

18 AVR. 2019

Courrier arrivé

DEPARTEMENT DU GARD
AERODROME DE NIMES-GARONS

**PLAN DES SERVITUDES AERONAUTIQUES
DE DEGAGEMENT**

ENQUETE PUBLIQUE

du 11 MARS au 29 MARS 2019

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

COMMISSAIRE ENQUETEUR

Mr Daniel DUJARDIN

SOMMAIRE

GLOSSAIRE	5
Titre I RAPPORT D'ENQUETE	
1. GENERALITES	6
1.1. OBJET DE L'ENQUETE	6
1.2. CADRE JURIDIQUE	6
1.2.1. Acteurs	6
1.2.2. Arrêté d'ouverture	6
1.3. DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC	6
1.3.1. Contenu du dossier	6
1.3.2. Moyens d'accès au dossier	8
1.3.3. Moyens d'expression du public	8
2. ANALYSE DU PROJET	9
2.1. NATURE ET CARACTERISTIQUES DU PROJET	9
2.1.1. Aéroport de Nîmes Garons : présentation succincte	9
2.1.2. Obsolescence du PSA actuel	10
2.1.3. PSA : fondements juridiques	10
2.1.4. PSA : principe, procédure	11
2.2. SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME DE NIMES GARONS	13
2.2.1. Servitudes aéronautiques de dégagement	13
2.2.2. Servitudes aéronautiques de balisage	17
2.2.3. Traitement des obstacles mobiles	18
2.3. UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	19
2.3.1. Servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols	19
2.3.2. Applicabilité des servitudes aéronautiques dans les documents d'urbanisme	19
3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	21
3.1. MODALITES DE L'ENQUETE	21

3.1.1.	Préparation et organisation de l'enquête	21
3.1.2.	Visites des lieux	23
3.1.3.	Permanences du commissaire enquêteur	23
3.2.	INFORMATION DU PUBLIC	23
3.2.1.	Conférence interservices préalable à l'enquête	23
3.2.2.	Publicité de l'enquête	24
3.3.	CLOTURE DE L'ENQUETE	25
3.3.1.	Modalités	25
3.3.2.	Relation comptable des observations	25
4.	ANALYSE DES OBSERVATIONS	27
4.1.	OBSERVATIONS DES SERVICES ET COLLECTIVITES	27
4.1.1.	Etat Major Zone de Défense	27
4.1.2.	Direction Régionale de la Circulation Aérienne Militaire Sud	27
4.1.3.	DREAL Occitanie	27
4.1.4.	DRAC Occitanie - UDAP du Gard	28
4.1.5.	ARS – Pôle Santé Environnementale et Santé Publique	28
4.1.6.	DIR Méditerranée	28
4.1.7.	Département du Gard	28
4.1.8.	Commune d'Arles	29
4.1.9.	Commune de Bellegarde	29
4.1.10.	Communauté de Communes Beaucaire – Terre d'Argence	29
4.1.11.	Commune de Caissargues	30
4.1.12.	Commune de Fourques	31
4.1.13.	Commune de Garons	31
4.1.14.	Commune de Milhaud	31
4.1.15.	Commune de Sainte Anastasie	32
4.1.16.	Transport Infrastructures Gaz France	32
4.1.17.	TDF	32
4.1.18.	France TELECOM - ORANGE	33
4.1.19.	Réseau de Transport d'Electricité Sud Est	33
4.2.	OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES D'ENQUETE	34
4.2.1.	Observation de Mr Delmas, Maire de Garons	34

4.3.	OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	35
4.3.1.	Observations portant sur la cartographie	35
4.3.1.	Question relative aux obstacles fixes	35

Titre II CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1.	PREAMBULE	37
1.1.	RAPPEL DU PROJET	37
1.1.1.	Présentation succincte du site	37
1.1.2.	Raison et objectifs du PSA	38
1.1.3.	Contenu du PSA	38
1.2.	PROCEDURE	39
1.2.1.	Généralités	39
1.2.2.	Moyens mis à la disposition du public	40
2.	CONCLUSIONS MOTIVEES	41
2.1.	DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	41
2.2.	CONCLUSIONS	41
2.2.1.	Pertinence du projet	41
2.2.2.	Effectivité de la procédure	41
2.2.3.	Contenu du PSA	41
2.2.4.	Utilité publique du PSA	42
2.2.5.	Aspects comparés du projet	42
3.	AVIS MOTIVE	43

BIBLIOGRAPHIE 44

ANNEXES

I	Arrêté inter préfectoral portant organisation de l'enquête publique	46
II	Lettres du Préfet du Gard aux Maires des communes concernées par le PSA	54
III	Aérodrome de Nîmes Garons : schéma des surfaces de dégagement des servitudes aéronautiques	60
IV	Aérodrome de Nîmes Garons : cartographie des surfaces de dégagement des servitudes aéronautiques	62
V	Conférence interservices : procès-verbal de clôture	64
VI	Annonces légales parues dans « la Gazette de Nîmes » et « La Provence »	96
VII	Annonce légales parues dans « La Liberté – L'Homme de Bronze »	101
VIII	lettre de Mr Delmas, Maire de Garons	104
IX	Certificats d'affichage	107

ANNEXES (documents séparés)

Publicité dans la presse	: 6
Registres d'enquête	: 15
Certificats d'affichage	: 15

GLOSSAIRE

DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile.
DTA	Direction du Transport Aérien.
FATO	(Final Approach and take-Off Area). Aire d'approche finale et de décollage pour les hélicoptères.
ILS	(Instrument Landing System). Système d'atterrissage aux instruments.
NG	Nîmes-Garons.
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale.
OCS	(Obstacle Clearance Surface). Surface de franchissement des obstacles.
OFZ	(Obstacle Free Zone). Zone dégagée d'obstacles ; définie pour les approches de précision aux instruments.
PAPI	(Precision Approach Path Indicator). Indicateur visuel de pente d'approche ; système lumineux d'aide à l'atterrissage permettant de mieux apprécier la bonne pente d'approche lors de l'étape finale précédant l'atterrissage.
QFU	Indique la piste en service ; si les avions décollent vers le nord (donc axés au 360°), on parle de QFU ou piste 36.
SEUIL 18	Entrée nord de la piste ; approche axée au 180°.
SEUIL 36	Entrée sud de la piste ; approche axée au 360°.

Titre I

RAPPORT D'ENQUETE

1. GENERALITES

1.1. OBJET DE L'ENQUETE

La présente enquête publique avait pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, ses suggestions et ses contrepropositions concernant le projet de révision du Plan des Servitudes Aéronautiques de dégagement l'aérodrome de Nîmes Garons (voir annexe I).

Cette enquête a été réalisée conformément aux prescriptions du Titre I du Livre Ier (partie réglementaire) du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.2. CADRE JURIDIQUE

1.2.1. Acteurs

1.2.1.1. Maîtrise d'ouvrage

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) / Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile (SAC Sud) / Subdivision Régulation Aéroportuaire.

Allée Saint Exupéry – BP 60100

31703 - BLAGNAC

1.2.1.2. Organisation de l'enquête

- DDTM du Gard : Service Aménagement Sud Gard – Pilotage Aménagement Urbanisme.

89 rue Wéber – CS 52002

30907 – NIMES

La DDTM agit pour le compte de la DGAC.

- Commissaire enquêteur

- Mr Daniel Dujardin, officier de la Marine Nationale en retraite ; domicilié au 38 Bd Jean Moulin à VAUVERT (30600).

- Décision du Président du Tribunal Administratif de Nîmes n° E18000193/30 en date du 11 décembre 2018.

1.2.2. Arrêté d'ouverture

Référence : les modalités de la procédure ont été définies dans l'**arrêté inter-préfectoral n° 13-2019-02-11-003 (Bouches du Rhône) et n° 50-2019-02-11-007 (Gard) en date du 11 février 2019** portant ouverture et organisation d'une enquête publique préalable à l'établissement du plan de servitudes aéronautiques de dégagement révisé au bénéfice de

l'aérodrome de Nîmes - Garons (LFTW) dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Gard (voir annexe I).

L'arrêté est conforme aux dispositions du chapitre II du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif au déroulement de l'enquête publique.

1.3. DOSSIER MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC

1.3.1. Contenu du dossier

Le dossier mis à la disposition du public comprenait les documents listés dans le tableau suivant.

Intitulé	Nbre de pages
Dossier PSA	
A1 : Plan d'ensemble au 1/25000-ème.	
A2 : Plan de détails au 1/10000-ème.	
A3a : Plan des surfaces OFZ (seuil 18) au 1/10000-ème.	
A3b : Plan des surfaces OFZ (seuil 36) au 1/10000-ème.	
A4 : Plan des surfaces OCS au 1/25000-ème.	
Note annexe comprenant les éléments suivants : - Notice explicative. - Etat des bornes de repérage de l'axe de piste. - Croquis d'ensemble de présentation des surfaces de base. - Croquis des surfaces de dégagement des servitudes aéronautiques. - Carte de l'enveloppe des surfaces de dégagement.	15
Pièces administratives	
- Décision du Tribunal administratif de Nîmes en date du 11 décembre 2018 désignant le commissaire enquêteur.	1
- Arrêté inter-préfectoral : n° 30-2019-02-11-007 (Gard) - n° 13-2019-02-11-003 (Bouches du Rhône).	7
- Avis d'enquête publique.	1
- Conférence interservices : procès-verbal de clôture en date du 6 novembre 2019.	32
- Lettre du ministre de la transition écologique et solidaire en date du 13 juin 2017 et ses pièces jointes.	3
- Lettre du préfet du Gard en date du 27 décembre 2018.	1
- Arrêté ministériel du 27 novembre 1967 approuvant les servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Nîmes Garons	8

Divers	
- Annonces légales	6
- Servitudes de type T5	4
Total	78

1.3.2. Moyens d'accès au dossier.

Le dossier ainsi que le registre d'enquête étaient consultables sur les médias suivants.

- En version « papier » : à l'accueil de chacune des 15 mairies concernées, aux jours et heures d'ouverture habituelle de celles-ci.
- En version numérique sur le site internet des préfectures des deux départements concernés :
 - www.gard.gouv.fr/
 - www.bouches-du-rhone.gouv.fr/

1.3.3. Moyens d'expression du public

Le public pouvait transmettre ses observations, propositions et contre-propositions selon les modalités suivantes :

- en les consignait sur les registres d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture de chacune des 15 mairies concernées par le projet (Cf tableau page précédente) ;
- par courrier postal adressé au commissaire enquêteur, à l'Hôtel de Ville de Saint-Gilles, siège de l'enquête, pour y être annexé au registre d'enquête.
- en rencontrant le commissaire enquêteur lors des permanences indiquées ci-dessous.
 - Lundi 11 mars 2019 de 14h00 à 17h00, à la mairie de Saint-Gilles, siège de l'enquête.
 - Jeudi 14 mars 2019 de 9h00 à 12h00, à la mairie de Garons.
 - Lundi 18 mars 2019 de 14h00 à 17h00, à la mairie de Bouillargues.
 - Jeudi 21 mars 2019 de 9h00 à 12h00, aux services techniques de la mairie de Nîmes.
 - Vendredi 29 mars 2019 de 9h00 à 12h00, à la mairie de Caissargues.

