Département de Meurthe-et-Moselle

Communauté de Communes du Pays de Colombey et du Sud Toulois

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL valant Programme Local de l'habitat

5. ANNEXES

5.9: Plan des servitudes aéronautiques de dégagement

REVISIONS - MODIFICATIONS - MISES A JOUR

Mis à jour le 26 août 2026

Arrêté par délibération du Conseil Communautaire le : 27.11.2019

Approuvé par délibération du Conseil Communautaire le : 18/03/2021

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Arrêté du 22 juillet 2026 approuvant le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nancy-Ochey (Meurthe-et-Moselle)

NOR : *TRAA2616353A*

La ministre des armées et des anciens combattants et le ministre des transports,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 6350-1 à L. 6351-3, R. 6351-1, R. 6351-7 et R. 6351-9 ;

Vu le procès-verbal de clôture du 24 avril 2025 relatif à la consultation des services et des collectivités publiques intéressées ;

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 inter-préfectoral du 16 septembre 2025 portant ouverture d'une enquête publique relative au projet de révision du plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nancy-Ochey (Meurthe-et-Moselle) ;

Vu le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur du 5 janvier 2026,

Arrêtent :

Article 1er

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nancy-Ochey (Meurthe-et-Moselle) annexé au présent arrêté est approuvé.

Article 2

Les servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nancy-Ochey affectent le territoire des communes d'Aingeray, Allain, Bagneux, Bois-de-Haye, Bicqueley, Bulligny, Chaudeney-sur-Moselle, Colombey-les-Belles, Crépey, Crézilles, Favières, Fontenoy-sur-Moselle, Germiny, Gondreville, Gye, Maizières, Maron, Marthemont, Moutrot, Ochey, Pierre-la-Treiche, Pont-saint-Vincent, Saulxerotte, Selaincourt, Sexey-aux-Forges, Thuilley-aux-Groseilles, Villey-le-Sec et Viterne situées dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'Autreville, Harmonville et Tranqueville-Graux situées dans le département des Vosges.

Article 3

Le plan de servitudes aéronautiques de dégagement de l'aérodrome de Nancy-Ochey comprend :

– le plan d'ensemble n° PSA-A1_SNIA_LFSO au 1/25 000 ;
– le plan de détail n° PSA-A2_SNIA_LFSO au 1/10 000 ;
– le plan des OCS n° PSA-A3_SNIA_LFSO au 1/25 000 ;
– la note annexe, comprenant la notice explicative, la listes des obstacles à titre indicatif, 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 Nancy-Ochey 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

L'arrêté du 7 octobre 1986 instituant des servitudes aéronautiques pour la protection des dégagements de l'aérodrome de Nancy-Ochey (Meurthe-et-Moselle) est abrogé.

Article 6

Les préfets de Meurthe-et-Moselle et des Vosges sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 juillet 2026.

Le ministre du travail et des solidarités,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du transport aérien,
M. BOREL

La ministre des armées et des anciens combattants,
Pour la ministre et par délégation :
Le directeur central du service d'infrastructure de la défense,
A. BAROUH

MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY-OCHEY Base aérienne 133 (LFSO)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

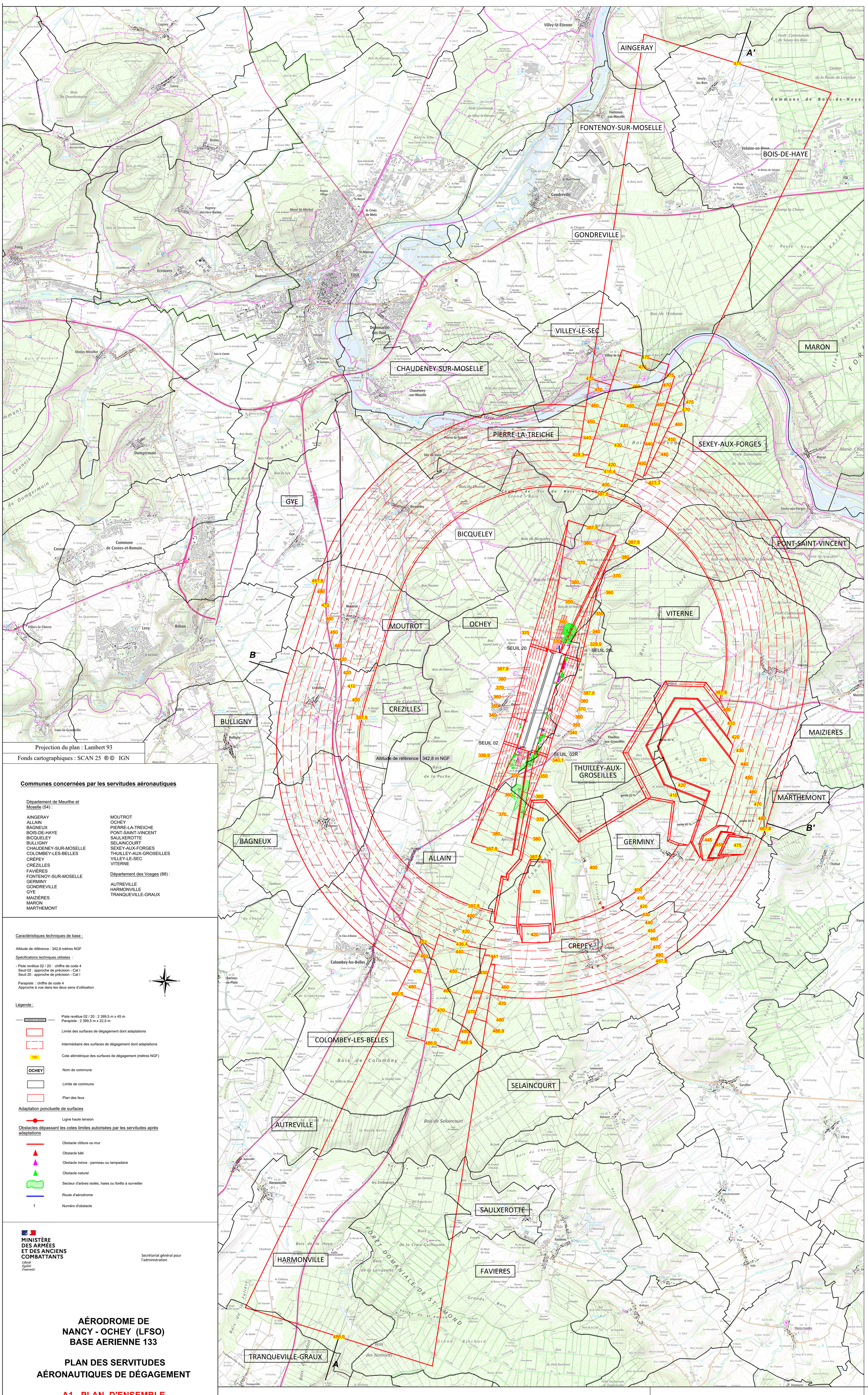
A – PLANS

A1 – Plan d'ensemble PSA-A1_SNIA_LFSO	au 1/25 000ème
A2 – Plan de détail PSA-A2_SNIA_LFSO	au 1/10 000ème
A2 – Plan applicable aux aides visuelles (OCS) PSA-A3_SNIA_LFSO	au 1/25 000ème

B – NOTE ANNEXE

1 – Notice explicative
2 – Mise en application du PSA
3 – Calage géographique et altimétrique des infrastructures

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026



Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Département de Meurthe et Moselle (54) :

AINGERAY
ALLAIN
BAGNEUX
BOIS-DE-HAYE
BICQUELEY
BULLIGNY
CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
COLOMBEY-LES-BELLES
CRÉPEY
CRÉZILLES
FAVIÈRES
FONTENOY-SUR-MOSELLE
GERMINY
GONDREVILLE
GYE
MAIZIÈRES
MARON
MARTHEMONT
MOUTROT
OCHEY
PIERRE-LA-TREICHE
PONT-SAINT-VINCENT
SAULXEROTTE
SELAINCOURT
SEXEY-AUX-FORGES
THUILLEY-AUX-GROSEILLES
VILLEY-LE-SEC
VITERNE

Département des Vosges (88) :

AUTREVILLE
HARMONVILLE
TRANQUEVILLE-GRAUX

Caractéristiques techniques de base :

Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02 / 20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : approche de précision - Cat I
  Seuil 20 : approche de précision - Cat I

Parapiste : chiffre de code 4
Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue 02 / 20 : 2 399,5 m x 45 m
  Parapiste : 2 399,5 m x 22,5 m
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- 150 — Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- OCHEY — Nom de commune
- Limite de commune
- Plan des feux

Adaptation ponctuelle de surfaces

- Ligne haute tension

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

- Obstacle clôture ou mur
- Obstacle bâti
- Obstacle mince : panneau ou lampadaire
- Obstacle naturel
- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts à surveiller
- Route d'aérodrome
- 1 — Numéro d'obstacle

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté Égalité Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

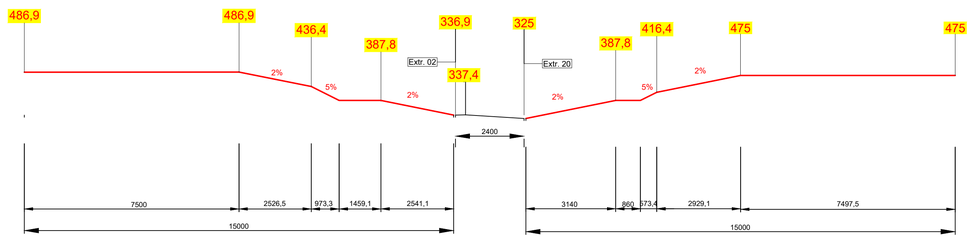
PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

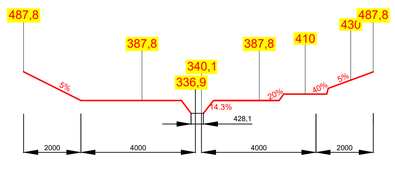
Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNIA_LFSO	1 : 25 000	Juillet 2026

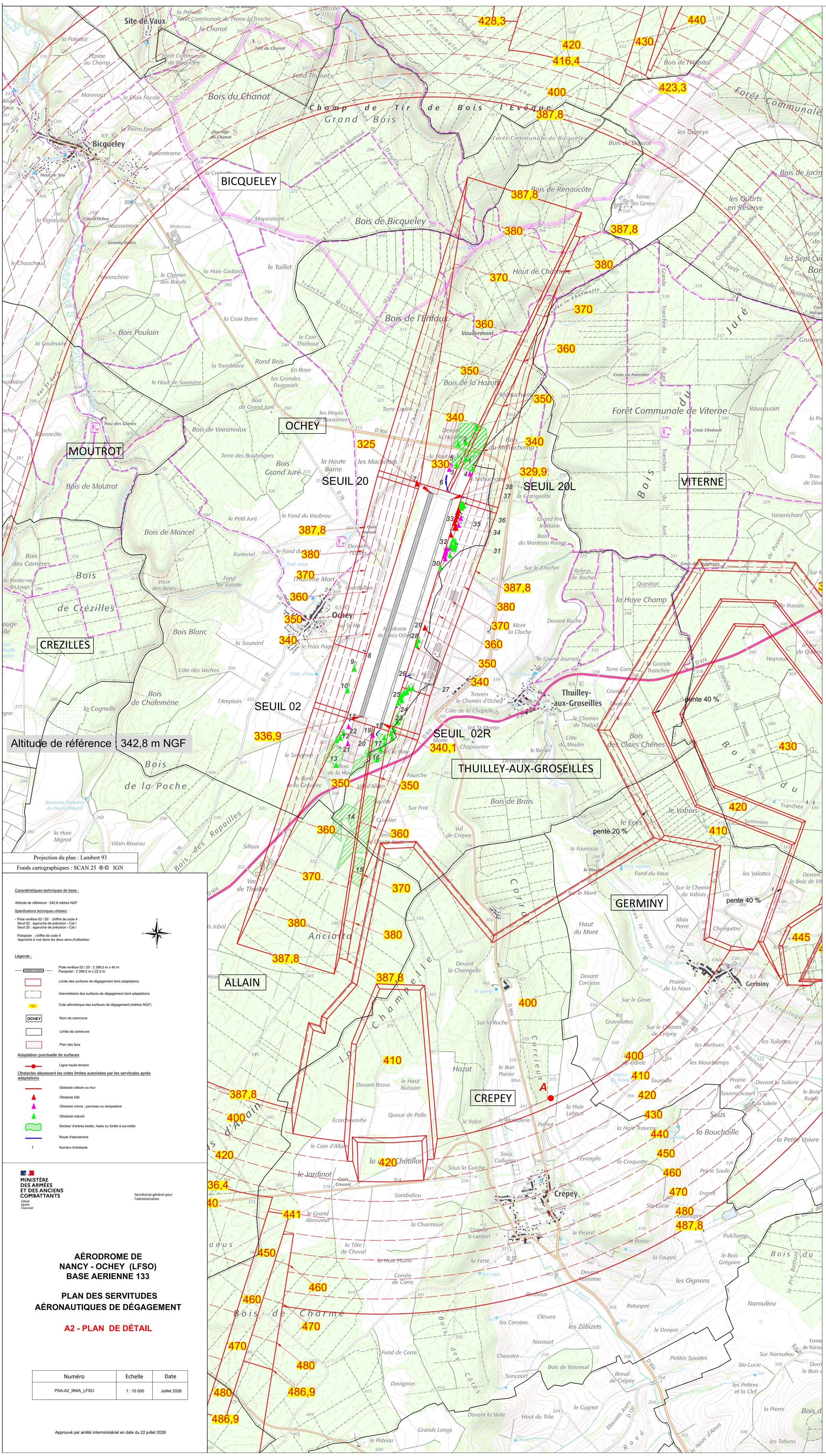
Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

Profil en long A - A'



Profil en travers B - B'





Caractéristiques techniques de base :

Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02 / 20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : approche de précision - Cat I
  Seuil 20 : approche de précision - Cat I

