



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



AÉRODROME Ajaccio-Napoléon-Bonaparte (LFKJ)

PROJET PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

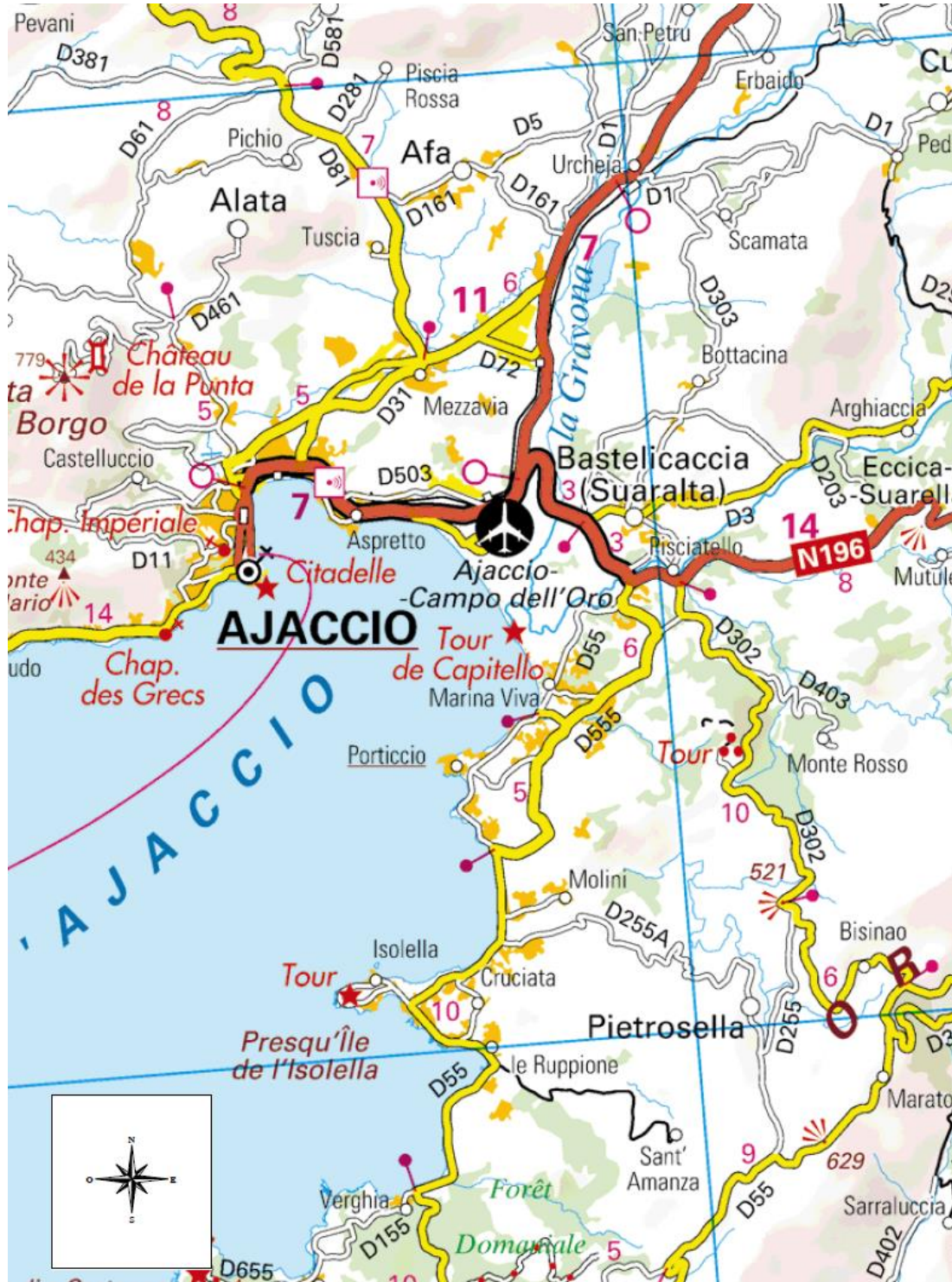
Approuvé par décret/arrêté (inter)ministériel en date du

SOMMAIRE

1. NOTICE EXPLICATIVE	2
1.1. PLAN DE SITUATION DE L'AÉRODROME AJACCIO-NAPOLÉON-BONAPARTE	2
1.2. GENERALITÉS	3
1.3. BASES RÉGLEMENTAIRES	3
1.4. INSTALLATIONS CONCERNÉES PAR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	4
1.5. CARACTÉRISTIQUES DÉTERMINANT LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	4
1.5.1. Chiffre de code	4
1.5.2. Mode d'exploitation des pistes	4
1.5.3. Altitude de référence des servitudes aéronautiques	5
1.6. SURFACES DE BASE	5
1.6.1. Périmètre des surfaces d'appui des pistes	5
1.6.2. Trouées d'atterrissage et de décollage de la piste 02 / 20	6
1.6.3. Surfaces latérales de la piste	7
1.6.4. Surface horizontale intérieure	7
1.6.5. Surface conique	7
1.7. ADAPTATION DES SURFACES	8
1.8. SURFACES COMPLÉMENTAIRES	10
1.8.1. Surfaces associées aux approches de précision (OFZ)	10
1.8.2. Surfaces associées à l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) pour les hélicoptères	10
1.9. SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES	11
1.9.1. Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)	11
1.9.2. Surface associée au balisage d'approche (plan des feux)	11
1.10. RÈGLES DE DÉGAGEMENT DANS LES ZONES GREVÉES DE SERVITUDES	12
1.11. SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE	12
1.12. ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS	13
1.12.1. Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes	13
1.12.2. Communes concernées par les servitudes aéronautiques	13
2. LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES	14
2.1. REPÉRAGE ET NATURE DES OBSTACLES	14
2.2. APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	20
2.2.1. Obstacles existants	20
2.2.2. Obstacles à venir	21
3. DOCUMENTS ANNEXES	22
3.1. Etat des bornes de repérage d'axes et de calage du périmètre de la surface d'appui aéronautique de dégagement	22
3.2. Servitudes aéronautiques : croquis des surfaces de base	22
3.3. Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques	22
3.4. Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement	22

