



Contraintes urbanistiques aux abords des aérodromes

Pierre BIJOU

Ingénieur ESGT. Promotion 73.

Chef de la Cellule Topographique au Service Technique des Bases Aériennes (Ministère des Transports)

Il est chargé d'exécuter des travaux topographiques sur les aérodromes dont la Direction Générale de l'Aviation Civile a la maîtrise d'oeuvre. C'est dans le cadre de ses fonctions antérieures d'Attaché d'Etudes au Groupe d'Etudes et de Programmation des Yvelines qu'il s'est penché sur les règles d'insertion des servitudes d'utilité publique dans les plans d'occupation des sols. L'auteur avait illustré ses activités techniques actuelles et urbanistiques antérieures dans de nombreux articles.

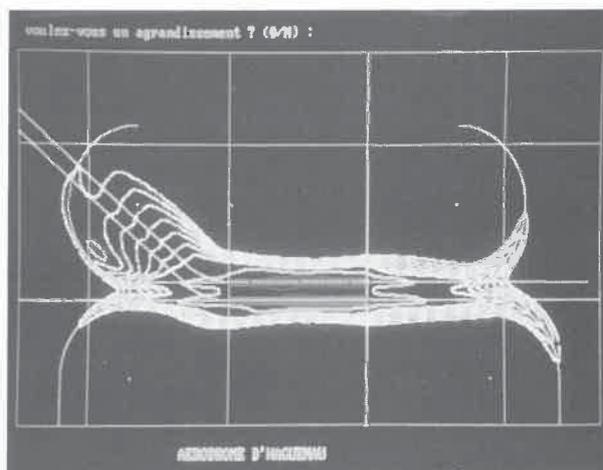
Afin de garantir une bonne exploitation des plateformes aéronautiques, et aussi de permettre leur extension, diverses réglementations ont été édictées. Le code de l'urbanisme les a, soit intégrées (zones bruyantes des aérodromes), soit répertoriées sous l'appellation de servitudes d'utilité publique. La programmation de nouveaux équipements ou d'extensions d'équipements existants, réalisée à travers les plans d'équipement aéronautique situant les équipements structurants localisés par région de programme et à travers les avant-projets de plan de masse pour les autres aérodromes, n'est pas traitée dans ce qui suit.

I - Zones de bruit des aérodromes

I - 1 Notion de bruit

L'oreille humaine peut recevoir des fréquences dites audibles variant de 20 à 20 000 Hz. La sensation de force du son est liée à son intensité, exprimée en W/m^2 . La sensibilité humaine varie en fonction du logarithme décimal (lg) de l'énergie, et le décibel (dB) correspond à la sensibilité moyenne de l'oreille. La réponse subjective de l'oreille est le plus couramment donnée en dB(A). Le descripteur aéronautique de perception de la nuisance sonore est le "Perceived Noise Decibel", en abrégé PNdB. La corrélation entre le bruit et la notion de gêne a été vérifiée auprès des riverains des plateformes gérées par les "Aéroports de Paris" (ADP), à travers une enquête de l'IFOP sur les indications du Service Technique de la Navigation Aérienne (STNA). L'indicateur d'exposition au bruit appelé indice psychologique, utilisé tient compte des niveaux sonores des avions, des mouvements pondérés de jour et de nuit, et des trajectoires des appareils. A titre d'information, un avion produit un bruit de PNdB variant de 83 à 130. Le plus petit chiffre correspond à un avion d'affaires atterrissant, le plus grand au Concorde à pleine puissance. Habituellement, un avion récent produit au décollage un bruit de PNdB variant

de 100 à 110. Les appareils militaires causent des nuisances sonores supérieures aux normes civiles.



Tracé sur écran ordinateur des courbes isopsophiques relatives à l'aérodrome de Haguenau - Photothèque du STBA

I - 2 Règlementation

Depuis la loi du 11 juillet 1985 et les décrets du 21 mai 1987, un plan d'exposition au bruit (PEB) doit être établi autour des plus grands aérodromes français, soit principalement les équipements de catégories A, B et C. La procédure utilisée est marquée par la décentralisation administrative réalisée au profit des collectivités territoriales. Elle est déconcentrée au niveau du Préfet qui ne doit demander d'accord ministériel préalable à l'approbation du plan d'exposition au bruit, que pour les aérodromes militaires et pour les aérodromes civils classés comme investissements d'intérêt national. Sur 150 plateformes concernées, 140 plans d'exposition au bruit ont été rendus "disponibles".

L'actuelle législation ne semble pas avoir encore permis l'approbation de PEB. Les plans établis depuis la première circulaire de 1973, sous l'empire de la directive d'aménagement national de

1977, ont été prorogés, en attendant leur révision. La nouvelle procédure d'approbation a introduit une plus grande souplesse, en définissant outre la zone de bruit fort A avec un indice psophonique (IP) > 96 et une zone de bruit fort B avec un $96 > IP > 89$ et une zone de bruit modéré avec $89 > IP > 78$ à 84 au lieu d'une valeur fixe de 84 ; ainsi qu'en instituant des garanties de concertation telles que l'enquête publique préalable à l'approbation et la constitution des commissions consultatives de l'environnement dont 30 ont à ce jour été créées. L'étude technique conduisant au tracé des zones de bruit est effectuée par le Service Technique des Bases Aériennes (STBA) sur les indications des caractéristiques techniques des aéronefs fournies par le STNA. Les zones bruyantes sont figurées sur des plans au 1/25 000 ou éventuellement plus petite, et peuvent avoir une longueur très supérieure à celle de la piste d'envol, allant jusqu'à 15 à 20 km.