Parapiste : chiffre de code 4
Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue 02 / 20 : 2 399,5 m x 45 m
  Parapiste : 2 399,5 m x 22,5 m
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- 150 — Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- OCHEY — Nom de commune
- Limite de commune
- Plan des feux

Adaptation ponctuelle de surfaces

- Ligne haute tension

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

- Obstacle clôture ou mur
- Obstacle bâti
- Obstacle mince : panneau ou lampadaire
- Obstacle naturel
- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts à surveiller
- Route d'aérodrome
- 1 — Numéro d'obstacle

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté Égalité Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

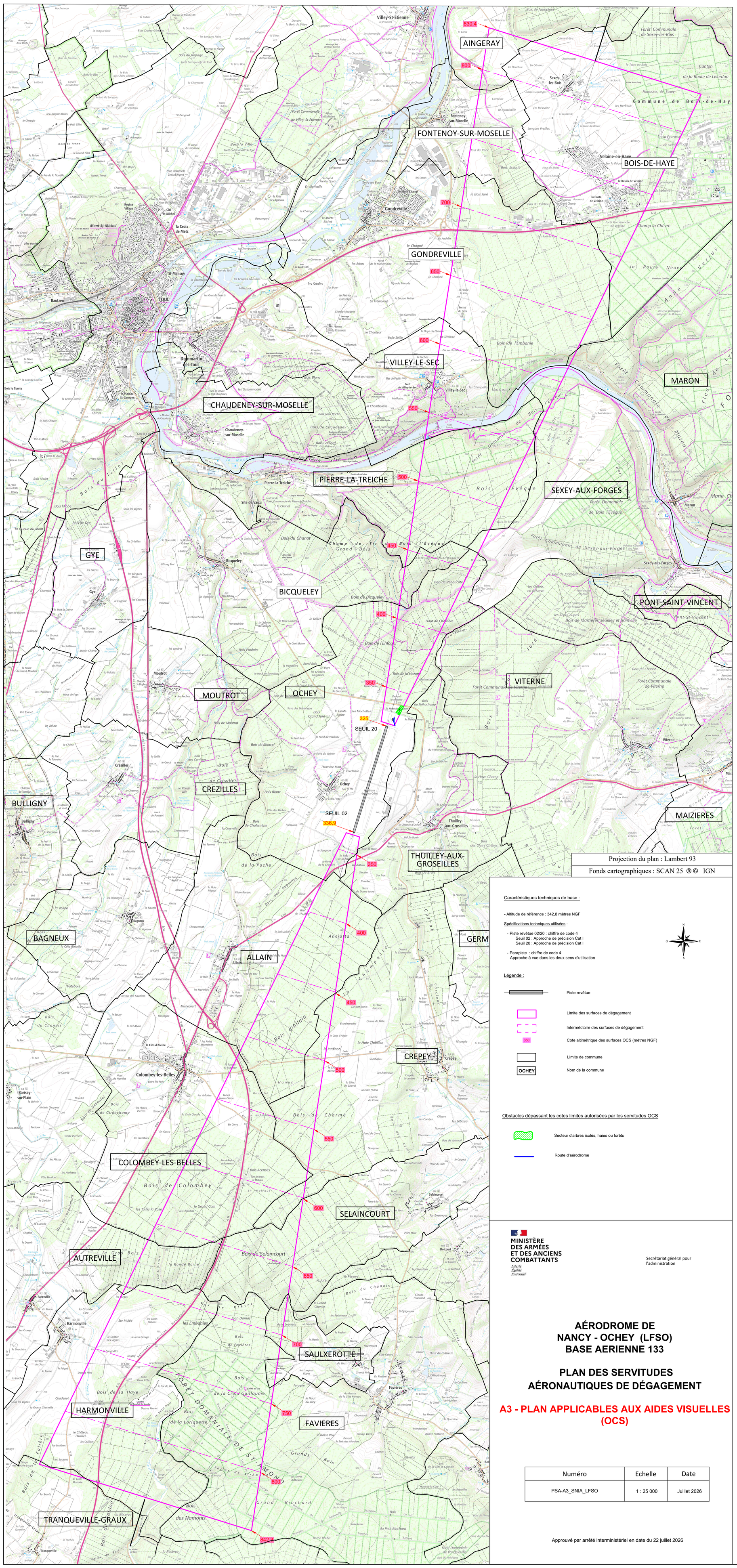
AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A2 - PLAN DE DÉTAIL

Numéro	Echelle	Date
PSA-A2_SNIA_LFSO	1 : 10 000	Juillet 2026

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026



Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Caractéristiques techniques de base :

- Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02/20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : Approche de précision Cat I
  Seuil 20 : Approche de précision Cat I

- Parapiste : chiffre de code 4
  Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue
- Limite des surfaces de dégagement
- Intermédiaire des surfaces de dégagement
- 350 — Cote altimétrique des surfaces OCS (mètres NGF)
- Limite de commune
- OCHEY — Nom de la commune

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes OCS

- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts
- Route d'aérodrome

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A3 - PLAN APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES (OCS)

Numéro	Echelle	Date
PSA-A3_SNIA_LFSO	1 : 25 000	Juillet 2026

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY-OCHEY
Base aérienne 133
(LFSO)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE 4

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES 4

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE 4
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES 4
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES 5
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES 5
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES 6
I.5.1 - Obstacles fixes 6
I.5.2 - Obstacles mobiles 7
I.5.3 - Balisage des obstacles 7

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME 8

II.1 - PRÉAMBULE 8
II.2 - PLAN DE SITUATION 8
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES 9
II.3.1 - Caractéristiques géométriques 9
II.3.2 - Chiffre de code 10
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes 10
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 10
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage 11
II.4.2 - Surfaces latérales 12
II.4.3 - Périmètre d'appui 12
II.4.4 - Surface horizontale intérieure 13
II.4.5 - Surface conique 13
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagements 14
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement 15
II.4.8 - Adaptations des surfaces 17
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES 19
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche 19
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche 19

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA 20

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS 20

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES 22

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS 22
II.2 - OBSTACLES A VENIR 22

3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES 23

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES 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 du ministère des Armées.

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

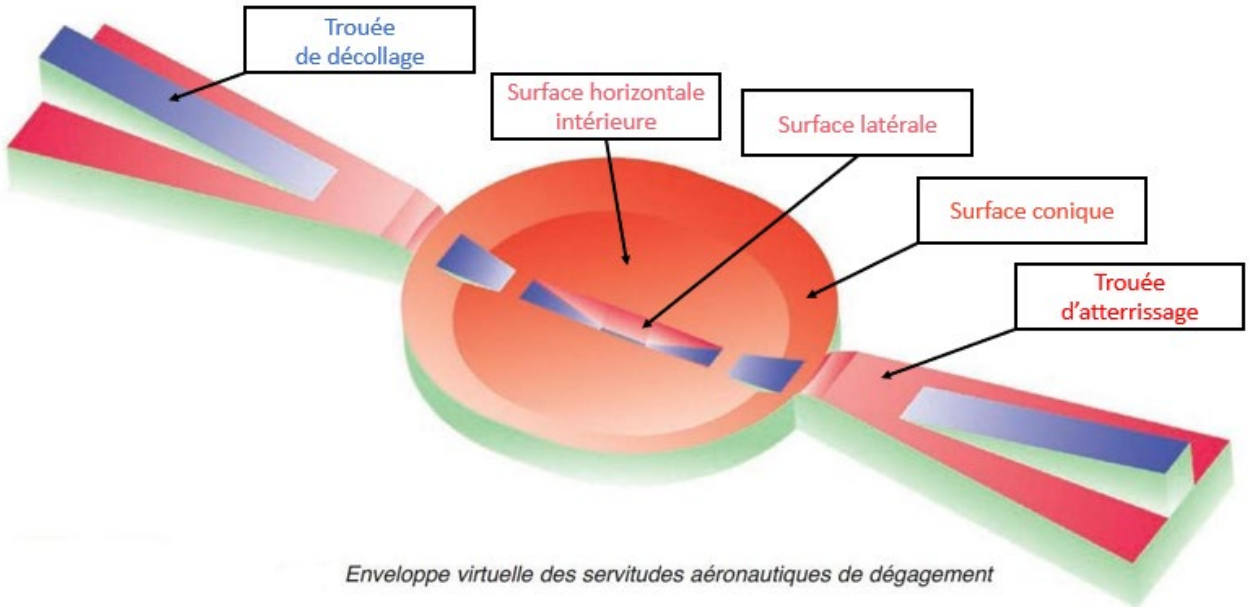
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans ses stades actuel et ultime de développement,
- le chiffre de code de référence attribué à chacune de ces pistes, tel que défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage desservant ce système de pistes,
- 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.



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

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 fixes

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 caténaires, les câbles de téléphériques, etc.

Le tableau ci-après indique les valeurs des majorations à appliquer en fonction des classes d'obstacles et de leurs emplacements sous les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement, ainsi que les règles de balisage. En effet, un obstacle mince ou filiforme ayant de manière générale une visibilité plutôt réduite, implique que sa cote altimétrique peut être majorée de la valeur indiquée par le tableau ci-après.

MAJORATION DE LA HAUTEUR DES OBSTACLES (Annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié)			
Classe des obstacles fixes	dans les 1000 premiers mètres d'une trouée	au-delà des 1000 premiers mètres des trouées et sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées	Exonération
Massif	**0 m**		
Mince	**+ 10 m**	**0 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %) **0 m** si plusieurs obstacles minces séparés par une distance < 2/3 de la hauteur du plus bas. Leur ensemble est considéré comme un obstacle massif. **0 m** si antenne réceptrice de radiodiffusion ou de TV, installées au sommet de constructions à proximité d'un aérodrome, et remplissant les 3 conditions suivantes : ➢ Hauteur de l'antenne sous trouée ≤ 4 m ➢ Mat support non haubané ➢ Coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation ≤ 4
Filiforme	**+ 20 m** **+ 10 m pour les lignes caténaires**	**+ 10 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)

Les majorations prévues à l'annexe X, relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes ne s'appliquent pas aux aides visuelles.

I.5.2 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.3 - 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 l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. 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 caténaires, 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

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté interministériel du 7 octobre 1986.

Ces servitudes ont été créées pour assurer la protection d'une piste de 2 400 mètres associée d'une parapiste de même longueur. Les servitudes s'appuyaient sur un périmètre de 2 513 mètres de longueur par 639 mètres de largeur totale. Ces surfaces ont été établies selon les règles particulières applicables aux aérodromes militaires définies par l'annexe 4 de l'arrêté du 15 janvier 1977.

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

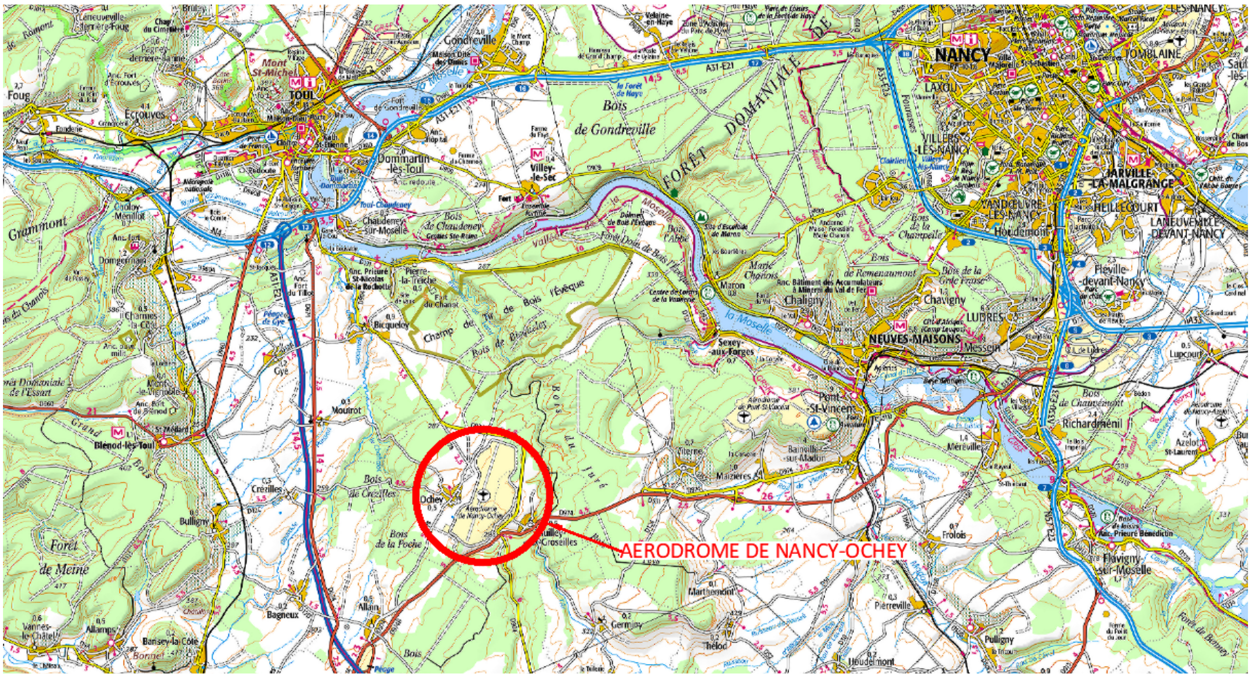
- piste principale 02/20 [2], revêtue, orientée sud-ouest / nord-est de 2 399,5 mètres de long x 45 mètres de large ;

- parapiste 02R/20L, revêtue, parallèle à la piste principale, de 2 399,5 mètres de long x 22,5 mètres de large.

