

Arrêté n°2025-DCPATE- **162**

prescrivant l'ouverture d'une enquête publique pour le projet d'établissement  
du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome  
de la Roche-sur-Yon / les Ajoncs

Le préfet de la Vendée,  
Chevalier de la Légion d'Honneur,  
Officier de l'Ordre national du Mérite,

Vu le code des transports, et notamment les articles L. 6350-1 à L. 6351-5, et R. 6351-1 à R. 6351-29 ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et notamment les articles L. 1, L. 110-1 à L. 122-7, et R. 111-1 à R. 121-2 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment l'article R. 123-5 ;

Vu le code de l'urbanisme, et notamment les articles L. 151-43, L. 153-60, R. 151-51, R. 153-18 et l'annexe au livre 1er de la partie réglementaire ;

Vu l'arrêté interministériel 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 ;

Vu l'arrêté du préfet de la Vendée n°2025-DCL-BCI-140 du 11 mars 2025 portant délégation de signature à Madame Nadia SEGHIER, secrétaire générale de la préfecture de la Vendée ;

Vu la décision n°E25000089/85 du 17 avril 2025 du président du tribunal administratif de Nantes ;

Vu les avis émis dans le cadre de la conférence entre les services intéressés prévue à l'article D. 242-2 du code de l'aviation civile ;

Vu la transmission de la direction générale de l'aviation civile du 21 janvier 2025 ;

Vu les pièces du dossier du plan de servitudes aéronautiques de dégagement comprenant notamment le plan déterminant les zones à frapper de servitudes aéronautiques de dégagement, une notice explicative, une liste des obstacles dépassant les cotes limites et un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête ;

Considérant que l'aérodrome de la Roche-sur-Yon / les Ajoncs est destiné à la circulation aérienne publique, et que conformément à la réglementation en vigueur, il est donc nécessaire d'établir un plan de servitudes aéronautiques de dégagement pour cet aérodrome ;

Considérant que dans le cadre de la procédure d'élaboration de ce plan de servitudes aéronautiques de dégagement, et comme stipulé à l'article L. 6350-1 du code des transports, il convient de procéder à une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

#### Arrête

##### Article 1<sup>er</sup> : Objet de l'enquête

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de la Roche-sur-Yon / les Ajoncs est soumis à enquête publique du **mardi 10 juin 2025 au lundi 30 juin 2025 inclus**, soit pendant 21 jours consécutifs, sur le territoire des communes de Dompierre-sur-Yon, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze, la Roche-sur-Yon et Mouilleron-le-Captif.

La commune de la Roche-sur-Yon est désignée siège de l'enquête.

#### Article 2 : Désignation des commissaires enquêteurs

Monsieur Jacky RAMBAUD, cadre EDF-GDF en retraite, est désigné par le tribunal administratif de Nantes, en qualité de commissaire enquêteur, pour procéder à ladite enquête.

Monsieur Rémi ABRIOL, directeur général des services techniques en retraite, est désigné par le tribunal administratif de Nantes, en qualité de commissaire enquêteur suppléante pour la présente enquête.

#### Article 3 : Publicité de l'enquête

→ *affichage* : l'avis d'ouverture de l'enquête publique est publié au moins 8 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, sur le territoire des communes concernées par le projet de servitudes aéronautiques de dégagement : Aizenay, Beaulieu-sous-la-Roche, Bellevigny, Bournezeau, Dompierre-sur-Yon, Fougéré, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze, la Roche-sur-Yon, le Poiré-sur-Vie, Mouilleron-le-Captif, Saint-Hilaire-le-Vouhis, Saint-Martin-des-Noyers et Venansault.

L'accomplissement de cet affichage est certifié par le maire de chacune des communes précitées.

En outre, dans les mêmes conditions de délai et de durée, le responsable du projet procède à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

→ *presse* : l'avis d'ouverture de l'enquête publique est publié en caractères apparents, par mes services et aux frais du demandeur, au moins 8 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les 8 premiers jours de celle-ci, dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département de la Vendée.

→ *internet* : au moins 8 jours avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute la durée de celle-ci, l'avis d'ouverture de l'enquête et le présent arrêté sont consultables sur le site internet des services de l'État en Vendée à l'adresse suivante : [www.vendee.gouv.fr](http://www.vendee.gouv.fr) (Rubrique : « Publications / Enquêtes publiques » ; puis liste déroulante : « commune de la Roche-sur-Yon »).

#### Article 4 : Déroulement de l'enquête

Le dossier d'enquête publique est déposé en mairies de la Roche-sur-Yon (5 Rue Lafayette), Dompierre-sur-Yon, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze et Mouilleron-le-Captif, pendant toute la durée de l'enquête, soit du 10 juin 2025 au 30 juin 2025 inclus, afin que chacun puisse en prendre connaissance tous les jours ouvrables aux heures habituelles d'ouverture au public de chacune de ces mairies, ainsi que pendant les permanences du commissaire enquêteur.

Le dossier est par ailleurs consultable pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet des services de l'État en Vendée, à l'adresse indiquée à l'article 3.

Le commissaire enquêteur, recevra en personne les observations et propositions du public écrites ou orales de la manière suivante :

- mardi 10 juin 2025 de 9h00 (ouverture de l'enquête) à 12h00 à la mairie de Mouilleron-le-Captif,
- mardi 10 juin 2025 de 14h00 à 17h00 à la mairie de La Roche-sur-Yon (5 Rue Lafayette),
- mercredi 18 juin 2025, de 14h à 17h30 à la mairie de Dompierre-sur-Yon,
- mercredi 25 juin 2025 de 14h à 17h30 à la mairie de La Génétouze,
- lundi 30 juin 2025 de 9h00 à 12h00 à la mairie de La Ferrière,
- lundi 30 juin 2025 de 14h00 à 17h00 (clôture de l'enquête) à la mairie de La Chaize-le-Vicomte.

Un registre est déposé dans chacune des mairies précitées et tenu à la disposition du public, tous les jours ouvrables aux heures habituelles d'ouverture au public de chacune de ces mairies, ainsi que pendant les permanences du commissaire enquêteur, afin que chacun puisse y consigner directement ses observations éventuelles. Les registres d'enquête sont cotés et paraphés par le commissaire enquêteur.