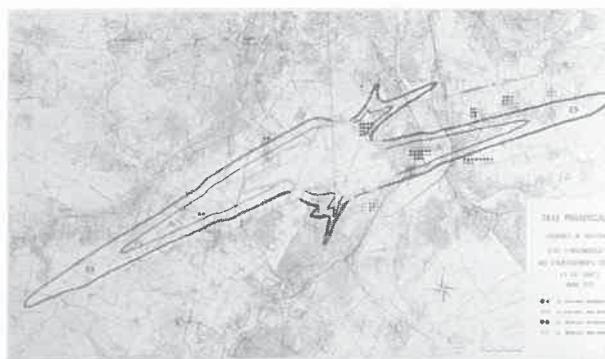
Plan d'exposition au bruit relatif à l'aérodrome de Toulouse-Blagnac. Echelle d'origine : 1/50 000 - Photothèque du STBA

Les PEB prorogés en tant que prescriptions d'aménagement national, comme ceux qui seront approuvés ou révisés, sont applicables à la délivrance de toute autorisation d'utilisation du sol et de certificat d'urbanisme. Les documents de planification urbaine, tels que les plans d'occupation des sols (POS) et les SDAU, doivent être compatibles avec leurs dispositions. Les restrictions dans l'usage des biens fonciers sont sévères. Toute installation de population nouvelle est proscrite dans l'aire du PEB. Les constructions existantes à la date d'approbation du plan ne peuvent être adaptées pour accroître la capacité d'accueil ; les équipements nouveaux ne peuvent qu'être nécessaires aux populations déjà installées et à l'activité aéronautique. En zones B et C, et en zone A urbanisée, seuls les logements de fonction liés à l'activité agricole ou industrielle et commerciale admises dans la zone, sont autorisés, et en plus, en zone C, des constructions individuelles diffuses.

Les restrictions à l'urbanisation devraient conduire, lors de l'élaboration ou la révision des POS, à zoner les secteurs ruraux compris dans un PEB en NC et ND, et à rétrograder les zones NA (urbanisables à terme) et NB (zones naturelles banales) en zones NC (agricoles) et ND. Le coefficient d'occupation des sols affecté à l'habitation d'une zone déjà urbanisée ne peut être relevé ni dépasser ce qui a été constaté avant la création de la zone de bruit. Néanmoins, des activités notamment installations classées, peuvent être implantées, le cas échéant par voie de ZAC si elles ne sont pas sensibles aux nuisances sonores. Le PEB est porté par le Préfet à la connaissance de la Commune lors de l'élaboration ou la révision d'un POS.

I - 3 Protection et indemnisation des riverains

Par principe, (cf l'article L 160-5 du code de l'urbanisme), les contraintes urbanistiques affectant l'usage du sol ne sont pas indemnifiables, sauf atteinte à une situation de droits acquis. Néanmoins, depuis 1973, ADP établissement public, aura pu se charger d'indemniser les riverains des aérodromes dont il a la gestion, en finançant jusqu'à 80% des travaux plafonnés d'insonorisation des bâtiments existants à cette date, ou à l'extrême limite en achetant l'immeuble. Depuis 1984, une redevance d'atténuation de bruit est demandée aux compagnies aériennes en sus de la taxe d'atterrissage, pondérée en fonction de la classe de bruit de l'aéronef.



Courbes isopsophoniques et application de la taxe parafiscale - Aérodrome d'Orly (ADP) - Photothèque du STBA

Avant l'approbation d'un PEB, il peut être étudié la réduction des nuisances sonores. A long terme, le niveau sonore sera réduit par l'obtention d'une certification acoustique qui est demandée avant toute mise en service d'appareil nouveau (cf annexe 16 OACI), ce qui pourra permettre la révision du PEB. Mais, immédiatement,

la longueur de la trace bruyante peut surtout être réduite en imposant aux navigants des procédures d'approche et d'atterrissage à moindre bruit. L'aéronef devra décoller avec une forte accélération et puis survoler avec une pente plus faible la zone agglomérée.

II - Autres limitations administratives au droit de propriété

Ces règles figurent en annexe de l'article R 126-3 du code de l'urbanisme, au titre "Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements", paragraphe D et section "e" : circulation aérienne. Lors de l'élaboration ou de la révision des POS, ces normes juridiques sont portées à la connaissance des Maires par le Préfet. Les POS doivent respecter ces servitudes qui, d'après l'article L 126 - 1 du code de l'urbanisme "affectent l'utilisation du sol". Elles peuvent constituer des contraintes urbanistiques dont les conséquences se traduiront sur le zonage et la morphologie urbaine.

