

Aérodrome Propriano
–
Plan des servitudes aéronautiques
–
Enquête publique
–
Note de présentation et documents complémentaires

Liste des pièces

1. Note de présentation
2. Note d'information technique
3. Référentiel des textes applicables aux servitudes aéronautiques
4. Arrêté servitudes aéronautiques du 7 juin 2007 – version consolidée
5. Consultation entre services et collectivités intéressés – synthèse des avis recueillis au 15 octobre 2025
6. Consultation entre services et collectivités intéressés – procès-verbal de clôture du 13 janvier 2026

Le dossier soumis à enquête publique proprement dit est présenté dans une chemise séparée contenant :

- 2 plans (pièces A1, A2)
- 1 note annexe (pièce B).

Note de présentation

Aérodrome Propriano
Plan de servitudes aéronautiques (PSA)
Enquête publique

- Résumé non technique -

1) Contexte et objectifs

L'aérodrome Propriano est ouvert à la circulation aérienne publique. Son exploitation peut être remise en cause par la présence d'obstacles à proximité des pistes si leur hauteur est incompatible avec la sécurité aérienne. Pour se prémunir d'une telle éventualité, une servitude d'utilité publique, sous la forme d'un plan de servitudes aéronautiques (PSA), est prévue par les articles L6351-1 et suivants du Code des transports. Elle inscrit dans les règles locales d'urbanismes des limitations sur les constructions permettant d'assurer un dégagement suffisant autour de l'infrastructure aéroportuaire pour préserver les modalités d'exploitation de l'aérodrome.

La plateforme ne disposait pas de PSA. Sa réalisation est donc nécessaire. Son élaboration technique est assurée par la Direction générale de l'Aviation civile (DGAC). Elle est basée sur l'hypothèse de développement ultime des pistes.

La note d'information technique ci-après explique plus en détail la manière dont sont déterminées les caractéristiques du PSA et les questions qui peuvent se poser à sa lecture.

Le dossier de plan de servitudes aéronautiques, soumis à enquête publique, comporte :

- Un plan d'ensemble A1 au 1/25 000^e ;
- Un plan de détails A2 au 1/10 000^e ;
- Une note annexe, contenant notamment une notice explicative.

2) Place de l'enquête publique dans le processus d'approbation du plan de servitudes aéronautiques

L'enquête publique est la dernière étape avant transmission du projet pour approbation au ministre en charge des transports. Cette enquête est prévue dans les conditions prévues au Code de l'expropriation par l'article L6351-2 du Code des transports.

Avant l'enquête publique, le projet de PSA a fait l'objet des étapes suivantes.

Instruction technique :

- Collecte des renseignements techniques permettant de définir les critères d'élaboration du PSA : 1^{er} trimestre 2020
- Avant-projet de PSA : 22 avril 2020
- Levé topographique : novembre 2020
- Projet de PSA : 22 juillet 2021
- Etude d'évaluation des obstacles : 27 décembre 2023
- Approbation de l'étude d'évaluation des obstacles par la directrice de la DSAC Sud-Est : 22 janvier 2024
- Projet de PSA : octobre 2025

Instruction administrative :

- Accord de la ministre en charge des transports pour le lancement de l'instruction locale : 19 août 2024
- Consultation entre les services et collectivités intéressés : ouverte par le préfet de Corse-du-Sud le 27 mai 2025, clôturée le 15 octobre 2025 (PV de clôture signé le 13 janvier 2026)

Les prochaines étapes sont les suivantes :

- Enquête publique à venir
- Approbation par décret en Conseil d'Etat ou par arrêté ministériel si tous les avis sont favorables
- Dépôt en mairies

Le projet de PSA de juillet 2021 qui a été présenté à la consultation entre les services et collectivités intéressés a fait l'objet d'une modification.

La Collectivité de Corse a sollicité une modification du projet de PSA au niveau du golfe de Valinco afin de prévoir et d'anticiper une possible augmentation du tirant d'air pour les futurs navires de croisière amenés à fréquenter le plan d'eau. La direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est a répondu favorablement et créé une adaptation compatible avec cette demande.

C'est donc le projet de PSA modifié d'octobre 2025 qui est soumis à l'enquête publique. Néanmoins, les documents intermédiaires pourront être communiqués au commissaire enquêteur si nécessaire.

3) Evolution des servitudes

Sans objet (aucun PSA en vigueur auparavant).

4) Extrait du référentiel législatif et réglementaire applicable à l'enquête publique

Code des transports

Partie Législative - Sixième partie : aviation civile - Livre III : les aérodromes

TITRE V : SUJETIONS AUX ABORDS DES AERODROMES

Article L6350-1

Le présent titre est applicable :

1. Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
2. Dans des conditions fixées par voie réglementaire à certains aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire français ;
3. Aux installations d'aides à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions des articles L. 54 à L. 64 et R. 21, R. 24 à R. 28, R. 30 à R. 38, R. 40 à R. 42 du code des postes et des communications électroniques relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;
4. A certains emplacements correspondant à des points de passages préférentiels pour la navigation aérienne.

Chapitre Ier : Servitudes aéronautiques

Section 1 : Définition et portée

Article L6351-1

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

- 1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- 2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Section 2 : Servitudes aéronautiques de dégagement

Article L6351-2

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article L. 6350-1.

Ce plan fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les conditions dans lesquelles il est approuvé et rendu exécutoire sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure ; toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan.

Article L6351-3

Les servitudes définies par le plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication.

A dater du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

Code des transports

Partie Réglementaire - Sixième partie : aviation civile –

Livre III : les aérodromes

TITRE V : SUJETIONS AUX ABORDS DES AERODROMES

Chapitre Ier : Servitudes aéronautiques

Section 1 : Définition et portée

Article R6351-1

Les spécifications techniques servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes affectés au ministère chargé de l'aviation civile, par arrêté du ministre de la défense pour les aérodromes affectés au ministère de la défense et par arrêté conjoint de ces deux ministres pour les aérodromes à affectation aéronautique mixte.

Section 2 : Servitudes aéronautiques de dégagement

Sous-section 1 : Élaboration

Article R6351-3

Les agents de l'administration ou les personnes auxquelles elle délègue ses droits sont admis à pénétrer dans les propriétés privées pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement des plans de servitudes aéronautiques de dégagement dans les conditions définies par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée par l'exécution des travaux publics.

Art. R6351-4 du CT. Les signaux, bornes et repères dont l'implantation est nécessaire à titre provisoire ou

permanent pour la détermination des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement sont établis dans les conditions spécifiées par la loi n° 43-374 du 6 juillet 1943 relative à l'exécution de travaux géodésiques et cadastraux et à la conservation des signaux, bornes et repères.

Article R6351-5 du CT. L'enquête publique à laquelle sont soumis l'établissement et la modification du plan de servitudes aéronautiques de dégagement en application de l'article L. 6351-2 est précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés.

Article D6351-6 du CT. Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

- 1° Le plan qui détermine les zones à frapper de servitudes aéronautiques de dégagement avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles ;
- 2° Une notice explicative exposant l'objet des servitudes selon qu'il s'agit d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou d'obstacles nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité, leur nature exacte et leurs conditions d'application à l'égard des constructions, installations et plantations existantes ou futures ;
- 3° A titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites ;
- 4° Un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, sans préjudice de ceux qui pourront être établis ultérieurement pour en faciliter l'application.

Sous-section 2 : Approbation

Article R6351-7

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement établi pour un aéroport d'intérêt national ou international prévu par l'article L. 6311-1 est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat, à moins que les conclusions du rapport d'enquête et les avis des collectivités publiques intéressées ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, conjointement avec le ministre de la défense pour les aéroports dont le ministère de la défense est affectataire principal.

Pour les autres aéroports, le plan de servitudes aéronautiques est approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, conjointement avec le ministre de la défense pour les aéroports dont le ministère de la défense est affectataire principal.

Note d'information technique

Les servitudes aéronautiques

Note d'information technique

Cette note d'information générale a pour objectif de présenter de manière synthétique les dispositions générales destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques associées aux aérodromes terrestres, à l'exception, des aérodromes dont l'affectataire principal est le ministre chargé de la Défense. Ce document propose des éléments de réponses aux questions qui peuvent se poser à la lecture d'un plan de servitudes aéronautiques.

Références réglementaires

Code des transports, notamment ses articles L.6350-1 et suivants ;

Code de l'Aviation Civile (CAC), notamment ses articles R.241-1 et suivants et D.241 -1 et suivants ;

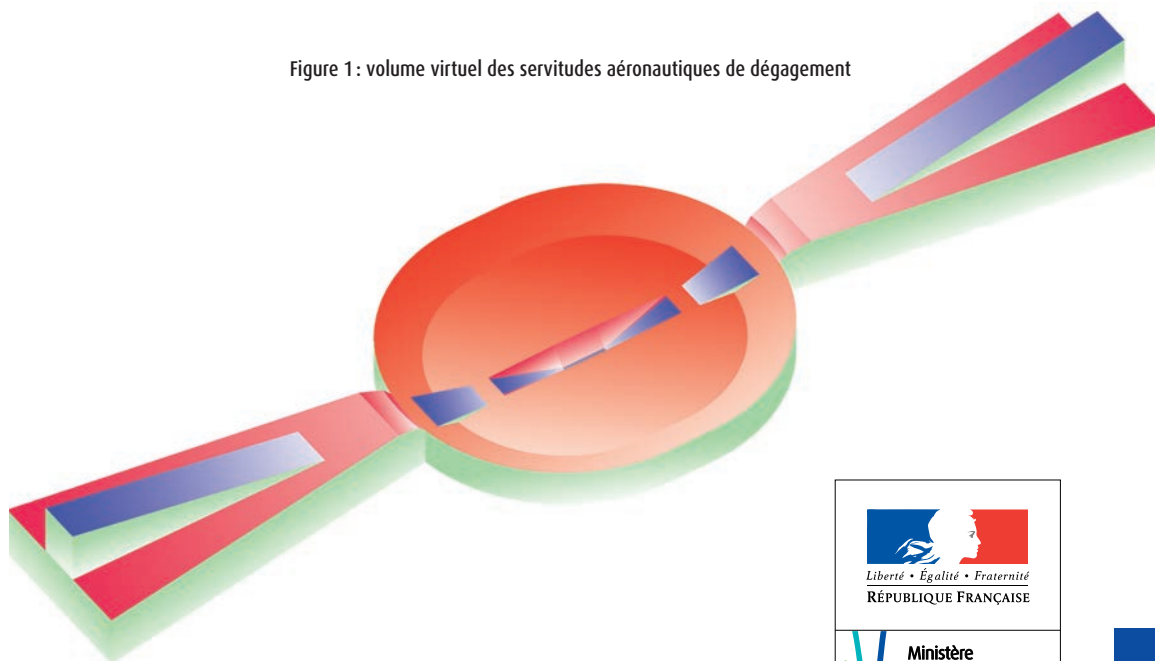
Arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié (par arrêtés des 7 octobre 2011, 26 juillet 2012 et 14 avril 2015) fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques ;

1. Les servitudes aéronautiques

Les servitudes aéronautiques sont instituées par le code de l'aviation civile pour assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Ces servitudes comprennent des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage.

Les servitudes aéronautiques d'un aérodrome fixent et matérialisent, pour son stade ultime de développement, des surfaces que ne doivent pas dépasser les obstacles de toute nature à ses abords. Toutes les caractéristiques techniques relatives aux servitudes aéronautiques d'un aérodrome sont reportées dans un document appelé plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Figure 1 : volume virtuel des servitudes aéronautiques de dégagement



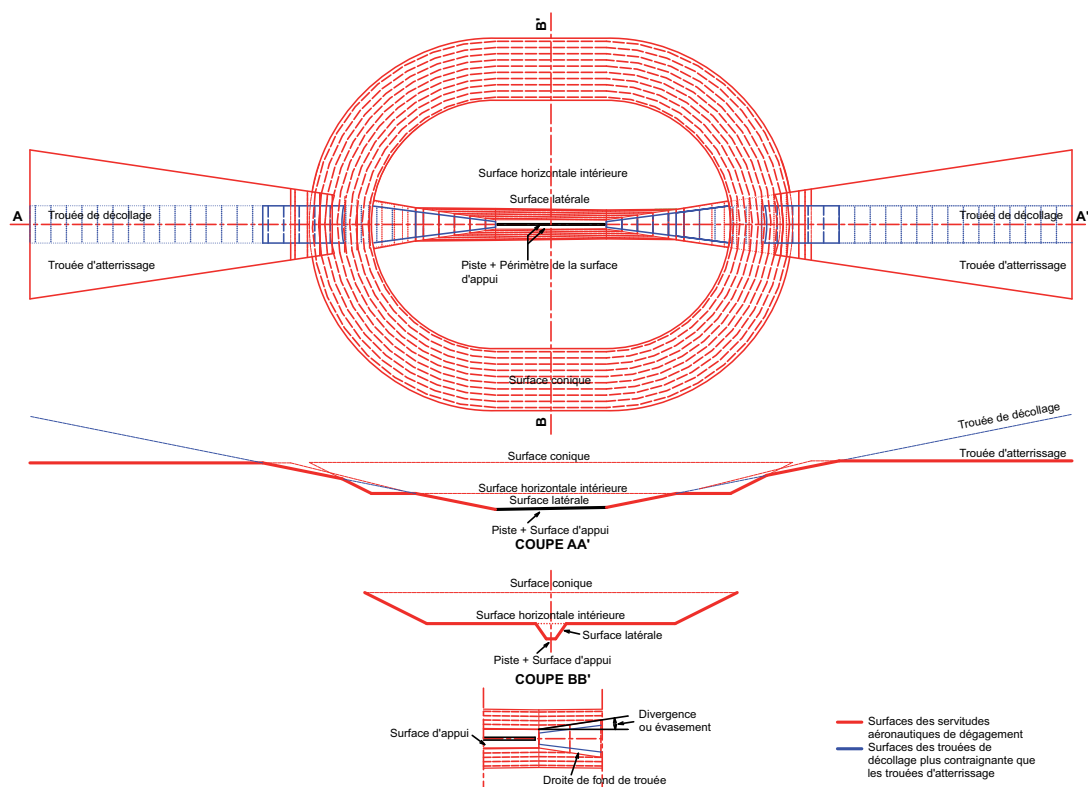


Figure 2: vues en plan et en coupe des servitudes de dégagement

Quelles sont les conséquences des servitudes aéronautiques de dégagement ?

Les **servitudes aéronautiques de dégagement** imposent aux communes frappées de servitudes aéronautiques l'interdiction de créer de nouveaux obstacles et l'obligation de supprimer tout obstacle susceptible de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne.

Quelles sont les conséquences des servitudes aéronautiques de balisage ?

Les **servitudes aéronautiques de balisage** imposent de signaler aux pilotes la présence d'obstacles par le balisage diurne et/ou nocturne de chaque obstacle susceptible de constituer un danger. L'opportunité du balisage d'un obstacle ne se limite cependant pas aux zones définies par les surfaces de dégagement et est à apprécier en fonction des conditions locales, de la nature de l'obstacle et des procédures aériennes.

Les servitudes aéronautiques de balisage imposent, si nécessaire, la suppression ou la modification de tout dispositif visuel pouvant créer une confusion avec les aides visuelles de la navigation aérienne.

Comment les servitudes de dégagement sont-elles représentées ?

Les servitudes aéronautiques sont matérialisées sur un plan, qui représente la projection des surfaces formant un volume virtuel ne devant pas être « percé » par des obstacles, de quelque nature qu'ils soient.

Les surfaces de base qui définissent les servitudes aéronautiques sont constituées par :

- une ou des trouées d'atterrissage ;
- une ou des trouées de décollage ;
- des surfaces latérales ;
- une surface horizontale intérieure ;
- une surface conique ;
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

De quels paramètres dépendent les caractéristiques des servitudes ?

Les caractéristiques techniques et les conditions d'exploitation propres à chaque piste d'un aérodrome prennent en compte, pour la construction des surfaces établissant les servitudes aéronautiques de dégagement, les références suivantes :

- les caractéristiques techniques du système de piste (longueur, position des seuils et des extrémités, lignes d'appui des surfaces,...) déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome ;
- le chiffre de code attribué à la piste (déterminé en fonction des aéronefs qui peuvent l'utiliser) ;
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage.

Adaptation des surfaces de base

Dans certains cas, une adaptation des surfaces de base est appliquée au-dessus d'un ou plusieurs obstacles préexistants inamovibles. Cette adaptation doit être motivée par des contraintes exceptionnelles (relief naturel, forêts classées, monuments historiques, intérêt socio-économique important...), ou liée aux procédures de navigation aérienne, et approuvée par les services de l'aviation civile, après qu'une étude aéronautique spécifique évaluant les risques potentiels a démontré que la sécurité et la régularité de l'exploitation ne sont pas affectées.

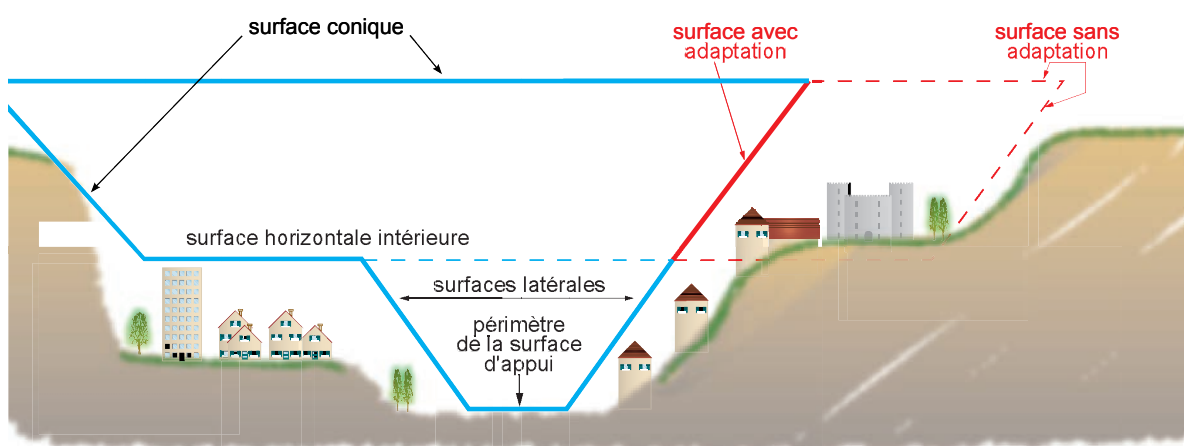


Figure 3 : Exemples d'obstacles et d'adaptation

Des protections supplémentaires pour des installations particulières

Pour les approches de précision: les zones dégagées d'obstacles

Pour les pistes exploitées dans des conditions de faible visibilité, les surfaces précédentes sont complétées par des surfaces appelées les O.F.Z. (Obstacle Free Zone). Elles comprennent les surfaces suivantes :

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

Ces surfaces ne peuvent donner lieu à des adaptations. Le croquis ci-dessous montre un exemple de piste protégée par des surfaces dégagées d'obstacles (OFZ), pour une approche de précision de catégorie I, II ou III avec un chiffre de code 3 ou 4.

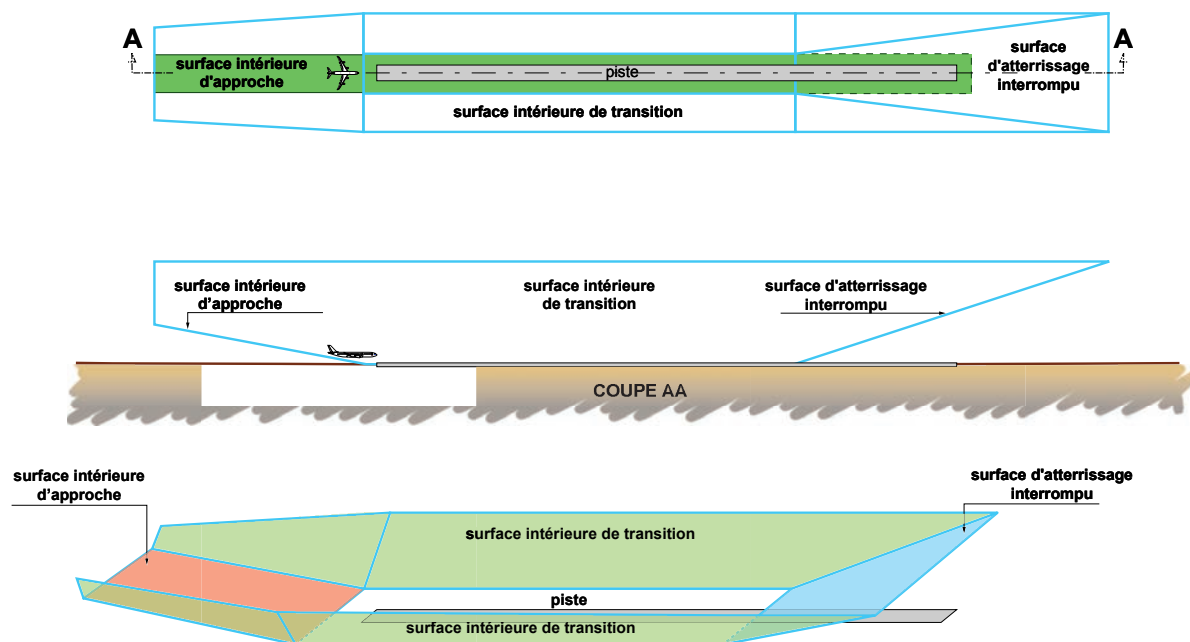


Figure 4 : Représentation des surfaces OFZ

Autres surfaces

D'autres dispositifs doivent être protégés par les servitudes aéronautiques, tels que :

- le dispositif de balisage d'approche (ou rampe d'approche), protégé par une surface appelée **plan des feux**;
- les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI), unités lumineuses ne devant être masquées par aucun obstacle, protégés par une surface dégagée d'obstacles appelée **OCS (Obstacle Clearance Surface)**.

Les caractéristiques de ces surfaces sont définies dans l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

2. Les obstacles

Les différentes catégories d'obstacles

Les obstacles peuvent être fixes (terrain naturel, bâtiments, pylônes, lignes électriques) ou mobiles (routes, voies ferrées).

Afin de prendre en compte leurs différences de visibilité, les obstacles fixes sont distingués en trois catégories :

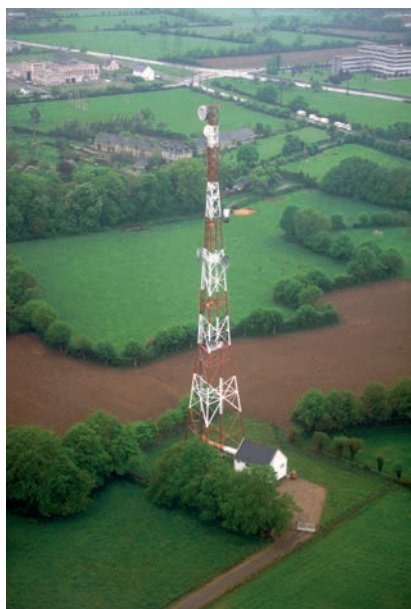
- Les obstacles massifs (élévation de terrain naturel, forêts, bâtiments, etc...)



Obstacles massifs



Obstacle filiforme



Obstacle mince

- Les obstacles minces (pylônes, éoliennes, cheminées d'une certaine hauteur par rapport à la base, etc...)

- Les obstacles filiformes (lignes électriques, lignes téléphoniques, câbles de téléphériques etc...)

À chacune de ces catégories s'appliquent des règles de servitudes aéronautiques de balisage différentes détaillées dans le paragraphe 3.

Pour les obstacles mobiles canalisés situés hors aérodromes des règles particulières s'appliquent pour les servitudes aéronautiques de dégagement.