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

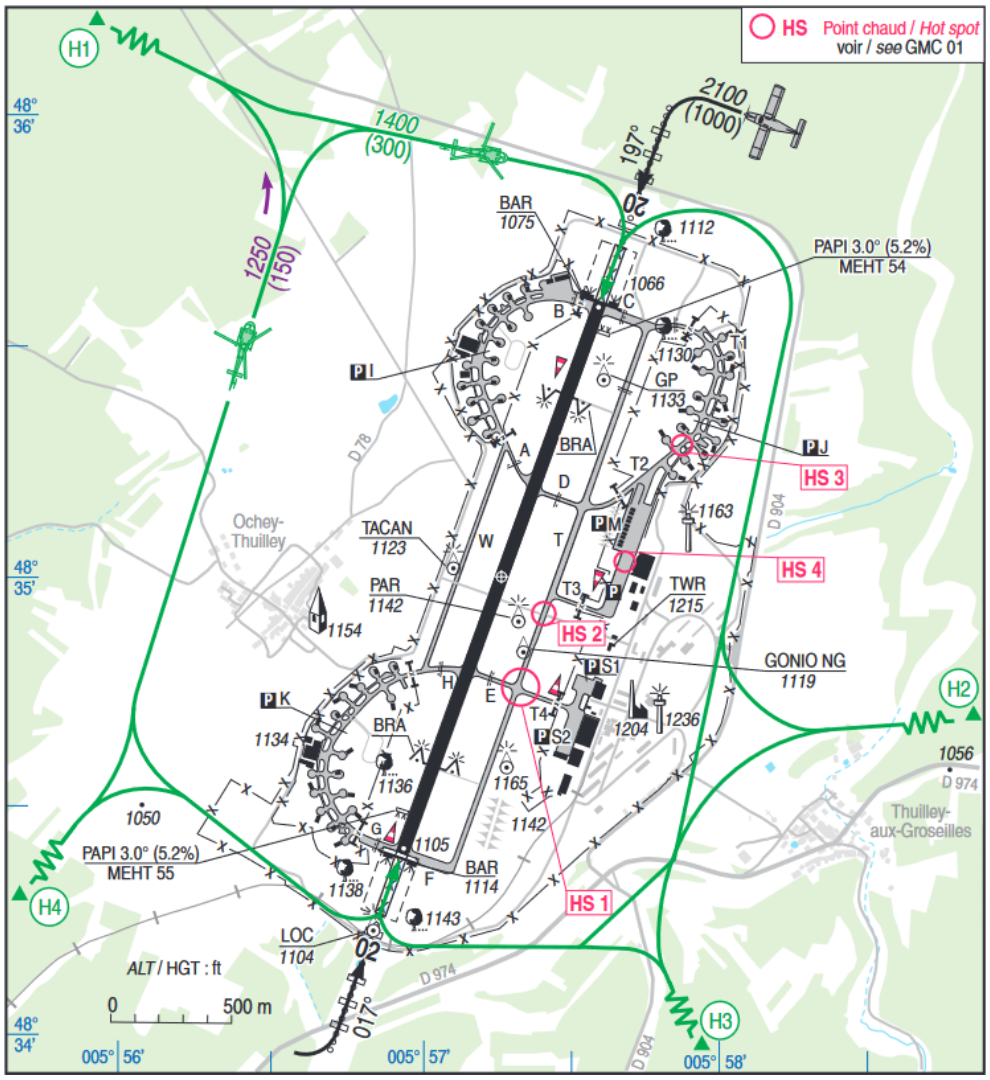
Il est établi suivant les spécifications techniques fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié.

II.2 - PLAN DE SITUATION



[2] *Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.*
QFU = orientation magnétique de la piste en service, arrondie à la dizaine de degrés le plus proche.

II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES



Source : publications aéronautiques DIRCAM - AIP 16 mai 2024

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪**<u>Système de piste</u>**

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 02/20, revêtue, orientée sud-ouest / nord-est, de 2399,5 mètres de long x 45 mètres de large**
- **parapiste 02R/20L, revêtue, parallèle à la piste principale, de 2399,5 mètres de long x 22,5 mètres de large**

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

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 **4** pour la piste principale et la parapiste.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

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

La piste principale 02/20 est exploitée **aux instruments avec approche de précision de catégorie I** dans ses deux sens d'utilisation.

La parapiste 02R/20L est exploitée **à vue de jour** dans ses deux sens d'utilisation.

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 02/20 de chiffre de code 4

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 02 face au nord-est	**Atterrissage QFU 20 face au sud-ouest**
- Spécifications utilisées	approche de précision catégorie I	approche de précision catégorie I
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	280 m (*)	280 m (*)
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
- Longueur 1ère section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1ère section	2 %	2 %
- Pente 2ème section	2,5 %	2,5 %
- Cote 3ème section (pente nulle)	486,9 m NGF	475 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

* réduite de 300 m à 280 m sur demande du ministère des Armées

Trouées de décollage	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 20 face au sud-ouest (trouée du côté du seuil 02)	**Décollage QFU 02 face au nord-est (trouée du côté du seuil 20)**
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

NGF : nivellement général de la France

Parapiste 02R / 20L de code de chiffre 4

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 02R face au nord-est	**Atterrissage QFU 20L face au sud-ouest**
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	150 m	150 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	340,4 m NGF	329,9m NGF
- Pente	2,5 %	2,5 %
- Longueur totale	3 000 m	3 000 m

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 20L face au sud-ouest (trouée du côté du seuil 02R)	**Décollage QFU 02R face au nord-est** (trouée du côté du seuil 20L)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Cote à l'origine	340,4 m NGF	329,9 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 % pour les deux pistes.

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

II.4.3 - Périmètre d'appui

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

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

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure est située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. L'altitude de référence est définie comme celle du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

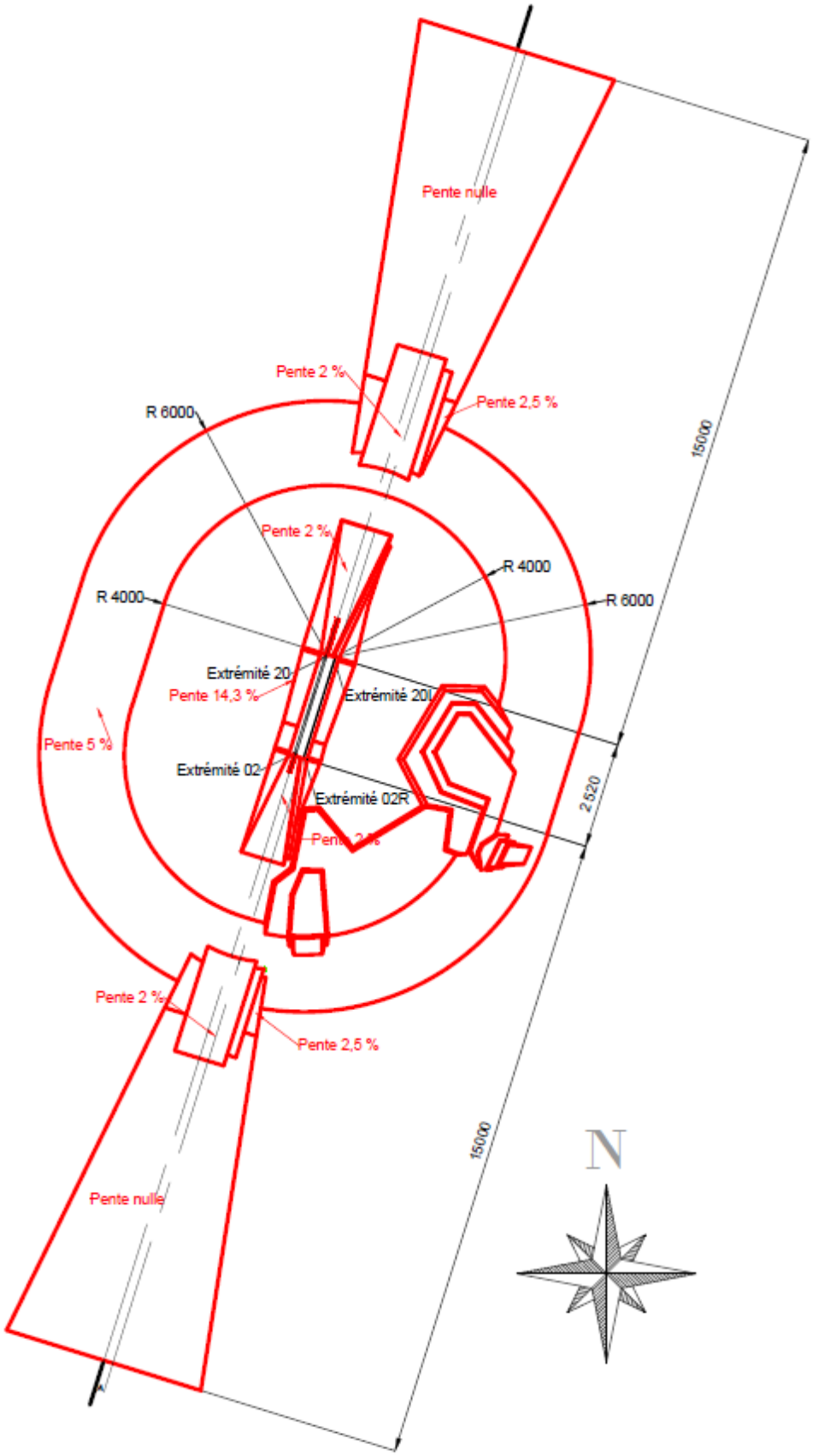
L'altitude référence de l'aérodrome de Nancy-Ochey étant de **342,8 mètres NGF** (nivellement général de la France), l'altitude de la surface horizontale intérieure s'élève à **387,8 mètres NGF**.

La surface horizontale intérieure est délimitée par l'enveloppe convexe des cercles centrés sur la verticale des milieux des bords intérieurs des trouées d'atterrissage, de rayon 4 000 mètres pour la piste principale et la parapiste.

II.4.5 - Surface conique

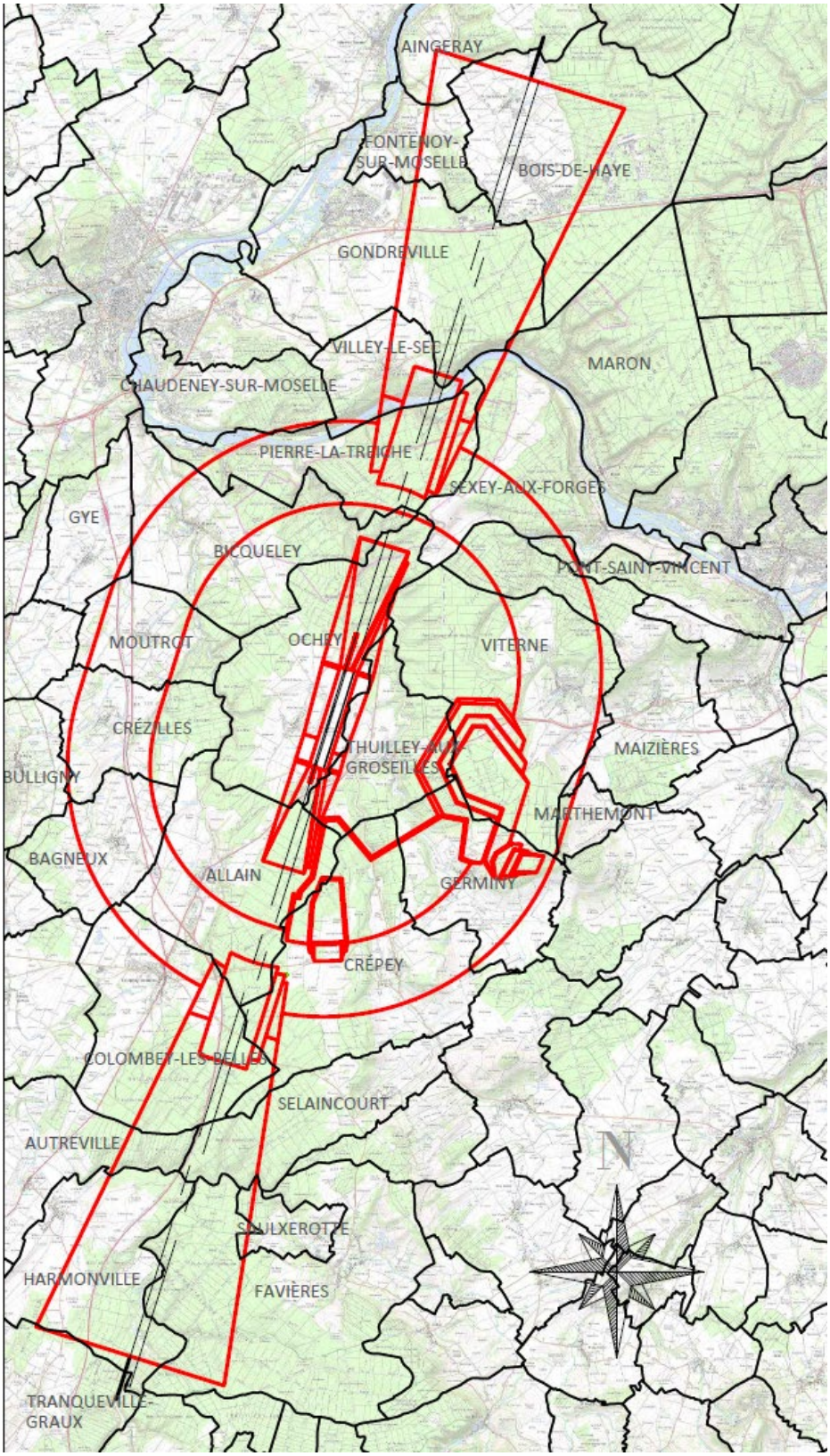
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de **487,8 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagements



II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement

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



Les communes concernées sont les suivantes :

Département de Meurthe et Moselle (54) :

- AINGERAY
- ALLAIN
- BAGNEUX
- BOIS-DE-HAYE
- BICQUELEY
- BULLIGNY
- CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
- COLOMBEY-LES-BELLES
- CRÉPEY
- CRÉZILLES
- FAVIÈRES
- FONTENOY-SUR-MOSELLE
- GERMINY
- GONDREVILLE
- GYE
- MAIZIÈRES
- MARON
- MARTHEMONT
- MOUTROT
- OCHEY
- PIERRE-LA-TREICHE
- PONT-SAINT-VINCENT
- SAULXEROTTE
- SELAINCOURT
- SEXEY-AUX-FORGES
- THUILLEY-AUX-GROSEILLES
- VILLEY-LE-SEC
- VITERNE

Département des Vosges (88) :

- AUTREVILLE
- HARMONVILLE
- TRANQUEVILLE-GRAUX

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'irrémédiables 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 le plan d'ensemble (A1).