II - 1 Servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage

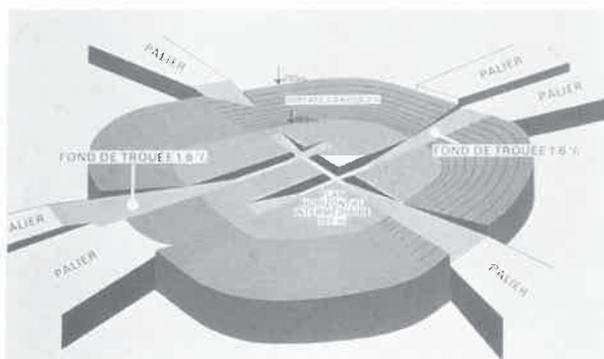
Ces limitations dans l'usage d'un bien foncier sont répertoriées par les praticiens des POS, en T4 (balisage) et T5 (dégagement).

II - 1 - 1 Plans de dégagement

a) Principes conceptuels

Trois surfaces de dégagement coexistent sur une plateforme aéronautique ; celles qui sont liées à l'évolution des aéronefs autour de l'aérodrome, à la visibilité des aides visuelles (la surface libre d'obstacle dite OFZ) et au fonctionnement des installations de météorologie. Seule la première surface est réglementairement protégée, et déborde très largement les limites du domaine public aéronautique. Sa configuration découle de ce qu'il faut éviter comme obstacles pour que l'aérodrome soit utilisable d'une manière

acceptable dans sa catégorie, conformément à l'annexe 14-OACI. Les "obstacles" (proéminences naturelles ou artificielles), autres qui respectent ces surfaces induisent des minimums opérationnels variant en fonction du mode de vol et des qualifications de l'équipage de l'aéronef.



Servitude aéronautiques non altius tollendi aux abords de pistes - Représentation sommaire des surfaces de dégagement - Aérodrome de Roissy-Charles de Gaulle - Photothèque du STBA

b) Etablissement des servitudes

Les surfaces de dégagement sont établies à partir d'un périmètre d'appui calé sur la piste d'envol. Elles induisent des servitudes non altius tollendi sur des étendues dépassant largement les limites du domaine public aéronautique. Schématiquement, l'ordre de grandeur de l'étendue de ces surfaces correspond au tableau ci-dessous.

Les "obstacles", ou proéminences sont classés en trois groupes : 1° fixes ou mobiles, 2° massifs, minces ou filiformes et 3° irrémédiables ou transitoires. Les «obstacles» irrémédiables comme le relief, les monuments historiques ou les sites protégés pour des raisons écologiques amènent les concepteurs du plan de dégagement à les éviter en déformant la surface des servitudes par la création de redans ou de calottes.

Mode de navigation		dégagement	pente
Vol aux instruments	trouée de décollage	3 à 10 km	1,6 à 4%
	trouée d'atterrissage	15 km	2,5 à 3%
	surface latérale	3 à 6 km	
Vol à vue	trouée de décollage	2 à 3 km	1,6 à 4%
	trouée d'atterrissage	2 à 3 km	2,5 à 3%
	surface latérale	2,7 à 3 km	

8

MINERAL WELLS NOV. 2, 89 KODAK AEROCROME MS FILM 2448 FILTER 405/045/15

9

#3018 ISO A 32 EXP. 13.5/ 64 FMC. 5.18 E. 0

10

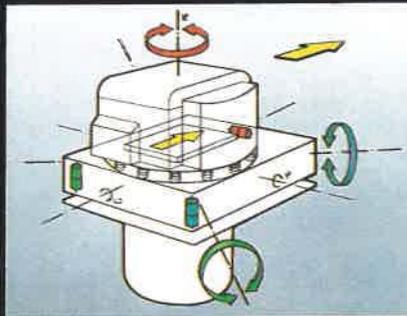
098 12 36 W 32 82 30 N H 325.6 A 02985FT T 02.35-16.50 D 11 02 89



1 Coin gris à échelons. — 2 Tableau-notes. — 3 Allimètre. — 4 Horloge. — 5 Numéro de série du raccord porte-objectif. — 6 Distance principale. — 7 Numéro d'ordre de l'image. — 8 Données du projet à entrer au moyen du clavier du CM 2000. — 9 Données rapportées à l'image (numéro d'ordre de l'image, valeur de sensibilité du film réglée, diaphragme, temps de pose, valeur de compensation du filé d'images, signalisation codée des erreurs). — 10 Données de navigation d'un système de navigation embarqué (longitude terrestre, latitude terrestre, direction de vol, hauteur de vol, l'heure, date) — 11 Numéro de série de la cassette. — 12 Repère de cadre.



Système de prises de vues LMK 2000 - module central et unité pilote



Mouvements de compensation de la LMK 2000



Intérieur du cône avec obturateur

SYSTEME DE PRISES DE VUES

LMK 

2000...

... UN GRAND PAS VERS LA PERFECTION



PREMIERE CAMERA AU MONDE ÉQUIPÉE AVEC SUSPENSION, ASSURANT LA COMPENSATION DES 3 AXES AUTOMATIQUEMENT.



