RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des Transports

Arrêté du 24 JUIN 2026
approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros (La Réunion)

NOR : TRAA2614366A

Le ministre des Transports,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6351-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et D. 6351-9 ;

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 l'arrêté préfectoral arrêté n° 2025-2093 du 9 octobre 2025 prescrivant l'ouverture publique préalable à la révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome La Réunion – Roland Garros ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre services du 28 aout 2025 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 10 décembre 2025,

Arrête :

Article 1er

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros affectent le territoire des communes suivantes situées dans le département de La Réunion : Saint-André, Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros comprend :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_FMEE_1 à l'échelle 1/25 000 ;
- le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_FMEE_1 à l'échelle 1/5 000 ;

- le plan de détail Est n° PSA-A3_SNIA_FMEE_1 à l'échelle 1/ 2 500 ;
- le plan des OCS n° PSA-A4_SNIA_FMEE_1 à l'échelle 1/ 40 000 ;
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif, et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

Article 4

Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Réunion – Roland Garros est déposée à la mairie des communes mentionnées à l'article 2 et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquels sont assises les servitudes.

Le plan est tenu à la disposition du public conformément aux dispositions de l'article D. 6351-9 du code des transports.

Article 5

Le décret du 23 août 1983 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Saint-Denis-Gillot (La Réunion) est abrogé.

Article 6

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

Fait, le 24 JUIN 2026

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du Transport aérien

M. BOREL

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A – Plan

A1 – Plan d'ensemble	n°PSA-A1_SNIA_FMEE_1 au 1/25 000ème
A2 – Plan de détail Ouest	n°PSA-A2_SNIA_FMEE_1 au 1/5 000ème
A3 – Plan de détail Est	n°PSA-A3_SNIA_FMEE_1 au 1/2 500ème
A4 – Plan des OCS/OPS	n°PSA-A4_SNIA_FMEE_1 au 1/40 000ème

B – Note annexe

Notice explicative
Liste des obstacles dépassant les cotes limites
Calage géographique et altimétrique des infrastructures

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

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

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

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE 2

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES 2

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE 2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES 2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES 3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES 3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES 4
I.5.1 - Obstacles mobiles 4
I.5.2 - Balisage des obstacles 4

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME 5

II.1 - PRÉAMBULE 5
II.2 - PLAN DE SITUATION 5
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES 6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques 6
II.3.2 - Chiffre de code 7
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes 7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage 7
II.4.2 - Surfaces latérales 9
II.4.3 - Périmètre d'appui 10
II.4.4 - Surface horizontale intérieure 10
II.4.5 - Surface conique 10
II.4.6 - Aires de sécurité d'extrémité de piste 10
II.4.7 - Croquis des surfaces de dégagement 11
II.4.8 - Enveloppe des surfaces de dégagement 12
II.4.9 - Adaptations des surfaces 13
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES 16

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA 17

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS 17

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES 23

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS 23
II.2 - OBSTACLES À VENIR 23

3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES 24

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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

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

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

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

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

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

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

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

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

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

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

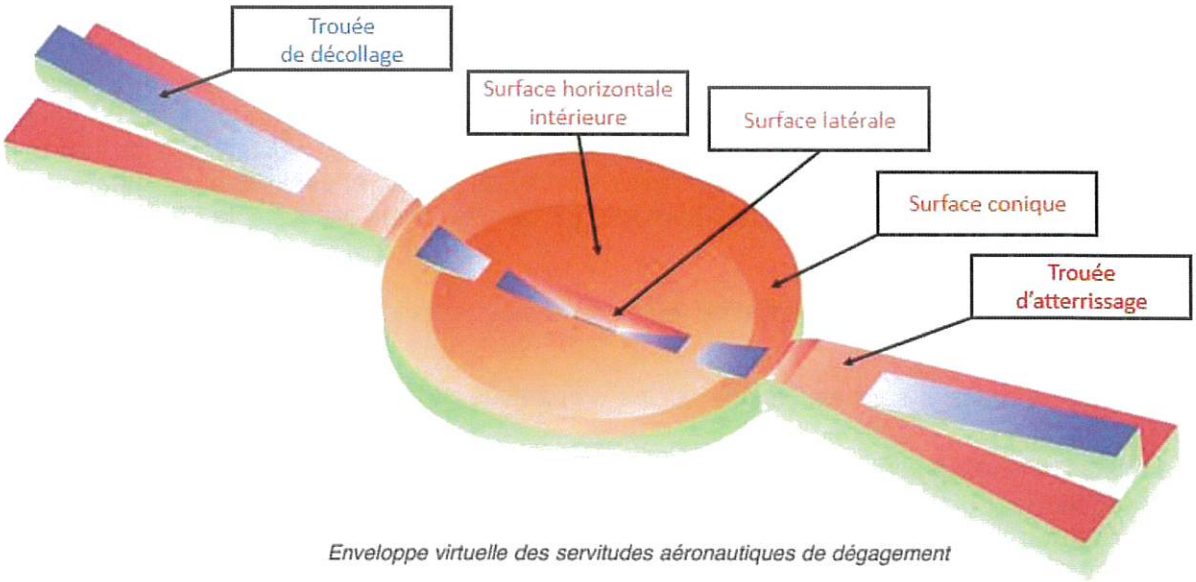
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

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

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



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 fixe massif. La hauteur totale de l'obstacle ainsi constitué, est appelée hauteur libre.

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

La hauteur libre s'appliquant à chaque type de voie est majorée de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

I.5.2 - Balisage des obstacles

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

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

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

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

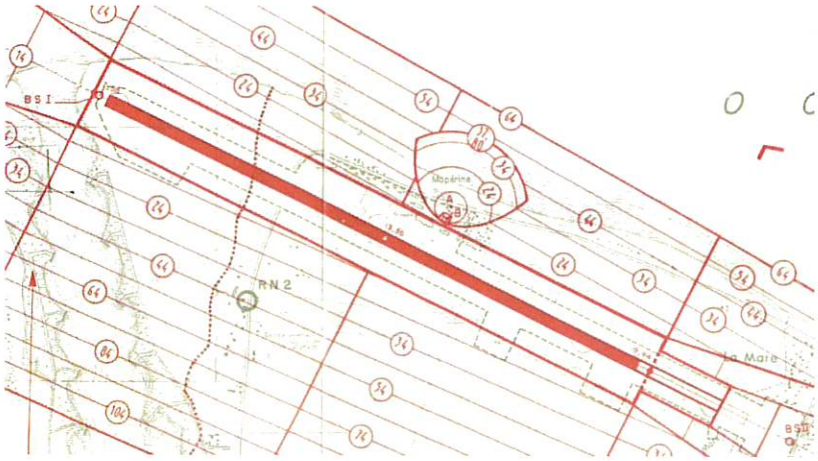
Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20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

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

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par le décret du 23 août 1983. Elles avaient été créées pour assurer la protection des dégagements d'une seule piste orientée Sud-Est / Nord-Ouest.