Les observations peuvent également être adressées à l'attention expresse du commissaire enquêteur :

- par écrit au siège de l'enquête : mairie de la Roche-sur-Yon, Service Autorisation Droit des Sols, 5 rue Lafayette, 85000 La Roche-sur-Yon;

- ou par courriel à l'adresse suivante : [enquetepublique.vendee1@orange.fr](mailto:enquetepublique.vendee1@orange.fr) (indiquer précisément dans l'objet du courriel : « Enquête publique – Servitudes aéronautiques aérodrome la Roche-sur-Yon »).

Toutes les observations reçues par courrier ou courriel sont annexées au registre ouvert à la mairie de la Roche-sur-Yon, siège de l'enquête, dans les meilleurs délais et pendant toute la durée de l'enquête.

Seules les observations du public reçues sous forme dématérialisée seront accessibles sur le site internet des services de l'État en Vendée à l'adresse indiquée à l'article 3, dans les meilleurs délais et pendant toute la durée de l'enquête.

Pour être recevables, les observations du public doivent impérativement être reçues durant la durée de l'enquête, soit du mardi 10 juin 2025 à 9H00 au lundi 30 juin 2025 à 17H00.

#### Article 5 : Clôture des registres – rapport et conclusions

À l'expiration du délai fixé ci-dessus, pour chaque commune concernée, le maire clos et signe le registre d'enquête déposé en sa mairie. Les registres sont transmis dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur.

Le commissaire enquêteur examinera les observations recueillies et entendra toute personne qu'il lui paraît utile de consulter s'il en fait la demande.

→ *rédaction* : le commissaire enquêteur rédigera un rapport dans lequel il relatara le déroulement de l'enquête et examinera les observations recueillies. Ce rapport comportera notamment la liste des pièces du dossier d'enquête, une synthèse des observations et une analyse des propositions du public et le cas échéant les réponses apportées par le responsable du projet. Le commissaire enquêteur consignera, dans un document séparé, ses conclusions motivées en précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables.

→ *transmission* : le commissaire enquêteur transmettra à mes services les dossiers d'enquête déposés en mairies, accompagnés des registres d'enquête et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions sur l'utilité publique du projet, dans un délai maximal de trente jours à compter de la fin de l'enquête.

→ *consultation* : toute personne physique ou morale intéressée pourra prendre connaissance du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur en préfecture de la Vendée et en mairies de Dompierre-sur-Yon, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze, la Roche-sur-Yon et Mouilleron-le-Captif, pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

Le rapport et les conclusions seront également consultables sur le site internet des services de l'État en Vendée à l'adresse indiquée à l'article 3.

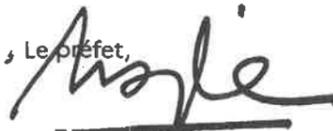
#### Article 6 : Décision

À l'issue de l'enquête publique, le plan de servitudes aéronautiques sera approuvé et rendu exécutoire par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, sera annexé au plan local d'urbanisme en vigueur dans chacune des communes concernées par le plan de servitudes aéronautiques.

#### Article 7 : Exécution

La secrétaire générale de la préfecture de la Vendée, la direction de la sécurité de l'aviation civile de l'Ouest, les maires des communes mentionnées à l'article 3, et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, dont une copie leur sera adressée ainsi qu'au directeur départemental des territoires et de la mer de la Vendée et au président du tribunal administratif de Nantes.

Fait à la Roche-sur-Yon, le 07 MAI 2025

Le préfet,  
  
Pour le préfet,  
la secrétaire générale de la Préfecture  
de la Vendée

Nadia SEGHIER

Bureau Environnement  
Section Enquêtes Publiques

La Roche-sur-Yon, le 19 MAI 2025

Le préfet

Dossier suivi par : Olivier HERBRETEAU  
Tél. : 02 51 36 71 96  
Mail : olivier.herbreteau@vendee.gouv.fr

à

Liste des destinataires *in fine*

**Objet :** Enquête publique – Plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de La Roche-sur-Yon / Les Ajoncs

**P.J. :** Un dossier, une copie de l'arrêté d'enquête publique, un certificat d'affichage

La Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Ouest a présenté un dossier en vue de l'établissement de servitudes aéronautiques de dégagement autour de l'aérodrome de la Roche-sur-Yon / les Ajoncs.

Ce projet est soumis à enquête publique en application du code des transports (*article L. 6351-2*) et concerne les communes suivantes : Aizenay, Beaulieu-sous-la-Roche, Bellevigny, Bournezeau, Dompierre-sur-Yon, Fougéré, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze, la Roche-sur-Yon, le Poiré-sur-Vie, Mouilleron-le-Captif, Saint-Hilaire-le-Vouhis, Saint-Martin-des-Noyers et Venansault.

Votre commune étant concernée par ces servitudes, j'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, la copie de mon arrêté prescrivant une enquête publique pour ce projet ainsi que le dossier soumis à enquête publique.

Je vous précise que les communes de Dompierre-sur-Yon, la Chaize-le-Vicomte, la Ferrière, la Génétouze, la Roche-sur-Yon et Mouilleron-le-Captif ont été désignées comme lieux de l'enquête, car ces communes sont celles principalement concernées par les servitudes.

Cette enquête, pour laquelle Monsieur Jacky RAMBAUD est désigné commissaire enquêteur, va se dérouler du **mardi 10 juin 2025 au lundi 30 juin 2025 inclus**.

Je vous prie de bien vouloir veiller à l'application des prescriptions de cet arrêté et notamment :

- **apposer les affiches**, qui vous seront transmises par voie postale, à la mairie, aux lieux habituels d'affichage et dans les principaux lieux fréquentés par le public et, éventuellement, annoncer l'enquête par tous autres procédés en usage dans votre commune. Ces affiches devront être apposées huit jours au moins avant le début de l'enquête, **soit avant le vendredi 30 mai 2025**, et laissées jusqu'à la fin de l'enquête ;

- **compléter et me retourner par courriel le certificat d'affichage** ci-joint, attestant notamment que les formalités d'affichage de l'avis d'enquête ont été effectuées conformément à ce qui est indiqué ci-dessus.

