

## MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le

23 juillet 2019

Service national d'Ingénierie aéroportuaire  
Département Nord  
Unité gestion domaniale

Le chef du département SNIA-Nord

Guichet unique urbanisme  
Servitudes aéronautiques

à

DDT 60  
Service de l'aménagement, de l'urbanisme et de  
l'énergie  
40 rue Jean Racine  
BP 20317  
60021 BEAUVAIS CEDEX  
Courriel : [ddt-saue-pot@oise.gouv.fr](mailto:ddt-saue-pot@oise.gouv.fr)  
[stephane.carin@oise.gouv.fr](mailto:stephane.carin@oise.gouv.fr)

Nos réf. : N° 2019/345  
Vos réf. : Votre courriel du 27/06/2019  
Affaire suivie par Guillaume TERRIER  
[snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr)  
Tél. : 01.44.64.32.28 - Fax : 01.44.64.32.30

**Objet** : Contribution de la DGAC au « porter à la connaissance » relatif au PLU de Lagny-le-Sec.

Monsieur,

Par courriel visé en référence, vous nous informez que le conseil municipal de Lagny-le-Sec a prescrit la révision de son plan local d'urbanisme (PLU).

Dans le cadre de la procédure de « porter à la connaissance », vous nous demandez de bien vouloir vous communiquer les informations, dans le domaine de notre compétence, qui pourraient être prises en compte dans l'élaboration de ce document.

Je vous informe que la commune est concernée par la servitude T7 établie à l'extérieur des zones de dégagement des aérodromes. Celle-ci oblige toute construction ou installation de plus de 50 m de hauteur à faire l'objet d'une demande d'accord préalable auprès du ministre chargé de l'aviation civile (demande à adresser au guichet unique urbanisme de la DGAC- courriel : [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr)). Vous trouverez en pièce jointe des fiches décrivant cette servitude pouvant être intégrées en annexe du PLU.

Par ailleurs, la servitude aéronautique de dégagement de l'aérodrome du Plessis-Belleville affecte le territoire communal. Vous trouverez, en annexe, son tracé et l'acte ayant institué la servitude. Enfin, la commune est concernée par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris Charles de Gaulle.

Le guichet unique urbanisme de la DGAC souhaite recevoir pour avis le projet de PLU arrêté par le conseil municipal.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Le chef du SNIA-Nord

Romain KERENEUR

**PJ** : Fiches T7+ plan, décret de la servitude T5 Paris CDG.

REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Paru au J.O. n°166 du 21 juillet 1993  
Page 10266

**DÉCRET** du 13 juillet 1993

**NOR : EQU A 93 00975 D**

approuvant le plan des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de **PARIS-CHARLES-DE-GAULLE** (Seine-Saint-Denis).

**LE PREMIER MINISTRE**

**SUR LE RAPPORT DU MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME**

Vu le code de l'aviation civile et notamment ses articles L 281-1, R.241-1 à R.241-3, R.242-1 à R.242-3 et D.242-1 à D.242-14;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu l'arrêté interministériel 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;

Vu les procès-verbaux des conférences entre services en date des 25 novembre 1985 pour l'Oise, 19 décembre 1985 pour le Val-d'Oise, 23 décembre 1985 pour la Seine-et-Marne et 2 mai 1986 pour la Seine-Saint-Denis;

Vu les résultats de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 1er Avril au 30 avril 1987 inclus et l'avis de la commission d'enquête, en date du 10 juin 1987;

Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 27 octobre 1988;

Le Conseil d'Etat, (Section des travaux publics) entendu,

## DÉCRÈTE

### ARTICLE 1er.-

Est approuvé le plan des servitudes aéronautiques de dégagement, instituées au profit de l'aérodrome de **PARIS-CHARLES-DE-GAULLE** sur le territoire des communes de :