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

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

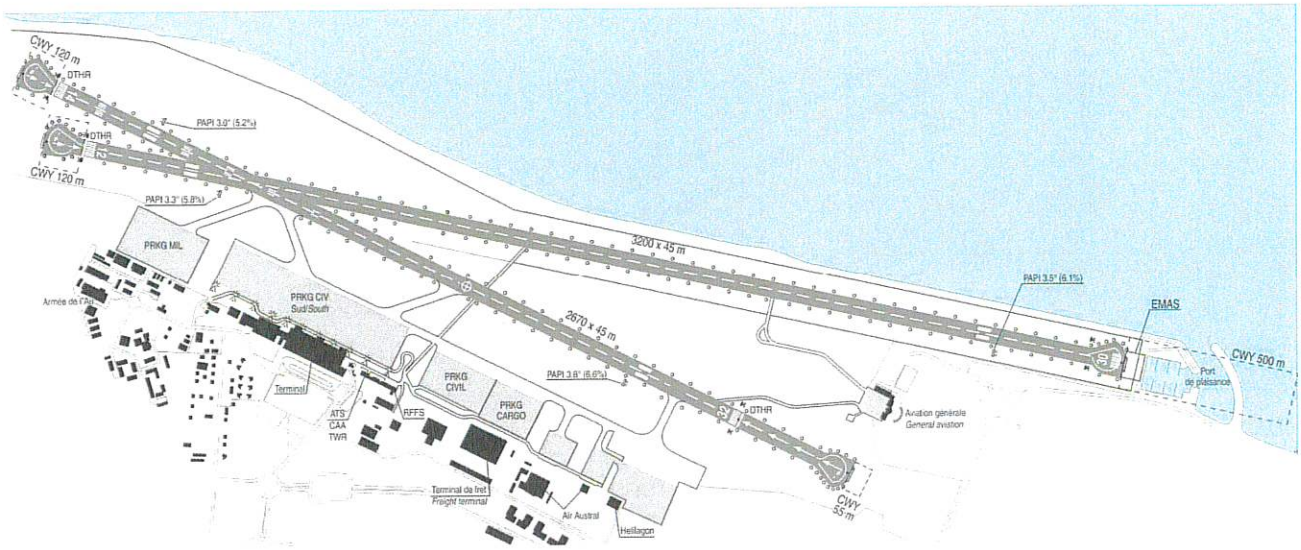
II.2 - PLAN DE SITUATION

II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

- **Système 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 12/30 [1], revêtue, orientée Est / Ouest de 3 200 mètres de long x 45 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé (DTHR) de 120 mètres au QFU 12, point correspondant à la fin de piste utilisable au roulage QFU 30,
  - un prolongement dégagé (CWY) de 500 mètres au QFU 12 (à partir du seuil 30),
  - un prolongement dégagé (CWY) de 120 mètres au QFU 30 (à partir du seuil décalé 12),

- piste 14/32, revêtue, orientée Sud-Est / Nord-Ouest, de 2 670 mètres de long x 45 mètres de large, comportant :
  - un seuil décalé (DTHR) de 120 mètres au QFU 14, point correspondant à la fin de piste utilisable au roulage QFU 32,
  - un seuil décalé (DTHR) de 355 mètres au QFU 32,
  - un prolongement dégagé (CWY) de 55 mètres au QFU 14 (à partir du seuil 32),
  - un prolongement dégagé (CWY) de 120 mètres au QFU 32 (à partir du seuil décalé 14).

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 – Calage géométrique et altimétrique des infrastructures.

[1] *Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.*
QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

II.3.2 - Chiffre de code

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

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

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est 4 pour les deux pistes.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque 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 aux instruments avec approches classiques sur ses deux sens d'utilisation.

La piste 14/32 est exploitée :

- seuil 14 : aux instruments avec approches de précision et approches classiques
- seuil 32 : à vue de jour et de nuit

II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

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

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

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Piste 12/30

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 12 **1 trouée désaxée (RNAV)** **1 trouée courbe (RNAV RNP)** **1 trouée courbe (LOC)**	**Atterrissage QFU 30** **1 trouée rectiligne** **1 trouée désaxée (VOR)**
Spécifications utilisées	approches classiques	approches classiques
Cote à l'origine	11,7 m NGR	9,5 m NGR
Distance au seuil	60 m	
Largeur à l'origine	280 m	
Divergence	15 %	
Longueur 1ère section	3 000 m	
Pente 1ère section	2 %	
Pente 2ème section	2,5 %	
Longueur totale	15 000 m	
Cote 3ème section (pente nulle)	161,7 m NGR	159,5 m NGR

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 30 **(du côté du seuil 12)** **1 trouée désaxée**	**Décollage QFU 12** **(du côté du seuil 30)** **1 trouée rectiligne** **1 trouée courbe**
Cote à l'origine	11,5 m NGR	9,5 m NGR
Distance à l'extrémité de la piste	60 m	
Largeur à l'origine	180 m	
Divergence	12,5 %	
Pente	2 %	
Longueur totale	15 000 m	
Largeur finale	1 200 m (1 800 m pour la trouée courbe)	

Piste 14/32

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 14 **1 trouée rectiligne** **1 trouée désaxée (VOR)**	**Atterrissage QFU 32** **1 trouée courbe**
Spécifications utilisées	approches de précision / approches classiques	à vue
Distance au seuil	60 m	60 m
Largeur à l'origine	280 m	150 m
Divergence	15 %	10 %
Cote à l'origine	8,3 m NGR	19,9 m NGR
Longueur 1ère section	3 000 m	3 000 m
Pente 1ère section	2 %	2,5 %
Pente 2ème section	2,5 %	/
Cote 3ème section (pente nulle)	158,3 m NGR	/
Longueur totale	15 000 m	3 000 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 32 **(du côté du seuil 14)** **1 trouée rectiligne**	**Décollage QFU 14** **(du côté du seuil 32)** **1 trouée courbe**
Cote à l'origine	7,5 m NGR	18,8 m NGR
Distance à l'extrémité de la piste	60 m	
Largeur à l'origine	180 m	
Divergence	12,5 %	
Pente	2 %	
Longueur totale	15 000 m	
Largeur finale	1 200 m	1 800 m

II.4.2 - Surfaces latérales

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

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la bande de piste.

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 – Calage géométrique et altimétrique des infrastructures.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

L'altitude de référence de chaque piste est définie comme celle du point le plus élevé de la partie utilisable pour l'atterrissage de la piste, soit :

- 20,2 m NGR pour la piste 14/32,
- 13,6 m NGR pour la piste 12/30.

L'altitude de la surface horizontale intérieure est en principe égale à la valeur minimale de ces deux altitudes, augmentée de 45 mètres, soit 58,6 m NGR.

Toutefois, du fait de la présence de nombreux obstacles préexistants de cotes sommitales dépassant cette altitude, et afin de ne pas trop contraindre l'urbanisation, l'altitude de la surface horizontale intérieure est fixée à 65,2 m NGR, ceci étant considéré comme une adaptation de surface au sens de l'article 3 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