Suspension de la caméra avec AMC, compensation des 3 axes automatique

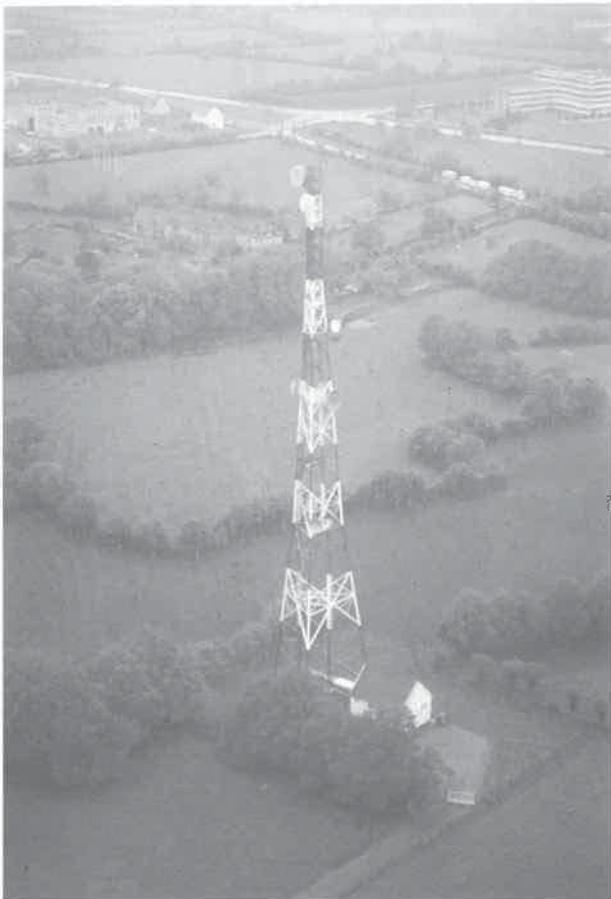
Chambre aéro-photogrammétrique LMK 2000.

- Compensation du filet (FMC) depuis 1983.
- Compensation et stabilisation positionnels (A.M.C.) angular movement compensation.
- Mesure différentielle de l'intensité de luminosité de l'objet pour la commande de l'exposition... et de nombreuses autres améliorations.

Assistance - Maintenance - Service après-vente sur toute la France

COMPAGNIE GENERALE DE PHYSIQUE

48, boulevard de la Bastille - 75012 PARIS - Tél. (1) 43.44.12.34
Télex : 220 231 Cogephy Paris - Téléfax : (1) 43.45.43.69



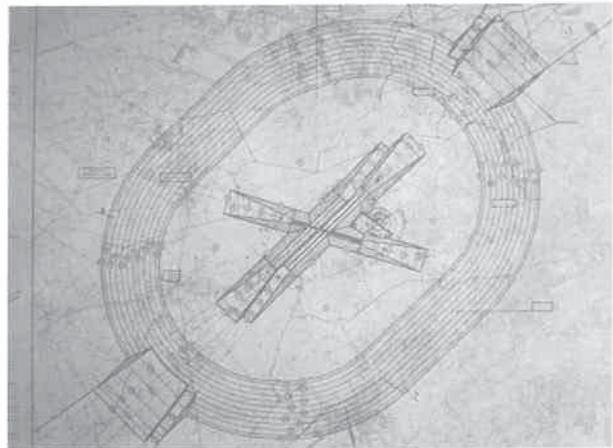
Balisage diurne par marque d'un pylone de TDF - Aéroport de Laval - Photothèque du STBA

Le plan de dégagement est soumis à enquête préalable à l'approbation. Le dossier présenté comprend des plans à diverses échelles, une notice explicative, une liste d'obstacles et un état de repérage d'axe de bande. Le plan de dégagement est essentiellement réalisé sur fond de plan topographique à l'échelle du 1/10 000 ou inférieure, pour rendre le document technique facilement manipulable compte-tenu de l'étendue des servitudes. Aucune enquête parcellaire n'est réalisée, ni de recherche de propriétaires.

Après enquête publique, le plan est approuvé par l'autorité administrative compétente de l'Etat (décret ou arrêté ministériel), après avis des collectivités locales concernées et de la commission centrale des servitudes aéronautiques. La création des servitudes de dégagement opérée par décret en 1958, est sanctionnée pénalement en partie législative du code de l'aviation civile. Antérieure à la décision du Conseil Constitutionnel du 13 décembre 1985, elle ne la respecte qu'en ce qui concerne le mode d'institution des servitudes.

c) Charge financière des servitudes

Par principe, les servitudes nouvelles ne sont pas indemnisées sauf si elles ont atteint des droits acquis avant leur institution. L'Etat prend à sa



Plan des servitudes aéronautiques de dégagement d'aérodrome - Photothèque du STBA

charge : l'établissement du plan et l'indemnisation des travaux nécessaires à la suppression des obstacles pour les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique. Le bénéficiaire d'un aérodrome à usage restreint, par contre voit ces frais portés à sa charge.

II - 1 - 2 Servitude de balisage

Le balisage est nécessaire pour avertir le pilote d'un aéronef d'une difficulté. Il est réalisé par marquage des obstacles ou sous forme d'éléments lumineux. Ce dernier procédé n'est normalement pas utilisé pour les aérodromes uniquement ouverts de jour. En cas d'urgence, d'obstacle provisoire ou de travaux de balisage en cours, un balisage provisoire peut être exécuté. Lié en grande partie au respect des surfaces de dégagement, la conception d'un balisage n'est pas codifiée : elle dépend d'une étude aéronautique. (Voir illustration page suivante).