- |                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| - AULNAY-SOUS-BOIS      | - TREMBLAY-EN-FRANCE |
| - PIERREFITTE-SUR-SEINE | - VAUJOURS           |
| - SEVRAN                | - VILLEPINTE         |
| - STAINS                | - VILLETANNEUSE      |

dans le département de **la SEINE-SAINT-DENIS**,

- |                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| - COYE-LA-FORET         | - ORRY-LA-VILLE |
| - LA-CHAPELLE-EN-SERVAL | - PLAILLY       |

dans le département de **l'OISE**

- |                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| - BROU-SUR-CHANTEREINE   | - MONTGE-EN-GOELE           |
| - CHARNY                 | - MONTHYON                  |
| - CHAUCONIN-NEUFMONTIERS | - MOUSSY-LE-NEUF            |
| - CLAYE-SOUILLY          | - MOUSSY-LE-VIEUX           |
| - COMPANS                | - NANTOUILLET               |
| - CUISY                  | - OTHIS                     |
| - DAMMARTIN-EN-GOELE     | - POMPONNE                  |
| - GRESSY                 | - SAINT-MARD                |
| - IVERNY                 | - SAINT-MESMES              |
| - JUILLY                 | - SAINT-SOUPPLETS           |
| - LAGNY-SUR-MARNE        | - SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES |
| - LE-MESNIL-AMELOT       | - THIEUX                    |
| - LE-PIN                 | - THORIGNY-SUR-MARNE        |
| - LE-PLESSIS-AUX-BOIS    | - TORCY                     |
| - LE-PLESSIS-L'EVEQUE    | - VAIRES-SUR-MARNE          |
| - LONGPERRIER            | - VILLENEUVE-SOUS-DAMMARTIN |
| - MARCHEMORET            | - VILLEPARISIS              |
| - MAUREGARD              | - VILLEROY                  |
| - MESSY                  | - VILLEVAUDE                |
| - MITRY-MORY             | - VINANTES                  |

dans le département de **la SEINE-ET-MARNE**



- ANDILLY
- ARNOUVILLE-LES-GONESSE
- BELLEFONTAINE
- BONNEUIL-EN-FRANCE
- BOUQUEVAL
- CHATENAY-EN-FRANCE
- CHENNEVIERES-LES-LOUVRES
- DOMONT
- ECOUEN
- EPIAIS-LES-LOUVRES
- EZANVILLE
- FONTENAY-EN-PARISIS
- FOSSES
- GARGES-LES-GONESSE
- GONESSE
- GOUSSAINVILLE
- GROSLAY
- LE-PLESSIS-GASSOT
- LE-THILLAY
- LOUVRES
- LUZARCHES
- MARGENCY
- MARLY-LA-VILLE
- MONTLIGNON
- MONTMAGNY
- MONTMORENCY
- PISCOP
- PUISEUX-EN-FRANCE
- ROISSY-EN-FRANCE
- SAINT-BRICE-SOUS-FORET
- SAINT-WITZ
- SARCELLES
- SOISY-SOUS-MONTMORENCY
- SURVILLIERS
- VAUDHERLAND
- VEMARS
- VILLERON
- VILLIERS-LE-BEL

dans le département du **VAL-D'OISE**

#### ARTICLE 2.-

Le plan des servitudes de dégagement de l'aérodrome de PARIS-CHARLES-DE-GAULLE est constitué par les documents ci-après qui sont annexés au présent décret :

##### **- A - Documents dessinés**

- A 1 - Plan d'Ensemble CDG.1.44.101a index A
- A 2 - Plan Partiel CDG.1.44.102a index A1

##### **- B - Note annexe**

- Notice explicative
- Liste des obstacles
- Etat des bornes de repérage d'axe de bande.

#### ARTICLE 3.-

Les plans et les pièces mentionnés à l'article 2, ci-dessus, sont déposés à la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes instituées en vertu du présent décret.