Le préfet,  
Pour le préfet,  
L'adjointe au chef de bureau,



Géraldine DURANTON

**Liste des destinataires :**

- Monsieur le maire d'Aizenay,
- Madame le maire de Beaulieu-sous-la-Roche,
- Monsieur le maire de Bellevigny,
- Madame le maire de Bournezeau,
- Monsieur le maire de Fougéré,
- Madame le maire du Poiré-sur-Vie,
- Monsieur le maire de Saint-Hilaire-le-Vouhis,
- Monsieur le maire de Saint-Martin-des-Noyers,
- Monsieur le maire de Venansault.



**Projet de plan de servitudes aéronautiques de dégagement**

**de l'aérodrome de La Roche sur Yon Les Ajoncs.**

**Tableau de synthèse des avis dans le cadre de la conférence entre services.**

**Services consultés ayant formulé un avis**

Note : les services dont le nom est suivi du signe \* n'ont pas répondu à la consultation conduite 2024 et l'avis auquel il est fait référence ci-dessous est celui qu'ils avaient rendu en 2018 (sur le même projet).

SERVICE CONSULTÉ	AVIS	REPONSE DSAC/O
Ministère des Armées	Aucune observation	Sans objet
ONF	Pas de remarque	Sans objet
Météo France	Mise à jour du PSA sans impact	Sans objet
DDTM	Pas d'observation (iso CES 2018)	Sans objet
DRAC PDL	Pas de remarque	Sans objet
DREAL PDL	Absence de remarque	Sans objet
Conseil régional PDL	Pas d'observation	Sans objet
Conseil départemental 85	Aucune observation	Sans objet
CCI Vendée	Aucune objection	Sans objet
Communauté de communes du Pays de Chantonay	Pas de remarque	Sans objet
Communauté de communes du Pays des Achards	Favorable sous réserve des résultats de l'étude d'impact de l'implantation d'éoliennes à Beaulieu-sous-la-Roche	Tous les projets éoliens dont a connaissance la DSAC/O sur la commune de Beaulieu-sous-la-Roche sont hors emprise du projet de PSA.
Communauté de communes Vie et Boulogne	Pas d'observation (iso CES 2018)	Sans objet
La Roche sur Yon Agglomération	Accord	Sans objet
Mairie Aizenay	Pas d'observation	Sans objet
Mairie Beaulieu sous la Roche*	Pas d'observation	Sans objet
Mairie Bellevigny	Pas d'observation	Sans objet

SERVICE CONSULTÉ	AVIS	REPONSE DSAC/O
Groupe ATLANTIC	Pas de remarque	Sans objet
SD Aviation	Pas d'objection	Sans objet

**Services consultés dont l'avis est réputé favorable en l'absence de réponse**

Mairie de la Roche sur Yon (cf. avis agglo), aéroclub Yonnais, associations Vol à voile Yonnais, Aéromodélisme Yonnais, Vendée Chute libre, Vendée Sports Aériens, sociétés Top Gun Voltige, Aviator's et Fly Sensation.

**Conclusion** : Aucun des avis reçus n'est susceptible de remettre en cause le projet du Plan de servitudes Aéronautiques de l'aérodrome de La Roche sur Yon Les Ajoncs.





**AÉRODROME DE  
LA ROCHE SUR YON – LES AJONCS  
(LFRI)**

**PROJET DE  
PLAN DES SERVITUDES  
AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT**

**B - NOTE ANNEXE**

## SOMMAIRE

<b>1 - NOTICE EXPLICATIVE</b>	<b>2</b>
<b>I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES</b>	<b>2</b>
<b>I.1 - OBJET ET PROCÉDURE</b>	<b>2</b>
<b>I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES</b>	<b>2</b>
<b>I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES</b>	<b>3</b>
<b>I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES</b>	<b>3</b>
<b>I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES</b>	<b>4</b>
I.5.1 - Obstacles mobiles	4
I.5.2 - Balisage des obstacles	4
<b>II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME</b>	<b>5</b>
<b>II.1 - PRÉAMBULE</b>	<b>5</b>
<b>II.2 - PLAN DE SITUATION</b>	<b>5</b>
<b>II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES</b>	<b>6</b>
II.3.1 - Caractéristiques géométriques	6
II.3.2 - Chiffre de code	6
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes	6
<b>II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT</b>	<b>7</b>
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage	7
II.4.2 - Surfaces latérales	8
II.4.3 - Périmètre d'appui	8
II.4.4 - Surface horizontale intérieure	8
II.4.5 - Surface conique	8
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement	9
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement	10
II.4.8 - Adaptations des surfaces	11
<b>II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)</b>	<b>12</b>
<b>II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES</b>	<b>13</b>
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche	13
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche	13
<b>2 - MISE EN APPLICATION DU PSA</b>	<b>14</b>
<b>I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRÈS ADAPTATIONS</b>	<b>14</b>
<b>II - TRAITEMENT DES OBSTACLES</b>	<b>14</b>
<b>II.1 - OBSTACLES EXISTANTS</b>	<b>14</b>
<b>II.2 - OBSTACLES À VENIR</b>	<b>14</b>
<b>3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES</b>	<b>15</b>

## 1 - NOTICE EXPLICATIVE

### I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES

#### I.1 - OBJET ET PROCÉDURE

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA) a pour but de protéger l'emprise et les abords de l'aérodrome contre la présence d'obstacles à la navigation aérienne. Il garantit la pérennité de l'espace aérien nécessaire aux processus d'approche finale et de décollage des aéronefs, et préserve le développement à long terme de la plate-forme aéroportuaire.

Dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement, des cotes maximales à ne pas dépasser sont déterminées en tenant compte du relief naturel du terrain. Les surfaces de dégagements aéronautiques ainsi créées délimitent les volumes d'espace qui doivent toujours être libres d'obstacle.

De plus, ce plan identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, les obstacles, naturels ou non, dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement. Ceux-ci ont vocation à être diminués ou supprimés, selon leur position vis-à-vis des limites altimétriques applicables à leur emplacement.