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

II.4.5 - Surface conique

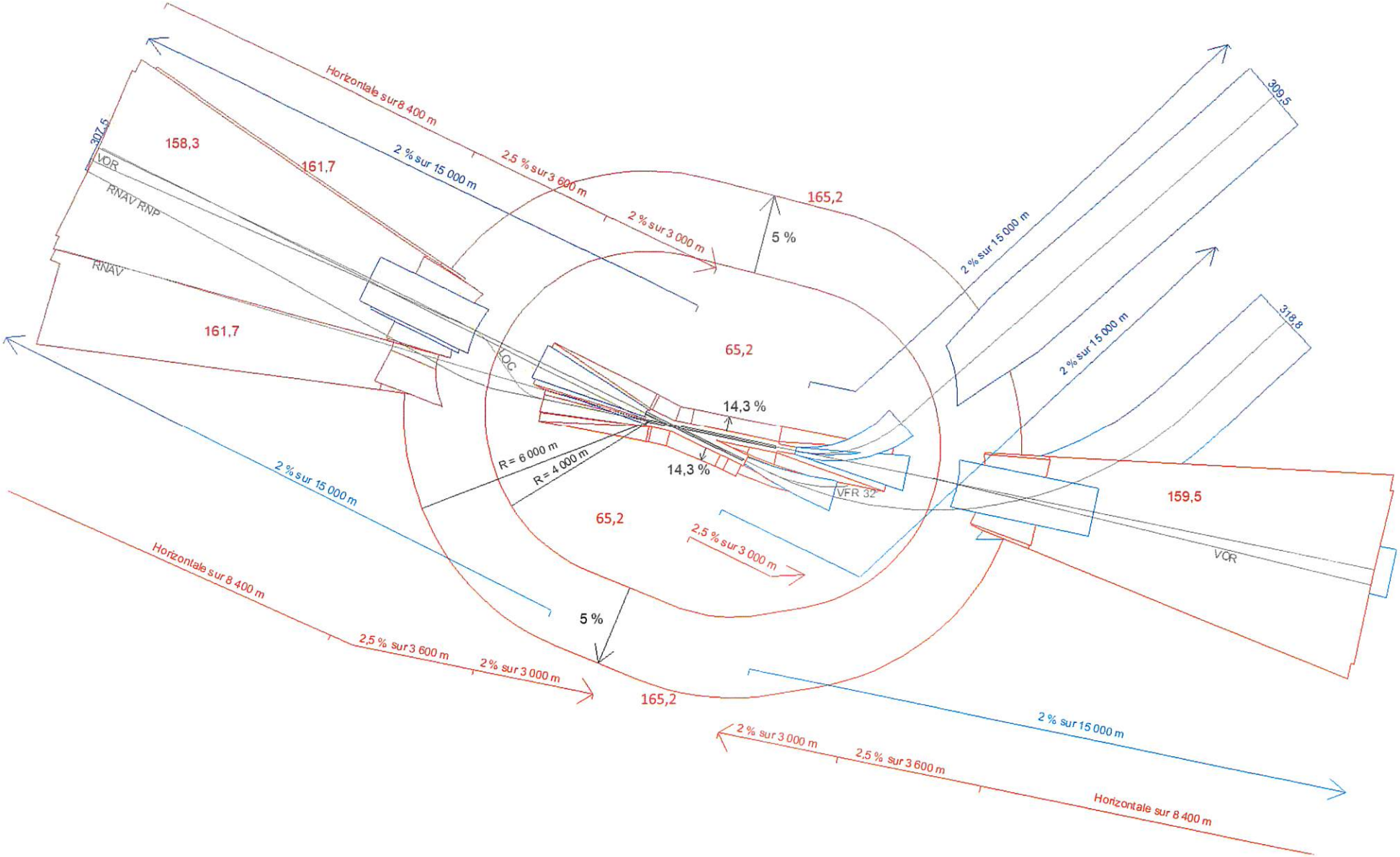
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de 165,2 mètres NGR.

II.4.6 - Aires de sécurité d'extrémité de piste

Les pistes sont dotées de trois aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA), s'étendant à partir de l'extrémité de la bande de piste, et d'un système d'arrêt en matériaux composites (EMAS) :

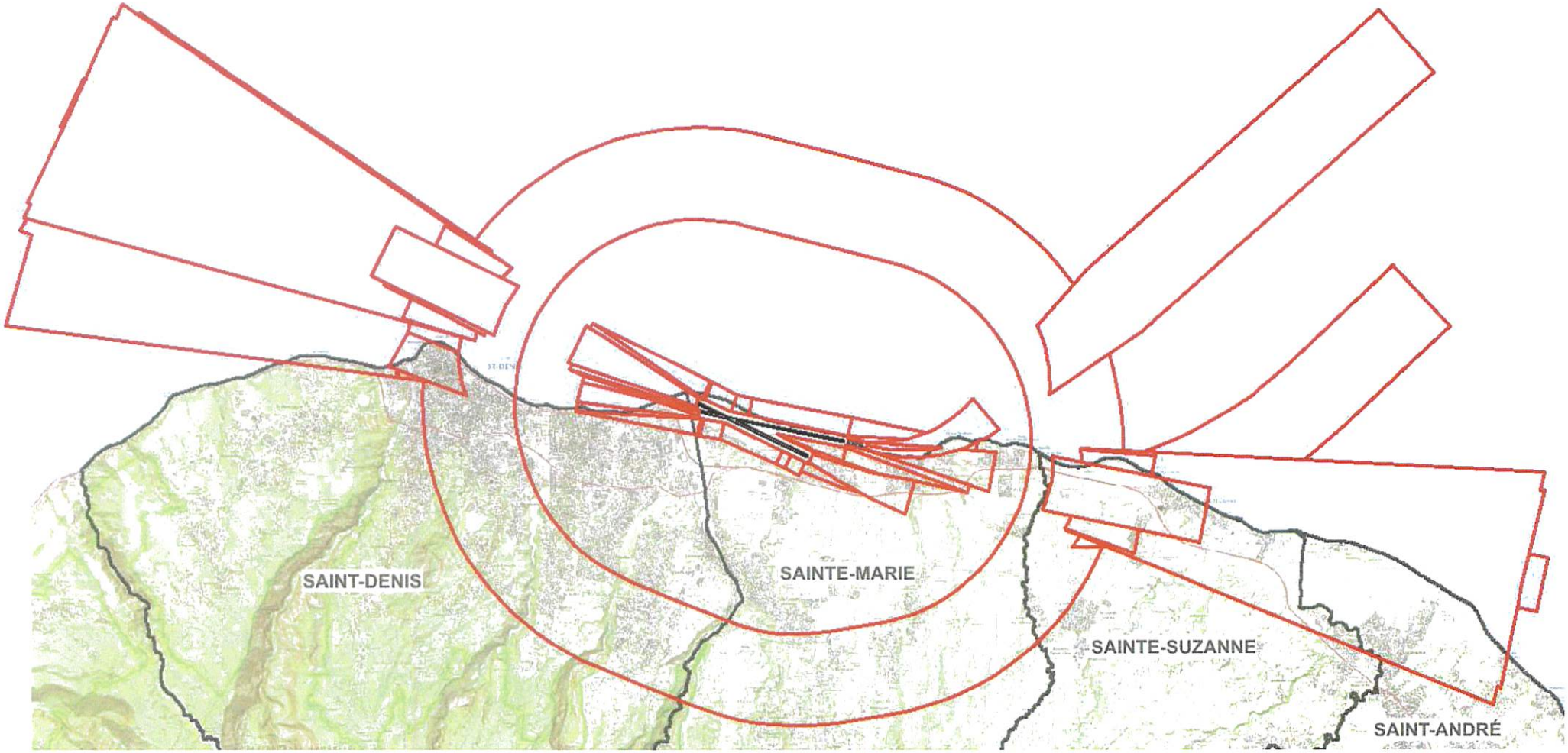
- QFU 12 (seuil 30) : EMAS de longueur 71,40 m et de largeur 55,62 m
- QFU 30 (seuil 12) : RESA de longueur 90 m et de largeur 90 m
- QFU 14 (seuil 32) : RESA de longueur 240 m et de largeur 90 m
- QFU 32 (seuil 14) : RESA de longueur 90 m et de largeur 90 m

II.4.7 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.8 - Enveloppe des surfaces de dégagement

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



Les communes concernées sont les suivantes :
SAINT-ANDRÉ, SAINT-DENIS, SAINTE-MARIE, SAINTE-SUZANNE.

II.4.9 - 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'irrémédiables et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2 et A3).

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 en présence de nombreux obstacles naturels ou artificiels dépassant les surfaces de base et définissent les cotes en mètres NGR devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

Elles permettent d'accepter ces obstacles préexistants, 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 font l'objet de nombreuses adaptations globales, au sud et à l'est de l'aérodrome, liées au relief de l'île de La Réunion et aux obstacles qu'il supporte.

