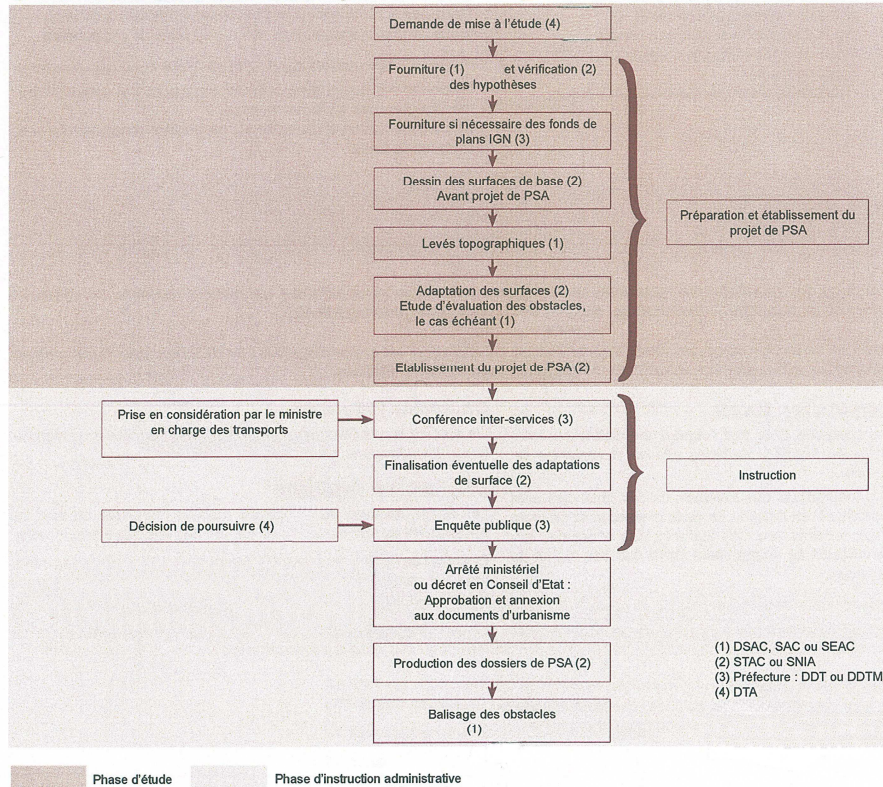


Principaux textes

- **Le code des transports :**
Art. L. 6312-1 et 2 ; L. 6321-1 ; L. 6350-1 ; L. 6351-1 à 9 ; L. 6352-1 ; L. 6372-3 ; L. 6372-8 à 10.
- **Le code de l'aviation civile :**
Art. R. 221-6 ; R. 241-3 ; R. 242-1 ; R. 244-1 ; R. 281-1 et suivants ; R. 241-4 ; R. 242-1 et suivants ; D. 242-6 et suivants ; D. 243-1 et suivants ; D. 244-2 et suivants ; D. 245-1 et suivants.
- **Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique :**
Art. L. 121-2 ; R. 111-1 et suivants ; R.112-1 et suivants.
- **Le code de l'urbanisme**
- **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.
- **L'arrêté du 10 juillet 2006** relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Procédure



Lexique des sigles utilisés

- DTA..... direction du transport aérien
 DSAC..... direction de la sécurité de l'aviation civile
 DDTM... direction départementale des territoires et de la mer

 OCS..... obstacles clearance surface – surface de franchissement d'obstacles
 OFZ..... obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles
 PSA..... plan des servitudes aéronautiques
 SAC..... service de l'aviation civile
 SEAC..... service d'État de l'aviation civile



DSAC

Le P.S.A. en résumé *



Plan des servitudes aéronautiques d'un aérodrome



(*) Contenu non exhaustif
 Se référer aux textes en vigueur pour plus de précisions.



Octobre 2015

Finalité

La préservation de la sécurité de la circulation aérienne aux abords de l'aérodrome