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 plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Nancy-Ochey comporte une adaptation globale.

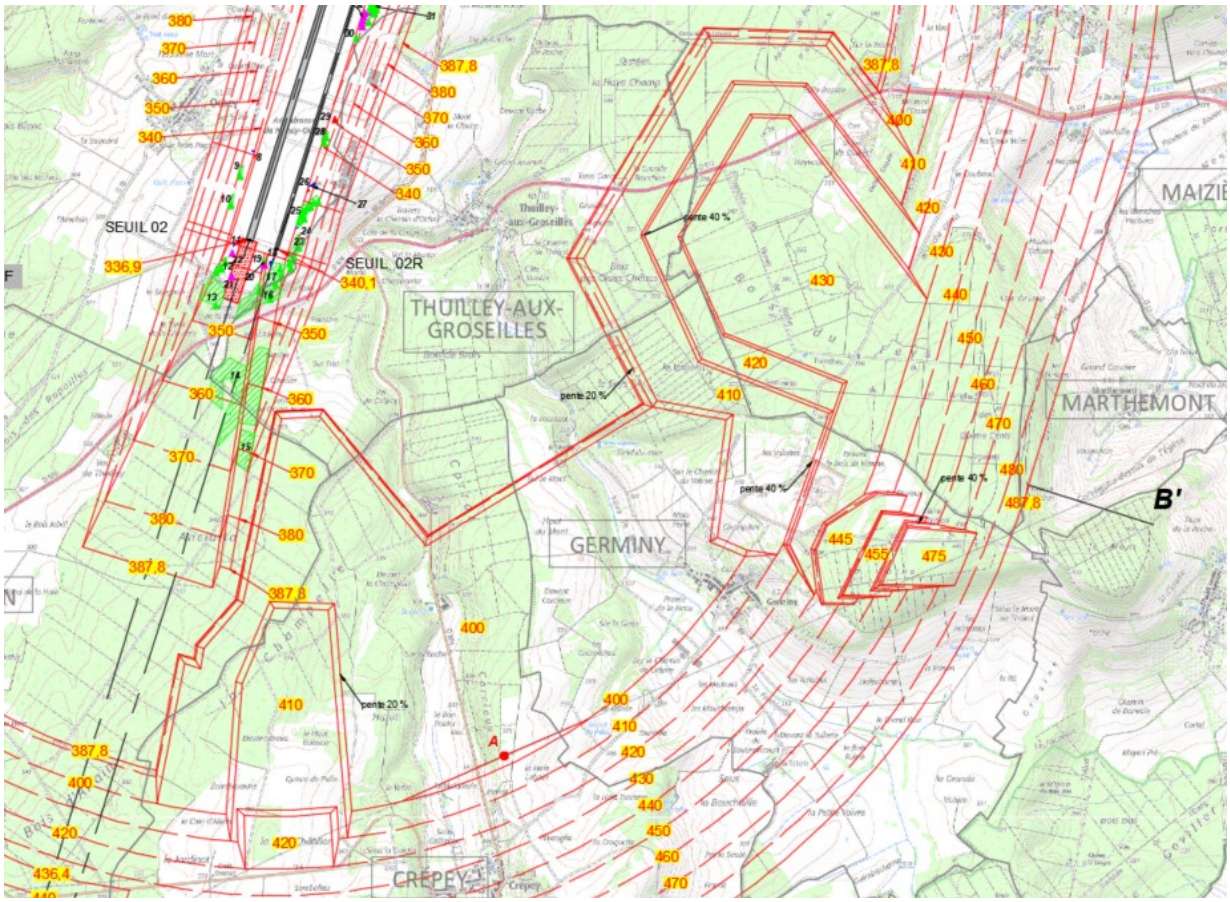
Située au sud-est de l'aérodrome sur les communes de Viterne, Germiny, Thuilley-aux-Groseilles, Allain et Crépey, cette adaptation globale en un relèvement de la surface horizontale et de la surface conique.

Cette adaptation est constituée de plusieurs plateaux qui s'échelonnent à des altitudes variant de 400 m NGF pour le plus bas à 475 m NGF pour le plus haut.

Ces plateaux sont reliés entre eux et aux surfaces de base par des surfaces dites « de rattrapage » qui ont pour une pente 20 % ou 40 %.

Outre le relief, cette adaptation prend également en compte les obstacles qu'il supporte :

- une ligne électrique haute tension, dont la hauteur au-dessus du sol peut atteindre les 40 m ;
- deux antennes approchant les 40 m de hauteur ;
- la végétation pouvant atteindre les 30 m de hauteur.



Adaptations ponctuelles

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

Ils sont repérés par le symbole , ainsi que par une lettre sur les plans.

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

N°	Type	X	Y	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surface concernée
A	Filiforme (Ligne électrique)	919 453,54	6 830 463,82	410,6	10,6	Adaptation de la surface horizontale à la cote 400 m NGF

Le pylône, supportant la ligne électrique et localisé par la lettre A, est à baliser de jour comme de nuit et à identifier dans les publications aéronautiques.

II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

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

Les dispositifs de balisage d'approche aux seuils 02 et 20 sont protégés par les plans des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette (ces) surface(s) sont les suivantes :

SEUIL	02	20
Longueur de la ligne d'approche	420 m	900 m
Longueur de la servitude associée	480 m	960 m
Largeur de la servitude associée	120 m	120 m

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

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 02 et 20 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	02	20
Pente du PAPI	3° (5,24 %)	3° (5,24 %)
Angle de calage A	2,5° (4,37%)	2,5° (4,37%)
Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Pente (angle de calage A – 0.57°)	1,93° (3,37 %)	1,93° (3,37 %)

Ces surfaces sont plus pentues que les trouées d'atterrissage associées mais s'étendent latéralement de 10 mètres supplémentaires de part et d'autre de ces trouées. Elles sont représentées sur le plan A3.

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports). Elle ne fait pas apparaître les obstacles considérés comme nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome et ceux situés à l'intérieur de l'emprise.

Ces obstacles sont les suivants :

Numéro de l'obstacle	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
	TROUEE NORD			
1	Arbres	351,6 à 342,3 m	5,3 à 15,1 m	OCHEY
2	Arbres	339 à 340,3 m	0,4 à 3,7 m	OCHEY
3	Panneau	335,6 m	5,6 m	OCHEY
4	Panneau	339,5 m	4 m	OCHEY
5	Inconnu	334,2 à 336,2 m	3,6 à 5,8 m	OCHEY
6	Route	331,9 à 334,1 m	4 à 8,1 m	OCHEY
	SURFACE LATERALE OUEST			
7	Bati dur	330,7 m	0,5 m	OCHEY
8	clôture	339,1 m	1,6 m	OCHEY
9	Arbre	349,8 m	0,8 m	OCHEY
10	Arbre	349,1 m	0,1 m	OCHEY
	TROUEE SUD			
11	Route	340,1 à 340,6	2,7 à 3,6 m	OCHEY
12	Arbres	344,8 à 347,4 m	2,8 à 7,8 m	OCHEY
13	Arbre	346,8 m	0,5 m	OCHEY
14	Arbre	362,1 m	0,3 m	ALLAIN THUILLEY-AUX-GROSEILLES
15	Arbres	368,8 à 373 m	1 à 3 m	ALLAIN
16	Arbre	348,5 m	2,1 m	OCHEY THUILLEY-AUX-GROSEILLES
17	Arbres	349,3 à 352,8 m	7,8 à 10,2 m	OCHEY
18	Route	343,5 à 344,8 m	1,4 à 2,4 m	OCHEY
19	Arbres	339,1 à 339,6 m	0,1 à 1 m	OCHEY
20	Panneau	339,6 m	10,4 m	OCHEY

Numéro de l'obstacle	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
21	Panneau	344,9 m	3,6 m	OCHEY
22	Panneau	344,8 m	6,7 m	OCHEY
	SURFACE LATERALE EST			
23	Arbres	350,7 à 353,7 m	2,1 à 4,7 m	OCHEY et THUILLEY-AUX-GROSEILLES
24	Route	347,4m	3,9 m	OCHEY
25	Arbres	349,7 à 359,2 m	0,3 à 4,9 m	OCHEY
26	Clôture	347,4 à 347,5 m	1,2 à 1,9 m	OCHEY
27	Route	349,1 à 349,5 m	0,6 à 2,3 m	OCHEY
28	Arbres	346,2 à 346,4 m	3,1 à 3,5 m	OCHEY
29	Bati dur	345 m	0,3 m	OCHEY
30	Arbre	338,9 m	2,2 m	OCHEY
31	Arbres	341,9 à 346,8 m	0,1 à 2,8 m	OCHEY
32	Lampadaire	339,5 à 341,4 m	1 à 4,6 m	OCHEY
33	Bati léger	338,4 à 342,9 m	0,2 à 9,1 m	OCHEY
34	Bati dur	338,8 à 339,5 m	2,3 à 3 m	OCHEY
35	Lampadaire	340,9 à 341,2 m	0,4 à 1,2 m	OCHEY
36	Mur	340,9 à 341,3 m	4 à 4,7 m	OCHEY
37	Arbres	336,9 à 344,6 m	2,9 à 6,4 m	OCHEY
38	Route	336,2 m	1,8 m	OCHEY

Ils sont repérés par un symbole ainsi que par un chiffre sur les plans (voir légende des plans).

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'État 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.

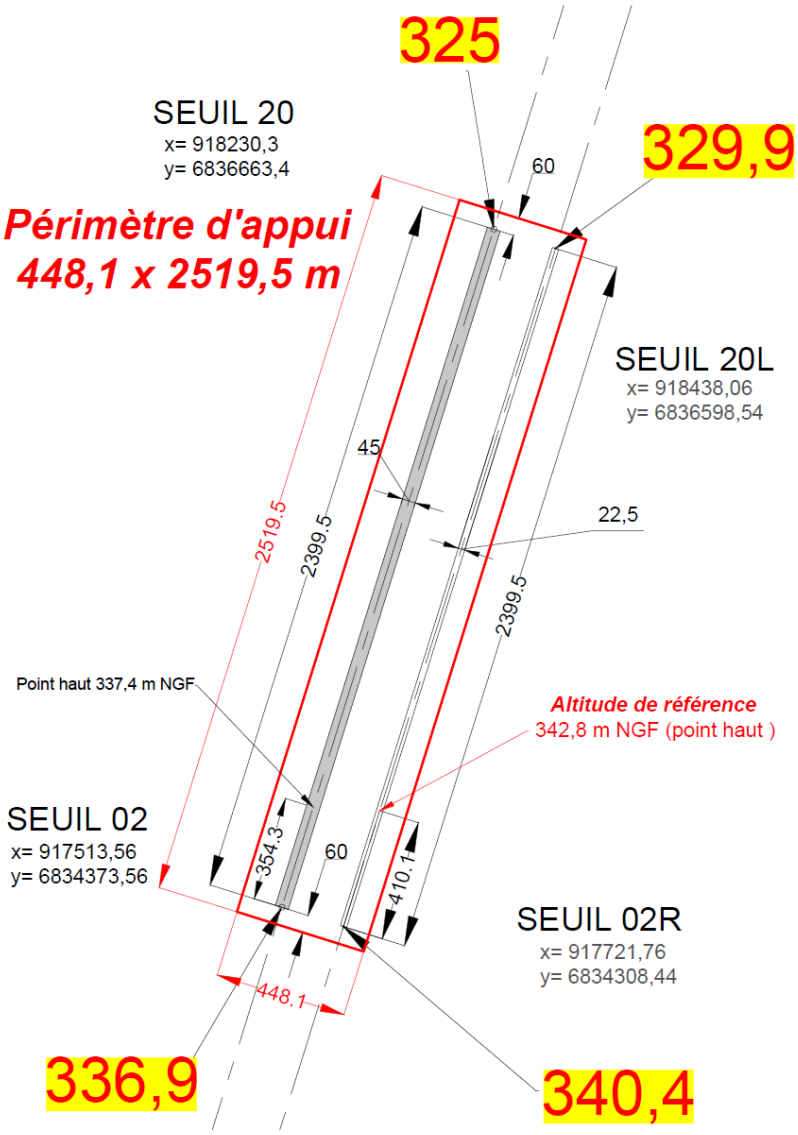
S'il n'existe pas de PLU, le plan de servitudes aéronautiques s'impose à toute demande de réalisation de projet de nature à constituer un obstacle.

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.

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	**SYSTEME GEODESIQUE**	**ELLIPSIDE ASSOCIE**	**PROJECTION**
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
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.



MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY-OCHEY Base aérienne 133 (LFSO)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

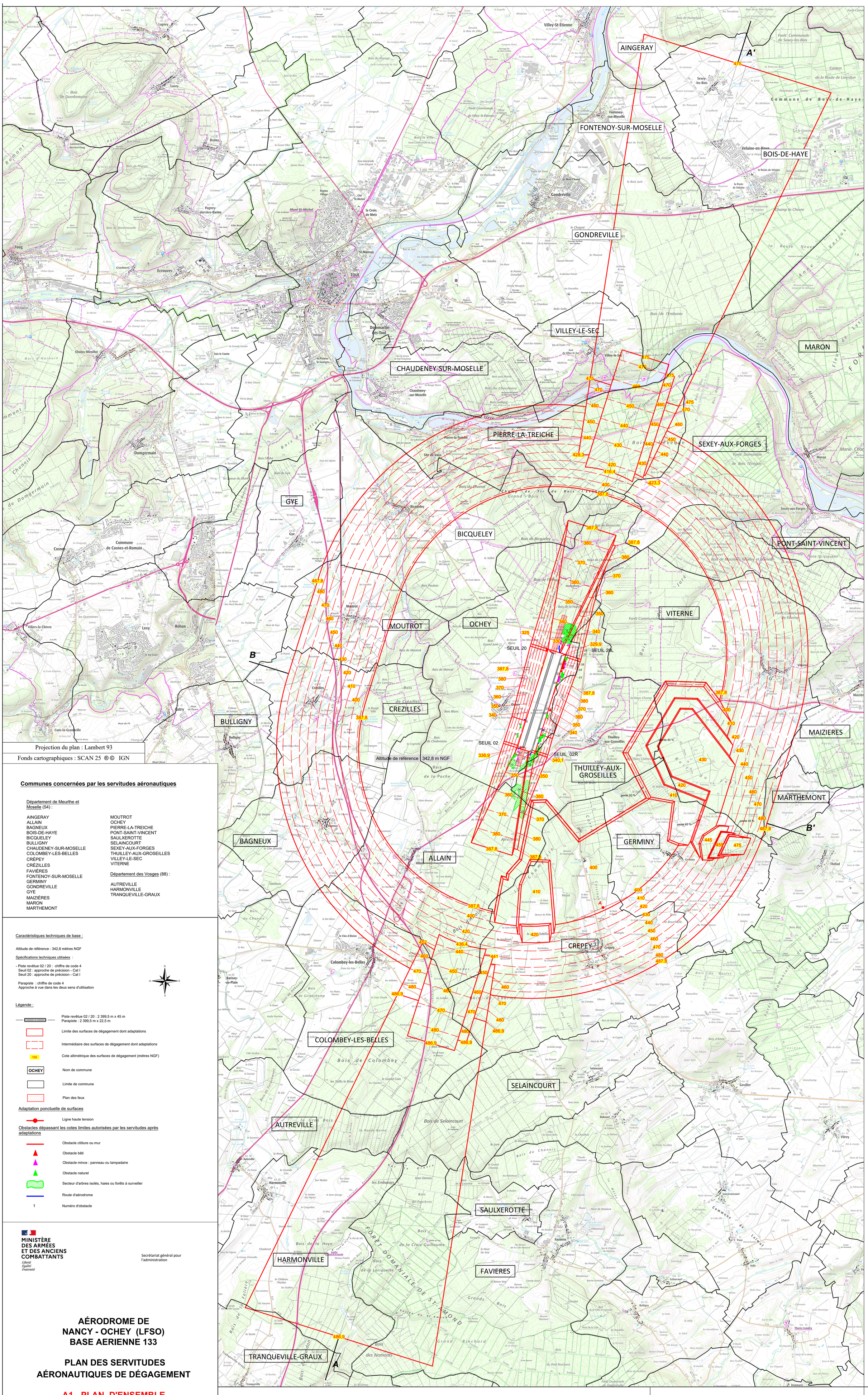
A – PLANS

A1 – Plan d'ensemble PSA-A1_SNIA_LFSO	au 1/25 000ème
A2 – Plan de détail PSA-A2_SNIA_LFSO	au 1/10 000ème
A2 – Plan applicable aux aides visuelles (OCS) PSA-A3_SNIA_LFSO	au 1/25 000ème

B – NOTE ANNEXE

1 – Notice explicative
2 – Mise en application du PSA
3 – Calage géographique et altimétrique des infrastructures

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026



Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Communes concernées par les servitudes aéronautiques

Département de Meurthe et Moselle (54) :

AINGERAY
ALLAIN
BAGNEUX
BOIS-DE-HAYE
BICQUELEY
BULLIGNY
CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
COLOMBEY-LES-BELLES
CRÉPEY
CRÉZILLES
FAVIÈRES
FONTENOY-SUR-MOSELLE
GERMINY
GONDREVILLE
GYE
MAIZIÈRES
MARON
MARTHEMONT
MOUTROT
OCHEY
PIERRE-LA-TREICHE
PONT-SAINT-VINCENT
SAULXEROTTE
SELAINCOURT
SEXEY-AUX-FORGES
THUILLEY-AUX-GROSEILLES
VILLEY-LE-SEC
VITERNE

Département des Vosges (88) :

AUTREVILLE
HARMONVILLE
TRANQUEVILLE-GRAUX

Caractéristiques techniques de base :

Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02 / 20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : approche de précision - Cat I
  Seuil 20 : approche de précision - Cat I

Parapiste : chiffre de code 4
Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue 02 / 20 : 2 399,5 m x 45 m
  Parapiste : 2 399,5 m x 22,5 m
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- 150 — Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- OCHEY — Nom de commune
- Limite de commune
- Plan des feux

Adaptation ponctuelle de surfaces

- Ligne haute tension

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

- Obstacle clôture ou mur
- Obstacle bâti
- Obstacle mince : panneau ou lampadaire
- Obstacle naturel
- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts à surveiller
- Route d'aérodrome
- 1 — Numéro d'obstacle

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté Égalité Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

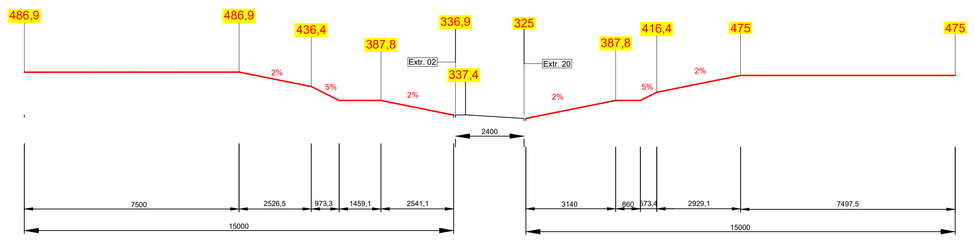
PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A1 - PLAN D'ENSEMBLE

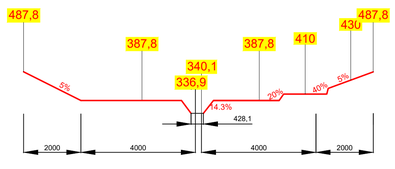
Numéro	Echelle	Date
PSA-A1_SNIA_LFSO	1 : 25 000	Juillet 2026

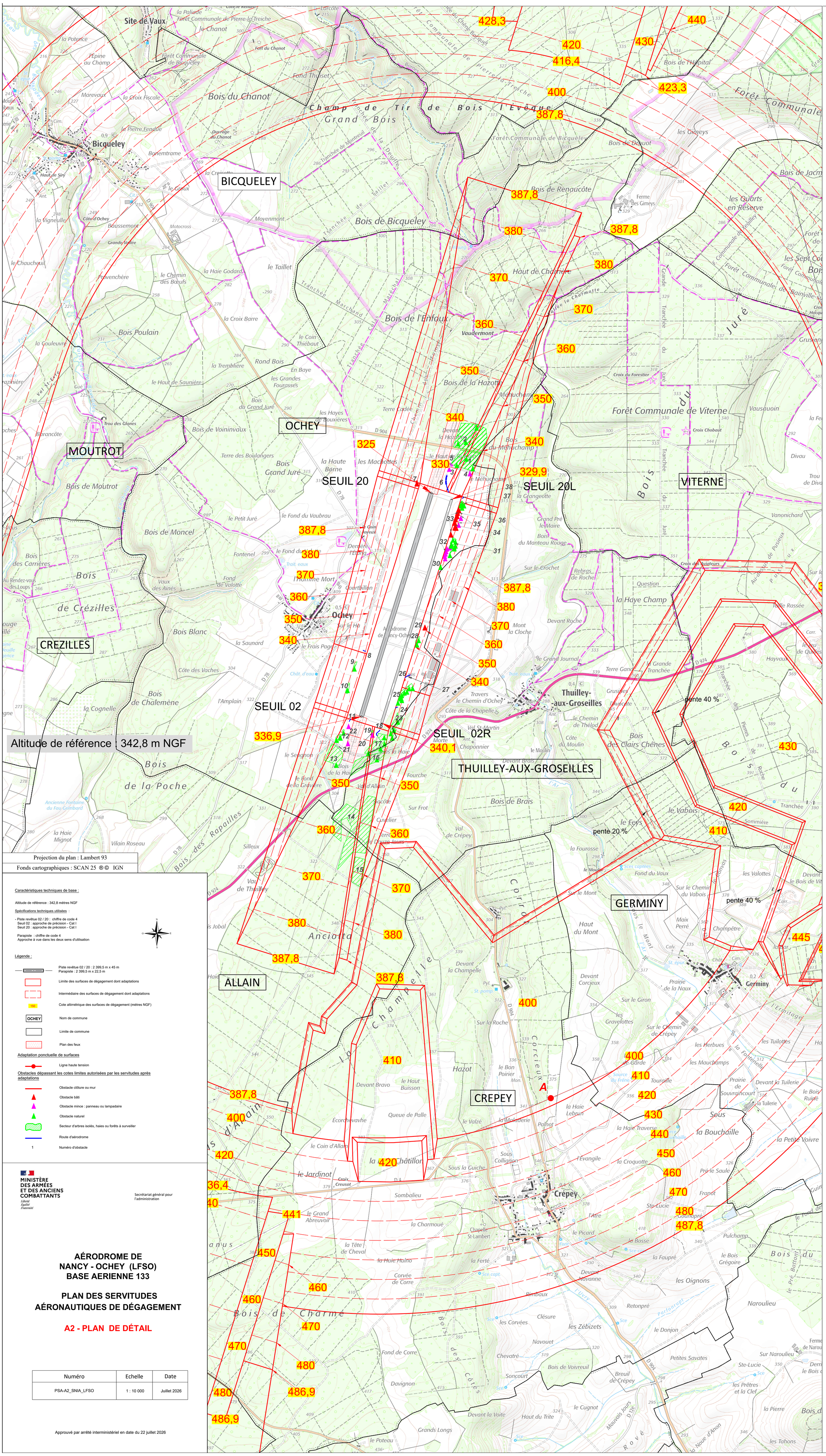
Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

Profil en long A - A'



Profil en travers B - B'





Caractéristiques techniques de base :

Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02 / 20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : approche de précision - Cat I
  Seuil 20 : approche de précision - Cat I

Parapiste : chiffre de code 4
Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue 02 / 20 : 2 399,5 m x 45 m
  Parapiste : 2 399,5 m x 22,5 m
- Limite des surfaces de dégagement dont adaptations
- Intermédiaire des surfaces de dégagement dont adaptations
- 150 — Cote altimétrique des surfaces de dégagement (mètres NGF)
- OCHEY — Nom de commune
- Limite de commune
- Plan des feux

Adaptation ponctuelle de surfaces

- Ligne haute tension

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes après adaptations

- Obstacle clôture ou mur
- Obstacle bâti
- Obstacle mince : panneau ou lampadaire
- Obstacle naturel
- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts à surveiller
- Route d'aérodrome
- 1 — Numéro d'obstacle

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté Égalité Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

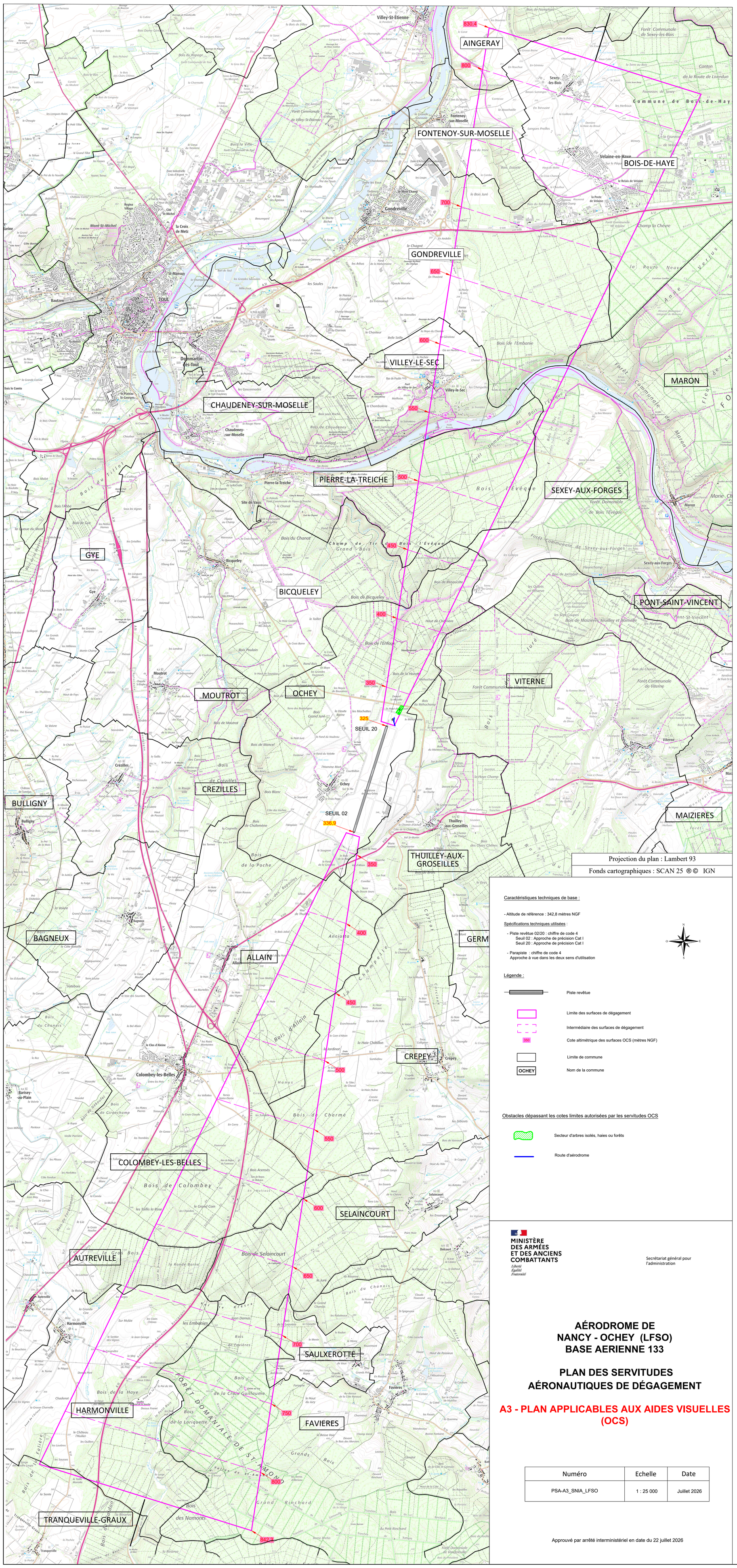
AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A2 - PLAN DE DÉTAIL