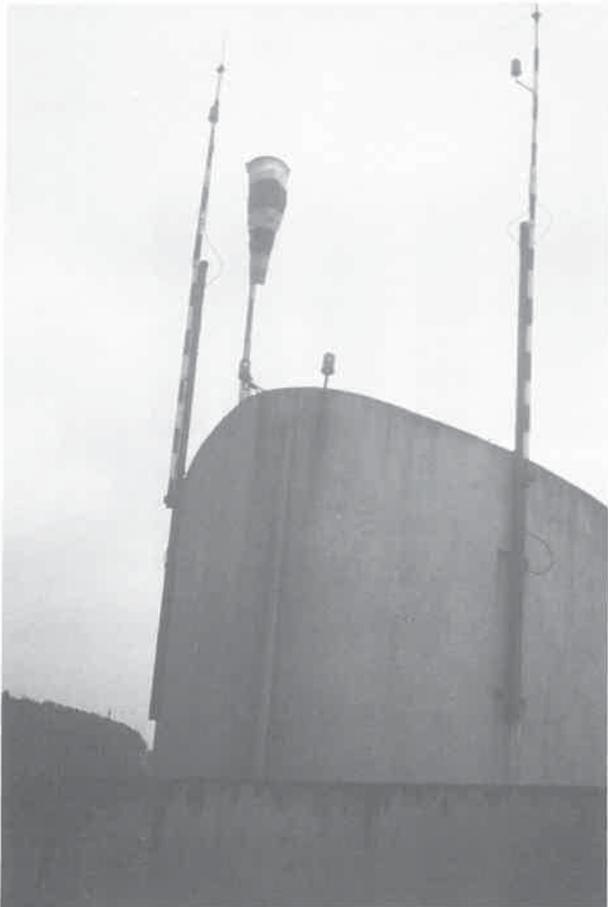
Ces servitudes d'utilité publique ne concernent que les immeubles bâtis et n'ont d'expression ni graphique ni urbanistique.

II - 2 Réserve de terrains et servitudes extérieures aux zones de dégagement

Ces dispositifs juridiques sont répertoriés sous la référence T 6 (réserve de terrains) et la référence T7 (servitudes à l'extérieur des zones de dégagement).

II - 2 - 1 Réserve de terrain

Le droit de réserver des terrains en vue de l'agrandissement d'un aérodrome est issu de textes exclusivement réglementaires : articles R 245 - 1 et D 245 - 1 à D 245 - 3 du code de l'aviation civile. Il ne s'appuie ni sur l'article L111-10 du code de l'urbanisme relatif aux projets pris en considération, ni sur l'article L 210 - 1 relatif à la préemption pour réaliser une opération d'amé-



Bâtiments munis d'un balisage lumineux - Photothèque du STBA

nagement. Cette réservation ne devrait pas logiquement avoir lieu en présence d'un POS rendu public ou approuvé qui peut intégrer une réserve pour équipement. Bien que le Conseil d'Etat n'accepte pas la délivrance d'un permis de construire sur une réserve pour équipement, avant que sa levée n'ait été prononcée, la "servitude" T6 n'est qu'un droit de préemption qui n'atteint pas l'usage d'un terrain mais la possibilité pour le propriétaire de l'aliéner.

II - 2 - 2 Servitudes extérieures aux zones de dégagement

En dehors des zones de servitudes aéronautiques de dégagement, l'édification de superstructures pouvant nuire à la navigation aérienne est soumise à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre des armées en application de l'article R 244-1 du code de l'aviation civile. Les lignes de transport d'énergie électrique sont soumises à procédure spécifique d'autorisation avec avis des services de l'aviation civile. Les édifices soumis au permis de construire sont contrôlés à travers l'article R 421-38-13 du code de l'urbanisme qui organise la consultation des services aéronautiques. Sont visées les installations de :

a) pylones, cheminées, châteaux d'eau et cons-

tructions dépassant le niveau du sol de 50 m, b) câbles de transports aériens de 25 m au dessus du sol.

En zone urbaine, les seuils sont remontés à 100 m et 50 m.



Nappes de lignes de transport d'énergie électrique sous haute tension par EDF - Balisage diurne par marques et sphères - Photothèque du STBA

Les chefs de districts aéronautiques fournissent les renseignements au STNA qui établit un fichier des obstacles isolés et éventuellement les reportent en surcharge sur plan existant au 1/500 000 ou 1/1 000 000. Les hauteurs impératives de dangerosité retenues sont 100 et 50 m. La bonne connaissance des proéminences isolées hors servitudes aéronautiques de dégagement est nécessaire à l'amélioration des procédures d'approche et d'atterrissage aux instruments, notamment. Les surfaces concernées sont très importantes : le Bas-Rhin pour Strasbourg-Entzheim ou 60 km de rayon autour de Nantes-Chateau-Bougon. Bien que les renseignements du Service d'Information Aéronautique (SIA) n'indiquent pas la provenance des estimations de hauteur, ils constituent un élément de recherche appréciable.

Malgré l'introduction de ces règles en liste de servitudes, et comme les rédacteurs de l'Instruction Technique sur les Aéroports Civils l'ont fait remarquer, elles ne constituent qu'une phase d'instruction des permis de construire (ou de l'autorisation qui en tient lieu) et n'ont aucune traduction urbanistique.