Ces adaptations globales ne conduisent pas à accepter les obstacles qui dépassent les trouées d'atterrissage, dans leurs 1000 premiers mètres, ainsi que les surfaces dégagées d'obstacles (cf § II.6).

Adaptations ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants et significatifs, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.
Ils sont traités individuellement et sont repérés par le symbole ▲ ainsi que par une lettre sur les plans A1, A2 et A3.

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Type	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée
EB	Antenne	25,7	5,5	Appui
AQ	Bâtiment + antenne	66,9	11,6	Trouée d'atterrissage QFU 30
AR	Antenne	85,4	3,8	
BC	Antenne	138	4,6	
AQ	Bâtiment + antenne	66,9	20,4	Trouée de décollage QFU 12
AR	Antenne	85,4	15,0	
BB	Antenne	127,4	9,3	

N°	Type	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée
A	Poteau	20,9	7,9	Surfaces latérales
B	Poteau	21,4	6,8	
C	Poteau	21,4	1,8	
D	Poteau	20,8	7,3	
EA	Antenne	17,9	2,6	
F	Poteau	20,6	8,2	
G	Poteau	20,6	4,5	
H	Poteau	39,6	1,1	
I	Poteau	39,2	2,1	
J	Poteau	39,6	2,0	
K	Poteau	39,9	2,0	
L	Tour de contrôle	49,8	4,7	
M	Poteau	42,2	0,7	
N	Poteau	44,8	2,4	
O	Poteau	45,1	2,1	
P	Poteau	45,4	1,9	
Q	Poteau	22,4	3,7	
R	Antenne	27,4	3,2	
S	Poteau	45,1	4,0	
SA	Lampadaire	39,8	2,9	
T	Bâtiment	44,3	2,2	
U	Bâtiment	60,1	19,1	
V	Poteau	15,3	3,9	
W	Poteau	18,2	2,6	
X	Poteau	15,3	5,4	
Y	Poteau	16,4	3,2	
Z	Bâtiment	23,6	8,4	
AA	Cheminée	46,9	16,6	
AB	Bâtiment	12,4	1,6	
AC	Bâtiment	15,1	2,9	
AD	Bâtiment	15,9	3,6	
AE	Bâtiment	25,4	2,8	
AF	Bâtiment	27,5	5,7	
AG	Bâtiment	27,4	7,0	
AH	Cheminée	24,8	0,6	
AI	Bâtiment	12,0	1,6	
AJ	Bâtiment	12,4	0,6	
AK	Bâtiment	18,8	0,7	
AL	Bâtiment	17,3	3,4	
AM	Bâtiment	18,4	1,3	
AN	Bâtiment	22,9	5,7	
AO	Bâtiment	32,4	14,1	
AP	Bâtiment	33,1	5,4	

N°	Type	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m) avant adaptation globale éventuelle	Surface concernée
AR	Antenne	85,4	20,2	Surface horizontale intérieure
AS	Antenne	74,0	8,8	
AT	Poteau	67,1	1,9	
AU	Poteau	66,7	1,5	
AV	Antenne	78,7	13,5	
AW	Bâtiment	82,3	17,1	
AX	Bâtiment	79,3	14,1	
AZ	Bâtiment	67,4	2,2	
BA	Bâtiment	70,9	5,7	
BE	Antennes (2)	67,0	1,8	
BF	Mâts (4)	70,1	4,9	
AY	Bâtiment + Antenne	148,3	79,3	Surface conique
BD	Pylône	160,9	76,6	

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 12, 14, 30 et 32 sont protégés par des surfaces dégagées d'obstacles également appelées OCS (obstacle clearance surface) ou OPS (obstacle protection surface).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

	Piste		Piste	
SEUIL	12	30	14	32
Pente du PAPI	3,3° (5,76 %)	3,5° (6,11 %)	3° (5,24 %)	3,8° (6,64 %)
Angle de calage A	2,8° (4,89 %)	3° (5,24 %)	2,5° (4,37 %)	3,3° (5,76 %)
Cote à l'origine	11,7 m NGR	9,5 m NGR	8,3 m NGR	19,9 m NGR
Largeur à l'origine	300 m	300 m	300 m	150 m
Distance au seuil	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %	10 %	15 %
Longueur totale	3 643,6 m	15 000 m	15 000	1 000
Pente (angle de calage A - 0.57°) ou Pente (angle PAPI - 1.07°)	2,23° (3,89 %)	2,43° (4,24 %)	1,93° (3,37 %)	2,73° (4,77 %)

Ces surfaces sont plus pentues que les trouées d'atterrissage associées mais celles associées aux seuils 12, 30 et 14 s'étendent latéralement de 10 mètres supplémentaires de part et d'autre de ces trouées. Elles sont représentées sur le plan A4.

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

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

Ces obstacles se situent sur les communes de Saint-Denis et de Sainte-Marie, ils sont listés ci-dessous et sont représentés sur les plans A2, A3 et A4.

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Surface d'appui	13	Terrain naturel	16,4	4,8
	15	Poteau	18,7	7,0
	23	Arbres	21,8	9,7
	24	Arbres	22,7	3,1
	63	Arbres	24,2	10,4
	67	Arbres	13,6	4,1
	68	Arbre	14,4	4,9
	72	Poteau	15,5	6,0
	73	Poteau	15,5	6,0
	74	Poteau	15,7	6,2
	76	Arbres	16,8	7,3
	77	Poteau	15,8	6,3
	79	Poteau	16,1	6,6
	83	Portique	10,8	1,3
	84	Poteau	13,1	3,6
	85	Poteau	13,2	3,7
	87	Terrain naturel	9,8	0,4
	89	Gabarit routier	12,7	3,2

Obstacles dépassant les OCS (surfaces dégagées d'obstacles)

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
OCS QFU 12	7	Arbres	31,5	3,7
	9	Arbres	30,7	3,4
	11	Arbres	23,4	2,8
	12	Arbres	18,5	3,0
	13	Terrain naturel	18,2	5,8
	14	Poteau	20,4	7,5
	15	Poteau	18,7	6,7
	16	Poteau	19,6	5,8
	17	Poteau	16,3	1,7
	20	Arbres	25,4	10,2
OCS QFU 14	7	Arbres	27,9	7,0
	11	Arbres	17,9	4,9
	20	Arbres	12,6	3,7
OCS QFU 30	78	Arbres	17,1	7,4
	80	Poteau	16,6	6,7
	81	Poteau	15,8	5,6
	82	Bâtiment	12,3	2,0
	88	Arbres	21,2	1,0
	89	Gabarit routier	15,2	2,8
	90	Arbres	36,4	15,2
	91	Bâtiment	23,1	3,1
	93	Arbres	28,7	5,7
	94	Poteau	32,6	5,5
	95	Poteau	32,4	4,3
	96	Poteau	32,6	3,3
	97	Poteau	32,0	0,5

Obstacles dépassant les trouées côté seuil 12

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Trouées d'atterrissage QFU 12	1	Arbres	34,9	1,5
	2	Arbre	32,8	2,3
	3	Poteau	30,1	0,9
	4	Poteau	30,5	1,2
	5	Arbre	29,6	0,8
	6	Arbres	27,7	1,9
	7	Arbres	33,8	10,9
	11	Arbres	22,9	7,3
	12	Arbres	17,4	2,7
	13	Terrain naturel	17,5	5,2
	14	Poteau	20,4	8,3
	16	Poteau	19,6	7,0
	17	Poteau	16,3	3,3
	18	Poteau	14,5	1,2
	19	Poteau	14,5	0,9
	20	Arbres	25,4	12,1
Trouée de décollage QFU 30	7	Arbres	25,0	8,3
	11	Arbres	21,8	7,7
	18	Poteau	14,5	2,9
	19	Poteau	14,5	2,5
	20	Arbres	19,2	6,8

