



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Hélistation du centre hospitalier d'Ajaccio

PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du 23 octobre 2023

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	4
I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	4
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	4
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	4
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	5
I.4 - APPLICATION DES SERVITUDES	5
I.4.1 - Obstacles mobiles	5
I.4.2 - Balisage des obstacles	5
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'HELISTATION	7
II.1 - PRÉAMBULE	7
II.2 - PLAN DE SITUATION	7
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	8
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	8
II.3.2 - Mode d'exploitation	8
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	9
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	9
II.4.2 - Surfaces latérales	10
II.4.3 - Surface délimitée par le périmètre de l'aire de sécurité	10
II.4.4 - Adaptations des surfaces	10
II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES	10
II.6 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	11
II.6.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes	11
II.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques	12
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	13
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS	13
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	13
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	13
II.2 - OBSTACLES A VENIR	13
3 - CALAGE GEOGRAPHIQUE ET ALTIMETRIQUE DES INFRASTRUCTURES	14

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) de dégagement a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, de manière à garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des avions et hélicoptères, mais aussi de préserver le développement à long terme de la plate-forme. Il détermine, tenant compte du relief naturel du terrain, les zones frappées de servitudes aéronautiques, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, définies à partir de l'utilisation de surfaces de dégagements aéronautiques, et au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plan + note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'État.

Le plan de servitudes aéronautiques est alors déposé à la mairie de chaque commune frappée par lesdites servitudes pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers. Il permet de demander une limitation de hauteur des obstacles perçant les servitudes et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le PSA permet également de définir tous les obstacles devant être balisés. Cependant, l'obligation de balisage des obstacles reste à l'appréciation des services de l'aviation civile.

I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L 6350-1 à L 6351-5,
- du code de l'aviation civile, en particulier des articles R 241-3 à R 242-2, D 242-1 à D 242-14, et D 243-7,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

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

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

- les caractéristiques géométriques de l'aire d'approche finale et de décollage, dénommée « FATO » (acronyme de « *Final Approach and Take Off area* »), dans son stade ultime de développement,
- la classe de performances dans laquelle sont exploités les hélicoptères auxquels l'infrastructure est destinée,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (utilisation de jour seulement ou de jour et de nuit),
- les éventuelles 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.

Le périmètre d'appui des servitudes est constitué par l'enveloppe des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage, et des lignes d'appui des surfaces latérales.

I.4 - 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.4.1 - Obstacles mobiles

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

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.4.2 - 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 de dégagement d'un aérodrome,

telles que définies dans l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces de dégagements aéronautiques basées sur les infrastructures existantes et 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 fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

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

Les obstacles concernés sont ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces de dégagements aéronautiques pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

La nécessité de baliser un obstacle est appréciée par la direction de la sécurité de l'aviation civile interrégionale (DSAC-IR) territorialement compétente et doit faire systématiquement l'objet d'une étude particulière afin de déterminer les obstacles à baliser soit de jour ou de nuit, soit de jour et de nuit.

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'HELISTATION

II.1 - PRÉAMBULE

L'hélistation du centre hospitalier d'Ajaccio a été créée par arrêté ministériel du 19 décembre 2022. Elle est agréée à usage restreint.

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪ **Infrastructure aéronautique**

Les orientations et dimensions des infrastructures aéronautiques de l'hélistation prises en compte dans son stade ultime de développement sont les suivantes :

- aire d'approche finale de décollage (FATO), orientée nord-ouest/sud-est (orientation géographique 125°/305°), de dimensions 20 m x 20 m.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

▪ **Altitude de référence**

L'aire d'approche finale et de décollage (FATO) a une altitude de référence de 108,4 mètres NGF (Nivellement Général de la France).

II.3.2 - Mode d'exploitation

Le mode d'exploitation de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO), pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

La FATO est exploitée à vue de jour et de nuit et est destinée à être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1.

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 VIII 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 de dégagement aéronautique 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.

Les surfaces de dégagement associées à l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) sont :

- les trouées d'atterrissage et de décollage,
- les surfaces latérales,
- la surface délimitée par le périmètre de l'aire de sécurité.

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 (divergence), une pente et une longueur totale.

Les caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage sont identiques et sont les suivantes :

Désignation	Caractéristiques
Caractéristiques de la trouée	
Classe de performance retenue	1
Largeur à l'origine	39m
Largeur de l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) plus l'aire de sécurité	
Cote à l'origine	108,4 m NGF
Hauteur du bord extérieur au-dessus de bord intérieur	152 m (500 pieds)
Cote du bord extérieur	260,4 m NGF
Longueur totale	
Distance entre le bord intérieur et le point auquel la trouée atteint une hauteur de 152 mètres (500 pieds) au-dessus du bord intérieur	3 378 m
Caractéristiques de la première section	
Divergence	15 %
Largeur atteinte	120 m
Longueur	270 m
Pente	4,5%
Hauteur au-dessus du bord intérieur	12,15 m
Caractéristiques de la deuxième section	
Divergence	0 %
Largeur	120 m
Longueur	3 108 m
Pente	4,5 %

Les trouées d'atterrissage et de décollage comportent une section courbe dont les caractéristiques sont les suivantes :

Désignation	Caractéristiques
<i>Caractéristiques de la trouée nord-ouest</i>	
Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée	1 200 m
Angle de virage	60°
Rayon de virage	425 m
Orientation géographique de la section droite suivant le virage	245°
<i>Caractéristiques de la trouée sud-est</i>	
Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée	1 000 m
Angle de virage	80°
Rayon de virage	300 m
Orientation géographique de la section droite suivant le virage	205°

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales sont des plans inclinés droits présentant une pente montante de 100 % à partir de l'aire de sécurité jusqu'à une hauteur de 10 mètres au-dessus de l'altitude de référence, soit une cote maximale de 118,40 mètres NGF.

