

Direction générale de l'Aviation civile

Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est

Département Surveillance et Régulation

Division Régulation et Développement durable

Subdivision Développement durable

Direction départementale des territoires de
l'Yonne

SEUFCNC

AERODROME DE AUXERRE BRANCHES

Rapport de présentation du Plan d'Exposition au Bruit



SOMMAIRE

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)	3
1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE	3
2. METHODE D'ELABORATION	4
A) UNE EVALUATION DE LA GENE SONORE A COURT, MOYEN ET LONG TERME	4
B) LE LDEN, UN NOUVEL INDICE, MOINS SPECIFIQUE QUE L'INDICE PSOPHIQUE	4
3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION	5
II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE AUXERRE BRANCHES	8
1. PRESENTATION DE L'AERODROME	8
A) LES PISTES	8
B) LES TRAJECTOIRES	8
C) LES PROCEDURES	9
2. LES AERONEFS RETENUS	9
3. LES HORIZONS ENVISAGES	11
4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL	11
III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PEB DE AUXERRE BRANCHES	12
1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C	12
3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES	13
A) LE PERIMETRE CONCERNE	13
B) ANALYSE DES COURBES (CF ANNEXE 4)	13
C) IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES CONCERNEES : EXAMEN DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME (CF. ANNEXE 8)	13
IV LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB	15
1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES	15
2. PHASE ADMINISTRATIVE	15
A) CONSULTATIONS	15
B) ENQUETE PUBLIQUE ET APPROBATION	15
ANNEXE 1 : CARTES AERONAUTIQUES	17
ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES	18
ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS	19
ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES	20
ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL D'ELABORATION	21
ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION	23
ANNEXE 7 : CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI CONCERNES	24
ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE	25
ANNEXE 9 . FICHES	30
FICHE N° 1 : COMMUNE DE CHARBUY	30
FICHE N° 2 : COMMUNE DE APPOIGNY	31
FICHE N° 3 : COMMUNE DE BRANCHES	32
FICHE N° 4 : COMMUNE DE PERRIGNY	33
ANNEXE 10 . GLOSSAIRE	34

I DEFINITION D'UN PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB)

1. FINALITE ET TEXTES DE REFERENCE

Le PEB est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en posant des droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.

Le PEB vise à éviter que des populations nouvelles ne subissent des nuisances sonores, immédiatement ou à terme, dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore et à préserver l'activité aéronautique avec son éventuel développement de l'infrastructure aéroportuaire.

Si, pour cela, il encadre et limite le droit à construire dans certaines zones, y compris en cas d'extension ayant pour effet d'augmenter la capacité d'accueil, il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

En finalité, ce document d'urbanisme doit être annexé, lorsqu'il existe, au plan local d'urbanisme, au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale des communes concernées. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles actées dans le PEB.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- Code de l'urbanisme : articles L147-1 à L147-8 et R147-1 à R147-11 ;
- Le code de l'environnement : articles L.571-1113; R.571-58...65 et 70...80 ;
- Le code des Transports ; articles L.6361-1...14 ;
- Décret n° 97-607 du 31 mai 1997 relatif aux règles de protection contre le bruit et à l'aide aux riverains des aérodromes ;
- Loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n° 2002-3 du 03 janvier 2002 ;
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat.
- Décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes ;

2. METHODE D'ELABORATION

a) Une évaluation de la gêne sonore à court, moyen et long terme

Le PEB définit les zones autour de l'aéroport à partir d'une évaluation de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. Cette évaluation est établie, depuis l'entrée en vigueur des dispositions du décret du 26 avril 2002, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Ce décret introduit la prise en compte d'hypothèses sur la base d'un découpage journalier « jour, soirée, nuit » à court et moyen terme, en plus de celles à long terme. Les zones du PEB reflètent donc une combinaison de la réalité du moment et d'une projection dans le temps à plusieurs horizons de la vie de l'aéroport.

Pour ce faire, il est nécessaire de simuler à ces horizons dans le contexte des conditions d'exploitation aéroportuaire, les émissions sonores engendrées par l'activité, ce qui revient à établir des prévisions réalistes concernant les données suivantes :

- Nombre de mouvements d'avions et répartition par type d'avion,
- La typologie des appareils établissant le trafic sur l'aérodrome,
- Répartition des mouvements par trajectoire et par sens d'atterrissage,
- La part des vols de nuit (22h-6h) et de soirée (18h-22h).

b) Le L_{den} , un nouvel indice, moins spécifique que l'indice psophique

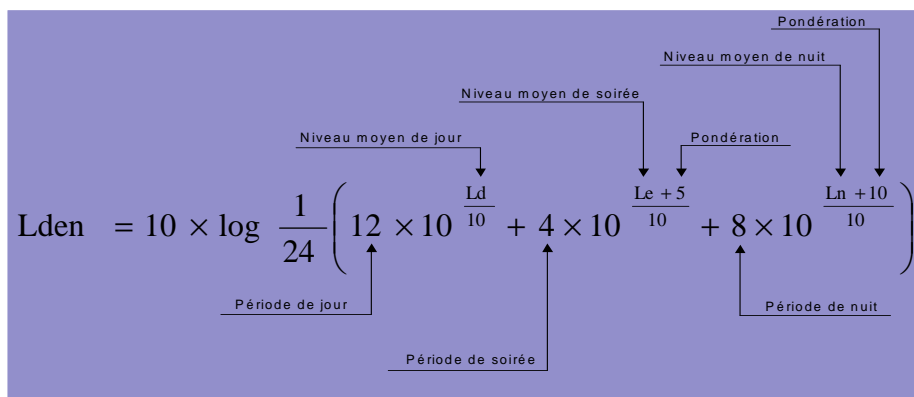
La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et, maintenant, la soirée : chaque vol nocturne est pondéré d'un coefficient 10, chaque vol de soirée d'un coefficient 5.

Sur proposition de l'autorité de contrôle des nuisances sonores, la France a adopté en 2002 l'indice L_{den} . Cet indice exprimé en décibels (dbA), évalue l'exposition du bruit pendant une durée déterminée pondérée.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB et les PGS est INM (version 7.0) permettant une modélisation de la gêne sonore de plus en plus proche de la réalité. Il permet aussi, grâce à un modèle numérique de terrain (MNT) adapté par l'IGN, la prise en compte du relief.

La formule du L_{den} , qui s'exprime en décibel, est la suivante :


$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left(12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$

3. CONTENU ET MODALITES D'APPLICATION

Le modèle mathématique permet de quantifier la gêne sonore future en chaque point du territoire voisin de l'aéroport. Il est alors possible de relier entre eux, sur une carte, les points où le L_{den} a la même valeur. Le résultat est une courbe entourant tout ou partie de l'aéroport, allongée dans l'axe des pistes en raison du bruit produit lors des opérations de décollage et atterrissage.