Nota : il n'a pas été estimé nécessaire de mettre à disposition du public une adresse électronique ; cette décision est conforme aux dispositions de l'art R 112-12 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

2. ANALYSE DU PROJET

2.1. NATURE ET CARACTERISTIQUE DU PROJET

2.1.1. Aérodrome de Nîmes Garons : présentation succincte

2.1.1.1. Localisation

Situé à environ 9 km dans le sud de Nîmes, l'aérodrome de Nîmes-Garons s'étend sur 240 ha, entièrement implantés sur la commune de Saint-Gilles.

Il accueille des appareils de l'aviation légère, de l'aviation commerciale et d'affaire, de la sécurité civile depuis avril 2017. Depuis la fermeture de la Base Aéronavale de Nîmes-Garons au 1er juillet 2011, cet aérodrome est affecté, à titre principal, au ministre chargé de l'aviation civile pour le transport aérien et au ministère de l'intérieur pour la sécurité civile, à titre secondaire.

L'aérodrome est ouvert à la Circulation Aérienne Publique (CAP) par un arrêté du 23 novembre 1962. Il est exploité depuis le 1er janvier 2017 par EDEIS (délégation de service public) via la Société d'Exploitation de Nîmes Aéroport (SENA).

Nota : le décret n° 2005-1070 du 24 août 2005 fixe la liste des aérodromes civils appartenant à l'Etat et exclus du transfert aux collectivités territoriales ou à leurs groupements. L'aérodrome de Nîmes Garons ne figure pas dans cette liste ; il n'est donc pas considéré comme un aérodrome d'intérêt national ou international.

2.1.1.2. Caractéristiques déterminant les servitudes aéronautiques de dégagement

Les servitudes aéronautiques de dégagement s'imposent dans des volumes déterminés par des surfaces virtuelles dont la construction doit prendre en compte les éléments indiqués ci-après.

A) Pistes

- L'aérodrome dispose d'une piste « revêtue » orientée Nord/Sud (18/36) de 2443 m de long et de 45 m de large. En application de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe, ces caractéristiques géométriques de la piste confèrent à l'aérodrome un code de référence de niveau 4.
- Altitude de référence (point le plus élevé de la piste) : 94,20 m NGF (altitude par rapport au niveau 0 de la mer à Marseille).
- L'aérodrome dispose également d'une hélistation composée :
 - d'une aire d'approche finale et de décollage pour les hélicoptères (FATO) ;
 - d'une aire de prise de contact d'une surface de 2500 m² (50 m x 50 m).

B) Mode d'exploitation

L'aérodrome est équipé d'installations permettant les procédures d'approche et de départ aux instruments. Le mode d'exploitation au stade ultime de l'aérodrome sera différent du stade actuel.

Seuil	Sens de l'approche	Type d'approche	
		Stade actuel	Stade ultime
18	Nord → Sud	Aux instruments de précision (catégorie 1)	Aux instruments de précision (catégorie 1)
36	Sud → Nord	Classique	

La procédure d'approche aux instruments consiste en une série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les références instrumentales, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit :

- **Procédure d'approche classique ou « procédure d'approche de non précision » (NPA) :** utilise uniquement le guidage latéral.
- **Procédure d'approche de précision (PA) :** approche directe grâce au guidage latéral et vertical de précision ainsi qu'au moyen d'une information en distance.
- **Procédure d'approche avec guidage vertical (APV) :** approche aux instruments qui utilise les guidages latéral et vertical mais ne répond pas aux spécifications établies pour les approches de précision.

2.1.2. Obsolescence du PSA actuel

Sources : lettre de la DSAC-Sud en date du 26 janvier 2018 adressée au Président de la Communauté de Communes Beaucaire-Terre d'Argens ; lettre de la DSAC-Sud en date du 31 janvier 2018 adressée au Maire de Bellegarde.

Approuvé en 1967 le PSA de l'aérodrome de Nîmes Garons a été établi sur la base des spécifications techniques précisées dans l'arrêté modifié du 31 juillet 1963.

Or depuis 1967, deux changements importants sont intervenus :

- les spécifications techniques relatives à l'élaboration des PSA ont évolué et sont désormais fixées par l'Arrêté du 7 juin 2007 en conformité avec les directives internationales de l'OACI (annexe 14).
- l'ancienne base aéronavale de Nîmes Garons est devenu un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique sous affectation principale Aviation Civile.

Par ailleurs, en tant que document d'urbanisme de planification à long terme le PSA est élaboré sur la base du stade de développement ultime de l'aérodrome. Concernant Nîmes Garons le stade ultime diffère du stade actuel pour ce qui concerne les procédures aux instruments (les infrastructures n changent pas).

Commentaire CE

La révision du PSA existant s'avère une nécessité.

2.1.3. Fondements juridiques

Les servitudes aéronautiques ont pour but d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs autour des aérodromes. Elles sont instituées par les textes suivants :

- **Code de l'aviation civile** (R241-3, R242-2 ; D242-1 à D242-14 ; D243-7).
- **Code des transports** (art. L6351-1 à L6351-5 et L6372-8 à L6372-10).
- **Arrêté du 7 juin 2007** fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.

Ces servitudes comprennent **des servitudes aéronautiques de dégagement** (dites T5) et **des servitudes aéronautiques de balisage** (dites T4).

Toutes les caractéristiques techniques relatives aux servitudes aéronautiques d'un aérodrome sont reportées dans un document appelé plan de servitudes aéronautiques de dégagement (PSA de dégagement).

2.1.4. PSA de dégagement

2.1.4.1. Principe

Le PSA a pour but de protéger la circulation aérienne contre tout obstacle dangereux situé dans l'emprise ou aux abords d'un aérodrome, afin :

- **de garantir la sécurité de l'espace aérien nécessaire notamment aux processus d'approche finale et de décollage des avions ;**
- **de préserver le développement à long terme de la plate-forme.**

Il détermine les zones frappées de servitudes, ainsi que les cotes maximales à ne pas dépasser, au-dessus desquelles l'espace doit toujours être libre d'obstacle. Ainsi pour chaque dispositif de piste, tel que prévu pour le stade ultime de développement de l'aérodrome, correspond une série de surfaces qui définissent les hauteurs que ne doivent pas dépasser les objets dans l'espace aérien (Cf annexe I de l'Arrêté du 7 juin 2007).

De plus, le PSA identifie et positionne, dans le volume aéronautique couvrant l'aérodrome, tous les obstacles naturels ou non, perçant les surfaces de dégagement afin que ceux-ci soient diminués, supprimés ou balisés en référence aux limites altimétriques des servitudes appliquées.

Le PSA indique l'ensemble des communes frappées par les servitudes aéronautiques de dégagement.

2.1.4.2. Procédure

A) Phasage

Le Ministre chargé de l'Aviation civile demande au Préfet de mener l'instruction locale du dossier, qui se déroule en respectant les étapes suivantes.

- **Etudes préalables visant à déterminer les zones de protection.**
- **Conférence entre services et collectivités intéressées.**
- **Enquête publique effectuée dans toutes les communes frappées de servitudes, dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**
- **Avis de la Commission centrale des servitudes aéronautiques portant sur le projet et sur les résultats de la conférence et de l'enquête publique.**
- **Approbation du PSA selon les modalités prévues par l'art. R 242-1 du Code de l'aviation civile, à savoir :**

- aérodromes d'intérêt national ou international : arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre de la Défense si les conclusions du rapport d'enquête et les avis des services et des collectivités publiques intéressés sont favorables ; décret en Conseil d'État dans le cas contraire ;
- autres aérodromes (cas de Nîmes Garons) : arrêté du ministre chargé de l'aviation civile, en accord s'il y a lieu, avec le ministre de la Défense.

Cet arrêté ou ce décret peut valoir déclaration d'utilité publique de tout ou partie des opérations nécessaires à la mise en œuvre du plan des servitudes.

- À la date de la publication du décret ou de l'arrêté au journal officiel, **les servitudes définies au plan grèvent les fonds intéressés et sont annexées au plan local d'urbanisme (PLU) des communes concernées**, en application du code de l'Urbanisme.
- Le plan, déposé à la mairie des communes frappées de servitudes, doit être publié par voie d'affichage à la mairie concernée et d'insertion dans les journaux du département, ainsi que par tous autres moyens en usage dans la commune.

Le PSA de dégagement approuvé s'applique aux obstacles de toutes natures, existants ou futurs, implantés dans les zones grevées de servitudes aéronautiques. Les constructions projetées doivent être en conformité avec les dispositions du PSA.

Commentaire CE

Le bien-fondé du projet est avéré puisqu'il vise d'une part à assurer la sécurité de la circulation aérienne et la sécurité des riverains dans le volume généré par les servitudes aéronautiques et d'autre part à préserver le développement à long terme de la plateforme.

B) Contenu documentaire du dossier d'enquête publique

Aux termes de l'article D 242-3 du code de l'aviation civile le dossier soumis à l'enquête comprend les éléments suivants.

- 1° Le plan de dégagement qui détermine les diverses zones à frapper de servitudes avec l'indication, pour chaque zone, des cotes limites à respecter suivant la nature et l'emplacement des obstacles.
- 2° Une notice explicative exposant l'objet recherché par l'institution des servitudes selon qu'il s'agit d'obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou d'obstacles nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité, leur nature exacte et leurs conditions d'application, tant en ce qui concerne les constructions, installations et plantations existantes que les constructions, installations et plantations futures.
- 3° A titre indicatif, une liste des obstacles dépassant les cotes limites.
- 4° Un état des signaux, bornes et repères existant au moment de l'ouverture de l'enquête et utiles pour la compréhension du plan de dégagement, sans préjudice de ceux qui pourront être établis ultérieurement pour en faciliter l'application.

Commentaire CE

Le contenu du PSA de dégagement de l'aérodrome de Nîmes Garons est conforme aux dispositions de l'article D 242-3 du code de l'aviation civile.

C) Conférence interservices

Conformément à l'art. D 242-2 du Code de l'aviation civile, l'enquête publique est précédée d'une conférence entre les services intéressés. Celle ayant précédé la présente enquête a pris la forme d'une consultation à laquelle ont été associées les collectivités locales concernées.

Cette consultation s'est déroulée du 15 novembre 2017 au 5 novembre 2018.

Le PV de clôture de cette conférence figure en annexe IV du présent rapport.

2.2. SERVITUDES AERONAUTIQUES DE L'AERODROME DE NIMES GARONS

2.2.1. Servitudes aéronautiques de dégagement

2.2.1.1. Assiettes

A) Générateurs.

