

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

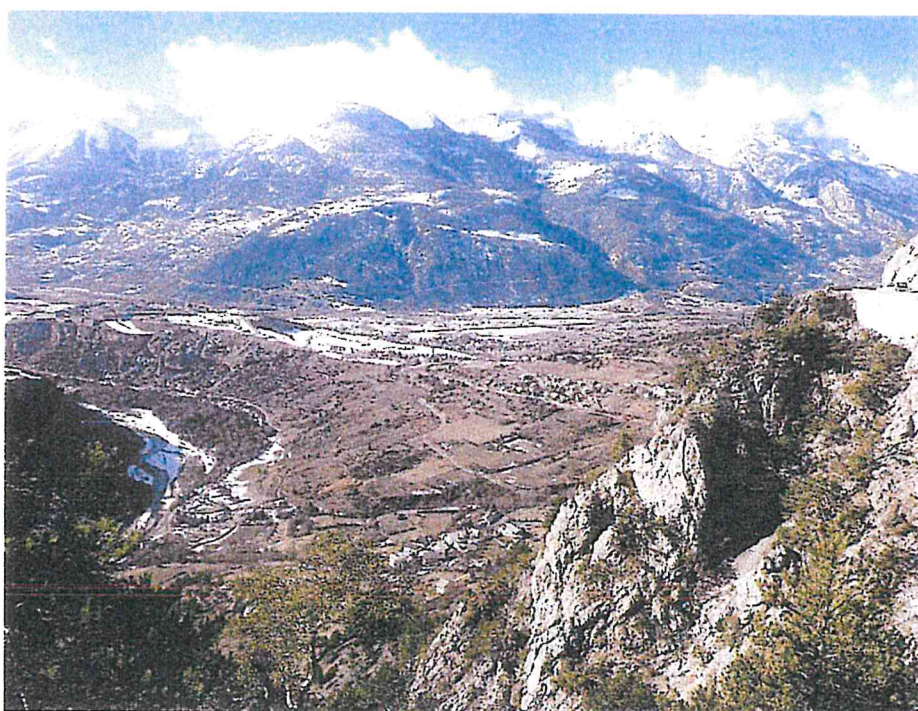
Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

COMMUNE D'EYGLIERS (05600)

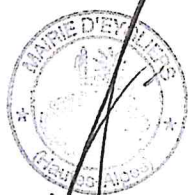
MISE A JOUR N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME



Révision générale approuvée le 27/03/2019
Mise à jour n°1 le 31/05/2021
Modification simplifiée n°1 approuvée le
14/12/2022

PLU mis à jour le **25 AOUT 2025**

Le Maire



A. Chouvet

Alpicité

SARL Alpicité (Urbanisme, Paysage, Environnement)
Av. de la Clapière – Rés. La Croisée des Chemins n°1
Tel : 04.92.46.51.80 – Mail : contact@alpicite.fr
www.alpicite.fr

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU

SOMMAIRE

(En rouge les pièces concernées par la mise à jour n°2 du PLU)

PIECE 1 : RAPPORT DE PRESENTATION

PIECE 2 : PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

PIECE 3 : ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

PIECE 4 : REGLEMENT ECRIT ET GRAPHIQUE

PIECE 5 : ANNEXES

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

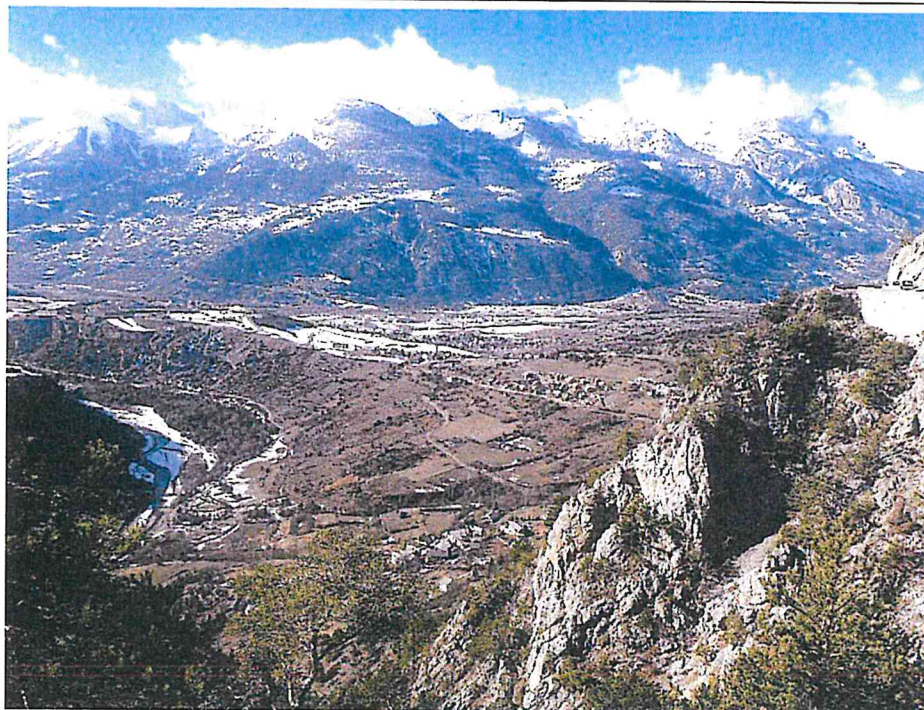
Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