ARTICLE 4. -

Le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 13 juillet 1993

Edouard BALLADUR

Par le Premier ministre

Le ministre de l'équipement,  
des transports et du  
tourisme

signé : Bernard BOSSON

## Servitudes d'utilité publique Modalités d'application des servitudes aéronautiques

### **I) Servitude aéronautique de dégagement (T5) et de balisage (T4)**

*Textes de références : Articles L6351-1 et suivants du code des transports (CT), articles D242-7 et suivants du code de l'aviation civile (CAC), articles R243-1 et suivants du CAC, arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, arrêté du 23 avril 2018 relatif au balisage des obstacles à la navigation aérienne.*

La servitude aéronautique de dégagement entraîne l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne.

La servitude aéronautique de balisage entraîne l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radio-électriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Le contrôle du respect de ces servitudes se fait à partir du même plan sur lequel figure les altitudes que ne doivent pas dépasser les constructions.

Le code de l'urbanisme n'a pas prévu de procédure spécifique pour assurer le contrôle de cette servitude. Dès lors que la construction projetée dépasse la cote maximale autorisée, un refus sera opposé<sup>1</sup>. Pour les obstacles minces et massifs (ex : constructions, pylônes) dont la hauteur serait comprise dans une bande comprise entre la cote maximale de la servitude et cette cote maximale moins 10 mètres, un balisage conforme aux prescriptions de l'arrêté du 23 avril 2018 relatif au balisage des obstacles à la navigation aérienne est requis. Cette bande sera délimitée par la cote maximale moins 20 m pour les obstacles filiformes (lignes électriques).

***En pratique et par mesure de précaution, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr), DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), si la partie sommitale de l'obstacle se situerait à une altitude estimée à 30 m en dessous de celle de la servitude aéronautique de dégagement ou à une altitude supérieure. Le guichet unique donnera un avis sur le projet en prescrivant, le cas échéant, un balisage de l'obstacle.***

<sup>1</sup> Articles D242-8 et R242-9 CAC : certaines installations peuvent être autorisées sous conditions, essentiellement les obstacles temporaires nécessaires à la conduite de travaux (grues de chantier).

## II) Servitudes établies à l'extérieur des zones de dégagement (T7)

Textes de références : articles L6352-1 du CT, R 244-1 et D 244-2 à D 244-4 du CAC, arrêté du 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.

Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitude de dégagement sont soumises à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense comprennent:

- a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au dessus du niveau du sol,
- b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au dessus du niveau du sol. Les agglomérations sont celles figurant sur les cartes aéronautiques au 1/50 000ème.

### Servitude T7 et application du droit des sols :

Lorsque l'installation, la construction fait l'objet d'une demande de **permis de construire ou d'aménager**, le délai d'instruction est porté à cinq mois en application de l'article R423-31b du code de l'urbanisme (CU), délai qui permet de consulter le ministre chargé de l'aviation civile (guichet unique de la DGAC). Ce dernier dispose d'un délai de deux mois pour donner son accord (R423-63 CU) sans lequel le permis ne peut être délivré (art R425-9 CU). L'arrêté délivrant le permis vaut autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Lorsque l'installation, la construction est soumise à **déclaration préalable**, l'accord décrit à l'article R244-1 du CAC est sollicité directement par le pétitionnaire. En revanche, ce dernier fournit dans son dossier de déclaration le justificatif de dépôt de la demande d'autorisation auprès du ministre de l'aviation civile en application de l'article R431-36 du CU. Mais contrairement au permis de construire ou d'aménager, la décision implicite ou explicite d'opposition à la déclaration préalable n'est pas conditionnée à l'obtention de l'accord du ministre chargé de l'aviation civile.

Le service instructeur peut consulter la DGAC (guichet unique) à l'instar des projets décrits au chapitre I) de cette fiche, par mesure de précaution, mais sans pouvoir, sur ce motif, majorer le délai d'instruction. Il peut également indiquer dans la décision sur la déclaration préalable que le pétitionnaire ne peut réaliser les travaux décrits dans sa demande sans avoir obtenu les accords décrits à l'article R244-1 du CAC.