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle fixe massif dont la hauteur est celle du gabarit imposé par :

- le code de la voirie routière (art. R. 131-1 pour les routes départementales et R. 141-2 pour les voies communales) et la circulaire Équipement-Logement du 17 octobre 1986 pour les routes nationales pour le gabarit routier ;
 - la circulaire Équipement n° 76-38 du 1er mars 1976, modifiée par la circulaire n° 95-86 en date du 6 novembre 1995 pour le gabarit d'une voie navigable ;
- le gabarit est de 4,80 m au-dessus de la voie, pour les voies ferrées non électrifiées.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 m sur les tronçons couverts par une trouée de décollage ou d'atterrissage.

3. Les servitudes aéronautiques de balisage

Les conditions d'application des servitudes aéronautiques de balisage sont décrites dans l'annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. Pour signaler aux pilotes la présence de toute forme massive, mince ou filiforme (prédominance du relief, forêt, éoliennes, lignes électriques, pylône, bâtiment,...) pouvant constituer un danger, il peut être nécessaire d'indiquer la présence de l'obstacle par un balisage diurne (balisage par marquage) et/ou par un balisage nocturne (feux d'obstacle). Les servitudes aéronautiques de balisage imposent à tout obstacle jugé dangereux qu'il soit signalé par un balisage approprié, en fonction de ses caractéristiques et des conditions selon lesquelles il se présente aux pilotes.

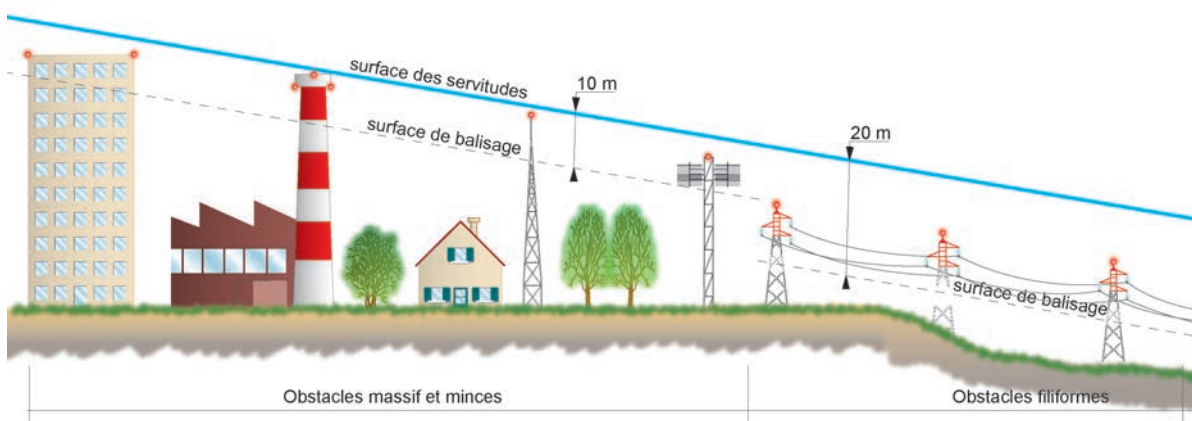


Figure 5 : Servitudes aéronautiques de balisage

La détermination des obstacles à baliser doit faire l'objet d'une étude technique au cas par cas.

Au-dessous des zones couvertes par les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement d'un aéroport, se positionnent des surfaces parallèles dites « surfaces de balisage ».

Elles sont situées, sous les servitudes, à une distance égale à 10 m pour les obstacles massifs et minces, et égale à 20 m pour les obstacles filiformes.

4. La composition d'un dossier de servitudes aéronautiques

Le dossier du plan de servitudes aéronautiques de dégagement comprend :

- le plan de dégagement qui représente la projection orthogonale, sur un fond de plan, de l'ensemble des surfaces des servitudes aéronautiques qui frappent les communes du (ou des) département(s) situées aux abords de l'aéroport. Les cotes altimétriques des servitudes sont indiquées sur toutes les trouées et surfaces du plan par des lignes de niveau et les cotes sommitales correspondantes, en mètres NGF[?] pour la Métropole;
- une note annexe, comprenant entre autres :
 - une notice explicative exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, à titre indicatif, la liste des obstacles dépassant les cotes limites autorisées,
 - un état des bornes de repérage d'axes de bande.

[?] Pour les départements d'Outre-Mer, les Collectivités territoriales et les territoires d'Outre-Mer, les altitudes sont mentionnées par rapport au niveau général moyen du lieu géographique où se situe l'aéroport, précisé sur les cartes de l'IGN. Exemple pour Mayotte les altitudes sont en mètre NGM.

5. Institution et application des servitudes aéronautiques

Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement doit être établi pour tous les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'État, ainsi que pour d'autres aérodromes ou installations dans des conditions particulières. Les documents constituant le dossier sont établis par les services de l'État.

Le Ministre chargé de l'Aviation civile demande au Préfet de mener l'instruction locale du dossier, qui comporte une conférence entre services et une enquête publique effectuée dans toutes communes frappées de servitudes, dans les formes prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Il est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'État, à moins que les conclusions du rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre chargé de la Défense.

À la date de la publication du décret ou de l'arrêté au journal officiel, les servitudes définies au plan grèvent les fonds intéressés et sont annexées au plan local d'urbanisme (PLU) (ou autres documents d'urbanisme pour l'Outre-Mer) des communes concernées, en application du code de l'Urbanisme.

Le plan, déposé à la mairie des communes frappées de servitudes, doit être publié par voie d'affichage à la mairie concernée et d'insertion dans les journaux du département, ainsi que par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé s'applique aux obstacles de toutes natures, existants ou futurs, implantés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques.

Les constructions projetées doivent être en conformité avec les dispositions du plan de servitudes aéronautiques. Par dérogation et sous certaines conditions, le préfet peut autoriser l'implantation des installations et équipements concourant à la sécurité de la navigation aérienne et du transport aérien public, ainsi que les constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux, pour une durée qu'il précise

La suppression d'un obstacle existant dépassant les cotes limites des surfaces des servitudes peut être décidée, si nécessaire, par les ministères chargés de l'Aviation civile ou de la Défense, impliquant la mise en œuvre d'une procédure définie par le code de l'Aviation civile.

Seuls les plans de servitudes aéronautiques en version papier sont approuvés et opposables aux tiers. Bien que les systèmes d'information géographiques modernes permettent d'apprécier de façon quasi immédiate les contraintes imposées par les servitudes, il est important de savoir lire et interpréter un plan de servitudes aéronautiques en version papier.

Point coté ayant une altitude de 69 m NGF

Courbe indiquant l'altitude de 60 m NGF

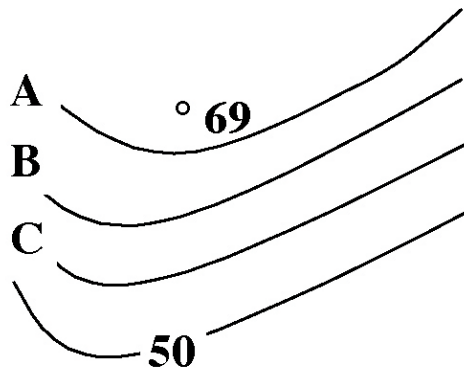
Terrain

Service technique de l'Aviation civile

Quelles indications permettent de définir les altitudes du terrain naturel ou des servitudes ?

Les courbes de niveau du terrain naturel (en mètres)

69 indique l'altitude du point situé à proximité, le chiffre 50 indique l'altitude de la courbe.



Les courbes de niveau vont généralement de cinq en cinq ou de dix en dix.

Dans l'exemple ci-contre on a A = 65 B = 60 et C = 55 (soit de 5 en 5).

Si à la place de 50 il était indiqué 30 on aurait A = 60 B = 50 et C = 40 (soit de 10 en 10).

Lorsque le relief est faible, on peut trouver une courbe de niveau tracée en pointillé indiquant une différence d'altitude de plus ou moins 2,5 m.

Échelle du plan

Les plans de servitudes aéronautiques sont réalisés :

- au 1/25 000 (1 cm = 2,5 km) pour le plan d'ensemble
- au 1/10 000 (1 cm = 1 km) pour le plan de détail

Comment évaluer l'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain ?

L'altitude moyenne de la servitude est calculée par extrapolation à partir des lignes de niveau de la servitude situées de part et d'autre du terrain. Dans l'exemple ci-dessous, les 2 lignes de niveau considérées ont pour altitude 98 et 108 mètres. La différence d'altitude entre ces 2 lignes est de 10 mètres.

La mesure de la distance entre ces lignes de niveau (300 m) et la mesure de la distance entre le terrain et la ligne de niveau de la cote 98 (90 m) permettent de calculer, par une règle de trois, la hauteur qu'il faut ajouter à 98 m pour obtenir l'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain : $(10 \times 90)/300 = 3 \text{ m}$

L'altitude moyenne de la servitude à l'aplomb du terrain est donc de : $98 + 3 = 101 \text{ m}$

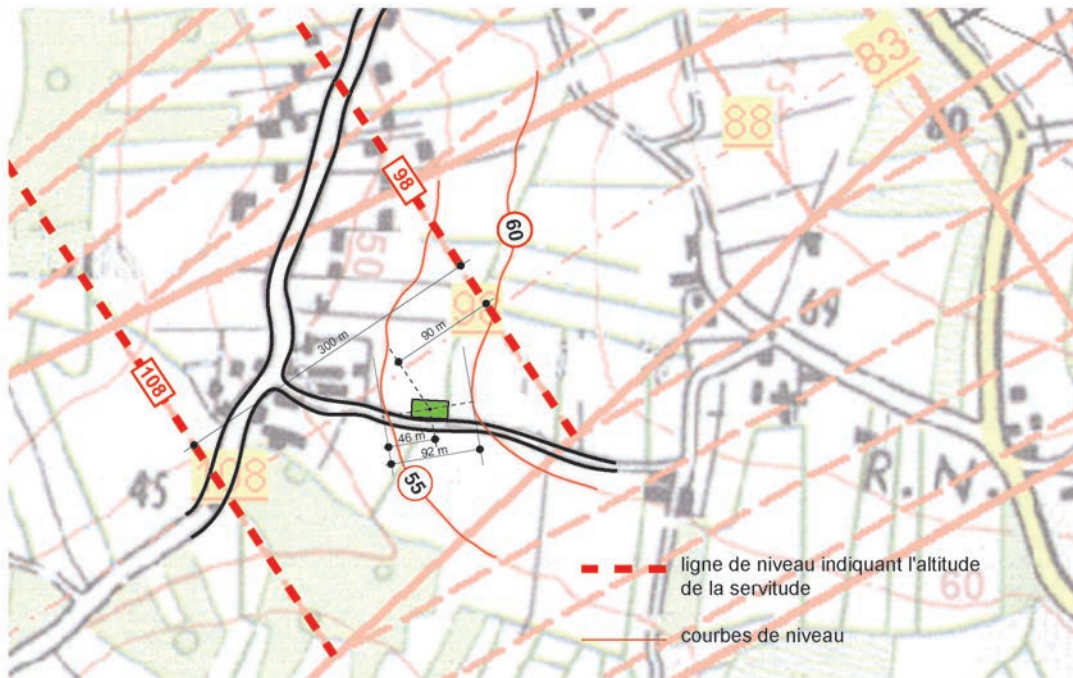


Figure 7 : Détermination de l'altitude de la surface de dégagement et de l'altitude moyenne du terrain

Comment évaluer l'altitude moyenne d'un terrain ?

L'altitude moyenne est extrapolée à partir des courbes de niveau les plus proches encadrants le terrain. Dans l'exemple ci-dessous le terrain est situé entre les courbes 55 et 60 mètres. La mesure de la distance entre ces courbes (92 m) et de la distance entre la courbe 55 et le point considéré (46 m) permettent de calculer, par une règle de trois, la hauteur qu'il faut ajouter à 55 pour obtenir l'altitude moyenne du point considéré :

$$\frac{5 \times 46}{92} = 2,5\text{ m} \quad \text{Cette altitude moyenne est donc de : } 55 + 2,5 = 57,5 \text{ m}$$

Comment évaluer la hauteur disponible à l'aplomb du terrain ?

Cette évaluation se fait en déduisant de l'altitude de la servitude ainsi calculée, l'altitude du sol au point considérée. Dans l'exemple choisi, cette hauteur disponible est donc de :

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

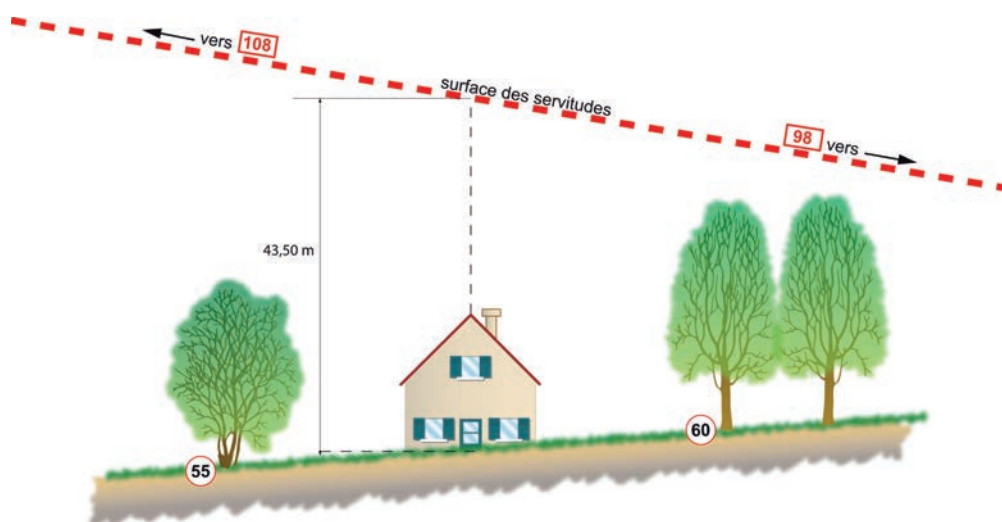


Figure 8 : Hauteur disponible à l'aplomb des servitudes

NB : en cas d'incertitude avec les évaluations listées ci-dessus et afin de déterminer avec précision les cotes altimétriques d'un terrain ou d'une construction, un relevé topographique sera nécessaire.



service technique de l'Aviation civile
CS 30012
31, avenue du Maréchal Leclerc
94 385 BONNEUIL-SUR-MARNE CEDEX
Tél. 33 (0) 1 49 56 80 00
Fax 33 (0) 1 49 56 82 19

Site de Toulouse
9, avenue du Docteur Maurice Grynfolgel - BP 53 735
31 037 TOULOUSE CEDEX
Tél. 33 (0) 1 49 56 83 00
Fax 33 (0) 1 49 56 83 02

Centre de test de détection d'explosifs
DGA EM site Landes - BP 38
40602 BISCARROSSE CEDEX
Tél. 33 (0) 5 58 83 01 73
Fax 33 (0) 5 58 78 02 02

Référentiel législatif et réglementaire
codifié intéressant les servitudes
aéronautiques

Référentiel servitudes aéronautiques

*

Les textes applicables aux servitudes aéronautiques se trouvent dans la partie législative et réglementaire du Code des transports - Sixième partie : aviation civile - Livre III : les aérodromes.

On en trouvera ici les principaux extraits. Ils sont accompagnés de certains textes d'application qui se trouvent dans :

- le Code des postes et télécommunications électroniques (CPT).

Pour une meilleure lisibilité, les textes d'application sont mentionnés en retrait par rapport à l'article correspondant de la partie législative du Code des transports.

Il est précisé qu'en application de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du Code des transports :

- les dispositions de la partie législative du code des transports qui mentionnent, sans les reproduire, des dispositions soit d'autres codes, soit de textes législatifs ou de règlements communautaires sont de plein droit modifiées par l'effet des modifications ultérieures de ces dispositions (art 2).
- Les références à des dispositions abrogées sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes du code des transports (art. 3).

Il est par ailleurs précisé qu'en application décret n° 2023-1008 du 31 octobre 2023 portant sixième partie réglementaire du code des transports :

- Les dispositions de la sixième partie réglementaire du code des transports qui mentionnent, sans les reproduire, des dispositions soit d'autres codes, soit de textes législatifs ou réglementaires, soit de règlements européens sont de plein droit modifiées par l'effet des modifications ultérieures de ces dispositions. (art 2).
- Les références à des dispositions abrogées par le présent décret contenues dans des dispositions de nature réglementaire sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes de la sixième partie réglementaire du code des transports dans sa rédaction annexée au présent décret (art.3).

*

Sommaire

Partie législative du Code des transports
Sixième partie : aviation civile
Livre III : les aérodromes.

Titre V : sujétions aux abords des aérodromes

Chapitre Ier : servitudes aéronautiques

Section 1 : définition et portée

Section 2 : servitudes aéronautiques de dégagement

Section 3 : servitudes aéronautiques de balisage

Titre VII : mesures de police et infractions pénales

TITRE IER : STATUT DES AERODROMES

Chapitre Ier : Compétences relatives à la création et à l'exploitation

Article L6311-1 Sous réserve des dispositions particulières relatives à Aéroports de Paris et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, l'Etat est compétent pour créer, aménager et exploiter les aérodromes d'intérêt national ou international dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat ainsi que ceux nécessaires à l'exercice des missions de l'Etat (...)

Décret n°2005-1070 du 24 août 2005 fixant la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements – Article 1 La liste des aérodromes d'intérêt national ou international mentionnée au premier alinéa de l'article L. 6311-1 du code des transports comprend les aérodromes suivants :

- les aérodromes mentionnés aux articles L. 6323-2 et L. 6324-1 du code des transports ;
- les aérodromes de Bordeaux-Mérignac, Lyon - Saint-Exupéry et Lyon-Bron, Marseille-Provence, Aix-Les Milles et Marignane-Berre, Montpellier-Méditerranée, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire - Montoir, Nice - Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu, Strasbourg-Entzheim, Toulouse-Blagnac, Toulouse-Franczal ;
- les aérodromes de Cayenne-Félix Eboué, Dzaoudzi-Pamandzi, Martinique-Aimé-Césaire, Pointe-à-Pitre-Le Raizet, La Réunion-Roland Garros ;
- les aérodromes de Saint-Pierre-Pointe-Blanche, Wallis-Hihifo.

TITRE V : SUJETIONS AUX ABORDS DES AERODROMES

Article L6350-1 Le présent titre est applicable :

- 1° Aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
- 2° (...)

Chapitre Ier : Servitudes aéronautiques

Section 1 : Définition et portée

Article L6351-1. Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs.

Ces servitudes comprennent :

- 1° Des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- 2° Des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Article R6351-2 du CT. En application du 2° de l'article L. 6350-1, les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage prévues par l'article L. 6351-1 sont applicables aux aérodromes à usage restreint définis par l'article D. 6312-17 à raison de l'intérêt public qu'ils présentent notamment pour la formation aéronautique, dans les conditions prévues par le présent chapitre.

Section 2 : Servitudes aéronautiques de dégagement

Article L6351-2 1^{er} al. Un plan de servitudes aéronautiques de dégagement est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article L. 6350-1.

Article R6351-1 du CT. Les spécifications techniques servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes affectés au ministère chargé de l'aviation civile, par arrêté du ministre de la défense pour les aérodromes affectés au ministère de la défense et par arrêté conjoint de ces deux ministres pour les aérodromes à affectation aéronautique mixte.

→ *Arrêté interministériel 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*

Article L6351-2 2^e al. Ce plan fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Les conditions dans lesquelles il est approuvé et rendu exécutoire sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article R6351-7 du CT. Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement établi pour un aérodrome d'intérêt national ou international prévu par l'article L. 6311-1 est approuvé et rendu exécutoire par décret en Conseil d'Etat, à moins que les conclusions du rapport d'enquête et les avis des collectivités publiques intéressées ne soient favorables, auquel cas il est statué par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, conjointement avec le ministre de la défense pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal.

Pour les autres aérodromes, le plan de servitudes aéronautiques est approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, conjointement avec le ministre de la défense pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal.

Article R6351-5 du CT. L'enquête publique à laquelle sont soumis l'établissement et la modification du plan de servitudes aéronautiques de dégagement en application de l'article L. 6351-2 est précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés.

Article D6351-6 du CT. Le dossier soumis à l'enquête publique comprend :

1° Le plan qui détermine les zones à frapper de servitudes aéronautiques de dégagement avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles ;

2° Une notice explicative exposant l'objet des servitudes selon qu'il s'agit d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou d'obstacles nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité, leur nature exacte et leurs conditions d'application à l'égard des constructions, installations et plantations existantes ou futures ;

3° A titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites ;

4° Un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement, sans préjudice de ceux qui pourront être établis ultérieurement pour en faciliter l'application.

Article L6351-2 3^e al. Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est modifié selon la même procédure ; toutefois l'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan.

Article L6351-3 Les servitudes définies par le plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication.

A dater du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

Article D6351-22 du CT. L'autorisation d'effectuer des travaux de grosses réparations ou d'amélioration est réputée accordée en l'absence de réponse de l'autorité administrative à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande.

Article L6351-4 En cas d'urgence, l'autorité administrative peut prendre des mesures provisoires de sauvegarde après enquête publique. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

Article D6351-27 du CT Lorsque des mesures provisoires de sauvegarde sont prises en application de l'article L. 6351-4, il est procédé à une enquête publique dans les conditions fixées à l'article R. 6351-5.

Article L6351-5 Les articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des communications électroniques sont applicables aux servitudes aéronautiques de dégagement. Les frais et indemnités qui résultent de l'application de ces dispositions incombent à l'Etat, sous réserve des cas où la convention mentionnée à l'article L. 6321-3 prévoit que son signataire prendra en charge tout ou partie des dépenses engagées par l'Etat au titre des frais et indemnités instituées dans l'intérêt de la navigation aérienne et des dispositions particulières concernant les aérodromes mentionnés au 2° de l'article L. 6350-1.

Article L58 (anciennement L. 56) du CPT. Lorsque les servitudes mentionnées à l'article L. 54 entraînent la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du code civil, et à défaut d'accord amiable, l'expropriation de ces immeubles a lieu conformément aux dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Après suppression ou modification des bâtiments ainsi acquis et lorsque les lieux ont été mis en conformité avec les exigences du présent chapitre, il peut être procédé à la revente des immeubles expropriés, sous garantie d'un droit de préemption aux propriétaires dépossédés et sous réserve du respect par l'acquéreur de ces servitudes.

Article L57 (anciennement L. 55) du CPT. Les servitudes mentionnées à l'article L. 54 ouvrent droit à indemnité s'il en résulte une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain. A défaut d'accord amiable, cette indemnité est fixée par le tribunal administratif.

La demande d'indemnité doit, à peine de forclusion, parvenir au service de l'Etat qui exploite ou contrôle le centre radioélectrique au profit duquel a été instituée la servitude dans le délai d'un an à compter de la notification aux intéressés des dispositions qui leur sont imposées.

Article R6351-25 du CT. En application des dispositions de l'article D. 6312-25, les frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement de servitudes instituées par le plan de servitude aéronautique de dégagement sur un aérodrome à usage restreint sont supportés par la personne qui crée l'aérodrome, ses ayants droit ou ses mandataires, sous réserve des dispositions éventuelles contenues dans la convention qui peut être passée, en application de l'article R. 6312-22 entre l'Etat et la personne qui crée l'aérodrome.

Article R6351-38 du CT. En application des dispositions de l'article D. 6312-25, les frais et indemnités qui résulteraient de l'établissement de servitudes aéronautiques de balisage associées à un aérodrome à usage restreint sont supportés par la personne dont relève l'aérodrome, ses ayants droit ou ses mandataires, sous réserve des dispositions éventuelles contenues dans la convention prévue par l'article R. 6312-22.

