

AÉRODROME DE PROPRIANO (LFKO)

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du

Février 2026

SOMMAIRE

PROJET DE PLAN DES SERVITUDES	1
AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	1
1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	6
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	6
II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste	7
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	7
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	8
II.4.3 - Périmètre d'appui	8
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	8
II.4.5 - Surface conique	8
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	9
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagements	10
II.4.8 - Adaptations des surfaces	11
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	16
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS	16
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	17
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	17
II.2 - OBSTACLES À VENIR	17
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	18

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

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

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

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

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

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

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

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

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

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

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

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

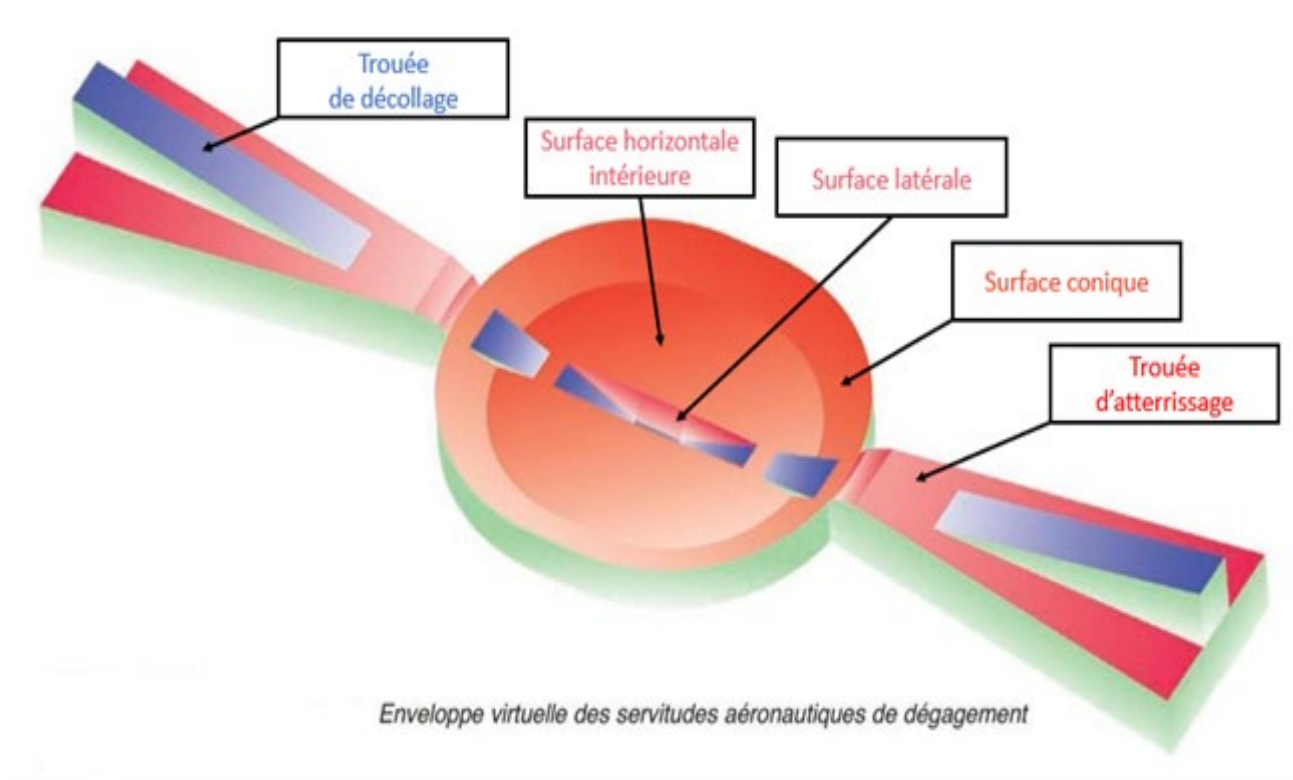
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision ...),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

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

I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

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



I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES

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

I.5.1 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.2 - Balisage des obstacles