***En pratique et par mesure de précaution, il convient de consulter le guichet unique de la DGAC (Courriel: [snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:snia-urba-nord-bf@aviation-civile.gouv.fr), DGAC/SNIA NORD-Guichet unique urbanisme/UGD-82 rue des Pyrénées-75 970 PARIS CEDEX 20), dès que la hauteur d'un obstacle, faisant l'objet d'une demande de permis de construire ou d'aménager dépasse 50 m. Cette consultation n'est pas obligatoire pour les obstacles de plus de 50 m faisant l'objet d'une déclaration préalable.***

# SERVITUDE T4

\*\*\*\*

## SERVITUDE AERONAUTIQUE DE BALISAGE (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

\*\*\*\*

### 1 - GENERALITES

#### Législation

- Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, ensemble des protocoles qui l'ont modifiée, notamment le protocole du 30 septembre 1977 concernant le texte authentique quadrilingue de ladite convention
- Code des transports :
  - Article L.6351-1
  - Articles L.6351-6 à L.6351-9
  - Articles L.6372-8 à L.6372-10
- 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
- Arrêté du 3 septembre 2007 relatif à l'implantation et à la structure des aides pour la navigation aérienne installées à proximité des pistes et des voies de circulation d'aérodromes
- Arrêté du 23 avril 2018 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne

#### Définition

Des servitudes spéciales, dites servitudes aéronautiques, sont créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs. Elles comprennent des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs (art. L.6351-1 du code des transports).

Les surfaces de balisage sont des surfaces parallèles et se situant 10 mètres (20 mètres pour les obstacles filiformes) en dessous des surfaces de dégagement aéronautiques (servitude T5).

Elles proviennent d'une étude d'évaluation d'obstacles faite par les services de la navigation aérienne dans la note explicative jointe à la servitude aéronautique de dégagement.

Une liste non exhaustive comprenant les obstacles repérés en X, Y, Z sur un plan avec un numéro et une couleur (vert végétation, rouge tous les autres obstacles artificiels) est fournie en annexe de la servitude aéronautique de dégagement.

Outrefois, le balisage peut être imposé par rapport aux surfaces aéronautiques de dégagement basées sur les infrastructures existantes.

\*\*\*\*



**L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date de XXX**

**Aérodrome de XXX de catégorie XXX**

<b>Bénéficiaires</b>	<b>Gestionnaires</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes :<ul style="list-style-type: none"><li>◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</li><li>◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'Etat</li><li>◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État</li></ul></li><li>• Les exploitants de ces mêmes aérodromes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les services de l'aviation civile :<ul style="list-style-type: none"><li>◦ La direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC)</li><li>◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)</li></ul></li><li>• Les services de l'aviation militaire</li></ul>

## **II - PROCEDURE D'INSTITUTION**

S'agissant de la procédure d'instauration, de modification ou de suppression de ces servitudes, il convient de se référer à la servitude de type T5 dite « servitude aéronautique de dégagement » qui décrit la procédure d'approbation d'un plan de servitudes aéronautiques de dégagement.

## **III - EFFETS DE LA SERVITUDE**

L'autorité administrative peut prescrire (article L.6351-6 du code des transports) :

1. Le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
2. L'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
3. La suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Selon l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques, un obstacle désigne tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- Qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ; ou
- Qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ; ou
- Qui se trouve à l'extérieur de ces surfaces définies et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne.

Les obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, sont déterminés en tenant compte de leurs caractéristiques et des conditions dans lesquelles ils se présentent pour les pilotes. 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, l'obligation du balisage lumineux et, éventuellement, du balisage par marques, peut être imposée dans les conditions prévues à l'annexe 7 de l'arrêté du 7 juin 2007.

## **Annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007**

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même. La nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présentent les obstacles pour le pilote. Ainsi, la présence d'obstacles non balisés à côté d'obstacles balisés peut-elle être plus dangereuse que l'absence totale de balisage.

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.

Sous cette réserve fondamentale, 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 aérodrome est constitué par des surfaces dites de balisage, parallèles aux surfaces précitées.

