

# SERVITUDE D'UTILITE PUBLIQUE AERONAUTIQUE

## SUP T4 T5 T7 T8

- 1- PUBLICATION AU JOURNAL OFFICIEL  
DE L'ARRETE DU 26 JUILLET 1990
- 2- PUBLICATION AU JOURNAL OFFICIEL  
DE L'ARRETE DU 19 JANVIER 2001  
APPROUVANT DES SERVITUDES  
AERONAUTIQUES
- 3- CIRCULAIRE MINISTERIELLE DU 25  
JUILLET 1990
- 4- SERVITUDES RADIOELECTRIQUES  
CONTRE LES PERTURBATIONS  
ELECTROMAGNETIQUES
- 5- SERVITUDES RADIOELECTRIQUES  
CONTRE LES OBSTACLES
- 6- SERVITUDE AERONAUTIQUE DE  
DEGAGEMENT LE HAVRE OCTEVILLE

## 7- ARRETE PREFECTORAL APPROUVANT LE PLAN DE SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT DE L'AERODROME DU HAVRE-SAINT- ROMAIN.

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,  
DU LOGEMENT, DES TRANSPORTS ET DE LA MER**

**Arrêté du 26 juillet 1990 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation**

NOR: EQUA9000474A

Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,

Vu le code de l'urbanisme, et notamment son article R. 421-38-13 ;

Vu le code de l'aviation civile, et notamment ses articles R. 241-1 à R. 241-3, R. 244-1 et D. 244-1 ;

Vu l'arrêté du 31 décembre 1984 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques ;

Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 14 décembre 1988,

**Arrêtent :**

Art. 1er. - 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.

Art. 2. - Pour l'application du troisième alinéa de l'article R. 244-1 du code de l'aviation civile, 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 :

a) 80 mètres, en dehors des agglomérations ;

b) 130 mètres, dans les agglomérations ;

c) 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.

Art. 3. - L'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 chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées est abrogé.

Art. 4. - Les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte, sous réserve des dispositions applicables à chaque territoire en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Art. 5. - Le directeur général de l'aviation civile, les chefs d'état-major de l'armée de terre, de la marine et de l'armée de l'air, le directeur de l'architecture et de l'urbanisme, le directeur général des collectivités locales, le directeur de la sécurité civile et le directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer sont

chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 juillet 1990.

*Le ministre de l'équipement, du logement,  
des transports et de la mer,*

*Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur du cabinet,*

**J.-C. SPINETTA**

*Le ministre de la défense,*

*Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur du cabinet civil et militaire,*

**D. MANDELKERN**

*Le ministre de l'intérieur,*

*Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur du cabinet,*

**C. VIGOUROUX**

*Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,  
porte-parole du Gouvernement,*

*Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur des affaires économiques,  
sociales et culturelles de l'outre-mer,*

**G. BELORGEY**

*Le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur,*

*Pour le ministre et par délégation :*

*Le directeur du cabinet,*

**D. CADOUX**

**Arrêté du 15 novembre 1990 autorisant Aéroports de Paris à prendre une participation dans le capital d'une société**

NOR: EQUA9000973A

Par arrêté du ministre d'Etat, ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer et du ministre délégué au budget en date du 15 novembre 1990, Aéroports de Paris est autorisé à prendre une participation au capital de la société A.D.P. Management. La participation d'Aéroports de Paris est fixée à 680 000 F correspondant à 34 p. 100 du capital de la société A.D.P. Management.

**Circulaire du 25 juillet 1990 relative à l'instruction des dossiers de demande d'autorisation d'installations situées à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement**

NOR: EQUA9000475C

Paris, le 25 juillet 1990.

*Le ministre de la défense, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, le ministre des départements et territoires d'outre-mer, porte-parole du Gouvernement, et le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur, à MM. les préfets de région, les délégués du Gouvernement dans les territoires d'outre-mer, les préfets (directions départementales de l'équipement), les directeurs régionaux de l'équipement, les directeurs régionaux et chefs de service d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les directeurs des aéroports principaux, les directeurs et chefs de service des travaux maritimes, le chef du service des bases aériennes, le chef du service technique des bases aériennes, les chefs des services spéciaux des bases aériennes, les directeurs des ports autonomes et services maritimes chargés des bases aériennes, le chef du service technique de la navigation aérienne, les chefs d'état-major des armées de terre, air, mer, le commandant de l'ALAT, le chef du service central de l'aéronautique navale, le directeur de la circulation*

intégrés de retenue pour enfants montés d'origine et les indications d'installation des dispositifs de retenue pour enfants aux places passagers des véhicules ;

- à la réception par type communautaire (CE) des véhicules des catégories M et N, autres que M1, en ce qui concerne l'installation des ceintures de sécurité et des systèmes de retenue ;
- à la réception par type communautaire (CE) des ceintures de sécurité, des systèmes de retenue et des dispositifs de retenue pour enfants conçus en vue de leur installation dans les véhicules des catégories M1 et N1.

**Art. 3.** - Pour l'application de l'article 2 du présent arrêté, on considère que :

- les dispositions correspondantes du règlement n° 16 susvisé sont équivalentes à celles de la directive 77/541/CEE susvisée, à l'exception des dispositions relatives à l'installation des ceintures de sécurité et systèmes de retenue ;
- les dispositions correspondantes du règlement n° 44 susvisé sont équivalentes à celles de la directive 77/541/CEE susvisée.

**Art. 4.** - Les dispositions de la directive 77/541/CEE telles que modifiées par la directive 2000/3/CE susvisée, en ce qui concerne les indications d'installation des dispositifs de retenue pour enfants sur chaque siège passager et l'installation des ceintures de sécurité à toutes les places assises, y compris, le cas échéant, en présence d'un système intégré de retenue pour enfants monté d'origine, sont applicables à dater du 1<sup>er</sup> octobre 2001 aux véhicules de la catégorie M1 réceptionnés par type.

Toutefois, l'obligation d'installation des ceintures de sécurité à trois points à toutes les places assises des véhicules M1 s'applique à dater du 1<sup>er</sup> avril 2002. Jusqu'à cette date, les prescriptions d'installation des ceintures pour cette catégorie de véhicules sont celles définies à l'annexe 15 de la directive 77/541/CEE telle que modifiée par la directive 96/36/CE.

**Art. 5.** - Les dispositions de la directive 77/541/CEE telles que modifiées par la directive 2000/3/CE susvisée en ce qui concerne les ceintures de sécurité, les systèmes de retenue et les dispositifs de retenue pour les enfants sont applicables à dater du 1<sup>er</sup> octobre 2002 à tous les véhicules neufs de la catégorie M1 mis pour la première fois en circulation, sous réserve, le cas échéant, des dispositions prévues à l'article 8, paragraphe 2, de la directive 70/156/CEE susvisée.

Toutefois, l'obligation d'installation des ceintures de sécurité à trois points à toutes les places assises des véhicules M1 s'applique à dater du 1<sup>er</sup> octobre 2004. Jusqu'à cette date, les prescriptions d'installation des ceintures pour cette catégorie de véhicules sont celles définies à l'annexe 15 de la directive 77/541/CEE telle que modifiée par la directive 96/36/CE.

**Art. 6.** - Des instructions, indications, marquages ou étiquettes spécifiques (notamment l'avertissement de non-utilisation des dispositifs de retenue des enfants faisant face vers l'arrière du véhicule, en cas d'installation dans un siège passager muni d'airbag) doivent figurer sur les ceintures de sécurité, sur les dispositifs de retenue

pour enfants et, le cas échéant, sur leurs emballages lorsqu'ils sont mis en vente séparément des véhicules auxquels ils sont destinés, conformément aux paragraphes 2.1.5.2, 2.2 et 2.9 de l'annexe 1 et des annexes 10 et 17 de la directive 2000/3/CE susvisée.