L'annexe I de l'arrêté du 7 juin 2007 a pour objet de définir autour des aérodromes l'espace aérien qu'il convient de garder libre de tout obstacle pour permettre aux aéronefs à voilure fixe d'évoluer avec la sécurité voulue.

A chaque dispositif de piste, tel que prévu pour le stade ultime de développement de l'aérodrome, correspond une série de surfaces en 3 dimensions qui définissent les hauteurs que ne doivent pas dépasser les objets dans l'espace aérien (voir figure 1). La représentation cartographique en 2D résulte de la projection de ces surfaces sur un plan.

La construction de ces surfaces implique la prise en compte des « générateurs » suivants :

- **Caractéristiques techniques du système de piste** (longueur, position des seuils et des extrémités, lignes d'appui des surfaces ...) **déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome ;**
- **chiffre de code attribué à la piste** déterminé en fonction des aéronefs qui peuvent l'utiliser (**code 4 pour ce qui concerne l'aérodrome de Nîmes Garons**) ;
- **procédures d'approche, d'atterrissage et de décollage.**

B) Assiettes : surfaces de dégagement

Parmi les surfaces de dégagement on distingue : des surfaces de base ; des surfaces complémentaires ; des surfaces associées aux aides visuelles.

a) Surfaces de base relatives à la piste 18/36

L'assiette des servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Nîmes Garons est constituée par les surfaces de base suivantes dont les dimensions sont précisées en annexe II.

- 2 trouées d'atterrissage (ou surfaces d'approche) ;
- 2 trouées de décollage (ou surfaces de décollage) ;
- 2 surfaces latérales ;
- 1 surface horizontale intérieure ayant pour cote maximale 139.20 m NGF ;
- 1 surface conique ayant pour cote maximale 239.20 m NGF ;

- 1 surface d'appui des servitudes aéronautiques : 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.

Nota : l'aérodrome dispose d'une hélistation capable d'accueillir des aéronefs à voilure tournante à un seul axe rotor principal de classe de performance de catégorie 1 ; les caractéristiques des trouées d'atterrissage et de décollage associées à la FATO sont indiquées dans le PSA.

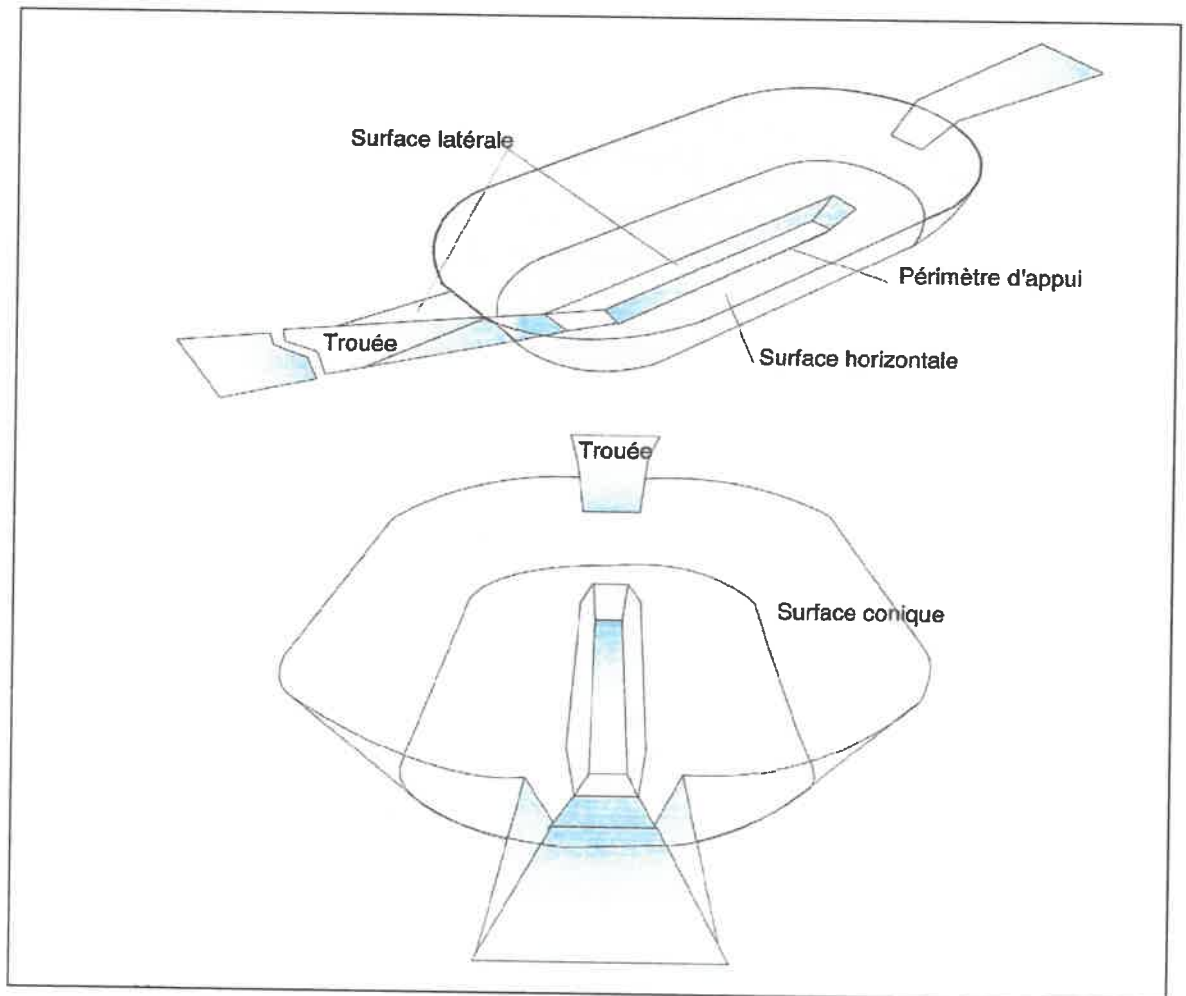


Figure 1 : vues en perspective des servitudes de dégagement

b) Surfaces complémentaires : OFZ

Pour les pistes d'aérodrome destinées à être exploitées en approche de précision par des appareils à voilure fixe, les surfaces précédentes sont complétées par celles dites "OFZ" (**Obstacle Free Zone**) constituées par :

- une surface intérieure d'approche ;
- une surface d'atterrissage interrompu ;
- des surfaces intérieures de transition.

Les caractéristiques de ces surfaces sont définies en fonction du chiffre code de référence de la piste et de son mode d'exploitation.

Ainsi pour chaque seuil d'atterrissage de la piste 18/36 de l'aérodrome de Nîmes Garons est associée une OFZ (voir figure 2) dont les surfaces s'élèvent jusqu'à la cote maximale de 139,20 m NGF.

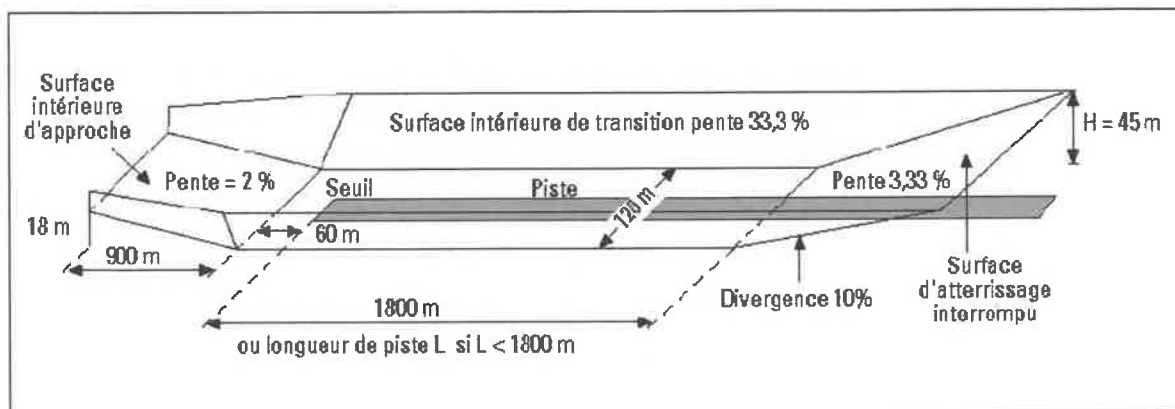


Figure 2 : surfaces OFZ de l'aérodrome de Nîmes Garons

c) Surfaces de dégagement applicables aux aides visuelles

Les aides visuelles installées sur ou à proximité d'un aérodrome ne doivent être ni perturbées ni masquées. Les caractéristiques des surfaces associées à ces aides visuelles sont définies dans l'annexe V de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. L'aérodrome de Nîmes Garons bénéficie des 2 dispositifs suivants.

- **Dispositif de balisage d'approche (rampe d'approche)** : il est protégé par une surface appelée plan des feux. L'aérodrome de Nîmes Garons dispose d'une rampe d'approche au seuil 18 ; un futur dispositif sera implanté au seuil 36. A l'exception des dispositifs électroniques d'aides à l'atterrissage, aucun objet plus élevé que le plan des feux n'est toléré à l'intérieur de ce plan. Le plan des feux est dessiné en bleu sur le plan A2 du PSA de l'aérodrome de NG (rectangle de 120 m de large et de 960 m de long).
- **Indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI)** : ils fournissent aux pilotes une information quant à la pente d'approche suivie et ne doivent donc être masqués par aucun obstacle ; à cette fin ils sont protégés par une surface dégagée d'obstacles appelée OCS (Obstacle Clearance Surface). Le dispositif PAPI est constitué d'une barre de quatre unités lumineuses alignées perpendiculairement à l'axe de piste et sur le côté gauche de celle-ci. La pente de l'OCS est déterminée pour qu'un avion en approche franchisse tous les obstacles situés dans l'aire OCS avec une marge de sécurité suffisante. L'aérodrome de Nîmes Garons possède un PAPI à chaque seuil.

Pour une même piste, les dimensions de l'OCS varient selon le type d'approche. Le PSA prend en compte les dimensions les plus pénalisantes. Ainsi pour une piste de code 4 les caractéristiques de l'OCS sont les suivantes.