Dans la zone comprise à l'intérieur de chaque courbe, la gêne sonore sera supérieure à la valeur de l'indice considéré (par exemple 70 dans la zone de bruit fort) ; à l'extérieur de cette courbe, la gêne sera inférieure, décroissante à mesure que l'on s'éloigne.

Les zones A et B, de bruit fort

Les zones A et B du PEB, appelées zones de bruit fort, sont délimitées par les courbes L_{den} 70 pour la zone A, et par une valeur choisie par le préfet, entre le L_{den} 65 et le L_{den} 62 pour la zone B (cette modulation est une disposition nouvelle introduite par le décret du 26 avril 2002).

Toute construction neuve à usage d'habitation et toute action sur le bâti existant tendant à accroître la capacité d'accueil sont, sauf rares exceptions, non autorisées.

La zone C, de bruit modéré

L'indice délimitant la zone C est choisi par le préfet, dans une fourchette allant du L_{den} 57 au L_{den} 52, ce dernier étant le plus protecteur.

A l'intérieur de la zone C, les restrictions en matière d'urbanisation sont moins contraignantes que dans les zones A et B.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain modifiée par la loi n°2002-3 du 3 janvier 2002 introduit une disposition nouvelle en ce sens qu'à l'intérieur des zones C, les PEB peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. La loi n°2003-590 du 2 juillet 2003 prévoit que ces secteurs peuvent être introduits, après enquête publique, postérieurement à la publication du PEB, si la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale concerné en fait la demande.

La zone D

Dans cette zone, l'indice est compris entre la valeur limite de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50, limite inférieure fixée par le décret n°2002-626 du 26 avril 2002.

La zone D ne donne pas lieu à des restrictions des droits à construire, mais étend le périmètre dans lequel l'isolation phonique de toute nouvelle habitation et l'information des futurs occupants, acquéreurs ou locataires du logement, sont obligatoires.

Elle n'est obligatoire que pour les aérodromes pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes, a dépassé 20 000 lors de l'une des 5 années civiles précédentes.

Dans chacune des quatre zones de bruit, le contrat de location d'un immeuble à usage d'habitation doit comporter une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq (62 \text{ à } 65)$	ZONE C $(62 \text{ à } 65) > L_{den} \geq (52 \text{ à } 57)$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $(52 \text{ à } 57) > L_{den} \geq 50$
CONSTRUCTIONS NOUVELLES A USAGE D'HABITATION				
Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci	Autorisés *			Autorisés *
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone	Autorisés * dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés *		
Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole				
Constructions individuelles non groupées	Non autorisées		Autorisées * si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances	
Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)	Non autorisés		Opérations de reconstruction autorisées * si rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B, dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur	
EQUIPEMENTS PUBLICS OU COLLECTIFS				
Création ou extension	Autorisée * s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes		Autorisée *	Autorisée *
INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT				
Rénovation, réhabilitation améliorée, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisée * sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances			Autorisées *
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées * sous réserve de se situer dans un des secteurs délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existant, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores	

Tableau synthétisant les règles d'urbanisme applicables dans les zones d'un PEB (plusieurs textes)

* sous réserve d'une isolation acoustique et, le cas échéant, de l'information des futurs occupants

Niveaux d'isolation acoustique devant être atteints dans les différentes zones du PEB

	Zone A	Zone B	Zone C	Extérieur immédiat de la zone C
Constructions à usage d'habitation exceptionnellement admises	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux d'enseignement et de soins	47dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)
Locaux à usage de bureaux ou recevant du public	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	30 dB(A)

II LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PEB DE AUXERRE BRANCHES

La loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a rendu obligatoire l'élaboration d'un PEB sur les aérodromes civils ou militaires. Il s'agit des aérodromes de catégorie A, B et C selon le code de l'Aviation Civile (R222-5) et de ceux figurant sur une liste établie par l'autorité administrative (cf. arrêté du 28 mars 1988 modifié).

L'aérodrome de Auxerre-Branches, ouvert en catégorie C, doit réglementairement être doté de ce document d'urbanisme comme prévu par le décret du 26 avril 2002.

1. PRESENTATION DE L'AERODROME

L'aérodrome de Auxerre Branches, situé à environ 8 km au nord-ouest de la ville de Auxerre, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. Il est exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Yonne.

a) Les pistes

La plate-forme comprend une piste revêtue de 1650 m de long sur 30 m de large d'orientation 01 (006°) / 19 (186°).

b) Les trajectoires

Les tracés, sur fond cartographique annexé, représentent les traces moyennes projetées au sol des procédures de circulation aérienne prises en compte dans l'élaboration du projet de PEB.

En effet, les phénomènes météorologiques, les différents types de système de navigation utilisés et les performances hétérogènes des avions, font que les trajectoires réelles des appareils apparaissent sous forme d'un faisceau plutôt que sous une trace unique. Aussi, pour les besoins de l'étude, une trajectoire médiane a été prise en compte.

Les départs sont représentés en bleu, les arrivées en rouge. (cf annexe 2)

Les trajectoires ont été définies par le Service de la navigation aérienne Nord-Est et ont été modélisées par la subdivision développement durable de la Direction de la sécurité de l'Aviation civile Nord-Est.

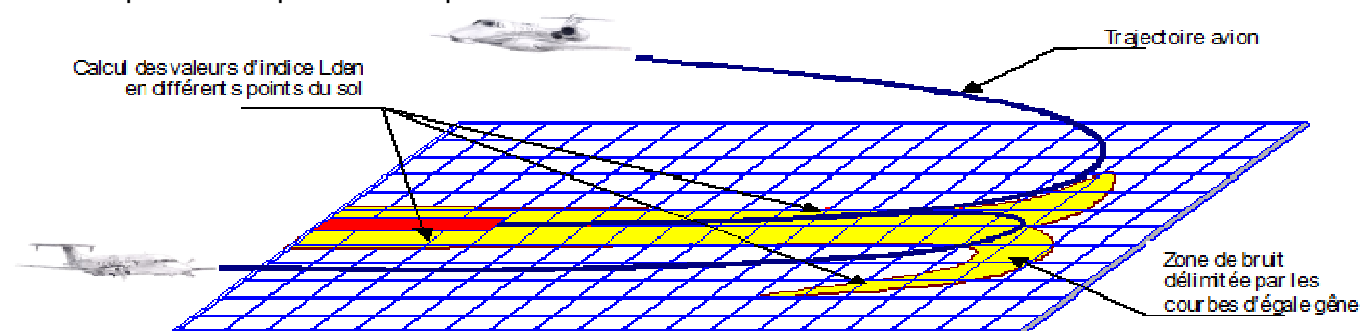
Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements par QFU (ou sens de piste) s'établit de la manière suivante :

- pour la piste revêtue : 60,5% d'utilisation en QFU 01 et 39,5% d'utilisation en QFU 19

Les trajectoires départs sont identifiées conformément à la documentation aéronautique (cf annexe 1).

