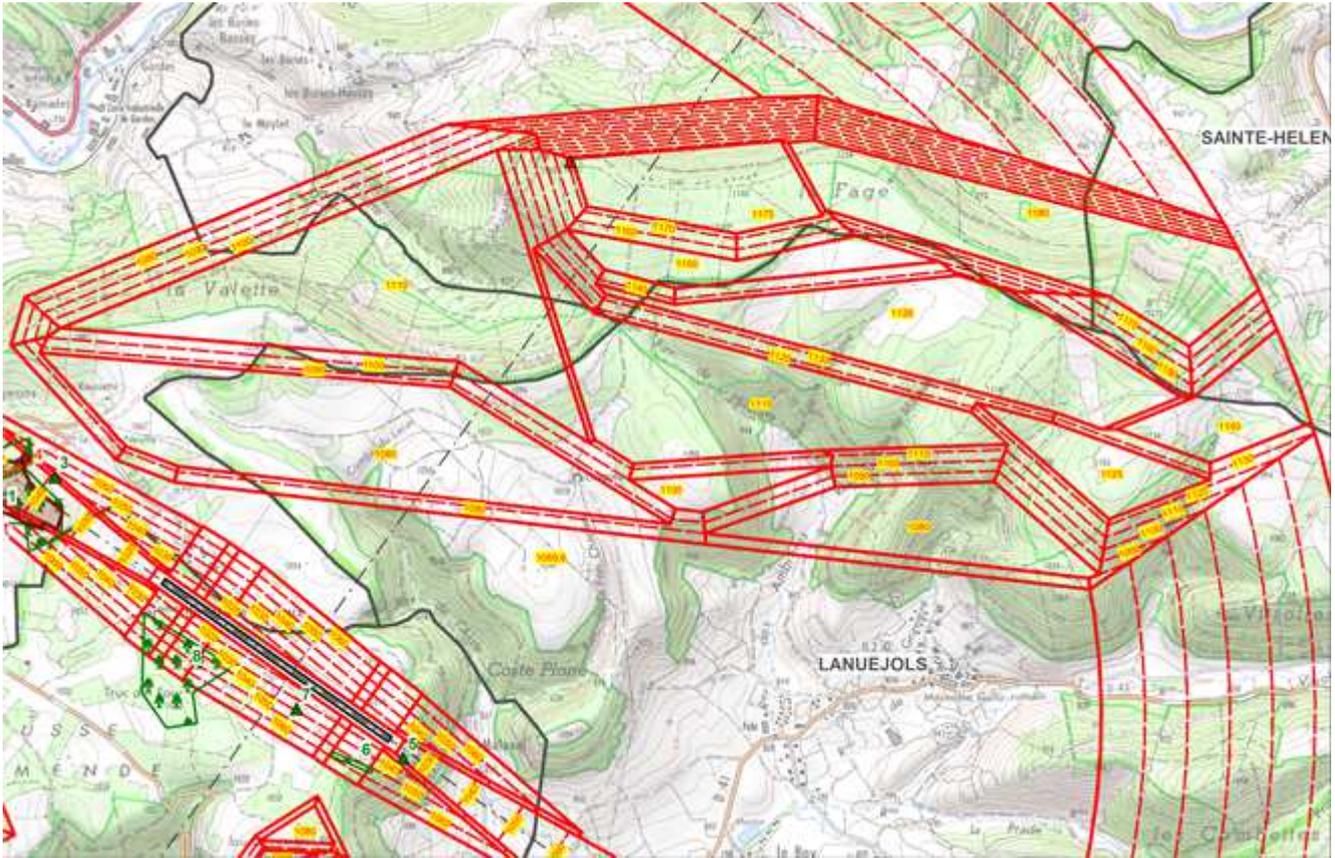
Adaptation 3 (Ouest):



Adaptation 4 (Sud):



Adaptation 5 (Est):



Adaptations ponctuelles

Le terrain naturel dépassant les trouées d'atterrissage et de décollage, au Nord-Ouest de la piste, fait l'objet d'une adaptation strictement limitée à sa hauteur en surface, identifiée en marron sur le plan A1.