II - 3 Protection des installations radioélectriques

Ces protections sont répertoriées sous l'appellation "servitudes radioélectriques de protection des installations de navigation et d'atterrissage" et la fiche est repérée T8. Elles sont en fait l'adaptation à la circulation aérienne des fiches PT 1 (protection contre les perturbations électromagnétiques) et PT2 (protection contre les obsta-

UN GEODIMETER C'EST UN GEODIMETER

DECOUVRIR 48 48 98 87

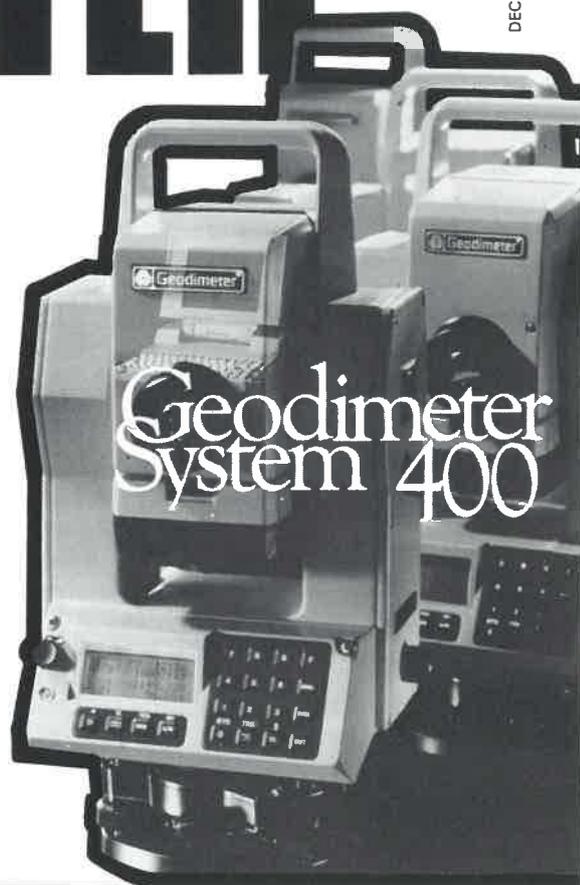
Un Geodimeter, ce n'est pas une quelconque station totale. Un Geodimeter, c'est la rencontre des plus hautes qualités de précision et de robustesse d'un instrument et des performances de simplicité et d'intelligence d'un système évolutif

"LE SYSTEM 400"

Depuis le premier instrument de la gamme réellement économique pour travaux courants jusqu'aux équipements les plus sophistiqués pour travaux de haute précision.



c'est la signature de la qualité



Parc d'Activités "Les Portes de la Forêt" - Allée du Clos des Charmes
77090 COLLEGIEN
Tél. : (1) 60 05 13 14 - Télex : 693 099 - Télécopie : (1) 60 17 40 56

SET5

ZOOM

SUR LA DERNIERE STATION TOTALE
RAPIDE COMPACTE PERFORMANTE

ET ... 57.900 Fr H.T



PACK BATTERIE

Format de poche rechargeable :
plus de 2.000 mesures d'angle et
de distance.

CONTROLE OPTIMUM

Les vis de blocage et de fin de
rappel coaxiales avec cache
de protection pour éviter des
fausses manipulations.



PRISES DE SORTIE

La RS 232 C asynchrone peut-être
connectée à tous les carnets de terrain
SDR et PSION organisateur.



COAXIALE

Télemètre et lunette coaxiale
retournement complet excellente
optique.

COLLIMATION AUTOMATIQUE



CLAVIER COMPLET

Très simple d'utilisation ; écran
2 lignes avec éclairage incorporé

LA SET 5

Pour réaliser tous vos travaux journaliers mesure d'angle
Résolution 10" (2mgon)
Angle vertical peut-être lu en grade ou en pourcentage
Indexage automatique possible pour les cercles vertical et
horizontal
Mesure de distance 900 mètres avec un prisme ; 1.200 mètres
avec 3 prismes
Précision + ou - (5 mm + 5 ppm.D)
Mode Précision fine ou TRACKING
Affichage distance oblique, corrigée à l'horizontal
et dénivelé.

SOKKISHA FRANCE

12 AVENUE GABRIEL PERI 78360 MONTESSON
174 AVENUE JEAN JAURES 69007 LYON

TEL:(1)30.53.09.73
TEL : 78.69.14.28

FAX : (1) 39.76.63.15
FAX : 78.69.50.24

cles) relatives à la protection des radiotélécommunications. Elles sont indispensables à la sécurité, la régularité et l'économie des vols.

Les aides civiles à la navigation aérienne sont protégées par l'institution des servitudes d'utilité publique dans l'intérêt des transmissions radioélectriques. Sont concernés :

- a) les centres radiogonométriques,
- b) les radioalignements, ILS, VOR, DME,
- c) les émissions sur aériens dirigés,
- d) les liaisons radioélectriques sur ondes VHF/UHF de $f > 30\text{MHz}$,
- e) les radars, dispositifs Euréka, Rebecca.



Atterrissage aux instruments - Localiseur (LLZ) et seuil de piste - Aéroport de Limoges - Photothèque du STBA

La procédure de conception des servitudes est décrite dans les fascicules V et VIII de la documentation méthodique du Comité de Coordination des Télécommunications (CCT). Toute installation de source radioémettrice est soumise à l'avis préalable du Comité d'Etudes de la Répartition Géographique des Stations Radioélectriques (CORESTA).