Le dossier des servitudes aéronautiques de dégagement (plans et note annexe) fait l'objet d'une procédure d'instruction locale (enquête publique précédée d'une consultation des services et des collectivités publiques intéressés). L'enquête publique n'est pas nécessaire lorsque la modification d'un PSA existant a pour objet de supprimer ou d'atténuer les servitudes prévues par le plan. Il est ensuite approuvé par arrêté ministériel. Ce document est dès lors juridiquement opposable aux tiers.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement approuvé est alors déposé à la mairie de chaque commune concernée pour être annexé au plan local d'urbanisme (PLU) ou à la carte communale.

Il permet aux services assurant l'instruction des autorisations d'urbanisme de s'assurer que les constructions envisagées dans le périmètre du plan respectent bien les limitations de hauteur.

Il permet également aux autorités administratives de demander une limitation de hauteur des obstacles dépassant les servitudes aéronautiques de dégagement et la suppression de ceux qui sont dangereux pour la navigation aérienne aux abords de l'aérodrome.

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement permet également d'identifier les obstacles susceptibles de se voir imposer un balisage de jour et/ou de nuit. La nécessité d'un tel balisage est appréciée au cas par cas par les services de l'aviation civile.

#### I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES

Les servitudes aéronautiques de dégagement sont établies en application :

- du code des transports, en particulier des articles L.6350-1 à L.6351-5 et R.6351-1 à R. 6351-29,
- de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

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

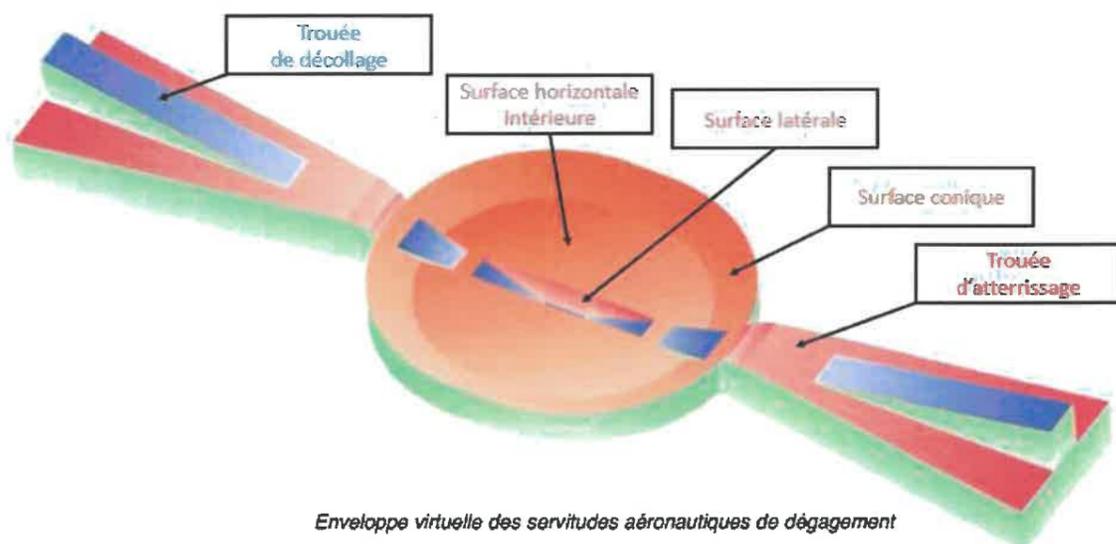
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans son stade ultime de développement,
- le code de référence attribué à chacune des pistes de l'aérodrome concerné,
- les procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage (approche à vue de jour, de jour et de nuit, classique, de précision ...),
- les aides visuelles,
- les éventuels obstacles préexistants nécessitant des adaptations des surfaces.

Lorsque plusieurs des spécifications techniques déterminées par cette réglementation s'appliquent en un même point, la spécification la plus contraignante est prise en considération.

### I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES

Les servitudes aéronautiques sont constituées par diverses surfaces géométriques dont la forme générale figure sur la vue en perspective ci-dessous.



## **I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES**

Les plans des servitudes aéronautiques de dégagement déterminent les altitudes que doivent respecter les constructions ou obstacles de toute nature qu'ils soient fixes ou mobiles.

### **I.5.1 - Obstacles mobiles**

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

Chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle fixe massif. La hauteur totale de l'obstacle ainsi constitué, est appelée hauteur libre.

- autoroutes : hauteur libre de 4,75 m,
- routes de trafic international : hauteur libre de 4,50 m,
- autres voies routières : hauteur libre de 4,30 m,
- voies ferrées non électrifiées : hauteur libre de 4,80 m,
- voies navigables : hauteur libre de 3,70 m à 7 m suivant le type de voies.

La hauteur libre s'appliquant à chaque type de voie est majorée de 2 mètres sur les tronçons couverts par une trouée.

### **I.5.2 - Balisage des obstacles**

Le balisage des obstacles a pour objectif de signaler la présence d'un danger. Il ne supprime pas le danger lui-même.

En application de l'article 8 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, l'obligation du balisage peut être imposée sur les portions de sol situées au-dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique d'un aérodrome, telles que définies dans la réglementation applicable. Les obstacles à baliser sont donc déterminés par rapport aux surfaces basées sur les infrastructures et exploitations existantes qui peuvent être différentes de celles du PSA approuvé, ce dernier étant basé sur le stade ultime de développement de l'aérodrome.

Les obstacles fixes font l'objet d'une distinction entre obstacles massifs, obstacles minces et obstacles filiformes de la manière suivante :

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

Les obstacles à baliser sont déterminés au cas par cas. Il est généralement considéré que doivent être balisés ceux dont le sommet dépasse les surfaces de balisage, elles-mêmes situées 10 mètres en dessous des surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique pour les obstacles massifs et minces, 20 mètres s'agissant des obstacles filiformes.