En outre, deux obstacles font l'objet d'une adaptation ponctuelle des surfaces, repérée par une lettre sur le plan A1.

N°	Type	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement	Surface concernée
A	Antenne	1183,4	113,6 m 10,5 m / adaptation globale	surface horizontale intérieure
B	RD 25 - gabarit routier 4,3 m (majoré de 2 m sous les trouées)	jusqu'à 1069,5	jusqu'à 13,8 m	trouée d'atterrissage nord-ouest
		jusqu'à 1069,5	jusqu'à 20,3 m	trouée de décollage nord-ouest
		jusqu'à 1066	jusqu'à 5,8 m	surface latérale nord-ouest

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils décalés 12 et 30 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	12	30
Pente du PAPI	4 ° (6,99 %)	4,2 ° (7,34 %)
Angle de calage A	3,5 ° (6,11 %)	3,7 ° (6,47 %)
Cote à l'origine	1 011,8 m NGF	1 022,5 m NGF
Largeur à l'origine	80 m	80 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	10 %	10 %
Longueur totale	2 500 m	2 500 m
Pente (angle de calage A - 0.57°)	2,93 ° (5,11 %)	3,13 ° (5,47 %)

Ces surfaces n'étant, en tout point, pas plus contraignantes que les trouées d'atterrissage associées, elles ne sont pas représentées sur les plans.

Deux arbres, identifiés et détaillés dans la liste des obstacles figurant dans la présente note, percent la surface OCS associée au seuil 12.

2 - MISE EN APPLICATION PSA

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES 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).

Ces obstacles sont les suivants :

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
<u>Trouée d'atterrissage Nord-Ouest</u> 1 - Arbres 2 - Arbres 3 - Arbre	jusqu'à 1 076,5 jusqu'à 1 079,2 1 049,2	jusqu'à 21,9 jusqu'à 22,1 3,4	MENDE
<u>Trouée de décollage Nord-Ouest</u> 1 - Arbres 2 - Arbres	jusqu'à 1 076,5 jusqu'à 1 072,5	jusqu'à 28,5 jusqu'à 24,4	
<u>Surface OCS Nord-Ouest</u> 1 - Arbres 2 - Arbres	jusqu'à 1 076,5 jusqu'à 1 079,2	jusqu'à 10,1 jusqu'à 9,6	
<u>Surface latérale Nord-Ouest</u> 1 - Arbres 2 - Arbres	jusqu'à 1 068,5 jusqu'à 1 073,3	jusqu'à 9,7 jusqu'à 9,6	
<u>Trouée de décollage Sud-Est</u> 5 - Arbre	1 027,3	0,9	BRENOUX
<u>Surface latérales Sud</u> 6 - Arbres 7 - Arbre 8 - Arbres	jusqu'à 1 060,6 1 045,4 jusqu'à 1 056,6	jusqu'à 4,3 6,5 jusqu'à 10,3	
<u>Surface horizontale Intérieure</u> 1 - Arbres 2 - Arbres 8 - Arbres	jusqu'à 1 078,6 jusqu'à 1072,8 jusqu'à 1075,1	jusqu'à 8,8 jusqu'à 3 jusqu'à 5,3	MENDE BRENOUX

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

La mise en conformité de l'obstacle par rapport au plan de servitudes aéronautiques approuvé peut être immédiate ou entreprise au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles :

- L 6351-2 à 5 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.