Numéro	Echelle	Date
PSA-A2_SNIA_LFSO	1 : 10 000	Juillet 2026

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026



Projection du plan : Lambert 93

Fonds cartographiques : SCAN 25 ®© IGN

Caractéristiques techniques de base :

- Altitude de référence : 342,8 mètres NGF

Spécifications techniques utilisées :

- Piste revêtue 02/20 : chiffre de code 4
  Seuil 02 : Approche de précision Cat I
  Seuil 20 : Approche de précision Cat I

- Parapiste : chiffre de code 4
  Approche à vue dans les deux sens d'utilisation

Légende :

- Piste revêtue
- Limite des surfaces de dégagement
- Intermédiaire des surfaces de dégagement
- 350 — Cote altimétrique des surfaces OCS (mètres NGF)
- Limite de commune
- OCHEY — Nom de la commune

Obstacles dépassant les cotes limites autorisées par les servitudes OCS

- Secteur d'arbres isolés, haies ou forêts
- Route d'aérodrome

MINISTÈRE DES ARMÉES ET DES ANCIENS COMBATTANTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY - OCHEY (LFSO) BASE AERIENNE 133

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

A3 - PLAN APPLICABLES AUX AIDES VISUELLES (OCS)

Numéro	Echelle	Date
PSA-A3_SNIA_LFSO	1 : 25 000	Juillet 2026

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'administration

AÉRODROME DE NANCY-OCHEY
Base aérienne 133
(LFSO)

PLAN DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

B - NOTE ANNEXE

Approuvé par arrêté interministériel en date du 22 juillet 2026

SOMMAIRE

1 - NOTICE EXPLICATIVE 4

I - GÉNÉRALITES SUR LES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES 4

I.1 - OBJET ET PROCÉDURE 4
I.2 - BASES RÉGLEMENTAIRES 4
I.3 - CARACTÉRISTIQUES PRISES EN COMPTE POUR L'ÉTABLISSEMENT DES SERVITUDES 5
I.4 - FORME GÉNÉRALE DES SERVITUDES 5
I.5 - APPLICATION DES SERVITUDES 6
I.5.1 - Obstacles fixes 6
I.5.2 - Obstacles mobiles 7
I.5.3 - Balisage des obstacles 7

II - SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE L'AÉRODROME 8

II.1 - PRÉAMBULE 8
II.2 - PLAN DE SITUATION 8
II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES 9
II.3.1 - Caractéristiques géométriques 9
II.3.2 - Chiffre de code 10
II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes 10
II.4 - SURFACES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT 10
II.4.1 - Trouées d'atterrissage et de décollage 11
II.4.2 - Surfaces latérales 12
II.4.3 - Périmètre d'appui 12
II.4.4 - Surface horizontale intérieure 13
II.4.5 - Surface conique 13
II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagements 14
II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement 15
II.4.8 - Adaptations des surfaces 17
II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES 19
II.6.1 - Plan des feux des dispositifs des lignes d'approche 19
II.6.2 - Surfaces dégagées d'obstacles (OCS) des indicateurs visuels de pente d'approche 19

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA 20

I - LISTE DES OBSTACLES DÉPASSANT LES COTES LIMITES AUTORISÉES PAR LES SERVITUDES APRES ADAPTATIONS 20

II - TRAITEMENT DES OBSTACLES 22

II.1 - OBSTACLES EXISTANTS 22
II.2 - OBSTACLES A VENIR 22

3 - CALAGE GÉOGRAPHIQUE ET ALTIMÉTRIQUE DES INFRASTRUCTURES 23

1 - NOTICE EXPLICATIVE

I - GÉNÉRALITES 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 du ministère des Armées.

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

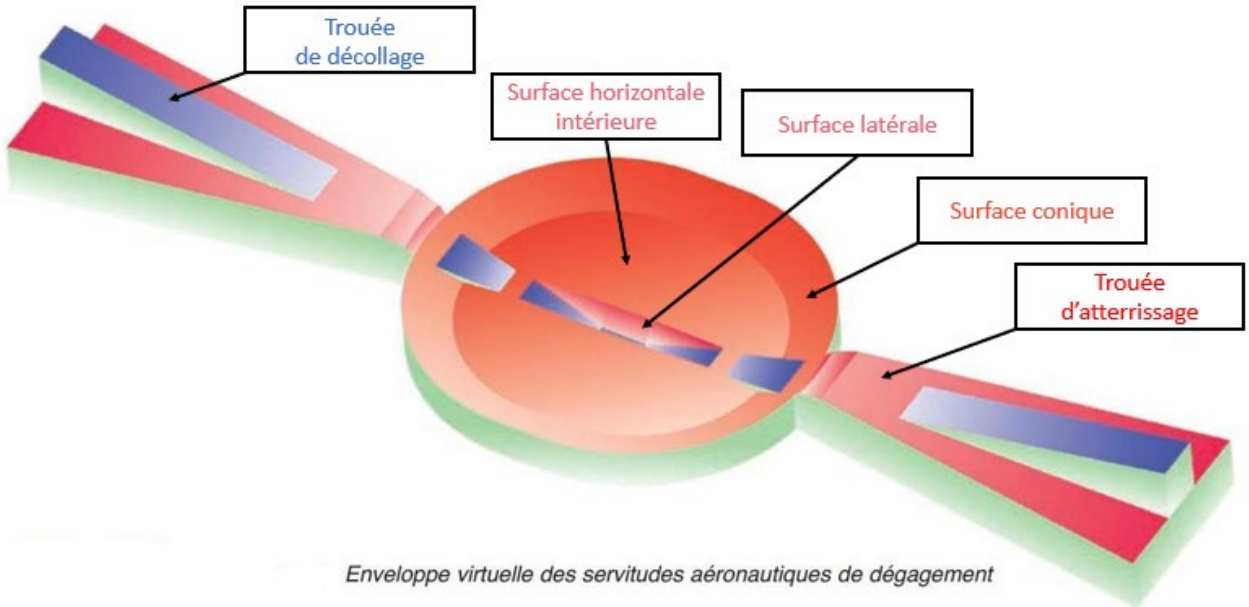
Les spécifications techniques des servitudes aéronautiques de dégagement, fixées par l'arrêté du 7 juin 2007 modifié, sont définies à partir des caractéristiques suivantes :

- les caractéristiques géométriques du système de pistes de l'aérodrome dans ses stades actuel et ultime de développement,
- le chiffre de code de référence attribué à chacune de ces pistes, tel que défini aux articles 3 et 4 de l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe ;
- les procédures d'approche, de décollage et d'atterrissage desservant ce système de pistes,
- 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.



Enveloppe virtuelle des servitudes aéronautiques de dégagement

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 fixes

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 caténaires, les câbles de téléphériques, etc.

Le tableau ci-après indique les valeurs des majorations à appliquer en fonction des classes d'obstacles et de leurs emplacements sous les surfaces des servitudes aéronautiques de dégagement, ainsi que les règles de balisage. En effet, un obstacle mince ou filiforme ayant de manière générale une visibilité plutôt réduite, implique que sa cote altimétrique peut être majorée de la valeur indiquée par le tableau ci-après.

MAJORATION DE LA HAUTEUR DES OBSTACLES (Annexe X de l'arrêté du 7 juin 2007 modifié)			
Classe des obstacles fixes	dans les 1000 premiers mètres d'une trouée	au-delà des 1000 premiers mètres des trouées et sur les zones couvertes par les parties des surfaces latérales associées aux trouées	Exonération
Massif	**0 m**		
Mince	**+ 10 m**	**0 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %) **0 m** si plusieurs obstacles minces séparés par une distance < 2/3 de la hauteur du plus bas. Leur ensemble est considéré comme un obstacle massif. **0 m** si antenne réceptrice de radiodiffusion ou de TV, installées au sommet de constructions à proximité d'un aérodrome, et remplissant les 3 conditions suivantes : ➢ Hauteur de l'antenne sous trouée ≤ 4 m ➢ Mat support non haubané ➢ Coefficient de sécurité des divers éléments de l'installation ≤ 4
Filiforme	**+ 20 m** **+ 10 m pour les lignes caténaires**	**+ 10 m**	**0 m** si défilé par obstacle massif (angle maxi. 15 %)

Les majorations prévues à l'annexe X, relatives aux obstacles fixes minces ou filiformes ne s'appliquent pas aux aides visuelles.

I.5.2 - Obstacles mobiles

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

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

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

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

I.5.3 - 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 l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe. 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 caténaires, 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

Les servitudes aéronautiques destinées à protéger les dégagements de l'aérodrome ont été instituées par arrêté interministériel du 7 octobre 1986.

Ces servitudes ont été créées pour assurer la protection d'une piste de 2 400 mètres associée d'une parapiste de même longueur. Les servitudes s'appuyaient sur un périmètre de 2 513 mètres de longueur par 639 mètres de largeur totale. Ces surfaces ont été établies selon les règles particulières applicables aux aérodromes militaires définies par l'annexe 4 de l'arrêté du 15 janvier 1977.

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

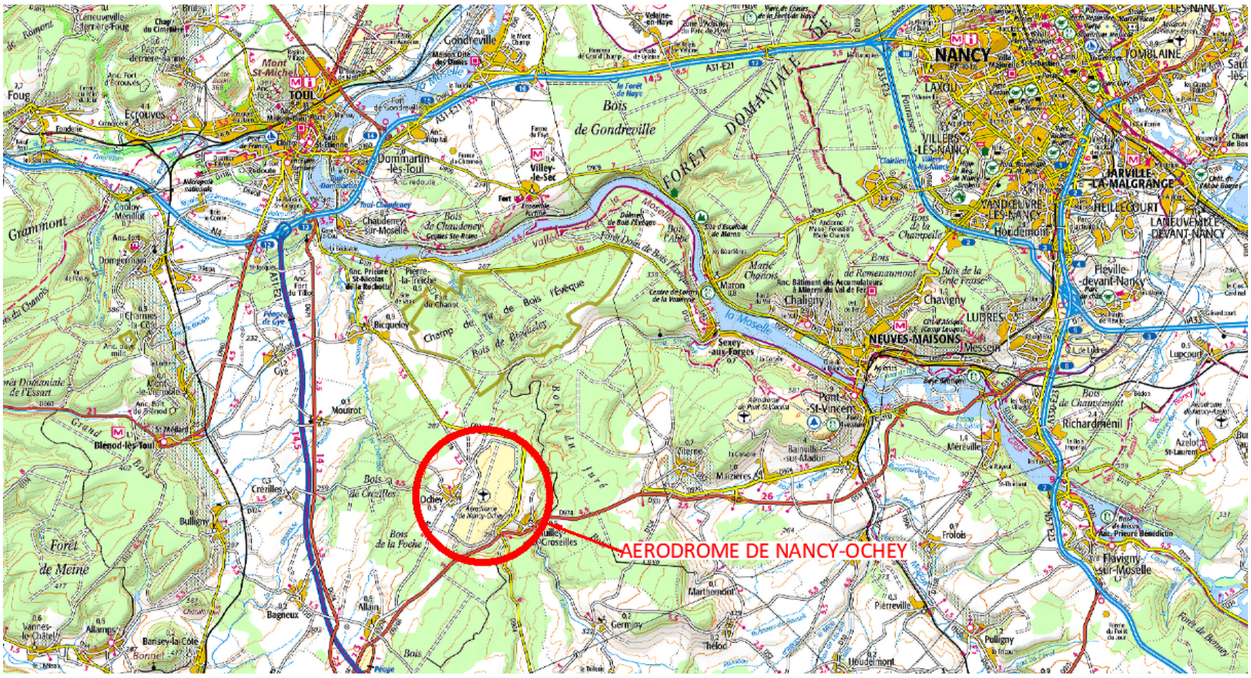
- piste principale 02/20 [2], revêtue, orientée sud-ouest / nord-est de 2 399,5 mètres de long x 45 mètres de large ;

- parapiste 02R/20L, revêtue, parallèle à la piste principale, de 2 399,5 mètres de long x 22,5 mètres de large.