Toutefois la nécessité du balisage dépend, entre autres facteurs, de la façon dont se présente l'obstacle pour le pilote, ou de l'existence d'autres obstacles balisés ou non à proximité. La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, pour ces raisons, fait, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

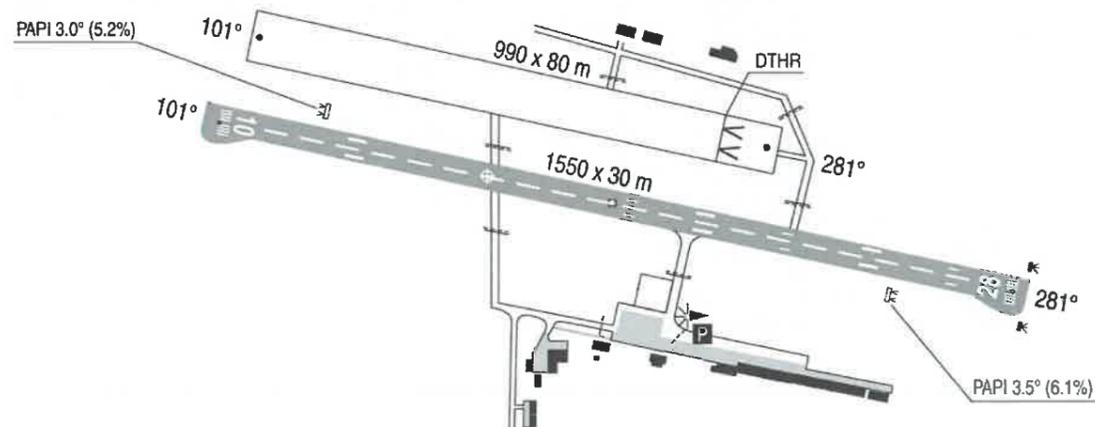
## II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

### II.1 - PRÉAMBULE

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté ministériel du 23 septembre 1993. Elles avaient été créées pour assurer la protection des dégagements des infrastructures aéronautiques suivantes :

- o piste revêtue de 2 000 m x 30 m orientée Est-Sud-Est / Ouest-Nord-Ouest,
- o piste non revêtue de 1 000 m x 60 m, parallèle à la précédente et située au Nord de celle-ci,
- o piste non revêtue de 1 168,60 m x 80 m orientée Nord / Sud.

Les infrastructures de l'aérodrome sont aujourd'hui les suivantes :



Le nouveau dossier de servitudes aéronautiques prend en compte les caractéristiques géométriques du système de pistes et les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome et précisées au § II.3.

Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

### II.2 - PLAN DE SITUATION



## II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

### II.3.1 - Caractéristiques géométriques

#### ▪ Système de pistes

Les orientations et dimensions des pistes de l'aérodrome prises en compte dans son stade ultime de développement, identique au stade actuel, sont les suivantes :

- piste principale revêtue 10/28<sup>1</sup>, orientée Nord-Ouest / Sud-Est de 1550 mètres de long x 30 mètres de large.
- piste non revêtue 10L/28R parallèle à la piste principale, de 990 mètres de long x 80 mètres de large, comportant un seuil décalé de 110 mètres au QFU 28R.

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

#### ▪ Altitude de référence

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

L'aérodrome a une altitude de référence de 91 mètres NGF (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.

### II.3.2 - Chiffre de code

Les surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement dépendent du premier élément du code de référence des infrastructures de l'aérodrome tel qu'il est défini dans la réglementation applicable.

Le premier élément de ce code est un chiffre qui est déterminé par la plus grande des distances de référence des aéronefs auxquels l'infrastructure est destinée.

Le chiffre de code établissant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome est :

- 3 pour la piste revêtue,
- 1 pour la piste non revêtue.

### II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

Le mode d'exploitation de chaque piste, pris en compte dans son stade ultime de développement, détermine, en fonction du chiffre de code, les caractéristiques des servitudes aéronautiques de dégagement.

La piste revêtue est exploitée aux instruments :

- > seuil 10 : approche classique,
- > seuil 28 : approche de précision et approche classique.

La piste non revêtue est exploitée à vue, de jour uniquement, sur ses deux seuils d'utilisation.

<sup>1</sup> Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.

QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

## II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

Les surfaces de base utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont établies pour le stade ultime de développement. Elles ont les spécifications techniques définies à l'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et précisées ci-dessous.

Ces surfaces correspondent, lorsque les caractéristiques physiques prises en compte ne diffèrent pas du stade actuel, aux surfaces opérationnelles de dégagement aéronautique ou surfaces de limitation d'obstacles (OLS).

### II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage

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

Les caractéristiques des trouées sont les suivantes :

#### Piste revêtue

##### Trouées d'atterrissage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 10	Atterrissage QFU 28
Spécifications utilisées	Approche classique	Approche de précision
Cote à l'origine	87,8 m NGF	87,7 m NGF
Distance au seuil	60 m	
Largeur à l'origine	300 m	
Divergence	15 %	
Longueur 1 <sup>ère</sup> section	3 000 m	
Pente 1 <sup>ère</sup> section	2 %	
Pente 2 <sup>ème</sup> section	2,5 %	
Longueur totale	15 000 m	
Cote 3 <sup>ème</sup> section (pente nulle)	237,8 m NGF	237,7 m NGF

##### Trouées de décollage

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 28 (trouée du côté du seuil 10)	Décollage QFU 10 (trouée du côté du seuil 28)
Cote à l'origine	87,8 m NGF	87,7 m NGF
Distance à l'extrémité de la piste	60 m	
Largeur à l'origine	180 m	
Divergence	12,5 %	
Largeur finale	1 200 m	
Pente	2 %	
Longueur totale	15 000 m	

**Piste non revêtue**

**Trouées d'atterrissage et de décollage**

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES		
	Atterrissage QFU 10L Décollage QFU 28R	Atterrissage QFU 28R	Décollage QFU 10L
	trouée du côté du seuil 10	trouées du côté du seuil 28	
Cote à l'origine	87,2 m NGF	90,2 m NGF	88,5 m NGF
Distance au seuil	0 m		
Largeur à l'origine	60 m		
Divergence	10 %		
Pente 1 <sup>ère</sup> section	5 %		
Longueur totale	1 600 m		

**II.4.2 - Surfaces latérales**

Les surfaces latérales ont une pente de :

- 14,3 % pour la piste revêtue,
- 20 % pour la piste non revêtue.