II.2 - OBSTACLES À VENIR

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan local d'urbanisme (PLU) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

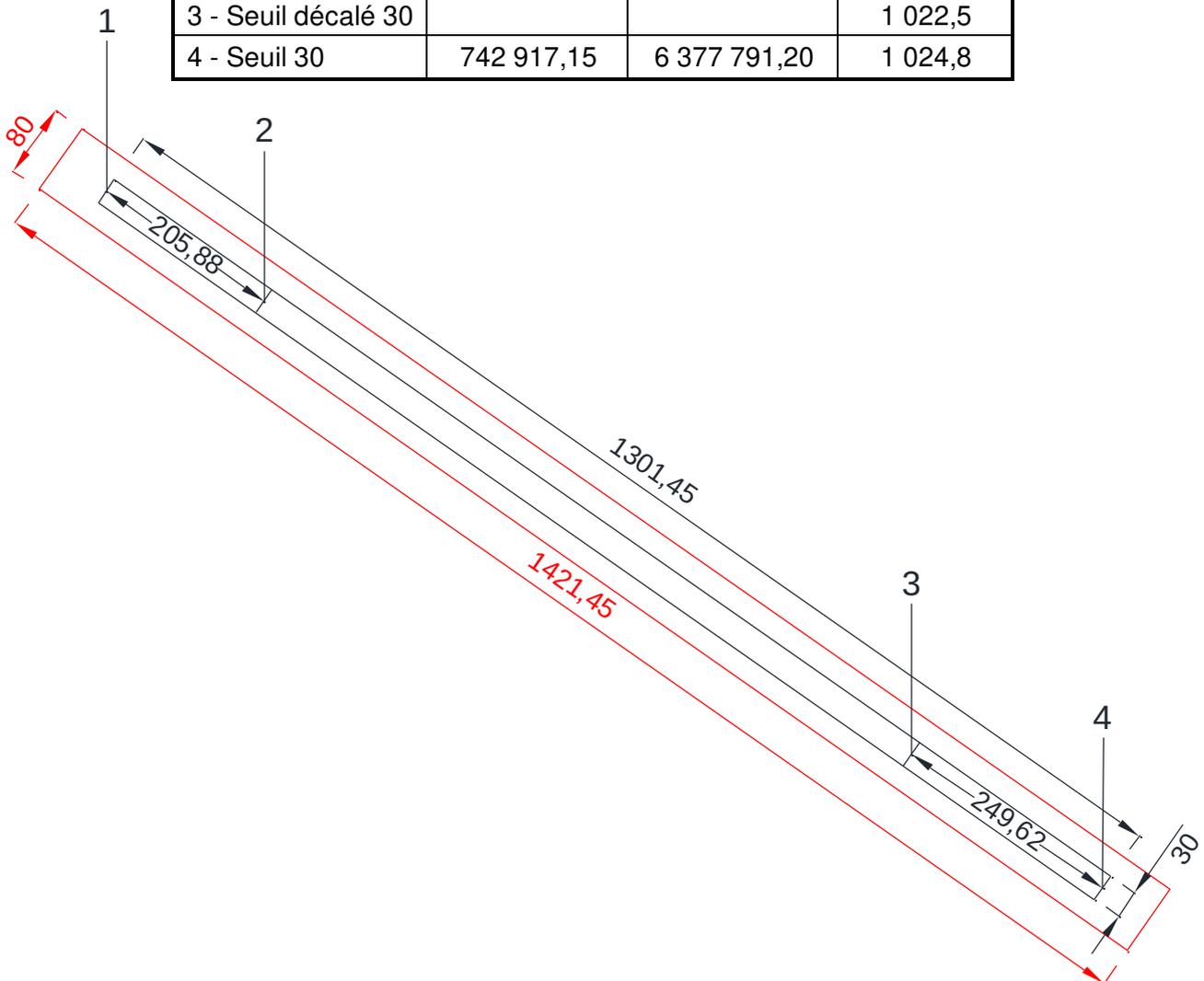
3 - ÉTAT DES BORNES DE REPÉRAGE D'AXE ET DE CALAGE

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

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	SYSTEME GEODESIQUE	ELLIPSIDE ASSOCIE	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

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

	X	Y	Z
1 - Seuil 12	741 852,83	6 378 540,19	1 013,4
2 - Seuil décalé 12			1 011,8
3 - Seuil décalé 30			1 022,5
4 - Seuil 30	742 917,15	6 377 791,20	1 024,8





Direction générale de l'Aviation civile

50, rue Henri Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

www.ecologie.gouv.fr