Les sièges passagers des véhicules munis d'airbag doivent être munis d'une étiquette d'avertissement conformément aux paragraphes 3.1.11 à 3.1.13 de l'annexe 1 de la directive 2000/3/CE susvisée.

Le constructeur du véhicule doit indiquer dans le manuel du véhicule les instructions d'utilisation des ceintures de sécurité équipant le véhicule et les indications concernant le transport des enfants, y compris l'installation des dispositifs de retenue pour enfants, pour chaque siège passager du véhicule, conformément aux prescriptions des annexes 10 et 18 de la directive 2000/3/CE susvisée.

**Art. 7.** - Les dispositions du présent arrêté se substituent aux dispositions correspondantes visées par l'arrêté du 5 décembre 1996 susvisé.

**Art. 8.** - La directrice de la sécurité et de la circulation routières est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 janvier 2001.

Pour le ministre et par délégation :

*La directrice de la sécurité  
et de la circulation routières,*

I. MASSIN

#### **Arrêté du 19 janvier 2001 approuvant des servitudes aéronautiques**

NOR : EQUA0100087A

Par arrêté du ministre de l'équipement, des transports et du logement en date du 19 janvier 2001, est approuvé le plan des nouvelles servitudes aéronautiques de l'aérodrome du Havre-Octeville (Seine-Maritime) :

- plan d'ensemble ES 520 index B ;
- plan partiel PS 520/1 index B ;
- plan partiel PS 520/2 index B ;
- plan de détails DS 520 index B ;
- plan coté CS 520 index A ;
- notice explicative ;
- liste des obstacles ;
- état des bornes de repérage d'axe de bande.

Les plans et les pièces annexées sont déposés à la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont assises les servitudes : Anglesqueville-l'Esneval, Beaufort, Cauville, Criquetot-l'Esneval, Fontaine-la-Mallet, Fontenay, Gonville-la-Mallet, Heuqueville, Le Havre, Manneville, Montivilliers, Notre-Dame-du-Bec, Octeville-sur-Mer, Rolleville, Sainte-Adresse, Saint-Jouin-Bruneval, Saint-Martin-du-Bec, Turretot, Villainville.

### **MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PÊCHE**

#### **Arrêté du 28 décembre 2000 fixant les conditions de perception des cotisations au bénéfice du comité économique agricole fruits et légumes du bassin Val de Loire du fait de l'extension des règles pour les poires de table**

NOR : AGRP0100177A

Le ministre de l'agriculture et de la pêche,

Vu le règlement (CE) n° 2200/96 du Conseil du 28 octobre 1996 portant organisation commune des marchés dans le secteur des fruits et légumes, et notamment son article 18 ;

Vu le règlement (CE) n° 961/1999 de la Commission du 6 mai 1999 arrêtant les modalités d'application relatives à l'extension des règles édictées par les organisations de producteurs de fruits et légumes ;

Vu les articles L. 554-1, R. 553-7 et R. 554-2 du code rural ;

Vu l'arrêté du 24 février 1999 portant extension de certaines règles édictées par le comité économique agricole fruits et légumes du bassin Val de Loire pour les poires de table,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Dans le cadre des règles édictées par le comité économique agricole fruits et légumes du bassin Val de Loire et étendues par l'arrêté du 24 février 1999 susvisé, le comité économique est habilité à prélever auprès des producteurs pour lesquels les règles sont devenues obligatoires du fait de l'extension :

- une cotisation fixée à 5,50 F/t de produit mis en marché pour participation au fonds de gestion administrative et de contrôle ;
- une cotisation fixée à 6,50 F/t de produit mis en marché pour participation au fonds de promotion, d'études et de recherche.

Ces cotisations applicables pour la campagne 2000 en ce qui concerne les poires d'été et la campagne 2000-2001 en ce qui concerne les poires d'automne et d'hiver sont prélevées dans les mêmes conditions que celles appliquées par les organisations de producteurs.

**Art. 2.** - Cet arrêté annule et remplace l'arrêté du 31 octobre 2000.

Relative aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation.

La présente circulaire, prise en application de l'arrêté du 25/07/90 relatif aux installations dont l'établissement à l'extérieur des zones grevées de servitudes aéronautiques de dégagement est soumis à autorisation, a pour but de définir la procédure et les règles à appliquer pour l'instruction des dossiers concernant ces demandes d'autorisation d'installations.

#### I. - Rappel des dispositions réglementaires

L'article R.244-1 du code de l'aviation civile stipule:

" A 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 chargé des armées.

" Des arrêtés ministériels déterminent les installations soumises à autorisation.

" 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 15/06/1906 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.

"Les dispositions de l'article R.242-3 ci-dessus sont dans ce cas applicables."

Les Installations visées par cet article R.244-1 du code de l'aviation civile sont définies par les dispositions de l'arrêté interministériel du 25/07/90 prévoyant une autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées lorsque leur hauteur est supérieure à 50 m en dehors des agglomérations et 100 m dans les agglomérations.

L'article R.421-38-13 du code de l'urbanisme stipule:

" Lorsque la construction est susceptible, en raison de son emplacement et de sa hauteur, de constituer un obstacle à la navigation aérienne et qu'elle est soumise pour ce motif à l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des armées, en vertu de l'article R.244-1 du code de l'aviation civile, le permis de construire ne peut être délivré qu'avec l'accord des ministres intéressés ou de leurs délégués. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai d'un mois suivant la transmission de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction."

#### II. - Instruction des demandes d'autorisation

##### 1. Installations soumises au permis de construire

La demande d'autorisation est constituée par le dossier de permis de construire.

Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire transmet un exemplaire de la demande d'autorisation de construire à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritime concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire doit:

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000);

- joindre un extrait du plan cadastral;
- préciser la côte au pied de l'installation et sa hauteur.

## 2. Installations non soumises au permis de construire

Les déclarations adressées au directeur départemental de l'équipement, conformément aux dispositions de l'article D.244-2 du code de l'aviation civile, sont transmises à la direction régionale de l'aviation civile ou au service d'Etat de l'aviation civile ou à la direction générale d'Aéroports de Paris et à la région aérienne et, éventuellement, à la région maritimes concernés, avec copie au chef du district aéronautique.

A cette demande, le directeur départemental de l'équipement doit:

- joindre un plan de situation de l'installation projetée à l'échelle 1/25 000 (ou 1/20 000);
- joindre un extrait du plan cadastral;
- préciser la côte au pied de l'installation et sa hauteur.

## 3. Instruction des demandes

a) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris recueille l'avis du chef du district aéronautique (lorsqu'il existe).

b) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font procéder à une étude afin de faire apparaître comment se situe l'obstacle projeté par rapport aux zones de servitudes aéronautiques et aux zones d'évolution liées aux aérodromes existants ou projetés, ainsi qu'à l'ensemble des zones de l'espace aérien susceptibles d'être utilisées par les aéronefs.

c) L'autorisation est accordée sous réserve, le cas échéant, d'une ou des deux conditions suivantes;

- balisage de l'obstacle;
- limitation de sa hauteur.

d) Le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris et le commandant de la région aérienne et le préfet maritime font parvenir leur décision au service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire en respectant le délai d'un mois.

e) Le service chargé de l'instruction de la demande de permis de construire prend en considération les avis formulés.

f) Dans tous les cas et conformément à l'instruction relative au service d'information aéronautique, lorsque l'autorisation a été donnée et les installations réalisées, le directeur régional de l'aviation civile ou le chef de service d'Etat de l'aviation civile ou le directeur général d'Aéroports de Paris demande au service d'information aéronautique:

- de porter à la connaissance des navigateurs aériens, par voie de NOTAM, l'existence (ou la suppression) de tout obstacle dépassant 50 m au-dessus du sol hors agglomération et 100 m au-dessus en sol en agglomérations;

- de faire figurer (ou de supprimer) cet obstacle artificiel dans (de) la liste des obstacles artificiels isolés de l'AIP.