Pour une modélisation réaliste du bruit généré, les trajectoires des aéronefs ne peuvent pas être assimilées à des systèmes de type filaire constitués de rails que les avions suivraient avec précision. L'organisation de la circulation aérienne, l'utilisation ou non des systèmes de gestion de vol, les variables de pilotage et météorologiques conduisent nécessairement à une dispersion significative des trajectoires réelles.

Cette dispersion est prise en compte dans la modélisation des courbes de bruit.



La représentation graphique est établie à l'échelle 1/25000^{ème}, conformément à l'article R147-5 du code de l'urbanisme. L'ensemble des 3 courbes résultant du choix des indices devient la représentation graphique du projet de PEB soumis à l'instruction administrative réglementaire. La courbe « Long terme », à échéance 10 ans, est celle soumise à l'enquête publique.

c) Les procédures

Procédures IFR :

- Départs IFR : sont omnidirectionnels, les consignes recommandées sont :
 - pour les deux QFU : monter dans l'axe jusqu'à une altitude de 1023 pieds QNH, avant de virer
- Arrivées IFR : (les données ont été calculées avec les approches IFR en vigueur au moment de l'élaboration du dossier ; elles sont compatibles également avec les approches IFR actuellement en vigueur)
 - Arrivée ILS QFU19 : interception de l'axe, à 6.3 Nm du seuil de piste 19, descente selon une pente de 5,2% et une arrivée rectiligne dans l'axe de piste.
 - Arrivée NDB QFU19 : interception de l'axe à 3.7 Nm du seuil de piste 19, descente selon une pente de 5.2% et une arrivée rectiligne dans l'axe de piste
- L'hippodrome d'attente se situe à l'est de Migennes à une altitude de 2500 pieds.

Procédures VFR :

- Départs VFR : Les départs, concernant les vols voyage, s'effectuent par une montée dans l'axe de piste jusqu'à une hauteur de 500 pieds, puis éclatement des trajectoires. Les départs concernant les vols d'entraînement s'effectuent par un tour de piste à 1000 pieds QNH.
- Arrivées VFR : Toutes les arrivées s'effectuent par un tour de piste à une hauteur de 1000 pieds QNH avec intégration en « vent arrière », selon le QFU préférentiel 19 en raison de la procédure IFR.

Nota : 1 pied équivaut à environ 30 cm et 1 NM correspond à 1852 mètres.



2. LES AERONEFS RETENUS

Le trafic associé à l'activité Vol Affaire/Commercial est effectué par les aéronefs bi-réacteurs (**Citation, CL600, B737-300**), des turbopropulseurs Beechcraft (**BE90, BE200, AT43**).

			
BE90	BE200	Cessna Citation	CL600
			
	AT43	B737-300	

Ces avions sont modélisés dans INM et leurs profils de vol (masse maximale au décollage, etc...) ont été adaptés à leur exploitation sur cet aérodrome.

Concernant le trafic associé à l'aviation générale, on dénombre peu d'appareils pour lesquels le bruit a été modélisé à ce jour. La plupart de ces monomoteurs à pistons sont classés en deux familles, suivant qu'ils sont équipés d'une hélice à pas fixe ou à pas variable.

	
<p>PA38 – Type hélice à pas fixe</p>	<p>TB20 – Type hélice à pas variable</p>

L'activité « militaire » (appareils utilisés par l'armée de l'air) est :

			
<p>AlphaJet</p>	<p>CN235</p>	<p>FA7X</p>	<p>G120</p>

L'activité « hélicoptère » associée au trafic est également identifiée. Il s'agit des « Aérospatiale » **AS350**, quelques **Gazelle et Puma**, des « Eurocopter » **EC120, EC135, EC145**, des « Bell » **B206** et des « Robinsons » **R22/R44**.

			
<p>AS350</p>	<p>EC120</p>	<p>EC135</p>	<p>EC145</p>
			
<p>B206</p>	<p>R22/R44</p>	<p>Gazelle</p>	<p>A109</p>

3. LES HORIZONS ENVISAGES

Les hypothèses de trafic aux trois horizons, en nombre de mouvements annuels par types d'aéronefs et par périodes (jour/soirée/nuit), prises en compte pour l'élaboration de l'avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB), ont été élaborées par l'exploitant de la plateforme.

Un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage, soit à un vol d'entraînement (tour de piste et circuit).

Le propriétaire/exploitant de l'aérodrome ne prévoit pas de développement des infrastructures sur les dix prochaines années.

Ainsi, les hypothèses de trafic en termes de mouvements d'aéronefs, sont les suivantes :

- A court terme, le nombre de mouvements atteint 16 521 mouvements d'avions, concernant principalement le domaine de l'aviation générale en VFR,
- A moyen et long termes, l'exploitant prévoit une hypothèse de croissance moyenne d'environ 3,4% par an, soit :
 - à moyen terme : 19 087 mouvements totaux
 - à long terme : 22 155 mouvements totaux.

Le détail des hypothèses de trafic aux trois horizons est présenté en (ANNEXE 3).

4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
ATR43/45	66%	28%	6%
ATR72/SB20/SF340	90%	10%	0%
BE1900/BE200/EMB120/P180	72%	18%	10%
BAE146	50%	25%	25%
B737-300	83%	0%	13%
BE90/TBM700	96%	4%	0%
CL300/CL600	73%	11%	16%
C510/C525/CJ30	60%	20%	20%
AlphaJet	100%	0%	0%
CN235	98%	2%	0%
C130/C160	82%	13%	5%
R44	99%	1%	0%
AS350	100%	0%	0%
SA341 Gazelle	100%	0%	0%
A109	83%	17%	0%
B06	91%	8%	1%
EC120/135/145	100%	0%	0%

III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PEB DE AUXERRE BRANCHES

1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C

Le Préfet de L'Yonne a, par arrêté préfectoral n° DDT/SEFC/2014/0040 (cf. annexe 5), notifié l'élaboration du PEB de Auxerre-Branches

Le PEB est défini par la valeur d'indice L_{den} des courbes :

- **Choix de l'indice L_{den} 62 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B,**
- **Choix de l'indice L_{den} 55 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.**
- L'indice L_{den} 50 définit la courbe extérieure d'information de la zone de bruit D.

Nota : à compter de la décision d'élaboration ou de révision du PEB, le Préfet peut, par arrêté, délimiter les territoires à l'intérieur desquels s'appliqueront, par anticipation, pour une durée maximale de 2 ans renouvelable une fois, les dispositions relatives à l'article L147-5 du code de l'Urbanisme concernant la zone C.