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

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

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

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

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

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

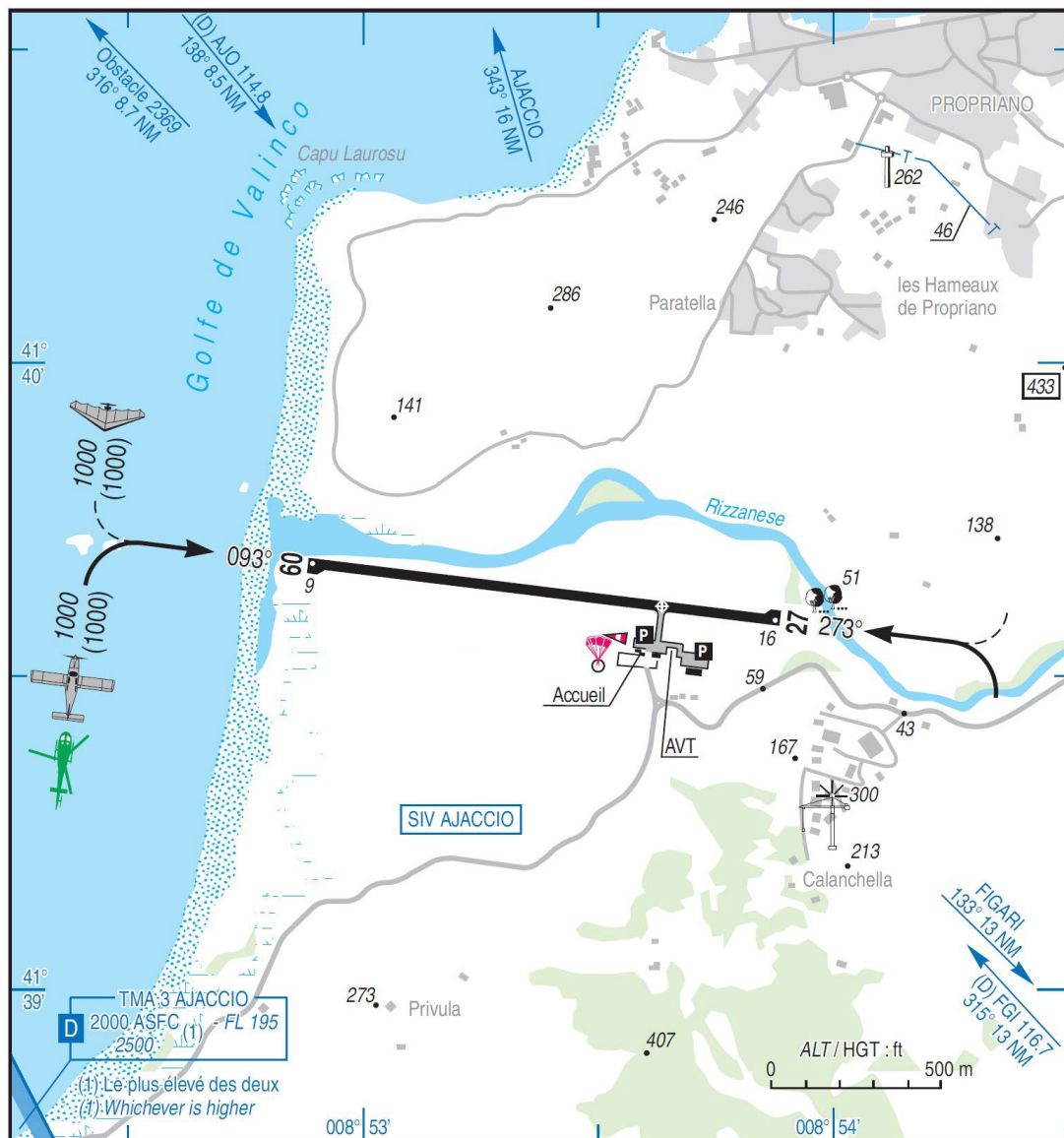
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

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

Concernant l'aérodrome de Propriano, ces caractéristiques géométriques et procédures correspondent à la situation actuelle de l'aérodrome.

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



Source : Carte VAC du 7 juillet 2021 - Service de l'Information Aéronautique (SIA).

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ Système de piste

Les orientations et dimensions de la piste de l'aérodrome prises en compte sont les suivantes :

- **Piste 09/27¹, revêtue, orientée Ouest / Est de 1 404,1 mètres de long x 30 mètres de large.**

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

II.3.2 - Chiffre de code

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

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

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

¹ Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.

QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

II.3.3 - Mode d'exploitation de la piste

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

La piste 09/27 est exploitée :

- **Seuil 09 : à vue de jour ;**
- **Seuil 27 : à vue de jour.**

II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

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

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

II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

Piste principale 09/27 de chiffre de code 2

Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 09	Atterrissage QFU 27
- Spécifications utilisées	à vue de jour	à vue de jour
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	2,6 m NGF	4,7 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2 500 m	2 500 m

Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 27 (trouée du côté du seuil 09)	Décollage QFU 09 (trouée du côté du seuil 27)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	80 m	80 m
- Divergence	10 %	10 %
- Largeur finale	580 m	580 m
- Cote à l'origine	2,6 m NGF	4,7 m NGF
- Pente	4 %	4 %
- Longueur totale	2 500 m	2 500 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 20 %.

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

II.4.3 - Périmètre d'appui

Le périmètre d'appui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

- **Périmètre d'appui de la piste : 1 524,1 mètres x 80 mètres.**

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

L'altitude de la surface horizontale intérieure est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de la piste. L'altitude de référence de la piste est définie comme celle du point le plus élevé de la partie utilisable pour l'atterrissage.