Si l'obstacle dépasse 100 m au-dessus du sol, le service de l'information aéronautique prend, en outre, les dispositions pour les faire figurer sur les cartes aéronautiques au 1/500 000 OACI (ou la carte équivalente pour l'outre-mer).

h) Le propriétaire de l'installation doit aviser le directeur général d'Aéroports de Paris ou le chef de district aéronautique, lorsqu'il existe, de toute interruption de fonctionnement du balisage, afin que l'information soit portée à la connaissance des navigateurs aériens par voie de NOTAM.

## III. - Règles à appliquer

### 1. Principe général

Le refus de délivrer l'autorisation de construire une installation de hauteur supérieure à celle qui rend cette autorisation obligatoire doit être exceptionnel.

### 2. Balisage des obstacles

Il est appelé qu'un balisage ne peut être prescrit que pour 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:

- a) 80 m, en dehors des agglomérations;
- b) 130 m, dans les agglomérations;
- c) 50 m, 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, il n'est normalement pas prescrit de balisage diurne lorsque leur hauteur est inférieure à 150 m au-dessus du niveau du sol ou de l'eau.

### 3. Zones d'évolution liées aux aérodromes

Une attention particulière doit être apportée à l'étude des dossiers relatifs aux projets d'installations situées dans les "zones d'évolution liées aux aérodromes" susceptibles d'être utilisées lors de l'exécution de procédures d'approche et de départ, et pouvant intéresser des zones hors servitudes de dégagement.

Dans ces zones, les obstacles peuvent être particulièrement contraignants et, dans certains cas, avoir une répercussion notable sur les minimums opérationnels de l'aérodrome entraînant, de ce fait, une réduction des taux de régularité.

### IV. - Instructions des demandes d'installation des lignes électriques et des centres radioélectriques

Les lignes électriques et les centres radioélectriques, en raison de leur nature, font l'objet de procédures particulières; ces procédures ne sont pas modifiées par la présente circulaire.

Les dossiers des lignes électriques sont instruits conformément à la loi du 15 juin 1906 et aux textes qui l'ont modifiée.

Les demandes d'installation des stations radioélectriques sont soumises à la procédure dite de la "CORESTA" (Commission d'étude de la répartition géographique des stations radioélectriques).

### V. - Application de la circulaire dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte

Chaque territoire peut établir une circulaire d'application à partir du texte applicable en métropole, en tenant compte des dispositions particulières locales.

Demeurent toutefois applicables dans les territoires d'outre-mer et la collectivité territoriale de Mayotte les dispositions de la présente circulaire dans le cas où une circulaire particulière n'a pas été établie.

### VI. Toutes les dispositions antérieures ayant le même objet sont abrogées.

VII. Les directeurs régionaux de l'aviation civile ou les chefs de services d'Etat de l'aviation civile, le directeur général d'Aéroports de Paris, les préfets (DDE), les directeurs des travaux publics des départements et territoires d'outre-mer, les commandants des régions aériennes et les préfets maritimes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente circulaire, qui sera publiée au journal officiel de la République Française.

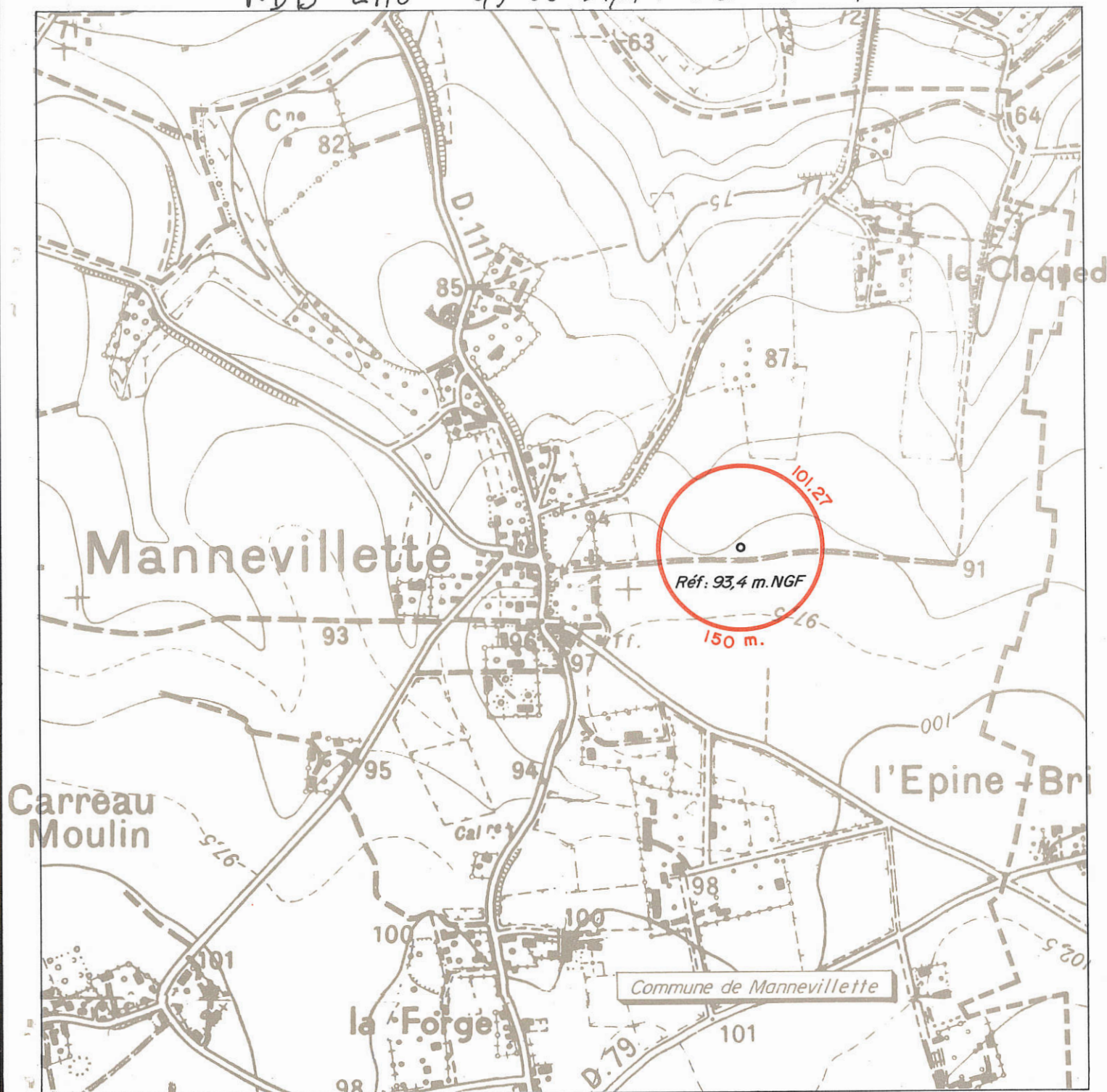
[illegible]

- A consulter dans le cas où une installation commerciale ou industrielle est prévue dans les zones frappées de servitudes.**

|                    |             |
|--------------------|-------------|
| DATE : 26 - 2 - 68 | STNA N° 167 |
|--------------------|-------------|



NDB "LHO" 49°35'51,1"N - 000°10'51,8"E -



- Plan annexé au décret du : **11 FEV 1970**
- Service compétent pour fournir tous renseignements :

PORT AUTONOME DU HAVRE  
TERRE-PLEIN DE LA BARRE  
76 - LE HAVRE

- Mode de consultation :

A consulter chaque fois qu'une construction est envisagée dans la zone frappée de servitudes.