A savoir que la zone A est délimitée par la valeur L_{den} 70 db fixée par le décret du 26 avril 2002.

A titre d'information, le tableau comparatif en niveau de bruit produit par :

Appareils	Mesure en dB(A)
Grand magasin, cantine	70
Rue bruyante	70
Sèche-cheveux	70
Air climatisé	Jusqu'à 68
Conversation normale	60
Musique douce	50
Bureau calme	50
Réfrigérateur, bruissement de feuilles	40
Chambre d'hôpital	30
Murmure	30
Respiration normale	10

2. REPRESENTATION GRAPHIQUE

Les courbes de bruits présentées sont issues du logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7.0b développé par l'administration américaine de l'Aviation civile.

Le modèle de bruit s'appuie sur deux composantes : une base de données aéronefs qui comporte des données acoustiques et de performances spécifiques à chaque aéronef et un moteur de calcul qui est le programme informatique qui modélise les émissions sonores avec les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit modélisées par ce logiciel sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet une présentation de ces courbes sur un fond de carte IGN « Scan 25 » spatialement référencé. Pour cette étude, le logiciel « MAPINFO » version 10.0 a été utilisé.

3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES

La maîtrise de l'urbanisation autour des aérodromes est directement liée à l'existence d'un plan d'exposition au bruit (PEB) et repose sur un ensemble de règles définies à l'article L 147-5 du code de l'urbanisme.

La réglementation de l'urbanisation dans les zones considérées vise à organiser l'utilisation des sols et limiter l'accroissement des populations exposées aux nuisances de bruit dans l'environnement des aérodromes.

a) Le périmètre concerné

Le plan d'exposition au bruit (PEB) impacte quatre communes :

- BRANCHES,
- CHARBUY,
- APPOIGNY,
- PERRIGNY.

b) Analyse des courbes

L'impact des courbes de bruit A, B, C et D sur l'urbanisme au voisinage de l'aérodrome met en évidence les constatations suivantes (cf annexe 4) :

(Nota bene : la source des calculs de bâtiments déjà présents dans les zones de bruit provient de la couche "Bâti" de la BD TOPO© IGN 2010. Les comptages ont été opérés par requête exécutée sous le logiciel MAPINFO, après superposition des fichiers numérisés des courbes de bruit de l'aérodrome).

La zone A (à l'intérieur de la courbe Lden 70) et la zone B (contenue entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 62) sont incluses dans l'emprise de l'aérodrome,

La zone C (contenue entre la courbe Lden 62 et la courbe Lden 55) concerne quatre communes et impacte des bâtiments industriels, agricoles ou commerciaux et un logement à usage d'habitation.

c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme (cf. annexe 9)

Pour mémoire, conformément à l'article L147-1 du code de l'urbanisme, les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les plans d'occupation des sols et les cartes communales doivent être compatibles avec les dispositions du PEB.

En pratique, la compatibilité s'apprécie au regard de deux critères. D'une part, il ne doit pas être inscrit de zone d'extension de l'urbanisation à vocation d'habitat dans les zones A, B et C du PEB. D'autre part, il ne doit pas être programmé de réalisations d'équipements publics ou collectifs en zones A et B sauf s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes.

De l'analyse des documents locaux d'urbanisme, il ressort que les communes peuvent être classées en 4 catégories :

- celles où l'impact est nul, les zones de bruit ne couvrant pas les parties urbanisées de la commune ;
- celles où l'impact est faible, la seule zone de bruit couvrant le périmètre des parties habitées de la commune correspondant à la zone D qui ne génère aucune interdiction de construire ;
- celles où l'impact est fort, les zones de bruit B ou C générant des interdictions de construire venant couvrir partiellement des parties habitées de la commune ;
- celles où l'impact est très fort, les zones de bruit B et C venant couvrir, outre des parties habitées, des secteurs ayant vocation à être urbanisés à vocation d'habitat.

Communes impactées par le PEB				
Superficies impactées par commune (ha)	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
CHARBUY	0,42	2,82	19,62	83,86
BRANCHES	5,33	28,97	59,82	61,14
APPOIGNY	3,47	7,25	20,79	46,50
PERRIGNY				3,55

Habitations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	62 à 70	55 à 62	50 à 55
Communes	Estimation suivant population INSEE 2009			
CHARBUY	0	0	1	13
BRANCHES	0	0	1	4
APPOIGNY	0	0	0	0
PERRIGNY				0

IV LA PROCEDURE D'ELABORATION DU PEB

1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES

Cette étape consiste à recueillir les données techniques qui prennent en compte les mouvements d'aéronefs du trafic aérien sur l'année écoulée avec les types d'avions associés par répartition sur les sens de piste arrivée/départ de l'aérodrome, ainsi que les prévisions d'évolution des infrastructures aéroportuaires et du développement du trafic sur les 10 ans à venir, établies par l'exploitant de l'aérodrome ou son délégué.

2. PHASE ADMINISTRATIVE

La phase administrative se subdivise elle-même en deux temps. Le premier est consacré aux consultations des collectivités et des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés, le second, à l'enquête publique qui précède l'approbation du PEB.

L'ensemble de ces étapes est conduit sous l'autorité des préfets des départements concernés avec l'accord du ministre chargé des transports.

a) Consultations

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis aux maires des communes concernées et aux présidents des EPCI compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R147-7 et R147-8 du code de l'urbanisme, accompagnée du projet de PEB. Elle a été publiée dans deux quotidiens locaux, affichée dans chaque mairie et siège des EPCI durant un mois.

La consultation des communes et des EPCI ainsi que du Conseil Général de l'Yonne et de la Région Bourgogne s'est déroulée **du 02 avril au 02 mai 2015**. (cf annexe 7)

Nota : en l'absence de réponse, leur avis est réputé favorable.

b) Enquête publique et approbation

La présente enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations, suggestions et contre-propositions, sur le projet de plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auxerre tel que figurant en annexe, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information, en vue de déterminer la suite à donner au dossier.