Obstacles dépassant les trouées côté seuil 14

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Trouées d'atterrissage QFU 14	7	Arbres	33,8	8,2
	11	Arbres	17,9	6,3
	20	Arbres	25,4	3,9
Trouée de décollage QFU 32	7	Arbres	33,8	8,8
	11	Arbres	14,8	5,5
	21	Arbres	9,0	0,5

Obstacles dépassant les trouées côté seuil 30

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Trouées d'atterrissage QFU 30	80	Poteau	16,6	6,9
	81	Poteau	15,8	6,0
	86	Bâtiment	13,2	0,7
	88	Arbres	30,0	13,8
	89	Gabarit routier	22,1	4,0
	90	Arbres	36,4	16,8
	91	Bâtiment	23,1	8,6
	96	Poteau	32,6	13,7
	97	Poteau	31,9	12,1
	98	Poteau	31,5	11,3
	104	Bâtiment	28,6	2,0
	105	Poteau	29,9	1,5
	106	Poteau	30,3	2,4
	107	Bâtiment	28,2	1,0
	108	Poteau	30,8	3,8
	109	Poteau	31,2	4,1
	110	Bâtiment	27,8	1,0
	111	Bâtiment	30,5	3,2
	112	Arbre	32,3	5,3
	113	Bâtiment	29,4	2,4
	116	Arbres	35,9	7,8
	117	Bâtiment	31,3	3,5
	118	Bâtiment	30,6	2,2
	119	Arbre	30,7	1,7
	120	Arbre	30,6	0,8
	121	Arbre	33,0	2,7
	123	Arbres	34,9	3,4
	124	Arbres	40,8	8,3
Trouée de décollage QFU 12	88	Arbres	24,8	7,8
	100	Poteau	19,1	2,8
	101	Arbres	26,3	6,8
	102	Bâtiment	28,4	8,8
	103	Bâtiment	27,7	7,5
	122	Arbres	23,7	2,3

Obstacles dépassant les trouées côté seuil 32

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Trouée d'atterrissage QFU 32	22	Lampadaire	37,2	1,2
	32	Arbres	38,4	1,7
	34	Arbres	38,4	2,6
	35	Arbres	40,4	4,3
	39	Arbres	49,4	10,5
	40	Poteau	44,1	5,0
	41	Poteau	43,7	4,6
	42	Poteau	44,3	5,1
	43	Poteau	43,4	3,6
	44	Poteau	43,3	3,5
	45	Poteau	43,9	3,8
	46	Bâtiment	44	3,7
	47	Bâtiment	43,7	3,0
	48	Bâtiment	42,3	1,0
	49	Arbres	51,0	9,3
	53	Arbres	55,5	1,3
	54	Arbres	73,8	15,8
	55	Poteau	56,1	2,3
	56	Poteau	59,9	0,2
	57	Bâtiment	58,3	2,5
	58	Bâtiment	58,4	1,3
	60	Bâtiment	60,5	1,9
	61	Arbre	69,7	10,7
Trouée de décollage QFU 14	22	Lampadaire	37,2	12,7
	28	Arbres	18,7	0,7
	29	Arbres	23,6	4,0
	30	Arbres	26,6	4,4
	31	Arbres	27,3	2,8
	37	Arbre	33,6	0,6
	38	Arbre	35,6	1,0
	39	Arbres	49,4	10,5
	40	Poteau	44,1	5,0
	41	Poteau	43,7	4,6
	43	Poteau	43,4	3,6
	44	Poteau	43,3	3,5
	45	Poteau	43,9	3,8
	46	Bâtiment	44,0	3,7
	47	Bâtiment	43,7	3,0
	48	Bâtiment	42,3	1,0
	49	Arbres	51,0	9,3
	53	Arbres	55,5	1,3
	54	Arbres	73,8	15,8
	55	Poteau	56,1	2,3
	56	Bâtiment	54,9	0,2
	57	Bâtiment	58,3	2,5
	58	Bâtiment	58,4	1,3
	60	Bâtiment	60,5	1,9
	61	Arbre	69,7	10,7

Obstacles dépassant les surfaces latérales

Surface	Numéro	Nature	Cote sommitale (en m NGR)	Hauteur de dépassement (en m)
Surfaces latérales	6	Arbres	26,7	3,9
	7	Arbres	29,8	8,0
	8	Arbres	27,9	3,6
	9	Arbres	30,7	9,4
	10	Arbres	43,9	4,5
	11	Arbres	24,5	5,8
	12	Arbres	30,3	8,5
	13	Terrain naturel	18,5	5,4
	25	Arbres	20,7	5,7
	26	Arbres	18,6	5,0
	27	Arbres	49,6	11,7
	32	Arbres	38,2	4,4
	33	Arbres	44,3	4,5
	34	Arbres	45,6	4,2
	35	Arbres	41,5	4,8
	36	Arbres	48,3	6,0
	50	Arbres	47,4	3,9
	51	Arbres	52,1	3,2
	52	Arbre	53,6	1,2
	59	Arbres	70,5	26,2
	62	Arbres	28,1	6,0
	63	Arbres	24,2	14,0
	64	Arbres	24,8	9,0
	65	Arbre	27,5	3,9
	66	Arbre	16,7	3,8
	69	Poteau	15,1	5,6
	70	Arbre	14,1	3,8
	71	Arbres	23,3	6,1
	75	Arbres	21,3	8,2
	78	Arbres	17,1	6,5
	82	Bâtiment	12,8	2,0
	90	Arbres	37,1	15,4
	92	Arbres	29,9	3,9
	93	Arbres	38,8	14,2
	94	Poteau	32,6	14,6
	95	Poteau	32,4	14,1
	96.1	Poteau	34,0	10,8
	96.2	Poteau	34,1	10,7
	96.3	Poteau	34,1	10,6
	99	Arbres	46,1	20,4
	114	Arbres	38,8	7,5
	115	Arbres	41,3	7,8
	116	Arbres	35,9	7,2
	125	Arbre	40,9	5,9
	126	Arbre	46,6	4,6

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

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

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

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles L.6351-2 à 5 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