Section 3 : Servitudes aéronautiques de balisage

Article L6351-6 L'autorité administrative peut prescrire :

- 1° Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;

- 2° L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- 3° La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Article L6351-7 Sous réserve des dispositions particulières concernant le balisage sur l'emprise de l'aérodrome ou concernant certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'Etat, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6352-1, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Article R6351-36 du CT. Les indemnités qui pourraient être dues à raison des servitudes aéronautiques de balisage seront, à défaut d'accord amiable, réglées en premier ressort par le tribunal administratif du lieu de situation des biens grevés.

Article R6351-37 du CT. Lorsque, par application de l'article L. 6351-7, les frais de balisage d'une ligne électrique sont à la charge de l'exploitant de ladite ligne et que l'exploitant conteste la nécessité du balisage, il peut porter l'affaire devant un comité mixte permanent institué par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de la défense et du ministre chargé de l'énergie.

Article L6351-8 Pour la réalisation des balisages mentionnés à l'article L. 6351-6, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Article R6351-32 du CT. En application de l'article L. 6351-8, l'administration ou la personne chargée du balisage peut :

1° Etablir à demeure des supports et ancrages pour dispositifs de balisage et conducteurs aériens d'électricité soit à l'extérieur des murs ou façades des bâtiments, soit sur les toits et terrasses, à la condition qu'on puisse y accéder par l'extérieur et sous réserve de l'observation des prescriptions réglementaires concernant la sécurité des personnes et des bâtiments ;

2° Faire passer, sous la même réserve, les conducteurs d'électricité au-dessus des propriétés privées ;

3° Etablir à demeure des canalisations souterraines ou des supports pour conducteurs aériens d'électricité ou dispositifs de balisage sur des terrains privés, même s'ils sont fermés de murs ou autres clôtures équivalentes ;

4° Couper les arbres et branches d'arbres qui se trouvent à proximité de l'emplacement des conducteurs aériens ou des dispositifs de balisage, gênent leur pose ou leur fonctionnement, ou pourraient par leur mouvement ou leur chute occasionner des courts-circuits ou des avaries aux installations ;

5° Effectuer sur les murs extérieurs et les toitures des bâtiments les travaux de signalisation appropriés.

En outre, le propriétaire des immeubles et terrains sur lesquels sont réalisés les balisages prévus au présent article assure le droit de passage nécessaire aux agents chargés de l'entretien des installations et au matériel destiné à cet entretien aux agents chargés de l'entretien des installations et au matériel destiné à cet entretien.

Article R6351-33 du CT. L'établissement des servitudes prévues par l'article L. 6351-6 ne fait pas obstacle au droit du propriétaire des immeubles et terrains sur lesquels sont réalisés les balisages de se clore, de démolir, réparer ou surélever, réserve faite des servitudes de dégagement auxquelles il pourrait par ailleurs être assujéti, à condition de ne pas entraver l'exercice des servitudes de balisage, et notamment du droit de passage.

Le propriétaire informe le département inter-régional du service national d'ingénierie aéroportuaire territorialement compétent des travaux qu'il envisage, par lettre recommandée avec avis de réception, lorsqu'il adresse sa demande de permis de construire, d'aménager ou de démolir ou sa déclaration préalable ou, à défaut, au moins deux mois avant d'entreprendre ces travaux.

Article R6351-34 du CT. L'exécution des travaux prévus aux 1° à 5° de l'article R. 6351-32 doit être précédée d'une notification directe aux intéressés et, à défaut d'accord amiable, d'une enquête spéciale dans chaque commune. Cette enquête est effectuée selon les modalités prévues aux articles R. 123-1 et suivants du code de l'environnement.

Article R6351-35 du CT. Dans le cas où il a été procédé à une enquête, elle a lieu dans les conditions définies par l'article 1er de la loi du 29 décembre 1892 relative aux dommages causés à la propriété privée.

Les agents de l'administration ou de la personne chargée du balisage ne peuvent pénétrer dans les propriétés closes que quinze jours après que le propriétaire, ou en son absence le gardien de la propriété, aura reçu notification de la décision statuant sur les travaux à exécuter.

Article L6351-9. Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Article D6351-9 du CT. Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement est déposée à la mairie des communes et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquelles sont assises les servitudes.

Le président de l'établissement public de coopération intercommunale et le maire des communes concernées assurent la publication en ligne du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Pour les communes de moins de 3 500 habitants, en l'absence de publication en ligne, le public est informé du dépôt mentionné ci-dessus par voie d'affichage en mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et par tous autres moyens en usage dans la commune.

Dans le cas (d'urgence) où des mesures de sauvegarde doivent être prises après l'enquête publique en attendant leur adoption dans le PSA approuvé (en application de l'article L6351-4 du CT) :

Article D6351-27 du CT. Lorsque des mesures provisoires de sauvegarde sont prises en application de l'article L. 6351-4, il est procédé à une enquête publique dans les conditions fixées à l'article R. 6351-5.

Article D6351-28 du CT. Une copie de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde est déposée à la mairie de chaque commune sur le territoire de laquelle s'applique ces mesures.

Le public est informé de ce dépôt par voie d'affichage en mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et, en outre, par tous autres moyens en usage dans la commune.

Article D6351-10 du CT. Le maire fait connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé sur le territoire de la commune est grevé de servitudes aéronautiques de dégagement. S'il en est requis par écrit, il répond par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de huit jours ou par voie électronique, dans les conditions prévues par l'article L. 112-15 du code des relations entre le public et l'administration, dans un délai de huit jours.

Article R6351-11 du CT. Les constructions, les plantations et les obstacles de toute nature, dont l'implantation est projetée dans une zone grevée de servitudes aéronautiques de dégagement, sont conformes aux spécifications techniques établies en application de l'article R. 6351-1 et aux dispositions particulières du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

Article R6351-29 du CT. Les constructions, les plantations et les obstacles de toute nature, dont l'implantation est projetée dans une zone où s'appliquent des mesures provisoires de sauvegarde approuvées par l'arrêté prévu par l'article D. 6351-26, sont conformes à ces mesures.

Article R6351-12 du CT. Dans les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, des installations et équipements concourant à la sécurité aéronautique ou du transport aérien public qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques et dispositions particulières prévues par l'article R. 6351-11 peuvent être autorisés :

1° Par le ministre de la défense, pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ;

2° Par le représentant de l'Etat territorialement compétent, pour les autres aérodromes.

L'octroi d'une telle dérogation est subordonné à la réalisation préalable d'une étude technique démontrant que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées. Cette étude est réalisée par l'autorité militaire intéressée pour les aérodromes mentionnés au 1°. Elle est approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes mentionnés au 2°.

Cette autorisation, qui est annexée au plan de servitudes aéronautiques de dégagement, est transmise au président de l'établissement public de coopération intercommunale et au maire de la commune concernés.

Article R6351-13 du CT. Dans les zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement, des constructions ou installations nécessaires à la conduite de travaux qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques et dispositions particulières prévues par l'article R. 6351-11 peuvent être autorisées pour une durée limitée qu'il précise :

1° Par le ministre de la défense, pour les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ;

2° Par le représentant de l'Etat territorialement compétent, pour les autres aérodromes.

L'octroi d'une telle dérogation est subordonné à la réalisation préalable d'une étude technique démontrant que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées. Cette étude est réalisée par l'autorité militaire intéressée pour les aérodromes mentionnés au 1°. Elle est approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes mentionnés au 2°.

Article R6351-15 du CT. Lorsque les servitudes instituées par le plan de servitudes aéronautiques de dégagement impliquent, soit la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain, la mise en œuvre des mesures correspondantes est subordonnée dans chaque cas à une décision du ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes affectés à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile ou du ministre de la défense pour les aérodromes affectés à titre principal au ministère de la défense.

Article D6351-16 du CT. La décision prévue par l'article R. 6351-15 est notifiée aux intéressés par le directeur interrégional de la direction de la sécurité de l'aviation civile, si le ministère chargé de l'aviation civile est affectataire principal de l'aérodrome, ou par l'autorité désignée par le ministre de la défense, si le ministère de la défense est affectataire principal de l'aérodrome, 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 D6351-17 du CT. 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 directeur interrégional de la direction de la sécurité de l'aviation civile, si le ministère chargé de l'aviation civile est affectataire principal de l'aérodrome, ou le représentant du ministre de la défense, si le ministère de la défense est affectataire principal de l'aérodrome, 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 son versement ;

2° L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détérioration 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.

Article R6351-23 du CT. En cas de refus d'autoriser des travaux de grosses réparations ou d'amélioration, le propriétaire peut requérir l'application immédiate des mesures prévues par

l'article R. 6351-15. Sa requête doit, à peine de forclusion, parvenir au ministre qui a refusé l'autorisation, dans le délai d'un an à compter de la notification de la décision de refus à l'intéressé.

Article R6351-24 du CT. Dans le cas où des travaux d'amélioration ont été autorisés, il n'est tenu compte de la plus-value acquise par l'immeuble en raison de l'exécution de ces travaux, dans le calcul de l'indemnité éventuellement due lors de la suppression, aux conditions prévues par les articles R. 6351-15 à R. 6351-17, du bâtiment ou autre ouvrage sur lequel ces travaux ont été exécutés, que dans la mesure où ces derniers n'ont pas été normalement amortis.

Article R6351-18 du CT. Si les servitudes instituées par le plan de servitude aéronautique de dégagement viennent à être atténuées ou supprimées de sorte que tout ou partie des lieux puisse être rétabli dans son état antérieur, l'administration peut poursuivre la récupération de l'indemnité qu'elle a versée en compensation d'un préjudice supposé permanent, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur état primitif ou dans un état équivalent.

Article R6351-19 du CT. En cas de désaccord sur le montant de la somme à recouvrer en vertu de l'article R. 6351-18, qui présente le caractère d'une créance domaniale, ce montant est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Le recouvrement est effectué dans les formes prévues par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé du budget.

Article R6351-20 du CT. L'action en récupération du montant à recouvrer en vertu de l'article R. 6351-18 est engagée, sous peine de forclusion, dans un délai de cinq ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant l'atténuation ou la suppression des servitudes instituées par le plan de servitude aéronautique de dégagement.

Chapitre II : Installations soumises à autorisation spéciale

Article L6352-1. A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à l'autorisation spéciale de l'autorité administrative.

Les catégories d'installations et les conditions auxquelles peuvent être soumises leur établissement sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. R6352-1 du CT. L'autorisation spéciale prévue par l'article L. 6352-1 est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile et par le ministre de la défense.

Art. R6352-2 du CT. Les installations qui, en raison de leur hauteur ou de leur localisation, sont susceptibles de constituer un danger pour la navigation aérienne, sont soumises à l'autorisation spéciale prévue par l'article L. 6352-1. Ces critères de hauteur et de localisation sont définis par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile, du ministre de la défense et, le cas échéant, des autres ministres intéressés.

Art. R6352-3 du CT. L'autorisation spéciale prévue par l'article L. 6352-1 peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Art. R6352-5 du CT. La demande d'autorisation spéciale prévue par l'article L. 6352-1 est accompagnée des informations suivantes : nature, lieu d'implantation et hauteur de l'installation et, le cas échéant, les conditions de balisage. Le silence gardé à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la date de réception de la demande d'autorisation vaut accord.

Art. D6352-6. Lorsque les installations mentionnées à l'article L. 6352-1 constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret. Les dispositions de l'article L. 6351-5 sont dans ce cas applicables.

TITRE VII : MESURES DE POLICE ET INFRACTIONS PENALES

Chapitre Ier : Mesures relatives à la police de l'exploitation et de la conservation

Section 2 : Police de la conservation

Article L6371-4. Lorsque des infractions portent atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées à l'article L. 6372-2 saisissent le tribunal administratif territorialement compétent.

Le tribunal administratif dispose de tous les pouvoirs reconnus au juge des contraventions de grande voirie pour assurer la réparation des atteintes portées au domaine public.

Les personnes condamnées supportent les frais des mesures provisoires et urgentes que l'administration a pu être amenée à prendre pour faire cesser le trouble apporté au domaine public par les infractions constatées.

Chapitre II : Dispositions pénales

Section 1 : Constatation des infractions

Article L6372-1. Sans préjudice de la compétence reconnue à d'autres fonctionnaires et aux militaires de la gendarmerie par les lois et règlements en vigueur, les infractions aux dispositions du chapitre Ier et du chapitre II du présent titre peuvent être constatées par des procès-verbaux dressés par tous agents civils et militaires habilités à cet effet et assermentés.

Article L6372-2. Les autorités ci-après désignées reçoivent copie des procès-verbaux dressés pour constater les infractions à la police de l'exploitation ou à la police de la conservation des aéroports et des installations à usage aéronautique du domaine public et peuvent adresser au ministre public leur avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites :

1° Les représentants locaux de la direction de la sécurité de l'aviation civile ;

2° Les commandants de base aérienne militaire, pour l'aéroport ou la zone relevant de leur autorité.

Les mêmes prérogatives appartiennent au commandant de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour faire réprimer les infractions à la police de l'exploitation ou à la police de la conservation de l'aéroport et de l'ensemble des ouvrages et installations réalisés en application de la convention franco-suisse du 4 juillet 1949.

Article L6372-3. Les infractions mentionnées à l'article L. 6372-8 sont constatées par des procès-verbaux dressés par les officiers de police judiciaire, les gendarmes et les fonctionnaires de l'administration concernée, commissionnés à cet effet et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Art. R6372-3 du CT. Les fonctionnaires et agents mentionnés aux articles L. 6361-14, L. 6372-1, L. 6372-3 et R. 6341-40 sont commissionnés et assermentés dans les conditions fixées aux articles R. 6142-2 à R. 6142-4.

Section 2 : Sanctions

Sous-section 2 : Servitudes aéronautiques

Article L6372-8 Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies de 3 750 € d'amende.

Article L6372-9 Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 6372-8, sous peine d'une astreinte de 1,50 € à 15 € par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

(...)

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

Arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

(version modifiée)

NOR : DEVA0755796A

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et le ministre de la défense,

Vu le code de l'aviation civile, notamment son article D. 241-4 ;

Vu l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;

Vu l'avis de la Commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 6 mars 2007,

- Article 1

Modifié par Arrêté du 6 juin 2017 - art. 1

Le présent arrêté et ses annexes fixent les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques associées aux aérodromes terrestres, sans préjudice des dispositions du code des postes et communications électroniques relatives aux servitudes radioélectriques.

Les servitudes aéronautiques de dégagement relatives aux autres installations et emplacements visés aux alinéas 3° et 4° de l'article L. 6350-1 du code des transports sont déterminées par des plans de servitudes aéronautiques avec leurs documents associés particuliers à chaque installation ou emplacement.

NOTA :

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 6 juin 2017, ces dispositions s'appliquent aux projets de plans de servitudes aéronautiques de dégagement dont l'avis d'enquête publique est publié à compter du premier jour du troisième mois suivant la date de publication dudit arrêté.

- Article 1 bis

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Au sens du présent arrêté :

1° Un obstacle désigne tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

a) Qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou

b) Qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou

c) Qui se trouve à l'extérieur de ces surfaces définies et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne ;

2° Le stade actuel de développement de l'aérodrome désigne l'ensemble des caractéristiques et modes d'exploitation du dispositif de pistes ou des aires d'approche finale et de décollage (FATO) correspondant au niveau de développement existant de l'aérodrome ;

3° Le stade ultime de développement de l'aérodrome désigne l'ensemble des caractéristiques et modes d'exploitation du dispositif de pistes ou des aires d'approche finale et de décollage (FATO) correspondant aux développements futurs de l'aérodrome, prévus et validés par la personne dont relève l'aérodrome et, le cas échéant, avec l'exploitant de l'aérodrome ;

4° Les surfaces de limitation d'obstacles désignent, le cas échéant, les surfaces de dégagements aéronautiques.

TITRE Ier : SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT. (Articles 2 à 6)

- Article 2

Lorsque, pour un aérodrome donné, plusieurs des spécifications techniques déterminées par les annexes au présent arrêté s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

- Article 3

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

I.-Les servitudes aéronautiques de dégagement s'imposent dans des volumes déterminés par des surfaces virtuelles.

II.-La construction de ces surfaces dépend :

1° Des caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome, y compris celles des aires de sécurité d'extrémité de piste lorsqu'elles sont requises par les règles de conception applicables à l'aérodrome ;

2° Du chiffre de code de référence attribué à chacune de ces pistes, tel que défini selon les cas :

a) Par les spécifications de certification applicables à l'aérodrome, lorsqu'il est soumis au règlement n° 139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ; ou

b) Par les articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 susvisé ;

3° Des procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage desservant ce système de pistes.

III.-Lorsqu'il y a présence d'aire d'approche finale et de décollage à l'usage exclusif d'hélicoptères, la construction de ces surfaces dépend :

1° De la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères auxquels cette infrastructure est destinée, telle que définie dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ;

2° Des caractéristiques géométriques de cette infrastructure ;

3° Des procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage pour cette infrastructure.

IV.-1° Ces surfaces sont déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Lorsque la prise en compte du stade actuel de développement de l'aérodrome conduit à la construction de servitudes additionnelles par rapport au stade ultime, ces servitudes sont développées et incluses dans le plan de servitudes aéronautiques ;

2° Ces surfaces sont établies suivant :

- a) L'annexe I pour les infrastructures destinées à être utilisées par des aéronefs à voilure fixe dans le cas général ;
- b) L'annexe II pour les infrastructures destinées à être utilisées pour l'expérimentation et les essais de nouveaux aéronefs ;
- c) L'annexe VIII pour les infrastructures destinées à être utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;

3° Toute adaptation de ces surfaces, liée à la présence d'obstacles préexistants ou aux procédures de navigation aérienne, s'appuie sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée. Cette étude doit démontrer que la sécurité et la régularité de l'exploitation des aéronefs ne sont pas affectées par l'adaptation proposée et est approuvée par le ministre chargé de l'aviation civile pour les aérodromes affectés à titre principal au ministère chargé de l'aviation civile ou par le ministre de la défense pour les aérodromes affectés à titre principal au ministère de la défense. Une adaptation n'impose des contraintes supplémentaires, par rapport à celles résultant des surfaces décrites dans les annexes au présent arrêté, qu'en réponse à un impératif de sécurité.

- Article 4

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Les dispositions particulières à prendre concernant les obstacles mobiles sont fixées à l'annexe IV.

- Article 5

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Les servitudes associées aux aides visuelles à l'atterrissage et au décollage sont définies à l'annexe V.

- Article 6 (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 26 juillet 2012 - art. 8 (V)

Les servitudes associées aux installations météorologiques sont définies à l'annexe 6.

- Article 6

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Les dispositions particulières à prendre concernant le traitement différencié des obstacles fixes massifs, minces et filiformes sur les aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou unique sont fixées à l'annexe X.

TITRE II : SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE. (Articles 7 à 11)

- Article 7

Les obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, sont déterminés en tenant compte de leurs caractéristiques et des conditions dans lesquelles ils se présentent pour les pilotes.

- Article 8

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

L'installation d'un balisage lumineux ou d'un balisage par marques, peut être imposée dans les conditions prévues à l'annexe VII sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces de limitation d'obstacles d'un aérodrome, telles que définies, selon le cas :

1° Par l'arrêté du 10 juillet 2006 susvisé ;

2° Par l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal ;

3° Par les spécifications de certification applicables à l'aérodrome lorsqu'il est soumis au règlement n° 139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

- Article 9

Les conditions techniques de réalisation du balisage des obstacles sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

- Article 11

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Les dispositions fixées par le présent arrêté s'appliquent aux plans de servitudes aéronautiques de dégagement mis à l'enquête publique à compter du premier jour du sixième mois suivant la date de publication de l'arrêté du 14 février 2025 modifiant l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Les plans de servitudes aéronautiques de dégagement mis à l'enquête publique avant le premier jour du sixième mois suivant la date de publication de l'arrêté du 14 février 2025 précité peuvent rester régis par les dispositions antérieurement applicables ou être conformes aux dispositions du présent arrêté dans sa rédaction issue de l'arrêté du 14 février 2025 précité.

TITRE III : DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET APPLICATION. (abrogé)

- Article 10 (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 6 juin 2017 - art. 1

L'arrêté du 31 décembre 1984 modifié définissant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, est abrogé, sauf en ce qui concerne les dispositions relatives à certains aérodromes affectés au ministre chargé de la défense et celles relatives aux hélistations.

- Article 11 (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 6 juin 2017 - art. 1

Les dispositions fixées par le présent arrêté s'appliquent aux plans de servitudes aéronautiques de dégagement mis à l'enquête publique à compter du premier jour du troisième mois suivant la date de publication du présent arrêté.

- Article 12

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

1° Les dispositions du présent arrêté sont applicables, dans leur rédaction résultant de l'arrêté du 14 février 2025 précité, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à cette collectivité en vertu de la loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ;

2° Pour l'application de l'article 3, la référence au règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil est remplacée par les références aux règles applicables en métropole en vertu du même règlement à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie.

- Article 13

Le directeur général de l'aviation civile, le délégué général pour l'armement, le chef d'état-major des armées, le secrétaire général pour l'administration et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Annexes (Articles Annexe I à Annexe X)

SURFACES UTILISÉES POUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT DES AÉRODROMES RECEVANT DES AÉRONEFS À VOILURE FIXE : CAS GÉNÉRAL. (Article Annexe I)

• Annexe I

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art.

Généralités

Les spécifications de la présente annexe ont pour objet de définir autour des aérodromes l'espace aérien qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs à voilure fixe appelés à utiliser ces aérodromes d'évoluer avec la sécurité voulue.

A chaque dispositif de piste, tel que prévu pour le stade ultime et pour le stade actuel de développement de l'aérodrome (s'il n'est pas déjà couvert par le stade ultime), correspond, pour cet objectif, une série de surfaces qui définissent les hauteurs que ne doivent pas dépasser les objets dans l'espace aérien.

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement associées à une piste d'aérodrome recevant des aéronefs à voilure fixe sont :

- une ou des trouées d'atterrissage ;
- une ou des trouées de décollage ;
- deux surfaces latérales pour chaque trouée d'atterrissage ;
- une surface horizontale intérieure ;
- une surface conique ;
- la surface délimitée par le périmètre d'appui, qui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes ;
- une ou des aires de sécurité d'extrémité de piste lorsque celles-ci sont requises par les règles de conception applicables à l'aérodrome.

1. Trouée d'atterrissage

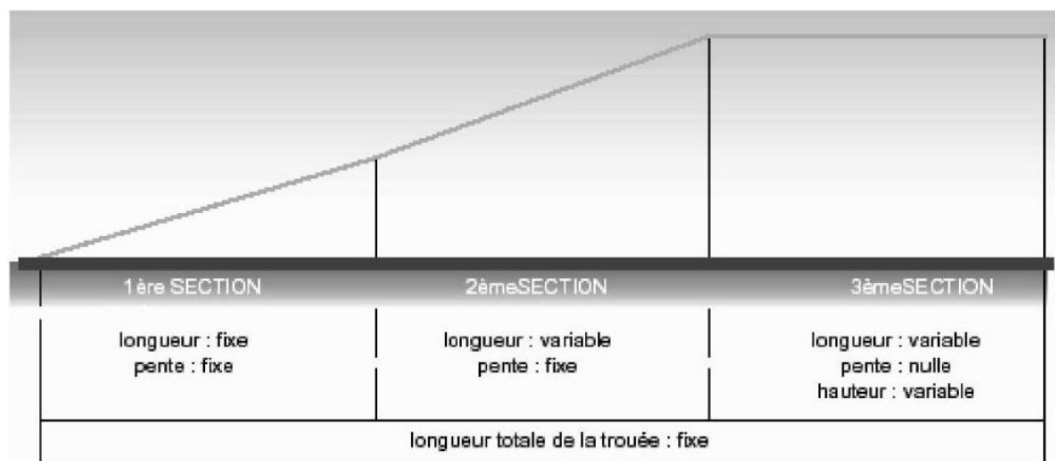
La trouée d'atterrissage est délimitée par :

- son bord intérieur constitué par un segment de droite horizontal, perpendiculaire à l'axe de la piste et centré sur celui-ci en un point situé en amont du seuil à une distance spécifiée, la côte altimétrique de ce point étant celle du milieu du seuil ;
- les droites de fond de trouée, intersections du ou des plans constituant la trouée d'atterrissage avec les deux plans verticaux passant chacun par une extrémité du bord intérieur et divergeant l'un et l'autre du plan axial de la piste, selon un angle spécifié ;
- son bord extérieur parallèle au bord intérieur et distant horizontalement de celui-ci de la longueur totale de la trouée.