S'agissant d'abord des obstacles massifs et des obstacles minces, ces derniers étant pris alors en compte pour leur hauteur réelle, les surfaces de balisage à considérer sont situées 10 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

S'agissant maintenant des obstacles filiformes (également pris ici pour leur hauteur réelle), les surfaces de balisage à considérer sont situées 20 m en dessous des différentes surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement et limitées chacune par le plan horizontal ayant pour altitude celle du point le plus bas de la ligne d'appui correspondante.

Lorsqu'un tronçon d'obstacle filiforme devant être balisé est situé dans une trouée d'aérodrome, la partie à baliser comprendra, outre ce tronçon, deux tronçons adjacents de 50 m de longueur au moins. En outre, dans le cas où deux tronçons distants de plus de 100 m seraient à baliser, chacun des deux tronçons adjacents intermédiaires à baliser sera prolongé suivant le cas jusqu'à leur rencontre ou jusqu'au support le plus proche.

Les conditions techniques de réalisation du balisage des obstacles sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile et dans l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne.

### **Financement du balisage et droits**

Sous réserve des dispositions particulières concernant le balisage sur l'emprise de l'aérodrome ou concernant certains aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique, les frais d'installation, d'entretien et de fonctionnement des balisages aéronautiques sont à la charge de l'État, sauf lorsque le balisage s'applique aux lignes électriques d'une tension égale ou supérieure à 90 000 volts ou aux installations mentionnées au premier alinéa de l'article L. 6352-1 du code des transports, auquel cas les frais sont à la charge de l'exploitant des lignes ou du propriétaire des installations.

Pour la réalisation de ces balisages, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures. Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

L'entretien du balisage incombe à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué. Cet entretien garantit le maintien de la visibilité de l'obstacle dans le temps. Le balisage lumineux est surveillé par la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage a été effectué (télésurveillance ou procédures d'exploitation spécifiques). Toute défaillance ou interruption du balisage est signalée dans les plus brefs délais à l'autorité territorialement compétente (art. 4 de l'arrêté du 7 décembre 2010 relatif à la réalisation du balisage des obstacles à la navigation aérienne).

Le ministre chargé de l'aviation civile ou, pour les obstacles interférant avec les aérodromes, espaces, zones ou itinéraires qui le concernent, le ministre de la défense peut accorder une

dérogation aux dispositions de l'arrêté de 7 décembre 2010 à la demande de la personne morale ou physique aux

frais de laquelle le balisage est effectué. Cette demande est accompagnée d'un dossier qui justifie les fondements (techniques ou environnementaux) de cette dernière, décrit le balisage souhaité et le cas échéant la durée d'application envisagée, et démontre que la sécurité des aéronefs n'est pas compromise. La décision est alors notifiée à la personne morale ou physique aux frais de laquelle le balisage est effectué (art. 5 de l'arrêté du 7 décembre 2010).

### **Amendes encourues**

Les infractions aux dispositions régissant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies de 3 750 € d'amende (art. L.6372-8 du code des transports).

Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions de l'article L. 6372-8, sous peine d'une astreinte de 1,50 € à 15 € par jour de retard, un délai pour enlever ou modifier les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

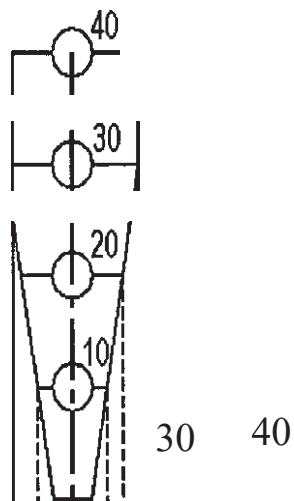
Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration du délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Si cette régularisation n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public agissant dans les mêmes conditions, relever à une ou plusieurs reprises le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu par le premier alinéa.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation a été régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui avait été impartit.

En outre, si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes civilement responsables.