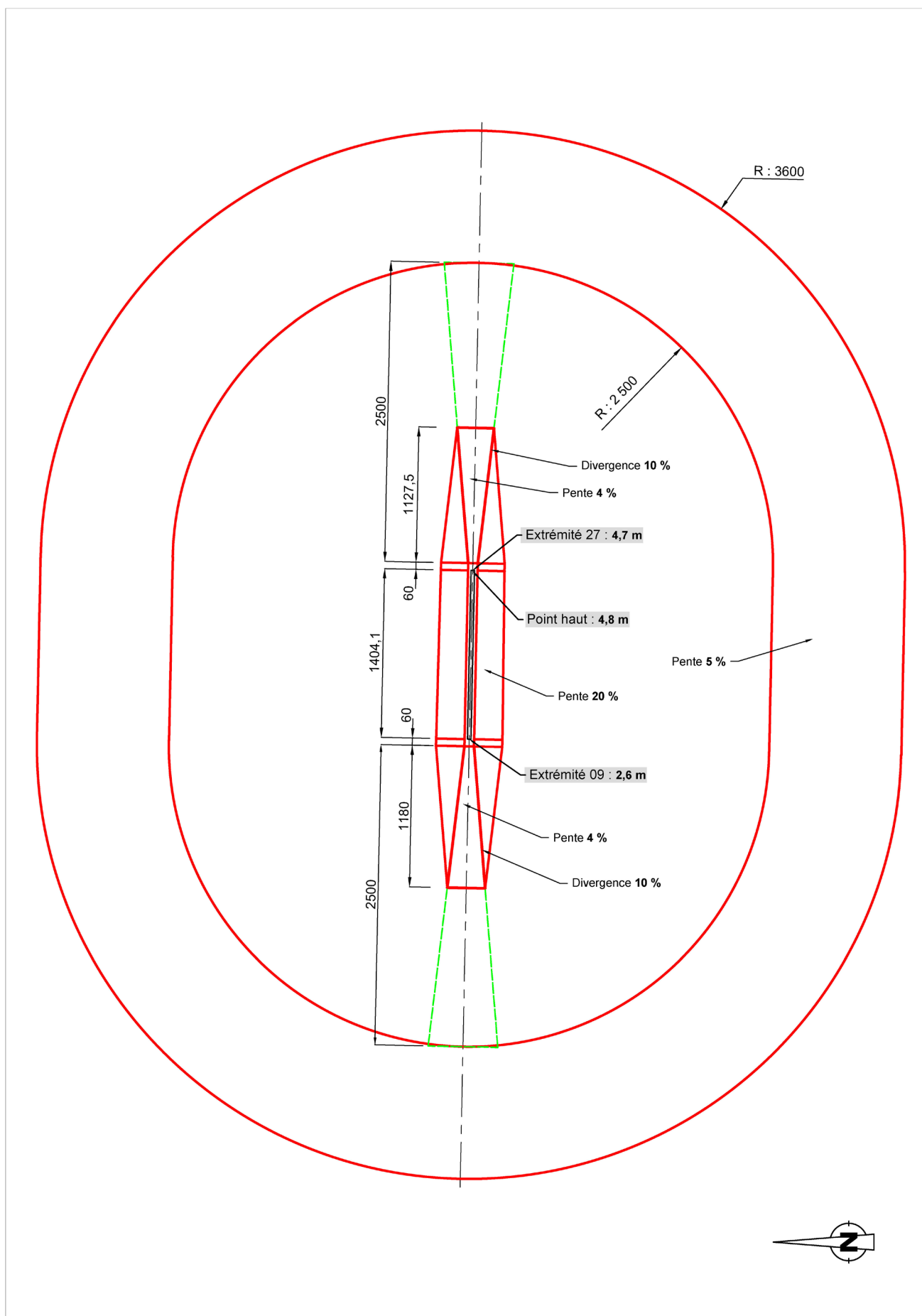
Concernant l'aérodrome de Propriano, l'altitude de référence de la piste est de **4,8 mètres NGF** (Corse NGF-IGN 1978), ce qui donne, augmentée de 45 mètres, une altitude de surface horizontale intérieure fixée à **49,8 mètres NGF**.

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, de rayon **2 500 mètres**.