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

II.2 - OBSTACLES À VENIR

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

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

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

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

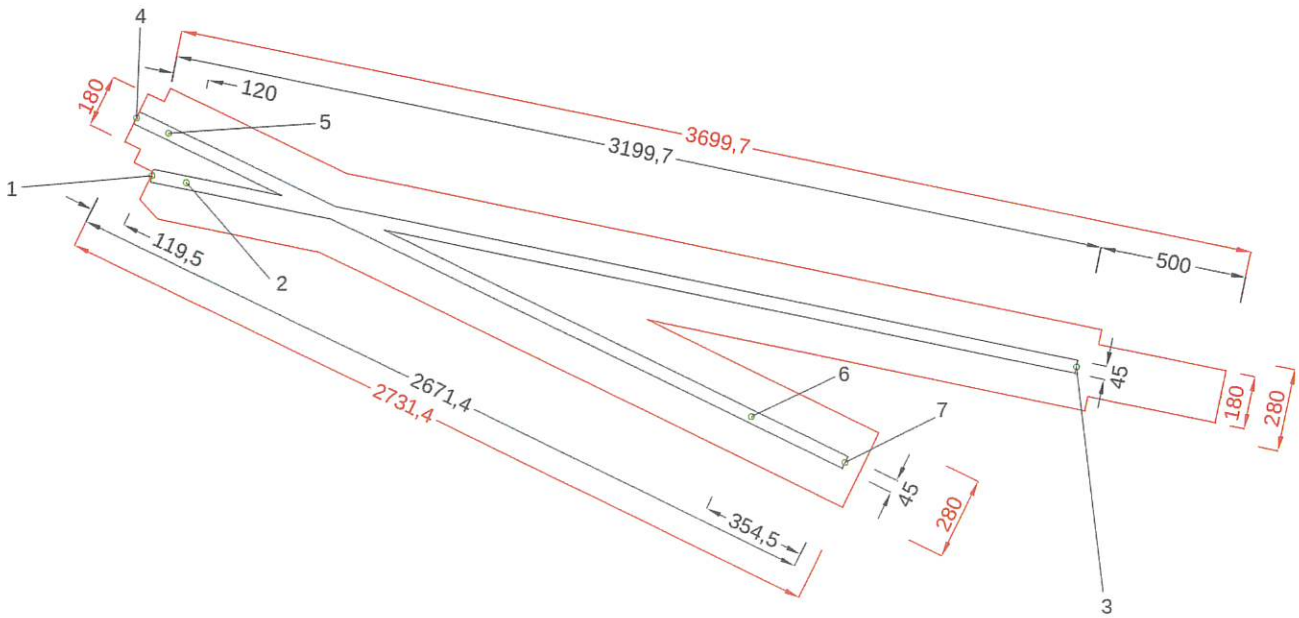
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE		
ZONE	SYSTÈME GÉODÉSIQUE	PROJECTION
Réunion	RGR 92	UTM 40 sud
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE		
Réunion		NGR - IGN 1989

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

Points		X (m)	Y (m)	Z (m NGR)
1	Seuil 12	344 457,9	7 689 746,2	11,5
2	Seuil décalé 12	(fin de piste utilisable au roulage QFU 30)		11,7
3	Seuil 30	347 591,4	7 689 098,7	9,5
4	Seuil 14	344 405,9	7 689 942,2	7,5
5	Seuil décalé 14	(fin de piste utilisable au roulage QFU 32)		8,3
6	Seuil décalé 32			19,9
7	Seuil 32	346 808,5	7 688 774,2	18,8



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henri Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologie.gouv.fr

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A4 - PLAN DES OCS

Numéro	Echelle	Date
PSA-A4_SNIA_FMEE_1	1 : 40 000	Déc. 2025

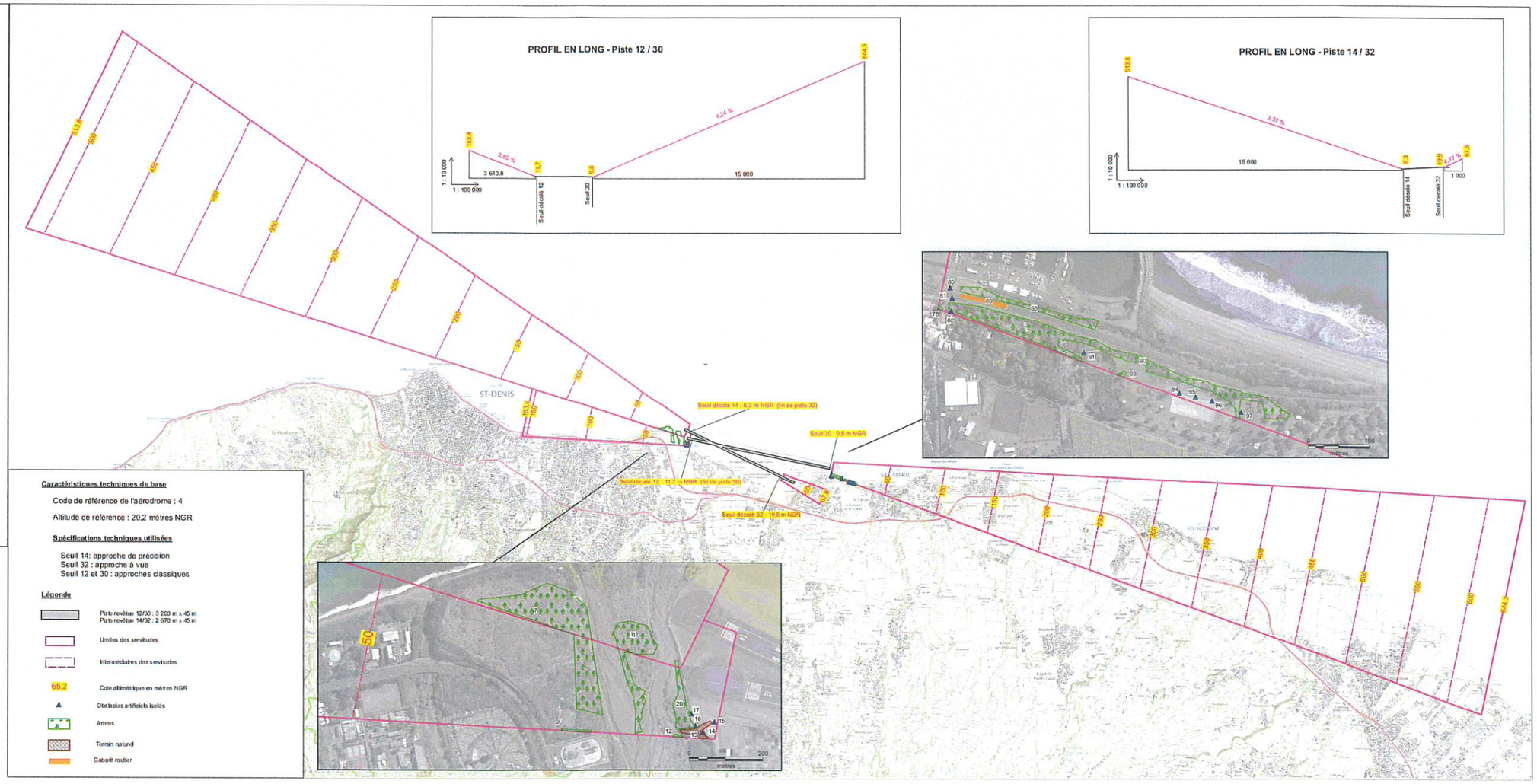
Approuvé par arrêté ministériel en date du 24 juin 2026

Observations / Modifications :

Établissement du plan :
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50071 - 33693 MERIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien ANFRAY
Chargés d'études : Eric MANT/Thomas DELAIRE

Projection du plan : RGR 92 / UTM 40 Sud

Fonds cartographiques : SCAN 25 ©© IGN



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Égalité
Fraternité

dgac
direction générale de l'aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A3 - PLAN DE DÉTAIL EST

Numéro	Echelle	Date
PSA-A3_SNIA_FMEE_1	1 : 2 500	Déc. 2025

Approuvé par arrêté ministériel en date du 24 juin 2026

Observations / Modifications :

Etablissement du plan :
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
siège : 62 rue des Pyrénées - 75020 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de l'Europe - CS 55271 - 33693 MÉRIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien AFFRAY
Chargé d'étude : Eric MAHUT-Nemes DSLAIRE

Projection du plan : RGR 92 / UTM 40 Sud

Fonds cartographiques : SCAN 25 ©IGN

Caractéristiques techniques de base

Code de référence de l'aérodrome : 4

Altitude de référence : 20,2 mètres NGR

Spécifications techniques utilisées

Seuil 14 : approche de précision
Seuil 32 : approche à vue
Seuil 12 et 30 : approches classiques