A l'issue des différentes consultations, le Préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le président du tribunal administratif est saisi par le Préfet en vue de la désignation d'un commissaire enquêteur. Un arrêté préfectoral organise cette enquête qui est affiché en mairie, dans la zone publique de l'aérodrome ; il est publié dans deux quotidiens locaux, quinze jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

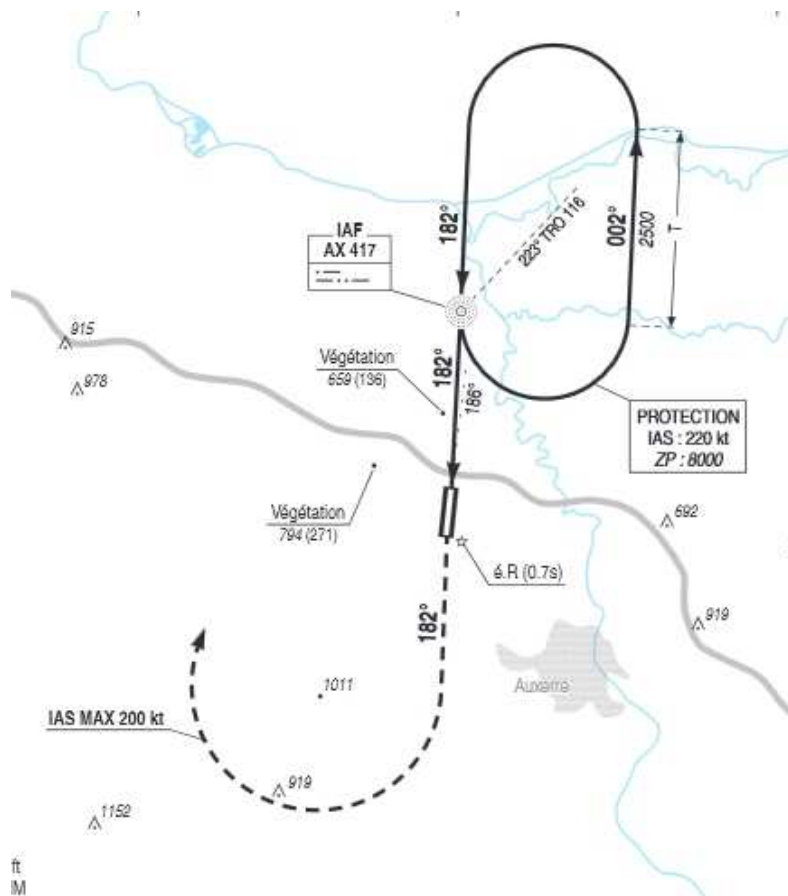
La durée minimale de l'enquête est d'un mois. Le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervient au plus tard dans un délai d'un mois à l'issue de l'enquête publique. Après avoir recueilli les avis, le commissaire enquêteur remet au Préfet le dossier d'enquête avec son rapport et ses conclusions ; le projet de PEB peut être amendé pour tenir compte des résultats et remarques de l'enquête publique (cf annexe 8).

Le Préfet prend ensuite l'arrêté approuvant le PEB.

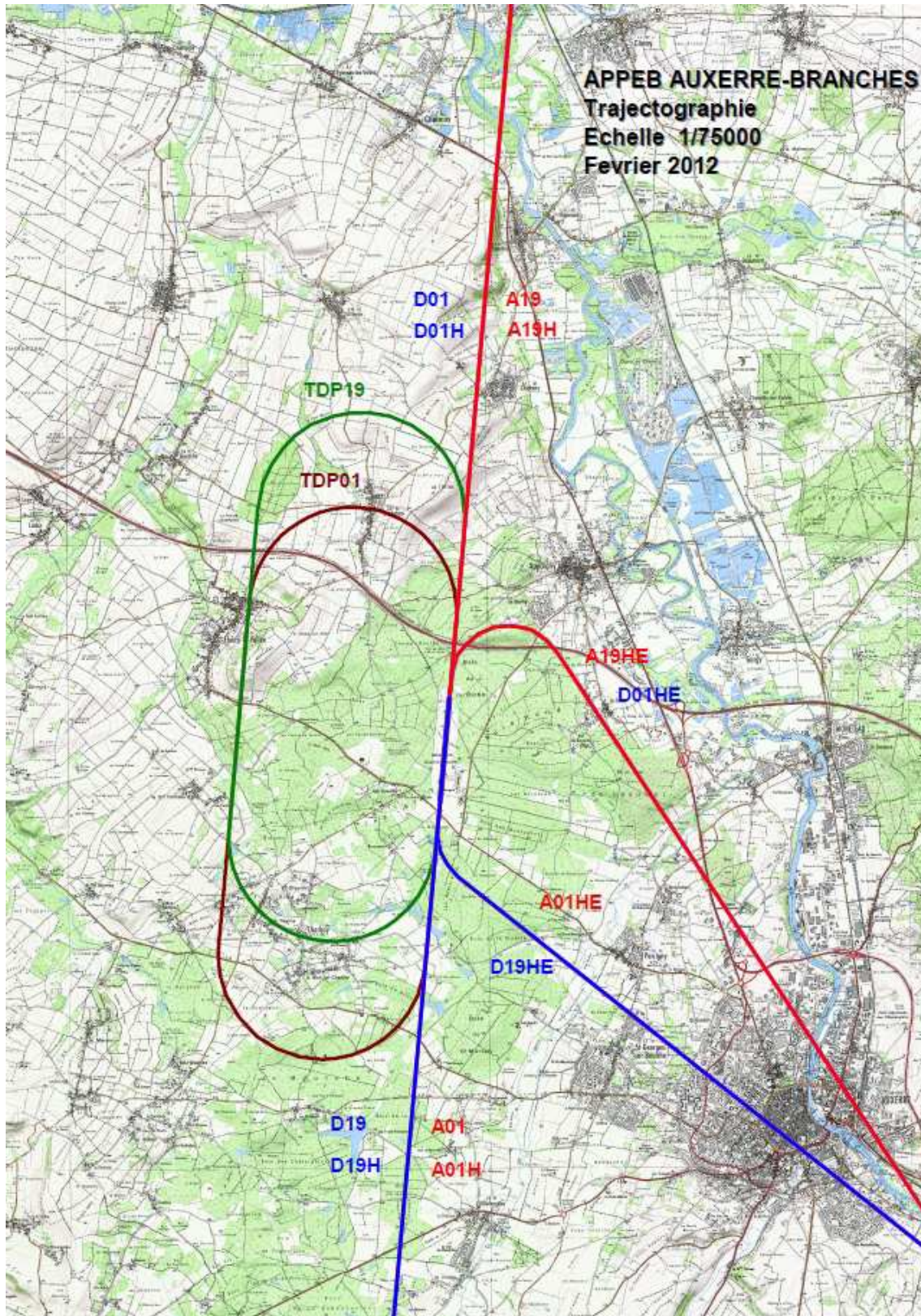
L'arrêté d'approbation et le PEB doivent être tenus à la disposition du public dans les mairies, aux sièges des EPCI et en Préfecture. L'avis de mise à disposition doit être publié dans deux quotidiens locaux et affiché dans les mairies et aux sièges des EPCI.