COMMUNE D'EYGLIERS (05600)

MISE A JOUR N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME



5.3. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Révision générale approuvée le 27/03/2019
Mise à jour n°1 le 31/05/2021
Modification simplifiée n°1 approuvée le
14/12/2022

PLU mis à jour le **25 AOUT 2025**

Le Maire



A. Choquet

Alpicité
Urbanisme, Paysage, Environnement

SARL Alpicité (Urbanisme, Paysage, Environnement)
Av. de la Clapière - Rés. La Croisée des Chemins n°1
Tel : 04.92.46.51.80 - Mail : contact@alpicite.fr
www.alpicite.fr

Les Servitudes d'Utilité Publique sur la commune d'Eygliers

Nomenclature	Ministère ou service	Libellé	Dénomination
AC1	Ministère de la culture	Monuments historiques inscrits et classés : classement, inscription et périmètre de protection	Eglise Saint-Antoine Place-Forte de Mont-Dauphin
AC2	Ministère de l'écologie	Sites inscrits ; Sites classés ; Zones de protection des sites créées en application de l'article 17 de la loi du 2 mai 1930 modifiée (Article abrogé par l'article 72 de la loi n° 83-8)	Gorges du Guil Rochers de vallée du Guil Abords de la Place-Forte de Mont-Dauphin
AS1	Ministère de la santé	Protection des eaux potables	Captage du Gros Captage du Puits des Iscles
I4	Ministère de l'Industrie	Servitude relative à l'établissement des canalisations électriques	Ligne HT 150 000 volts : ligne L'Argentière / Serre-Ponçon Ligne 63 000 volts : ligne Eygliers / Montdauphin Ligne 63 000 volts : ligne Château-Queyras / Eygliers Ligne 63 000 volts : ligne l'Argentière / Mont-Dauphin Liaison souterraine 63 000 volts : l'Argentière / Mont-Dauphin
PM1	Ministère de l'écologie	Plans de Prévention des risques Naturels prévisibles	-
T1	SNCF	Servitude relative aux voies ferrées	Zone en bordure de la voie ferrée Gap/Briançon
T5	Ministère chargé des transports – Direction générale de l'Aviation civile	Servitude aéronautique de dégagement	Aérodrome de Mont-Dauphin – Saint-Crépin (LFNC)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'aménagement du
territoire et de la décentralisation

**Arrêté du 6 février 2025
approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mont-
Dauphin - Saint-Crépin (Hautes-Alpes)**

NOR : ATDA2503234A

Le ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6351-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et D. 6351-9 ;

Vu 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 ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2024-04-30-00003 du 30 avril 2024 prescrivant ouverture d'une enquête publique relative à l'instauration de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome Mont Dauphin Saint Crépin ;

Vu le procès-verbal de clôture de la conférence entre services du 4 mars 2024 ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 2 juillet 2024,

Arrête :

Article 1^{er}

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mont-Dauphin - Saint-Crépin (Hautes-Alpes) annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mont-Dauphin - Saint-Crépin affectent le territoire des communes suivantes, situées dans le département des Hautes-Alpes : Champcella, Eygliers, La Roche-de-Rame, Réotier et Saint-Crépin.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mont-Dauphin - Saint-Crépin comprend :

- le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFNC à l'échelle 1/25 000 ;

- le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFNC à l'échelle 1/10 000 ;
- la note annexe, comprenant la notice explicative, la liste des obstacles donnée à titre indicatif, et l'état des bornes de repérage d'axe et de calage.

Article 4

Une copie du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Mont-Dauphin - Saint-Crépin est déposée à la mairie des communes mentionnées à l'article 2 et au siège des établissements publics de coopération intercommunale sur le territoire desquels sont assises les servitudes.

Le plan est tenu à la disposition du public conformément aux dispositions de l'article D. 6351-9 du code des transports.

Article 5

Le préfet des Hautes-Alpes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait le 6 février 2025,

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,



M. BOREL

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU



**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**direction
générale
de l'Aviation
civile**

Aérodrome de Mont-Dauphin - Saint-Crépin (LFNC)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A – Plans

A1 – Plan d'ensemble
A2 – Plan de détail

au 1/25 000ème
au 1/10 000ème

B – Note annexe

Notice explicative
Mise en application du PSA
Calage géographique et altimétrique des infrastructures

Approuvé par arrêté ministériel en date du 06 février 2025

Juillet 2024







**MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU



générale
de l'Aviation
civile

AÉRODROME DE MONT-DAUPHIN - SAINT-CRÉPIN (LFNC)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté ministériel en date du 06 février 2025

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE	2
I - GÉNÉRALITÉS SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES	2
I.1 - OBJET ET PROCÉDURE	2
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES	2
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES	3
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES	3
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES	4
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME	5
II.1 - PRÉAMBULE	5
II.2 - PLAN DE SITUATION	5
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES	6
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT	8
2 - MISE EN APPLICATION DU PSA	17
I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS	17
II - TRAITEMENT DES OBSTACLES	18
II.1 - OBSTACLES EXISTANTS	18
II.2 - OBSTACLES À VENIR	18
3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES	19

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 ou par décret en Conseil d'État. 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