Les surfaces latérales associées à chaque seuil d'atterrissage sont prolongées le long de leurs lignes d'appui, dans le sens de l'atterrissage, jusqu'à l'extrémité de la piste utilisable à l'atterrissage.

**II.4.3 - Périmètre d'appui**

Le périmètre d'appui est le périmètre de la plus petite surface au sol contenant l'ensemble des bords intérieurs des trouées de décollage et d'atterrissage et des lignes d'appui des surfaces latérales et incluant les éventuels raccords rectilignes.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

**II.4.4 - Surface horizontale intérieure**

La surface horizontale intérieure, dont la cote est fixée à 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome, s'élève à 136 mètres NGF.

Elle est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon :

- 4 000 mètres pour la piste revêtue,
- 2 000 mètres pour la piste non revêtue,

et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

**II.4.5 - Surface conique**

La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de 236 mètres NGF.

#### II.4.8 - Adaptations des surfaces

Lorsque des obstacles préexistants font saillie au-dessus des surfaces aéronautiques de dégagement définies à l'annexe 1 de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié et qu'il s'avère impossible de les supprimer, ces obstacles sont qualifiés d'irréductibles et ces surfaces font l'objet d'adaptations.

Ces adaptations s'appuient sur une étude d'évaluation des obstacles spécifique au type d'exploitation envisagée.

Les adaptations de surface figurent sur les plans d'ensemble (A1) et de détail (A2).

Il est précisé que ces adaptations des surfaces utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ne modifient en rien les servitudes aéronautiques de balisage.

##### Adaptations ponctuelles

Il s'agit d'obstacles artificiels isolés existants, jugés acceptables car n'affectant pas la sécurité des aéronefs et la régularité de l'exploitation de l'aérodrome.

Ils sont repérés par une lettre sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants :

N°	Type	Cote sommitale (m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surfaces concernées
A	Bâtiment + antenne	94,7	1,1	surface latérale Nord
B	Bâtiment + antenne	97,2	5,8	
C	Bâtiment	93,5	2,4	
D	Bâtiment + girouette	96,3	2,5	
E	Antenne	136,2	0,2	surface horizontale intérieure
F	Antenne	161,9	7	surface conique
G	Gabarit routiers (4,3 m majoré de 2 m)		Jusqu'à 4,6	trouées d'atterrissage et de décollage Est
H	Gabarit routiers (4,3 m)		Jusqu'à 2,1	surface latérale Nord

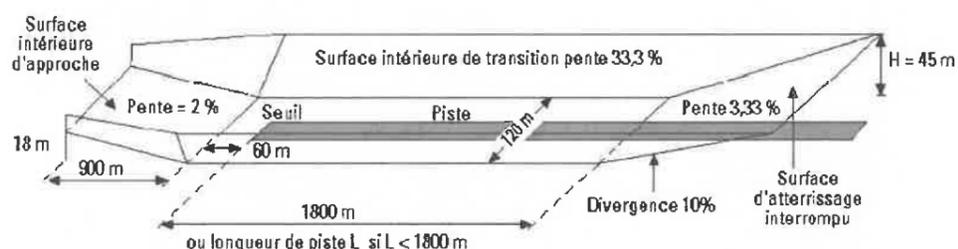
## II.5 - SURFACES ASSOCIÉES AUX APPROCHES DE PRÉCISION (OFZ)

Les surfaces OFZ (obstacle free zone – zone dégagée d'obstacles) sont associées au seuil 28 de la piste principale exploitée aux instruments avec approche de précision, de catégorie I. Elles définissent un volume d'espace aérien devant impérativement être libre de tout obstacle.

Ce volume spécifique (OFZ) est formé des surfaces suivantes :

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

Schéma représentatif des OFZ



Surfaces liées aux zones dégagées d'obstacles (OFZ) pour les pistes avec approche de précision de catégorie I, II ou III et de chiffre de code 3 ou 4.

Ces surfaces s'élèvent à partir des altitudes de la piste jusqu'à la cote maximale de 136 mètres NGF, située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence définie précédemment, excepté pour la surface intérieure d'approche.

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

Surface intérieure d'approche	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	60 m
Cote à l'origine	87,7 m NGF
Longueur	900 m
Pente	2 %
Surface intérieure de transition	
Pente	33,3 %
Surface d'atterrissage interrompu	
Longueur du bord intérieur	120 m
Distance au seuil	1 548,59 m
Cote à l'origine	87,8 m NGF
Divergence	10 %
Pente	3,33 %

Ces surfaces n'imposant pas de contraintes supplémentaires aux surfaces de dégagements aéronautiques, elles ne sont pas représentées sur les plans.

## II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

### II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche

Le dispositif de balisage d'approche au seuil 28 est protégé par le plan des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette surface sont les suivantes :

SEUIL	28
Longueur de la ligne d'approche	420 m
Longueur de la servitude associée	480 m
Largeur de la servitude associée	120 m

### II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 10 et 28 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	10	28
Pente du PAPI	3 ° (5,24 %)	3,5 ° (6,12 %)
Cote à l'origine	87,8 m NGF	87,7 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Angle de calage A	2,5 ° (4,37 %)	3 ° (5,24 %)
Pente (angle de calage A - 0,57 °)	1,93 ° (3,37 %)	2,43 ° (4,24 %)

Ces surfaces étant en tout point moins contraignantes que les trouées d'atterrissage associées, elles ne sont pas représentées sur les plans.

## 2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports).

Ces obstacles sont les suivants :

<u>Surface concernée</u> Numéro et nature de l'obstacle	Cote sommitale (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
<u>Trouées d'atterrissage et de décollage ouest</u> 1 – Arbre	92,1	0,25	La Roche-sur-Yon
<u>Surface latérale nord</u> 2 - Arbre 3 - Arbres	97,8 jusqu'à 103,7	1 0,85	La Roche-sur-Yon La Ferrière

### II - TRAITEMENT DES OBSTACLES

#### II.1 - OBSTACLES EXISTANTS

Les obstacles existants, dépassant les cotes limites autorisées des surfaces, le cas échéant adaptées, utilisées pour les servitudes aéronautiques de dégagement, peuvent être appelés à être supprimés ou à être mis en conformité avec le plan de servitudes aéronautiques de dégagement qui protège l'aérodrome.