II.4.5 - Surface conique

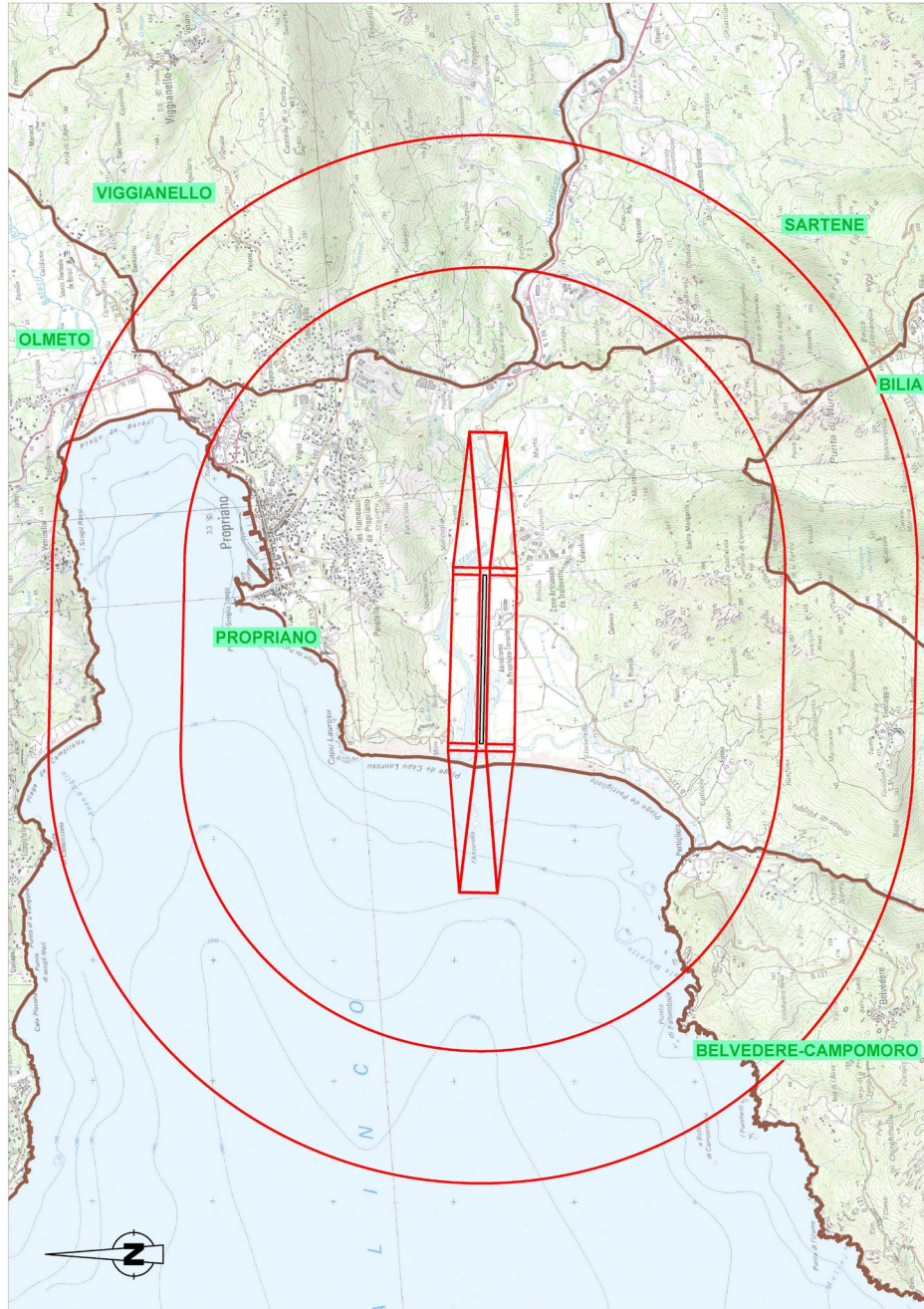
La surface conique a une pente de **5 %** et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de **55 mètres**, soit une cote maximale de **104,8 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagements

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



Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

- Bilia
- Belvédère-Campomoro
- Olmeto
- Propriano
- Sartène
- Viggianello

II.4.8 - Adaptations des surfaces

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

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

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

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

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

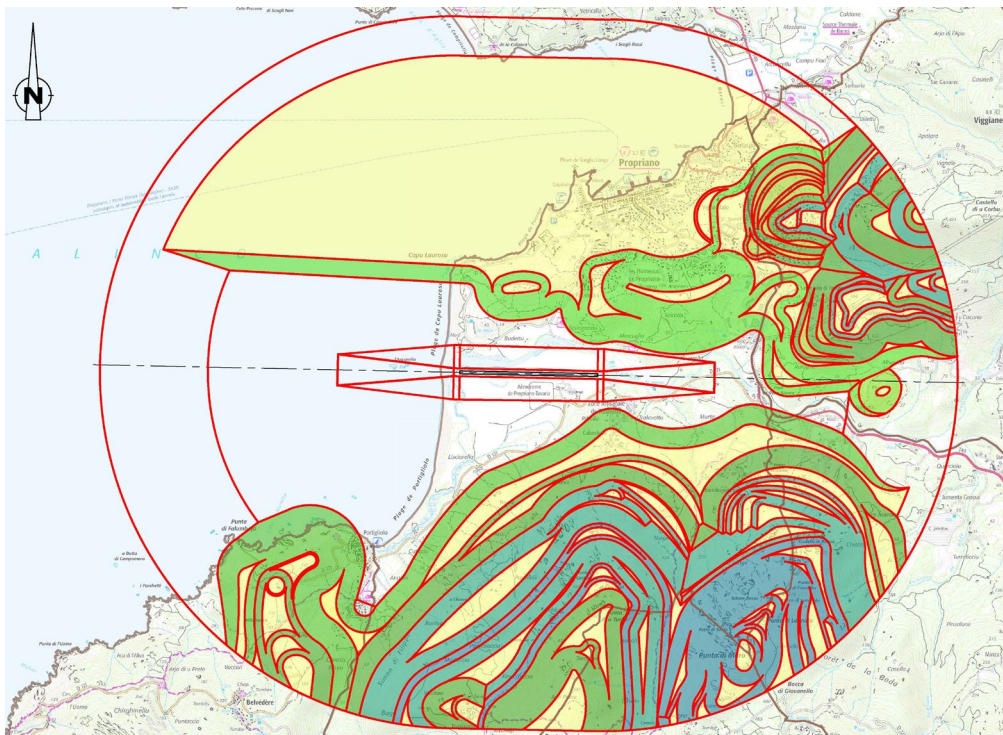
Adaptations globales

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

Elles permettent d'accepter ces obstacles préexistants, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Le plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Propriano comporte trois adaptations dites « globales », l'une au Nord, la seconde au Nord-Est et la troisième au Sud.

Vue d'ensemble des adaptations globales :

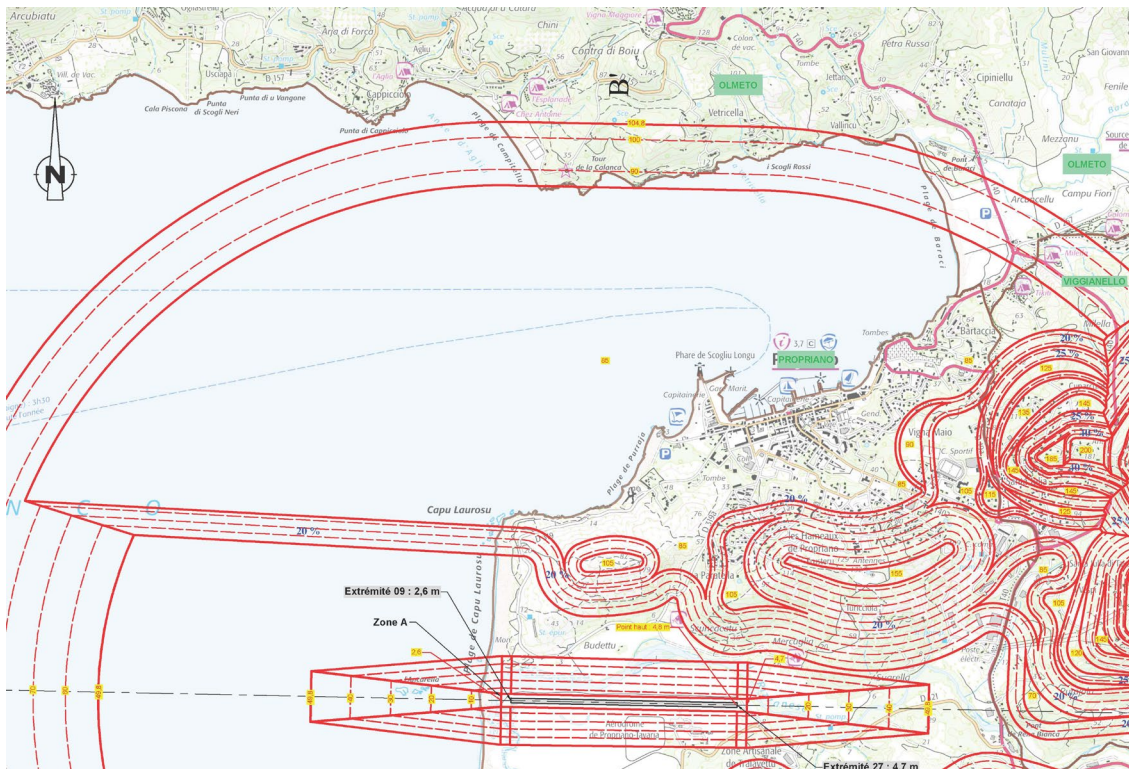


Descriptions des adaptations globales:

Compte tenu de la proximité de reliefs importants et des obstacles qu'ils supportent (zones boisées, constructions de type pavillonnaire et de la zone de navigation des navires de grande hauteur au Nord), des adaptations globales sont instituées au Nord, Nord-Est et au Sud de la piste. Elles concernent de grandes parties de la surface horizontale et de la surface conique.

Ces adaptations sont constituées de plans inclinés courbes et de plateaux, dont le niveau varie en fonction de la configuration du terrain naturel et des obstacles supportés par celui-ci (en moyenne + 25 m au-dessus du sol).