CENTRE du **HAVRE - Mannevillette**

N° CCT : 76 24 06

## SERVITUDES RADIOELECTRIQUES CONTRE LES OBSTACLES

Echelle : 1 / 10 000

LEGENDE

**101.27**

COTE MAXIMALE OBSTACLES METALLIQUES  
LIMITE DE ZONE PRIMAIRE

DATE : 19.3.69

STNA N° 194

# AERODROME DE LE HAVRE—OCTEVILLE

SEINE MARITIME

## SERVITUDES AERONAUTIQUES

### PLAN DE DEGAGEMENT

#### B \_Note annexe

se rapportant au

Plan d'ensemble ES 520 Index B

Plan partiel PS 520/1 Index B

Plan partiel PS 520/2 Index B

Plan détails DS 520 Index B

Plan coté CS 520 Index A

et comprenant

la notice explicative

la liste des obstacles

l'état des bornes de repérage d'axe de bande.

Dressé par le chargé d'études  
de la subdivision Servitudes

Bonneuil, le 30 Novembre 1999

D. HALIAR

Vu et vérifié par le chef  
de la subdivision Servitudes

Bonneuil, le 30 Novembre 1999

J.B. GIACOMONI

Accepté et proposé par le chef  
de l'arrondissement Etudes  
Générales et d'Aménagement  
Bonneuil, le 30 Novembre 1999

J. LE BERRE

Présenté par le directeur  
du Service Technique  
des Bases Aériennes  
Bonneuil, le 30 Novembre 1999

L.M. SANCHE

Approuvé par arrêté ministériel en date du. 19 JAN. 2001

Aérodrome de LE HAVRE - OCTEVILLE  
Servitudes aéronautiques de dégagement  
Sommaire de la note annexe

1- Notice explicative

1-0 - Préambule

1-1 - Généralités

1-2 - Bases réglementaires

1-3 - Installations concernées par l'établissement des servitudes

- pistes
- ligne d'approche

1-4 - Caractéristiques des surfaces de dégagement

1-4-1 Dégagement de la piste

- 1-4-1-1 Périmètre d'appui
- 1-4-1-2 Altitude référence
- 1-4-1-3 Trouées
- 1-4-1-4 Surface horizontale
- 1-4-1-5 Surface conique
- \*croquis des caractéristiques

1-4-2 Dégagement des aides visuelles (ligne d'approche)

1-5- Comparaison entre les servitudes approuvées en 1971 et les nouvelles

1-5-1 Adaptation des surfaces de dégagement de base

1-6 - Assiette des servitudes

- 1-6-1 aire de dégagement
- \*croquis

1-6-2 Communes concernées

2- liste des obstacles dépassant les cotes limites

2-1 inventaire

- 2-2 application des servitudes
- 2-2-1 obstacles à venir

3- Etat des bornes de repérage de l'axe de la bande

\* croquis

## 1 - NOTICE EXPLICATIVE

### 1.0 - PREAMBULE

Les servitudes aéronautiques de l'aérodrome du Havre- Octeville ont été instituées par arrêté ministériel en date du 14 juin 1971. Ont été approuvés par ledit arrêté les documents suivants :

- le plan d'ensemble ES 124 c index A1
- le plan partiel PS 124 c index A
- la notice explicative
- la liste des obstacles
- les états des bornes, signaux et repères

Ces servitudes ont été créées pour assurer la protection des dégagements d'une piste principale revêtue de 1800 m de longueur, orientée Nord-Est/Sud-Ouest et d'une piste secondaire, non revêtue, sensiblement Est/Ouest, de 750 m de longueur. L'appui des servitudes est fait sur deux périmètres encadrant les deux pistes. Les dimensions de ces périmètres sont, respectivement, les suivantes :

1900 x 300 m et 750 X 100 m

Les caractéristiques des surfaces de dégagement sont celles définies par l'arrêté interministériel du 31 juillet 1963, à savoir catégorie C, utilisable par mauvaise visibilité, pour la piste principale et catégorie D pour la piste secondaire.

Par suite des différents aménagements qui ont été apportés à la plate-forme et qui se sont traduits notamment par les allongements de la piste principale à 2100 m puis à 2300 m et compte tenu de la suppression envisagée de la piste secondaire Est-Ouest, la protection des dégagements assurée par le PSA approuvé est devenue obsolète.

Il s'est donc avéré indispensable d'élaborer un nouveau plan des servitudes aéronautiques s'appliquant aux installations existantes. Les nouvelles dispositions retenues sont conformes à celles de l'avant-projet de plan de masse approuvé le 30 avril 1997 par le directeur de l'aviation civile Nord, par délégation de Monsieur le Préfet de la région Haute-Normandie (plan d'implantation n°3068 index 1). Les nouveaux documents des servitudes aéronautiques établis selon les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 31 décembre 1984, se composent :

- d'un plan d'ensemble ES 520 index B
- d'un plan partiel PS 520/1 index B
- d'un plan partiel PS 520/2 index B
- d'un plan de détails DS 520 index B
- d'un plan coté CS 520 index A
- d'une note annexe.

Ces documents sont destinés à se substituer aux documents annexés à l'arrêté du 14 juin 1971 précité.

## 1.1 - GENERALITES ( 1)

Les servitudes aéronautiques ont pour but d'assurer la protection des dégagements des installations d'un aérodrome (pistes, aides météorologiques, aides visuelles à la navigation) de manière à garantir la sécurité et la régularité de son utilisation.

Leur établissement fait l'objet d'une procédure comportant une instruction locale (conférence entre services et collectivités intéressés, suivie d'une enquête publique). Le dossier est approuvé par arrêté ministériel ou par décret en Conseil d'Etat, après avis de la Commission Centrale des Servitudes Aéronautiques.

Il est alors déposé en mairie de chaque commune touchée par lesdites servitudes et annexé au P.O.S.

Les servitudes aéronautiques associées aux pistes sont fonction :

- du classement de l'aérodrome considéré (les aérodromes sont classés par décret dans les cinq catégories ci-après suivant l'ordre décroissant de leur importance : A, B, C, D et E, cette dernière concernant les hélistations).
- de sa vocation à être utilisé en toutes circonstances (utilisation "aux instruments") ou non (utilisation dans les conditions de "vol à vue").

## 1.2 - BASES REGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques sont établies en application de l'article R 241-1 du code de l'aviation civile.

Les spécifications techniques destinées à servir de base à leur établissement sont contenues dans l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 (arrêté pris en application de l'article D 241-4 de ce même code).

L'aérodrome de LE HAVRE-OCTEVILLE est classé en catégorie « C » sur la liste annexée à l'article D.222-1 du code de l'aviation civile.

## 1.3 - INSTALLATIONS CONCERNEES PAR L'ETABLISSEMENT DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

Les présentes servitudes aéronautiques permettent de protéger les dégagements des installations suivantes :

- La piste existante revêtue, orientée Nord-Est, Sud-Ouest, de 2303,08 mètres de longueur
- la ligne d'approche

---

(1) Pour plus de détails on se reportera à la note d'information générale sur les servitudes aéronautiques jointe au présent dossier

## 1.4 - CARACTERISTIQUES DES SURFACES DE DEGAGEMENT

### 1.4.1 - Surfaces de dégagement de la piste

Les surfaces de dégagement s'appuient sur un périmètre dont la projection est rectangulaire (appelée périmètre d'appui) encadrant la piste existante.