Type d'approche	Largeur de la base	d	Divergence	L (profondeur)
A vue (Jour/Nuit)	150 m	60 m	10%	15 000 m
Aux instruments	300 m		15%	1500 m

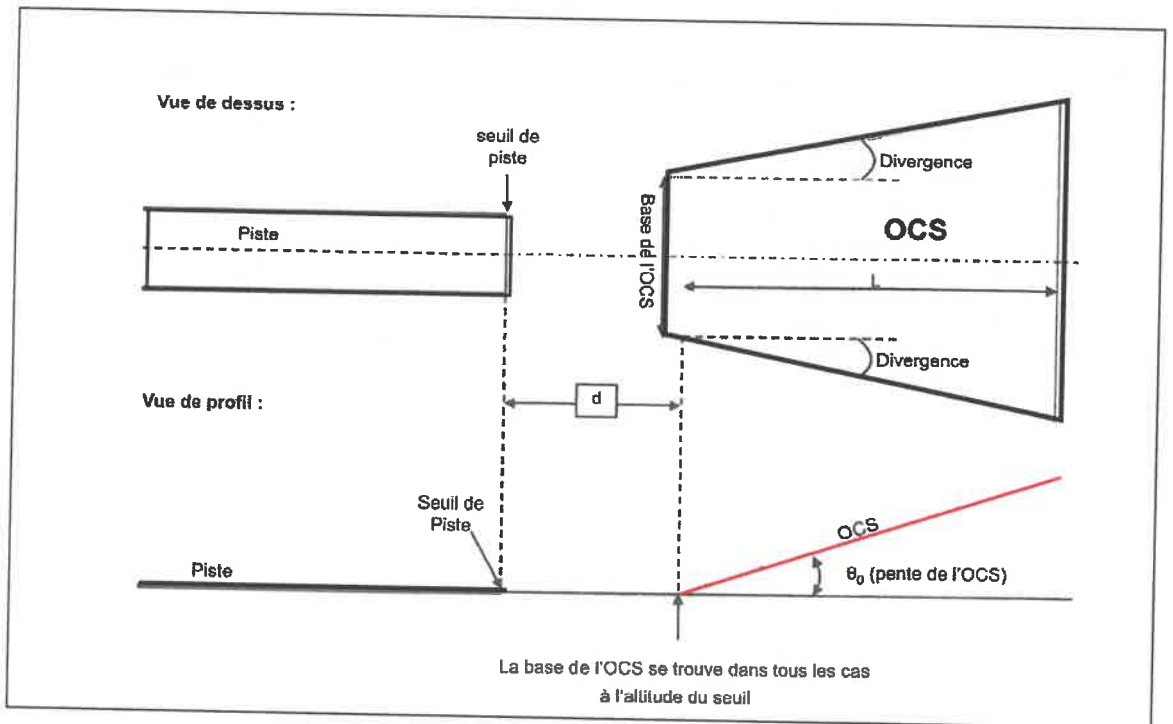


Figure 3 : représentation graphique des OCS

Dans le recueil cartographique du PSA les surfaces OCS figurent en rouge sur les plans A1 et A4 au 1/25 000 : plan d'ensemble (A1) ; plan des surfaces OCS (A4).

2.2.1.1. Représentation graphique

La représentation cartographique du PSA est conforme aux prescriptions du guide technique élaboré en 2011 par la DGAC (Service Technique de l'Aviation Civile - Département Aménagement, Capacité, Environnement) relatif à l'élaboration des plans de servitudes aéronautiques. Destiné aux services établissant des PSA, il vise à expliciter la réglementation en vigueur et à fournir une interprétation pratique de l'Arrêté PSA du 7 juin 2007.

- Cotes altimétriques : les valeurs altimétriques de chacune des surfaces de base sont calculées par rapport à l'altitude de référence de l'aérodrome. Des lignes intermédiaires équidistantes et horizontales, correspondant en principe à un écart d'altitude de 10 m sont représentées en pointillés sur les surfaces inclinées.
- Intersections de surfaces : les intersections de surfaces sont matérialisées et cotées. Les limites des surfaces les plus contraignantes (les plus basses) sont représentées en trait plein continu de couleur rouge ; les limites des surfaces les moins contraignantes sont représentées en pointillés.
- Représentation des obstacles : sur les cartographies A1 (plan d'ensemble au 1/25 000) et A2 (plan de détails au 1/10 000) figurent les obstacles qui percent les surfaces ; de plus ces différents obstacles, identifiés par un numéro et représentés par un triangle vert sont regroupés dans une légende qui spécifie leurs caractéristiques (nature, cote sommitale, commune).
- Le cartouche des plans comporte :

- une légende reprenant les caractéristiques de base de l'aérodrome et explicitant les diverses symboliques employées (limites et altitudes des servitudes, limites des communes, etc...) ;
 - un tableau listant les noms de l'ensemble des 15 communes concernées par les servitudes : 14 dans le département du Gard (Bellegarde, Bouillargues, Caissargues, Fourques, Garons, Générac, Manduel, Marguerittes, Milhaud, Nîmes, Poulx, Rodilhan, Sainte Anastasie, Saint Gilles) ; 1 dans le département des Bouches du Rhône (Arles).
 - un tableau des obstacles conforme à celui de la notice explicative.
- Le plan d'ensemble contient un profil en long et un profil en travers des servitudes ; les échelles sont le 1/ 25 000 pour le plan d'ensemble et le 1/ 10 000 pour le plan de détails.
 - La vue en plan fait figurer les limites des servitudes en rouge conformément à l'article A 126-1 du code de l'urbanisme.
 - Dans un souci de lisibilité il a été établi plusieurs plans séparés en fonction des servitudes à représenter (plans d'ensemble, OFZ, OCS).

Toutefois le Commissaire enquêteur note que :

- le tracé de la voie ferrée électrifiée (ligne mixte fret-TGV) passant à 1,7 km au plus près du seuil 18 ne figure pas sur les cartes A1 (plan d'ensemble), A2 (plan de détail) et A4 (plan des surfaces OCS) ;
- la carte A3b présente une coquille (seuil 36 indiqué alors qu'il s'agit du seuil 18).

2.2.2. Servitudes aéronautiques de balisage

2.2.2.1. Générateurs

Les conditions d'application des servitudes aéronautiques de balisage sont décrites dans l'annexe VII de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié. Pour signaler aux pilotes la présence de toute forme massive, mince ou filiforme (prédominance du relief, forêt, éoliennes, lignes électriques, pylône, bâtiment ...) pouvant constituer un danger, il peut être nécessaire d'indiquer la présence de l'obstacle par un balisage diurne (balisage par marquage) et/ou par un balisage nocturne (feux d'obstacle).

Les servitudes aéronautiques de balisage imposent à tout obstacle jugé dangereux qu'il soit signalé par un balisage approprié, en fonction de ses caractéristiques et des conditions selon lesquelles il se présente aux pilotes.

La détermination des obstacles à baliser doit faire l'objet d'une étude technique au cas par cas.

2.2.2.2. Assiettes

L'assiette des servitudes aéronautiques est constituée par des volumes déterminés par des surfaces virtuelles dites « surfaces de balisage ».

Ces surfaces de balisage sont parallèles aux surfaces de dégagement aéronautiques et situées à 10 mètres en-dessous (20 mètres pour les obstacles filiformes).

Une liste non exhaustive des obstacles dépassant les cotes limites des servitudes de l'aérodrome de Nîmes Garons figure :

- en annexe cartographique : carte A1 (plan d'ensemble au 1/25 000) ; carte A2 (plan de détails au 1/10 000) ;

- au Chapitre 2 de la note annexe du PSA.

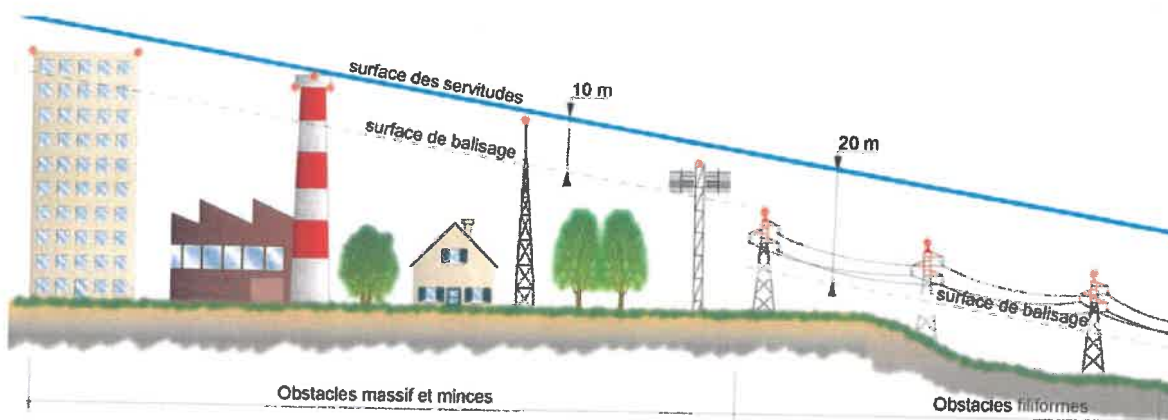


Fig 4 : surface des servitudes de balisage

2.2.3. Traitement des obstacles mobiles

Certaines servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nîmes Garons interfèrent avec des voies de circulation routière et la voie ferrée électrifiée mixte fret-LGV :

- présence de la RD442 à environ 640 m au nord du seuil 18 selon un axe E-O ;
- au nord et à l'est, présence de l'A54, laquelle passe à environ 350 m au plus près de la piste selon un axe SE-NO ;
- présence également de la RD442a, qui passe à environ 500 m à l'est au plus près de la piste selon une trajectoire sensiblement parallèle à l'A54 ;
- présence de la voie ferrée électrifiée LGV qui passe à environ 1,7 km nord du seuil 18.

Aux termes de l'annexe IV de l'Arrêté PSA du 7 juin 2007, chacune des voies sur lesquelles se déplacent des obstacles canalisés est considérée comme constituant un obstacle fixe massif dont la hauteur est celle du gabarit qui lui est attaché par la réglementation en vigueur. Ainsi la circulaire du 17 octobre 1986 relative au dimensionnement des ouvrages routiers fixe un tirant d'air de 4,75 m sur autoroute, et le code de voirie routière un tirant d'air d'au moins 4,30 m pour les routes départementales.

Le gabarit s'appliquant à chaque type de voie est majoré de 2 m sur les tronçons couverts par une trouée (cas de l'aérodrome de Nîmes garons).

En complément des règles de dégagement des voies routières situées sous une trouée d'atterrissage ou de décollage, l'arrêté PSA impose également le respect de certaines distances destinées à assurer la sécurité des usagers de ces voies. En particulier est imposée une distance minimale de 300 m pour les pistes de chiffre de code 4 à respecter entre le bord intérieur d'une trouée et le bord intérieur d'une route.

2.3. UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

2.3.1. Servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols

2.3.1.1. Définition

Les servitudes d'utilité publique (SUP) constituent des limitations administratives au droit de propriété, instituées par l'autorité publique dans un but d'intérêt général.

2.3.1.2. Effets juridiques

Les SUP sont instituées au bénéfice de personnes publiques (État, collectivités locales, établissements publics), de concessionnaires de travaux publics, de délégataires de service public ou de personnes privées exerçant une activité d'intérêt général (concessionnaires d'énergie hydraulique, de canalisations de transport de produits chimiques, etc.).

Elles constituent des charges qui grèvent de plein droit des immeubles (bâtiments ou terrains) et qui peuvent avoir pour effet :

- d'interdire ou limiter l'exercice par les propriétaires de leur droit d'occuper ou d'utiliser le sol ;
- de les obliger à faire des travaux d'entretien, de réparation, de démolition, etc. ;
- de les obliger à laisser faire l'exécution de travaux ou l'installation de certains ouvrages.