- **Adaptation globale au Nord de l'aérodrome :**



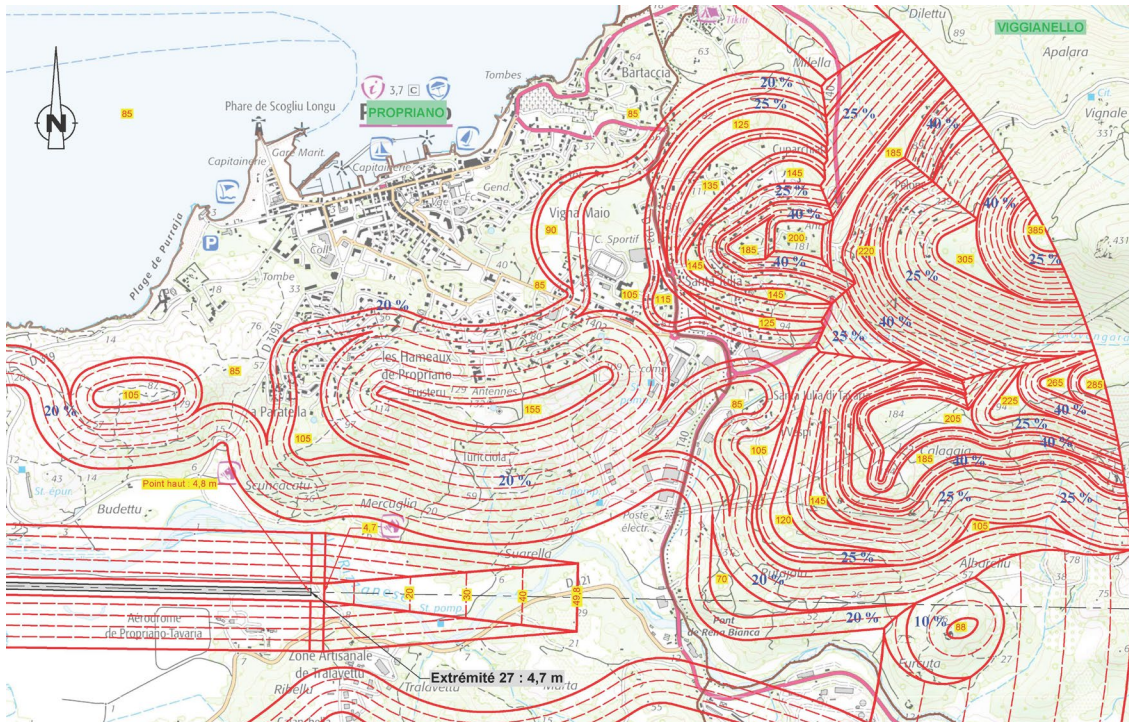
Cette adaptation se situe sur le bord de mer, en englobant une partie de la ville de **Propriano** et des communes d'**Olmeto** et de **Viggiannello** au nord de l'aérodrome.

Une partie de la surface conique et de la surface horizontale, sont adaptées afin que les navires de grande hauteur ne percent en aucun point ces surfaces.

Cette adaptation se compose d'un plateau unique s'élevant à 85 mètres NGF.

Le plan incliné, qui relie ce plateau aux surfaces de base, présente une pente de 20%.

- **Adaptation globale au Nord-Est de l'aérodrome :**



L'adaptation globale Nord-Est concerne, dans sa majeure partie, le territoire des communes de **Propriano** et **Viggianello** et l'extrême pointe sud du territoire de la commune d'**Olmeto**.

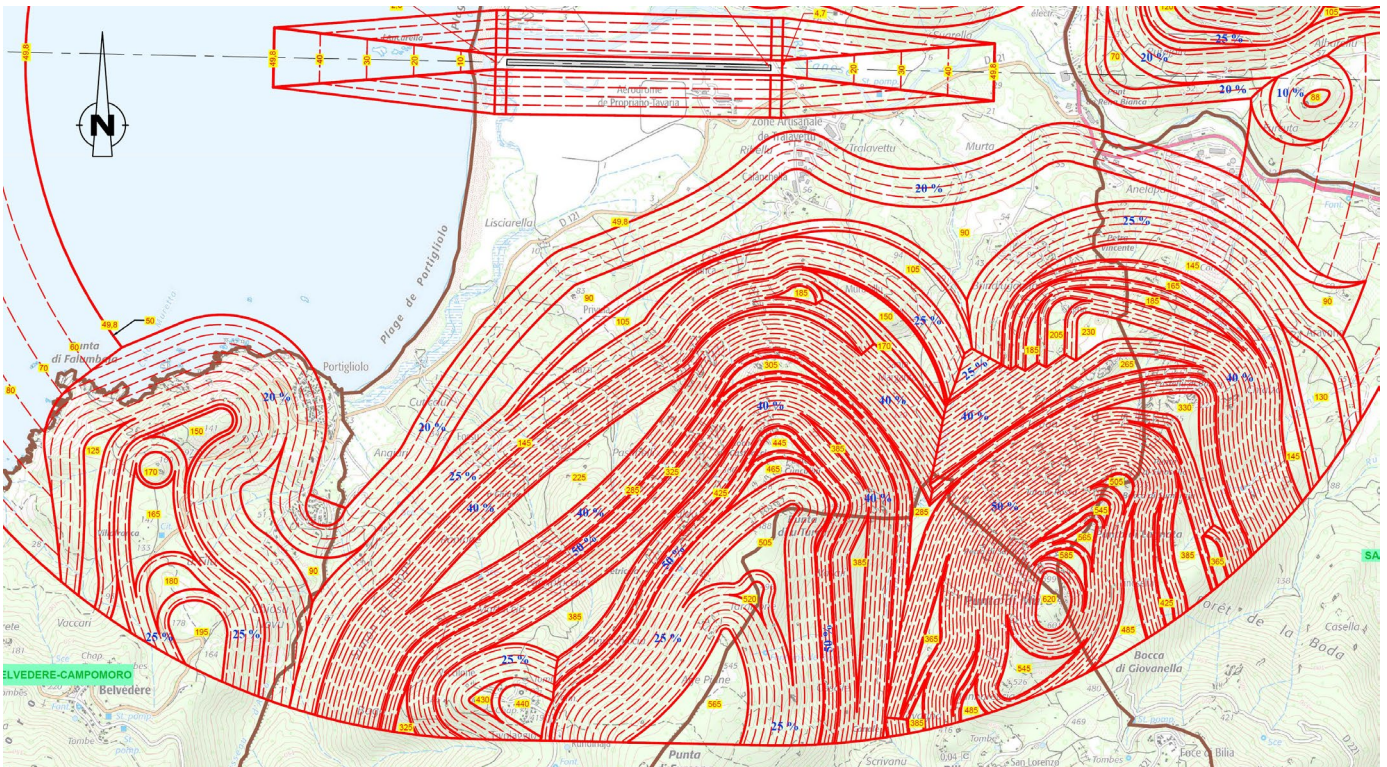
Cette adaptation intéresse en grande partie la surface horizontale et la surface conique. Elle est constituée de plateaux étagés, qui s'échelonnent de 70 mètres NGF à 385 mètres NGF. Ces plateaux sont reliés entre eux et aux surfaces de base par des surfaces dites de « rattrapage », composées de plans inclinés selon des pentes variant de 4, 10, 20, 25 ou 40 %.