II.4.3 - Surface délimitée par le périmètre de l'aire de sécurité

L'aire de sécurité est destinée à réduire les risques de dommages matériels au cas où un hélicoptère s'écarterait accidentellement de l'aire d'approche finale et de décollage.

L'aire de sécurité entoure l'aire d'approche finale et de décollage conduisant à un ensemble ayant pour dimensions : 39 m x 39 m.

La surface de dégagement délimitée par le périmètre de l'aire de sécurité est représentée sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

II.4.4 - Adaptations des surfaces

Sans objet.

II.5 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

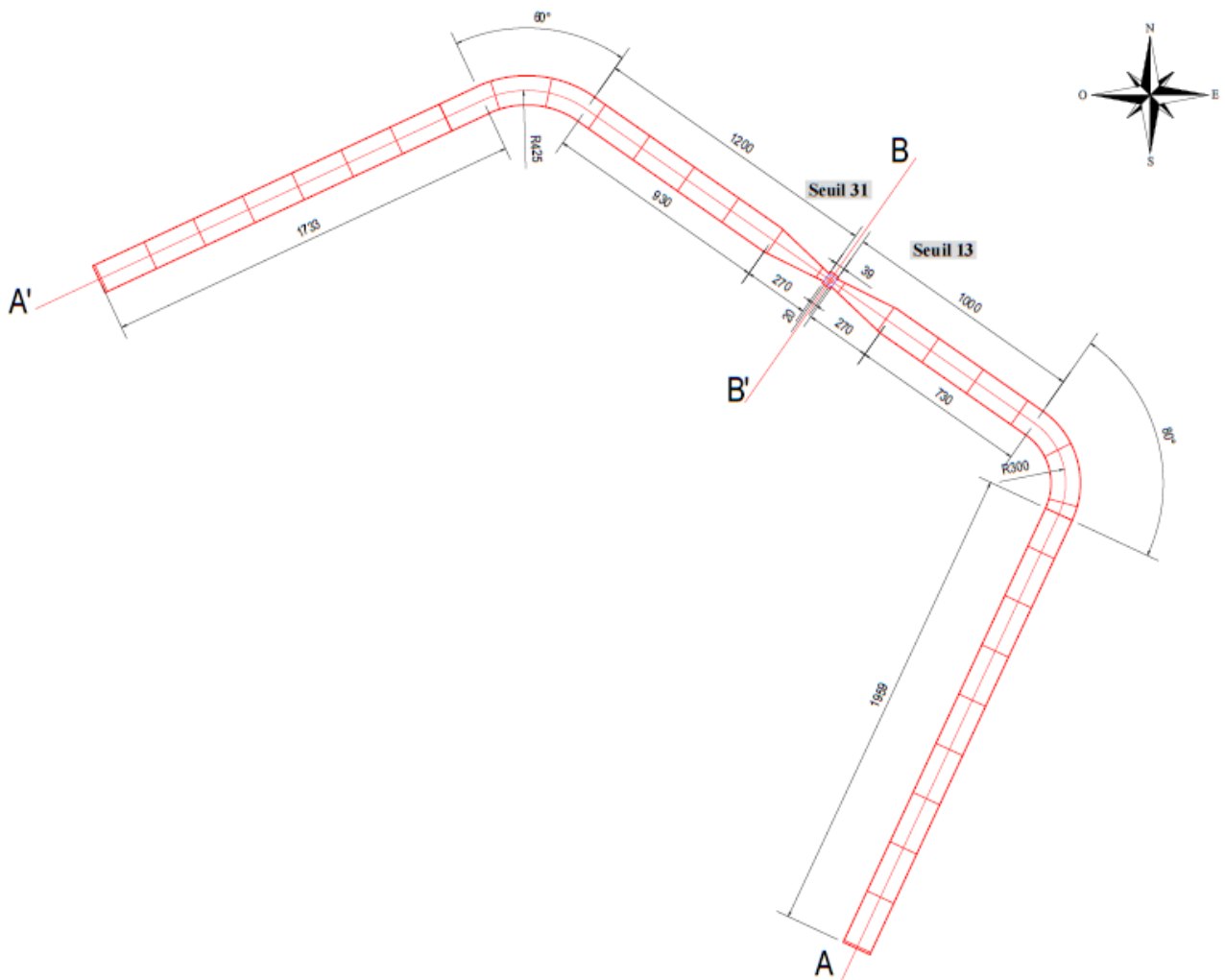
Sans objet.