Conformément aux dispositions du 7^{ème} alinéa de l'article L147-3 du code de l'Urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux d'urbanisme, plans de sauvegarde et de mise en valeur et les cartes communales devront être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

ANNEXE 1 : CARTES AERONAUTIQUES



ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES



ANNEXE 3 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

Court terme 2010 – 16 521 mouvements

Type d'activité		Mouvements annuels
Affaire / Commercial	ATR43/45	18
	ATR72/SB20/SF340	10
	B1900D/BE200/EMB120/P180	78
	B737-300	6
	Bae 146	4
	BE90/TBM700	118
	C510/C525/CJ30	20
	CL300/CL600	19
	EMB135	12
	C560/C56X/BE400	34
Aviation légère	BE33/C212/F406	101
	GLF5	2
	C560/C56X/C680	34
	C550/C525/C510	50
	FA10/FA20/LJ40/LJ60/HS125	50
	C303/C310/C337/C340/C402/C421/GA7/P68T/PA23/PA30/PA31/PA34/PA44/TBM7	565
	C150/C152/C170/C172/C177	2010
	C182/C206/DA42/DR40/HR20/M20P/PA28/PA32/PC6T/SR22/TRIN	3535
AT01/BE33/BE36/DA40/DR30/MCR1/PA38/RALL/SR20	1730	
Militaires (ou équivalents)	Ajet/FA10	16
	FA7X/FA50	14
	C130/C160	22
	E121/CN235	364
	TBM700	552
	TB30/G120	48
Hélicoptères	R22 / R44	100
	AS32/AS50	166
	AS55	41
	SA341 Gazelle	84
	A109	264
	B06	12
	EC120/135/145	88

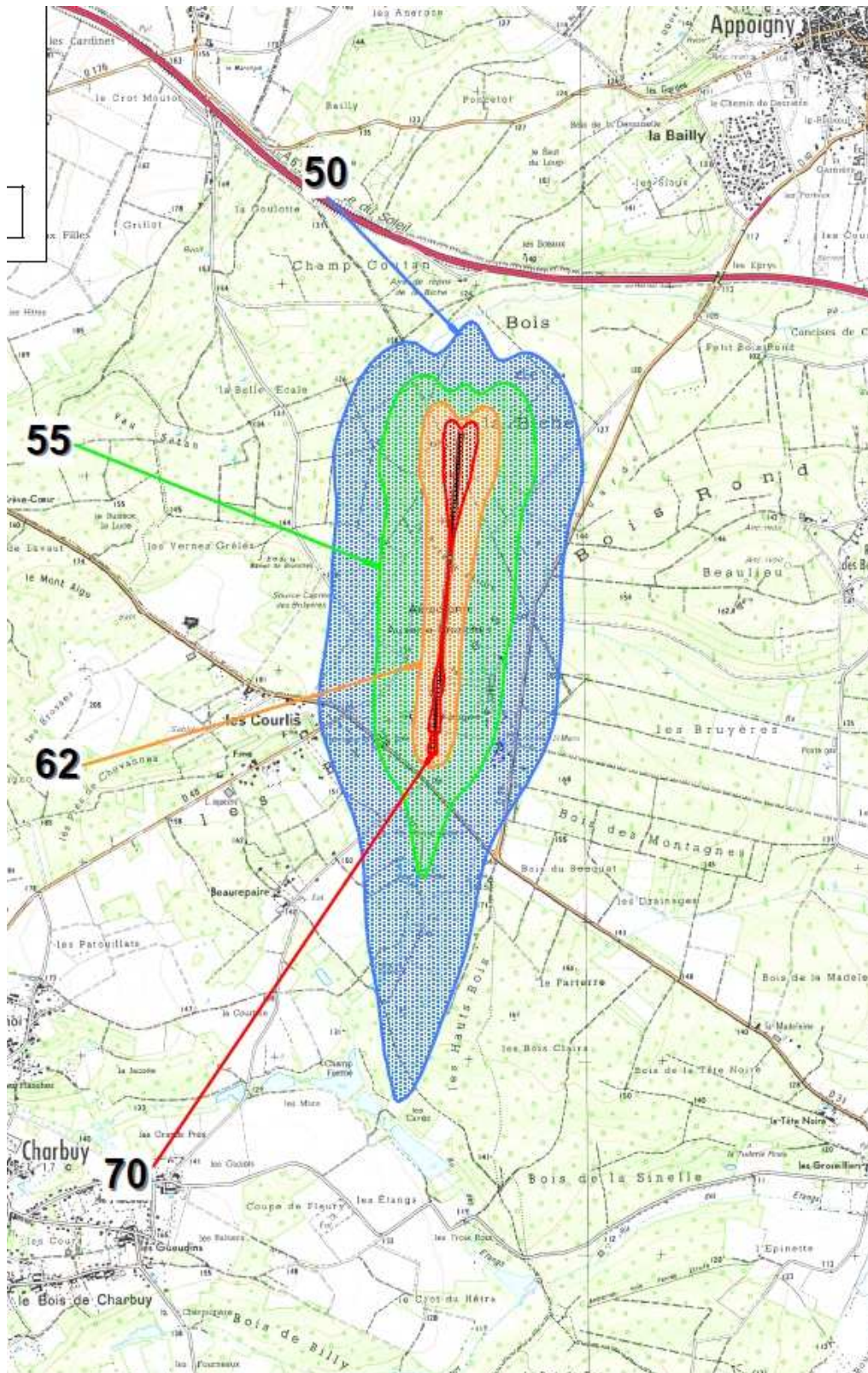
Moyen terme 2015 – 19 087 mouvements

Long terme 2020 – 22 155 mouvements

Nota : Les données élaborées par l'exploitant d'aérodrome sont moyennées et représentatives du trafic caractéristique de l'aérodrome.

ANNEXE 4 : ANALYSE DES COURBES

Courbe « Long Terme »



ANNEXE 5 : ARRETE PREFECTORAL D'ELABORATION



PRÉFET DE L'YONNE

Direction départementale
des territoires

Service
de l'environnement

Unité
forêts, chasse, nature
et cadre de vie

ARRETE N°DDT/SEFC/2014/0040 notifiant l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auxerre-Branches

Le préfet de l'Yonne,
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L 147-1 à L 147-8 et R 147-1 à R 147-11 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes,

VU le code de l'environnement, notamment les articles L 123-1 à L 123-16, L 571-11 à L 571-13, R 123-1 à R 123-23, R571-58 à R 571-65 et R 571-70 à R 571-80, portant sur les procédures d'information et de participation du public dans les décisions susceptibles d'affecter l'environnement,

VU l'arrêté N°DDT/SEFC/2014/0021 portant renouvellement des membres de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome de Auxerre-Branches en date du 04/06/2014,

VU l'avis favorable de la commission consultative de l'environnement de l'aérodrome d'Auxerre-Branches en date du 30/06/2014,

Considérant que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être établi conformément aux nouvelles dispositions réglementaires du code de l'urbanisme qui introduisent l'indice Lden et, prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à court, moyen et long terme,

Considérant qu'il convient de limiter l'urbanisation lorsqu'elle pourrait conduire à exposer des populations nouvelles aux nuisances sonores générées par le développement de l'activité aérienne,

SUR proposition de la secrétaire générale de la préfecture,

ARRETE :

Article 1^{er} : Il est décidé l'établissement du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Auxerre-Branches, conformément au projet figurant dans le dossier annexé au présent arrêté qui comprend les documents suivants :

- un rapport de présentation du projet de plan d'exposition au bruit,
- une carte à l'échelle 1/25000^{ème} du projet de plan d'exposition au bruit,

Article 2 : Sont concernées les communes d'Appoigny, Branches, Charbuy, Perrigny et la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois.