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

Les modalités d'application des servitudes aéronautiques sont précisées dans les articles L.6351-2 à 5 et R.6351-7 à 29 du code des Transports.

Les articles R.6351-15 à D.6351-17 concernent en particulier la suppression ou la modification des obstacles dépassant les cotes limites.

#### II.2 - OBSTACLES À VENIR

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

En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

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

S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

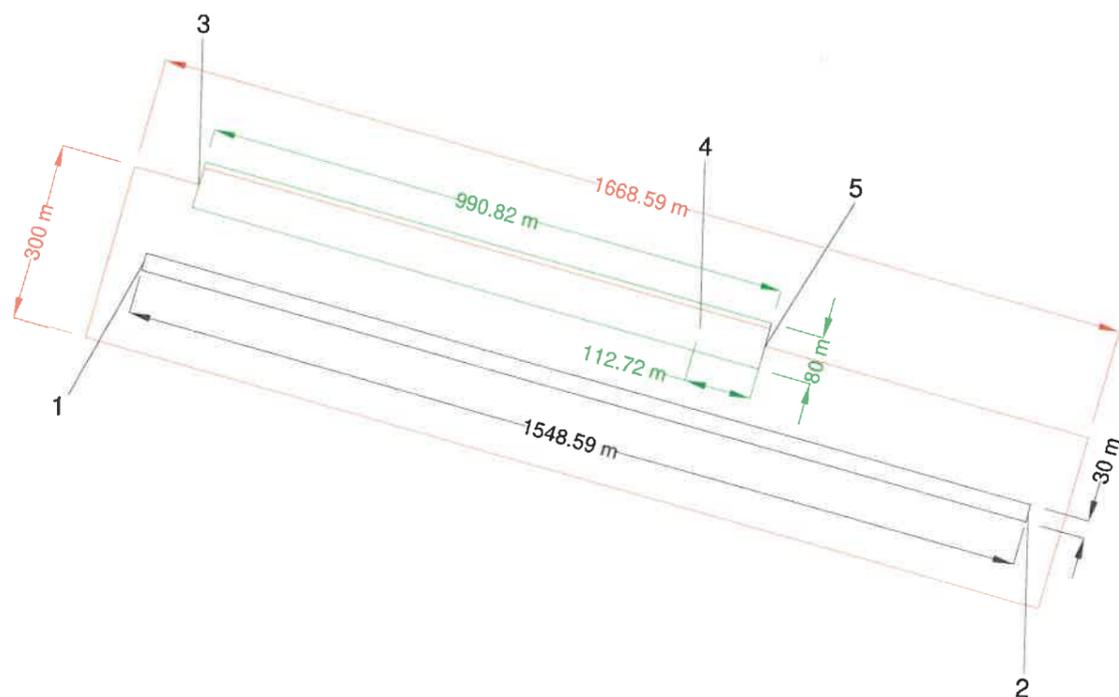
### 3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES

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

SYSTÈME DE RÉFÉRENCE GÉOGRAPHIQUE ET PLANIMÉTRIQUE			
ZONE	SYSTÈME GÉODÉSIQUE	ELLIPSOÏDE ASSOCIÉ	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE			
France Métropolitaine, à l'exclusion de la Corse		NGF - IGN 1969	

Les distances sont exprimées en mètres et calculées en projection planimétrique à partir des coordonnées des points d'infrastructures du système de pistes. Elles peuvent donc différer légèrement des longueurs physiques des infrastructures telles que déclarées sur la publication d'information aéronautique.

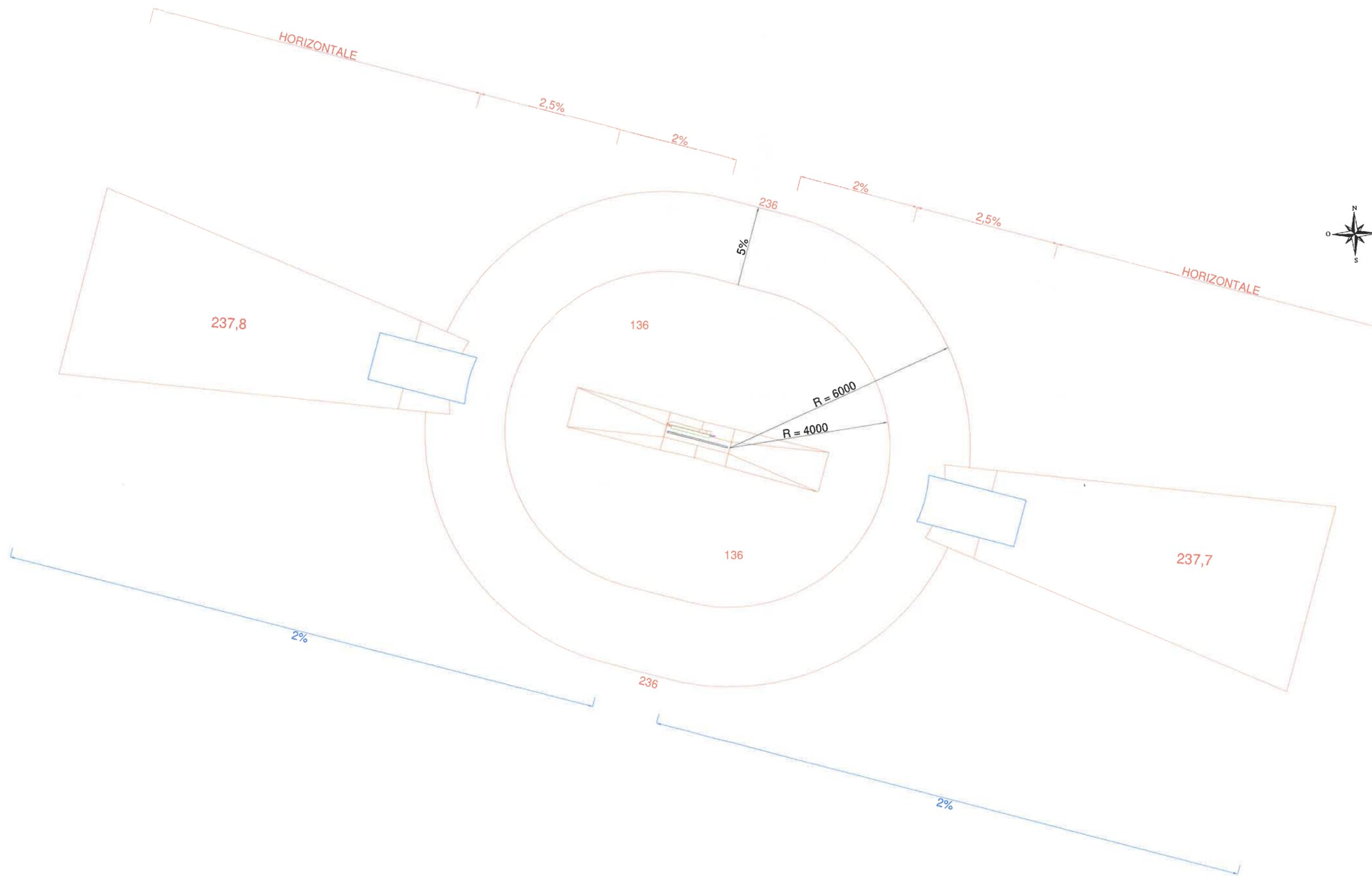
		X (m)	Y (m)	Z (m NGF)
1	Seuil 10	364 870,14	6 631 895,78	87,8
2	Seuil 28	366 368,94	6 631 506,28	87,7
3	Seuil 10L	364 958,85	6 632 027,42	87,2
4	Seuil décalé 28R			90,2
5	Seuil 28R	365 917,91	6 631 778,58	88,5