Elles ont les caractéristiques définies par l'arrêté du 31 décembre 1984, pour les pistes de catégorie C exploitées aux instruments (C2)

Ces caractéristiques sont précisées sur le croquis de la page n°5.

#### 1.4.1.1 - Périmètre d'appui des servitudes

Toutes les indications sur le calage du périmètre d'appui par rapport aux bornes de repérage de l'axe de la piste principale sont données à l'aide de coordonnées planimétriques dans le croquis de la page n°12 (état des bornes de repérage de l'axe de la piste)

Les dimensions du périmètre d'appui sont les suivantes : 2423,08 m X 300 m

#### 1.4.1.2. - Altitude de référence

Il s'agit de l'altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage. Elle est égale dans le cas présent à 95 mètres NGG (altitude rapportée au Nivellement Général de la France). Elle intervient dans la fixation de l'altitude du plan horizontal intérieur qui est à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence.

#### 1.4.1.3 - Trouées

Chaque trouée se caractérise par sa largeur à l'origine (largeur du petit coté du périmètre d'appui), sa cote altimétrique à l'origine, son évasement et sa longueur.

Ces valeurs sont les suivantes dans le cas présent.

##### \* *Trouée Nord-Est d'atterrissage*

|                                                      |                        |
|------------------------------------------------------|------------------------|
| - largeur à l'origine                                | 300 mètres             |
| - évasement en plan des droites de fond de trouées : | 15 %                   |
| - pente des surfaces latérales                       | 14,3 %                 |
| - pente des plans de fond de trouée :                |                        |
| * 1ère et 2ème sections :                            | 2 % sur 6604,40 mètres |
| * 3ème section :                                     | 0 % sur 8395,60 mètres |
| - longueur totale de la trouée                       | 15000 mètres           |
| - cote altimétrique de son origine                   | 91,50 mètres           |

##### \* *Trouée Sud-Ouest de décollage*

|                                                      |                       |
|------------------------------------------------------|-----------------------|
| - largeur à l'origine                                | 300 mètres            |
| - évasement en plan des droites de fond de trouées : | 15 %                  |
| - pente du plan de fond de trouée :                  | 2 % sur 10 000 mètres |
| - longueur total de la trouée :                      | 10 000 mètres         |
| - cote altimétrique de son origine                   | 94,17 mètres          |

#### 1.4.1.4 - Surface horizontale intérieure

Surface horizontale dont l'altitude est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. Cette altitude de référence (altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage) est égale ici à 95 mètres. L'altitude de la surface horizontale est donc de 140 mètres (toutes ces altitudes sont rapportées au Nivellement Général de la France).

**Nota :** au-delà de la cote 140 mètres, la trouée est plus haute que la surface horizontale, c'est donc cette dernière qui prévaut.

#### 1.4.1.5- Surface conique

Pente de 5 % jusqu'à la cote 240 mètres NGF s'appuyant sur la limite extérieure de la surface horizontale intérieure.

#### 1.4.2 - Dégagement des aides visuelles (ligne d'approche)

Les caractéristiques de dégagement spécifiées dans l'annexe 8 de l'arrêté interministériel du 31 décembre 1984 ont été appliquées à la ligne d'approche implantée au Nord-Est de la piste. Ces caractéristiques sont précisées sur les plans, de détails DS 520 index B, Partiel PS 520/1 index B et Partiel PS 520/2 index B.

#### 1.5.- Comparaison entre les servitudes approuvées en 1971 et les nouvelles servitudes proposées.

Le plan de la page 6 établit une comparaison entre les servitudes aéronautiques approuvées en 1971 et les nouvelles servitudes attachées aux nouvelles installations.

Les nouvelles servitudes sont plus contraignantes dans certains secteurs des trouées en raison notamment de l'extension du périmètre d'appui des servitudes liées à la piste (les pentes des trouées sont les mêmes : 2 %). Elles sont moins contraignantes, latéralement, dans les zones proches du périmètre d'appui compte tenu d'une part de la nouvelle pente des surfaces latérales (14,3 % au lieu de 10 %) et de la surélévation du plateau horizontal (140 NGF au lieu de 122 NGF). Ce dernier est cependant plus étendu et grève de nouvelles zones de servitudes. Dans ces zones nouvellement affectées, la contrainte n'est pas forte (la hauteur disponible entre le sol et la servitude est supérieure à 40 m).

Dans le secteur de la trouée d'atterrissage Nord-Est, la nouvelle servitude est en revanche moins étendue (trouée réduite en longueur : 15 Km au lieu de 20 Km, et en largeur : évasement de 15 % au lieu de 20 %). Huit communes, anciennement affectées, échappent aussi aux nouvelles servitudes : il s'agit des communes de : Bordeaux-St-Claire, Cuverville, Ecrainvill, Fongueusemare, les Loges, Pierrefiques, Ste-Marie au Bosc et Vergetot. Une nouvelle commune se trouve affectée par les présentes servitudes du fait de l'extension du plateau horizontal : il s'agit de la commune de Montivilliers (voir liste des communes concernées dans le paragraphe 1-6-2 ci-après).

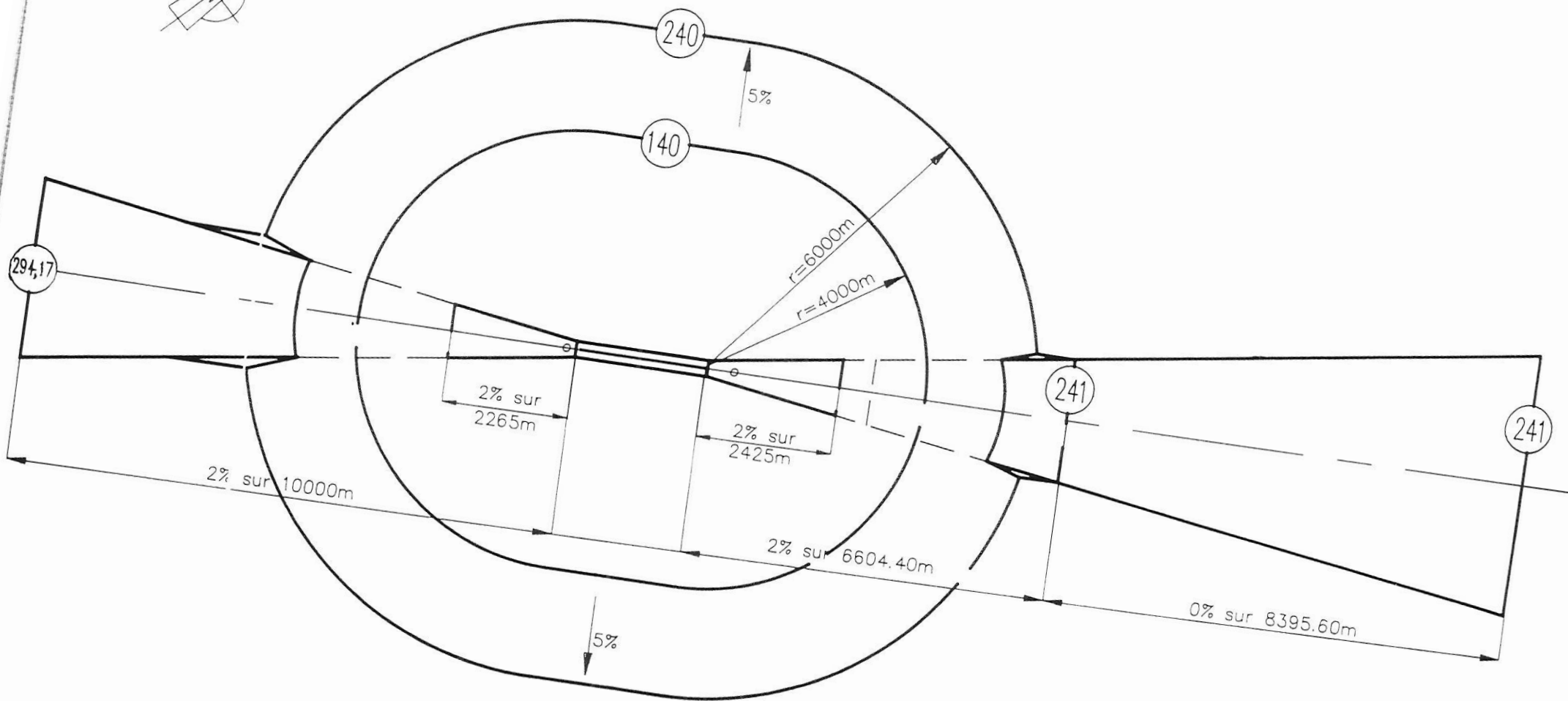
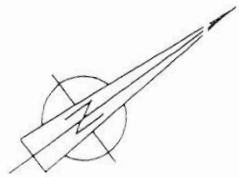
#### 1-5- Adaptation des surfaces de dégagement de base