Légende

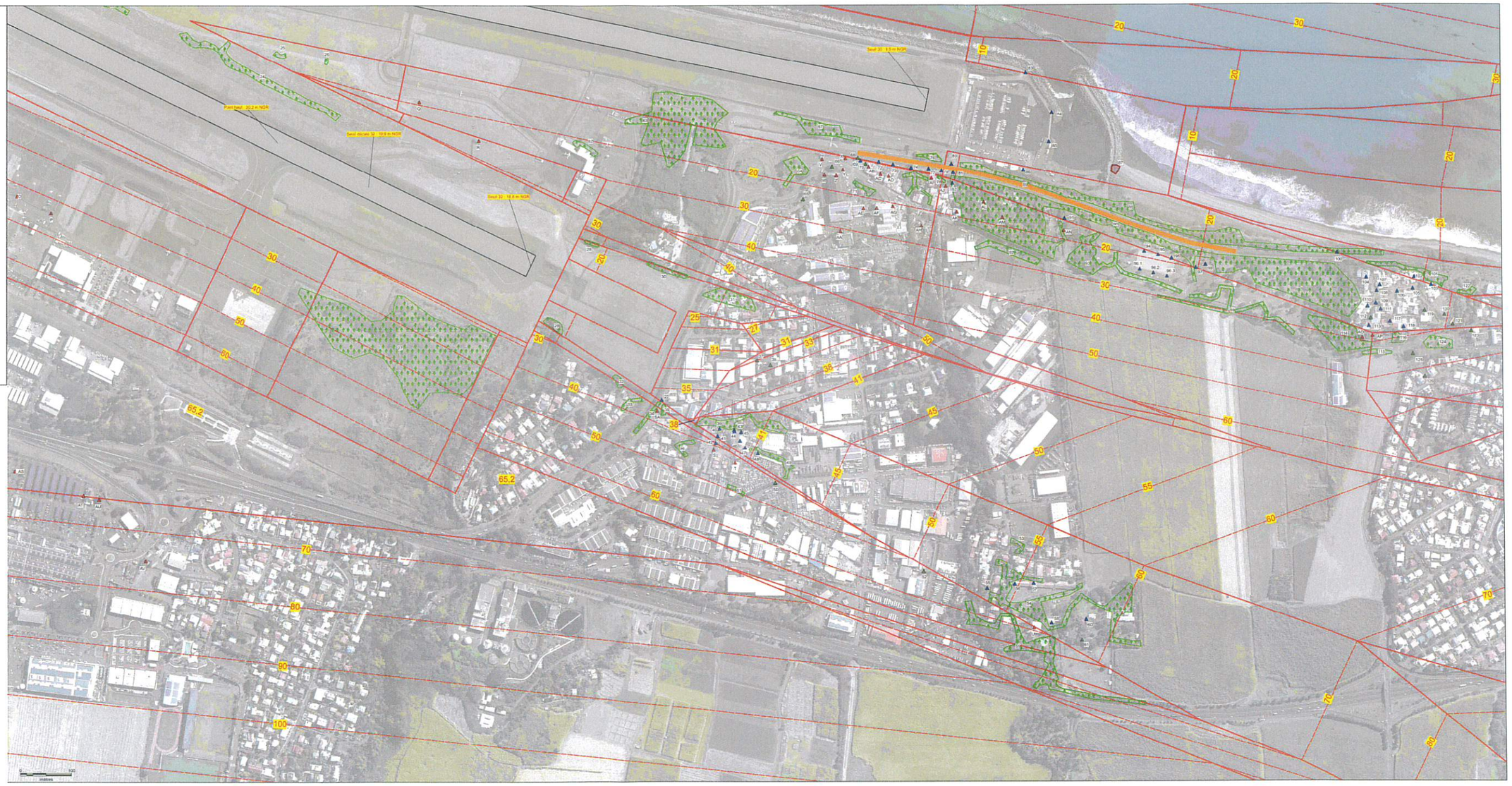
- Piste revêtue 12/30 : 3 200 m x 45 m
  Piste revêtue 14/32 : 2 670 m x 45 m
- Limites des servitudes
- Intermédiaires des servitudes
- 65,2 — Cote altimétrique en mètres NGR
- SAINT-DENIS — Nom de la commune
- Limite de la commune

Adaptations ponctuelles de surfaces
(ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacle)

- Obstacles artificiels isolés

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées
par les servitudes après adaptations (cf liste dans note annexe)

- Arbres
- Obstacles artificiels isolés
- Terrain naturel



MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

dgac direction générale de l'aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A2 - PLAN DE DÉTAIL OUEST

Numéro	Echelle	Date
PSA-A2_SNIA_FMEE_1	1 : 5 000	Déc. 2025

Approuvé par arrêté ministériel en date du 24 juin 2026

Observations / Modifications :

Établissement du plan :
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation, Environnement Aménagement
siège : 82 rue des Pyrénées - 75970 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50071 - 33693 MÉRIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien ANFRAY
Chargés d'études : Éric MANTHomas DELAIRE

Projection du plan : RGR 92 / UTM 40 Sud

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Caractéristiques techniques de base

Code de référence de l'aérodrome : 4

Altitude de référence : 20,2 mètres NGR

Spécifications techniques utilisées

Seuil 14 : approche de précision
Seuil 32 : approche à vue
Seuil 12 et 30 : approches classiques

Légende

Piste revêtue 12/30 : 3 200 m x 45 m
Piste revêtue 14/32 : 2 670 m x 45 m

Limites des servitudes

Intermédiaires des servitudes

65,2 — Cote altimétrique en mètres NGR

SAINT-DENIS — Nom de la commune

Limite de la commune

Adaptations ponctuelles de surfaces
(ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacles)