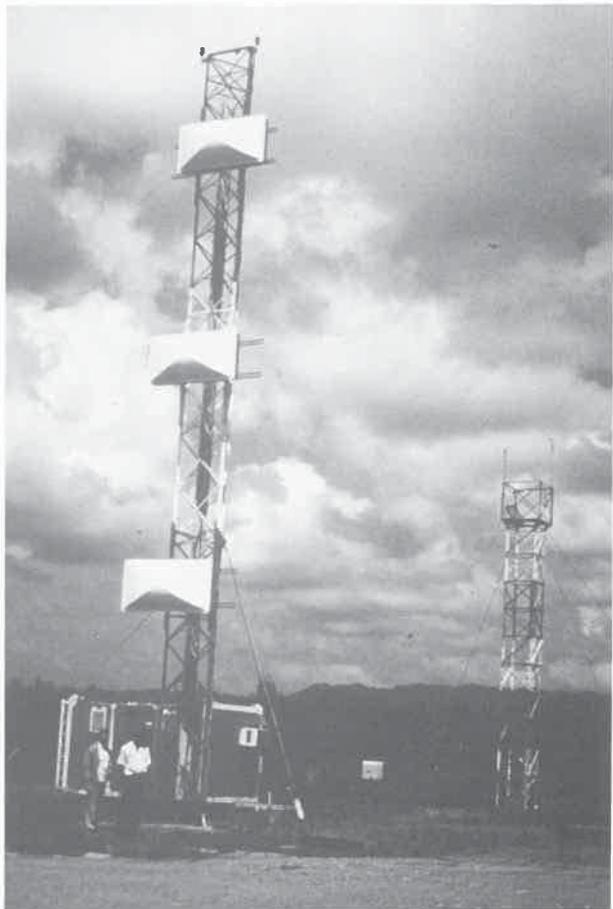
Le statut des radiocommunications du service aérien est visé au titre VI du code des Postes et Télécommunications (art. D 473 à 482). Les stations sont réparties en 3 catégories :

- a) stations des services de l'aviation civile,
 - b) stations des aéroclubs,
 - c) stations des entreprises de transport aérien.
- Les stations de catégorie (a) sont utilisables sans préavis et mentionnées par le Service d'Information Aéronautique ; elles sont intégrées à la procédure d'approche dont l'Etat assure la qualité du fonctionnement. Les stations de la catégorie (b) sont exploitées par une association aéronautique. Les stations de la catégorie (c) sont celles qui n'entrent pas dans les deux autres catégories et ne donnent ni paramètre ni information relative à la sécurité en vol.

L'application des "servitudes" aux autres administrations ne peut être réalisé que par conférences interservicielles.

II - 3 - 1 - Protection contre les perturbations électromagnétiques

En principe, toute installation de source radioélectrique de fréquence supérieure à 10 kHz est soumise à autorisation préalable. Néanmoins, selon des prescriptions réglementaires, peuvent être installés des appareils à applications industrielles ou médicales, ainsi que ceux ayant une puissance rayonnée inférieure à 5 W. Les tolérances réglementaires dans le respect de la fréquence d'émission ($\pm 0,05$ à 0,5 %) sont aisément tenues, ce qui ne paraît pas être aussi facile que l'élimination des perturbations à longue portée hors zones de "servitudes" dues aux harmoniques produites.



Radioalignement de descente - Equipement radioélectrique d'aide à la navigation aérienne - Aéroport de Fort de France - Photothèque du STBA

Le contrôle des perturbations est réalisé dans des périmètres concentriques délimités par l'Administration. Ces contraintes juridicotéchniques, n'entraînent aucune restriction d'usage du bien foncier. Elles n'induisent aucune morphologie urbaine, ni de zonage d'activité. Sauf à lier, lors de l'élaboration ou de la révision d'un POS, au moment où ces contraintes sont prises en compte lorsque le Préfet les porte à la connaissance du Maire de la commune, comme l'avaient proposé les services du Ministère de la Défense pour leur

centre de télécommunications hertziennes des Alluets-le-Roi dans les Yvelines, le niveau de "pollution électromagnétique" à la densité de population donc au COS de la zone, ces règles juridiques n'ont aucune traduction urbanistique. Pas plus que l'antiparasitage d'un véhicule à moteur, ces règles ne sont des services fonciers dûs par une propriétaire.

II - 3 - 2 - Protection contre les obstacles

Le STNA établit les caractéristiques techniques des protections nécessaires à la garantie de l'utilisation des appareillages et transmet le dossier au Service des bases Aériennes (SBA) pour confection du plan et suivi administratif.

Le dossier soumis à enquête publique comprend normalement :

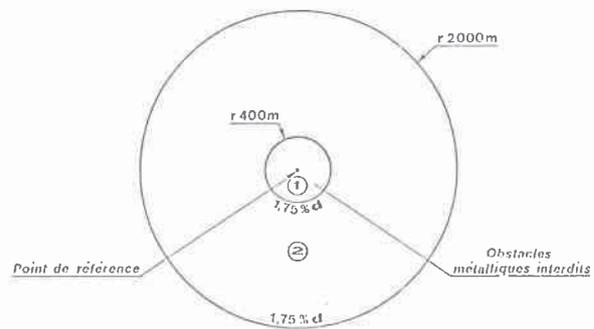
- 1) un plan de situation au 1/50 000 des installations et servitudes correspondantes,
- 2) un plan au 1/5000 avec les installations, zones de servitudes avec indication des communes et sections cadastrales.