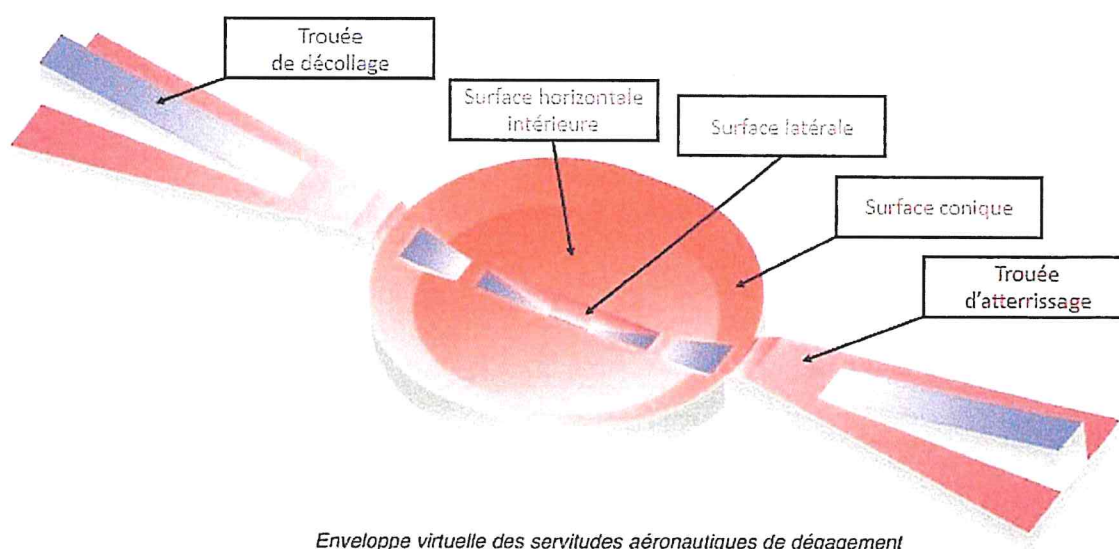
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- 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 dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché.

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

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré 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, doit, pour ces raisons, faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière, indépendamment du PSA.

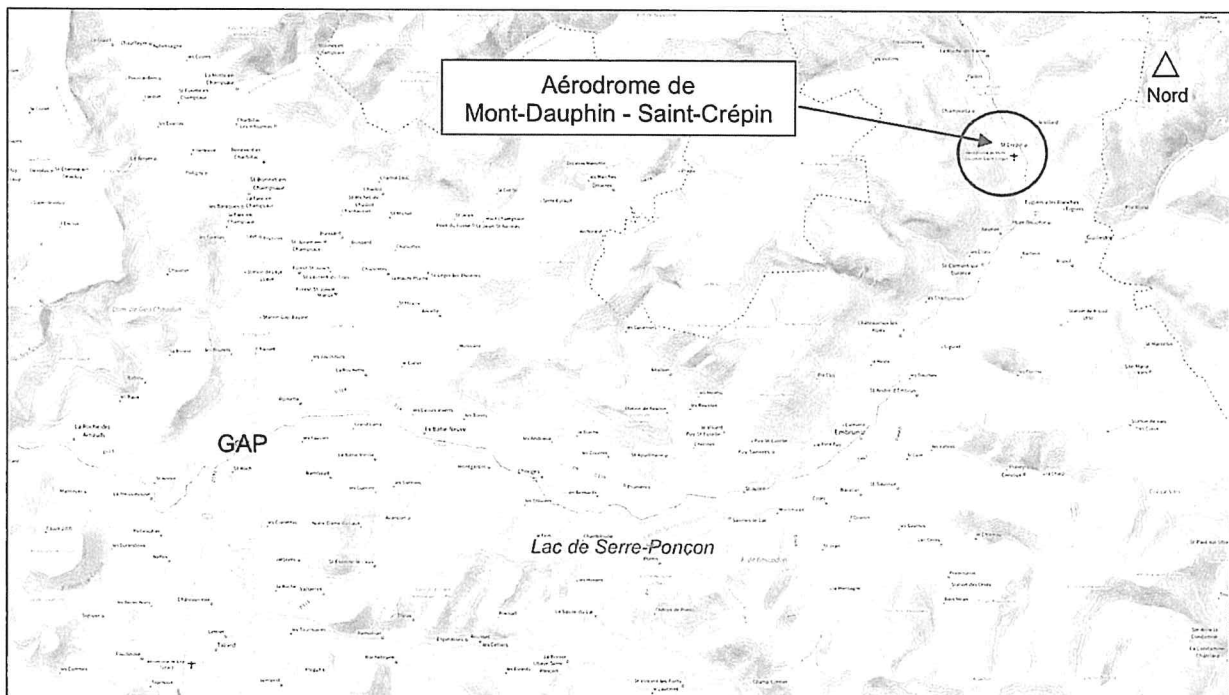
II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME

II.1 - PRÉAMBULE

Le 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.