1. NOTICE EXPLICATIVE

1.1. PLAN DE SITUATION DE L'AÉRODROME AJACCIO-NAPOLÉON-BONAPARTE



1.2. GENERALITÉS

Le plan de servitudes aéronautiques (PSA) a pour but de protéger la circulation aérienne dans l'emprise ou aux abords d'un aéroport, en interdisant la réalisation de tout obstacle nouveau dépassant une hauteur définie. Ses caractéristiques sont établies sur la base des hypothèses de développement ultime de l'infrastructure, de manière à préserver le développement à long terme de la plate-forme. Au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, l'espace aérien doit donc rester libre de tout obstacle.

Les surfaces de base prévues par la réglementation peuvent néanmoins être dépassées par un obstacle qu'il n'est pas envisageable de supprimer, comme le relief naturel. Dans ce cas des adaptations ont été étudiées pour définir les cotes maximales à ne pas dépasser à l'aplomb de ces obstacles, pour que la situation ne soit pas aggravée dans le futur. Il a été vérifié que ces adaptations sont compatibles avec la régularité et la sécurité de l'exploitation. Le cas échéant, un balisage d'obstacle peut être prévu afin de signaler le danger aux pilotes d'aéronefs.

Certains obstacles relevés au cours de l'étude du PSA dépassent les cotes des servitudes après adaptation. Ils ont été repérés sur le plan A2. La présente note mentionne ceux qui sont acceptés. Pour les autres l'autorité devra déterminer ultérieurement s'il est nécessaire qu'ils soient diminués, supprimés ou balisés.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et 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. Ce document est dès lors opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques est ensuite déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être mis à la disposition du public et annexé aux documents d'urbanisme. Il permet d'imposer une limitation de hauteur des constructions projetées afin qu'elles ne dépassent pas les surfaces définies par le plan. L'adoption du plan est aussi un préalable aux décisions éventuellement nécessaires pour mettre en conformité des obstacles préexistants lorsqu'ils deviennent dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aéroport.

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

1.3. BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- de l'article L6351-1 du code des transports
- 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.

1.4. INSTALLATIONS CONCERNÉES PAR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES

L'ensemble des surfaces caractérisant les servitudes aéronautiques de dégagement détermine et assure la protection de l'aéroport dans son développement ultime.

Les servitudes aéronautiques de l'aéroport Ajaccio-Napoléon-Bonaparte permettent de protéger contre les obstacles :

- une piste 02-20 revêtue de 2407 m de long et 45 m de large, comprenant au stade ultime :
 - o un prolongement dégagé de 70 m dans le sens du décollage 02 ;
 - o un prolongement dégagé de 365 m dans le sens du décollage 20 ;
 - o un seuil décalé de 227 m dans le sens de l'atterrissage 20.
- les indicateurs visuels de pente d'atterrissage (PAPI 02 et PAPI 20).
- Une FATO.

1.5. CARACTÉRISTIQUES DÉTERMINANT LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement tiennent compte des conditions d'exploitation qui doivent pouvoir être assurées (dispositif de piste et mode d'exploitation) sur l'aéroport.

1.5.1. Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence de chaque piste de l'aéroport tel qu'il est défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aéroports terrestres utilisés par les avions à voilure fixe.

Il s'agit d'un nombre compris entre 1 et 4, qui est déterminé par la plus grande distance de référence des avions à voilure fixe auxquels l'infrastructure est destinée. Cette distance de référence est définie par la longueur de piste minimale nécessaire pour le décollage dans des conditions standard.

Pour établir les servitudes aéronautiques de l'aéroport Ajaccio-Napoléon-Bonaparte **le chiffre de code retenu pour la piste 02-20 est 4** (distance de référence de 1 800 m et plus).

1.5.2. Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque piste détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement. Les modes d'exploitation retenus sont les suivants pour la piste 02-20 :

- A l'atterrissage dans le **sens 02**, piste exploitée aux instruments avec **approche de précision catégorie I** ;
- A l'atterrissage dans le **sens 20**, piste exploitée aux instruments avec **approche classique**.

1.5.3. Altitude de référence des servitudes aéronautiques

L'altitude de référence de l'aéroport est le point le plus élevé de la surface de la piste utilisée pour l'atterrissage.

L'aéroport Ajaccio-Napoléon-Bonaparte a une **altitude de référence de 5,30 m** NGF (altitude rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure et la cote maximale des surfaces associées aux atterrissages de précision.

1.6. SURFACES DE BASE

Le plan de servitudes aéronautiques est doté pour chaque piste, des surfaces de base suivantes :

- une surface d'appui des servitudes aéronautiques,
- deux trouées d'atterrissage,
- deux trouées de décollage,
- deux surfaces latérales,
- une surface horizontale intérieure,
- une surface conique.