II.6 - ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

II.6.1 - Aire de dégagement et limites des communes sous servitudes

Les schémas ci-après précisent l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'hélistation, ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

Croquis des surfaces de dégagement

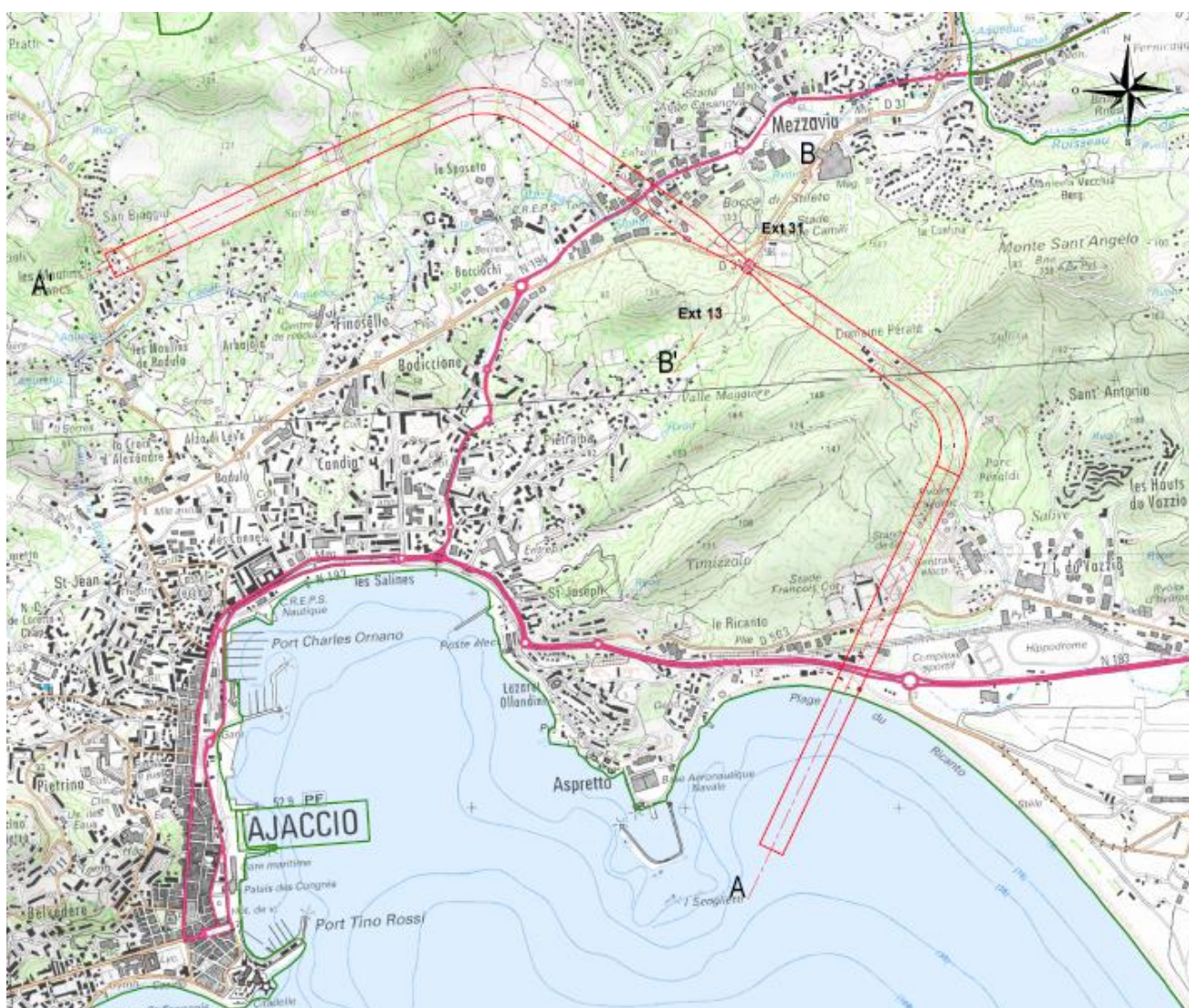


II.6.2 - Communes concernées par les servitudes aéronautiques

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

- Département de la Corse-du-Sud :
 - Ajaccio

Enveloppe des dégagements



2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.242-3 du code de l'Aviation Civile).

Ces obstacles sont les suivants :

Numéro	Surface concernée et nature de l'obstacle	Cote sommitale (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
-	néant	néant	néant	néant

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, sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'hélistation.

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

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

- L 6351-2 à 5 du code des transports,
- R 242-1 et D 242-6 à 14 du code de l'Aviation Civile.

Les articles D 242-11 et 12 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

II.2 - OBSTACLES A 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 GEOGRAPHIQUE ET ALTIMETRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

Pour la France, le système géodésique est le RGF 93 (IAG GRS 1980) projection Lambert-93.

Les altitudes z sont rapportées au nivellement général de la France dans le système de référence NGF-IGN 1978 (IGN78C).

Les distances sont exprimées en mètres et calculées à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes.

Schéma