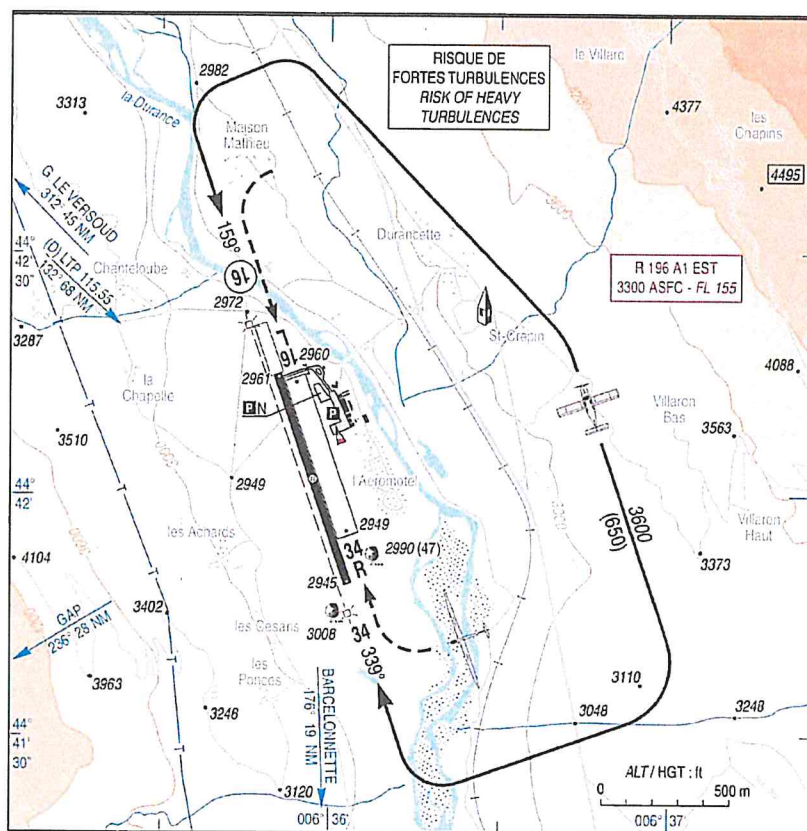
Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

II.2 - PLAN DE SITUATION



II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES

II.3.1 - Caractéristiques géométriques



Source : Carte VAC 23 février 2023 - Service de l'information aéronautique (SIA)

■ Système de pistes

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

- **piste principale 16/34¹, revêtue, orientée nord-ouest / sud-est, de 844,2 mètres de long x 30 mètres de large ;**
- **piste secondaire 16L/34R, non revêtue, parallèle à la piste principale, de 627,8 mètres de long x 80 mètres de large.**

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 des surfaces des pistes utilisables pour l'atterrissage.

L'aérodrome a une altitude de référence de **902,7 mètres NGF** (rapportée au nivellement général de la France). Elle intervient pour fixer l'altitude de la surface horizontale intérieure.

¹ 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.

Dans le cas de pistes parallèles, le numéro d'identification de la piste est accompagné d'une lettre qui désigne la piste de gauche (L) ou de droite (R) pour un observateur regardant dans le sens de l'approche.

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 « 1 » pour l'ensemble des pistes.

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.

Les deux pistes parallèles sont exploitées **à vue de jour uniquement**.

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 principale 16/34 de chiffre de code 1

Trouées d'atterrissage

DÉSIGNATIONS	CARACTÉRISTIQUES	
	Atterrissage face au Sud-Est	Atterrissage face au Nord-Ouest
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	30 m	30 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	902,7 m NGF	897,8 m NGF
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m
- Pente	5 %	5 %

Trouées de décollage

DÉSIGNATIONS	CARACTÉRISTIQUES	
	Décollage face au Nord-Ouest (trouée du côté du seuil 16)	Décollage face au Sud-Est (trouée du côté du seuil 34)
- Distance à l'extrémité de la piste	30 m	30 m
- Largeur à l'origine	60 m	60 m
- Divergence	10%	10 %
- Largeur finale	380 m	380 m
- Cote à l'origine	902,7 m NGF	897,8 m NGF
- Pente	5 %	5 %
- Longueur totale	1 600 m	1 600 m

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.

- Périmètre piste principale 16R/34L : 904,2 m x 60 m,
- Périmètre piste secondaire 16L/34R : 627,8 m x 80 m.

Il est représenté sur le schéma du paragraphe 3 – Calage géographique et altimétrique des infrastructures.

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 **947,7 mètres NGF**.