(Document annexe : 3.2- Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base – Vue de dessus)

L'élaboration de ces surfaces prend en compte :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aéroport,
- le code de référence défini pour chaque piste,
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage.

1.6.1. Périmètre des surfaces d'appui des pistes

L'élévation des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de chaque piste repose sur le périmètre formé par les bords intérieurs des trouées d'atterrissage et par les lignes d'appui des surfaces latérales qui sont propres à chaque piste.

(Document annexe : 3.1- Etat des bornes de repérage d'axes et de calage du périmètre de la surface d'appui aéronautique de dégagement)

1.6.2. Trouées d'atterrissage et de décollage de la piste 02 / 20

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

Les caractéristiques des trouées de l'aéroport Ajaccio-Napoléon-Bonaparte sont indiquées dans les tableaux ci-après.

- Sens d'exploitation 02

Trouée d'atterrissage 02	
DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
Approche	de précision - Catégorie I
Chiffre de code	4
Distance au seuil	60 m
Largeur à l'origine	300 m
Altitude à l'origine	4,56 m
Divergence	15 %
Longueur 1ere section	3 000 m
Pente 1ere section	2 %
Pente 2e section	2,5 %
Pente 3e section	0 %
Longueur totale	15 000 m

La trouée de décollage rectiligne est remplacée par trois trouées courbes. Les caractéristiques spécifiques de ces dernières sont précisées le tableau ci-dessous :

DÉSIGNATIONS	DÉCOLLAGE 02		
	Décollage 1	Décollage 2	Décollage 3
Altitude à l'origine	5,30 m		
Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée	800 m		
Direction	gauche		
Angle	180°		
Rayon de virage	1 825,17 m	2 570,12 m	2 751,26 m

- Sens d'exploitation 20

Dans le sens 20, la trouée d'atterrissage rectiligne est remplacée par deux trouées courbes. Les caractéristiques spécifiques de ces dernières sont précisées le tableau ci-dessous :

DESIGNATIONS	ATTERISSAGE 20	
	Atterrissage 1	Atterrissage 2
Altitude à l'origine	5,30 m	
Longueur de l'alignement droit à partir de l'origine de la trouée	3 701 m	
Direction	gauche	
Angle	180°	
Rayon de virage	1 400 m	2 102 m

Trouée de décollage 20	
DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES
Chiffre de code	4
Distance au seuil	300 m
Largeur à l'origine	180 m
Altitude à l'origine	4,56 m
Largeur finale	1 200 m
Divergence	12,5 %
Pente	2 %
Longueur totale	15 000 m

1.6.3. Surfaces latérales de la piste

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 % pour chacune des pistes.

1.6.4. Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure a été adaptée en partie, en raison du relief.

La partie non adaptée, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aéroport, s'élève à 50,3 m NGF.

La partie adaptée s'élève à 150,3 m NGF. Elle est délimitée par des demi-circonférences horizontales, de rayon égal à 4 000 m ou 6 000 m (pour les parties adaptées), centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage.

1.6.5. Surface conique

La surface conique de dégagement a une pente de 5 % et s'élève jusqu'à une hauteur de 100 m à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure. Elle a pour cote maximale 150,3 m NGF.

1.7. ADAPTATION DES SURFACES

Lorsque des obstacles font saillie au-dessus des surfaces de servitudes, qu'il s'avère impossible de les supprimer en raison de leur nature ou de leur importance, et qu'il peut être démontré qu'ils n'affectent pas la sécurité ni la régularité de l'exploitation de l'aéroport, les surfaces sont adaptées localement afin de les recouvrir. Les adaptations suivantes ont été approuvées :

1. Relèvement d'une partie de la surface horizontale intérieure à 100 m au-dessus de sa cote de base, se prolongeant sur la surface conique, rendue nécessaire en raison du relief. Sur les plans elle est figurée par la mention « Plateau 150,3 m »
2. Surfaces flottantes à +10, +13, +17 et +30 m au-dessus du relief¹, autorisant les constructions nouvelles jusqu'à la hauteur spécifiée, ainsi que les immeubles existants et les ouvrages nécessaires à la navigation aérienne ;
3. Adaptation au-dessus de la route territoriale 40 reliant Ajaccio à Bonifacio au nord de l'aéroport à 12 m NGF tenant compte d'une hauteur libre de 4,30 m (gabarit des véhicules limité à 4,10 m) ;
4. Adaptations au-dessus de la surface latérale ouest, comprises entre 65 et 140 m, figurées par des rectangles rouges. Elles concernent des points singuliers (végétation, bâti) de la commune d'Ajaccio ;
5. Suppression d'une partie de la servitude à l'est de l'aéroport en raison de la présence du relief ;
6. Plateau à 498 m au-dessus du relief « Punta Mora » sur la commune d'Alata, point coté d'altitude 496 m ;
7. Adaptation sur 286 × 16 m à la cote de 160 m NGF sur un segment de la télécabine reliant Saint Joseph à Mezzavia sur la commune d'Ajaccio



8. Adaptations ponctuelles :
 - à Ajaccio sur le plateau à 151 et 153 m NGF,
 - à Ajaccio sur la surface flottante au-dessus du Mont Sant'Angelo à 251,09 m concernant l'antenne 21002,
 - à Coti-Chiavari dans la trouée d'atterrissage 02 à 158 m NGF.