Les adaptations des surfaces de dégagement de base présentées sous le terme « calotte » ont reçu l'accord des services de la direction de l'aviation civile Ouest.

Les cotes nécessaires à leur construction sont indiquées sur le plan coté CS 520 index B. Le plan de la page représente une partie de ces adaptations et en fournit le profil.

# CROQUIS DES SURFACES DE DEGAGEMENT

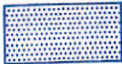
(Altitude de l'aérodrome: 95 mètres N.G.F.,)

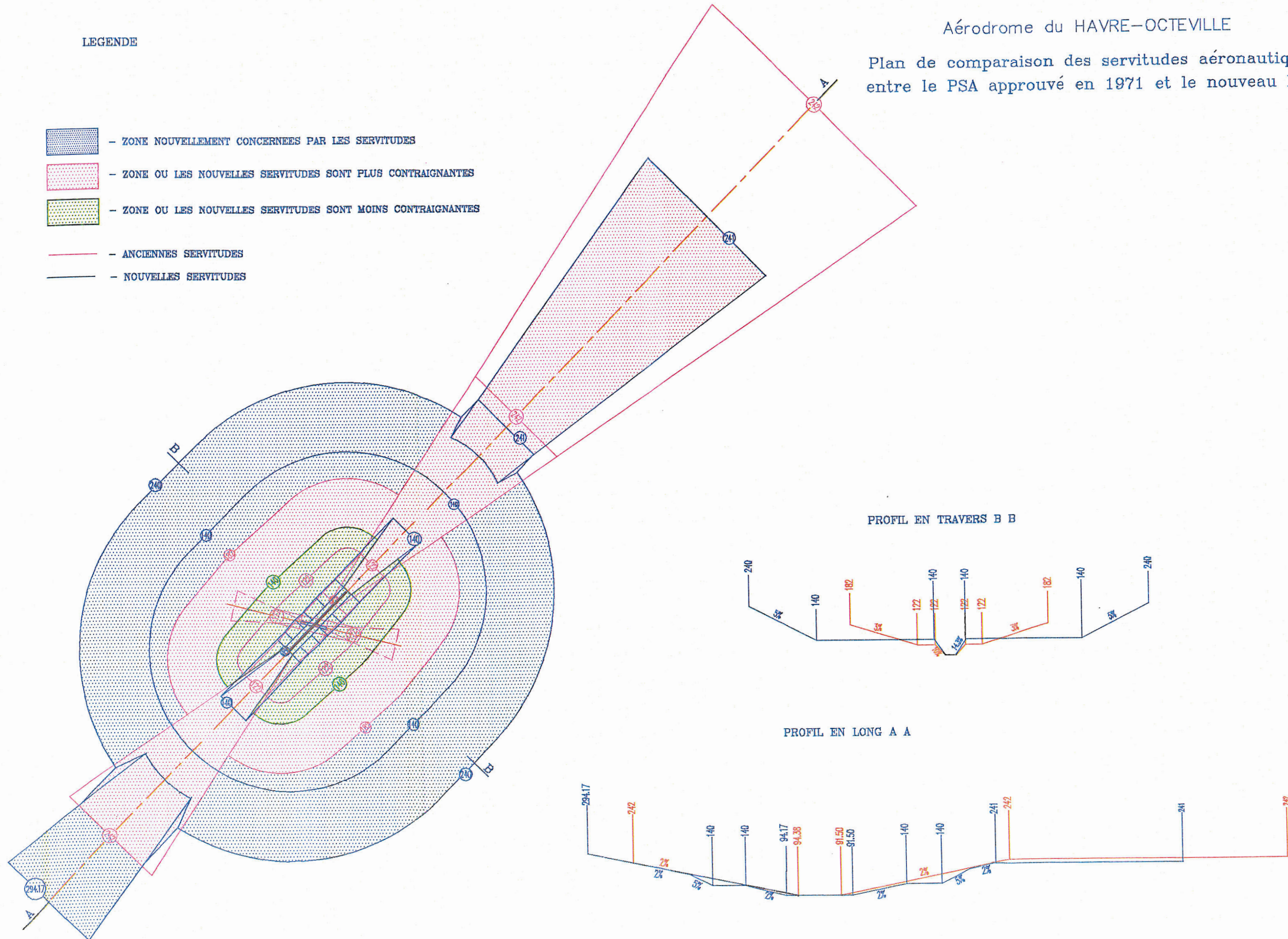


## Aérodrome du HAVRE-OCTEVILLE

Plan de comparaison des servitudes aéronautiques  
entre le PSA approuvé en 1971 et le nouveau PSA