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

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

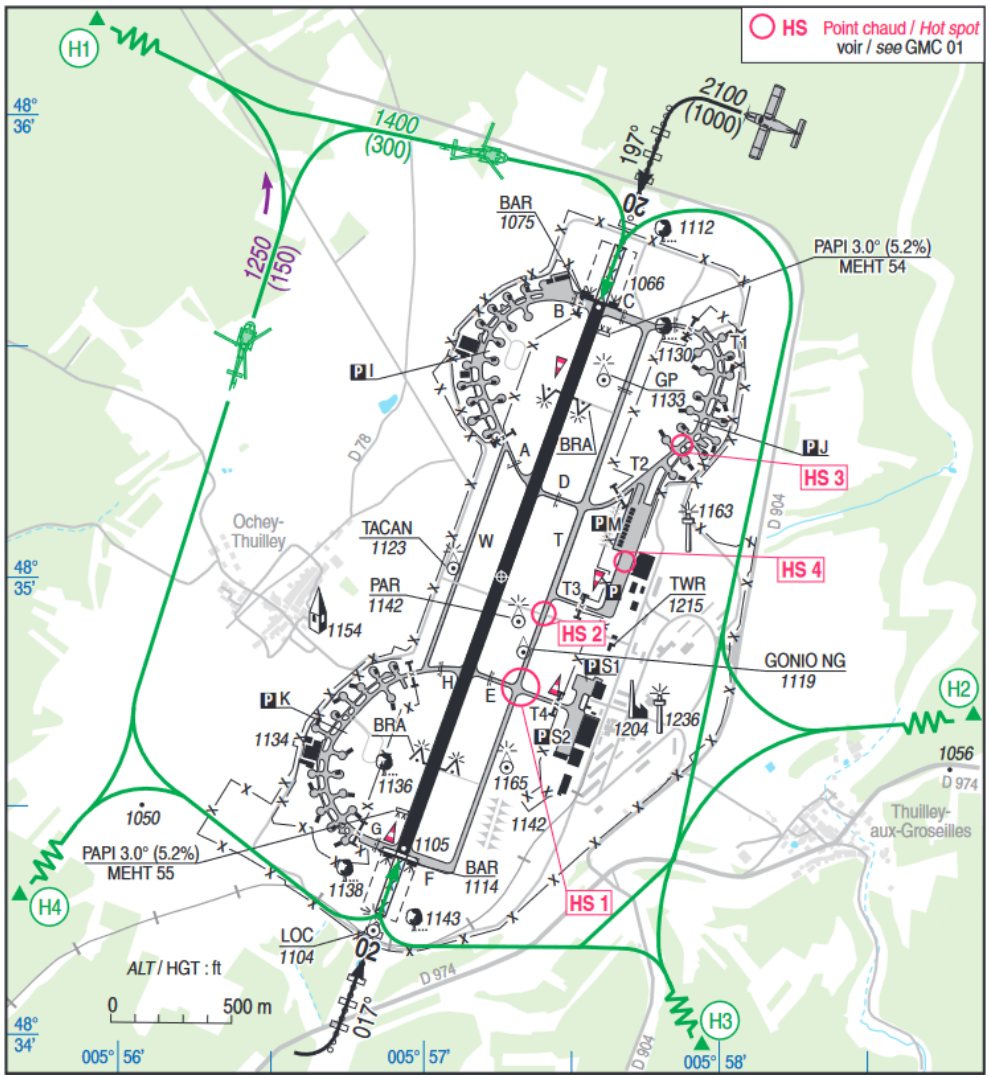
II.2 - PLAN DE SITUATION



[2] *Les numéros d'identification d'une piste correspondent à ses deux sens d'utilisation ou QFU.*

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

II.3 - CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DES INFRASTRUCTURES



Source : publications aéronautiques DIRCAM - AIP 16 mai 2024

II.3.1 - Caractéristiques géométriques

▪**<u>Système de piste</u>**

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 02/20, revêtue, orientée sud-ouest / nord-est, de 2399,5 mètres de long x 45 mètres de large**
- **parapiste 02R/20L, revêtue, parallèle à la piste principale, de 2399,5 mètres de long x 22,5 mètres de large**

Ces caractéristiques sont précisées sur le schéma du paragraphe 3 - Etat des bornes de repérage d'axe et de calage.

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 **4** pour la piste principale et la parapiste.

II.3.3 - Mode d'exploitation des pistes

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

La piste principale 02/20 est exploitée **aux instruments avec approche de précision de catégorie I** dans ses deux sens d'utilisation.

La parapiste 02R/20L est exploitée **à vue de jour** dans ses deux sens d'utilisation.

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 02/20 de chiffre de code 4

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 02 face au nord-est	**Atterrissage QFU 20 face au sud-ouest**
- Spécifications utilisées	approche de précision catégorie I	approche de précision catégorie I
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	280 m (*)	280 m (*)
- Divergence	15 %	15 %
- Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
- Longueur 1ère section	3 000 m	3 000 m
- Pente 1ère section	2 %	2 %
- Pente 2ème section	2,5 %	2,5 %
- Cote 3ème section (pente nulle)	486,9 m NGF	475 m NGF
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

* réduite de 300 m à 280 m sur demande du ministère des Armées

Trouées de décollage	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 20 face au sud-ouest (trouée du côté du seuil 02)	**Décollage QFU 02 face au nord-est (trouée du côté du seuil 20)**
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

NGF : nivellement général de la France

Parapiste 02R / 20L de code de chiffre 4

Trouées d'atterrissage	CARACTERISTIQUES	
	Atterrissage QFU 02R face au nord-est	**Atterrissage QFU 20L face au sud-ouest**
- Spécifications utilisées	à vue	à vue
- Distance au seuil	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	150 m	150 m
- Divergence	10 %	10 %
- Cote à l'origine	340,4 m NGF	329,9m NGF
- Pente	2,5 %	2,5 %
- Longueur totale	3 000 m	3 000 m

DESIGNATIONS	CARACTERISTIQUES	
	Décollage QFU 20L face au sud-ouest (trouée du côté du seuil 02R)	**Décollage QFU 02R face au nord-est** (trouée du côté du seuil 20L)
- Distance à l'extrémité de la piste	60 m	60 m
- Largeur à l'origine	180 m	180 m
- Divergence	12,5 %	12,5 %
- Largeur finale	1 200 m	1 200 m
- Cote à l'origine	340,4 m NGF	329,9 m NGF
- Pente	2 %	2 %
- Longueur totale	15 000 m	15 000 m

II.4.2 - Surfaces latérales

Les surfaces latérales ont une pente de 14,3 % pour les deux pistes.

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

II.4.3 - Périmètre d'appui

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

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

II.4.4 - Surface horizontale intérieure

La surface horizontale intérieure est située 45 mètres au-dessus de l'altitude de référence de l'aérodrome. L'altitude de référence est définie comme celle du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage.

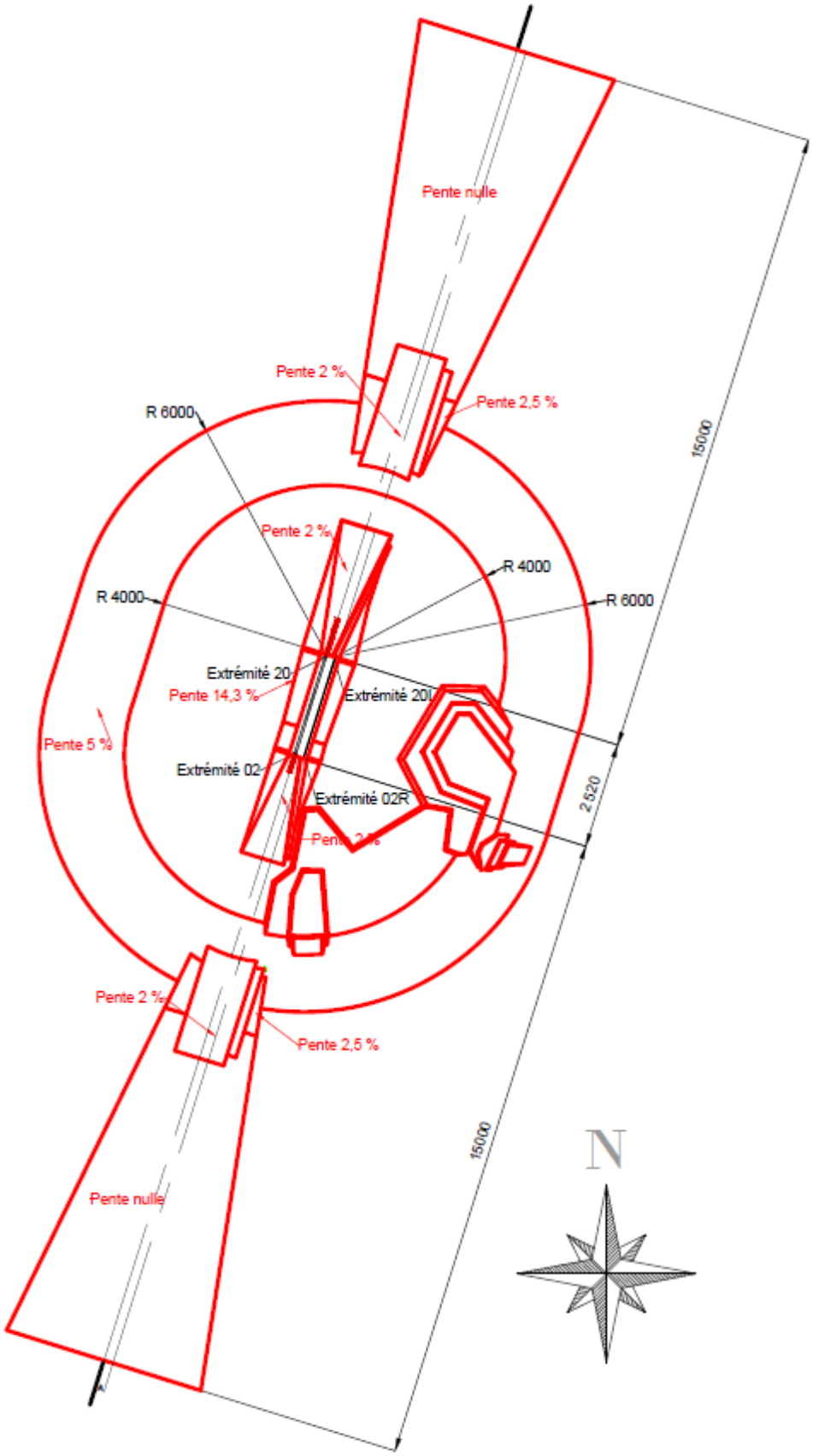
L'altitude référence de l'aérodrome de Nancy-Ochey étant de **342,8 mètres NGF** (nivellement général de la France), l'altitude de la surface horizontale intérieure s'élève à **387,8 mètres NGF**.

La surface horizontale intérieure est délimitée par l'enveloppe convexe des cercles centrés sur la verticale des milieux des bords intérieurs des trouées d'atterrissage, de rayon 4 000 mètres pour la piste principale et la parapiste.

II.4.5 - Surface conique

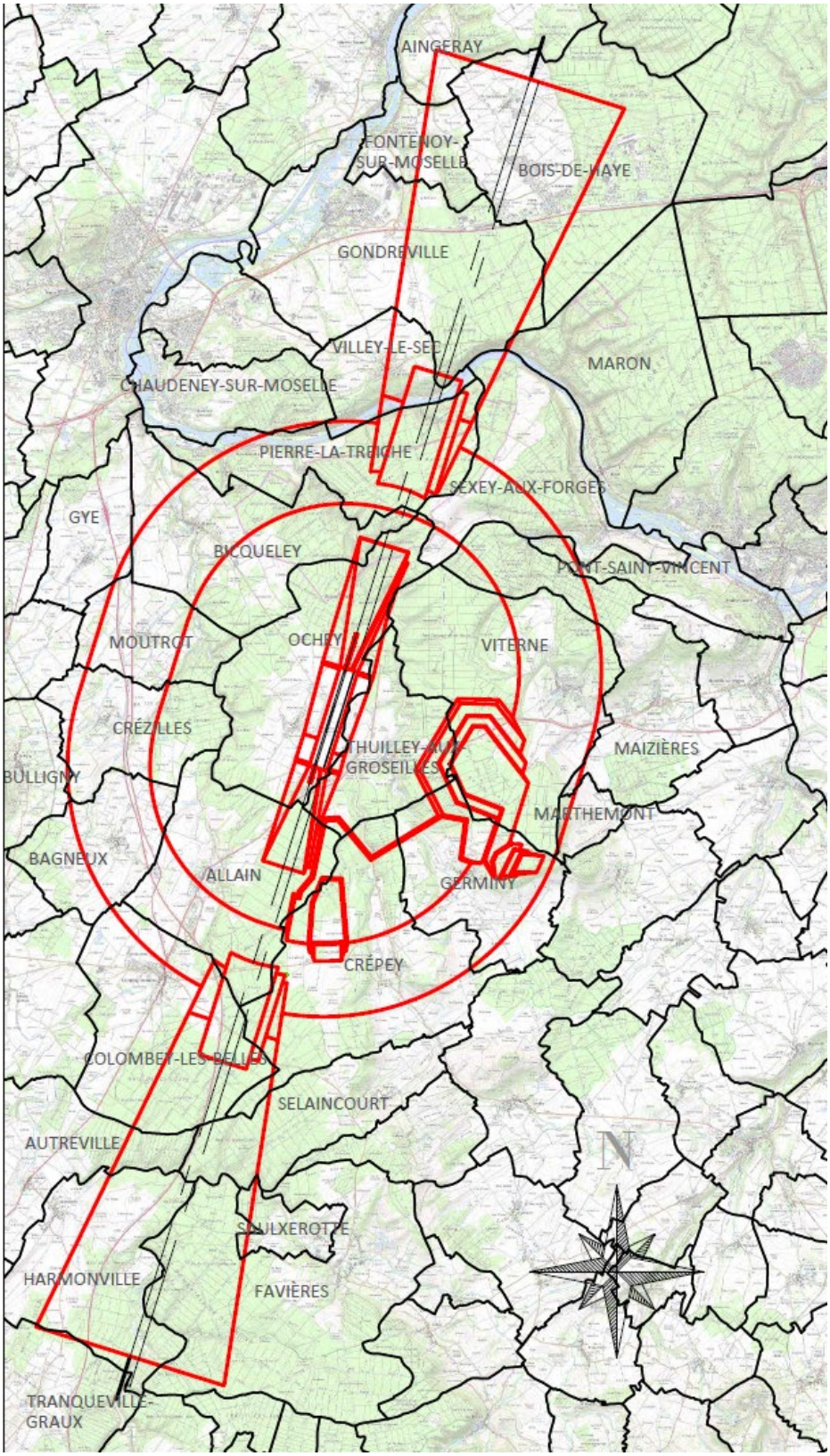
La surface conique a une pente de 5 % et s'élève, à partir du bord extérieur de la surface horizontale intérieure, jusqu'à une hauteur de 100 mètres, soit une cote maximale de **487,8 mètres NGF**.

II.4.6 - Croquis des surfaces de dégagements



II.4.7 - Enveloppe des surfaces de dégagement

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



Les communes concernées sont les suivantes :

Département de Meurthe et Moselle (54) :

- AINGERAY
- ALLAIN
- BAGNEUX
- BOIS-DE-HAYE
- BICQUELEY
- BULLIGNY
- CHAUDENEY-SUR-MOSELLE
- COLOMBEY-LES-BELLES
- CRÉPEY
- CRÉZILLES
- FAVIÈRES
- FONTENOY-SUR-MOSELLE
- GERMINY
- GONDREVILLE
- GYE
- MAIZIÈRES
- MARON
- MARTHEMONT
- MOUTROT
- OCHEY
- PIERRE-LA-TREICHE
- PONT-SAINT-VINCENT
- SAULXEROTTE
- SELAINCOURT
- SEXEY-AUX-FORGES
- THUILLEY-AUX-GROSEILLES
- VILLEY-LE-SEC
- VITERNE

Département des Vosges (88) :

- AUTREVILLE
- HARMONVILLE
- TRANQUEVILLE-GRAUX

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'irrémédiables 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 le plan d'ensemble (A1).

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 plan de servitudes aéronautiques de l'aérodrome de Nancy-Ochey comporte une adaptation globale.

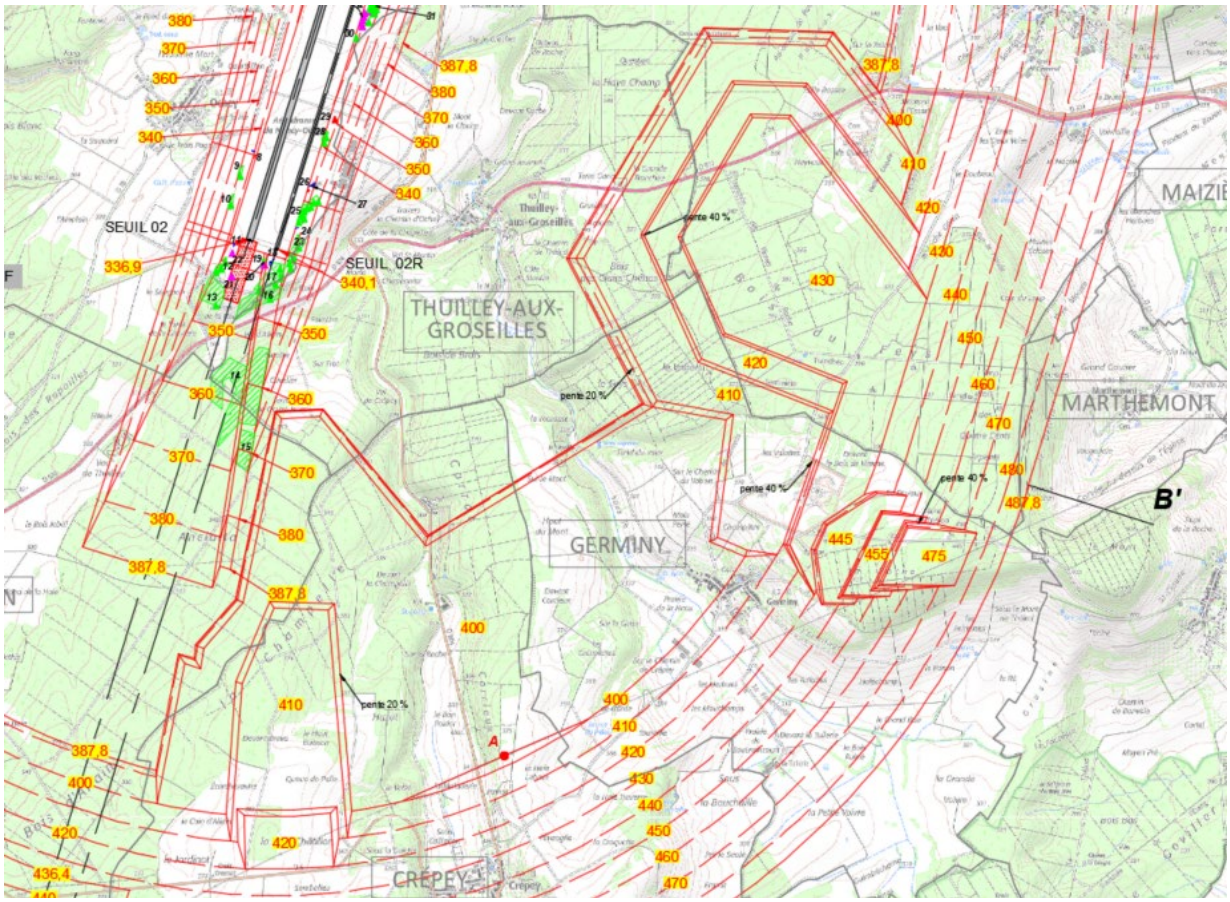
Située au sud-est de l'aérodrome sur les communes de Viterne, Germiny, Thuilley-aux-Groseilles, Allain et Crépey, cette adaptation globale en un relèvement de la surface horizontale et de la surface conique.

Cette adaptation est constituée de plusieurs plateaux qui s'échelonnent à des altitudes variant de 400 m NGF pour le plus bas à 475 m NGF pour le plus haut.

Ces plateaux sont reliés entre eux et aux surfaces de base par des surfaces dites « de rattrapage » qui ont pour une pente 20 % ou 40 %.

Outre le relief, cette adaptation prend également en compte les obstacles qu'il supporte :

- une ligne électrique haute tension, dont la hauteur au-dessus du sol peut atteindre les 40 m ;
- deux antennes approchant les 40 m de hauteur ;
- la végétation pouvant atteindre les 30 m de hauteur.



Adaptations ponctuelles

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

Ils sont repérés par le symbole , ainsi que par une lettre sur les plans.

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

N°	Type	X	Y	Cote sommitale (en m NGF)	Hauteur de dépassement (m)	Surface concernée
A	Filiforme (Ligne électrique)	919 453,54	6 830 463,82	410,6	10,6	Adaptation de la surface horizontale à la cote 400 m NGF

Le pylône, supportant la ligne électrique et localisé par la lettre A, est à baliser de jour comme de nuit et à identifier dans les publications aéronautiques.

II.6 - SURFACES APPLICABLES POUR LES AIDES VISUELLES

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

Les dispositifs de balisage d'approche aux seuils 02 et 20 sont protégés par les plans des feux passant par le centre optique des feux.

Les caractéristiques de cette (ces) surface(s) sont les suivantes :

SEUIL	02	20
Longueur de la ligne d'approche	420 m	900 m
Longueur de la servitude associée	480 m	960 m
Largeur de la servitude associée	120 m	120 m

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

Les indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI) aux seuils 02 et 20 sont protégés par des surfaces OCS (obstacle clearance surface – surface dégagée d'obstacles).

Les caractéristiques de ces surfaces sont les suivantes :

SEUIL	02	20
Pente du PAPI	3° (5,24 %)	3° (5,24 %)
Angle de calage A	2,5° (4,37%)	2,5° (4,37%)
Cote à l'origine	336,9 m NGF	325 m NGF
Largeur à l'origine	300 m	300 m
Distance au seuil	60 m	60 m
Divergence	15 %	15 %
Longueur totale	15 000 m	15 000 m
Pente (angle de calage A – 0.57°)	1,93° (3,37 %)	1,93° (3,37 %)

Ces surfaces sont plus pentues que les trouées d'atterrissage associées mais s'étendent latéralement de 10 mètres supplémentaires de part et d'autre de ces trouées. Elles sont représentées sur le plan A3.

2 - MISE EN APPLICATION DU PSA

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

La liste ci-dessous est non limitative et donnée à titre indicatif (article D.6351-6 du code des Transports). Elle ne fait pas apparaître les obstacles considérés comme nécessaires au fonctionnement de l'aérodrome et ceux situés à l'intérieur de l'emprise.

Ces obstacles sont les suivants :

Numéro de l'obstacle	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
	TROUEE NORD			
1	Arbres	351,6 à 342,3 m	5,3 à 15,1 m	OCHEY
2	Arbres	339 à 340,3 m	0,4 à 3,7 m	OCHEY
3	Panneau	335,6 m	5,6 m	OCHEY
4	Panneau	339,5 m	4 m	OCHEY
5	Inconnu	334,2 à 336,2 m	3,6 à 5,8 m	OCHEY
6	Route	331,9 à 334,1 m	4 à 8,1 m	OCHEY
	SURFACE LATERALE OUEST			
7	Bati dur	330,7 m	0,5 m	OCHEY
8	clôture	339,1 m	1,6 m	OCHEY
9	Arbre	349,8 m	0,8 m	OCHEY
10	Arbre	349,1 m	0,1 m	OCHEY
	TROUEE SUD			
11	Route	340,1 à 340,6	2,7 à 3,6 m	OCHEY
12	Arbres	344,8 à 347,4 m	2,8 à 7,8 m	OCHEY
13	Arbre	346,8 m	0,5 m	OCHEY
14	Arbre	362,1 m	0,3 m	ALLAIN THUILLEY-AUX-GROSEILLES
15	Arbres	368,8 à 373 m	1 à 3 m	ALLAIN
16	Arbre	348,5 m	2,1 m	OCHEY THUILLEY-AUX-GROSEILLES
17	Arbres	349,3 à 352,8 m	7,8 à 10,2 m	OCHEY
18	Route	343,5 à 344,8 m	1,4 à 2,4 m	OCHEY
19	Arbres	339,1 à 339,6 m	0,1 à 1 m	OCHEY
20	Panneau	339,6 m	10,4 m	OCHEY

Numéro de l'obstacle	Surface concernée Nature de l'obstacle	Altitude de l'obstacle à son sommet (en mètres NGF)	Hauteur de dépassement (en mètres)	Commune
21	Panneau	344,9 m	3,6 m	OCHEY
22	Panneau	344,8 m	6,7 m	OCHEY
	SURFACE LATERALE EST			
23	Arbres	350,7 à 353,7 m	2,1 à 4,7 m	OCHEY et THUILLEY-AUX-GROSEILLES
24	Route	347,4m	3,9 m	OCHEY
25	Arbres	349,7 à 359,2 m	0,3 à 4,9 m	OCHEY
26	Clôture	347,4 à 347,5 m	1,2 à 1,9 m	OCHEY
27	Route	349,1 à 349,5 m	0,6 à 2,3 m	OCHEY
28	Arbres	346,2 à 346,4 m	3,1 à 3,5 m	OCHEY
29	Bati dur	345 m	0,3 m	OCHEY
30	Arbre	338,9 m	2,2 m	OCHEY
31	Arbres	341,9 à 346,8 m	0,1 à 2,8 m	OCHEY
32	Lampadaire	339,5 à 341,4 m	1 à 4,6 m	OCHEY
33	Bati léger	338,4 à 342,9 m	0,2 à 9,1 m	OCHEY
34	Bati dur	338,8 à 339,5 m	2,3 à 3 m	OCHEY
35	Lampadaire	340,9 à 341,2 m	0,4 à 1,2 m	OCHEY
36	Mur	340,9 à 341,3 m	4 à 4,7 m	OCHEY
37	Arbres	336,9 à 344,6 m	2,9 à 6,4 m	OCHEY
38	Route	336,2 m	1,8 m	OCHEY

Ils sont repérés par un symbole ainsi que par un chiffre sur les plans (voir légende des plans).

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'État ou par l'arrêté ministériel qui l'approuve.

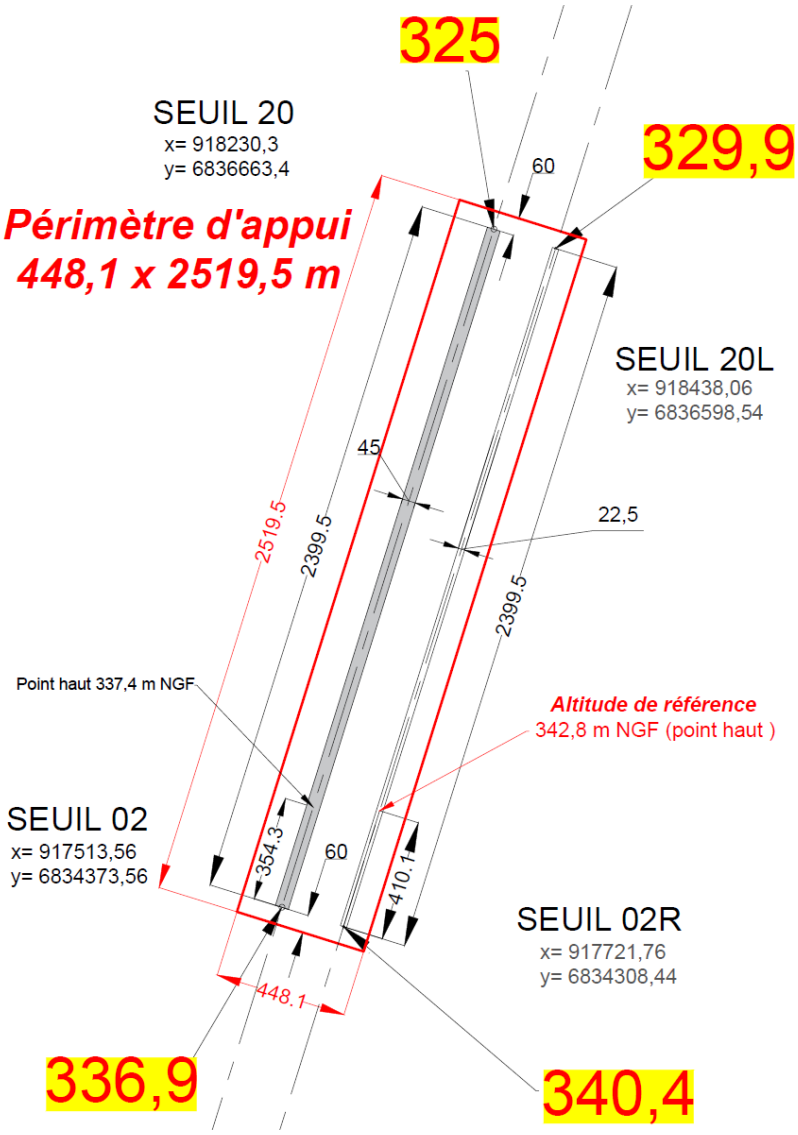
En conséquence, il s'applique à tout obstacle à venir : bâtiment, installation, plantation, etc.

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.

SYSTEME DE REFERENCE GEOGRAPHIQUE ET PLANIMETRIQUE			
ZONE	**SYSTEME GEODESIQUE**	**ELLIPSIDE ASSOCIE**	**PROJECTION**
France Métropolitaine	RGF 93	IAG GRS 1980	Lambert 93
SYSTEME DE REFERENCE ALTIMETRIQUE			
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.