Ces servitudes ont un caractère d'ordre public. Aucun particulier ne peut y déroger unilatéralement. De même, les autorités administratives sont en situation de compétence liée et ne peuvent déroger aux SUP, sauf dérogations expressément prévues par des dispositions législatives et réglementaires.

2.3.2. Applicabilité des servitudes aéronautiques dans les documents d'urbanisme

2.3.2.1. Classification dans le Code de l'urbanisme

L'annexe au Livre Ier du code de l'urbanisme liste précisément les SUP affectant l'utilisation du sol. Ces dernières sont classées en quatre grandes catégories :

I : Servitudes relatives à la conservation du patrimoine (naturel, culturel et sportif) ;

II : Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements ;

III : Servitudes relatives à la défense nationale ;

IV : Servitudes relatives à la salubrité et à la sécurité publiques.

Les servitudes aéronautiques de dégagement et les servitudes aéronautiques de balisage figurent dans la catégorie II.

Ces servitudes doivent être reportées en annexe des PLU et des cartes communales en application des articles R 151-51 et R 161-8 du code de l'urbanisme.

2.3.2.2. Effets juridiques

A) Servitudes aéronautiques de dégagement

Ces servitudes dites de type T5 dans la nomenclature SUP impliquent :

- l'interdiction de créer ou l'obligation de modifier, voire de supprimer, des obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au

fonctionnement des dispositifs de sécurité (lumineux, radioélectriques ou météorologiques) établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

- l'interdiction de réaliser sur les bâtiments et autres ouvrages frappés de servitude aéronautiques des travaux de grosses réparations ou d'amélioration exemptés du permis de construire sans autorisation de l'autorité administrative.

A) Servitudes aéronautiques de balisage

Des servitudes aéronautiques de balisage (dites de type T4 dans la nomenclature SUP) comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements, de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs, peuvent être instituées.

La détermination des obstacles à baliser de jour, de nuit, ou de jour et de nuit, doit faire, dans chaque cas, l'objet d'une étude particulière.

3. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1. MODALITES DE L'ENQUETE

3.1.1. Préparation et organisation de l'enquête

Il a été retenu de procéder à l'enquête pendant une durée de 19 jours entiers consécutifs, du lundi 11 mars au vendredi 29 mars 2019 inclus. Les modalités de son organisation ont été fixées dans l'arrêté inter-préfectoral n° 13-2019-02-11-003 (Bouches du Rhône) et n° 50-2019-02-11-007 (Gard) en date du 11 février 2019.

3.1.1.1. Réunions de travail avant le début de l'enquête

A) Jeudi 20 décembre 2018

- Lieu : DDTM 30 - Service Aménagement Sud Gard - Pilotage Aménagement Urbanisme - 89 rue Wéber – CS52002 – 30907 Nîmes
- Horaires : 15h15 – 15h45.
- Interlocuteurs : • Mme Clauzon (responsable de l'unité pilotage de l'Aménagement de l'Urbanisme).
• Mme Vieillevigne (chargée d'études planification).
- Objet : Entretien préliminaire. Remise du dossier (formats papier et numérique).

B) Mardi 8 janvier 2019

- Lieu : DDTM /SATSU/PAU - 89 rue Wéber – 30907 Nîmes
- Horaires : 10h00 – 11h00.
- Interlocuteurs : • Mme Boix (adjointe au chef de service SATSU).
• Mme Vieillevigne (chargée d'études planification).
- Objet : Réunion de travail pour finaliser les modalités relatives à l'organisation de l'enquête (calendrier ; siège de l'enquête ; dates et durée de l'enquête ; lieux, nombre, dates et horaires des permanences ; procédure de collecte des observations du public et des registres d'enquête ; ...)

C) Mardi 22 janvier 2019

- Lieu : DDTM /SATSU/PAU - 89 rue Wéber – 30907 Nîmes
- Horaires : 09h30 – 12h30
- Interlocuteurs : Mme Vieillevigne (chargée d'études planification).
- Objet : • ouverture des registres d'enquête.
• finalisation arrêté d'enquête publique et choix des journaux devant faire paraître les annonces légales.

D) Jeudi 21 février 2019

- Lieu : DDTM /SATSU/PAU - 89 rue Wéber – 30907 Nîmes

- Horaires : 09h30 – 10h30
- Interlocuteurs :
 - Mme Clauzon (responsable de l'unité pilotage de l'Aménagement de l'Urbanisme).
 - Mme Vieillevigne (chargée d'études planification).
 - Mr Gautron (Chef de la subdivision Régulation Aéroportuaire -DSAC Sud).
- Objet : Conférence téléphonique portant sur la problématique du PSA et ses implications (contraintes urbanistiques notamment).

E) Mardi 26 février 2019

- Lieu : mairies de : Nîmes (services techniques) - Arles (services techniques) – Fourques – Bellegarde – Saint Gilles – Caissargues - Garons – Bouillargues – Manduel – Rodilhan.
- Horaires : 09h30 – 12h00 ; 14h00 – 16h30.
- Interlocuteurs :
 - Mme Vieillevigne (DDTM).
 - DGS ou responsable urbanisme de chaque Commune.
- Objet :
 - Remise des dossiers et des registres d'enquête dans les différentes mairies.
 - Entretien concernant la diffusion de l'information au public, la procédure de recueil et de transmission des observations au CE et à la DDTM.
 - Consignes concernant la remise du dossier au CE à l'issue de l'enquête.

F) Mercredi 27 février 2019

- Lieu : mairies de : Milhaud – Générac – Marguerittes - Poulx – Sainte Anastasie.
- Horaires : 09h30 – 11h30.
- Interlocuteurs :
 - Mme Vieillevigne (DDTM).
 - DGS ou responsable urbanisme de chaque Commune.
- Objet :
 - Remise des dossiers et des registres d'enquête dans les différentes mairies.
 - Entretien concernant la diffusion de l'information au public, la procédure de recueil et de transmission des observations au CE et à la DDTM.
 - Consignes concernant la remise du dossier au CE à l'issue de l'enquête.

3.1.1.2. Réunions de travail après la clôture de l'enquête

A) Jeudi 18 avril 2019

- Lieu : DDTM /SATSU/PAU - 89 rue Wéber – 30907 Nîmes.
- Horaires : 10h00- 11h00.
- Interlocuteurs : • Mme Vieillevigne (chargée d'études planification).
- Objet : • Remise du rapport d'enquête (versions papier et numérique), des registres et des certificats d'affichage.
• Entretien sur le déroulement de l'enquête.

3.1.2. **Visites des lieux**

Jeudi 14 mars : observation de la situation de l'aérodrome depuis les RD 42, 442 et 442a, lors du déplacement dans la commune de Garons à l'occasion de la permanence CE.

3.1.3. **Permanences du commissaire enquêteur**

3.1.3.1. Organisation

5 permanences ont été prévues par l'arrêté inter-préfectoral selon les modalités suivantes.

DATE	LIEU	COMMUNE	HORAIRES
Lundi 11 mars	Mairie	Saint Gilles	14h00 – 17h00
Jeudi 14 mars	Mairie	Garons	09h00 – 12h00
Lundi 18 mars	Mairie	Bouillargues	14h00 – 17h00
Jeudi 21 mars	Services techniques mairie	Nîmes	09h00 – 12h00
Vendredi 29 mars	Mairie	Caissargues	09h00 – 12h00

3.1.3.2. Bilan

- Nombre de personnes reçues lors des permanences : 0
- Nombre d'observations : 1
- Nombre de sous observations : 1
- Nombre de lettres et courriels remis au CE : 1

3.2. **INFORMATION DU PUBLIC**

3.2.1. **Conférence interservices préalable à l'enquête**

3.2.1.1. Modalités

Aux termes de l'article D. 242-2 du code de l'Aviation Civile, **l'enquête publique à laquelle doit être soumis le plan de servitudes aéronautiques de dégagement est précédée d'une conférence entre les services intéressés.**

Initiée par lettre du Directeur de la DSAC Sud en date du 15 novembre 2017 cette conférence interservices a pris la forme d'une consultation des services et collectivités

locales comprises dans l'assiette des servitudes ou « ayant besoin d'en connaitre ». Elle s'est achevée tardivement le 5 novembre 2018. Le PV de clôture figure en annexe V du présent rapport.

3.2.1.2. Bilan de la concertation

48 services et collectivités ont été consultés :

- 19 ont émis un avis favorable ou n'ont pas émis d'observations ;
- 29 n'ont pas répondu ; leur avis est reconnu comme tacitement favorable ;
- aucun avis défavorable n'a été émis.

3.2.2. **Publicité de l'enquête**

3.2.2.1 Publicité légale

La publicité réglementaire de l'avis d'enquête a été effectuée conformément aux dispositions des articles R 112-14 et R 112-15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les certificats d'affichage sont joints en annexe (document séparé). Les photocopies font l'objet de l'annexe IX du présent rapport.

A) Avis dans la presse régionale et locale

JOURNAL	1 ^{er} avis	Rappel
La Gazette de Nîmes (Edition Gard)	28 février 2019	14 mars 2019
La Provence (Edition Bouches du Rhône)		
La Liberté - L'Homme de Bronze (Edition Gard et Bouches du Rhône)	2 mars 2019	16 mars 2019

Les photocopies de ces annonces légales font l'objet des annexes VI et VII du rapport. Les journaux sont joints en annexe (document séparé).

B) Site internet

L'avis d'enquête publique ainsi que l'arrêté inter-préfectoral prescrivant l'enquête publique ont été publiés sur les sites internet de la Préfecture du Gard et de la Préfecture des Bouches du Rhône dès le 21 février 2019. L'information était disponible en parcourant le chemin suivant.

- Site Préfecture du Gard : www.gard.gouv.fr > Publications > Enquêtes publiques.
- Site Préfecture des Bouches du Rhône : www.bouches-du-rhone.gouv.fr > Publications > Publications environnementales > Enquêtes publiques hors ICPE > Arles > Lien permettant d'accéder aux documents de l'enquête publique publiés sur le site de la Préfecture du Gard.

3.3. CLOTURE DE L'ENQUETE

3.3.1. Modalités

Le commissaire enquêteur a tenu à récupérer en main propre les registres d'enquête et les certificats d'affichage pour s'assurer in situ de leur complétude et de leur exactitude. Une erreur et un oubli ont ainsi pu être ainsi corrigés.

3.3.2. Relation comptable des observations

3.3.2.1. Observations émises par les personnes publiques et privées associées

	PPA	Avis	Date	Nbre d'obs.
1	Direction Centrale du Service d'Infrastructure de la Défense (DCSID)	TF	/	
2	Ministère de la Défense	NC	31/1/18	1
3	Zone aérienne de la Défense ZAD Sud	NC	30/11/17	1
4	Etat Major Soutien Défense de Bordeaux	TF	/	
5	DREAL Occitanie	NC	22/1/18	1
6	DDT Gard	TF	/	
7	DRAC Occitanie	TF	/	
8	Service Territorial Architecture et Patrimoine du Gard	NC	4/1/18	1
9	ARS	NC	14/2/18	1
10	SDIS	TF	/	
11	ANFr	TF	/	
12	DIR Méditerranée	F	7/12/17	1
13	Délégué Militaire Départemental	TF	/	
14	Conseil Régional d'Occitanie	TF	/	
15	Conseil Départemental du Gard	NC	24/1/18	1
16	Communauté d'Agglomération de Nîmes Métropole	TF	/	
17	Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence	F	30/5/18	2
18	Mairie d'Arles	F	29/10/18	1
19	Mairie de Bellegarde	F	26/3/18	1
20	Mairie de Bouillargues	TF	/	
21	Mairie de Caissargues	F	9/3/18	1
22	Mairie de Fourques	F	12/12/17	1
23	Mairie de Garons	NC	18/12/17	1
24	Mairie de Générac	TF	/	
25	Mairie de Manduel	TF	/	
26	Mairie de Marguerittes	TF	/	
27	Mairie de Milhaud	NC	30/11/17	1
28	Mairie de Nîmes	TF	/	

29	Mairie de Poulx	TF	/	
30	Mairie de Rodilhan	TF	/	
31	Mairie de Sainte Anastasie	NC	20/3/18	1
32	Mairie de Saint Gilles	TF	/	
33	Météo France	TF	/	
34	Société Transport et Infrastructures Gaz France	NC	29/1/18	1
35	CCI du Gard	TF	/	
36	Chambre d'Agriculture du Gard	TF	/	
37	SNCF Réseau Occitanie	TF	/	
38	ONF Sud-Ouest	TF	/	
39	TDF	NC	30/1/18	1
40	Gaz Réseau de Distribution Rhône Méditerranée	TF	/	
41	France Telecom-Orange	NC	11/1/18	1
42	Réseau de Transport d'Electricité Sud-Est	NC	20/12/17	1
43	Electricité réseau de Distribution Languedoc Roussillon	TF	/	
44	Syndicat Mixte d'Electricité du Gard (SMEG)	TF	/	
45	Pôle Métropolitain Nîmes-Alès	TF	/	
46	Agence régionale pour l'Environnement Occitanie	TF	/	
47	Conseil Permanent Régional des Associations d'Environnement d'Occitanie	TF	/	
48	France Nature Environnement Midi Pyrénées	TF	/	
Nombre de sous observations				20

F : Favorable.

NC : Non Conclusif (avis technique ni favorable, ni défavorable).

TF : Tacitement Favorable (n'a pas répondu).

3.3.2.2. Observations émises par le public

Le bilan chiffré des observations du public s'établit comme suit.

a) Permanences du commissaire enquêteur.

- Nombre de personnes reçues en entretien et nombre d'observations : état néant.

b) Observations portées sur les registres d'enquête.

- Registre de Garons : une observation portée par Mr Alain Delmas, Maire de Garons (lettre en date du 22 mars 2019).

- Autres registres : état néant.

4. ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.1. OBSERVATIONS DES SERVICES ET COLLECTIVITES

4.1.1. Etat Major Zone de Défense

Référence : Courriel en date du 22 janvier 2018 (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Pas d'objection à la réalisation du PSA car il n'a pas d'incidence sur le domaine du Ministère des Armées.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.2. Direction Régionale de la Circulation Aérienne Militaire Sud

Référence : Courriel en date du 22 janvier 2018 (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Pas d'observation à formuler.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.3. DREAL Occitanie

Référence : Courriel en date du 22 janvier 2018 (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Pas d'observation à formuler car le projet de PSA n'a pas d'interaction avec le projet de contournement ouest de Nîmes et la gare nouvelle de Nîmes-Manduel-Redessan.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.4. Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Gard

Référence : lettre en date du 4 janvier 2018 ; (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Pas d'observation à formuler.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.5. Agence régionale de Santé – Pôle Santé Environnementale et Santé Publique

Référence : Lettre en date du 14 février 2018 (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le PSA n'affecte pas des constructions présentant des enjeux sanitaires.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.6. Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée

Référence : courriel en date du 7 décembre 2017 (annexe IV).

Formulation

Avis favorable.

Réponses DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.7. Département du Gard

Références : Courrier en date du 24 janvier 2018 (annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le Département indique ne formuler aucune remarque sur le dossier.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.8. Commune d'Arles

Référence : Lettre en date du 29 octobre 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis favorable.

Réponse DSAC-S

/.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.9. Commune de Bellegarde

Référence : a) Lettre en date du 24 janvier 2018 (voir annexe IV).

b) Lettre en date du 26 mars 2018.

Formulation

a) Lettre en date du 24 janvier 2018.

La Commune émet les mêmes interrogations que celles notifiées par la Communauté de communes Beaucaire -Terre d'Argence.

b) Lettre en date du 26 mars 2018.

Avis favorable suite à la réponse la DSAC-S en date du 31 janvier 2018.

Réponse DSAC-S

Voir para 4.1.10 ci-après.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte (cf avis CE para 4.1.10 ci-après).

4.1.10. Communauté de communes Beaucaire-Terre d'Argence (CCBTA)

Référence : a) Lettre en date du 19 janvier 2018 (voir annexe IV).

b) Lettre en date du 30mai 2018

Formulation

a) Lettre en date du 19 janvier 2018

La CCBTA constate une différence avec le PSA de 1967 : le nouveau projet étend les rayons de dégagement vers le centre de Bellegarde et impacte la commune de Fourques.

- 1) La CCBTA interroge la DSAC-S quant à la nécessité d'une étude environnementale pour évaluer :
 - les nouvelles nuisances sonores (s'il y a corrélation entre la modification des rayons de dégagement et les trajectoires de vol) ;
 - les risques de pollution atmosphérique et des sols (la commune de Bellegarde s'élève au 3^{ième} rang départemental au nombre des producteurs bio).
- 2) La commune de Bellegarde accueille un site SEVESO seuil haut et prévoit d'implanter à proximité une zone économique ; la mise en place d'une procédure d'approche spécifique est évoquée.

b) Lettre en date du 30 mai 2018

Suite à la réponse de la DSAC-S du 31/1/2018, la CCBTA rend un **avis favorable**.

Réponse DSAC-S

Dans sa réponse en date du 31 janvier 2018 la DSAC-S précise notamment que les surfaces des servitudes aéronautiques n'ont pas de lien avec les procédures et trajectoires des aéronefs.

- Il est indiqué en substance, que les trajectoires et les évolutions des aéronefs sont fonction des règlementations s'appliquant à la circulation aérienne sans relation avec les servitudes aéronautiques qui ont pour seul objectif de garantir l'accessibilité de la plateforme ; les surfaces des servitudes aéronautiques sont destinées en effet à limiter les hauteurs de construction et à définir le cas échéant les obligations en termes de balisage des obstacles.
- Il est aussi précisé que le projet ne nécessite pas d'étude environnementale ; en effet ce type d'étude n'est réalisé qu'en cas de création d'un nouvel aéroport ou de mise en œuvre de nouvelles procédures aux instruments ou de modifications entraînant des changements de trajectoire et donc des zones survolées.

En conclusion il est bien réitéré que la révision du PSA de Nîmes Garons n'a pas de corrélation avec une modification de la circulation aérienne existante ni d'impact sur les points évoqués par la CCBTA.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte :

- que les infrastructures de l'aéroport ne changent pas ;
- qu'il n'y a pas de lien entre les servitudes aéronautiques et les procédures d'approche et les trajectoires des aéronefs ;
- que les procédures et trajectoires actuelles restent inchangées ;
- que par conséquent le projet de PSA de l'aéroport de Nîmes Garons présenté à l'enquête publique ne nécessite pas une étude environnementale.

4.1.11. Commune de Caissargues

Référence : courriel en date du 9 mars 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis favorable.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.12. Commune de Fourques

Référence : Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal ; séance en date du 12 décembre 2017 (voir annexe IV).

Formulation

Avis favorable.

La Commune n'est que partiellement concernée à l'extrémité ouest de son territoire sur une faible superficie.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.13. Commune de Garons

Référence : Lettre en date du 18 décembre 2017 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

La Commune n'émet aucune observation particulière car le projet n'entraîne pas de contraintes supplémentaires, notamment en matière d'urbanisme, par rapport à l'actuelle servitude T5.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.14. Commune de Milhaud

Référence : Lettre en date du 30 novembre 2017 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

La Commune n'émet aucune observation particulière car son territoire reste faiblement impacté par les servitudes aéronautiques.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.15. Commune de Sainte Anastasie

Référence : Courriel en date du 20 mars 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le courriel indique que seule une petite partie de garrigue, éloignée de la zone urbaine, est concernée ; par conséquent le dossier de PSA ne sera pas au conseil municipal.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.16. Transport Infrastructures Gaz France

Référence : Courriel en date du 29 janvier 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le courriel précise que la société n'est pas concernée par le projet car celui-ci est en dehors de leur périmètre d'action.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.1.17. TDF

Référence : Courriel en date du 30 janvier 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le courriel précise les positions et caractéristiques de 2 pylônes ; il est accompagné en PJ d'un fichier au format KMZ et PDF.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Dont acte.

4.1.18. France TELECOM - ORANGE

Référence : Courriel en date du 11 janvier 2018 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

Le courriel précise les positions en latitude et longitude des différents faisceaux hertziens à prendre en compte dans le PSA.

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Dont acte.

4.1.19. Réseau de Transport d'Electricité Sud-Est

Référence : Lettre en date du 20 décembre 2017 (voir annexe IV).

Formulation

Avis non conclusif.

La lettre :

- Mentionne les lignes électriques aériennes situées dans la zone de servitudes et la hauteur des pylônes.
- Indique que RTE transmettra les plans nécessaires à la DSAC Sud à la demande de celle-ci (profils en long indiquant les altimétries des pylônes ; plans au 1/10 000).

Réponse DSAC-S

Sans objet.

Avis du Commissaire enquêteur

Le CE prend acte.

4.2. OBSERVATIONS PORTEES SUR LES REGISTRES D'ENQUETE

4.2.1. Observation de Mr Alain Delmas, Maire de Garons

Réf : registre de Garons, observation n°1, lettre en date du 22 mars 2019 (annexe VIII).

Formulation

Monsieur le maire de Garons :

- Constate que l'enquête en cours ne concerne a priori que la servitude T5.
- S'interroge sur le devenir des servitudes PT2 instituées par les décrets du 23 juillet 1965 (BAN) et du 15 novembre 1991 (radar centaure) qui ne semblent pas concernées par cette enquête alors que la station émission n'est plus fonctionnelle et est démantelée.
- Souhaite connaître l'issue réservée à ces servitudes PT2 qui, semble-t-il, auraient été abrogées en même temps que leur décret par le décret du 27 décembre 2016.
- Dans l'hypothèse où ces servitudes seraient toujours en vigueur, s'interroge sur l'utilité de leur maintien et sur l'absence de leur abrogation dans la présente révision du PSA.

Réponse de la DGAC

Les servitudes évoquées par le maire de Garons concernent celles liées à la protection contre les perturbations radioélectriques et contre les obstacles destinés à protéger les moyens de radionavigation de l'ancienne BAN de Garons, dont celle liée au radar Centaure.

Avec le départ de la Marine, l'Aviation Civile est devenue l'affectataire principal de l'aérodrome de Garons. La suppression des moyens de radionavigation militaires et la mise en œuvre des moyens civils à la place ont conduit à la prise du décret du 27 décembre 2016 instituant ces nouvelles servitudes PSR. Il abroge les anciennes servitudes PSR de la Défense :

Les décrets suivants sont abrogés : décret du 23 juillet 1965 fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables au voisinage des centres de transmission de la base aéronavale de Nîmes-Garons (Gard) ; décret du 25 juin 1971 fixant l'étendue des zones et les servitudes de protection contre les obstacles applicables au voisinage du centre radioélectrique de Nîmes-Aérodrome (Gard) ; décret du 5 novembre 1991 fixant l'étendue de la zone spéciale de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles applicables sur le parcours du faisceau hertzien de Nîmes-Caissargues à Nîmes-Garons traversant le département du Gard ; décret du 15 novembre 1991 fixant l'étendue des zones et du secteur de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles applicables au voisinage du centre d'émission de Nîmes-Garons-Aérodrome (radar centaure) (Gard).

En effet, les décret abrogés cités étaient ceux qui instituaient ces servitudes PSR Défense.

Enfin, en droit, si les fondements ayant conduit à l'institution d'une servitude ne sont plus satisfaits, celle-ci ne peut être opposée aux tiers. Ce qui signifie que même si un décret ou un arrêté instituant une servitude n'avait pas été abrogé, dès lors que le moyen la justifiant n'existe plus (exemple du radar Centaure de Garons par exemple), il ne peut être opposé pour rendre un avis défavorable.

Avis du Commissaire enquêteur

La requête de Mr Delmas concernant les servitudes PT2 est pertinente mais **hors périmètre de la présente enquête publique car celle-ci ne concerne que le PSA de l'aérodrome de Nîmes Garons.**

Ce PSA est soumis aux directives de l'arrêté du 7 juin 2007 qui fixe les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques à **l'exclusion des servitudes radioélectriques**. Ainsi l'article 1 de l'arrêté précise : « *Le présent arrêté et ses annexes fixent les spécifications techniques destinées à servir de base à l'établissement des servitudes aéronautiques associées aux aérodromes terrestres, sans préjudice des dispositions du code des postes et communications électroniques relatives aux servitudes radioélectriques* ».

Le décret du 27 décembre 2016 auquel Monsieur le Maire de Garons fait référence instaure une servitude autour du centre radio électrique de l'aérodrome. Or ce centre radio électrique (station émission radio) n'existe plus. Il y a donc là une incohérence qui ne manque pas d'interroger quant à la pertinence de la servitude, laquelle en définitive, grève le fonds servant sans raison aucune. De mon point de vue, le décret du 27 décembre 2016 peut être contesté.

4.3. OBSERVATIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR.

4.3.1. Observations portant sur la cartographie

La cartographie présente deux erreurs qu'il conviendrait de corriger.

- Carte OFZ A3b.

La carte A3b présente une coquille : il est indiqué seuil 36 alors qu'il s'agit du seuil 18.

- Cartes A1 (plan d'ensemble), A2 (plan de détail) et A4 (plan des surfaces OCS).

Le tracé de la voie ferrée électrifiée (ligne mixte fret-TGV) passant à 1,7 km au plus près du seuil 18 ne figure pas sur ces cartes.

4.3.2. Question portant sur la réglementation relative aux obstacles fixes.

A ma connaissance une voie ferrée électrifiée est considérée comme un obstacle fixe filiforme dont la revanche entre la caténaire et la base de la servitude aéronautique de dégagement doit être au minimum de 10 m. Cette information est-elle correcte ?

Réponses de la DSAC-S

- Cartographie : les cartes seront modifiées.

- Concernant la réglementation des obstacles filiformes : il convient de distinguer les servitudes de dégagement, et le balisage de ces obstacles :

- Surfaces PSA et spécificités des obstacles filiformes : les dispositions de l'annexe III "*prise en compte différenciée des obstacles fixes massifs, minces et filiformes*" qui précisaient qu'en fonction de leur position, une majoration de leur hauteur pouvait être appliquée (10m pour les caténaires) ont été abrogées par l'arrêté du 14 avril 2015. Aujourd'hui, il n'y a plus de traitement différencié selon la nature de l'obstacle. Les obstacles filiformes sont pris pour leur hauteur réelle, quelle que soit leur position.

- Balisage des obstacles (annexe VII de l'arrêté modifié du 7 juin 2007) : les surfaces de balisage sont situées à 20m en dessous des différentes surfaces utilisées par les servitudes aéronautiques de dégagement.

Avis du Commissaire enquêteur

- Le CE prend acte que la cartographie sera modifiée.
- La réponse au sujet des obstacles fixes filiformes est pertinente et éclairante.

Titre II

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1. PREAMBULE

L'espace aérien environnant un aéroport doit être protégé vis-à-vis des obstacles afin de permettre aux aéronefs d'évoluer en toute sécurité. A cette fin sont créées, en application de l'article L 6351-1 du Code des transports, les servitudes aéronautiques.

Elaborées sur la base des spécifications techniques définies dans l'arrêté ministériel du 7 juin 2007, dit « arrêté PSA », ces servitudes comprennent :

- des servitudes aéronautiques de dégagement impliquant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- des servitudes aéronautiques de balisage impliquant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements, de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Etabli en application de l'art. L 6351-2 du Code des transports, le Plan de Servitudes Aéronautiques est un document opposable aux tiers, destiné à être annexé aux documents d'urbanisme des collectivités locales concernées. Il fait l'objet d'une procédure administrative d'instruction et d'approbation lourde comportant notamment une enquête publique. Il est établi sur la base du dispositif de piste(s) et de son mode d'exploitation qui a été défini pour garantir le développement au stade ultime de l'aéroport.

Le PSA s'adresse aux riverains de l'aéroport qui ne pourront pas librement aménager ou construire de nouveaux équipements qui ne respecteraient pas les cotes altimétriques définies. Il autorise également la suppression des obstacles existants qui percent les surfaces définies.

1.1. RAPPEL DU PROJET

1.1.1. Présentation succincte du site

Implanté sur la commune de Saint-Gilles, l'aéroport de Nîmes-Garons est affecté, depuis le 1^{er} juillet 2011, à titre principal, au ministre chargé de l'aviation civile (pour le transport aérien) et à titre secondaire au ministère de l'intérieur (pour la mise en œuvre des appareils de la Sécurité civile). Il est exploité depuis le 1^{er} janvier 2017 par EDEIS (délégation de service public) via la Société d'Exploitation de Nîmes Aéroport (SENA).

L'aéroport dispose d'une piste revêtue, orientée Nord/Sud (18/36), de 2443 m de long et de 45 m de large (code référence de niveau 4), à l'altitude de référence de 94,20 m NGF.

L'aérodrome dispose également d'une hélistation composée d'une aire d'approche finale et de décollage pour les hélicoptères (FATO) et d'une aire de prise de contact d'une surface de 2500 m² (50 m x 50 m).

L'aérodrome est équipé d'installations permettant les procédures d'approche et de départ aux instruments. Toutefois le mode d'exploitation actuel ne permet que des approches aux instruments de précision de catégorie I qu'au seuil 18.

1.1.2. Raison et objectifs du PSA

Le PSA doit être établi sur la base du stade de développement ultime de l'aérodrome. A chaque dispositif de piste correspond, pour cet objectif, **une série de surfaces qui définissent les hauteurs que ne doivent pas dépasser les objets dans l'espace aérien.**

L'actuel PSA de Nîmes Garons, approuvé le 27 novembre 1967, a été établi sur la base des spécifications techniques de l'Arrêté modifié du 31 juillet 1963. Or ces spécifications ont évolué et sont désormais fixées par l'Arrêté du 7 juin 2007. Alors que le périmètre du PSA de 1967 n'impliquait que 9 communes (Nîmes, Bouillargues, Caissargues, Manduel, Garons, Générac, Bellegarde, Saint Gilles et Rodilhan) le projet de PSA présenté à l'enquête implique 6 communes supplémentaires (Sainte Anastasie, Poulx, Marguerittes, Milhaud, Fourques et Arles).

En outre il est prévu un mode d'exploitation au stade ultime de l'aérodrome devant permettre des approches aux instruments de précision de catégorie I, aux seuils 18 et 36, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Enfin depuis la dissolution de la Base de l'Aéronautique Navale en juillet 2011 l'affectataire principal n'est plus le Ministère de la Défense mais celui des Transports (arrêté interministériel du 8 juin 2011 portant modification de l'affectation de l'aérodrome de Nîmes-Garons – Gard).

Pour ces raisons il a été décidé de réviser l'actuel PSA approuvé en 1967.

1.1.3. Contenu du PSA

Le PSA de dégagement de l'aérodrome de Nîmes Garons a été élaboré conformément aux dispositions de l'Arrêté ministériel 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.

Il comprend les servitudes de dégagement (dites T5) ainsi que les servitudes de balisage (dites T4).

- Les servitudes aéronautiques de dégagement de la piste 18/36 de l'aérodrome prennent en compte :
 - les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome ;
 - le code de référence attribué à la piste (code 4);
 - les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage.

Les différentes surfaces ont été déterminées pour le stade ultime de développement de l'aérodrome.

- Les servitudes de balisage figurent :
 - au chapitre 2 de la note annexe du PSA, sous la forme d'une liste non exhaustive des obstacles dépassant les cotes limites ;

- sur les cartes au 1/25 000 (A1, plan d'ensemble) et au 1/10 000 (A2, plan de détails) ; les obstacles y sont repérés avec un numéro et une couleur et listés dans un cartouche.

La représentation cartographique est cohérente avec la méthodologie décrite dans le guide technique élaboré en 2011 par la DGAC / STAC relatif à l'élaboration des PSA et visant à fournir aux différents services concernés, une interprétation pratique de l'Arrêté PSA du 7 juin 2007.

1.2. PROCEDURE

1.2.1. Généralités

1.2.1.1 Conférence interservices

Aux termes de l'article D. 242-2 du code de l'Aviation Civile, **l'enquête publique à laquelle doit être soumis le PSA de dégagement est précédée d'une conférence entre les services intéressés.**

Initiée par lettre du Directeur de la DSAC Sud en date du 15 novembre 2017 cette conférence interservices a pris la forme d'une consultation des services et collectivités locales comprises dans l'assiette des servitudes ou « ayant besoin d'en connaître ». Elle s'est achevée tardivement le 5 novembre 2018.

48 services et collectivités ont été consultés :

- **19 ont émis un avis favorable ou n'ont pas émis d'observations ;**
- 29 n'ont pas répondu ; leur avis est reconnu comme tacitement favorable ;
- **aucun avis défavorable n'a été émis.**

1.2.1.2 Enquête publique

La présente enquête publique avait pour objet d'informer le public et de recueillir ses avis, ses suggestions et ses éventuelles contrepropositions, si besoin d'inciter le maître d'ouvrage à mieux élaborer son projet et enfin d'éclairer l'autorité chargée de prendre la décision d'approbation du Plan de Servitudes Aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nîmes Garons (voir annexe I).

Cette enquête a été réalisée conformément aux prescriptions du titre I du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

L'enquête publique s'est déroulée, dans les départements du Gard et des Bouches du Rhône, pendant 19 jours consécutifs, du lundi 11 mars 2019 au vendredi 29 mars 2019 inclus, en application de l'arrêté inter-préfectoral n° 13-2019-02-11-003 (Bouches du Rhône) et n° 50-2019-02-11-007 (Gard) en date du 11 février 2019, portant ouverture et organisation de l'enquête publique.

Etaient concernées par l'enquête publique les communes suivantes :

- Gard : Nîmes, Sainte-Anastasie, Poulx, Marguerittes, Rodilhan, Manduel, Bouillargues, Milhaud, Caissargues, Garons, Bellegarde, Fourques, Générac, Saint-Gilles.
- Bouches du Rhône : Arles.

Les pièces du dossier de présentation ainsi que le registre d'enquête ont été mis à la disposition du public selon les modalités définies au paragraphe 1.2.2. ci-après.

La publicité légale et les affichages ont été réalisés conformément à la législation en vigueur et selon les modalités indiquées dans l'arrêté précité.

Le commissaire enquêteur a effectué les 5 permanences prévues dans l'arrêté inter-préfectoral.

DATE	LIEU	COMMUNE	HORAIRES
Lundi 11 mars	Mairie	Saint Gilles	14h00 – 17h00
Jeudi 14 mars	Mairie	Garons	09h00 – 12h00
Lundi 18 mars	Mairie	Bouillargues	14h00 – 17h00
Jeudi 21 mars	Services techniques mairie	Nîmes	09h00 – 12h00
Vendredi 29 mars	Mairie	Caissargues	09h00 – 12h00

1.2.2. Moyens mis à la disposition du public

1.2.2.1. Consultation

Le dossier ainsi que le registre d'enquête étaient consultables pendant toute la durée de l'enquête :

- en version « papier » : à l'accueil de chacune des 15 mairies concernées par le PSA, aux jours et heures d'ouverture de celle-ci.
- en version numérique : sur le site internet des préfectures des deux départements concernés : www.gard.gouv.fr et www.bouches-du-rhone.gouv.fr.

1.2.2.2. Moyens d'expression

Le public pouvait transmettre ses observations, propositions et contre-propositions :

- en les consignant sur les registres d'enquête, aux jours et heures habituels d'ouverture de chacune des 15 mairies concernées par le projet ;
- par courrier postal adressé au commissaire enquêteur, à l'Hôtel de Ville de Saint-Gilles, siège de l'enquête, pour y être annexé au registre d'enquête ;
- en rencontrant le commissaire enquêteur lors des permanences indiquées ci-dessus.

Il n'a pas été estimé nécessaire de mettre à disposition du public une adresse électronique (Cf art R 112-12 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique).

2. CONCLUSIONS MOTIVEES

2.1. DEMARCHE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur a cherché :

- à s'assurer que dossier présenté à l'enquête était complet et son contenu conforme aux exigences de la réglementation en vigueur ;
- à compléter ses connaissances en étudiant la documentation technique citée dans la bibliographie ;
- à expliciter le PSA pour le rendre plus compréhensible à un large public peu au fait des arcanes de la réglementation.

2.2. CONCLUSIONS

2.2.1. Pertinence du projet

Comme il a été indiqué au paragraphe 2.1.2 du titre I du présent rapport et rappelé au paragraphe 1.1.2 du titre II, le PSA actuel de Nîmes Garons est frappé d'obsolescence pour les raisons suivantes :

- évolution des spécifications techniques désormais fixées par l'Arrêté du 7 juin 2007 ;
- nouvel affectataire principal (Aviation Civile) et nouvel affectataire secondaire (Sécurité Civile) ;
- stade ultime de l'aérodrome différent du stade actuel (procédure d'approche aux instruments).

La pertinence du projet est donc avérée.

2.2.2. Effectivité de la procédure

- **Concernant la conférence interservices** : conformément aux termes de l'article D. 242-2 du code de l'Aviation Civile, l'enquête publique a été précédée **d'une conférence entre les services intéressés** ayant pris la forme **d'une concertation à laquelle ont été associées les collectivités concernées par le projet.**
- **Concernant l'enquête publique** : celle-ci a été **réalisée conformément aux dispositions du titre I du livre Ier du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**
- **Concernant le dossier** : le dossier soumis à l'enquête est **conforme aux dispositions de l'article D 242-3 du Code de l'Aviation civile.**

2.2.3. Contenu du PSA

- **Le PSA a été élaboré sur la base des spécifications techniques décrites dans l'Arrêté ministériel 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.
- **Toutefois l'étude de la cartographie a montré que le tracé de la voie ferrée électrifiée (Ligne mixte TGV – fret) passant à environ 1,7 km au nord de**

l'aérodrome n'apparaît pas sur les cartes où elles devraient cependant figurer : A1 (plan d'ensemble) ; A2 (plan de détails) ; A4 (plan des surfaces OCS).

2.2.4. Utilité publique du PSA

Les plans de servitudes aéronautiques de dégagement sont « *de jure* » des servitudes d'utilité publique (SUP) dont la finalité est d'éviter les constructions et autres obstacles incompatibles, en termes de sécurité aérienne, avec les modalités d'exploitation des aérodromes.

L'utilité publique du projet participe donc de la sécurité des personnes et des biens.

Au sens du Code de l'urbanisme, les servitudes aéronautiques de dégagement et les servitudes aéronautiques de balisage constituent des SUP affectant l'utilisation des sols et à ce titre, classées en catégorie II en tant que « Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements ». Elles **doivent être reportées en annexe des PLU et des cartes communales** en application des articles R 151-51 et R 161-8 du code de l'urbanisme.

2.2.5. Aspects comparés du projet

2.2.5.1. Aspects positifs

- **Aucun des 48 services et collectivités ayant participé à la consultation préalable à l'enquête publique n'a émis de réserve ou d'avis défavorable** (Cf PV de clôture de la conférence interservices).
- **Le projet n'a pas d'impact environnemental.**
- **Le projet n'implique pas de procédure d'expropriation.**
- **Utilité publique du projet** : les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage constituent des servitudes d'utilité publique au sens du Code de l'urbanisme. **Le projet participe donc de la sécurité des personnes et des biens.**
- **Impact du PSA sur l'urbanisme** : le volume des servitudes aéronautiques déterminé par le nouveau PSA ne semble pas pénaliser les besoins urbanistiques des communes, en particulier le village de Garons qui jouxte l'aérodrome.
- **Cartographie** : les remarques du commissaire enquêteur seront prises en compte.

2.2.5.2. Aspects négatifs

- **Le dossier PSA est technique et abscons** ce qui explique probablement le désintérêt profond du public dont la non-participation à l'enquête reste en tout point regrettable.
- **Le nouveau PSA implique davantage de communes** que celui en vigueur (15 communes au lieu de 9 actuellement) ; en outre **son tracé est plus complexe** et nécessite par conséquent une lecture attentive de la part des services urbanisme.

3. AVIS MOTIVE

- Sur la procédure.

- 1°) La pertinence du projet de PSA de l'aérodrome de Nîmes Garons est avérée.
- 2°) Conformément aux termes de l'article D. 242-2 du code de l'Aviation Civile, l'enquête publique a été précédée **d'une conférence entre services intéressés et d'une concertation avec les collectivités concernées par le projet.**
- 3°) L'enquête publique a été réalisée **dans les formes prévues au titre I du livre Ier du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.**
- 4°) Le dossier soumis à l'enquête est **conforme aux dispositions de l'article D 242-3 du Code de l'Aviation civile.**

- Sur le fond du projet

- 5°) La conférence interservices a permis d'apporter quelques éclaircissements notamment à la Commune de Bellegarde et à la Communauté de communes de Beaucaire-Terre d'Argence. **Aucune collectivité n'a émis d'avis défavorable ou de réserve.**
- 6°) **Le PSA est conforme aux dispositions réglementaires de l'Arrêté ministériel modifié 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.

- Sur les observations.

- 7°) La requête du maire de Garons relative aux servitudes PT2, est hors périmètre de la présente enquête publique.
- 8°) Suite à la demande du commissaire enquêteur **la cartographie sera corrigée.**
- 9°) **Aucune objection ni contreproposition n'a été émise par le public.**

Pour les raisons développées ci-avant, après avoir examiné les différents aspects du projet, le Commissaire enquêteur émet un AVIS FAVORABLE au projet de PSA de l'aérodrome de Nîmes Garons.

VAUVERT, le 17 avril 2019

Le commissaire enquêteur
Daniel DUJARDIN



BIBLIOGRAPHIE

- DGAC - Service technique de l'aviation civile (Département Aménagement, Capacité, Environnement, « *Élaboration des plans de servitudes aéronautiques Guide technique* », septembre 2011.
- DGAC - Service technique de l'aviation civile, « *Les servitudes aéronautiques Note d'information technique* », septembre 2015.
- MINISTERE DE L'ECOLOGIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, « *Guide méthodologique de numérisation - Servitude T5 – Servitudes aéronautiques de dégagement* », dernière actualisation : 24/11/2011.
- MINISTERE DE L'ECOLOGIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, « *Guide méthodologique de numérisation - Servitude T4 – Servitude aéronautique de balisage* », dernière actualisation : 14/10/2014.
- DGAC - Service technique de l'aviation civile « *PAPI, Implantation, installation et maintenance – Guide technique* », janvier 2017.
- LEGIFRANCE – « *Arrêté ministériel 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* », version consolidée au 27 décembre 2018.
- LEGIFRANCE – Code de l'aviation civile – Version en vigueur au 1^{er} janvier 2019.
- LEGIFRANCE – Code des transports - Version en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

ANNEXES

I	Arrêté inter préfectoral portant organisation de l'enquête publique	46
II	Lettres du Préfet du Gard aux Maires des communes concernées par le PSA	54
III	Aérodrome de Nîmes Garons : schéma des surfaces de dégagement des servitudes aéronautiques	60
IV	Aérodrome de Nîmes Garons : cartographie des surfaces de dégagement des servitudes aéronautiques	62
V	Conférence interservices : procès-verbal de clôture	64
VI	Annonces légales parues dans « la Gazette de Nîmes » et « La Provence »	96
VII	Annonce légales parues dans « La Liberté – L'Homme de Bronze »	101
VIII	Lettre de Mr Delmas, Maire de Garons	104
IX	Certificats d'affichage	107