## LEGENDE

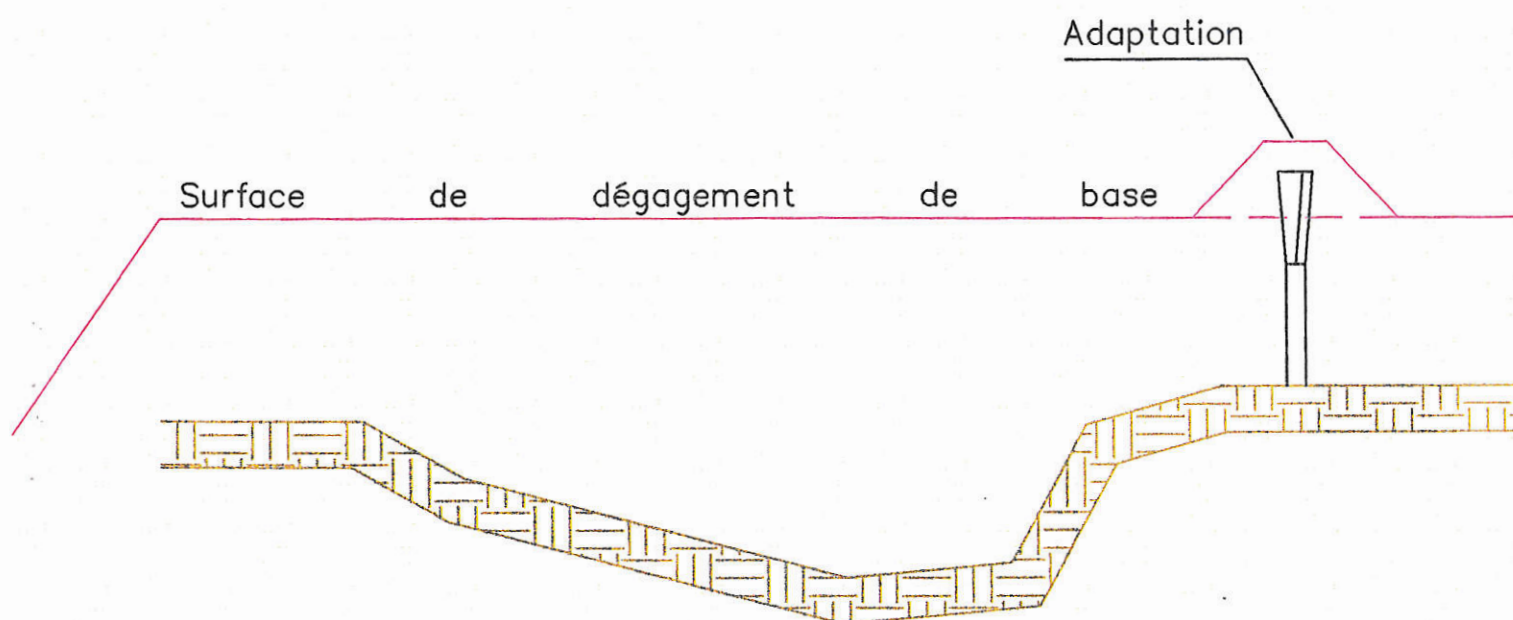
-  - ZONE NOUVELLEMENT CONCERNEES PAR LES SERVITUDES
-  - ZONE OU LES NOUVELLES SERVITUDES SONT PLUS CONTRAIGNANTES
-  - ZONE OU LES NOUVELLES SERVITUDES SONT MOINS CONTRAIGNANTES
-  - ANCIENNES SERVITUDES
-  - NOUVELLES SERVITUDES





Extrait du plan DS 520 Index B

### Coupe a a'



Aérodrome de  
LE HAVRE—OCTEVILLE  
(Seine—Maritime)

Adaptation de la surface de dégagement  
Situation et coupe

## **1.6. - Assiette des servitudes**

### **1.6.1 - Aire de dégagement applicable à l'aérodrome**

Le plan de la page n° 9 indique le contour des surfaces de dégagement ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.

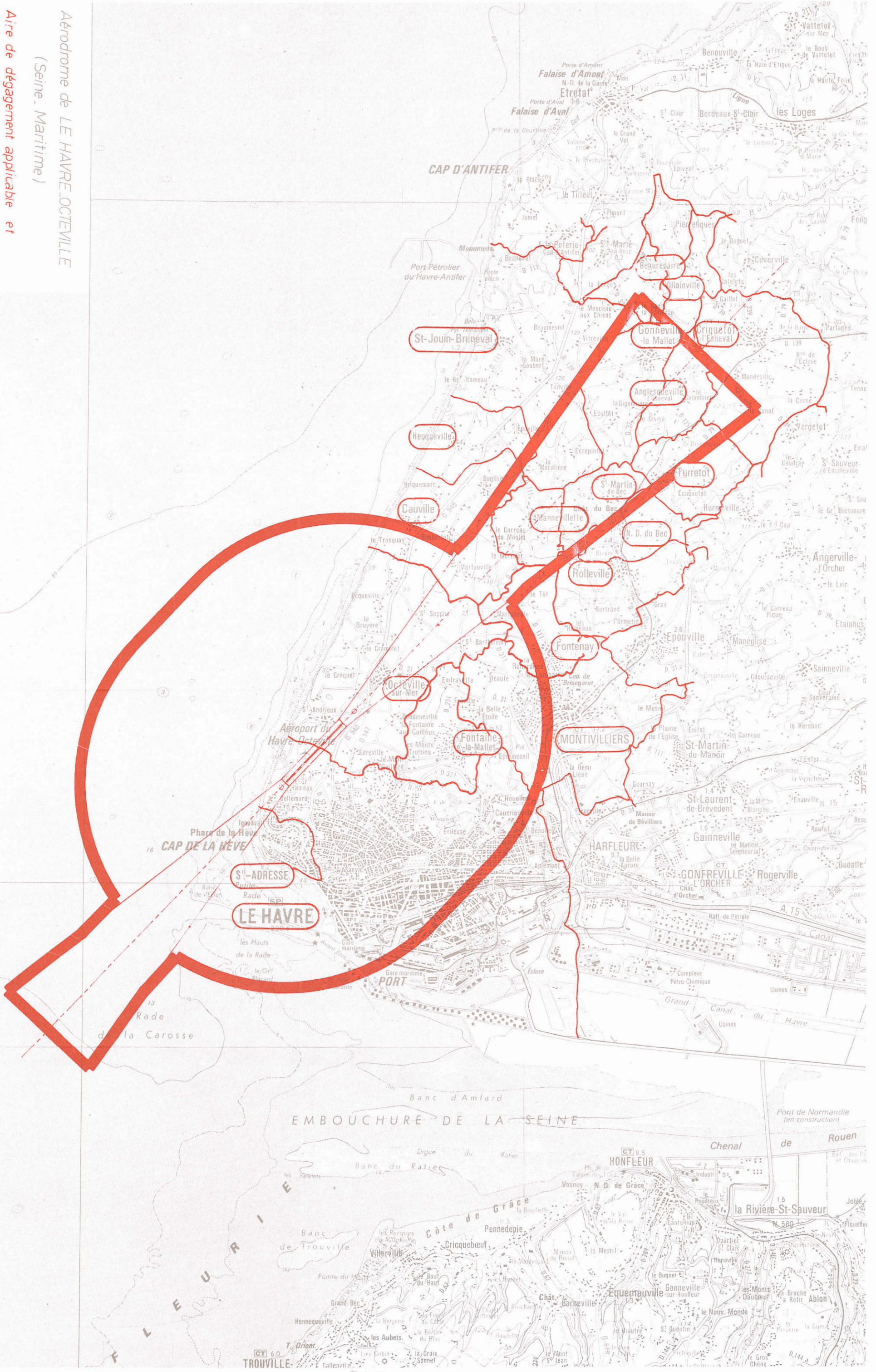
### **1.6.2 - Communes concernées**

Les communes dont une partie ou la totalité du territoire est concernée par les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de LE HAVRE-OCTEVILLE sont les suivantes :

- |                              |                        |
|------------------------------|------------------------|
| - ANGLESQUEVILLE - L'ESNEVAL | - MONTIVILLIERS        |
| - BEAUREPAIRE                | - NOTRE DAME-DU-BEC    |
| - CAUVILLE                   | - OCTEVILLE-SUR-MER    |
| - CRIQUETOT-L'ESNEVAL        | - ROLLEVILLE           |
| - FONTAINE-LA-MALLET         | - SAINTE-ADRESSE       |
| - FONTENAY                   | - SAINT-JOUIN-BRUNEVAL |
| - GONNEVILLE-LA-MALLET       | - SAINT-MARTIN-DU-BEC  |
| - HEUQUEVILLE                | - TURRETOT             |
| - LE HAVRE                   | - VILLAINVILLE         |
| - MANNEVILLE                 |                        |

Dans le département de la SEINE - MARITIME

Aérodrome de LE HAVRE-OCTEVILLE  
(Seine-Maritime)  
Aire de dégagement applicable et  
limites des communes concernées



(1) par rapport à la surface de dégagement des obstacles massifs

## 2.2 - Application du plan des servitudes aéronautiques de dégagement

### 2.2.1 - Obstacles à venir

Le plan des servitudes aéronautiques de dégagement est rendu exécutoire par le décret en Conseil d'Etat, ou par l'arrêté ministériel, qui l'approuve.