¹ Le périmètre de ces surfaces a été réalisé à partir du fichier du SNIA (2A_LFKJ_AJACCIO_CDN_ELEV_10_M_L93.rar) contenant les courbes de niveaux pour l'aéroport d'Ajaccio à la demande de la DSAC-SE

9. Adaptation de deux lignes électriques à haute tension (90 kV) au nord de l'aéroport (points 19008 à 19011 et 10913 à 19016), limitée à la hauteur et à la largeur des lignes électriques et des pylônes qui la soutiennent.

ID	NATURE DU POINT	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	COMMUNE
19008	Pylône	22,18	50,96	Sarrola-Carcopino
19010	Pylône	36,95	61,03	Ajaccio
19011	Pylône	38,84	64,31	Bastelicaccia
19013	Pylône	19,93	48,71	Sarrola-Carcopino
19015	Pylône	48,01	61,66	Ajaccio
19016	Pylône	38,88	64,35	Bastelicaccia



Ces deux lignes électriques sont soumises à une obligation de balisage diurne et nocturne décrite paragraphe 11.1.

Les plans référencés A1 et A2 permettent de visualiser les adaptations. Sur le plan référencé A2, les obstacles relevés par le géomètre qui n'ont pas été intégrés dans une adaptation sont précisés. Ces obstacles font l'objet du traitement mentionné au paragraphe 2 du présent document.

1.8. SURFACES COMPLÉMENTAIRES

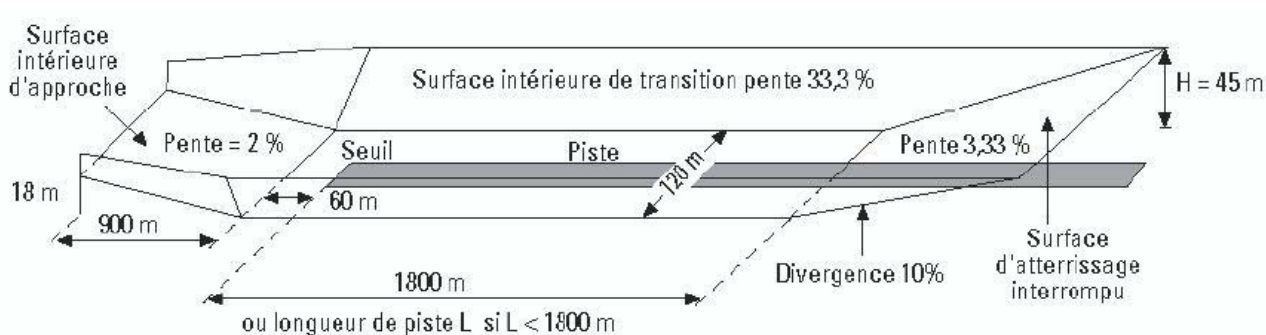
1.8.1. Surfaces associées aux approches de précision (OFZ)

Les surfaces OFZ sont associées à la piste 02 exploitée aux instruments avec approche de précision de catégorie I.

Elles définissent un volume d'espace aérien devant être impérativement libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes pour chaque seuil d'atterrissage :

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



Ces surfaces s'élèvent jusqu'à la cote maximale de 60,5 m NGF. Elles sont détaillées sur le plan A3.

Les caractéristiques techniques des surfaces OFZ sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Chiffre de code : 4 – cat. I	Piste exploitée aux instruments avec approche de précision de catégorie I
<i>Surface intérieure d'approche</i>	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Longueur	900 m
Pente	2 %
<i>Surface intérieure de transition</i>	
Pente	33,3 %
<i>Surface d'atterrissage interrompu</i>	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1800 m
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

1.8.2. Surfaces associées à l'aire d'approche finale et de décollage (FATO) pour les hélicoptères

Une FATO est située sur l'aéroport à l'altitude de 3 m NGF. Elle est utilisable de jour uniquement, en classe de performance CP 3. Les trouées sont orientées selon l'axe géographique 094,85°/274,85°. Les dimensions de la FATO sont 10,74 m × 10,74 m, l'aire de sécurité 28,55 m × 28,55 m.



Les trouées associées sont ainsi définies :

- 1re section : largeur initiale 28,55 m, divergence 10 %, longueur 245 m, pente 8 %
- 2e section : longueur 830 m, pente 16 %, largeur finale 120 m.

1.9. SURFACES APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES

1.9.1. Surfaces associées aux indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)

L'aéroport Ajaccio-Napoléon-Bonaparte est équipé de PAPI aux seuils 02 et 20, calés respectivement à 3 et 3,7 degrés (angle de la pente d'approche).

La pente de la surface de protection des trajectoires associée à un PAPI (dite pente OCS pour *Obstacle Clearance Surface*) se déduit de l'angle de calage A de l'élément lumineux de PAPI réglé au plus bas. Elle correspond à un angle θ selon la relation suivante : $\theta = A - 0,57^\circ$. Les valeurs de A sont 2,50 degrés en 02 et 3,20 degrés en 20.

Les caractéristiques techniques générales des surfaces OCS sont données dans le tableau ci-dessous.

Type d'approche	Seuil 02 <i>de précision cat. I</i>	Seuil 20 <i>classique</i>
Chiffre de code de la piste	4	
Largeur à l'origine	300 m	
Distance au seuil	60 m	
Divergence	15 %	
Longueur totale	15 000 m	3 701 m
Pente de la surface OCS θ	1,93°	2,63°

Au seuil 20, la surface OCS est limitée à la longueur droite des trouées d'atterrissage.

L'emprise des OCS est dessinée sur le plan A4.

1.9.2. Surface associée au balisage d'approche (plan des feux)

Néant.