Aucune enquête parcellaire n'est réalisée, ni de recherche de propriétaires. Le deuxième plan indique les limites de zones de protection et les obstacles dont il faudra envisager la suppression s'ils occasionnent une gêne trop importante.

Les secteurs circulaires délimitent des zones primaires de dégagement (d'un rayon maximal de 400 m), zones secondaires de dégagement (d'un rayon maximal de 2000 m) et un secteur de dégagement (d'un rayon maximal de 5000 m). Une zone spéciale de dégagement d'une largeur maximale de 500 m peut être créée entre deux centres hertziens.

En zone primaire, les excavations, créations de plans d'eau et installations métalliques sont interdites. En zone secondaire et secteur de dégagement des hauteurs limites s'imposent à toute édification de superstructures, avec seuils inférieurs s'il s'agit de constructions métalliques. Dans les zones spéciales de dégagement des plans doivent être respectés entre deux radioémetteurs. Les protections des radio-communications contre les obstacles ne peuvent être instituées que pour des stations des services de l'aviation civile (publiques).

SPÉCIFICATIONS DE PROTECTION CONTRE LES OBSTACLES RADIOPIRE OMNIDIRECTIONNEL V.H.F. - V.O.R.



INTERDICTIONS ET LIMITATIONS

- ① ZONE PRIMAIRE : Création d'ouvrages métalliques et excavation interdite.
Obstacles d'une autre nature limités à une hauteur hors sol égale à 1,75 % d.
- ② ZONE SECONDAIRE : Obstacles de toute nature limités à une hauteur hors sol égale à 1,75 % de d.
- Point de référence : Antenne.
- d : Distance séparant l'obstacle du point de référence.

Croquis des servitudes radioélectriques de protection contre les obstacles - Exemple d'un VOR - ITAC fascicule 7

Après enquête publique, les servitudes sont approuvées par décret du Premier Ministre, visé par le Ministre de l'Urbanisme. L'application des servitudes est réalisée lors de la délivrance des autorisations d'utilisation du sol. En ce qui concerne les bâtiments métalliques, l'autorisation est plus contraignante car le permis de construire doit intégrer une notion non urbanistique. A défaut, les services de la maintenance locale, utilisateur de l'installation de la navigation aérienne, contrôle le respect des servitudes.

L'indemnisation des propriétaires touchés par ces servitudes n'est pas possible, sauf s'il s'agit de procéder à la suppression d'un obstacle existant avant leur institution. Ces servitudes ont été créées par voie réglementaire et leur respect est sanctionné pénalement par le code des Postes et Télécommunications. Au regard de la décision du 13 décembre 1985 du Conseil Constitutionnel, seule leur institution par l'administration de l'Etat est conforme à ses exigences de Droit.

REFERENCES

BIBLIOGRAPHIE

Le guide du bruit aéronautique - juin 1987
- MELATT, DGAC, STNA, STBA

Instruction technique sur les aérodromes civils :

• **Fascicule 7** - 1985 - Installations de navigation aérienne et météorologie - MELATT, DGAC, SBA

• **Fascicule 9** - 1986 - Dégagements - MELATT, DGAC, STBA

Annexes à la convention de Chicago rela-

tive à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale n° 14 et n° 16

Brochures STBA

- Note d'information sur les servitudes aéronautiques - 31.12.1984
- Arrêté du 31.12.1984

Brochures MECV, DUP, Plans d'Occupation des Sols

- Tome 3 - Les circulaires administratives - 1981
- Tome 5 - Les servitudes d'utilité publique - 1980

Revue "Etudes Foncières" : n° 36 - septembre 1987 - Plans d'exposition au bruit

Revue ESGT n° III - décembre 1988 - Implication des règles d'urbanisme et des servitudes d'utilité publique et n° II0 : Besoins en repères complémentaires dans l'exploitation des plateformes aéronautiques

TEXTES OFFICIELS

Code de l'Urbanisme

Code de l'Aviation Civile

Code de l'expropriation

Code des Postes et Télécommunications

Décret n° 87 - 339 du 21 mai 1987 définissant les modalités d'enquête publique relative aux plans d'exposition aux bruits d'aérodromes

Décret n° 87 - 341 du 21 mai 1987 relatif aux commissions consultatives de l'environnement des aérodromes

Décret n° 73 - 193 du 13 février 1973 instituant une taxe parafiscale en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aérodromes d'Orly et de Roissy en France

Arrêté du 31 juillet 1963 définissant les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du Ministre de l'Aviation Civile et du Ministre des Armées

Arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à l'exclusion des servitudes radioélectriques

Arrêté du 21 août 1953 établissant la liste et les caractéristiques du matériel électrique dont la mise en service, la modification ou la transformation sont soumis à autorisation préalable dans les zones de garde radioélectrique

Arrêté du 16 mars 1962 portant liste et caractéristiques des installations électriques dont la mise en exploitation sur l'ensemble du territoire national est soumise à autorisation préalable

MEMOIRES D'INGENIEURS DE L'ESGT

Les servitudes et les nuisances affectant la population proche d'un aérodrome - **Daniel LOURD** - 1974

Conception du plan de masse de l'aérodrome "Charles de Gaulle" - **Alain FERRAND** - 1974

Création d'un aérodrome en ville moyenne : Rodez Pourquoi ? Comment ? - **Bernard BOS** - 1979