Il s'applique alors à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

S'il existe un plan d'occupation des sols (POS) dans les communes concernées, le plan des servitudes aéronautiques lui est annexé.

S'il n'existe pas de POS, le plan des servitudes aéronautiques s'impose lors des demandes de réalisation de projets de nature à constituer un obstacle.

### 2.2.2. - Obstacles existants

Les obstacles existants dépassant les cotes limites des surfaces de dégagement sont frappés de servitudes et appelés à être supprimés ou être mis en conformité avec les servitudes aéronautiques de dégagement.

La mise en application du plan des servitudes aéronautiques approuvé n'est pas forcément immédiate. Elle peut intervenir au fur et à mesure des besoins et des nécessités.

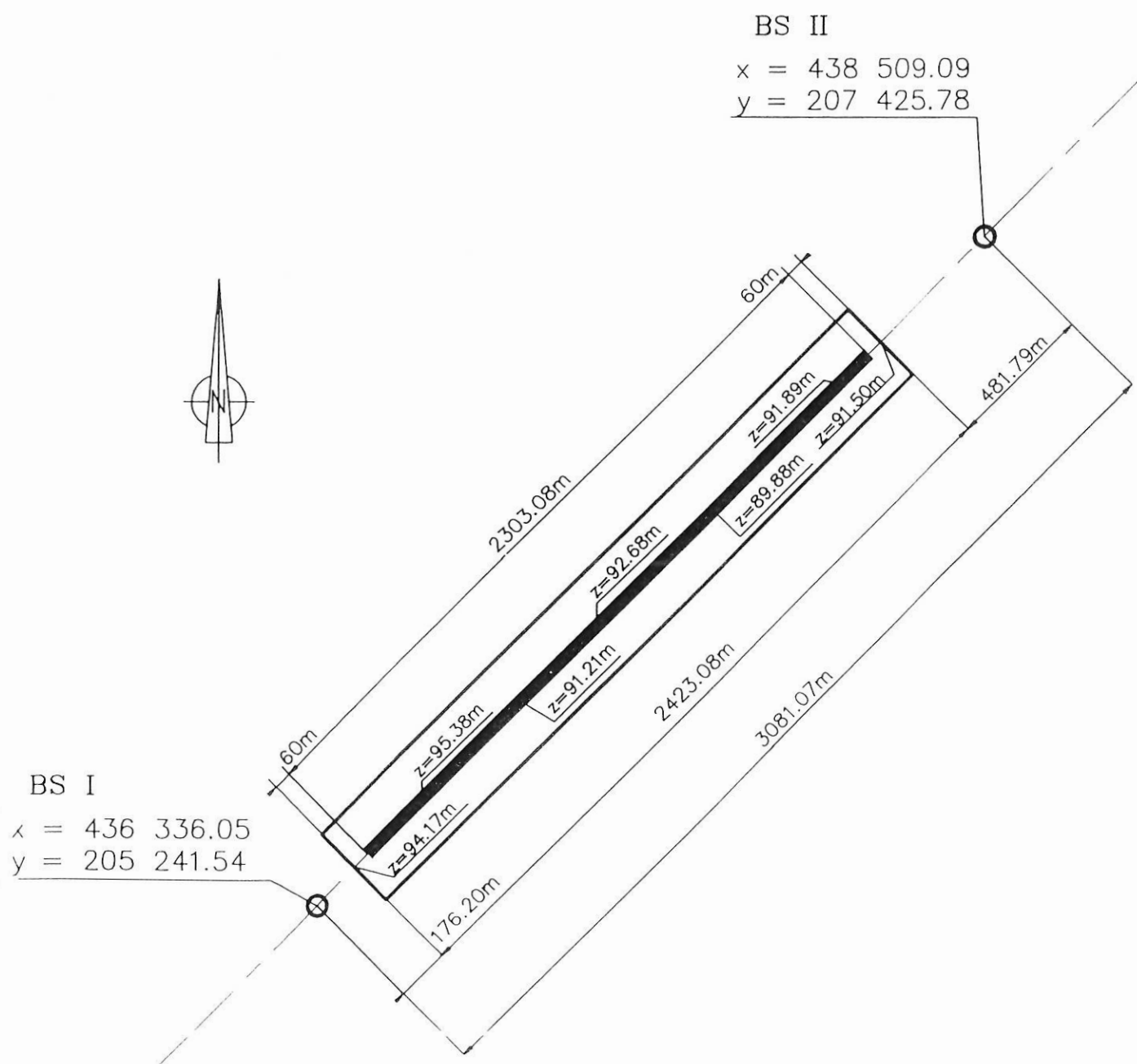
Les modalités de la mise en application des servitudes sont précisées dans les articles R 242-1 à R 242-3 et D 242-6 à D 242-14 du code de l'aviation civile, les articles D 242-11 et 12 concernant en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites (cf note d'information générale sur les servitudes aéronautiques jointe au présent dossier).

Dans le cas présent, seuls des arbres situés dans des zones proches du périmètre d'appui (trouée Nord-Est et surfaces latérales) engagent les surfaces de dégagement et devront faire l'objet d'un abattage ou d'un écimage.

### 3 -ETAT DES BORNES DE REPERAGE D'AXE DE BANDE

Les coordonnées (x et y) des bornes BSI et BSII, repérées sur le plan sont dans le système Lambert I

Les altitudes(z) sont rapportées au Nivellement Général de la France



REPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU TOURISME

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

Paru au J.O.n°130 du 8 juin 1993  
page 8233

**ARRÊTÉ**

NOR : EQU A 93 00761 A

approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du **HAVRE-SAINT-ROMAIN** (Seine-Maritime).

**LE MINISTRE DE L'EQUIPEMENT, 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 les annexes à l'article D.222.1 du code de l'aviation civile fixant la liste des aérodromes par catégories et classant l'aérodrome du **HAVRE-SAINT-ROMAIN** dans la catégorie "D" ;
- 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 la décision ministérielle en date du 19 Juillet 1990 prenant en considération le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome du **HAVRE-SAINT-ROMAIN** ;
- Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre les services intéressés en date du 13 Juin 1991 ;
- Vu les résultats de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 13 septembre au 4 octobre 1991,
- Vu l'avis de la commission centrale des servitudes aéronautiques en date du 25 novembre 1992 ;

## **ARRÊTE**

### **ARTICLE 1er**

En application des dispositions de l'article R.241-1 du code de l'aviation civile, des servitudes aéronautiques sont créées au bénéfice de l'aérodrome du **HAVRE-SAINT-ROMAIN** sur le territoire des communes de :

- EPRETOT
- GOMMERVILLE
- LES TROIS-PIERRES
- SAINT-AUBIN-ROUTOT
- SAINT-GILLES-DE-LA NEUVILLE
- SAINT-ROMAIN-DE COLBOSC

dans le département de la Seine-Maritime

### **ARTICLE 2**

En application des dispositions de l'article R.242-1, du code de l'aviation civile, sont approuvés, les documents suivants annexés au présent arrêté:

- A - Document dessiné
  - Plan d'ensemble ES 452 a 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, conformément aux dispositions de l'article D.242.6 du code de l'aviation civile.

### **ARTICLE 4**

Le préfet de la Seine-Maritime est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le 11 Mai 1993

Pour le ministre de l'équipement, des transports  
et du tourisme  
le chef du service des bases aériennes

signé : Célestin THOUZEAU