1.10. RÈGLES DE DÉGAGEMENT DANS LES ZONES GREVÉES DE SERVITUDES

Les marges et gabarits applicables aux obstacles mobiles sont définis conformément à l'annexe IV de l'arrêté interministériel du 7 juin 2007 modifié relatif aux servitudes aéronautiques.

Le gabarit routier s'applique aux tronçons de chaussée sur toute leur largeur. Dans le cas des routes du réseau national, départemental et communal, la hauteur libre est fixée à 4,30 m correspondant à un gabarit de véhicule de 4,10 m, compte-tenu d'une marge de signalisation de 0,2 m. Ce gabarit est majoré de 2 m sur les tronçons couverts par une trouée.

Par exception, cette majoration n'est pas appliquée au tronçon de la route territoriale 40 reliant Ajaccio à Bonifacio située sous les trouées au nord de l'aérodrome. Ce tronçon fait l'objet d'une adaptation à 12 m NGF, destinée à limiter la hauteur des obstacles fixes à la valeur de hauteur libre de 4,30 m. Aucun équipement, construction ou obstacle de toute nature dépassant une hauteur de 4,30 m au-dessus de la chaussée ne peut être accepté sous cette adaptation, et les véhicules doivent être limités à un gabarit de 4,10 m.

1.11. SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE

La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. La détermination des obstacles à baliser doit, pour ces raisons, faire dans chaque cas l'objet d'une étude particulière.

L'outil généralement utilisé pour cette étude à l'intérieur des zones couvertes pour les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement d'un aéroport est constitué par des surfaces dites de balisage, parallèles aux surfaces des servitudes.

Type d'obstacle (pris en compte pour leur cote sommitale)	Surface de balisage (parallèle aux surfaces des servitudes)
Massif (ex. relief du sol naturel, bâtiment, forêt, arbre isolé suffisamment massif pour être bien visible)	10 m en dessous des surfaces des servitudes
Mince (dont la hauteur est très importante par rapport aux dimensions horizontales : pylône, cheminée d'usine, antenne, arbre élancé...)	
Filiforme (lignes électriques ou téléphoniques, caténaires, câbles de téléphériques, etc.)	20 m en dessous des surfaces des servitudes

Si le balisage s'avère nécessaire, les prescriptions techniques applicables en dehors de l'emprise aéroportuaire sont fixées par l'arrêté du 23 avril 2018 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne. Dans l'emprise aéroportuaire, le balisage doit être conforme aux règlements européens et aux spécifications communautaires applicables.

Dispositions particulières relatives aux lignes de transport d'électricité 90 000 V situées au nord de l'aérodrome (reliant les points 19008 à 19011 et 10913 à 19016)

Le dispositif particulier de balisage suivant est prescrit de jour et de nuit :

- Balisage par marques de peinture rouge et blanche des pylônes,
- Balisage du câble de garde de la ligne côté piste avec des sphères rouges et blanches,
- Feux moyenne intensité sur les pylônes.

1.12. ASSIETTE DES DÉGAGEMENTS

1.12.1. Aire de dégagement protégeant l'aéroport et limites des communes sous servitudes

Le plan des servitudes aéronautiques précise l'ensemble des communes concernées par lesdites servitudes et détermine les limites des surfaces de dégagement qui grèvent chacune de ces communes.

(Document annexe : 3.4 – carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement).

1.12.2. Communes concernées par les servitudes aéronautiques


Les communes dont une partie ou la totalité du territoire est concernée par les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon-Bonaparte sont récapitulées dans le tableau ci-après.


COMMUNES DANS L'EMPRISE DES SERVITUDES AERONAUTIQUES DEPARTEMENT DE CORSE-DU-SUD	
AFA	CAURO
AJACCIO	COTI-CHIAVARI
ALATA	CUTTOLI-CORTICCHIATO
ALBITRECCIA	GROSSETO-PRUGNA
APPIETTO	PIETROSELLA
BASTELICACCIA	SARROLA-CARCOPINO


2. LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES


2.1. REPÉRAGE ET NATURE DES OBSTACLES

Liste non-limitative donnée à titre indicatif (article D242-3 du Code de l'aviation civile).


OBSTACLES PERCANT LES SERVITUDES						
ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>22000</u>	Arbre	obstacle massif	2,01	18,33	0,34	Ajaccio
<u>22001</u>	Arbre	obstacle massif	3,55	26,45	2,02	Ajaccio
<u>22002</u>	Arbre	obstacle massif	3,41	17,25	10,66	Ajaccio
<u>22003</u>	Arbre	obstacle massif	4,08	17,83	4,97	Ajaccio
<u>22021</u>	Arbre	obstacle massif	5,26	27,90	14,39	Ajaccio
<u>22022</u>	Arbre	obstacle massif	5,33	14,43	0,96	Ajaccio
<u>22023</u>	Arbre	obstacle massif	5,32	14,59	1,15	Ajaccio
<u>22024</u>	Arbre	obstacle massif	5,35	14,32	5,57	Ajaccio
<u>22025</u>	Arbre	obstacle massif	5,06	13,38	4,66	Ajaccio
<u>22026</u>	Arbre	obstacle massif	6,69	17,47	8,83	Ajaccio
<u>22028</u>	Arbre	obstacle massif	5,50	22,52	6,84	Ajaccio
<u>22029</u>	Arbre	obstacle massif	5,79	25,68	11,08	Ajaccio
<u>22030</u>	Arbre	obstacle massif	5,04	13,84	1,62	Ajaccio
<u>22031</u>	Arbre	obstacle massif	5,04	14,01	1,68	Ajaccio
<u>22032</u>	Arbre	obstacle massif	5,36	18,98	6,69	Ajaccio
<u>22033</u>	Arbre	obstacle massif	5,72	14,67	2,61	Ajaccio
<u>22034</u>	Arbre	obstacle massif	4,76	15,86	4,07	Ajaccio
<u>22035</u>	Arbre	obstacle massif	6,51	20,90	10,25	Ajaccio
<u>22036</u>	Arbre	obstacle massif	4,96	15,63	1,73	Ajaccio
<u>22037</u>	Arbre	obstacle massif	5,16	17,31	4,70	Ajaccio
<u>22038</u>	Arbre	obstacle massif	5,50	28,08	6,10	Ajaccio
<u>22039</u>	Arbre	obstacle massif	5,68	36,26	0,86	Ajaccio
<u>22040</u>	Arbre	obstacle massif	3,84	31,94	0,09	Ajaccio
<u>22041</u>	Arbre	obstacle massif	4,98	31,52	6,75	Ajaccio
<u>22042</u>	Arbre	obstacle massif	4,34	19,32	5,11	Ajaccio

ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>22043</u>	Arbre	obstacle massif	5,63	20,36	2,08	Ajaccio
<u>22044</u>	Arbre	obstacle massif	5,84	36,01	14,16	Ajaccio
<u>22045</u>	Arbre	obstacle massif	5,82	38,03	10,53	Ajaccio
<u>22046</u>	Arbre	obstacle massif	3,44	26,17	10,51	Ajaccio
<u>22047</u>	Arbre	obstacle massif	6,12	18,35	6,31	Ajaccio
<u>22048</u>	Arbre	obstacle massif	5,61	15,03	4,60	Ajaccio
<u>22049</u>	Arbre	obstacle massif	6,45	17,85	6,58	Ajaccio
<u>22050</u>	Arbre	obstacle mince	5,97	24,03	0,55	Ajaccio
<u>22051</u>	Arbre	obstacle mince	6,10	27,87	1,74	Ajaccio
<u>22052</u>	Arbre	obstacle massif	6,72	40,58	12,71	Ajaccio
<u>22053</u>	Arbre	obstacle massif	7,82	37,55	5,04	Ajaccio
<u>22054</u>	Arbre	obstacle massif	7,82	36,83	3,82	Ajaccio
<u>22143</u>	Arbre	obstacle mince	128,06	141,42	1,56	Ajaccio
<u>22659</u>	Arbre	obstacle massif	138,91	153,52	3,22	Cuttoli-Corticchiato
<u>22660</u>	Arbre	obstacle massif	137,89	151,33	1,03	Cuttoli-Corticchiato
<u>22827</u>	Arbre	obstacle massif	141,05	156,93	6,63	Cuttoli-Corticchiato

ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>15000</u>	Bâtiment	obstacle massif	3,25	5,87	2,62	Ajaccio
<u>15001</u>	Bâtiment	obstacle massif	3,25	5,87	2,62	Ajaccio
<u>15003</u>	Bâtiment	obstacle massif	5,04	7,27	0,48	Ajaccio
<u>15004</u>	Bâtiment	obstacle massif	5,26	9,00	2,34	Ajaccio
<u>15356</u>	Bâtiment	obstacle massif	152,60	157,69	3,13	Coti-Chiavari

ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>26000</u>	Forêt	obstacle massif	3,31	34,75	4,36	Ajaccio
<u>26001</u>	Forêt	obstacle massif	3,33	39,07	2,92	Ajaccio
<u>26003</u>	Forêt	obstacle massif	3,93	30,12	0,81	Ajaccio
<u>26004</u>	Forêt	obstacle massif	6,12	33,63	1,56	Ajaccio
<u>26005</u>	Forêt	obstacle massif	6,42	35,04	3,12	Ajaccio
<u>26006</u>	Forêt	obstacle massif	5,07	15,51	6,97	Ajaccio
<u>26007</u>	Forêt	obstacle massif	6,52	17,83	9,35	Ajaccio
<u>26008</u>	Forêt	obstacle massif	5,38	11,81	3,53	Ajaccio
<u>26009</u>	Forêt	obstacle massif	5,15	15,74	6,97	Ajaccio
<u>26010</u>	Forêt	obstacle massif	5,16	17,26	8,33	Ajaccio
<u>26011</u>	Forêt	obstacle massif	5,04	15,34	6,38	Ajaccio
<u>26012</u>	Forêt	obstacle massif	6,49	16,77	8,14	Ajaccio
<u>26013</u>	Forêt	obstacle massif	4,99	24,08	14,88	Ajaccio
<u>26014</u>	Forêt	obstacle massif	5,18	28,30	13,95	Ajaccio
<u>26015</u>	Forêt	obstacle massif	5,56	19,01	11,00	Ajaccio
<u>26016</u>	Forêt	obstacle massif	5,44	18,65	10,59	Ajaccio
<u>26017</u>	Forêt	obstacle massif	4,66	16,26	8,10	Ajaccio
<u>26018</u>	Forêt	obstacle massif	5,53	19,53	5,17	Ajaccio
<u>26019</u>	Forêt	obstacle massif	7,17	21,31	6,94	Ajaccio
<u>26020</u>	Forêt	obstacle massif	5,53	21,28	6,41	Ajaccio
<u>26021</u>	Forêt	obstacle massif	5,16	26,05	13,72	Ajaccio

ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>26022</u>	Forêt	obstacle massif	5,47	28,36	14,73	Ajaccio
<u>26023</u>	Forêt	obstacle massif	5,47	27,25	13,37	Ajaccio
<u>26024</u>	Forêt	obstacle massif	6,34	19,86	0,66	Ajaccio
<u>26025</u>	Forêt	obstacle massif	5,22	27,88	12,49	Ajaccio
<u>26026</u>	Forêt	obstacle massif	5,73	16,98	5,57	Ajaccio
<u>26027</u>	Forêt	obstacle massif	5,90	22,13	6,82	Ajaccio
<u>26028</u>	Forêt	obstacle massif	4,88	18,14	2,02	Ajaccio
<u>26029</u>	Forêt	obstacle massif	6,21	18,61	2,03	Ajaccio
<u>26030</u>	Forêt	obstacle massif	5,91	20,97	3,45	Ajaccio
<u>26031</u>	Forêt	obstacle massif	6,76	22,65	9,37	Ajaccio
<u>26032</u>	Forêt	obstacle massif	5,61	16,14	7,03	Ajaccio
<u>26033</u>	Forêt	obstacle massif	5,52	15,15	5,71	Ajaccio
<u>26034</u>	Forêt	obstacle massif	5,52	14,73	4,76	Ajaccio
<u>26035</u>	Forêt	obstacle massif	5,58	15,09	4,64	Ajaccio
<u>26036</u>	Forêt	obstacle massif	6,65	14,81	0,98	Ajaccio
<u>26037</u>	Forêt	obstacle massif	6,17	23,22	9,27	Ajaccio
<u>26038</u>	Forêt	obstacle massif	6,17	15,91	1,24	Ajaccio
<u>26039</u>	Forêt	obstacle massif	6,53	20,99	5,41	Ajaccio
<u>26040</u>	Forêt	obstacle massif	3,95	30,95	14,54	Ajaccio
<u>26041</u>	Forêt	obstacle massif	6,52	30,55	11,33	Ajaccio
<u>26042</u>	Forêt	obstacle massif	6,63	21,18	1,14	Ajaccio
<u>26045</u>	Forêt	obstacle massif	4,20	23,01	1,70	Ajaccio
<u>26047</u>	Forêt	obstacle massif	3,82	38,32	12,47	Ajaccio
<u>26048</u>	Forêt	obstacle massif	6,70	33,70	6,25	Ajaccio
<u>26049</u>	Forêt	obstacle massif	7,57	44,37	14,91	Ajaccio
<u>26056</u>	Forêt	obstacle massif	7,12	40,22	2,64	Ajaccio

ID 	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>18000</u>	Portique	obstacle mince	7,02	12,01	0,37	Ajaccio

ID	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
<u>17000</u>	Poteau	obstacle mince	2,62	10,39	4,51	Ajaccio
<u>17001</u>	Poteau	obstacle mince	3,97	5,25	1,28	Ajaccio
<u>17002</u>	Poteau	obstacle mince	4,44	5,50	1,06	Ajaccio
<u>17003</u>	Poteau	obstacle mince	4,20	10,09	0,37	Ajaccio
<u>17004</u>	Poteau	obstacle mince	3,33	10,39	7,06	Ajaccio
<u>17005</u>	Poteau	obstacle mince	3,31	12,64	5,75	Ajaccio
<u>17006</u>	Poteau	obstacle mince	3,33	7,50	2,80	Ajaccio
<u>17007</u>	Poteau	obstacle mince	3,12	18,01	13,35	Ajaccio
<u>17008</u>	Poteau	obstacle mince	3,22	8,30	5,08	Ajaccio
<u>17009</u>	Poteau	obstacle mince	4,55	11,38	6,83	Ajaccio
<u>17010</u>	Poteau	obstacle mince	4,23	14,26	4,74	Ajaccio
<u>17011</u>	Poteau	obstacle mince	4,49	5,54	1,05	Ajaccio
<u>17012</u>	Poteau	obstacle mince	4,66	5,91	1,25	Ajaccio
<u>17013</u>	Poteau	obstacle mince	4,68	6,01	1,33	Ajaccio
<u>17014</u>	Poteau	obstacle mince	4,09	5,02	0,93	Ajaccio
<u>17015</u>	Poteau	obstacle mince	4,10	4,90	0,80	Ajaccio
<u>17016</u>	Poteau	obstacle mince	5,05	7,82	1,15	Ajaccio
<u>17017</u>	Poteau	obstacle mince	5,05	7,82	1,15	Ajaccio
<u>17018</u>	Poteau	obstacle mince	5,11	7,05	1,69	Ajaccio
<u>17019</u>	Poteau	obstacle mince	4,62	5,88	1,26	Ajaccio
<u>17020</u>	Poteau	obstacle mince	4,12	5,34	1,22	Ajaccio
<u>17021</u>	Poteau	obstacle mince	4,83	5,83	1,00	Ajaccio
<u>17022</u>	Poteau	obstacle mince	4,69	5,69	1,00	Ajaccio
<u>17023</u>	Poteau	obstacle mince	5,60	11,89	0,30	Ajaccio
<u>17025</u>	Poteau	obstacle mince	4,72	11,56	3,60	Ajaccio
<u>17026</u>	Poteau	obstacle mince	5,05	11,53	3,40	Ajaccio
<u>17027</u>	Poteau	obstacle mince	6,90	11,46	3,21	Ajaccio
<u>17028</u>	Poteau	obstacle mince	6,66	11,59	3,30	Ajaccio

ID	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	ALTITUDE SOMMITALE (m NGF)	PERCEMENT	COMMUNE
19017	Pylône	obstacle mince	61,58	72,44	0,86	Ajaccio

Le tableau ci-dessous liste les différents points de la voie routière dont certains sont situés dans la bande de piste.