Article 3 : Les indices L_{DEN} définissant les limites extérieures des zones B et C sont fixés respectivement à 62 et 55dB.

Article 4 : Le projet comporte une zone D avec un indice définissant la limite extérieure à 50dB.

Article 5 : Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées ainsi qu'au président de la Communauté d'agglomération de l'Auxerrois.

Dès réception de la lettre de notification, les conseils municipaux, et l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent susmentionné, disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître, au préfet du département, leur avis sur le projet. A défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

Fait à Auxerre, le 08 JAN. 2015

Le préfet,

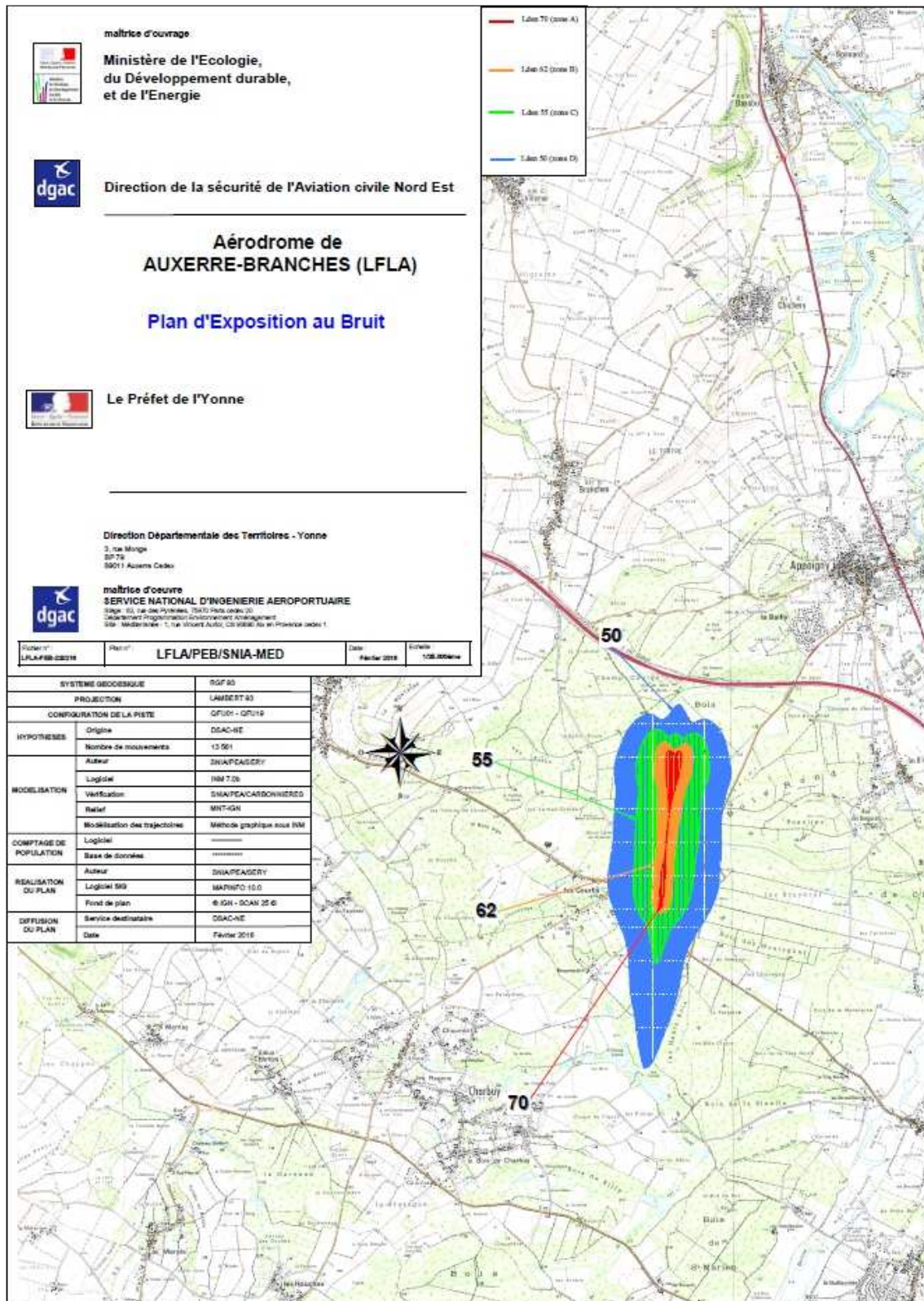
Jean-Christophe MORAUD

Madame la secrétaire générale de la préfecture de Yonne et le Directeur départemental de la direction départementale des territoires sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture et dans deux journaux diffusés dans le département, affiché en mairie de Branches, Charbuy, Appoigny et Perrigny, et au siège de la communauté de communes de l'Auxerrois pendant une durée d'un mois. Copie sera adressée pour information à la DGAC.

Le présent arrêté peut être contesté dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication :

- soit par un recours gracieux auprès de l'auteur de la décision et/ou un recours hiérarchique auprès du ministre chargé de l'environnement. L'absence de réponse dans un délai de deux mois fait naître une décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif territorialement compétent dans les deux mois suivant son intervention. Il en est de même en cas de décision explicite à compter de sa notification
- soit par un recours contentieux devant le tribunal administratif territorialement compétent.

ANNEXE 6 : PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



ANNEXE 7 : Consultation des communes et EPCI concernés



PRÉFET DE L'YONNE

Direction
départementale
des territoires

Service
de l'environnement

Unité
forêts, chasse, nature
et cadre de vie

Auxerre, le **21 AOÛT 2015**

AFFAIRE SUIVIE PAR :
Chantal CHARONNAT
TEL : 03 86 72 70 03
ddt-se-nature-paysages@yonne.gouv.fr

Synthèse des avis de la consultation des communes d'Appoigny, Branches, Charbuy, Perrigny et la communauté de communes de l'Auxerrois

Consultation menée dans le cadre de l'article R147-7 du code de l'urbanisme.