Lorsque la trouée nécessite plusieurs sections, la dernière est horizontale, sa cote altimétrique étant la cote altimétrique du bord intérieur augmentée de 150 mètres.

La première section a pour pente et pour longueur les valeurs fixées par le tableau ci-après suivant le chiffre de code et le mode d'exploitation.

La deuxième section, lorsqu'elle existe, recoupe la troisième section à une distance de son origine fonction à la fois de l'altitude de cette dernière section et de la longueur de la première.



Lorsqu'une trouée courbe est prévue, l'axe de cette trouée est un arc de cercle situé à l'aplomb de la trajectoire déterminée pour les aéronefs à voilure fixe et possédant la même pente que celle indiquée précédemment pour la trouée droite.

Les limites latérales d'une telle trouée sont, dans sa partie courbe, telles qu'en chacun de leurs points, les tangentes à la limite latérale et à l'axe forment l'angle de divergence spécifié pour une trouée rectiligne.

	Piste exploitée à vue (a)				Piste exploitée aux instruments						
					Approche classique (b)				Approche de précision		
	Catégorie I		Catégorie II ou III								
	Chiffre de code				Chiffre de code				Chiffre de code		Chiffre de code
1	2	3	4	1	2	3	4	1 ou 2	3 ou 4	3 ou 4	
Largeur à l'origine (f)	60 m	80 m	150 m		150 m (d)		300 m (e)		150 m (d)	300 m (e)	
Distance au seuil	30 m (c)	60 m (c)	60 m		60 m				60 m		
Divergence	10 %				15 %				15%		
Longueur Totale	1 600 m	2 500 m	3 000 m		2 500 m		15 000 m		15 000 m		
1 ^{re} section											
Longueur (en m)	1 600	2 500	3 000		2 500		3 000		3 000		
Pente	5 %	4 %	3,33 %	2,5 %	3,33 %		2 %		2,5 %	2%	
2 ^e section											
Pente	Pas de 2 ^e section				Pas de 2 ^e section		2,5 %		3 %	2,5 %	

(a) Dans le cas de pistes exploitées à vue de nuit, les spécifications propres aux pistes utilisées pour les approches classiques peuvent s'appliquer lorsque les conditions d'exploitation le justifient et qu'elles ont été validées par l'autorité compétente conformément aux règles de conception applicables.

(b) Dans le cas de pistes exploitées aux instruments utilisées uniquement pour des approches classiques, suivies d'une manœuvre à vue libre ou sur trajectoire prescrite ou avec approche directe dont les minima sont supérieurs aux valeurs prescrites pour les manœuvres à vue libres (MVL) ou sur trajectoire prescrite (VPT) et qui sont :

- exploitées de jour ; ou

- exploitées de nuit et équipées d'un indicateur visuel de pente d'approche " PAPI ",

tout ou partie des spécifications propres aux pistes exploitées à vue peuvent s'appliquer lorsque les conditions d'exploitation le justifient et qu'elles ont été validées par l'autorité compétente conformément aux règles de conception applicables.

(c) Dans le cas des pistes non revêtues, cette distance peut être nulle lorsque les règles de conception applicables à l'aérodrome le prévoient.

(d) Cette valeur peut être ramenée à 140 m lorsque les règles de conception applicables à l'aérodrome le prévoient ou que le ministère de la défense est l'affectataire unique ou principal.

(e) Cette valeur peut être ramenée à 280 m lorsque les règles de conception applicables à l'aérodrome le prévoient ou que le ministère de la défense est l'affectataire unique ou principal.

(f) Dans tous les cas, ces valeurs sont au moins égales à la largeur de la piste.

2. Trouée de décollage

La trouée de décollage est délimitée par :

- un bord intérieur constitué par un segment de droite perpendiculaire au plan axial de la piste et centré sur celui-ci en un point situé :

- soit en aval de l'extrémité de la piste à une distance spécifiée dans le tableau ci-après ;

- soit à l'extrémité du prolongement dégagé, lorsque celui-ci existe et que son extrémité est au-delà du point précédent, point dont l'altitude est, dans les deux cas, la plus élevée du prolongement de l'axe de la piste entre l'extrémité de piste et le bord intérieur ;

- deux côtés constitués successivement par :

- les intersections du plan constituant la trouée de décollage avec les deux plans verticaux passant chacun par une extrémité du bord intérieur et divergeant l'un et l'autre du plan axial de la piste selon un angle spécifié dans le tableau ci-après ;

- deux parallèles au plan axial de la piste lorsque la largeur de la trouée a atteint la valeur finale ;

- un bord extérieur parallèle au précédent et distant horizontalement de celui-ci de la longueur totale de la trouée.

	Chiffre de code		
	1	2	3 et 4
Largeur à l'origine (e)	60 m	80 m	180 m
Distance par rapport à l'extrémité de la piste (a)	30 m (b)	60 m (b)	60 m
Divergence	10 %	10 %	12,5 %
Pente (c)	5 %	4 %	2 %
Largeur finale	380 m	580 m	1200 m
Longueur totale	1 600 m	2 500 m	15 000 m (d)

(a) Dans le cas où il existe un prolongement dégagé, l'origine de la trouée de décollage se situe à l'aplomb de son extrémité.

(b) Dans le cas des pistes non revêtues, cette distance peut être nulle lorsque les règles de conception applicables à l'aérodrome le prévoient.

(c) La pente de la trouée de décollage est mesurée dans le plan axial de la piste.

(d) La longueur minimale devant permettre la protection jusqu'à une hauteur de 300 mètres au-dessus de la cote d'origine de la trouée, une longueur plus faible peut être adoptée si elle est compatible avec les procédures dont dépend la trajectoire des aéronefs à voilure fixe.

(e) Dans tous les cas, ces valeurs sont au moins égales à la largeur de la piste.

Lorsqu'une trouée courbe est prévue, l'axe de cette trouée est une courbe située à l'aplomb de la trajectoire déterminée pour les aéronefs et possédant la même pente que celle indiquée précédemment pour une trouée droite. La surface de la trouée est alors une surface réglée engendrée par une génératrice horizontale suivant cet axe en lui restant perpendiculaire.

Le tracé des limites latérales d'une telle trouée est effectué sur le même principe jusqu'à ce que l'on obtienne la largeur finale indiquée par le tableau ci-dessus, la valeur de 1 200 mètres correspondant au chiffre de code 3 ou 4, étant toutefois portée à 1 800 mètres lorsque la trajectoire prévue comporte un changement de cap de plus de 15°. Cette largeur maximale étant atteinte, les limites latérales restent parallèles à l'axe de la trouée jusqu'à son extrémité.

3. Surfaces latérales

(a) A chaque trouée d'atterrissage sont associées deux surfaces latérales délimitées par :

- un bord inférieur commençant à l'intersection du côté de la trouée d'atterrissage avec la surface horizontale intérieure et se prolongeant le long du côté de la trouée d'atterrissage jusqu'à son bord intérieur et, à partir de là, parallèlement à l'axe de la piste jusqu'à l'extrémité de la bande de piste ;
- un bord supérieur situé dans le plan de la surface horizontale intérieure.

Toutefois, lorsqu'un prolongement d'arrêt existe, la longueur sur laquelle les surfaces latérales s'étendent peut être réduite de la longueur du prolongement d'arrêt.

(b) L'altitude d'un point sur le bord inférieur est égale à :

- l'altitude de la trouée d'atterrissage à ce point, le long du côté de la trouée d'atterrissage ; et
- l'altitude du point le plus proche de l'axe de la piste ou de son prolongement, le long de la bande.

(c) La pente de la surface latérale est mesurée dans un plan vertical perpendiculaire à l'axe de la piste et, dans le cas de trouée courbe, dans un plan vertical contenant la droite normale à l'axe en plan de la trouée, conformément aux valeurs indiquées dans le tableau ci-dessous :

Piste exploitée à vue				Piste exploitée aux instruments					
				Approche classique				Approche de précision	
								Catégorie I	Catégorie II ou III
Chiffre de code				Chiffre de code				Chiffre de code	Chiffre de code
1	2	3	4	1	2	3	4	1, 2, 3 ou 4	3 ou 4
20 %		14,3 %		20 %		14,3 %		14,3 %	14,3 %

4. Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure est délimitée par l'enveloppe convexe des cercles centrés sur la verticale des milieux des bords intérieurs des trouées d'atterrissage et dont le rayon est fixé par le tableau ci-après :

Piste exploitée à vue				Piste exploitée aux instruments						
				Approche classique				Approche de précision		
								Catégorie I	Catégorie II ou III	
Chiffre de code				Chiffre de code				Chiffre de code	Chiffre de code	
1	2	3	4	1	2	3	4	1 ou 2	3 ou 4	3 ou 4
2 000 m	2 500 m	4 000 m		3 500 m		4 000 m		3 500 m	4 000 m	4 000 m

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. Elle peut toutefois être définie différemment, si les conditions d'exploitation le justifient et que ce point a été validé par l'autorité compétente conformément aux règles de conception applicables.

L'altitude de la surface horizontale intérieure est égale à l'altitude de référence de la piste de chiffre de code le plus élevé, ou le cas échéant à la valeur minimale des altitudes de référence des pistes de chiffre de code le plus élevé, augmentée de 45 mètres.

5. Surface conique

La surface conique s'ouvre vers le haut à partir du contour de la surface horizontale intérieure constituant sa directrice. Elle a pour génératrice une droite inclinée à 5 % dans un plan vertical restant perpendiculaire à la directrice.

Limitée vers le bas par la surface horizontale intérieure, la surface conique s'élève, par rapport à celle-ci, jusqu'à la hauteur spécifiée ci-après.

Piste exploitée à vue				Piste exploitée aux instruments						
				Approche classique				Approche de précision		
								Catégorie I	Catégorie II ou III	
Chiffre de code				Chiffre de code				Chiffre de code		Chiffre de code
1	2	3	4	1	2	3	4	1 ou 2	3 ou 4	3 ou 4
35 m	55 m	75 m	100 m	60 m		75 m	100 m	60 m	100 m	100 m

6. Aire de sécurité d'extrémité de piste

Lorsque les aires de sécurité d'extrémité de piste sont requises par les règles de conception applicables à l'aérodrome, elles s'étendent à partir de l'extrémité de la bande de piste sur une distance d'au moins :

- 90 m lorsque :
 - le chiffre de code est 3 ou 4 ;
 - le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments ;
- 30 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste à vue.

Si les conditions d'exploitation le justifient, cette distance peut s'étendre à partir de l'extrémité de la bande de piste jusqu'à une distance d'au moins :

- 240 m lorsque le chiffre de code est 3 ou 4 ;
- 120 m lorsque le chiffre de code est 1 ou 2 et que la piste est une piste aux instruments.

L'aire de sécurité d'extrémité de piste est au moins deux fois plus large que la piste correspondante et, chaque fois que cela est possible, égale à la partie nivelée de la bande de piste correspondante.

SURFACES UTILISÉES POUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT DES AÉRODROMES EXPLOITÉS POUR L'EXPÉRIMENTATION ET LES ESSAIS DE NOUVEAUX AÉRONEFS. (Article Annexe II)

• Annexe II

Sur les aérodromes exploités de manière habituelle pour des essais d'aéronefs, les modifications suivantes pourront être apportées aux spécifications fixées par l'annexe I, en ce qui concerne l'origine et la pente des trouées.

L'origine des trouées sera reportée à l'extrémité de prolongements de pistes dont la longueur pourra atteindre la moitié de la longueur de la piste (à chaque extrémité lorsque la piste est utilisable dans les deux sens).

La pente de la trouée est uniforme et égale à 1,5 %.

Ces spécifications s'appliqueront seulement aux pistes exploitées pour ces essais.

PRISE EN COMPTE DIFFÉRENCIÉE DES OBSTACLES FIXES : MASSIFS, MINCES ET FILIFORMES.

• Article Annexe III (abrogé)

Abrogé par ARRÊTÉ du 14 avril 2015 - art. 1

Distinction est faite, parmi les obstacles fixes, entre :

- les obstacles massifs tels que les éminences de terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc.,
- les obstacles minces, tels que les pylônes, les cheminées, etc. dont la hauteur est très importante par rapport aux dimensions horizontales ;
- les obstacles filiformes, tels que les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les câbles de téléphériques, etc.,

de manière à prendre en compte la visibilité réduite des obstacles minces et filiformes, la hauteur de ceux-ci peut, selon leur emplacement, être majorée dans les conditions indiquées ci-après.

La hauteur des obstacles minces implantés dans la zone des mille premiers mètres d'une trouée est majorée de 10 m.

La hauteur des obstacles filiformes implantés dans la zone des mille premiers mètres d'une trouée est majorée de 20 m. Cette majoration de 20 m est toutefois réduite à 10 m pour les lignes caténaïres, que la visibilité de la voie ferrée permet de mieux localiser. Au-delà de ces mille premiers mètres de même que sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées, la hauteur des obstacles filiformes est majorée de 10 m.

La visibilité réduite des obstacles minces et filiformes n'est toutefois pas prise en compte lorsqu'un tel obstacle est défilé par un obstacle massif. Il en est ainsi lorsque cet obstacle mince ou filiforme est situé en dessous de la surface enveloppe inclinée à 15 % et tangente aux limites supérieures de l'obstacle massif en position dominante.

Lorsque plusieurs obstacles minces ne sont horizontalement séparés que d'une distance inférieure aux deux tiers de la hauteur du plus bas de ceux-ci, leur ensemble peut être considéré comme un obstacle massif et la visibilité réduite de chacun d'entre eux n'a pas lieu d'être prise en compte.

S'agissant enfin des antennes réceptrices de radiodiffusion ou de télévision installées au sommet de constructions elles-mêmes situées à proximité d'un aérodrome, elles peuvent être exonérées de l'application de la marge attachée aux obstacles minces sous réserve expresse qu'elles remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

- la hauteur des antennes au-dessus de la couverture de la construction, dans la partie située pour chacune d'elles au-dessous de l'antenne, est inférieure ou égale à 4 m ;
- les mâts supports d'antenne ne sont pas haubanés ;
- défini et calculé dans les conditions fixées par la norme de l'union technique de l'électricité relative à l'installation d'antennes de radiodiffusion sonore ou visuelle, le coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation est au plus égal à 4.

OBSTACLES MOBILES. (Article Annexe IV)

• Annexe IV

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art.

Les règles relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement ci-après ne s'appliquent qu'aux obstacles mobiles situés hors aérodrome.

Les aéronefs et véhicules de service ou d'entretien se déplaçant sur l'aérodrome sont en effet supposés, pour les premiers, avoir été pris en compte lors de la conception de l'aire de mouvement, pour les seconds, être soumis dans leurs évolutions aux règles et procédures d'exploitation de l'aérodrome.

Distinction est faite parmi les obstacles mobiles extérieurs à l'aérodrome entre ceux dits :

- non canalisés, dont les itinéraires ne sont pas prédéterminés et dont la présence doit être gérée par le responsable de l'exploitation de l'aérodrome ;
- canalisés, qui se déplacent, dans la plupart des cas, soit sur une voie ferrée, soit sur une voie navigable, soit sur une voie routière.

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 .

1. Voies routières

La hauteur libre à préserver au-dessus d'une voie routière est fixée par :

- les articles R.* 131-1 et R.* 141-2 du code de la voirie routière respectivement pour les routes départementales et les voies communales ;
- la circulaire Equipement-Logement du 17 octobre 1986 pour les routes nationales.

A Saint-Martin, à Saint-Barthélemy, à Saint-Pierre-et-Miquelon, dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle Calédonie, cette hauteur libre est fixée par les dispositions applicables localement ayant le même objet.

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

2. Voies navigables

La hauteur libre à préserver au-dessus d'une voie navigable est fixée par la circulaire Equipement n° 76-38 du 1er mars 1976, modifiée par la circulaire n° 95-86 en date du 6 novembre 1995.

Dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française et en Nouvelle Calédonie, cette hauteur libre est fixée par les dispositions applicables localement ayant le même objet.

Cette hauteur libre est majorée de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

3. Voies ferrées

La hauteur libre à préserver au-dessus d'une voie ferrée non électrifiée est fixée à 4,80 m.

Cette hauteur libre est majorée de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

4. Mesures de protection vis-à-vis du souffle

Pour les pistes accueillant des avions à turboréacteurs et les voies se trouvant en deçà des distances minimales indiquées dans le tableau ci-dessous, des dispositions sont prises pour protéger les usagers de ces voies contre les effets du souffle des réacteurs.

LETTRE DE CODE DE LA PISTE	DISTANCE MINIMALE
A	100 m
B	200 m
C	300 m
D	500 m
E	650 m
F	650 m

NOTA :

Arrêté du 14 avril 2015 article 2 : les présentes dispositions s'appliquent aux plans de servitudes aéronautiques de dégagement mis à l'enquête publique à compter du premier jour du troisième mois suivant la date de publication du présent arrêté.

SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES. (Article Annexe V)

• **Annexe V**

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art.

D'une manière générale, les aides visuelles installées sur ou à proximité d'un aérodrome ne doivent être ni perturbées-notamment par des feux non aéronautiques-ni masquées.

Les spécifications fixées ci-après pour le balisage d'approche et pour les indicateurs visuels de pente concernent, des aides visuelles dont l'implantation est dictée par la configuration de l'aérodrome. Il n'y en a pas moins lieu, si leur mise en œuvre est projetée, de les faire figurer dans les documents mentionnés à l'article 1er du présent arrêté.

1. Balisage d'approche des aérodromes destinés aux avions

Le plan des feux du dispositif d'approche est une surface rectangulaire symétrique par rapport à l'axe du dispositif lumineux d'approche et passant par les centres optiques des feux. D'une largeur de 120 m, elle s'étend longitudinalement depuis le seuil jusqu'à 60 m au-delà de l'autre extrémité du dispositif. Ce plan peut être incliné par rapport au sol, sa pente maximale étant alors de 3,5 %.

A l'exception des dispositifs électroniques d'aides à l'atterrissage, aucun objet plus élevé que le plan des feux ne sera toléré à l'intérieur de ce plan.

Toutes les voies routières ou ferrées sont considérées comme des obstacles atteignant la hauteur spécifiée dans l'annexe IV.

2. Indicateurs visuels de pente d'approche des aérodromes destinés aux avions

Le calage des unités lumineuses et la distance de la barre PAPI par rapport au seuil sont calculés de façon à garantir une marge de franchissement d'obstacle suffisante au-dessus de tous les obstacles situés dans une aire de protection et une marge de franchissement du seuil suffisante pour tous les types d'avion appelés à fréquenter l'aérodrome.

L'aire de protection est appelée OCS (Obstacle Clearance Surface) ou OPS (Obstacle Protection Surface) ou surface dégagée d'obstacle. Différentes selon les conditions d'utilisation de la piste, les caractéristiques de l'OCS ou de l'OPS sont rassemblées dans le tableau ci-après.

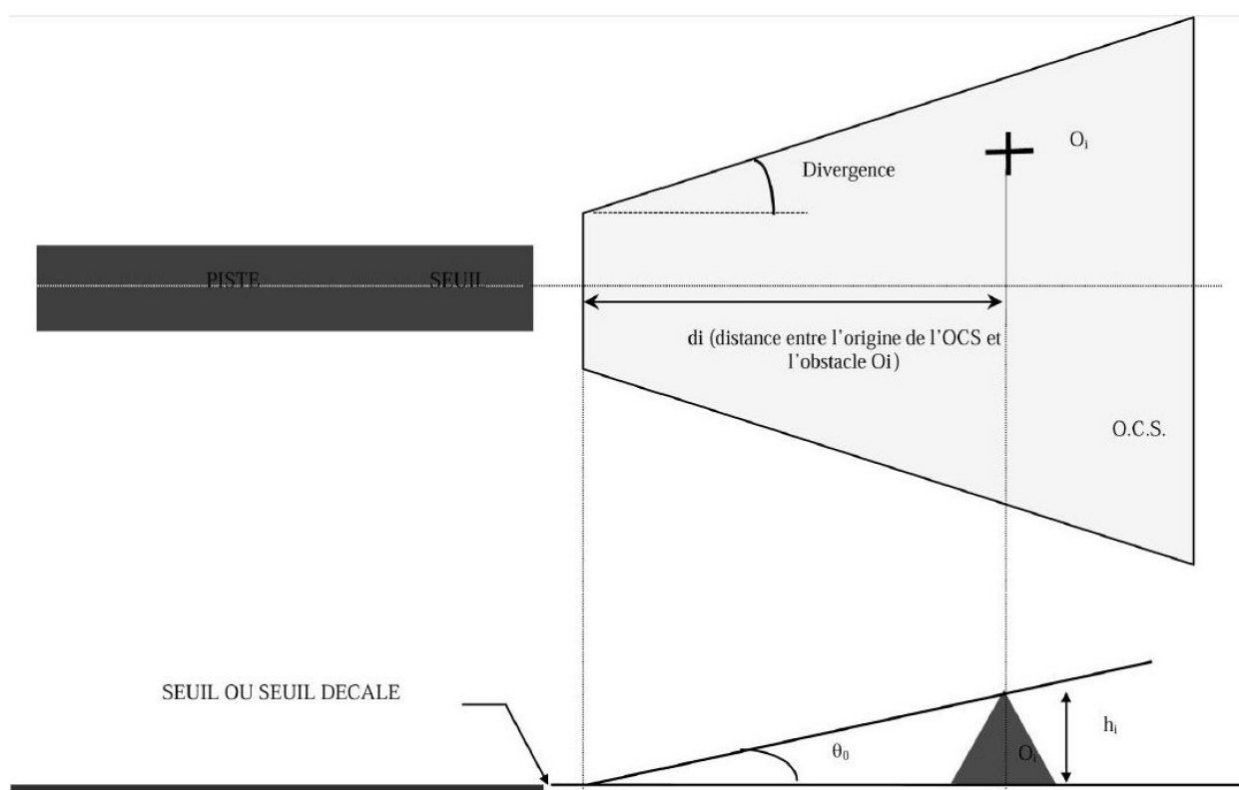
	Piste exploitée à vue			Piste exploitée aux instruments	
	Approche à vue			Approche classique (a) et approche de précision	
Chiffre de code de la piste	1	2	3 et 4	1 et 2	3 et 4
Largeur à l'origine	60 m	80 m	150 m	150 m	300 m
Distance au seuil	30 m (b)	60 m (b)	60 m	60 m	60 m
Divergence	10 %	10 %	10 %	15 %	15 %
Longueur totale	Longueur de la section rectiligne de la ou des trouées d'atterrissage associées				

(a) Dans le cas de pistes exploitées aux instruments utilisées uniquement pour des approches classiques, suivies d'une manœuvre à vue libre ou sur trajectoire prescrite ou avec approche directe dont les minima sont supérieurs aux valeurs prescrites pour les manœuvres à vue libres (MVL) ou sur trajectoire prescrite (VPT), tout ou partie des spécifications propres aux pistes exploitées à vue peuvent s'appliquer lorsque les conditions d'exploitation le justifient et qu'elles ont été validées par l'autorité compétente conformément aux règles de conception applicables.