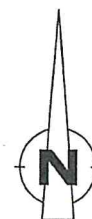
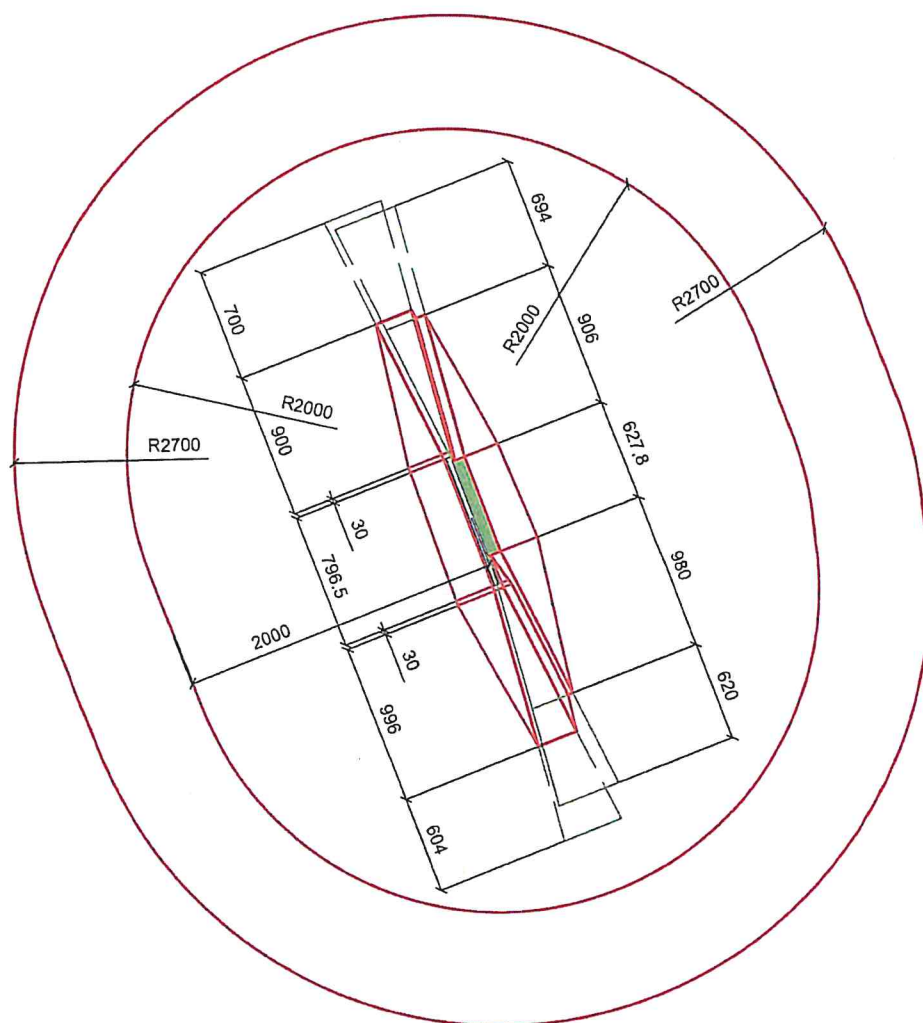
Elle est délimitée, pour chacune des pistes, par deux demi-circonférences horizontales, centrées chacune par rapport à l'origine des trouées d'atterrissage, de rayon :

2 000 mètres pour l'ensemble des pistes, et par les tangentes communes à ces deux circonférences.

II.4.5 - Surface conique

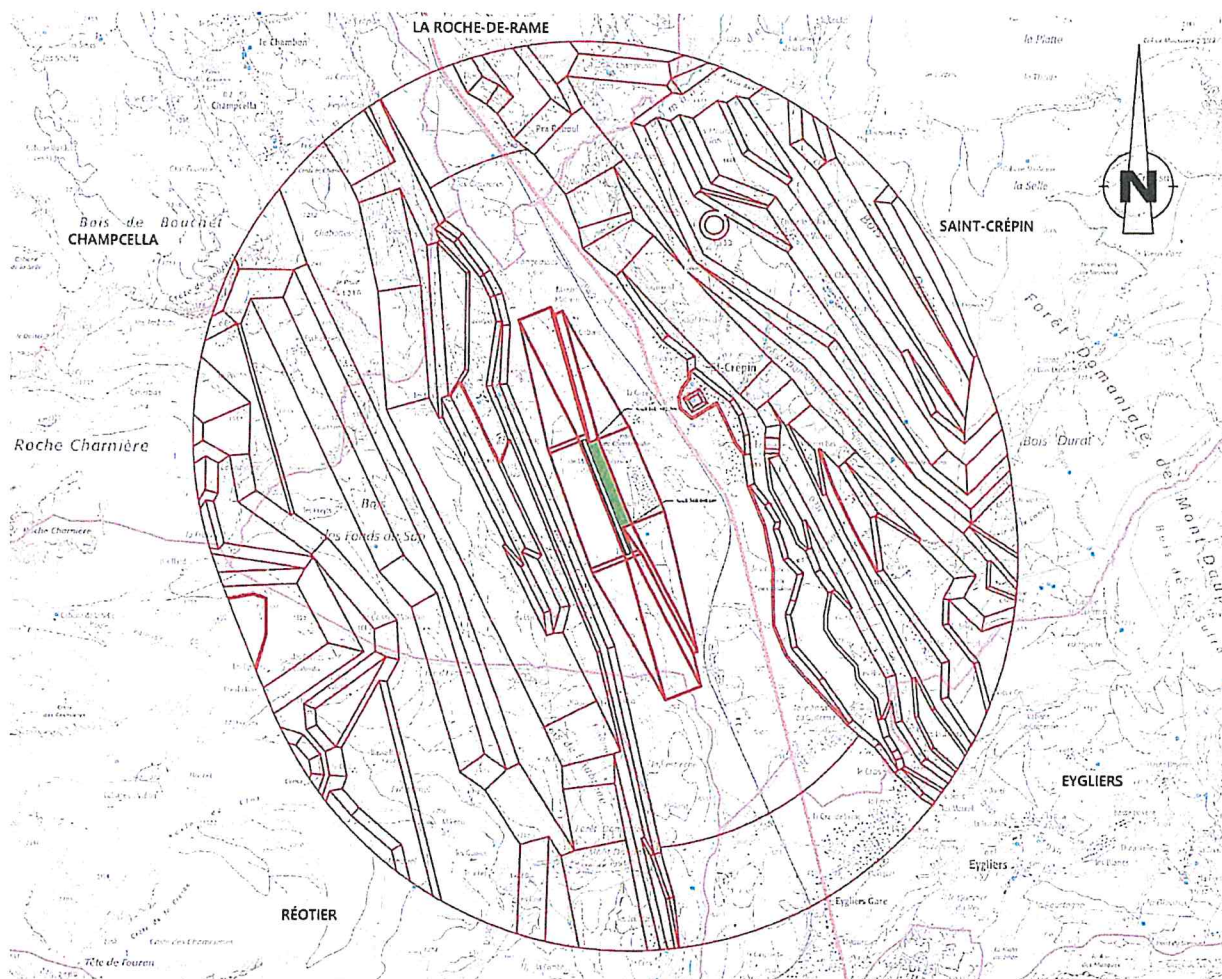
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 35 mètres, soit une cote maximale de **982,7 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagement



II.4.7 - Assiette des dégagements

Le schéma ci-après précise l'emprise des surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome ainsi que les limites des communes concernées par les servitudes aéronautiques.



Les communes dans l'emprise des servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome sont les suivantes :

Département des Hautes-Alpes (05) :

- Champcella
- Eyglies
- Réotier
- La Roche-de-Rame
- Saint-Crépin

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.

Les adaptations de surface sont soit des adaptations dites globales, soit des adaptations dites ponctuelles.

Adaptations globales

Les adaptations globales sont conçues en présence de nombreux obstacles naturels ou artificiels dépassant les surfaces de base et définissent les cotes en mètres NGF devant être respectées. Le périmètre de chaque adaptation globale dépend de la hauteur moyenne des obstacles existants dans le secteur concerné.

Elles permettent d'accepter ces obstacles préexistants, qui ne sont ainsi pas frappés de servitudes, et tout autre obstacle dont la cote sommitale ne dépasserait pas celles des obstacles environnants existants.

Le PSA de l'aérodrome de Mont-Dauphin Saint-Crépin comporte des adaptations globales représentées sur l'illustration suivante :



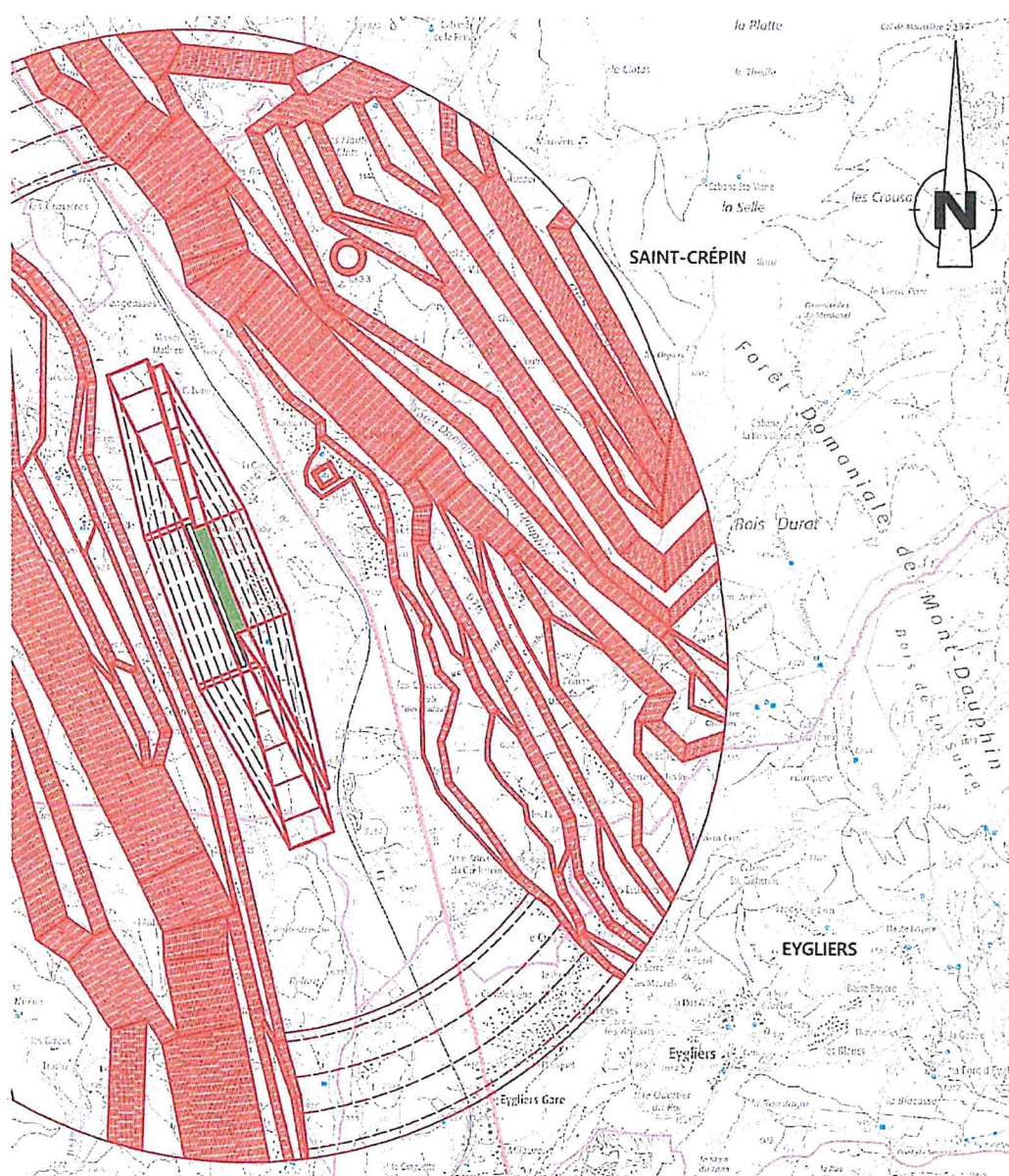
- **Adaptations à l'Est de l'aérodrome**

L'adaptation globale consiste en un rehaussement de la surface horizontale intérieure et de la surface conique au droit d'un relief situé à l'Est de l'aérodrome. Elle est composée de plusieurs plateaux.