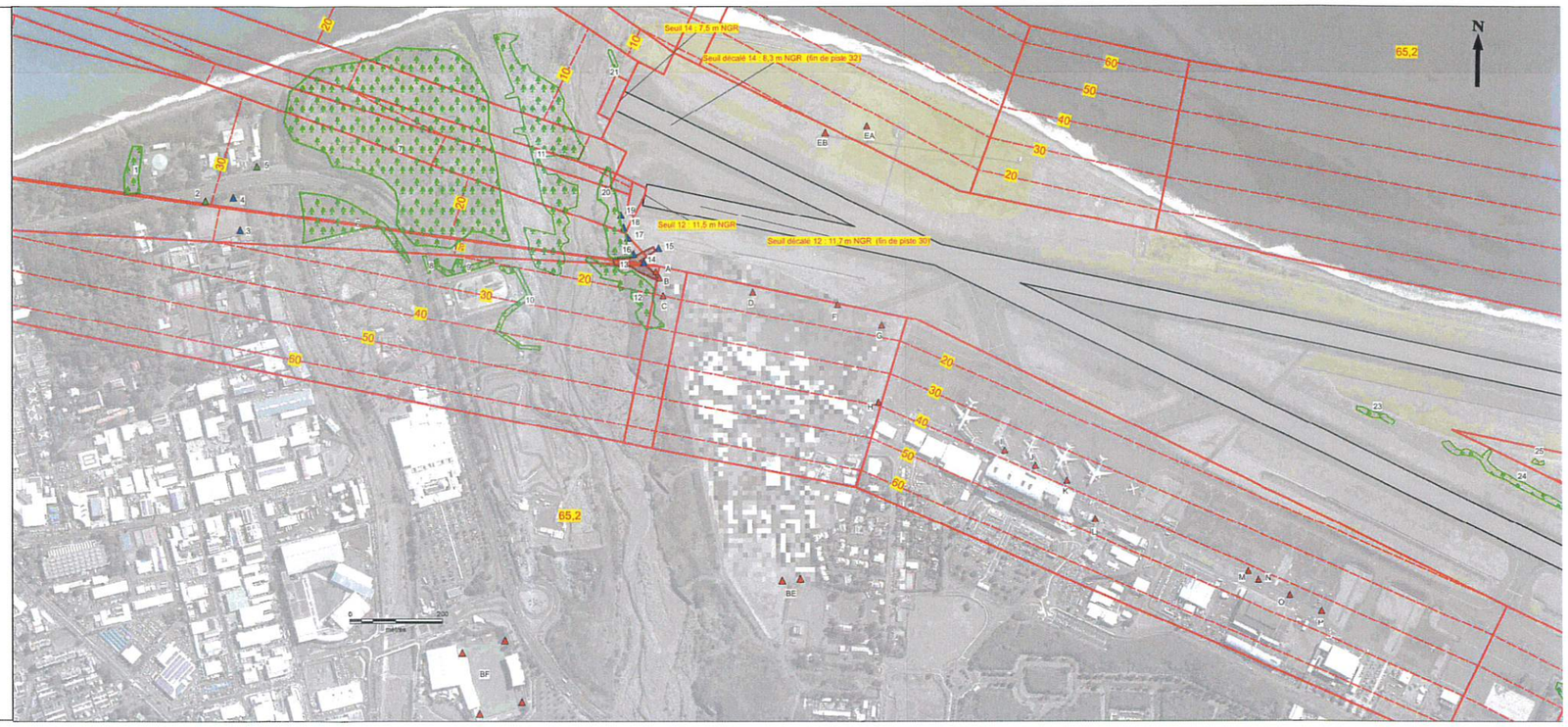
Obstacles artificiels isolés

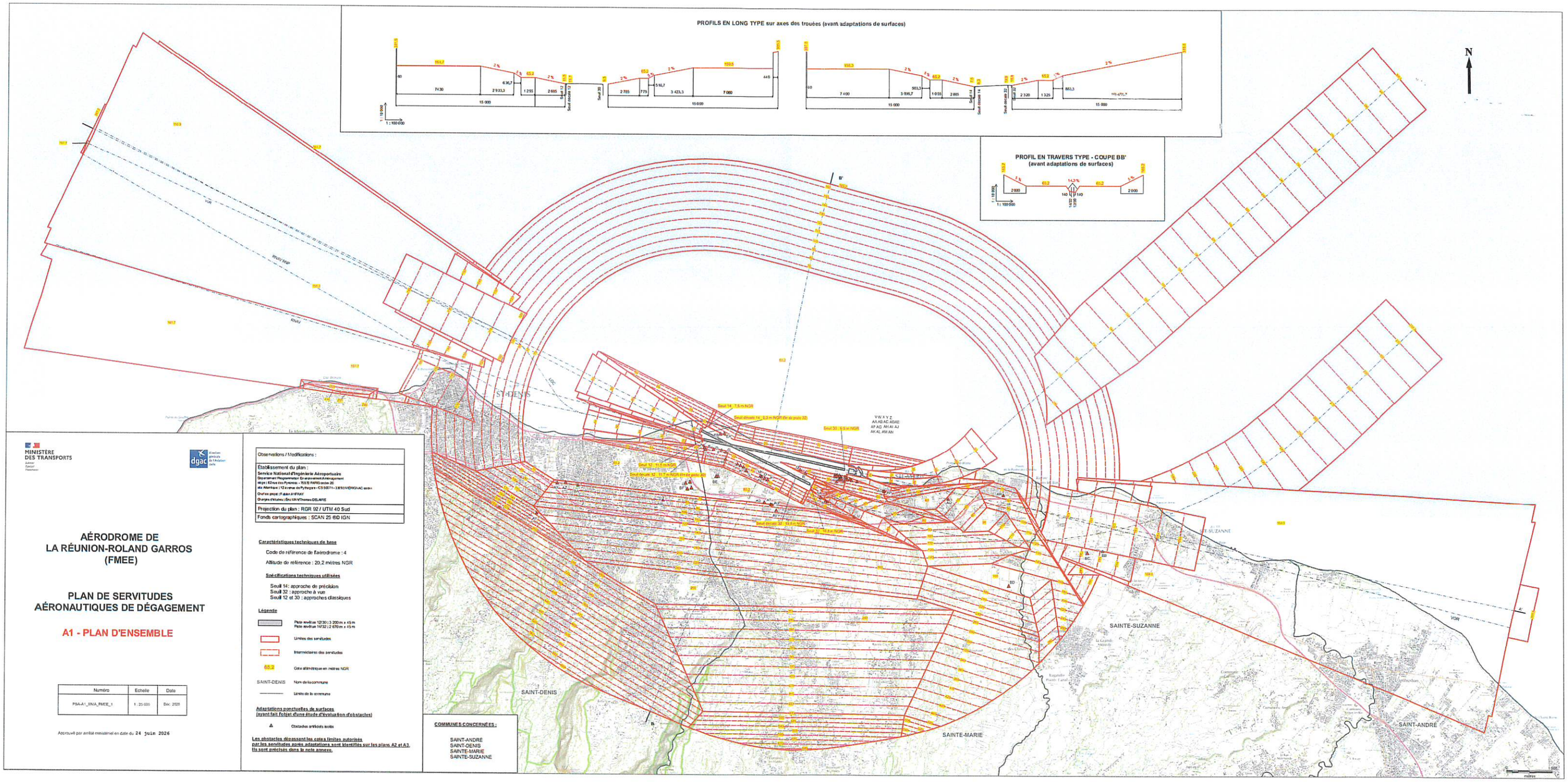
Obstacles dépassant les cotes limites autorisés
par les servitudes après adaptations (cf liste dans note annexe)

Arbres

Obstacles artificiels isolés

Terrain naturel





MINISTÈRE
DES TRANSPORTS
Égalité
Fraternité

dgac Direction générale de l'Aviation civile

AÉRODROME DE LA RÉUNION-ROLAND GARROS (FMEE)

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNA_FMEE_1	1 : 25 000	Déc. 2025

Approuvé par arrêté ministériel en date du 24 juin 2026

Observations / Modifications :

Etablissement du plan :
Service National d'Ingénierie Aéroportuaire
Département Programmation Environnement Aménagement
siège : 62 rue des Pyrénées - 75020 PARIS cedex 20
site Atlantique : 12 avenue de Pythagore - CS 50011 - 33693 MÉRIGNAC cedex
Chef de projet : Fabien AFFRAY
Chargés d'études : Eric VAN Thomas DELARIE

Projection du plan : RGR 92 / UTM 40 Sud

Fonds cartographiques : SCAN 25 ©IGN

Caractéristiques techniques de base

Code de référence de l'aérodrome : 4

Altitude de référence : 20,2 mètres NGR

Spécifications techniques utilisées

Seuil 14 : approche de précision
Seuil 32 : approche à vue
Seuil 12 et 30 : approches classiques

Légende

- Piste revêtue 12/30 : 2 200 m x 45 m
  Piste revêtue 14/32 : 2 670 m x 45 m
- Limites des servitudes
- Intermédiaires des servitudes
- 65,2 — Cote altimétrique en mètres NGR
- SAINT-DENIS — Nom de la commune
- Limite de la commune

Adaptations ponctuelles de surfaces
(ayant fait l'objet d'une étude d'évaluation d'obstacles)

- Obstacles artificiels isolés

Les obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations sont identifiés sur les plans A2 et A3. Ils sont précisés dans la note annexe.

COMMUNES CONCERNÉES :

SAINT-ANDRE
SAINT-DENIS
SAINTE-MARIE
SAINTE-SUZANNE