(b) Dans le cas des pistes non revêtues, cette distance peut être nulle lorsque les règles de conception applicables à l'aérodrome le prévoient.

3. Caractéristiques de l'OCS/OPS

L'inclinaison de la surface de protection est déterminée par la hauteur et la position de l'obstacle le plus pénalisant repéré dans l'OCS/OPS comme indiqué par la figure ci-après.



Si di est la distance, mesurée en projection orthogonale sur l'axe de piste, séparant l'obstacle O_i ; du bord intérieur de la surface et h_i sa hauteur par rapport au seuil, l'angle d'inclinaison θ_0 de la surface de protection est déterminé par la relation :

$$\tan \theta_0 = \max \left(\frac{h_i}{di} \right)$$

L'angle d'inclinaison θ_0 de l'OCS/OPS détermine également le calage angulaire du dispositif PAPI. En effet, le calage angulaire A de l'élément lumineux du PAPI signalant la partie la plus basse de la pente de guidage de l'approche suit la relation : $A = \theta_0 + 0,57^\circ$.

4. Surface de protection contre les obstacles des indicateurs visuels de pente d'approche des infrastructures à usage exclusif des hélicoptères

Une surface de protection contre les obstacles est associée à l'installation de l'indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère (HAPI).

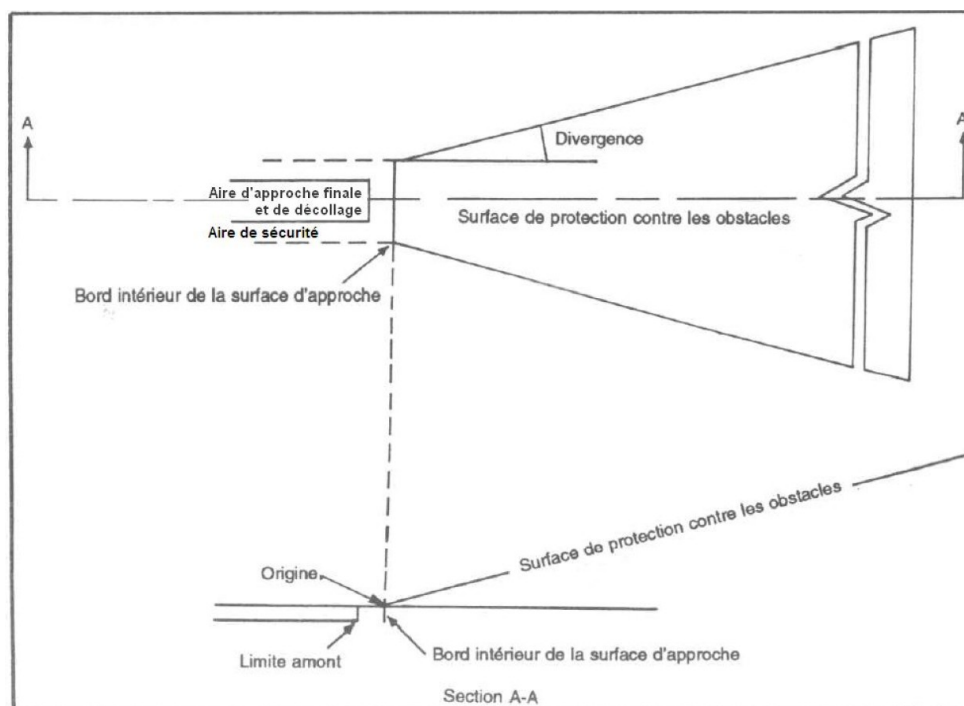
La pente de la surface de protection contre les obstacles est déterminée de façon à garantir une marge de franchissement d'obstacle suffisante au-dessus de tous les obstacles situés dans l'aire de protection.

Les caractéristiques de la surface de protection contre les obstacles sont celles spécifiées dans le tableau 1 de la présente annexe.

Tableau 1. - *Dimensions et pente de la surface de protection contre les obstacles associée à l'indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère*

Caractéristiques de la surface	
Emplacement du bord intérieur	Bord extérieur du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité
Largeur du bord intérieur	Largeur minimale spécifiée de l'aire d'approche finale et de décollage plus l'aire de sécurité
Divergence	10 %
Longueur	2 500 m
Pente	Egale à A - 0,65° A est l'angle de la limite supérieure du secteur du signal « trop bas » de l'indicateur

Figure 1. - *Représentation de la surface de protection contre les obstacles associée à l'indicateur de trajectoire d'approche pour hélicoptère*



SURFACES UTILISÉES POUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT : LIÉES AUX INSTALLATIONS MÉTÉOROLOGIQUES ASSOCIÉES AUX AÉRODROMES. (abrogé)

- **Article Annexe VI** (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 26 juillet 2012 - art. 6

L'implantation sur un aéroport de la ou des stations d'observation, du parc aux instruments ainsi que de certains équipements en dehors de ce parc est choisie, dans toute la mesure du possible, de façon que leurs conditions de dégagement soient satisfaites.

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement protégeant le parc aux instruments sont constituées par les plans de pente 1/3 s'appuyant sur les côtés du périmètre du parc. Elles sont limitées à une distance de 300 m mesurée horizontalement au-delà de chacun de ses côtés.

La surface utilisée pour les servitudes aéronautiques de dégagement protégeant les appareils au sol de mesure du vent est un cône d'axe vertical, dont le sommet se trouve au pied du pylône anémométrique et dont les génératrices font avec l'horizontale un angle de 6° (pente de 10 %). Cette surface est limitée par son intersection avec le cylindre de même axe vertical et de 300 m de rayon.

Cette exclusion d'obstacles ne s'applique pas à ceux de hauteur inférieure à 3 m, ni à ceux qui sont vus sous une largeur angulaire inférieure à 10° pourvu qu'ils ne dépassent pas une hauteur de 5,50 m. Enfin dès lors que les capteurs seront situés à une distance minimale de 15 fois la largeur d'un obstacle mince, celui-ci sera toléré quelle que soit sa hauteur.

Aucun obstacle ne doit en principe exister dans un rayon de 100 m autour d'une zone de lâcher pour les mesures en altitude. Au-delà, la surface de dégagement est un cône à axe vertical dont le sommet est au point central et dont les génératrices font avec l'horizontale un angle de 10° (pente de 17,5 %). Cette surface est limitée par son intersection avec le cylindre de même axe vertical et de 300 m de rayon.

Pour les mesures d'insolation et de rayonnement solaire direct, le capteur doit pouvoir suivre la course du soleil sans obstacle interposé au-delà de 3° au dessus de l'horizon. Les mesures de rayonnement global nécessitent que la voûte céleste soit dégagée à partir de 3° au-dessus de l'horizon.

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement sont des secteurs de cônes à axe vertical commun dont les génératrices font avec l'horizontale des angles différents suivant les quadrants correspondant aux secteurs de lever et de coucher du soleil.

La délimitation de ces quadrants est effectuée à l'aide de graphiques fournis par les directions régionales de Météo France, permettant d'obtenir la hauteur du soleil à chaque heure des différents jours de l'année en tenant compte de la latitude du point d'observation.

BALISAGE DES OBSTACLES. (Article Annexe VII)

- **Annexe VII**

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art.

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

La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. Ainsi, la présence d'obstacles non balisés à côté d'obstacles balisés peut-elle être plus dangereuse que l'absence totale de balisage.

Pour ces raisons, la détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit doit faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière.

Sous cette réserve fondamentale, les surfaces généralement utilisées pour cette étude, appelées surfaces de balisage, sont parallèles aux surfaces de limitation d'obstacles de l'aérodrome et situées en dessous de ces dernières.

S'agissant des obstacles massifs et des obstacles minces, ces derniers étant pris en compte pour leur hauteur réelle, les surfaces de balisage à considérer sont situées 10 m en dessous des différentes surfaces de limitation d'obstacles et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

S'agissant des obstacles filiformes (également pris ici pour leur hauteur réelle), les surfaces de balisage à considérer sont situées 20 m en dessous des différentes surfaces de limitation d'obstacles et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

Lorsqu'un tronçon d'obstacle filiforme devant être balisé est situé dans une trouée d'aérodrome, la partie à baliser comprendra, outre ce tronçon, deux tronçons adjacents de 50 m de longueur au moins. En outre, dans le cas où deux tronçons distants de plus de 100 m seraient à baliser, chacun des deux tronçons adjacents intermédiaires à baliser sera prolongé suivant le cas jusqu'à leur rencontre ou jusqu'au support le plus proche.

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DESTINÉES À SERVIR DE BASE À L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES, À L'EXCLUSION DES SERVITUDES RADIOÉLECTRIQUES (Article Annexe VIII)

• Annexe VIII

Modifié par Arrêté du 14 février 2025 - art.

Généralités

Les spécifications de la présente annexe ont pour objet de définir autour des infrastructures destinées à être utilisées exclusivement par des hélicoptères à un axe rotor principal l'espace aérien qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux hélicoptères appelés à utiliser ces infrastructures d'évoluer avec la sécurité voulue.

A chaque aire d'approche finale et de décollage, telle que prévue pour le stade ultime de développement de l'aérodrome et pour le stade actuel de développement de l'aérodrome (s'il n'est pas déjà couvert par le stade ultime), correspond une série de surfaces qui définissent les hauteurs que ne doivent pas dépasser les objets dans l'espace aérien.

Les caractéristiques de ces surfaces sont définies en fonction de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères auxquels les infrastructures sont destinées.

Elles ne sont toutefois pas destinées à permettre les atterrissages forcés associés à ces classes de performances.

Dans le cas d'une infrastructure destinée à être utilisée exclusivement par des hélicoptères non exploités selon une classe de performances, les surfaces de limitation d'obstacles retenues sont celles définies pour une infrastructure destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 3.

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement associées à une aire d'approche finale et de décollage sont :

- une ou des trouées d'atterrissage ;
- une ou des trouées de décollage ;
- deux surfaces latérales, pour chaque trouée d'atterrissage ;
- une ou deux surfaces associées à la phase de recul lorsqu'elles existent ;
- la surface délimitée par le ou les bords intérieurs de la ou des trouées d'atterrissage et de décollage et par les lignes d'appui de la ou des surfaces latérales.

Note.-Le terme " aire de sécurité " désigne dans cette annexe l'aire de sécurité telle que définie selon le cas :

-par les spécifications de certification applicables à l'aérodrome, lorsqu'il est soumis au règlement n° 139/2014 modifié de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ; ou

-par l'arrêté du 29 septembre 2009 modifié relatif aux caractéristiques techniques de sécurité applicables à la conception, à l'aménagement, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures aéronautiques terrestres utilisées exclusivement par des hélicoptères à un seul axe rotor principal.

1. Trouée d'atterrissage

La trouée d'atterrissage est un plan incliné ou une combinaison de plans, ou lorsqu'il y a un virage, une surface complexe, présentant une pente montante à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité et ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de l'aire d'approche finale et de décollage.

La trouée d'atterrissage est délimitée par :

1. Un bord intérieur, qui est le bord extérieur du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité perpendiculaire au sens d'atterrissage ;
2. Deux bords latéraux qui partent des extrémités du bord intérieur, et divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de l'aire d'approche finale et de décollage ;
3. Un bord extérieur, segment de droite horizontal perpendiculaire à la ligne médiane de la trouée d'atterrissage et à une hauteur spécifiée au-dessus du milieu du bord intérieur délimitant la trouée d'atterrissage.

Lorsque la trouée d'atterrissage est droite, sa pente est mesurée dans le plan vertical contenant la ligne médiane de la trouée.

Lorsqu'une trouée d'atterrissage courbe est prévue :

1. La trouée est une surface complexe contenant les horizontales normales à sa ligne médiane ;
2. La pente de la ligne médiane est la même que celle d'une trouée d'atterrissage droite ;

3. La trouée ne contient pas plus d'une portion courbe ;
4. La somme du rayon de l'arc qui définit la ligne médiane de la trouée, et de la longueur de la portion droite de la trouée ayant pour origine le bord intérieur, n'est pas inférieure à 575 mètres ;
5. Tout changement de direction de la ligne médiane est tel qu'il n'impose pas un virage de rayon inférieur à 270 mètres.

Les deux sections composant la trouée d'atterrissage ont pour pente maximale et sont de dimensions au moins égales aux valeurs spécifiées dans le tableau 1 de la présente annexe en fonction de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères.

Les figures 1 à 3 de la présente annexe donnent une représentation de la trouée d'atterrissage rectiligne.

La figure 4 de la présente annexe donne une représentation d'une trouée d'atterrissage courbe.

2. Trouée de décollage

La trouée de décollage est un plan incliné ou une combinaison de plans, ou lorsqu'il y a un virage, une surface complexe, présentant une pente montante à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité, ou du prolongement dégagé s'il est aménagé, et ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de l'aire d'approche finale et de décollage.

La trouée de décollage est délimitée par :

1. Un bord intérieur, qui est soit le bord extérieur du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité perpendiculaire au sens de décollage, soit la projection de ce bord sur le plan vertical passant par l'extrémité du prolongement dégagé s'il est aménagé ;
2. Deux bords latéraux qui partent des extrémités du bord intérieur et divergent uniformément d'un angle spécifié par rapport au plan vertical contenant la ligne médiane de l'aire d'approche finale et de décollage ;
3. Un bord extérieur, segment de droite horizontal perpendiculaire à la ligne médiane de la trouée de décollage et à une hauteur spécifiée au-dessus du milieu du bord intérieur délimitant la trouée de décollage.

Lorsque la trouée de décollage est droite, sa pente est mesurée dans le plan vertical contenant la ligne médiane de la trouée.

Lorsqu'une trouée de décollage courbe est prévue :

1. La trouée est une surface complexe contenant les horizontales normales à sa ligne médiane ;
2. La pente de la ligne médiane est la même que celle d'une trouée de décollage droite ;
3. La trouée ne contient pas plus d'une portion courbe ;
4. La somme du rayon de l'arc qui définit la ligne médiane de la trouée, et de la longueur de la portion droite de la trouée ayant pour origine le bord intérieur, n'est pas inférieure à 575 mètres ;
5. Tout changement de direction de la ligne médiane est tel qu'il n'impose pas un virage de rayon inférieur à 270 mètres.

Les deux sections composant la trouée de décollage ont pour pente maximale et sont de dimensions au moins égales aux valeurs spécifiées dans le tableau 1 de la présente annexe en fonction de la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères.

Les figures 1 à 3 de la présente annexe donnent une représentation de la trouée de décollage rectiligne.

La figure 4 de la présente annexe donne une représentation d'une trouée de décollage courbe.

3. Surface latérale

La surface latérale est un plan incliné droit présentant une pente montante de 100 % à partir de l'extrémité de l'aire de sécurité, ayant pour ligne médiane une ligne passant par le centre de l'aire d'approche finale et de décollage.

La surface latérale est délimitée par :

1. Un bord intérieur, qui est le bord extérieur du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité parallèle aux sens de décollage et d'atterrissage ;
2. Deux bords latéraux qui partent des extrémités du bord intérieur parallèlement au plan vertical contenant la ligne médiane de l'aire d'approche finale et de décollage ;
3. Un bord extérieur, segment de droite horizontal perpendiculaire à la ligne médiane de la surface latérale et à une hauteur de 10 mètres au-dessus de l'altitude de l'aire d'approche finale et de décollage.

La pente de la surface latérale est mesurée dans le plan vertical contenant la ligne médiane de la surface.

La figure 5 de la présente annexe donne une représentation de la surface latérale.

4. Surface associée à la phase de recul

Les dimensions et les pentes de la surface associée à la phase de recul sont suffisantes pour répondre aux exigences opérationnelles des hélicoptères auxquels les infrastructures sont destinées.

Tableau 1. - *Dimensions et pentes des trouées de décollage
et d'atterrissage en fonction de la classe de performances*

	Classe de performances		
	Classe de performances 1	Classe de performances 2	Classe de performances 3
Caractéristiques de la trouée			
Emplacement du bord intérieur	Bord extérieur du rectangle circonscrit à l'aire de sécurité, ou sa projection sur le plan vertical passant par le bord du prolongement dégagé s'il est aménagé dans le cas de la trouée de décollage		
Largeur du bord intérieur	Largeur minimale spécifiée de l'aire d'approche finale et de décollage plus l'aire de sécurité		
Largeur du bord extérieur	120 m		
Hauteur du bord extérieur au-dessus du bord intérieur	152 m (500 pieds)		
Longueur totale (Distance entre le bord intérieur et le point auquel la trouée atteint une hauteur de 152 mètres au-dessus du bord intérieur)	3 378 m	1 216 m	1 075 m
Caractéristiques de sa première section			
Divergence	10 % lorsque l'aire d'approche finale et de décollage est utilisée de jour seulement 15 % lorsque l'aire d'approche finale et de décollage est utilisée de nuit		
Largeur atteinte	120 m	120 m	[d]
Longueur	[a]	[a]	245 m
Pente	4,5 %	12,5 %	8 %
Hauteur au-dessus du bord intérieur	[c]	[c]	20 m
Caractéristiques de sa seconde section			
Divergence	aucune		idem 1 ^{re} section, puis aucune
Largeur	120 m		de [d] à 120 m, puis 120 m
Longueur	[b]	[b]	830 m
Pente	4,5 %	12,5 %	16 %

- [a] Déterminée par la distance entre le bord intérieur et le point de la ligne médiane auquel la trouée atteint une largeur égale à 120 mètres.
- [b] Déterminée par la différence entre la longueur totale de la trouée et la longueur de la première section.
- [c] Déterminée par la hauteur du point de la ligne médiane auquel la trouée atteint la longueur [a].
- [d] Déterminée par la largeur de la trouée au point de la ligne médiane situé à 245 mètres du bord intérieur.

Figure 1. - Représentation possible des trouées de décollage et d'atterrissage rectilignes en classe de performances 1 pour une aire d'approche finale et de décollage circulaire

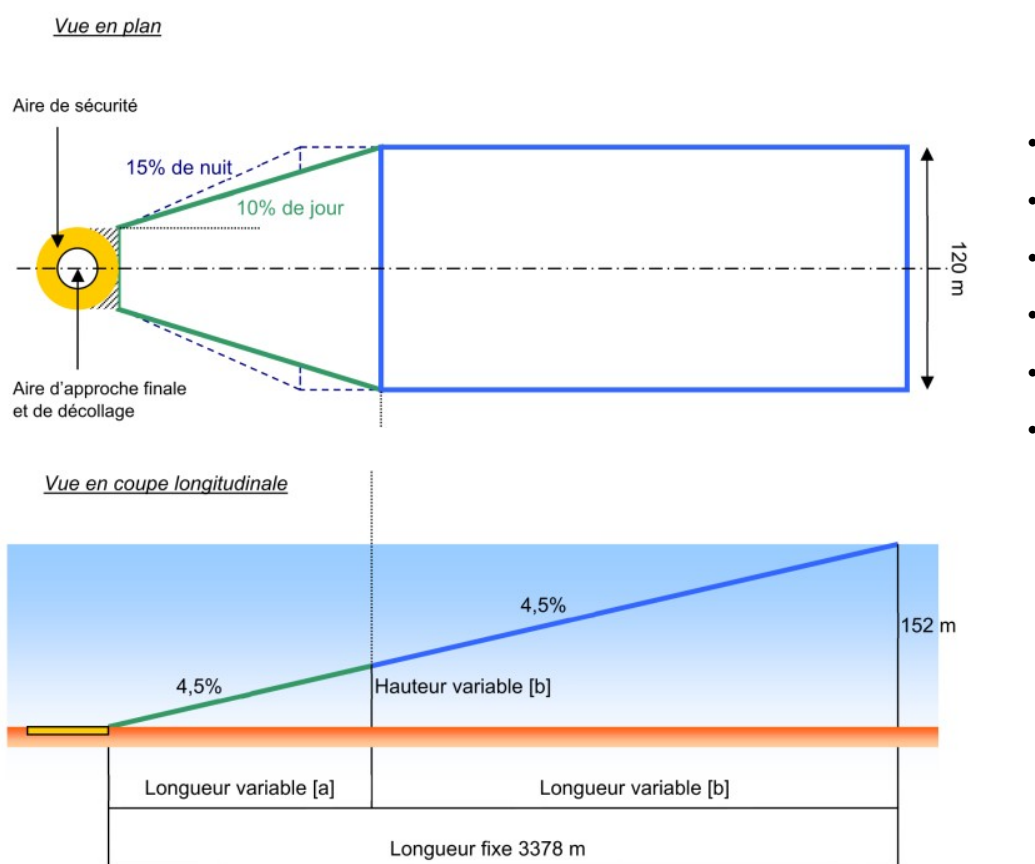
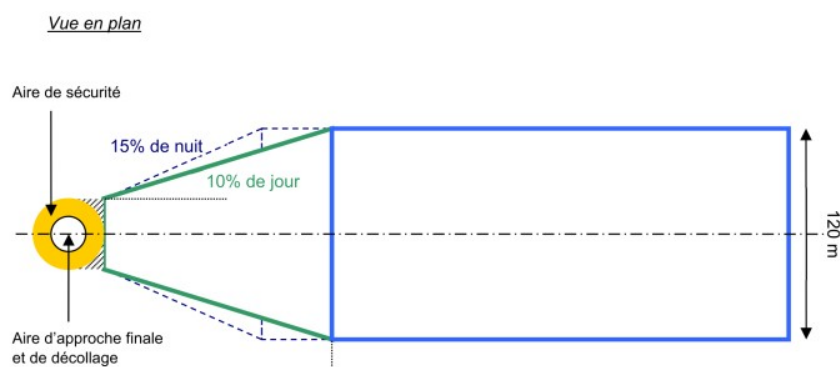


Figure 2. - Représentation possible des trouées de décollage et d'atterrissage rectilignes en classe de performances 2 pour une aire d'approche finale et de décollage circulaire



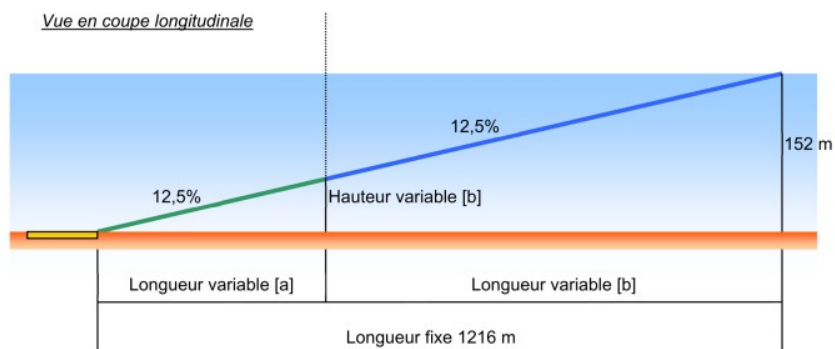


Figure 3. - Représentation possible des trouées de décollage et d'atterrissage rectilignes en classe de performances 3 pour une aire d'approche finale et de décollage circulaire

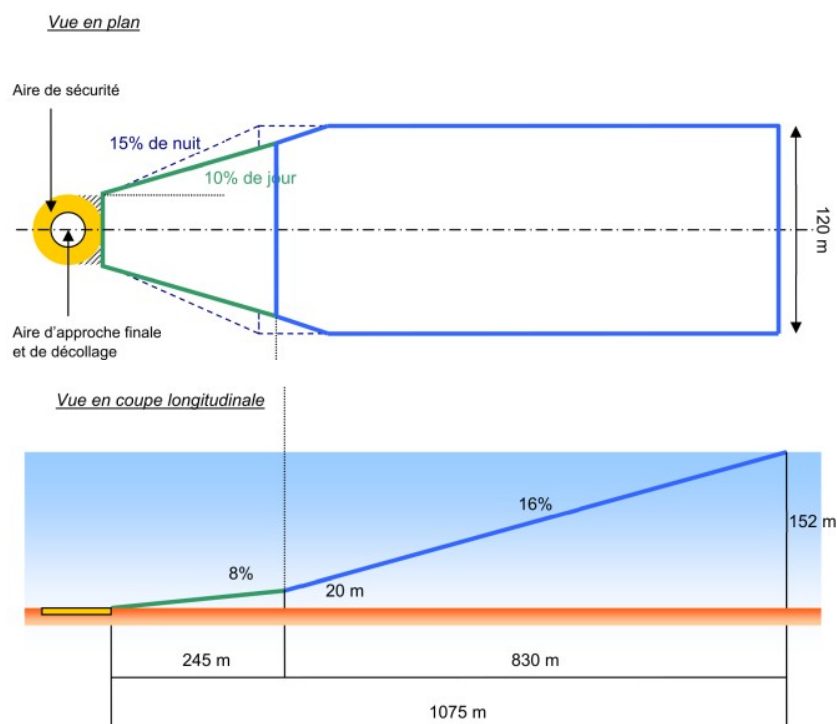


Figure 4. - Représentations possibles de trouées de décollage et d'atterrissage courbes

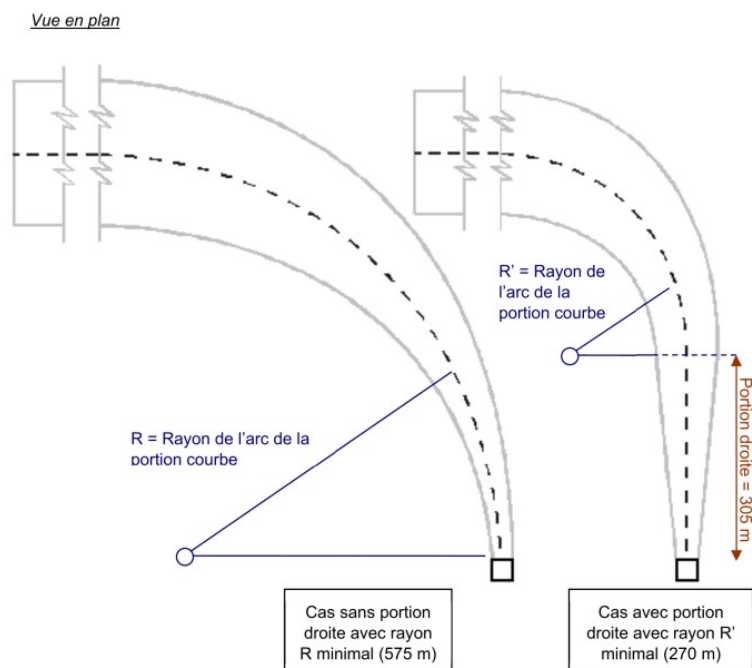
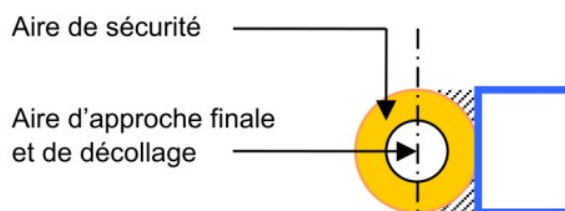
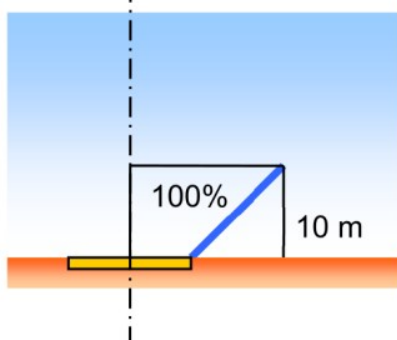


Figure 5. - Représentation possible de la surface latérale pour une aire d'approche finale et de décollage circulaire

Vue en plan



Vue en coupe transversale



• **SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES DESTINÉES À SERVIR DE BASE À L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES, À L'EXCLUSION DES SERVITUDES RADIOÉLECTRIQUES**

- **Article Annexe IX** (abrogé)

Abrogé par Arrêté du 14 février 2025 - art. 1 (V)

Modifié par Arrêté du 6 juin 2017 - art. 2

Règles particulières de dégagement applicables à certains aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou unique

Ces aérodromes sont désignés cas par cas, par une décision du directeur de la sécurité aéronautique d'Etat pour les aérodromes pour lesquels le ministère de la défense est affectataire unique ou par une décision conjointe du directeur de la sécurité aéronautique d'Etat et du directeur général de l'aviation civile pour les aérodromes pour lesquels le ministère de la défense est affectataire principal et le ministère chargé de l'aviation civile, affectataire secondaire. Ces décisions sont publiées au Bulletin officiel des armées.

1. Périmètre d'appui

Il a une largeur de 640 mètres lorsqu'il existe parallèlement à la piste d'envol une voie de circulation susceptible d'être elle-même utilisée comme piste d'envol et de 425 mètres dans le cas contraire. Toutefois, sur certains aérodromes, ces largeurs peuvent être réduites respectivement à 525 mètres et 200 mètres.

2. La trouée

a) Elle est inclinée suivant une pente de 2 % sur 3 000 mètres ; à ce plan incliné, fait suite un plan horizontal de cote 60 mètres sur une longueur de 4 500 mètres, et au-delà un plan incliné suivant une pente de 1/7 limitée à la cote 150 mètres, puis par un plan horizontal à cette cote limité à 24 kilomètres du centre de l'aérodrome. En projection horizontale, les droites de fond de trouées font avec l'axe de la bande un angle dont la tangente est de 0,14.

Sur certains aérodromes dont le ministère de la défense est affectataire principal ou unique la portion de plan horizontal de cote 150 mètres pourra être supprimée ;

b) Les surfaces latérales de la trouée sont inclinées suivant une pente de 1/7 et limitées à la cote 150 mètres ;

c) Les surfaces latérales du périmètre d'appui sont inclinées suivant une pente de 1/7.

3. La surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure de cote 45 mètres est limitée par un cercle de 3 000 mètres de rayon centré sur le milieu de la piste lorsqu'il n'existe pas de voie de circulation parallèle ou lorsque cette voie parallèle n'est pas considérée comme piste d'envol.

Lorsque la voie de circulation parallèle est considérée comme piste d'envol, le centre du cercle est situé au milieu du rectangle délimité par les axes de la piste et de la voie de circulation, et par deux droites perpendiculaires à ces axes et passant par les extrémités de la piste.

4. La surface conique

La surface conique est un tronc de cône de révolution à axe vertical dont les génératrices, inclinées suivant une pente de 5 %, s'appuient sur le cercle de 3 000 mètres de rayon défini au paragraphe 3 ci-dessus.

Cette surface est limitée par un plan horizontal de cote 150 mètres.

5. Niveau moyen de l'aérodrome

Le niveau moyen de l'aérodrome est égal, suivant le cas, à la cote du centre de la piste considérée ou égal à la moyenne des cotes des centres des ouvrages utilisables pour l'atterrissage.

Les cotes 45 mètres, 60 mètres et 150 mètres indiquées ci-dessus sont comptées à partir de ce niveau moyen.

Dans un rayon de 24 kilomètres autour du centre de l'aérodrome, l'établissement d'obstacles qui dépasseraient un plan horizontal situé à 150 mètres au-dessus du niveau moyen de l'aérodrome, est soumis à autorisation spéciale en application de l'article L. 6352-1 du code des transports.

PRISE EN COMPTE DIFFÉRENCIÉE DES OBSTACLES FIXES (MASSIF, MINCES ET FILIFORMES) SUR LES AÉRODROMES DONT LE MINISTÈRE DE LA DÉFENSE EST AFFECTATAIRE PRINCIPAL OU UNIQUE (Article Annexe X)

• Annexe X

Création Arrêté du 6 juin 2017 - art.

Distinction est faite, parmi les obstacles fixes, entre :

- les obstacles massifs tels que les éminences de terrain naturel, les bâtiments, les forêts, etc. ;
- les obstacles minces, tels que les pylônes, les cheminées, etc. dont la hauteur est très importante par rapport aux dimensions horizontales ;
- les obstacles filiformes, tels que les lignes électriques, les lignes téléphoniques, les câbles de téléphériques, etc.

De manière à prendre en compte la visibilité réduite des obstacles minces et filiformes, la hauteur de ceux-ci peut, selon leur emplacement, être majorée dans les conditions indiquées ci-après.

La hauteur des obstacles minces implantés dans la zone des mille premiers mètres d'une trouée est majorée de 10 mètres.

La hauteur des obstacles filiformes implantés dans la zone des mille premiers mètres d'une trouée est majorée de 20 mètres. Cette majoration de 20 mètres est toutefois réduite à 10 mètres pour les lignes caténaïres que la visibilité de la voie ferrée permet de mieux localiser. Au-delà de ces mille premiers mètres de même que sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées, la hauteur des obstacles filiformes est majorée de 10 mètres.

La visibilité réduite des obstacles minces et filiformes n'est toutefois pas prise en compte lorsqu'un tel obstacle est défilé par un obstacle massif. Il en est ainsi lorsque cet obstacle mince ou filiforme est situé en dessous de la surface enveloppe inclinée à 15 % et tangente aux limites supérieures de l'obstacle massif en position dominante.

Lorsque plusieurs obstacles minces ne sont horizontalement séparés que d'une distance inférieure aux deux tiers de la hauteur du plus bas de ceux-ci, leur ensemble peut être considéré comme un obstacle massif et la visibilité réduite de chacun d'entre eux n'a pas lieu d'être prise en compte.

S'agissant enfin des antennes réceptrices de radiodiffusion ou de télévision installées au sommet de constructions elles-mêmes situées à proximité d'un aéroport, elles peuvent être exonérées de l'application de la marge attachée aux obstacles minces sous réserve expresse qu'elles remplissent l'ensemble des conditions suivantes :

- la hauteur des antennes au-dessus de la couverture de la construction, dans la partie située pour chacune d'elles au-dessous de l'antenne, est inférieure ou égale à 4 mètres ;
- les mâts supports d'antenne ne sont pas haubanés ;
- défini et calculé dans les conditions fixées par la norme de l'union technique de l'électricité relative à l'installation d'antennes de radiodiffusion sonore ou visuelle, le coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation est au plus égal à 4.

NOTA :

Conformément aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 6 juin 2017, ces dispositions s'appliquent aux projets de plans de servitudes aéronautiques de dégagement dont l'avis d'enquête publique est publié à compter du premier jour du troisième mois suivant la date de publication dudit arrêté.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie,
du développement et de l'aménagement durables,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur des affaires stratégiques
et techniques,

P. Schwach

La ministre de l'intérieur,
de l'outre-mer et des collectivités territoriales,

Pour la ministre et par délégation :

Le directeur des affaires économiques,
sociales et culturelles de l'outre-mer,

P. Leyssene

Le ministre de la défense,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet civil et militaire,

A. Viau

Consultation entre services et
collectivités intéressés

—

Analyse de la direction de la sécurité
de l'aviation civile sud-est sur les avis
recueillis au 15 octobre 2025



MINISTÈRE DES TRANSPORTS

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Direction générale de l'Aviation civile

*Direction de la sécurité de l'aviation civile
Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est
Division régulation et développement durable*

Aix-en-Provence, le 05/12/2025

Aérodrome de Propriano

Projet de plan de servitudes aéronautiques

Consultation des services et des collectivités publiques intéressés

Synthèse des avis reçus

La consultation des services et des collectivités publiques intéressés relative au projet de plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano a été ouverte par lettre du préfet de Corse-du-Sud le 27 mai 2025. Elle a pour objectif d'identifier d'éventuelles incompatibilités avec les projets des services, organismes et collectivités consultés.

Les avis suivants ont été reçus par courrier ou par message électronique adressés à la direction de la sécurité de l'Aviation civile Sud-Est et/ou à la préfecture de Corse-du-Sud.

Date du courrier - rang pièce annexe	Service de l'Etat, organisme ou collectivité	Avis ou observations
20/06/25 - 01	SDRCAM Sud	Favorable
24/06/25 - 02	Collectivité de Corse	La collectivité de Corse demande une modification du projet de servitudes aéronautiques en augmentant la valeur de la surface horizontale intérieure, limitée à 49,80 m NGF, vers une valeur plus haute, afin d'accueillir des navires de croisière plus hauts.
26/06/25 - 03	UDAP	Pas d'observation
22/07/25 - 04	DREAL	Précisions apportées sur les espèces protégées et remarque sur l'existence de lignes électriques, prises en compte dans le projet de PSA / EDF interrogé directement.
08/09/25 - 05	SIS 2A	Favorable (pas d'installation dans la zone de dégagement)
10/09/25 - 06	ARS	Favorable (+ observation sur nuisances possibles des balisages lumineux et des travaux ponctuels lors des mises en conformité)
11/09/25 - 07	DDT	Pas d'observation
15/09/25 - 08	MÉTÉO-FRANCE	Pas d'observation
16/09/25 - 09	TDF	Pas d'observation (autre une remise en peinture d'un pylône existant)

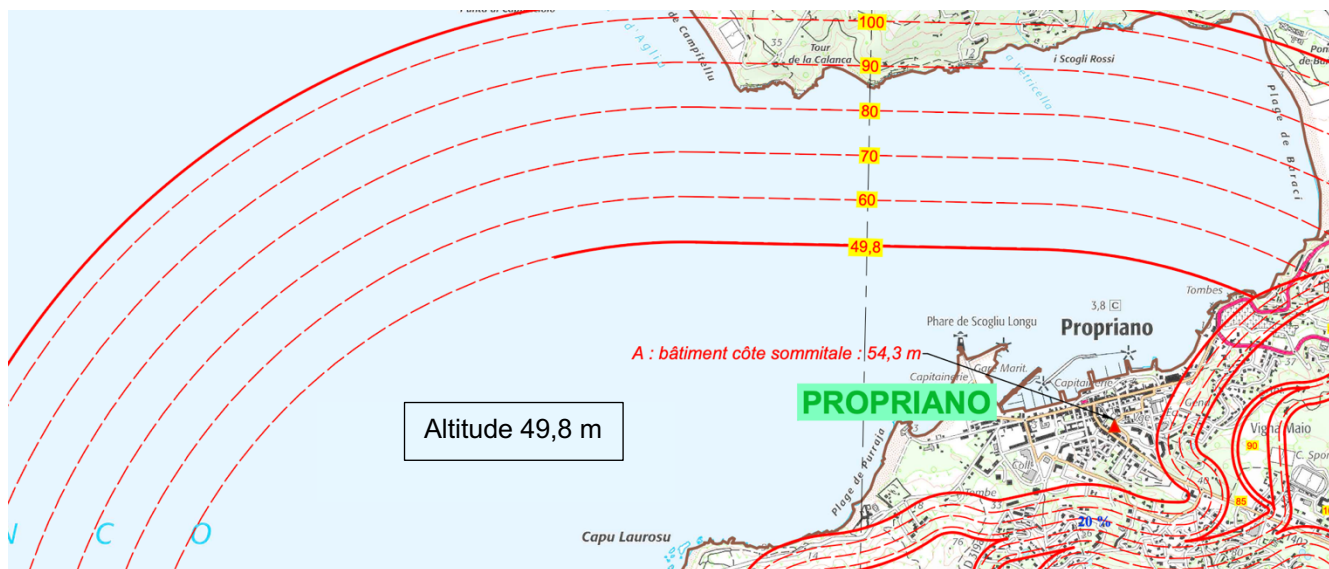
1. Demande de modification du projet par la Collectivité de Corse

Le trafic maritime sur le port de Propriano se compose de navires de type ferry, de croisière et de voiliers.

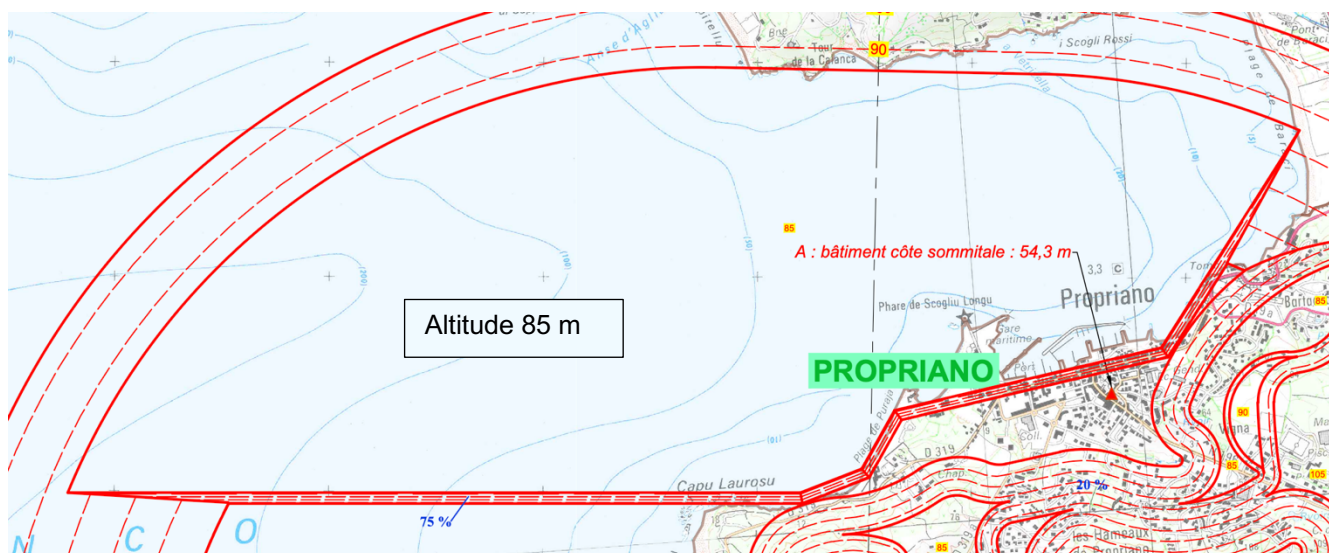
La hauteur d'un navire, qui s'exprime en « tirant d'air » est variable suivant le type du bateau. Les ferries qui desservent la ville ont tous un tirant d'air qui s'approchent de la limite des 50 mètres, quant aux bateaux de croisière et aux voiliers, ces derniers dépassent régulièrement ce plafond. La collectivité de Corse nous a demandé une modification du projet de PSA afin de prévoir et d'anticiper la possibilité pour les armateurs d'augmenter les dimensions pour les nouveaux navires de croisière.

La DSAC-SE a répondu favorablement à cette requête le 24/07/2025 en proposant de créer une adaptation sur le golfe de Valinco, englobant la voie d'accès des navires.

Avant modification :



Après modification :



2. Observations de la DREAL

La DREAL nous transmet un porté à connaissance sur les enjeux recensés : espèces animales présentes et éléments de paysage favorables aux oiseaux et chiroptères.

Pour faire suite au courrier de la DREAL, le dossier a également été transmis au service biodiversité, évaluation et paysages en date du 21/10/2025.

Par ailleurs, la DREAL relève que le projet de PSA a bien pris en compte les pylônes et lignes électriques à l'est de la piste.

3. Observations de l'ARS

Les observations de l'ARS concernent les impacts possibles :

- des balisages lumineux nécessaires à la sécurité aérienne
- des travaux qui pourraient être engagés pour mettre en conformité certaines installations

Ces éléments seront transmis aux personnes publiques ou privées qui opèreront les travaux s'il est confirmé qu'ils devaient s'avérer nécessaires ; celles-ci seront invitées à réaliser les interventions de manière à en limiter au maximum les impacts.

4. Observations du groupe TDF

Le groupe TDF nous notifie que ses infrastructures respectent le projet de PSA. Il prévoit néanmoins une remise en peinture du pylône, situé au lieu-dit « Turiciola ».

5. Conclusion

Les avis et observations formulées par les services suivants : SDRCAM Sud, DREAL, UDAP, SIS 2A, ARS, DDT, METEO France et TDF, n'appellent pas de modification du projet de PSA de l'aérodrome de Propriano.

La collectivité de Corse a soulevé une incompatibilité entre l'altitude du projet de PSA au niveau du golfe de Valinco et le tirant d'air des navires à accueillir.

La DSAC-SE y a répondu de manière favorable et a demandé au Service national d'Ingénierie Aéroportuaire (SNIA) de modifier le projet au niveau du golfe de Valinco, en créant un plateau admettant une altitude NGF plus importante (85 m contre 49,8 m initialement). Ce projet modifié sera soumis à l'enquête publique.

Friday, June 20, 2025 at 12:02:45 PM Central European Summer Time

Objet: Consultation - projet d'institution Plan de Servitude Aéronautique de l'aérodrome de Propriano (2A)
Date: vendredi 20 juin 2025 à 11:30:35 heure d'été d'Europe centrale
De: dsae-dircam-sdrCam-sud-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr
À: Canyka Guellaen
Cc: dsae-dircam-sdrCam-sud-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr
Pièces jointes: image001.png, image002.png

Externe

N°250 007/ARM/DSAÉ/DIRCAM/SDRCAM SUD/CIRCAE/NP du 20 juin 2025.

Objet : Projet d'institution des services aéronautiques de l'aérodrome de Propriano –
Conférence entre services

Référence : Courrier de la préfecture de Corse-du-Sud daté du 03 juin 2025 reçu dans notre
service le 06 juin 2025.

Bonjour,

Le commandant de la SDRCAM Sud, en tant que président des comités interarmées de la circulation
aérienne militaire Sud-Est et Sud-Ouest, a l'honneur de vous faire connaître qu'il émet un **avis
favorable** à ce projet de PSA de l'aérodrome de Propriano (LFKO), sur la base des documents (note et
plans) mis à sa disposition.

Cordialement.



LCL Patrick DELBOS
Division Espace aérien
SDRCAM Sud 50.520
Base aérienne 701 – 13661 Salon Air

Tél : 04 13 93 80 10 / PNIA : 864 701 80 10
dsae-dircam-sdrCam-sud-circae.chef.fct@intradef.gouv.fr

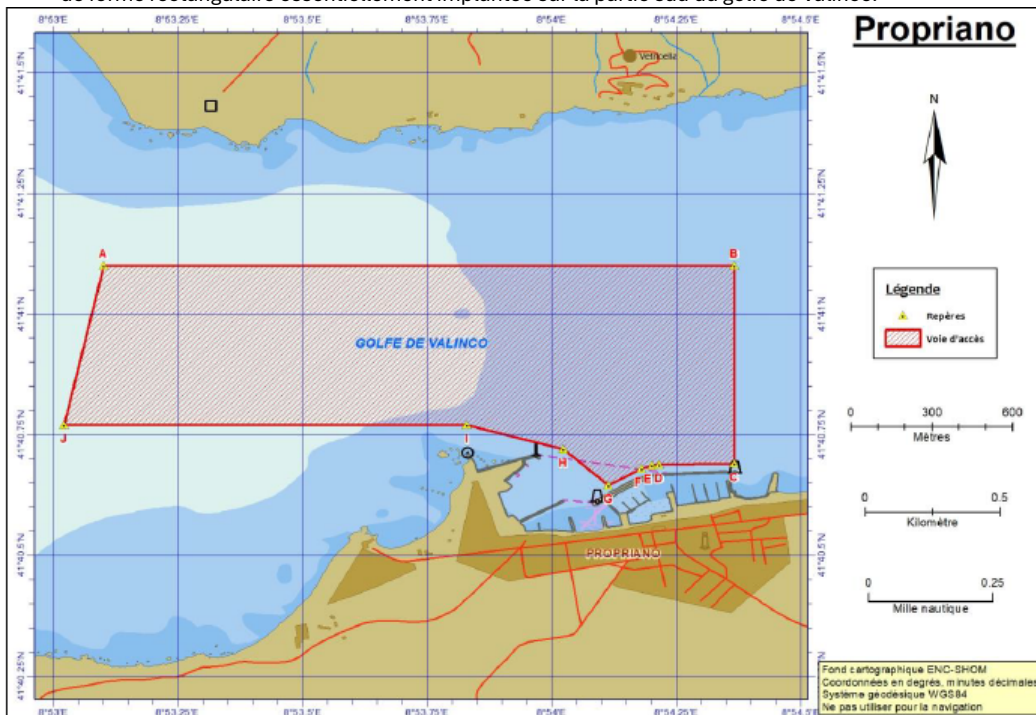
Objet: Projet de PSA aéroport de Propriano
Date: mardi 24 juin 2025 à 17:14:35 heure d'été d'Europe centrale
De: BLANC Nicolas
À: Canyka Guellaen
Cc: MAZEL Thierry, PORTAILLER Estelle
Pièces jointes: image001.png, image002.png, image003.png, image004.png, image005.png, image006.png, image007.png, image008.png, image009.png

Externe

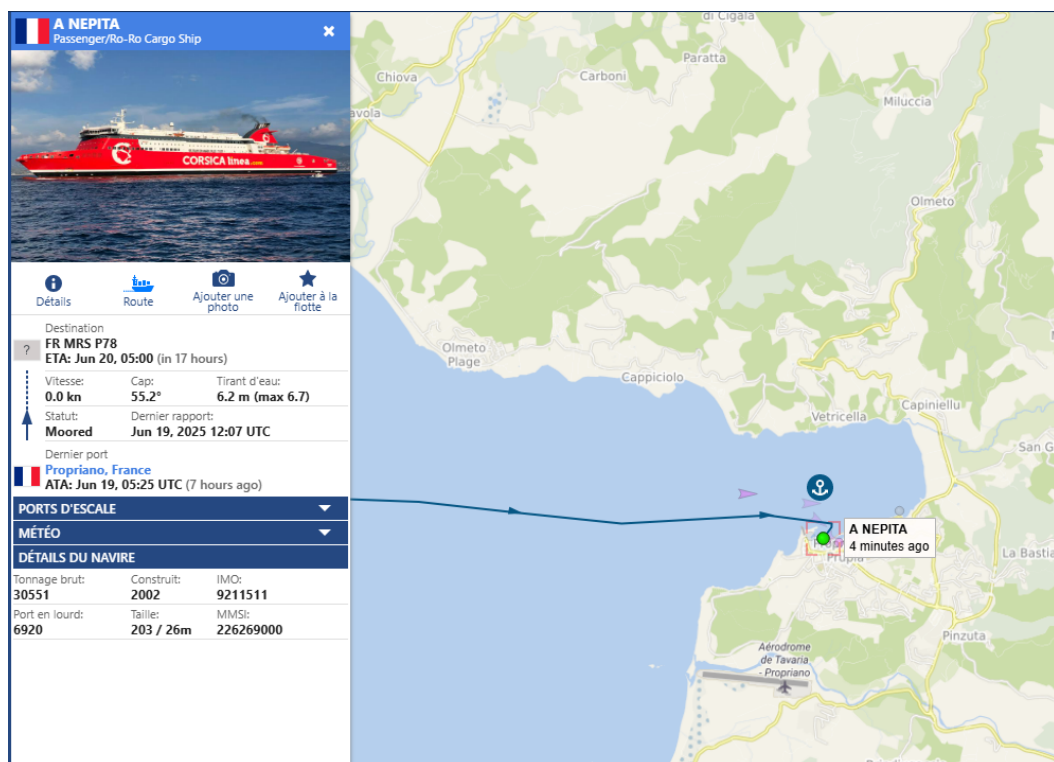
Bonjour Mme GUELLAEN,

Comme suite à nos échanges téléphoniques et après retour de renseignements pris auprès de la DMLC/Capitaineries, vous trouverez ci-dessous l'avis de la Collectivité de Corse concernant le projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aéroport de Propriano :

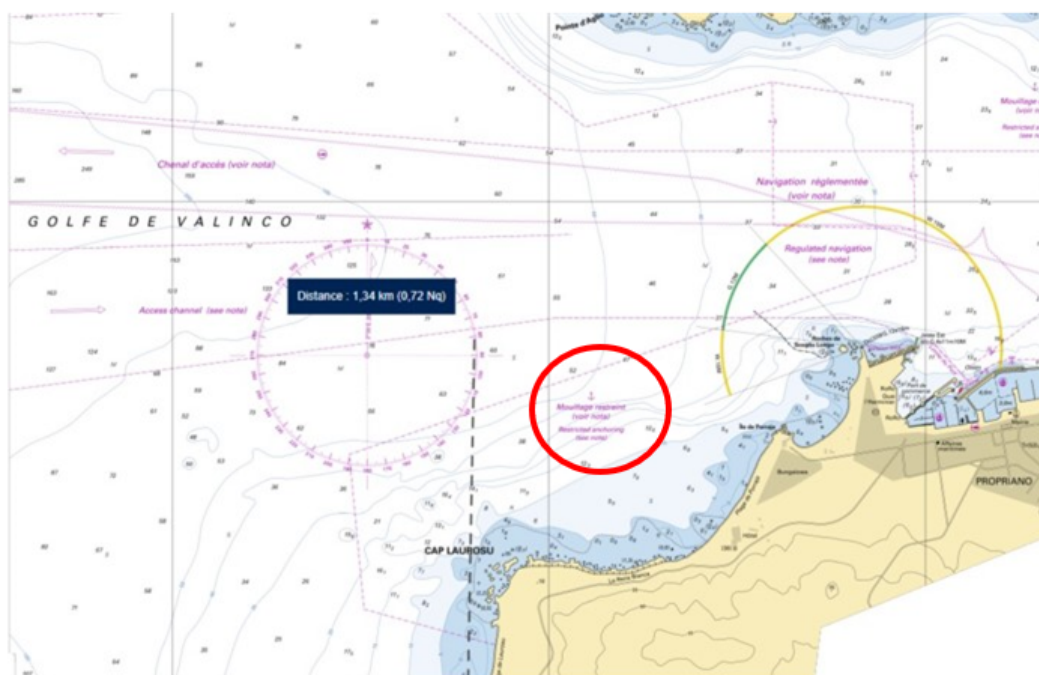
- Le trafic maritime sur le port de Propriano se compose de navires de type Ferry, de croisière et de voilier. Leurs trajectoires sont décrites sur l'Arrêté Préfectoral n°128/219 qui précise notamment que ces navires doivent emprunter une voie d'accès délimitée de forme rectangulaire essentiellement implantée sur la partie sud du golfe de Valinco.



Extrait de l'AP n°128/219



- Une zone de mouillage est prévue pour les bateaux qui ne peuvent pas accoster à quai ; elle est située au sud du chenal à l'extrémité nord du feu de la jetée (Cf. indication ci-dessous dans le rond rouge)



- La hauteur d'un navire, qui s'exprime en « tirant d'air » est variable suivant le type de bateau. Même si les Ferries qui desservent la ville dans le cadre d'OSP ont tous un tirant d'air qui s'approchent de la limite des 50 mètres, les bateaux de croisière et encore plus les voiliers dépassent allégrement ce plafond. Vous trouverez ci-dessous les valeurs de ces navires qui exploitent actuellement ce port. Il conviendra également de prévoir et d'anticiper la surenchère dimensionnelle des armateurs pour les nouveaux navires de croisière.

Cie	NOM DU NAVIRE	N° OMI	Année	LONGUEUR	LARGEUR	T.EAU (m)	T.AIR (m)	CAPACITÉ			Distance AR / PI (m)
								PAX	VL	Fret U roulants	
CORSICA LINEA	A GALEOTTA	9891749	2022	206	28,4	6,7	42,00	930	150	170 remorques	8
	DANIELLE CASANOVA	9230476	2002	176	30,4	6,7	48,00	2400	700		9
	JEAN NICOLI	9161948	1998	200,65	25,8	6,4	40,00	1320	600	2186 / 150 rem.	10,5
	PAGLIA ORBA	9050826	1994	165,8	29,02	6,6	41,60	594	120	147 remorques	11
	PASCAL PAOLI	9247510	2003	176	30,5	6,2	42,00	654	130	2300 / 160 rem.	12
	VIZZAVONA	9138006	1999	188,3	34,8	6,3	45,00	815	130	155 rem.	9
	A NEPITA	9211511	2002	203,24	25,7	6,6	38,99	1187	100	140 remorques	5
	MONTE D'ORO	8911516	1991	145,3	27,8	6,7	39,40	530	130	1628 / 110 rem.	8,5
	MEDITERRANEE	8705395	1989	165,5	27,5	6,4	46,60	2950	800	40 rem.	

Navires de la Corsica Linea

N°	Nom du Navire	Longueur hors-tout	Tirant d'air (mètres)	Date / Heure arrivée	Date/Heure départ prévu	PAQ Préy	Cap. pax
1	WORLD TRAVELLER	126	28,50	16/05/2024 07:59	16/05/2024 19:59	Quai de la ville	200
2	SIRENA	180,45	41,07	23/05/2024 07:59	23/05/2024 18:00	Quai de la ville	826
3	SEA CLOUD (voilier)	109	57,40	03/06/2024 07:00	03/06/2024 19:59	Quai de la Jetée	64
4	MARELLA DISCOVERY 2	264,3	50,00	07/06/2024 08:44	07/06/2024 16:59	Quai de la ville	2076
5	CLUB MED 2 (voilier)	187	67,50	03/07/2024 07:59	03/07/2024 18:00	Mouillage sur rade	439
6	MARELLA VOYAGER	263,9	54,20	04/07/2024 09:00	04/07/2024 15:00	Quai de la ville	2217
7	MARELLA VOYAGER	263,9	54,20	18/07/2024 09:00	18/07/2024 15:00	Quai de la ville	2217
8	MARELLA VOYAGER	263,9	54,20	13/08/2024 09:00	13/08/2024 17:30	Quai de la ville	2217
9	VISTA OCEANIA	241		22/08/2024 08:19	22/08/2024 18:00	Quai de la ville	1321
10	MARELLA DISCOVERY 2	264,3	50,00	30/08/2024 09:00	30/08/2024 16:59	Quai de la ville	2076
11	ROYAL CLIPPER (voilier)	134	54,00	23/09/2024 12:00	23/09/2024 19:00	Quai de la Jetée	246
12	RENAISSANCE	219,3	48,60	27/11/2024 07:45	27/11/2024 19:59	Quai de la ville	1200
13	BOLETTE	237,9		17/05/2025 08:30	17/05/2025 17:44	Quai de la ville	1380
14	MARELLA DISCOVERY	264,3	50,00	06/06/2025 09:00	06/06/2025 16:59	Quai de la ville	2074
15	NAUTICA	180,45		18/08/2025 07:59	18/08/2025 19:00	Quai de la ville	777
16	MARELLA DISCOVERY	264,3	50,00	29/08/2025 09:00	29/08/2025 16:59	Quai de la ville	2074
17	BALMORAL	218,05		30/09/2025 12:00	30/09/2025 18:00	Quai de la ville	1400
18	BOLETTE	237,9		04/10/2025 08:30	04/10/2025 16:00	Quai de la ville	1380
19	MV LA BELLE DES OCEA	102,9		19/10/2025 13:59	20/10/2025 09:00	Quai de la Jetée	130

Extrait des dimensions des bateaux de croisières qui accostent sur le port de Propriano

Au regard de ces éléments, la flotte actuelle de navires qui exploite le port de Propriano grèvera les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano. Ces bateaux qui empruntent le chenal d'accès, qui soient à quai ou au mouillage seront considérés comme des obstacles et ne seront, in fine, plus acceptés.

En conséquence, la collectivité de Corse vous demande de bien vouloir réviser votre projet d'institution des servitudes aéronautiques en augmentant la valeur de la surface horizontale intérieure qui est limitée dans votre projet à 49,80 m NGF.

Dans l'attente de votre décision et comptant sur votre compréhension,
Bien cordialement.

Aghjuntu Aeruporti / Adjoint Aéroportuaire

Tél. : 04 20 03 95 26 / 06 03 29 00 25

Indirizzu elettroniku / Courriel : nicolas.blanc@isula.corsica



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale des affaires
culturelles Unité départementale de
l'architecture et du patrimoine**

Affaire suivie par :

Zoé TOMI

Tél : 04 95 51 52 09

Courriel : udap.corse-du-sud@culture.gouv.fr

Réf : UDAP 2A/16-2025

L'architecte des bâtiments de France

à

Le préfet de Corse,
préfet de la Corse-du-Sud
Palais Lantivy – Cours Napoléon
20188 Ajaccio cedex 9

Ajaccio, le 26 juin 2025

Objet : PROPRIANO – Projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome.

En réponse au dossier de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano transmis en date du 5 juin 2025 à l'unité départementale de l'architecture et du patrimoine (UDAP) de Corse-du-Sud, je vous transmets l'avis du service sur les documents soumis.

Au titre du code du patrimoine ou du code de l'environnement, l'UDAP n'émet pas de remarques sur le dossier de servitudes transmis.

Architecte des bâtiments de France
Cheffe de service
de l'unité départementale de l'architecture
et du patrimoine de la Corse-du-Sud

Alizée BLONDELOT

Copie :

Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (RDD/DD)



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Corse**

Service Connaissance Information Logement
Affaire suivie par : Benoît DE LA ROCHEBROCHARD
Tél : 04 20 61 96 45 ou 06 64 11 11 16

Mél: benoit.de-la-rochebrochard@developpement-durable.gouv.fr

Réf : Courrier de saisine du 3/06/2025 de la préfecture de Corse-du-Sud (affaire suivie par Pauline FRANCHI)

Ajaccio, le 22/07/2025

Monsieur le Directeur Régional de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement de Corse

à

Monsieur le directeur du transport
aérien
Direction de la sécurité de l'aviation
civile Sud-Est (RDD/DD)

Objet : Projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aéroport de Propriano
Conférence entre services

Comme suite à la demande citée en référence, j'ai l'honneur de vous faire parvenir notre avis pour ce projet d'institution de servitudes aéronautiques de l'aéroport de Propriano.

À cet effet, je vous transmets un porté à connaissance sur les enjeux recensés.

1. Biodiversité et Paysages

Concernant les enjeux chiroptères et oiseaux répondant à la logique de dérogation pour destruction rendue nécessaire pour un péril aviaire, les informations naturalistes sont consultables en libre accès sur les plateformes suivantes :

- Les données générales de zonage sont sur le site de l'ODDC : <https://georchestra.ac-corse.fr/mapstore/#/home>
- Les ZNIEFF de Corse font l'objet d'une information spécifique sous le lien : <https://inpn.mnhn.fr/zone/znief/listeZnief>
- Les observation d'espèces à enjeux en Corse issues du dispositif OPENOBS : <https://georchestra.ac-corse.fr/geonetwork/srv/fre/catalog.search#/metadata/MT1729589463228>
- Les occurrences de taxons (dont les espèces protégées) sur le site : <https://openobs.mnhn.fr/>

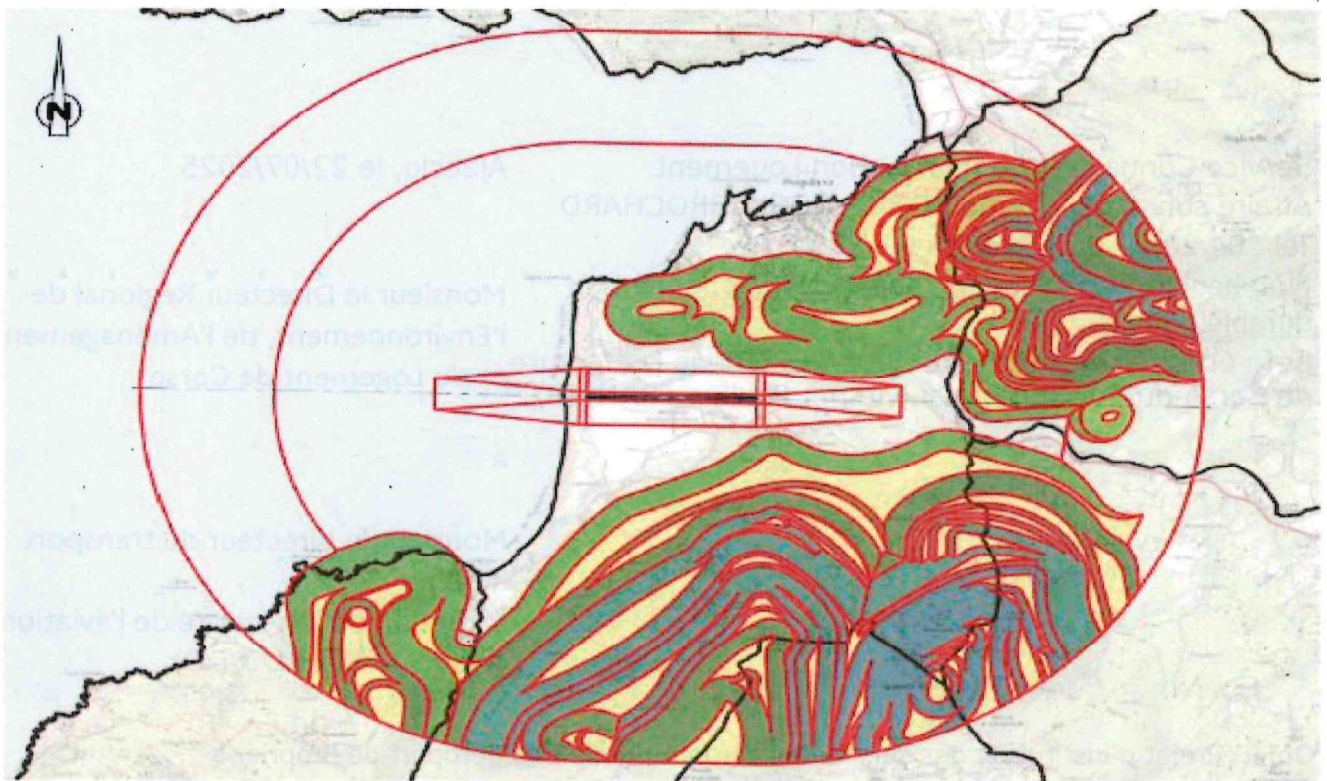
Adresse : Centre administratif Paglia Orba - Lieu dit Croix d'Alexandre - Route d'Alata - 20090 AJACCIO

Standard : 04 95 51 79 70 - Accueil du lundi au vendredi de 9h à 12 h et de 14h à 16h

Adresse électronique : DREAL-Corse@developpement-durable.gouv.fr

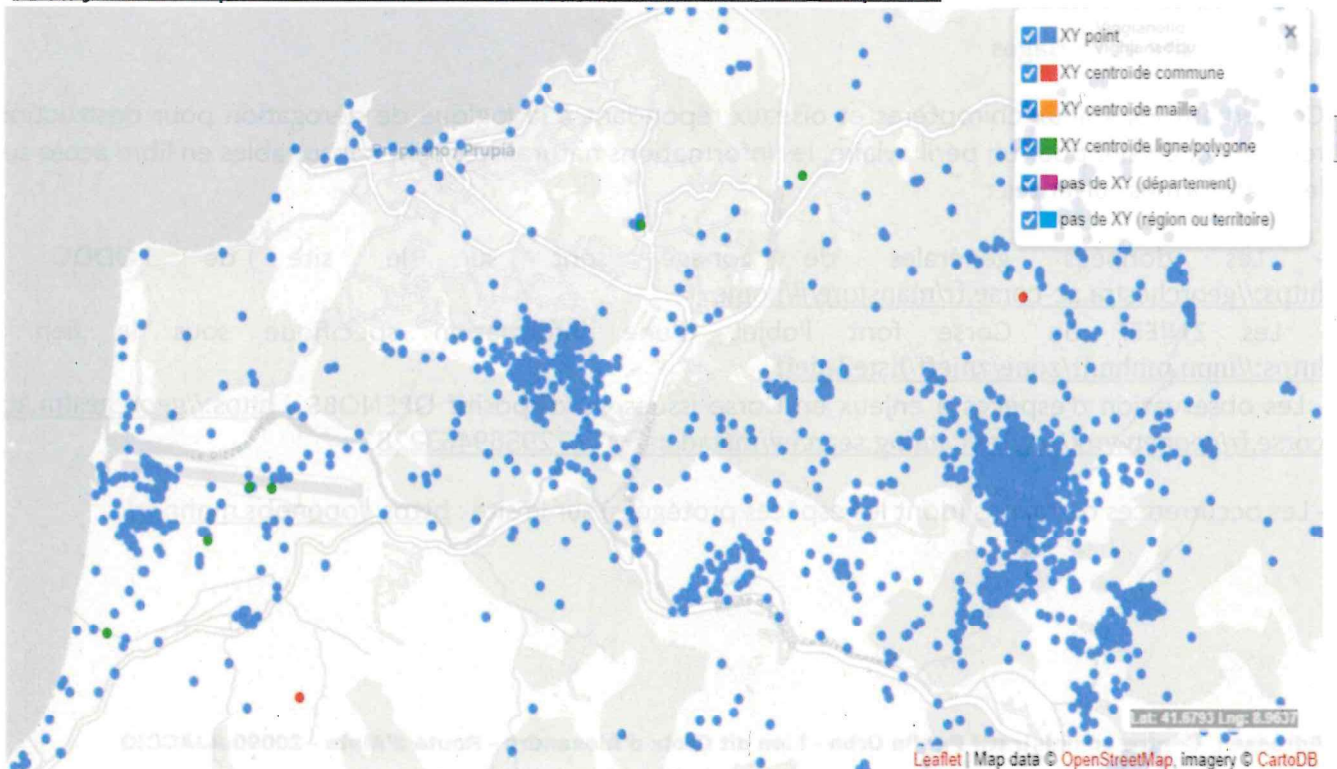
www.corse.developpement-durable.gouv.fr

Dans ce cas particulier une sélection des espèces protégées et d'intérêt patrimonial peut-être visualisée pour ce qui concerne le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano et ses 2 adaptations dites globales en superposant les lieux.



Extrait dossier CeS/DGAC Sept. 2015 – Vue d'ensemble des adaptations globales

Avec les espèces présentes : https://openobs.mnhn.fr/openobs-hub/occurrences/search?q=%28dynamicProperties_groupeTaxo_GP%3AOiseaux+OR+dynamicProperties_groupeTaxo_GP%3AMammif%C3%A8res%29+AND+%28dynamicProperties_raw_stateProvince%3ACorse%29+AND+%28dynamicProperties_diffusionGP%3A%22true%22%29#tab_mapView



Le projet de plan de servitudes aéronautiques devra tenir compte de la trame verte et bleue et notamment les éléments de paysage que constituent haies et rivières favorables aux oiseaux et aux chiroptères susceptibles d'impacter les trajectoires de vols.

<https://www.isula.corsica/attachment/2062635/>

<https://geoservices.ign.fr/bdhaie>

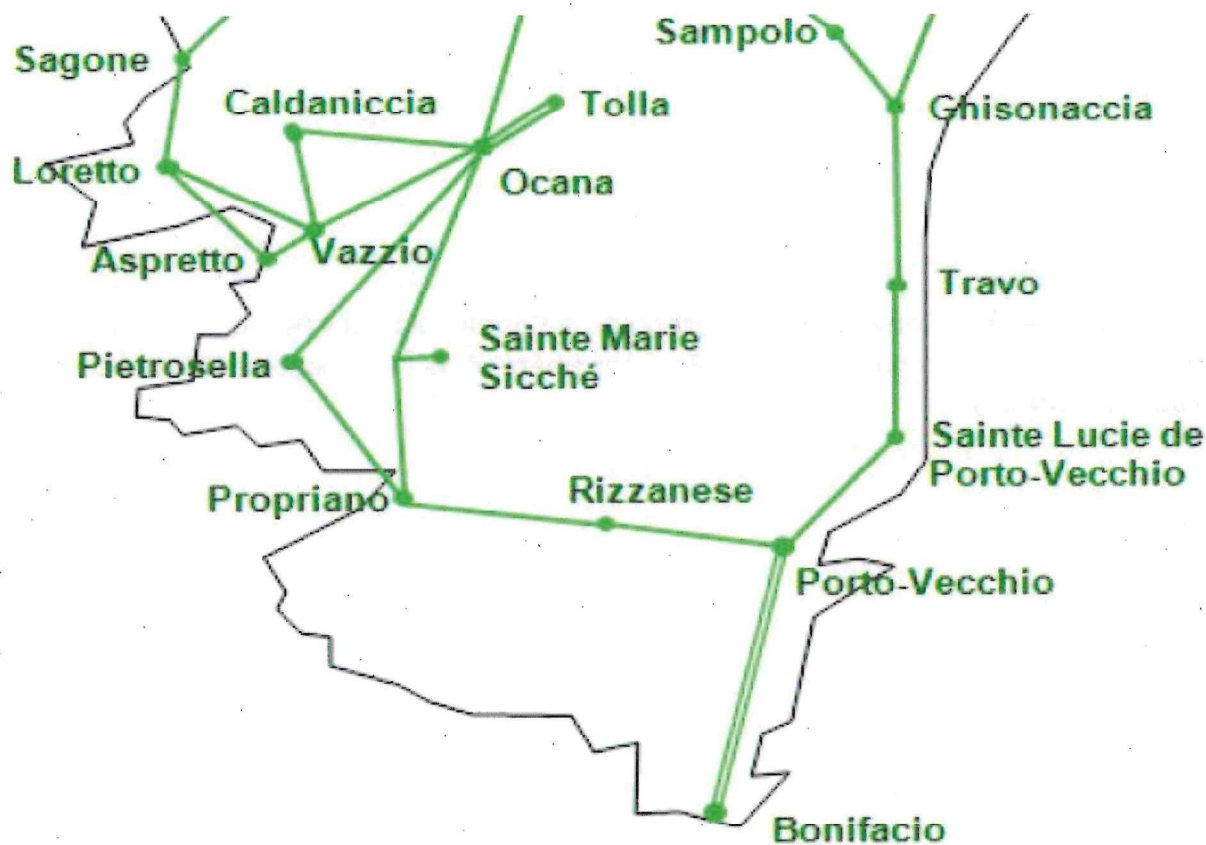
https://services.sandre.eaufrance.fr/telechargement/geo/ETH/BDTopage/2023/BD_Topage_FXX_2023-shp.zip

Le contact privilégié à la DREAL est le service biodiversité, évaluation et paysages (SBEP) :

- sbep.dreal-corse@developpement-durable.gouv.fr

2. Servitudes et risques

La DREAL n'est pas compétente pour émettre un avis technique sur la présence d'ouvrages électriques qui relève d'EDF. Il est toutefois relevé que le poste HTB 90kV/20kV de Propriano est situé à proximité de l'aérodrome. Il s'agit d'un nœud important pour l'alimentation électrique de la Corse-du-Sud avec notamment 3 départs de lignes HTB.



Le projet de plan de servitudes aéronautiques semble avoir bien identifié les lignes électriques HTB en question (10 pylones mentionnés à l'est du poste électrique) mais il appartient à la DGAC de se rapprocher directement des services d'EDF pour s'assurer que les caractéristiques techniques des ouvrages ont été correctement prises en compte et vérifier si certains des ouvrages doivent faire l'objet d'une mise en conformité relative au balisage.

Les contacts privilégiés à EDF sont :

- fanny.sbraggia@edf.fr - 06 65 39 19 01 - responsable ingénierie HTB et postes sources
- amandine.bono@edf.fr - 06 07 22 93 13 - cheffe du service gestion du système électrique

Par délégation, le chef du Service
Connaissance Information
Logement

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping loop followed by a vertical line and a horizontal stroke.

Jacques NICOLAU

Copie : Préfecture de la Corse-du-Sud/Direction de la Coordination des Politiques de l'État et du Développement Territorial/Bureau de l'Environnement et de l'Aménagement (affaire suivie par Pauline FRANCHI)

Objet: RE: Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano
Date: lundi 8 septembre 2025 à 16:40:55 heure d'été d'Europe centrale
De: Dominique CANALE
À: BEA, Canyka Guellaen
Cc: Directeur SIS2A, Michel CORTI, Olivier JAVELLE
Pièces jointes: image.png, image.png, Outlook-qa0ovnxo.svg

Externe

Bonjour,

Dans le cadre du projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano, je vous informe que le SZIS 2A ne dispose d'aucune installation dans les zones de dégagement définies dans le dossier joint.

Cordialement,


Commandant Dominique CANALE
Chef du Groupement
Gestion Des Risques

dominique.canale@sis2a.corsica
06 79 84 99 57
<https://opendfci.fr/2A>

De : BEA <pref-environnement@corse-du-sud.gouv.fr>

Envoyé : vendredi 5 septembre 2025 18:28

Cc : GUELLAEN Canyka - DGAC/DSAC/DSAC-SE/ADT/RDD/PDD

<canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr>

Objet : Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano

Bonjour,

Les services de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont élaboré le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano afin de protéger celui-ci contre l'édification d'obstacles incompatibles avec la sécurité des vols.

Par décision du 19 août 2024, le directeur du transport aérien a donné son accord pour le lancement de l'instruction locale. Conformément aux dispositions de l'article R 6351-5 du code des transports, l'enquête publique à laquelle est soumis l'aérodrome et la modification du plan de servitudes aéronautiques de dégagement est précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés.

L'ouverture de la consultation des services pour recueillir votre avis est ouverte depuis le



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité



Ajaccio, le

10 SEP. 2025

Direction de la Santé Publique
Direction Adjointe Santé Environnement
Service Santé Environnement de Corse-du-Sud
Affaire suivie par : Maya MEDIOUNI
Tél : 04.95.51.99.58
Mél : maya-bertina.mediouni@ars.sante.fr
INDSP\SE\2\AVIS\DIVERS\2025\AEROPORT PROPRIANO\PSA
Propriano.docx

Références à rappeler : SE2A/MM/N° 255

La Directrice Générale

A

Monsieur le Préfet de Corse
Préfet de Corse du Sud
Préfecture de Corse
Palais Lentivy
Cours Napoléon
20 188 Ajaccio Cedex 9

Objet : avis sur l'instauration de servitudes aéronautiques prévues à l'article L6351-1 suivants du Code des transports sur l'aérodrome de Propriano.

Le dossier soumis à consultation concerne l'instauration de servitudes aéronautiques de dégagement autour de l'aérodrome de Propriano. Ces servitudes visent à réglementer la hauteur des obstacles environnants afin de préserver la sécurité des approches et des décollages. Il convient de rappeler qu'il ne s'agit pas d'une modification des activités de l'aérodrome : le trafic, les trajectoires de vol et les horaires ne sont pas modifiés par ce projet.

Sur le plan sanitaire, l'analyse montre que le plan proposé n'entraîne pas de nouvelles émissions et ne modifie pas les expositions chroniques auxquelles la population riveraine peut être soumise. Les nuisances sonores et atmosphériques liées au trafic aérien resteront inchangées.

Les seules incidences possibles concernent les aspects suivants :

- la mise en place éventuelle de balisages lumineux sur certains obstacles existants, susceptible de générer localement une gêne visuelle limitée si l'orientation du balisage lumineux est dirigé vers des habitations.
- des travaux ponctuels qui pourraient être engagés pour mettre en conformité certaines installations.

Aussi, il conviendra de veiller à limiter les nuisances lumineuses lors du balisage éventuel des obstacles et de s'assurer que les chantiers nécessaires soient conduits dans le respect des règles de protection de la population riveraine (nuisances sonores, poussières, déchets de chantier).

Par ailleurs, ce dispositif de servitudes, qui doit être annexé aux PLU des communes impactées (Propriano, Viggianello, Olmeto, Bilia, Belvédère-Campomoro et Sartène), en encadrant la hauteur et l'implantation des constructions, peut contribuer à attirer l'attention sur les projets de création d'établissements sensibles dans des zones exposées au risque aérien.

En conclusion, il apparaît que ce projet de plan de servitudes aéronautiques n'induit pas de risque sanitaire significatif, aussi j'émetts un avis favorable à son adoption.

Pour la Directrice Générale de l'ARS de Corse,
Et par délégation,
La Directrice Générale Adjointe

Marie-Pia ANDREATTI

Objet: Re: Tr: Tr: Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano
Date: jeudi 11 septembre 2025 à 17:21:52 heure d'été d'Europe centrale
De: DDT 2A/SACT (Service aménagement et cohésion des territoires) emis par CORMIER Sidney-Aude (SACT Cheffe de service) - DDT 2A/SACT
À: Canyka Guellaen, sebastien.berges@corse-du-sud.gouv.fr
Cc: jean-hugues.vos@corse-du-sud.gouv.fr
Pièces jointes: oiddfhdigkdaemjp.gif, fjdackccmbfdnoa.gif, afmjdhppgogedgji.gif, gnfpomhbpheoldpj.gif

Externe

Bonjour,

le projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano n'appelle pas de remarques particulières. Toutefois, ces servitudes, une fois approuvées, devront être annexées au PLU de la commune.

A ce titre, pourriez-vous nous mettre en copie de la transmission à la commune?

Cordialement,

Sidney-Aude CORMIER

Cheffe du service Aménagement et Cohésion des Territoires

Terre-Plein de la Gare - 20302 AJACCIO CEDEX 9

Tél : 04 95 29 08 68

www.corse-du-sud.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction Départementale des Territoires



Le 09/09/2025 à 17:58, VOS Jean-Hugues (Directeur adjoint) - DDT 2A/DIR a écrit :

Bonjour

Pour suite à donner s'il vous plait. Délai max : 4 octobre.
Cela peut bien sur est "simple".

Cdlt

Jean-Hugues VOS

Directeur Adjoint

Direction | Direction Départementale des Territoires de Corse-du-Sud

Terre-Plein de la Gare 20302 AJACCIO CEDEX 9

Tel : +33 495290860 - Mobile : +33 688163565

www.ecologie.gouv.fr



**PRÉFET
DE CORSE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des
Territoires de Corse-du-Sud**

----- Message transféré -----

Sujet : Tr: Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano

Date : Mon, 8 Sep 2025 07:25:09 +0200

De : DDT-SECRETARIAT - DDT 2A/DIR emis par MONDOLONI Mylene (Secrétaire de Direction) - DDT 2A/DIR [<ddt-secretariat-direction@corse-du-sud.gouv.fr>](mailto:ddt-secretariat-direction@corse-du-sud.gouv.fr)

Organisation : DDT 2A/DIR

Pour : VRIGNAUD David (Directeur de DDT) - DDT 2A/DIR [<david.vrignaud@corse-du-sud.gouv.fr>](mailto:david.vrignaud@corse-du-sud.gouv.fr), VOS Jean-Hugues (Directeur adjoint) - DDT 2A/DIR [<jean-hugues.vos@corse-du-sud.gouv.fr>](mailto:jean-hugues.vos@corse-du-sud.gouv.fr)

Mylene MONDOLONI

Secrétaire de Direction

Direction | Direction Départementale des Territoires de Corse-du-Sud

Terre-Plein de la Gare 20302 AJACCIO CEDEX 9

Tel : +33 495290803

www.ecologie.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des
Territoires de Corse-du-Sud**

----- Message transféré -----

Sujet : Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano

Date : Fri, 05 Sep 2025 18:28:25 +0200

De : PREF2A pref-environnement - 2A CORSE-DU-SUD/PREFECTURE/BAL FONCTIONNELLES [<pref-environnement@corse-du-sud.gouv.fr>](mailto:pref-environnement@corse-du-sud.gouv.fr)

Répondre à : pref-environnement@corse-du-sud.gouv.fr

Copie à : GUELLAEN Canyka - DGAC/DSAC/DSAC-SE/ADT/RDD/PDD [<canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr>](mailto:canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr)

Bonjour,

Les services de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont élaboré le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano afin de protéger celui-ci contre l'édification d'obstacles incompatibles avec la sécurité des vols.

Par décision du 19 août 2024, le directeur du transport aérien a donné son accord pour le lancement de l'instruction locale. Conformément aux dispositions de l'article R 6351-5 du code des transports, l'enquête publique à laquelle est soumis l'aérodrome et la modification du plan de servitudes aéronautiques de dégagement est précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés.

L'ouverture de la consultation des services pour recueillir votre avis est ouverte depuis le mois de juin dernier (cf pièce jointe envoyée par lettre recommandée).

N'ayant pas eu de retour de votre part, je vous sou mets de nouveau le dossier de servitudes qui comprend :

1/ Les projets de plans de servitudes :

- un plan d'ensemble A1 (échelle 1/25 000ème) ;
- un plan de détails A2 (échelle 1/10 000ème).

2/ Un recueil explicatif comprenant:

- Un résumé
- une note d'information générale;
- une notice explicative.

Ce dossier est à télécharger à l'adresse suivante : <https://tele-dossier.fr/propriano/>

En cas de difficulté, vous pouvez contacter le service de l'aviation civile au 04 42 33 76 81 ou par messagerie: canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr

Je vous demanderais de bien vouloir me faire connaître, dans le **délai d'un mois à compter de la réception de ce courriel**, l'avis et les observations éventuelles de votre service sur ce dossier, en le transmettant à l'adresse ci-dessous par courrier ou par messagerie électronique :

Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (RDD/DD)
1 rue Vincent Auriol, 13617 Aix-en-Provence cedex 1
canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr

J'attire votre attention sur le fait que, passé ce délai, sans réponse de votre part et pour me permettre de poursuivre la procédure d'approbation du dossier, je considérerai que vous n'avez aucune observation à présenter. Votre avis sera alors réputé favorable.

Cordialement,

Pauline FRANCHI

Bureau de l'environnement et de l'aménagement

Palais Lantivy- Cours Napoléon - 20188 AJACCIO CEDEX 9

Tél : 04.95.11.11.78

www.corse-du-sud.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination des politiques de l'Etat
et du développement territorial**

Objet: Re: [direction.ajaccio] Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propiano
Date: lundi 15 septembre 2025 à 11:57:36 heure d'été d'Europe centrale
De: MIALHE Gérard
À: Canyka Guellaen
Cc: ROOS Stéphane

Externe

Bonjour Mme Guellaen
suite à votre mail et lecture attentive du dossier mis à disposition par vos services, Météo-France n'ayant aucune infrastructure pouvant être impacté par ce plan de servitudes aéronautiques, le Centre de Rattachement Aéronautique de Bastia n'a pas d'avis ni d'observations à vous formuler.

Pour valoir ce que de droit

Bien cordialement

Gérard MIALHE

Chef du Centre de Rattachement Aéronautique de Bastia

Météo-France - Direction des Services Météorologiques - Département Aéronautique

DSM/AERO - CRA Bastia

Aéroport Bastia Poretta - 20290 Lucciana

Mél : direction.cra-bastia@meteo.fr

Fixe: 04.95.30.09.41 - Mobile: 06.08.41.43.92



Un geste pour l'environnement? N'imprimez ce courrier que si nécessaire

De: "BEA" <pref-environnement@corse-du-sud.gouv.fr>

Cc: "GUELLAEN Canyka - DGAC/DSAC/DSAC-SE/ADT/RDD/PDD" <canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr>

Envoyé: Vendredi 5 Septembre 2025 18:28:25

Objet: [direction.ajaccio] Relance : projet d'institution des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propiano

Bonjour,

Les services de la direction générale de l'Aviation civile (DGAC) ont élaboré le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propiano afin de protéger celui-ci contre l'édification d'obstacles incompatibles avec la sécurité des vols.

Par décision du 19 août 2024, le directeur du transport aérien a donné son accord pour le lancement de l'instruction locale. Conformément aux dispositions de l'article R 6351-5 du code des transports, l'enquête publique à laquelle est soumis l'aérodrome et la modification du plan de servitudes aéronautiques de dégagement est précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés.

L'ouverture de la consultation des services pour recueillir votre avis est ouverte depuis le mois de juin dernier (cf pièce jointe envoyée par lettre recommandée).

N'ayant pas eu de retour de votre part, je vous sou mets de nouveau le dossier de servitudes qui comprend :

1/ Les projets de plans de servitudes :

- un plan d'ensemble A1 (échelle 1/25 000ème) ;
- un plan de détails A2 (échelle 1/10 000ème).

2/ Un recueil explicatif comprenant:

- Un résumé
- une note d'information générale;
- une notice explicative.

Ce dossier est à télécharger à l'adresse suivante : <https://tele-dossier.fr/propriano/>

En cas de difficulté, vous pouvez contacter le service de l'aviation civile au 04 42 33 76 81 ou par messagerie: canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr

Je vous demanderais de bien vouloir me faire connaître, dans le **délai d'un mois à compter de la réception de ce courriel**, l'avis et les observations éventuelles de votre service sur ce dossier, en le transmettant à l'adresse ci-dessous par courrier ou par messagerie électronique :

Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (RDD/DD)
1 rue Vincent Auriol, 13617 Aix-en-Provence cedex 1
canyka.guellaen@aviation-civile.gouv.fr

J'attire votre attention sur le fait que, passé ce délai, sans réponse de votre part et pour me permettre de poursuivre la procédure d'approbation du dossier, je considérerai que vous n'avez aucune observation à présenter. Votre avis sera alors réputé favorable.

Cordialement,

Pauline FRANCHI

Bureau de l'environnement et de l'aménagement

Palais Lantivy- Cours Napoléon - 20188 AJACCIO CEDEX 9

Tél : 04.95.11.11.78

www.corse-du-sud.gouv.fr



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction de la coordination des politiques de l'Etat et du développement territorial

Objet: 2A24902 Propriano : Reservoir - PSA.
Date: mardi 16 septembre 2025 à 17:22:10 heure d'été d'Europe centrale
De: Grimaldi Christian
À: Canyka Guellaen
Cc: Molinari Arnaud
Pièces jointes: image001.png, image002.png, image003.png

Externe

Bonjour,

Suite à la réception de votre courrier, une étude a été menée.
Les infrastructures présentes dans la zone se situent en dessous des limites fixées par le PSA.
Néanmoins, une remise en peinture du pylône situé au lieudit « turiciola » sera réalisée.
Le balisage diurne rouge et blanc est maintenu.

Cdlt,



Christian GRIMALDI

Responsable Patrimoine Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse
Direction des Infrastructures, du Patrimoine et de l'Energie | BU TowerCO
T. 04 91 99 35 54 | M. 06 73 47 87 68
christian.grimaldi@tdf.fr – www.tdf.fr
250 bd Mireille Lauze
CS 70165 -13387 Marseille Cedex 10



Consultation entre services et
collectivités intéressés

—

Procès-verbal de clôture du
préfet de Corse-du-Sud du 13 janvier
2026



**PRÉFET
DE LA CORSE-
DU-SUD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de la coordination des politiques de l'Etat
et du développement territorial
Bureau de l'environnement et de l'aménagement**

**Aérodrome de Propriano
Servitudes aéronautiques de dégagement
Conférence entre services**

PROCÈS-VERBAL DE CLÔTURE

Par décision ministérielle du 19 août 2024, le directeur du transport aérien, par délégation du ministre chargé des transports, a pris en considération le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Propriano et donné son accord pour le lancement de l'instruction locale.

Conformément aux dispositions du code des transports et notamment de son article R. 6351-5, une consultation des services et des collectivités publiques intéressés a précédé l'enquête publique à laquelle le plan de servitudes aéronautiques doit être soumis. Mes services ont ouvert la conférence entre services par lettres en date du 27 mai 2025, avec un délai de réponse fixé à deux mois. Une relance par voie électronique a été opérée le 05/09/2025 auprès des destinataires n'ayant pas donné suite au courrier initial. Consécutivement à cette relance le délai de réponse a été prolongé jusqu'au 15/10/25 (soit un délai total de 4 mois et 19 jours).

A la date du 15/10/25 mes services ont reçu 09 réponses. Conformément à la réglementation en vigueur, les organismes et collectivités n'ayant pas répondu dans le délai imparti sont réputés avoir émis un avis favorable.

1) Ont exprimé un avis favorable ou ne font état d'aucune observation, les services et collectivités suivants :

- La sous-direction régionale de la circulation aérienne militaire (SDRCAM Sud) ;
- L'Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP) ;
- Le Service d'incendie et de secours (SIS 2A) ;
- La Direction départementale des territoires,
- Météo-France ;
- TDF.

2) Sont réputés avoir émis un avis favorable, faute de réponse dans les délais, les services et collectivités suivants :

Services de l'État :

La direction centrale du service d'infrastructure de la défense ;
La direction d'Appui au Numérique Zonale (DANZ) ;
La direction régionale des finances publiques (DRFIP);
La direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) ;
L'office National des Forêts, direction territoriale de Corse (ONF) ;
L'agence nationale des fréquences ;
La Collectivité de Corse.

Collectivités et syndicats :

La communauté de communes du Sartenais Valinco Taravo (CCSVT) ;
Le syndicat ELISA ;
La commune de Bilia ;
La commune de Belvédère-Campomoro ;
La commune d'Olmeto ;
La commune de Propriano ;
La commune de Sartène ;
La commune de Viggianello .

Autres organismes:

La chambre de commerce et d'industrie ;
La chambre d'agriculture de Corse ;
Les chemins de fer de la Corse ;
Le syndicat d'énergie de la Corse-du-Sud ;
TowerCast ;
ATC ;
CELLENEX ;
TOTEM ;
SFR ;
FERR ;
BOUYGUES ;
CORSICA TELECOM ;
FRANCE TELECOM/ORANGE ;
GRT-GAZ ;
GRDF- Direction clients territoires Sud-est ;
EDF ;
RTE ;
ENEDIS ;
AXIANS -service infra Corse ;
ASCOR ;
l'école de pilotage Avion / Hélicoptère C.I.F.A. – Valinco ;
l'école de parachutisme du Valinco ;
l'aéroclub du Valinco.

3) Ont fait part de leurs observations les services et collectivités suivants :

La DREAL et l'ARS ont transmis des observations. Celles-ci ont été examinées par la Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est, laquelle conclut qu'elles n'appellent aucune modification du projet de servitudes aéronautiques soumis à la consultation.

La Collectivité de Corse a, pour sa part, sollicité une modification du projet de servitudes aéronautiques afin de prévoir et d'anticiper une éventuelle augmentation du tirant d'air des futurs navires de croisière fréquentant le golfe du Valinco. La Direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est a donné une suite favorable à cette demande et a intégré une adaptation compatible avec celle-ci.

Ainsi, il est pris acte des adhésions explicites ou implicites données par les chefs de services et collectivités appelés en conférence.

Il est donné acte de leurs observations aux chefs de services qui les ont présentés.

La conférence entre services concernant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Propriano est déclarée close à la date du 15 octobre 2025.

La modification apportée au projet de plan de servitudes ne touchant que le golfe de Valinco, la procédure en vue de son approbation peut se poursuivre sur la base du projet modifié. La prochaine étape de ce dossier sera sa mise à l'enquête publique.

Fait à Ajaccio le

13 JAN. 2026

Pour le préfet, et par délégation,
la Secrétaire Générale


Agnès CHAVANON