## SERVITUDE TS

\*\*\*\*

## SERVITUDE AERONAUTIQUE DE DEGAGEMENT (AERODROMES CIVILS ET MILITAIRES)

\*\*\*\*

### 1 - GENERALITES

#### Législation

- Code des transports
  - Article L.6350-1
  - Article L.6351-1
  - Articles L.6351-2 à L.6351-5
- Code de l'aviation civile
  - Articles R.242-1 et R.242-2
  - Articles D.242-1 à D.242-14

#### Définition

Servitudes créées afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, à l'exclusion des servitudes radioélectriques. Elles sont définies :

- Par un plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) établi pour chaque aéroport, et
- Ou par des mesures provisoires de sauvegarde qui peuvent être mises en œuvre en cas d'urgence, avant d'être reprises dans un PSA approuvé.

\*\*\*\*

L'acte qui a institué cette servitude sur le territoire concerné par le Plan Local d'Urbanisme est un arrêté ministériel en date du XXX:

Aéroport de XXX

<b>Bénéficiaire</b>	<b>Gestionnaire</b>
---------------------	---------------------

es	es
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les créateurs des catégories suivantes d'aérodromes : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Tous les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique</li> <li>◦ Les aérodromes à usage restreint créés par l'État</li> <li>◦ Dans les conditions fixées par voie réglementaire, certains aérodromes à usage restreint créés par une personne autre que l'État</li> </ul> </li> <li>• Les exploitants de ces mêmes aérodromes (personnes publiques ou privées)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les services de l'aviation civile : <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Le direction du transport aérien (DTA) à la direction générale de l'aviation civile (DGAC)</li> <li>◦ Les directions inter-régionales de la sécurité de l'aviation civile (DSAC-IR)</li> </ul> </li> <li>• Les services de l'aviation militaire</li> </ul>

## II - PROCEDURE D'INSTITUTION

### A-PROCEDURE

#### 1. *Déroulement de la procédure d'élaboration d'un PSA*

- Études préalables visant à déterminer les zones de protection,
- Conférence entre services intéressés,
- Enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique
- Approbation par :
  - **Arrêté du ministre chargé de l'aviation civile**, en accord s'il y a lieu, avec le ministre des armées,
  - Ou **décret en Conseil d'État** si les conclusions de rapport d'enquête, les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont défavorables

Cet arrêté ou ce décret peuvent valoir déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan de servitudes (soit la suppression ou la modification des bâtiments, soit une modification de l'état antérieur des lieux déterminant un dommage direct, matériel et certain).

#### 2. *Pièces du dossier soumis à l'enquête publiques*

- Un **plan de dégagement** qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles,
- Une **notice explicative** exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes, ainsi que la nature exacte de ces servitudes et les conditions de leur application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures

Une **liste d'obstacles** dépassant les cotes limites,

Un **état des signaux, bornes et repères** existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement (dispositifs mis en place, à titre provisoire ou permanent, pour la réalisation des études préalables).

### **3. Procédure d'élaboration de mesures provisoires de sauvegarde**

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais approbation par **arrêté du ministre chargé de l'aviation civile ou par le ministre des armées.**

S'agissant de mesures transitoires, le délai de validité de cet arrêté est de deux ans au terme desquels ces mesures devront avoir été reprises dans un PSA approuvé.

### **4. Procédure de modification et de suppression d'un PSA**

Même procédure que pour l'élaboration d'un PSA mais sans enquête publique si la modification a pour objet de supprimer ou d'atténuer des servitudes prévues par le plan.

## **B • INDEMNISATION**

L'article R. 242-3 du code de l'aviation civile rend applicable aux servitudes aéronautiques de dégagement les dispositions des articles L. 55 et L. 56 du code des postes et des télécommunications en cas de suppression ou de modification de bâtiments.