Dans la zone Nord, l'adaptation couvre une partie de la ville de Propriano.

Plus à l'Est, l'adaptation surmonte le terrain naturel, qui est boisé et accidenté. L'adaptation couvre également des lignes électriques haute tension du secteur.

Vers l'Ouest, un plateau placé à 105 m NGF, couvre le relief dont la cote sommitale est de 86 m NGF.

- **Adaptation globale au Sud de l'aérodrome :**



Cette adaptation se situe sur les communes de **Belvédère-Campomoro, Bilia, Propriano, Sartène et Viggianello**.

Au sud de l'aérodrome, l'intégralité de la surface conique, ainsi que la majeure partie de la surface horizontale, sont adaptées à l'aplomb du relief « **Punta di Muro** ».

Ces adaptations se composent d'une suite de plateaux s'échelonnant de 90 m NGF, pour le plus bas, à 620 m NGF, pour le plus haut.

Les plans inclinés, qui relient ces plateaux entre eux ou aux surfaces de base, présentent des pentes variables de 20, 25, 40 ou 50%.

Le relief concerné par cette adaptation est en grande partie couvert de massif boisés, très peu urbanisé. Quelques zones d'habitat sont néanmoins prises en compte au niveau des lieudits Portigliolo (commune de Belvédère-Campomoro), Tivolaggio et Brindiugaccia (commune de Propriano).

Adaptations ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ils sont repérés par les symboles «  » (lignes électriques haute tension, pylônes), ainsi que par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants

Rep	Type	Nature de l'obstacle	Cote sommitale (en mètres NGF)	Dépassement (m) de la surface de base ou de l'adaptation globale éventuelle	Commune
A1	<i>Surface horizontale</i>				
	Mince	Pylône	134,0	14,0	Viggianello
A2	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	193,1	0,6	Viggianello
B1	<i>Surface horizontale</i>				
	Mince	Pylône	133,3	13,3	Viggianello
B2	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	188,6	3,6	Viggianello
B3	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	213,8	8,8	Viggianello
C1	<i>Surface horizontale</i>				
	Mince	Pylône	135,5	15,5	Viggianello
C2	<i>Surface horizontale</i>				
	Mince	Pylône	164,2	10,6	Viggianello
C3	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	152,3	11,9	Viggianello
C4	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	150,1	4,9	Viggianello
C5	<i>Surface conique</i>				
	Mince	Pylône	216,8	1,0	Viggianello

Les obstacles A1, A2, B1, B2, B3, C1, C2, C3, C4 et C5 correspondent aux lignes haute tension situées dans le secteur de Calaggia, sur le territoire de la commune de Viggianello.