OBSTACLE VOIE ROUTIÈRE (intérieur bande et latérale)				
ID	NATURE DE L'OBSTACLE	TYPE DE L'OBSTACLE	ALT. SOL (m NGF)	COMMUNE
10012	Voie routière	obstacle mobile	3,85	Ajaccio
10013	Voie routière	obstacle mobile	3,73	Ajaccio
10014	Voie routière	obstacle mobile	3,80	Ajaccio
10015	Voie routière	obstacle mobile	3,98	Ajaccio
10016	Voie routière	obstacle mobile	3,94	Ajaccio

2.2. APPLICATION DU PLAN DE SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

2.2.1. Obstacles existants

a) Obstacles acceptés

Les obstacles suivants ont fait l'objet d'une approbation après vérification de l'absence d'impact sur la sécurité et la régularité de l'exploitation. Ils sont considérés comme autorisés, au même titre que s'ils se trouvaient sous une adaptation ponctuelle des surfaces de base.

N°	Nature	Localisation	Hauteur acceptée (mètres)
15000	Bâtiment DME 02	Ajaccio	2,62
15001	Bâtiment DME 02	Ajaccio	2,62
15003	Bâtiment LOC	Ajaccio	2,23
15004	Bâtiment shelter	Ajaccio	3,74
15356	Bâtiment	Coti-Chiavari	5,09
17000	Poteau manche à air	Ajaccio	7,77
17001	Poteau	Ajaccio	1,28
17002	Poteau	Ajaccio	1,06
17003	Poteau	Ajaccio	5,89
17004	Poteau manche à air	Ajaccio	7,06
17005	Poteau météo	Ajaccio	9,33
17006	Poteau diffusomètre	Ajaccio	4,17
17007	Poteau DME 02	Ajaccio	14,89
17008	Poteau	Ajaccio	5,08
17009	Poteau manche à air	Ajaccio	6,83
17010	Poteau météo	Ajaccio	10,03
17011	Poteau	Ajaccio	1,05
17012	Poteau	Ajaccio	1,25
17013	Poteau	Ajaccio	1,33
17014	Poteau	Ajaccio	0,93
17015	Poteau	Ajaccio	0,80
17016	Support LOC	Ajaccio	2,77
17017	Support LOC	Ajaccio	2,77
17018	Poteau	Ajaccio	1,94
17019	Poteau	Ajaccio	1,26
17020	Poteau	Ajaccio	1,22
17021	Poteau feux de seuil	Ajaccio	1,00
17022	Poteau feux de seuil	Ajaccio	1,00
18000	Portique routier	Ajaccio	4,99

b) Autres obstacles

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles du code de l'aviation civile, en particulier les articles R 241-3 à R 242-1, D241-4 à D242-14 et D243-1 à D 243-7.

A dater du jour de l'approbation du plan de servitudes aéronautiques, les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces de dégagement, ne peuvent plus faire l'objet de travaux de grosses réparations ou d'améliorations exemptés du permis de construire sans autorisation. Lorsqu'ils sont incompatibles avec l'exploitation de l'aéroport, ils sont susceptibles de devoir être supprimés ou mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aéroport.

Cette mise en conformité, si elle est nécessaire, peut être envisagée par l'administration dès l'approbation du plan de servitudes aéronautiques, ou ultérieurement, en fonction de l'évolution de l'infrastructure de la piste et de son mode d'exploitation. Le plan de servitudes aéronautiques n'est généralement pas, en lui-même, suffisant pour imposer la mise en conformité. Celle-ci est subordonnée à une décision individuelle préalable dans le cas où l'obstacle est un immeuble par nature, ainsi que dans tous les cas où il en résulte un dommage direct, matériel et certain.

Lorsque cette décision entraîne la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature en application des articles 518 et 519 du code civil, un accord amiable est recherché. A défaut, 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 des présentes servitudes, il peut être procédé à la vente des immeubles expropriés, sous garantie d'un droit de préemption aux propriétaires dépossédés et sous réserve du respect par l'acquéreur de ces servitudes.

Dans les autres cas, la décision ouvre droit à l'indemnité s'il en résulte une modification à l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et actuel. A défaut d'accord amiable, cette indemnité est fixée par le tribunal administratif.

La demande d'indemnité doit, à peine de forclusion, parvenir à la personne chargée de l'exécution des travaux dans le délai d'un an à compter de la notification aux intéressés des dispositions qui leur sont imposées.

2.2.2. Obstacles à venir

Le plan de servitudes aéronautiques est rendu exécutoire par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

En conséquence, il règlemente dès son adoption l'usage des sols en interdisant la réalisation d'obstacles nouveaux, quelle que soit leur nature : bâtiment, installation, plantation, etc.

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

En l'absence de document d'urbanisme, le plan de servitudes aéronautiques s'impose tout de même, à tout projet de nature à constituer un obstacle.

3. DOCUMENTS ANNEXES

Les documents annexes sont fournis pour faciliter la compréhension du plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

L'état des bornes de calage des servitudes aéronautiques de dégagement sont celles existantes au moment du lancement de l'instruction locale.

3.1 Etat des bornes de repérage d'axes et de calage du périmètre de la surface d'appui aéronautique de dégagement

3.2 Servitudes aéronautiques : croquis des surfaces de base

3.3 Croquis des surfaces des servitudes aéronautiques

3.4 Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement