



## **Note projet PSA Nancy-Essey**

19/03/2024

### **GENERALITES**

L'espace aérien environnant un aérodrome doit être protégé vis-à-vis des obstacles afin de permettre aux aéronefs amenés à l'utiliser d'évoluer avec la sécurité voulue. Des procédures aériennes tenant compte de nombreux paramètres, parmi lesquels l'environnement physique de l'aérodrome, sont établies et publiées à l'attention des usagers aériens. Le respect de ces procédures garantit donc le franchissement des obstacles avec les marges de sécurité requises pendant la phase non visuelle du vol. Dans la phase visuelle d'un vol, le franchissement des obstacles doit être assuré au moyen de repères visuels extérieurs ou de moyens visuels nécessitant des conditions météorologiques favorables. Cependant, les procédures aériennes ne peuvent être opposées à des tiers pour obtenir la suppression ou la modification d'un obstacle, ni pour empêcher la création d'obstacles nouveaux ou limiter leur croissance quand ceux-ci sont susceptibles de peser sur l'exploitation d'un aérodrome. Les servitudes aéronautiques ont pour rôle d'éviter que de nouveaux obstacles ne viennent remettre en cause ce qui avait été accepté au moment de leur établissement. Elles permettent également la suppression ou la mise en conformité des obstacles existants qui percent les surfaces définies.

Le PSA, document opposable aux tiers, est 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 par le propriétaire de l'aérodrome pour garantir le développement au stade ultime de l'aérodrome.** Le stade ultime désigne la vision long terme (typiquement une vingtaine d'années) du développement de l'aérodrome.

Le PSA s'adresse aux collectivités concernées, aux porteurs de projet et aux riverains de l'aérodrome qui ne pourront pas librement aménager ou construire de nouveaux équipements qui ne respecteraient pas les cotes altimétriques définies. Le Plan de Servitudes Aéronautiques (PSA) a pour but de protéger un aérodrome contre la présence d'obstacles. Il protège un aéronef lors de sa phase d'atterrissage ou de décollage.

En fonction des hypothèses retenues pour le stade ultime de développement, la réglementation PSA détermine un ensemble de surfaces formant une enveloppe virtuelle composée :

- De trouées de décollage
- De trouées d'atterrissage
- De surfaces latérales
- Une surface horizontale
- Une surface conique

Ces trouées et surfaces ont des cotes altimétriques, i.e. des altitudes à ne pas dépasser. Elles sont définies en fonction :

- Des dimensions des infrastructures retenues (ex : longueur de piste)
- Du type d'exploitation retenu (approche à vue, approches aux instruments, ...)
- Du type d'aéronefs à accueillir

Les altitudes sont indiquées sur les plans et ne devront pas être percées par un obstacle (ex : une construction)  
La DGAC n'est pas décisionnaire du stade ultime qui est du ressort du créateur ou propriétaire de l'aérodrome (La Métropole du Grand Nancy dans le cas présent) qui a délégué l'exploitation de l'aérodrome à la SASU Grand

Nancy Aéroport.

### **PSA Nancy Essey**

Le dossier de révision du PSA a été engagé par la DSAC-NE à la demande du créateur qui a souhaité conserver le stade actuel. Il n'y a donc pas de développement ultérieur de l'exploitation de cet aéroport.

Le PSA actuel datant de 1973 est devenu obsolète et nécessite sa révision selon l'arrêté du 7 juin 2007 modifié pour garantir la sécurité des usagers et la pérennité de l'aéroport.

Pour élaborer un PSA, il faut tenir compte du terrain naturel ce qui implique parfois des adaptations globales d'une surface. Ces adaptations n'ont pas d'impact sur l'exploitation de l'aéroport.

Certains obstacles sont présents (ex : une antenne) et font l'objet d'une adaptation ponctuelle. L'obstacle n'a pas d'impact sur l'exploitation mais sa présence doit être signalée. Cet obstacle pourra, à l'avenir, être retiré ou remplacé en respectant la servitude.

En ce qui concerne le PSA de Nancy-Essey, seule la végétation sera à élaguer ou à abattre afin de respecter les servitudes.

## Différences entre l'ancien et le nouveau PSA

### Trouées NE – SW

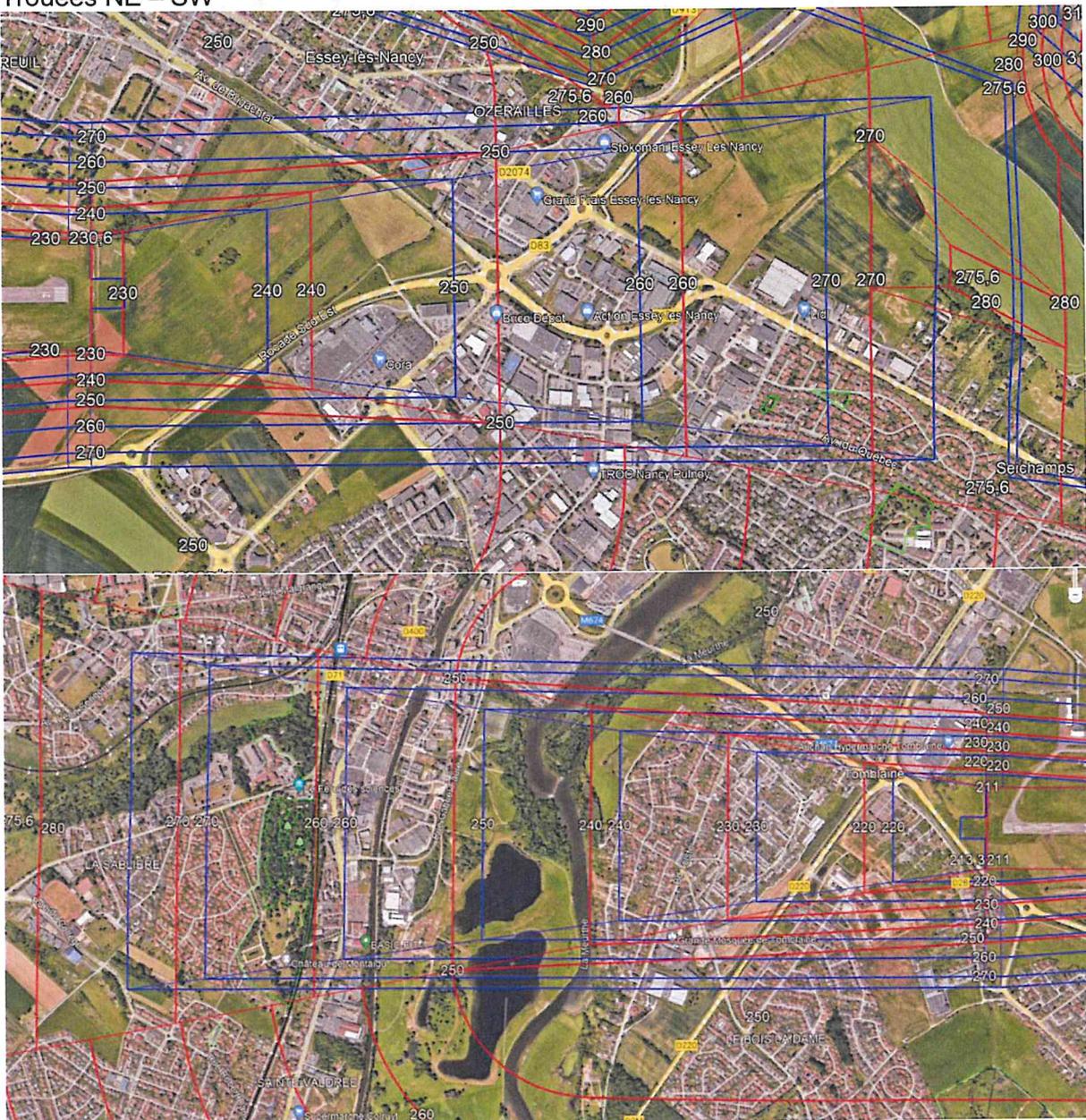


Fig 1 et 2

On peut voir que dans la partie initiale des trouées, il y a peu de changement. Les nouvelles trouées (en bleue) sont légèrement moins contraignantes pour les communes impactées (La sablière, Les Ensanges sur la figure 2, Essey les Nancy sur la figure 1=> secteur grand frais, Brico dépôt, Lidl) : En effet les cotes en bleue (du nouveau PSA) étant plus rapprochées de la piste, cela signifie que l'altitude de la servitude en un point donné sera légèrement relevée par rapport au PSA actuel.

Surfaces latérales :



Fig 3

*Même remarques pour les surfaces latérales à proximité immédiate de la piste (figure 3), même si la différence est très légère.*

Surface horizontale -conique :

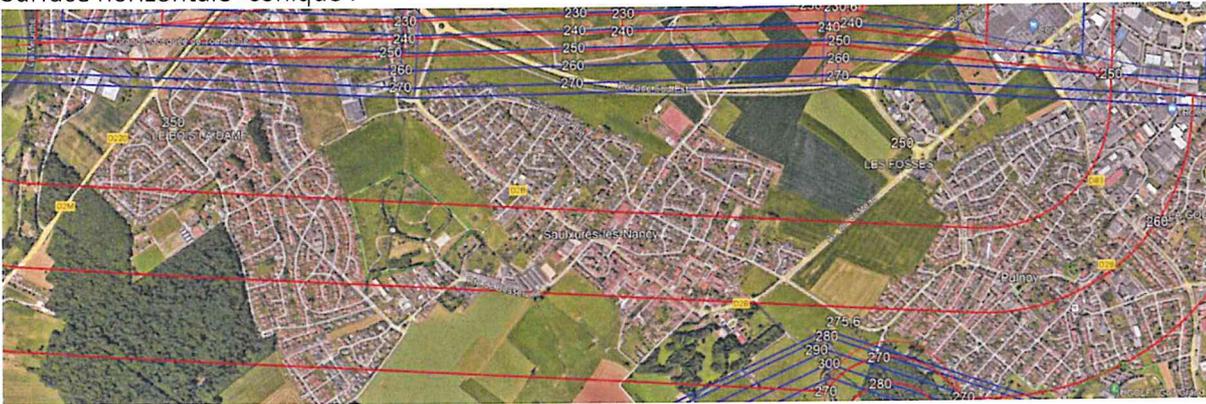


Fig 4

*Le secteur de Le bois la dame, Saulxures les Nancy, Pulnoy, La goulotte (Fig4) va être beaucoup moins contraint avec le nouveau PSA. Dans l'état actuel, les servitudes passaient en moyenne entre 20 et 30m au-dessus de ces communes alors qu'avec le nouveau PSA on sera plutôt sur une moyenne de 40 à 50m  
Même principe pour le secteur Saint-pierre-René II – Marcel Brot, le Breuil qui verra ses servitudes relevées.*

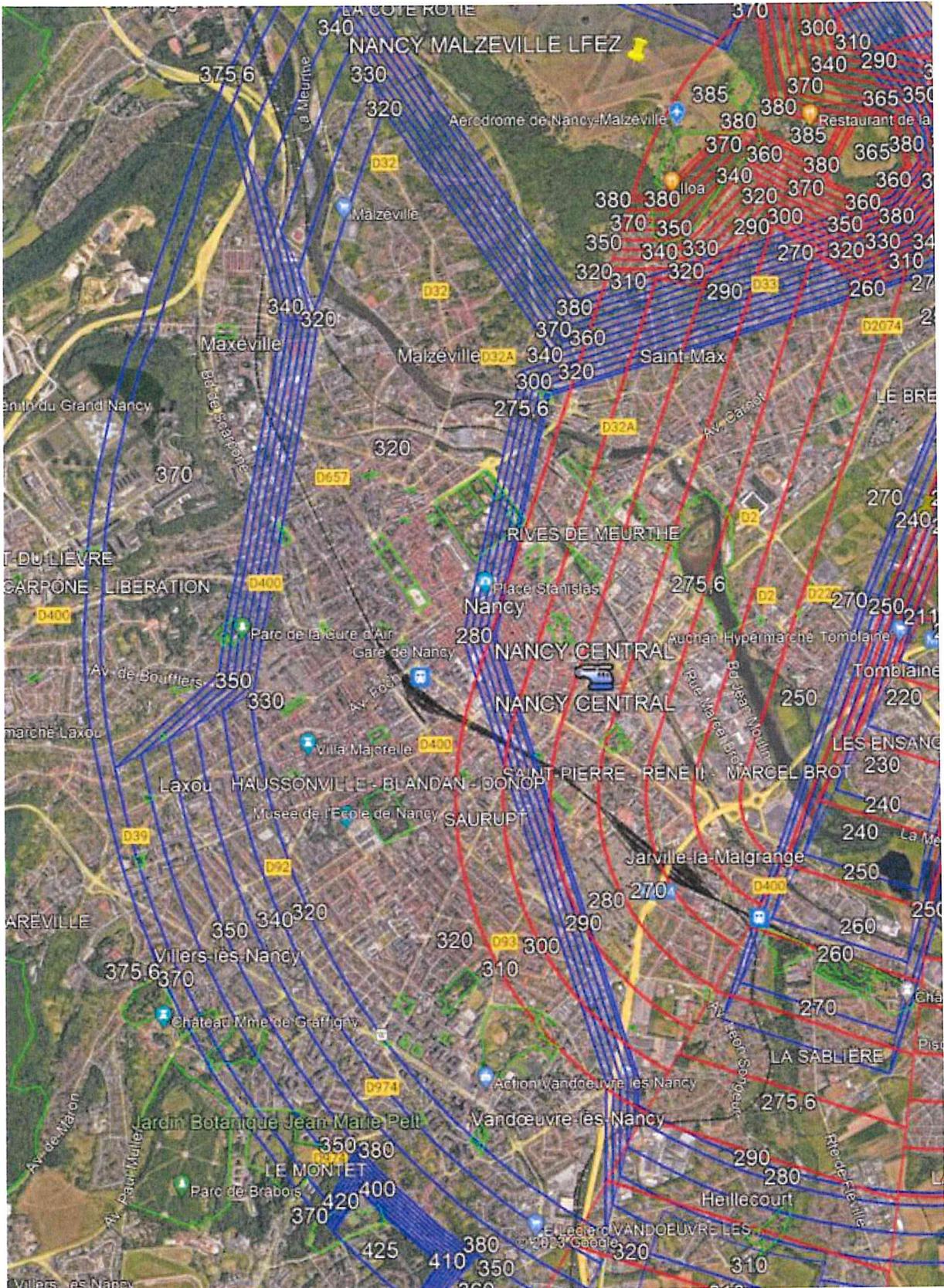


Fig 5

La partie centrale et Est de Nancy vont en revanche être impactée par de nouvelles servitudes qui n'existait pas auparavant, ceci résultant du changement de normes d'élaboration des PSA depuis l'approbation du PSA en vigueur (1973). Toutefois il ne s'agit pas là de zones « critiques » pour l'exploitation aéroportuaire et des adaptations ont été prévues (les adaptations sont des relâchements des contraintes dans une zone donnée afin de s'adapter au obstacles irrémédiables (constructions déjà présentes ou relief naturel)). Ces adaptations par rapport aux surfaces nominales définies dans l'arrêté du 7 juin 2007 fixant les spécifications techniques destinées à servir de base à

Mél : dsac-na-obstacles-bf@aviation-civile.gouv.fr

*l'établissement des servitudes aéronautiques, à l'exclusion des servitudes radioélectriques.*

*A titre d'exemple on peut voir que le secteur de la gare aura une servitude à 320m, ce qui laisse 100m de marge avec l'altitude topographique du secteur.*

*De même pour le secteur de Boudonville Sarpone Libération, ou on constate une élévation topographique, qui fait l'objet d'une adaptation supplémentaire avec une servitude à 370m pour une altitude topographique de 310/320m au plus haut.*



Fig 6

*Sur le secteur de Sainte Valdree, Laneuveville-devant-Nancy, Bosserville, La tuilerie (Figure 6)) en revanche, les servitudes seront un peu plus contraignantes par rapport au PSA actuel dont les servitudes remontaient de 260 à 310m d'altitude en s'éloignant du terrain. Dans la nouvelle version, la servitude sera fixe à 275,6m dans un secteur où l'altitude topographique est aux environs de 220m, laissant une marge de 55m environ pour l'urbanisme.*

D'une manière plus exhaustive, il est possible de comparer en tout point d'intérêt les contraintes de servitudes du PSA actuel en vigueur et du futur PSA en consultant la carte suivante (en bleu, les nouvelles servitudes ; en rouge les servitudes actuelles) :

[https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=6.232108936912499,48.692840405843015&z=12&v0=PLAN.IGN::GEOPORTAIL:GPP:TMS\(1;g;s:standard\)&I1=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS::GEOPORTAIL:OGC:WMTS\(1\)&I2=TRANSPORTS.AIRNOISE::GEOPORTAIL:OGC:WMS\(1\)&d3=5106927\(1\)&permalink=yes](https://www.geoportail.gouv.fr/carte?c=6.232108936912499,48.692840405843015&z=12&v0=PLAN.IGN::GEOPORTAIL:GPP:TMS(1;g;s:standard)&I1=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS::GEOPORTAIL:OGC:WMTS(1)&I2=TRANSPORTS.AIRNOISE::GEOPORTAIL:OGC:WMS(1)&d3=5106927(1)&permalink=yes)