Lorsque les servitudes entraînent la suppression ou la modification de bâtiments constituant des immeubles par nature, ou encore un changement de l'état initial des lieux générateur d'un dommage direct, matériel et certain, la mise en application des mesures d'indemnisation est subordonnée à une décision du ministre chargé de l'aviation civile ou du ministre chargé des armées. Cette décision est notifiée à l'intéressé comme en matière d'expropriation, par l'ingénieur en chef des bases aériennes compétent (art. D.242-11 du code de l'aviation civile).

Si les propriétaires acceptent d'exécuter eux-mêmes ou de faire exécuter par leur soin les travaux de modification aux conditions proposées, il est passé entre eux et l'administration une convention rédigée en la forme administrative fixant entre autres le montant des diverses indemnités (déménagement, détérioration d'objets mobiliers, indemnité compensatrice du dommage résultant des modifications) (art. D.242-12 du code de l'aviation civile).

En cas d'atténuation ultérieure des servitudes, l'administration peut poursuivre la récupération de l'indemnité, déduction faite du coût de remise en état des lieux dans leur aspect primitif équivalent, et cela dans un délai de deux ans à compter de la publication de l'acte administratif entraînant la modification ou la suppression de la servitude. A défaut d'accord amiable, le montant des sommes à recouvrer, qui présentent le caractère d'une créance domaniale, est fixé selon les règles applicables à la détermination des indemnités en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique et le recouvrement en est effectué dans les formes qui seront prévues par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de l'économie et des finances (art. D242-14 du code de l'aviation civile).

## **C - PUBLICITE (Art. D. 242-6 du code de l'aviation civile)**

Une copie du plan de dégagement approuvé (ou de l'arrêté instituant des mesures provisoires de sauvegarde) est déposée à la mairie des communes sur les territoires desquelles sont assises les servitudes.

Avis du dépôt est donné au public par voie d'affichage à la mairie et d'insertion dans un journal mis en vente dans le département et en outre par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le maire doit faire connaître à toute personne qui le lui demande si un immeuble situé dans le territoire de la commune est grevé de servitudes de dégagement ; s'il en est requis par écrit, il doit répondre par lettre recommandée avec demande d'avis de réception dans un délai de huit jours.

### III - EFFETS DE LA SERVITUDE

Ces servitudes aéronautiques comportent :

- L'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne,
- L'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitudes aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative.

Possibilité pour les agents de l'administration et pour les personnes auxquelles elle délègue des droits de pénétrer sur les propriétés privées pour y exécuter des études nécessaires à l'établissement des plans de dégagement, et ce dans les conditions prévues par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 29 décembre 1892 pour les travaux publics (art. D.242-1 du code de l'aviation civile).

Possibilité pour l'administration d'implanter des signaux, bornes et repères nécessaires à titre provisoire ou permanent, pour la détermination des zones de servitudes (application de la loi du 6 juillet 1943 relative à l'exécution des travaux géodésiques et de la loi du 28 mars 1957 concernant la conservation des signaux, bornes et repères) (art. D. 242-1 du code de l'aviation civile).

Obligation de modifier ou de supprimer les obstacles de nature à constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de la sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ou de pourvoir à leur balisage. Ces travaux sont exécutés conformément aux termes d'une convention passée entre le propriétaire et le représentant de l'administration. Cette convention précise :

- Les modalités et délais d'exécution des travaux, l'indemnité représentative de leur coût et les conditions de versement ;
- L'indemnité, s'il y a lieu, pour frais de déménagement, détériorations d'objets mobiliers et autres dommages causés par l'exécution des travaux ;
- L'indemnité compensatrice, s'il y a lieu, des autres éléments du dommage résultant des modifications apportées à la situation des lieux.

La convention peut prévoir l'exécution des travaux par les soins de l'administration.

Obligation de laisser pénétrer sur les propriétés privées les représentants de l'administration pour y exécuter les opérations nécessaires aux études concernant l'établissement du plan de dégagement.



# SERVITUDE T7

\*\*\*\*

## SERVITUDE AERONAUTIQUE A L'EXTERIEUR DES ZONES DE DEGAGEMENT CONCERNANT DES INSTALLATIONS PARTICULIERES

\*\*\*\*

### 1 - GENERALITES

#### Législation

Code de l'aviation civile :

- Article R.244-1
- Articles D.244-2 à D.244-4
- 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 25 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation

#### Définition

À l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre de la défense.