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

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

Numéro de l'obstacle	Surface concernée <i>Nature de l'obstacle</i>	Type de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (mètres NGF)	Hauteur de dépassement (mètres)	Commune
1a	Périmètre d'appui <i>Route de service</i>	Mobile	De 5,2 à 7,6	De 0,1 à 3,8	Propriano
1b	Périmètre d'appui <i>Route de service</i>	Mobile	De 6,2 à 8,3	De 0,8 à 3,4	Propriano
2	Surface latérale Sud <i>Arbre isolé</i>	Mince	8,7	1,6	Propriano
3	Surface latérale Sud <i>Arbre isolé</i>	Mince	8,0	0,4	Propriano
4	Surface latérale Sud <i>Arbre isolé</i>	Mince	8,6	0,7	Propriano
5	Surface latérale Sud <i>Arbre isolé</i>	Mince	9,4	0,1	Propriano
6	Surface latérale Sud <i>Arbre isolé</i>	Mince	15,4	5,3	Propriano
7	Surface latérale Nord <i>Arbre isolé</i>	Mince	7,1	0,4	Propriano
8	Surface latérale Nord <i>Arbre isolé</i>	Mince	7,3	0,4	Propriano
9	Surface latérale Nord <i>Arbre isolé</i>	Mince	7,6	0,4	Propriano
10	Surface latérale Nord <i>Arbre isolé</i>	Mince	8,3	1,1	Propriano
11	Trouées 27 et surface latérale Nord <i>Zone boisée</i>	Massif	De 9,1 à 19,1	De 0,1 à 8,5	Propriano
12	Surface latérale Sud des trouées 27 <i>Zone boisée</i>	Massif	De 20,6 à 25,2	De 1,0 à 3,0	Propriano
13	Trouées 27 et surface latérale Nord <i>Zone boisée</i>	Massif	De 12,7 à 20,0	De 1,2 à 8,0	Propriano
Zone où le terrain naturel dépasse les servitudes					
Zone A	Trouées 09 <i>Terrain naturel</i>	Terrain naturel	3,4	0,6	Propriano

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

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

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

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

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

II.2 - OBSTACLES À VENIR

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

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

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

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

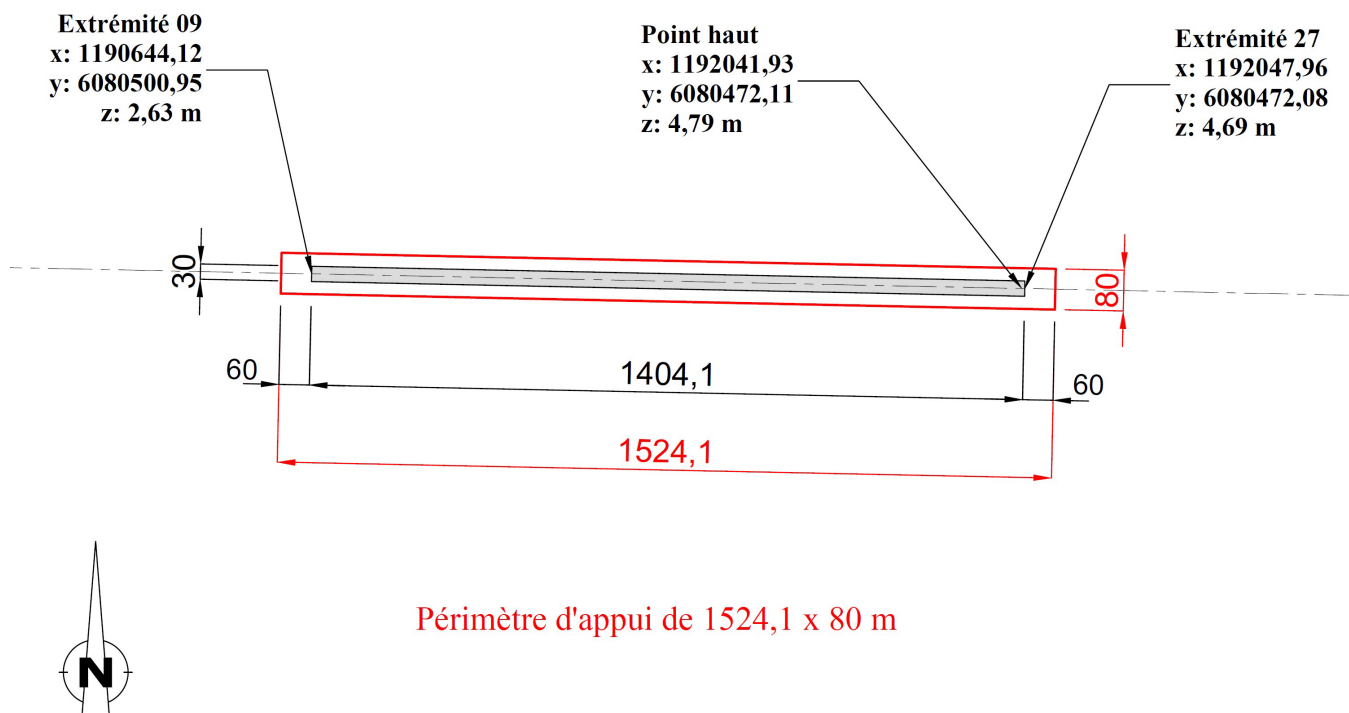
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	SYSTEME GEODESIQUE	ELLIPSIDE ASSOCIE	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
Corse		NGF - IGN 1978	

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

Schéma





Direction générale de l'Aviation civile

50, rue Henri Farman

75720 Paris cedex 15

Téléphone : 01 58 09 43 21

www.ecologique-solidaire.gouv.fr