Outre le relief, cette adaptation englobe des obstacles ponctuels, tels que des massifs boisés, des bâtiments, des voies routières et des lignes électriques.

Ces plateaux sont échelonnés par paliers, selon la configuration du terrain naturel. Leur altitude est fonction de la cote sommitale des obstacles ponctuels et varie de 960 m à 1 800 m NGF.

Ces plateaux sont raccordés aux surfaces de base (surface horizontale et surface conique) par des surfaces dites « de rattrapage », dont la pente est de 80 % (voir plan A1 et A2).



- **Adaptations à l'Ouest de l'aérodrome**

L'adaptation située à l'Ouest de l'aérodrome est composée de plusieurs plateaux.

Outre le relief, cette adaptation englobe des obstacles ponctuels, tels que des massifs boisés, des bâtiments, des voies routières et des lignes électriques moyennes et hautes tensions.

Ces plateaux sont échelonnés par paliers, selon la configuration du terrain naturel. Leur altitude est fonction de la cote sommitale des obstacles ponctuels et varie de 990 m à 1 870 m NGF.

Ces plateaux sont raccordés aux surfaces de base (surface horizontale et surface conique) par des surfaces dites « de rattrapage », dont la pente est de 80 % (voir plan A1 et A2).



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. Toutefois, les services de l'Aviation civile sont susceptibles d'exiger leur balisage de jour.

Ils sont repérés par le symbole « Δ » ainsi que par une lettre « D » sur les plans.

Ces obstacles sont les suivants (coordonnées X Y en projection Lambert 93) :

N°	Type	X(m)	Y(m)	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surface concernée
A	Pylône	984 521,58	6 405 968,14	1102,33	2,33	Adaptation Ouest
B	Pylône	983 529,58	6 408 579,75	1183,24	4,90	Adaptation Ouest
C	Pylône	983 328,58	6 409 228,47	1098,18	0,50	Conique Nord/Ouest
D	Poteau	985 124,45	6 406 814,67	910,07	0,10	Latérale Est

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

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

Ils sont repérés sur les plans par un symbole et un numéro.

Ces obstacles sont les suivants :

<i>Numéro de l'obstacle</i>	<i>Nature de l'obstacle</i>	<i>Surface concernée</i>	<i>Altitude de l'obstacle à son sommet (mètres NGF)</i>	<i>Hauteur de dépassement (mètres)</i>	<i>Commune</i>
01	Arbres	Trouée 16	De 922,19 à 927,71	De 0,47 à 4,09	Saint-Crépin
02	Arbres	Latérale Est	De 922,64 à 924,82	De 1,49 à 5,15	Saint-Crépin
03	Arbre	Trouée 16	914,01	0,69	Saint-Crépin
04	Arbres	Latérale Est	De 915,47 à 916,52	De 0,57 à 2,16	Saint-Crépin
05	Arbres	Trouée 16	De 918,15 à 921,53	De 1,01 à 2,15	Saint-Crépin
06	Arbre	Latérale Ouest	925,99	2,47	Saint-Crépin
07	Zone boisée	Trouée 16	De 916,84 à 923,35	De 0,09 à 2,92	Saint-Crépin
08	Arbre	Latérale Est	920,44	0,1	Saint-Crépin
09	Arbres	Latérale Est	De 905,96 à 922,09	De 1,29 à 4,39	Saint-Crépin
10	Zone boisée	Trouée 34 Trouée Latérale Est	De 906,82 à 917,5	De 0,22 à 6,89	Saint-Crépin
11	Arbre	Trouée 34	911,6	8,82	Saint-Crépin
12	Zone boisée	Trouée 34 Trouée Latérale Ouest	De 908,5 à 923,44	De 0,33 à 11,18	Saint-Crépin
13	Arbres	Latérale Ouest	De 907,59 à 912	De 0,95 à 1,19	Saint-Crépin

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 le décret en Conseil d'Etat ou 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 GEODÉSIQUE	ELLIPSE ASSOCIÉ	PROJECTION
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93