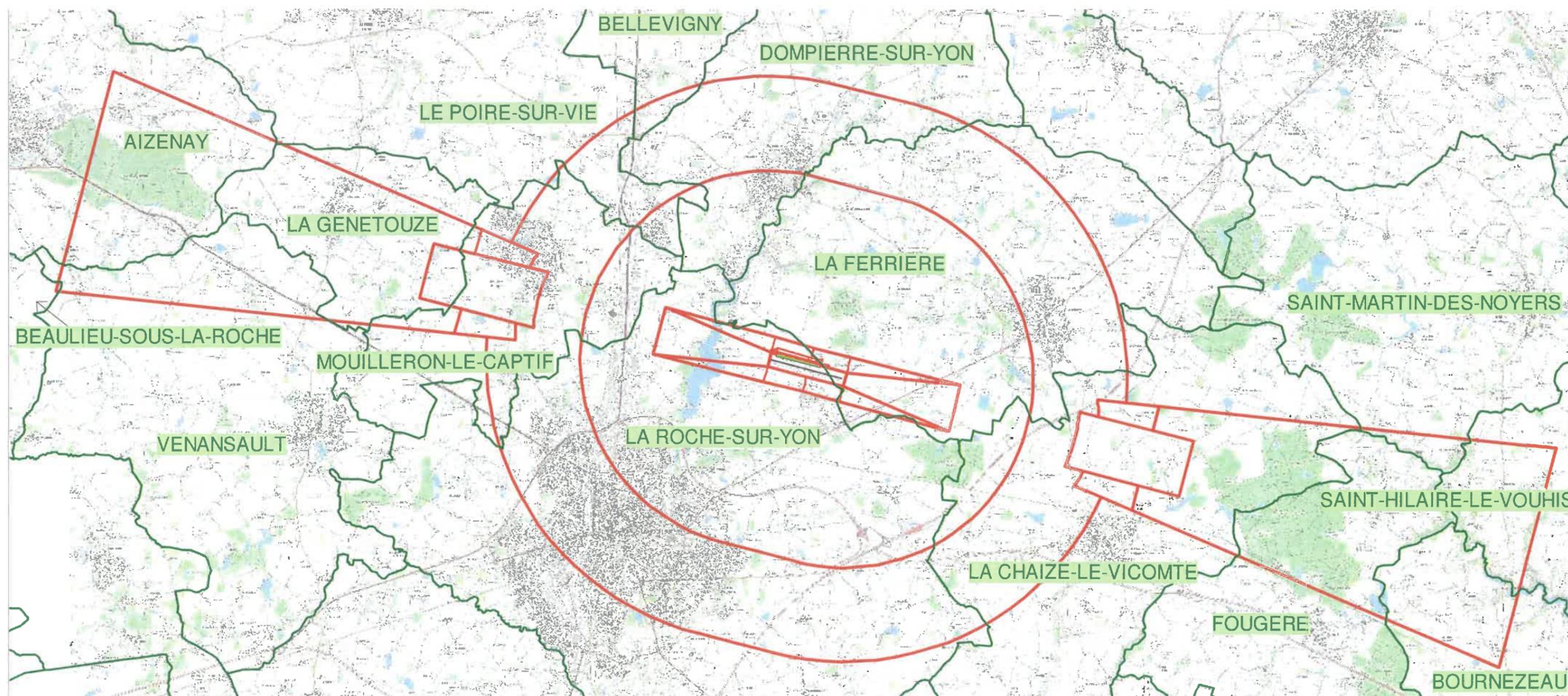
**Direction générale de l'Aviation civile**  
50, rue Henri Farman  
75720 Paris cedex 15  
Téléphone : 01 58 09 43 21  
[www.ecologie.gouv.fr](http://www.ecologie.gouv.fr)

### II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



## II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement

Le schéma ci-après précise l'enveloppe des surfaces de dégagements aéronautiques correspondant au stade ultime de développement de l'aérodrome, ainsi que les limites des communes concernées.



Les communes concernées sont les suivantes :

- AIZENAY
- BEAULIEU-SOUS-LA-ROCHE
- BELLEVIGNY
- BOURNEZEAU
- DOMPIERRE-SUR-YON
- FOUGERÉ
- LA CHAIZE-LE-VICOMTE
- LA FERRIÈRE
- LA GENÉTOUZE
- LA ROCHE-SUR-YON
- LE POIRÉ-SUR-VIE
- MOUILLERON-LE-CAPTIF
- SAINT-HILAIRE-LE-VOUHIS
- SAINT-MARTIN-DES-NOYERS
- VENANSAULT