\*\*\*\*

**Cette servitude s'applique à tout le territoire national.**

\*\*\*\*

#### **Gestionnaires:**

- **ministère en chargé de l'aviation civile**
- **ministère en charge de la défense**

### II - PROCEDURE D'INSTITUTION

Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation ainsi que la liste des pièces qui doivent être annexées à la demande d'autorisation.

### III - EFFETS DE LA SERVITUDE

#### **A - CHAMP D'APPLICATION**

Les installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées comprennent :

a) En dehors des agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 50 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau ;

b) Dans les agglomérations, les installations dont la hauteur en un point quelconque est supérieure à 100 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Sont considérées comme installations toutes constructions fixes ou mobiles.

Sont considérées comme agglomérations les localités figurant sur la carte aéronautique au 1/500 000 (ou son équivalent pour l'outre-mer) et pour lesquelles des règles de survol particulières sont mentionnées.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux lignes électriques dont l'établissement est soumis à celles de la loi du 15 juin 1906 et des textes qui l'ont modifiée ainsi qu'à celles de l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques.

Ne peuvent être soumises à un balisage diurne et nocturne, ou à un balisage diurne ou nocturne, que les installations (y compris les lignes électriques) dont la hauteur en un point quelconque au-dessus du niveau du sol ou de l'eau est supérieure à :

- 80 mètres, en dehors des agglomérations ;
- 130 mètres, dans les agglomérations ;

50 mètres, dans certaines zones, ou sous certains itinéraires où les besoins de la circulation aérienne le justifient, notamment :

- les zones d'évolution liées aux aérodromes ;
- les zones montagneuses ;
- les zones dont le survol à très basse hauteur est autorisé.

Toutefois, en ce qui concerne les installations constituant des obstacles massifs (bâtiments à usage d'habitation, industriel ou artisanal), il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 mètres au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

Le balisage des obstacles doit être conforme aux prescriptions fixées par le ministre chargé de l'aviation civile.

## **B- DEMANDE D'AUTORISATION**

Les demandes visant l'établissement des installations mentionnées à l'article R.244-1, et exemptées du permis de construire, à l'exception de celles relevant de la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie et de celles pour lesquelles les arrêtés instituent des procédures spéciales, devront être adressées à la direction départementale des territoires du département dans lequel les installations sont situées. Un récépissé sera délivré.

Elles mentionneront la nature des travaux à entreprendre, leur destination, la désignation d'après les documents cadastraux des terrains sur lesquels les travaux doivent être entrepris et tous les renseignements susceptibles d'intéresser spécialement la navigation aérienne.

Si le dossier de demande est incomplet, le demandeur sera invité à produire les pièces complémentaires.

La décision doit être notifiée dans le délai de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande ou, le cas échéant, du dépôt des pièces complémentaires.

Si la décision n'a pas été notifiée dans le délai ainsi fixé, l'autorisation est réputée accordée pour les travaux décrits dans la demande, sous réserve toutefois de se conformer aux autres dispositions législatives et réglementaires.

Lors d'une demande, l'autorisation peut être subordonnée à l'observation de conditions particulières d'implantation, de hauteur ou de balisage suivant les besoins de la navigation aérienne dans la région intéressée.

Lorsque les installations en cause ainsi que les installations visées par la loi du 15 juin 1906 sur les distributions d'énergie qui existent à la date du 8 janvier 1959, constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par décret pris après avis de la commission visée à l'article R. 242-1 du code de l'aviation civile.

### **C - INDEMNISATION**

Le refus d'autorisation ou la subordination de l'autorisation à des conditions techniques imposées dans l'intérêt de la sécurité de la navigation aérienne ne peuvent en aucun cas ouvrir un droit à indemnité au bénéfice du demandeur.