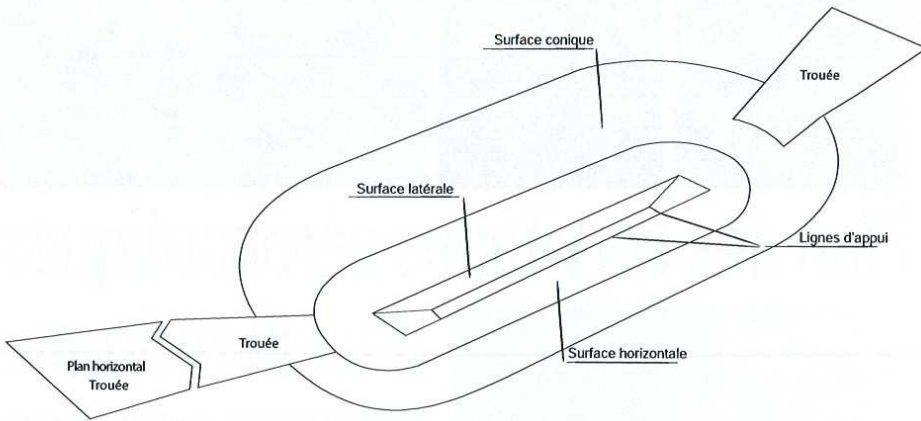
Pour

Protéger les aérodromes en définissant autour de ceux-ci un volume d'espaces qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs d'évoluer avec la sécurité voulue.

A cet effet,

La loi édicte des règles d'urbanisme de portée supra communale ayant pour effet de limiter ou d'interdire l'érection d'obstacles gênants, d'imposer le balisage d'obstacles existants, voire leur suppression.

Il s'agit d'un document opposable aux tiers qui fait l'objet d'une enquête publique de droit commun.



Contenu

Le PSA comprend des documents cartographiques et une note annexe

Le PSA est composé des servitudes aéronautiques de dégagement et des servitudes aéronautiques de balisage.

Le contenu d'un dossier de PSA est le suivant :

1/ Plans

- ⇒ Plan d'ensemble au 1/25 000*
- ⇒ Plan de détails au 1/10 000*
- ⇒ Plan des surfaces OFZ au 1/10 000* le cas échéant
- ⇒ Plan applicable pour les aides visuelles au 1/25 000* le cas échéant.

2/ Annexes

- ⇒ Notice explicative
- ⇒ Liste des obstacles dépassant les côtes limites
- ⇒ Etat des bornes de repérage d'axe et de calage (ou coordonnées des extrémités des pistes) et points caractéristiques.

Élaboration technique

Le PSA est basé sur le développement ultime des pistes tel qu'envisagé par le propriétaire de l'aérodrome

Données

Les données sont issues de la fiche technique de renseignements fournie par le maître d'ouvrage :

- ⇒ Coordonnées des pistes.
- ⇒ Caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade actuel et ultime de développement.
- ⇒ Code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné.
- ⇒ Types d'approche actuelles et prévues.
- ⇒ Aides visuelles (balisage d'approche, PAPI) le cas échéant.

Méthode de tracé

(sous Autocad ou MapInfo, charte graphique au niveau national)

En phase d'élaboration de l'avant projet de PSA

- ⇒ Établissement de la fiche de calcul et/ou du schéma de principe.
- ⇒ Tracé des plans de dégagement.
- ⇒ Insertion du fond de plan IGN (Scan 25), avec nom des communes et limites.
- ⇒ Prise en compte éventuelle des trouées d'atterrissage et de décollage courbes selon les procédures de navigation aérienne.
- ⇒ Tracé des écrêtements (TN, végétation, obstacles artificiels).
- ⇒ Tracé du plan d'ensemble et des autres plans le cas échéant.

En phase d'élaboration du projet de PSA (après levé d'obstacles)

- ⇒ Tracé des servitudes avec adaptations (calottes et redans) et/ou modifications des surfaces de base.
- ⇒ Étude d'évaluation d'obstacles sur proposition d'adaptations des surfaces de base².

Effets

Réduction, suppression ou balisage d'obstacles

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les obstacles futurs de toute nature (constructions, installations, ouvrages et aménagements).

Pour les obstacles existants, leur suppression ou modification est subordonnée à une décision spécifique motivée lorsque les nécessités de sécurité de la navigation aérienne sont établies.

Obstacles fixes

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes.

Obstacles filiformes

Ce sont les lignes électriques, téléphoniques, les câbles de téléphonique, les caténaires, etc.

Obstacles mobiles

Les règles relatives aux obstacles mobiles (canalisés ou non) 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 massif dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

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

Obstacles massifs

Il s'agit essentiellement du relief, de la végétation et des constructions de toute nature.

Obstacles minces

Ils sont constitués par les pylônes, cheminées, mâts, etc. dont la hauteur est très importante par rapport aux dimensions horizontales.

Balisage des obstacles

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger.

Les obstacles à baliser immédiatement sont déterminés par rapport aux surfaces de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes. Il n'est pas nécessaire de disposer d'un PSA approuvé, basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome, pour imposer ce balisage. Les obstacles à baliser ultérieurement correspondent au stade ultime de développement.

Les obstacles concernés sont ceux dont la côte sommitale est située au-dessus des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de balisage. La marge de sécurité appliquée pour déterminer ces surfaces de balisage est définie suivant la nature de l'obstacle considéré.