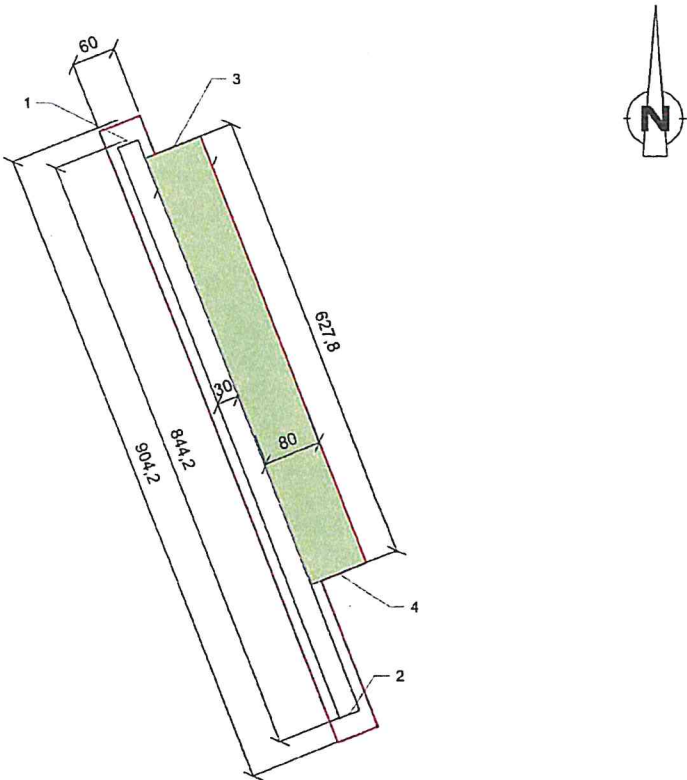
SYSTÈME DE RÉFÉRENCE ALTIMÉTRIQUE

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.

Tableau et schéma

N°	Borne	X(m)	Y(m)	Z(m)
1	Seuil 16	984 874,57	6 407 051,71	902,7
2	Seuil 34	985 188,01	6 406 267,84	897,8
3	Seuil 16L	984 939,93	6 407 042,75	902,3
4	Seuil 34R	985 172,07	6 406 459,39	898,6



Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU



Direction générale de l'Aviation civile
50, rue Henri Farman
75720 Paris cedex 15
Téléphone : 01 58 09 43 21
www.ecologique-solidaire.gouv.fr

Envoyé en préfecture le 26/08/2025

Reçu en préfecture le 26/08/2025

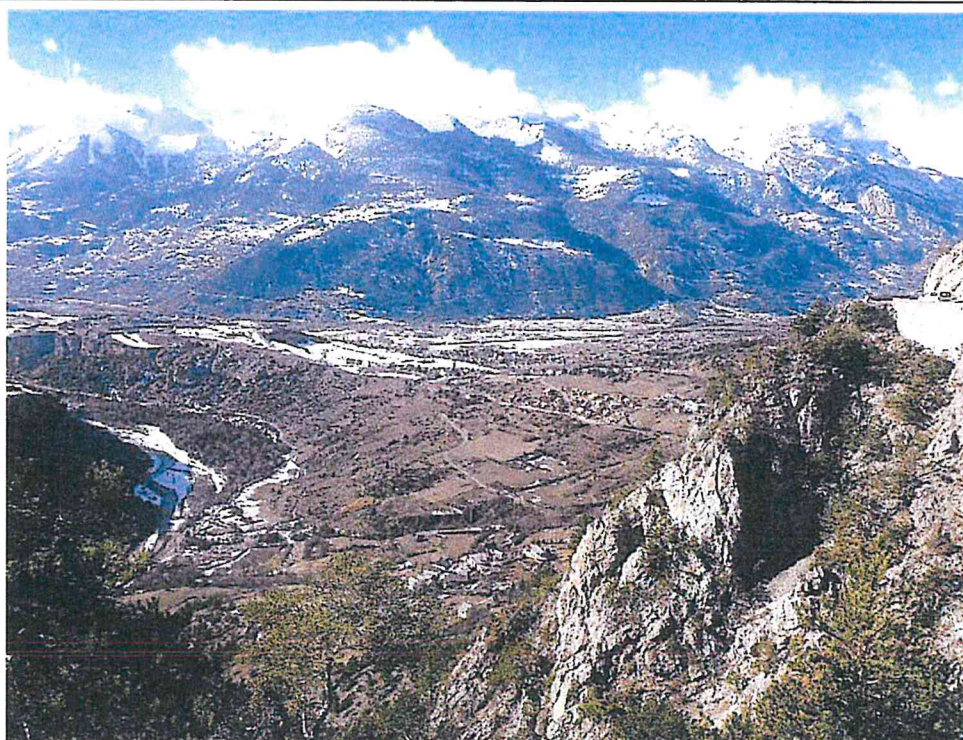
Publié le

ID : 005-210500526-20250825-20252508060-AU

DEPARTEMENT DES HAUTES-ALPES

COMMUNE D'EYGLIERS (05600)

MISE A JOUR N°2 DU PLAN LOCAL D'URBANISME



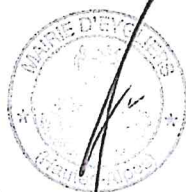
5.3.1. CARTE DES SUP

Révision générale approuvée le 27/03/2019
Mise à jour n°1 le 31/05/2021
Modification simplifiée n°1 approuvée le
14/12/2022

ECHELLE : 1/10000^{ème}

PLU mis à jour le **25 AOUT 2025**

Le Maire



A. Chauvet

Alpicité
URBANISME

SARL Alpicité (Urbanisme, Paysage, Environnement)
Av. de la Clapière – Rés. La Croisée des Chemins n°1
Tel : 04.92.46.51.80 – Mail : contact@alpicite.fr
www.alpicite.fr



- [illegible]