Conditions de consultation

Consultation menée du 02 avril 2015 au 02 mai 2015, par envoi des documents dans les communes. La consultation a été rendue publique :

- Par publication d'avis légaux dans l'Yonne républicaine le 13 mars 2015 et dans la liberté de l'Yonne du 12 mars 2015.
- Par affichage dans les mairies de l'arrêté durant un mois.

Observations formulées

A l'issue du délai de deux mois, aucune observation n'a été formulée.

AVIS RENDU :

Par conséquent, l'avis est favorable.

Le préfet,

Jean-Christophe MORAUD

ANNEXE 8 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE
DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES
DE L'YONNE

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE AU PLAN D'EXPOSITION AUX BRUITS DE L'AERODROME
D'AUXERRE-BRANCHES

SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES D'APPOIGNY, BRANCHES, CHARBUY,
PERRIGNY ET LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'AUXERROIS

B- CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

L'enquête publique, objet du présent rapport a pour objet le projet de Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aérodrome Auxerre-Branches sur le territoire des communes d'APPOIGNY, BRANCHES, CHARBUY, PERRIGNY et sur la Communauté de Communes de l'Auxerrois, présenté par la Direction Générale de l'Aviation Civile Nord-Est, Aéroport international de Strasbourg-Entsheim.

Décisions administratives

Demande de désignation d'un commissaire enquêteur par Lettre de M. le Préfet de l'Yonne enregistrée le 1^{er} octobre 2015.

Par Ordonnance n° E15000145/21 du 16 octobre 2015, Madame Nadia ZEUDMI-SAHRAOUI Conseiller délégué du Tribunal Administratif de DIJON a désigné les commissaires enquêteur titulaire et suppléant.

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté n° DDT/SEFC/2015/0036 de Monsieur le Préfet de l'Yonne en date du 19 novembre 2015, conformément au code de l'Environnement et plus précisément les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants.

Déroulement de l'enquête

Conformément à l'arrêté de Monsieur le Préfet de l'Yonne, la consultation du public s'est déroulée du lundi 14 décembre 2015 au vendredi 15 janvier 2016 inclus, soit pendant 33 jours consécutifs, ce, dans les conditions réglementaires.

Déroulement de l'enquête

Publicité de l'enquête :

Les annonces et publicités légales ont été effectuées dans les conditions définies par l'article R123-11 du Code de l'Environnement

Le commissaire enquêteur a vérifié la conformité de l'affichage lors de ses permanences en mairies. Un certificat d'affichage a été demandé aux Maires par la DDT.

Mobilisation du public - ambiance :

Lors des permanences, 10 personnes sont venues lors des permanences à CHARBUY, lors de celles-ci l'ambiance a été très sereine.

Les personnes n'ayant pas noté d'observations souhaitaient obtenir des renseignements sur des sujets hors enquête.

4 personnes se sont exprimées par écrit sur le registre de CHARBUY.

Thèmes

Les thèmes suivants sont évoqués :

- les survols à basse altitude par les avions de l'école de pilotage
- un problème de perturbation de la réception télévisuelle incriminant les installations de l'aéroport

Aucune des observations formulées ne paraît susceptible de remettre en cause l'enquête sur le fond.

Observations du public

Le commissaire remarque que les observations sur les survols à basse altitude hors des zones cartographiées par le PEB ainsi que sur les perturbations télévisuelles, ne concernent pas l'objet de l'enquête.

Le PEB « est un instrument juridique destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation en posant des droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aéroports.... Il n'a en revanche aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées. ».

Ce document d'urbanisme régleme l'utilisation du droit des sols aux abords des aérodromes. Il doit être annexé aux documents d'urbanisme existants (PLU, POS) des quatre communes concernées, il est opposable aux tiers pour imposer s'il y a lieu des contraintes lors des demandes de constructions ou extension d'habitations

Le mémoire en réponse de la DGAC sur les survols à proximité de l'aéroport, renvoie les plaignants à l'exploitant de l'aérodrome. Ceux-ci ont déclaré que leurs plaintes sont restées sans effet auprès de diverses instances (élus, exploitant et propriétaire de l'aérodrome). Hors, une des missions de la DGAC est de contribuer à diminuer les nuisances.

Il en est de même pour le contrôle des avions démunis de silencieux d'échappement ainsi que pour le non-respect par les écoles de pilotage de l'altitude de 1000 pieds en tour de piste.

Les plaignants attendent des autorités de tutelle un rappel des règles en vigueur dans l'espace aérien, voire si celles-ci ne sont pas respectées à l'application de sanctions.

Questions de la commission d'enquête au maître d'ouvrage

La DGAC justifie le choix des années de prise en compte des hypothèses de mouvements (court terme 2010, moyen terme 2015 et long terme 2020) par la date d'élaboration du dossier, ainsi que par la validation de la commission consultative en date du 1^{er} septembre 2015.

Le commissaire enquêteur observe que le long terme sera échu dans quatre ans ! Et que le PEB est un instrument de planification s'inscrivant dans un terme à l'horizon de 15 ans soit, en 2031 !

Il convient cependant de relativiser cet écart important, car, les perspectives de développement des mouvements restent limitées.

Conclusions

Le PEB est un document d'urbanisme règlementant l'utilisation du droit des sols aux abords des aérodromes. Il doit être annexé aux documents d'urbanisme existants (PLU, POS) des quatre communes concernées, il est opposable aux tiers pour imposer s'il y a lieu des contraintes lors des demandes de constructions ou extension d'habitations.

Le PLU de la commune d'APPOIGNY est Impacté par les zones A, B, C et D du PEB qui concernent des zones agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village ne présentant aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune

Le POS de la commune de BRANCHES est impacté par les zones A, B, C et D du PEB. Qui concernent des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village. Une habitation est implantée en zone C, quatre en zone D. Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune.

Le PLU de la commune de CHARBUY est impacté par les zones A, B, C et D du PEB qui concernent des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village. Une habitation est implantée en zone C, treize en zone D. Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune.

Le POS en cours de révision de la commune de PERRIGNY est impacté par les zones A, B, C et D du PEB qui concernent des terres agricoles situées à l'écart des parties


urbanisées du village. Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune.

Le choix de la courbe d'indice Lden de la zone C est judicieux. Il impacte deux habitations isolées existantes (une à Branches, une à Charbuy) et ne présente aucun impact sur le développement d'urbanisme des quatre communes.

Compte tenu des remarques ci-dessus, j'émet un **AVIS FAVORABLE** au projet de PEB de l'aérodrome d'Auxerre-Branches.

Saint Apollinaire, le 10 février 2016

Le commissaire enquêteur



Jacques SIMONNOT

ANNEXE 9 : FICHES

Fiche n° 1 : Commune de CHARBUY

Population en 2012 : 1846

Zones concernées par le PEB :: zone D (Lden 50), zone C (Lden 55), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 12/05/2005

Révision en cours : non

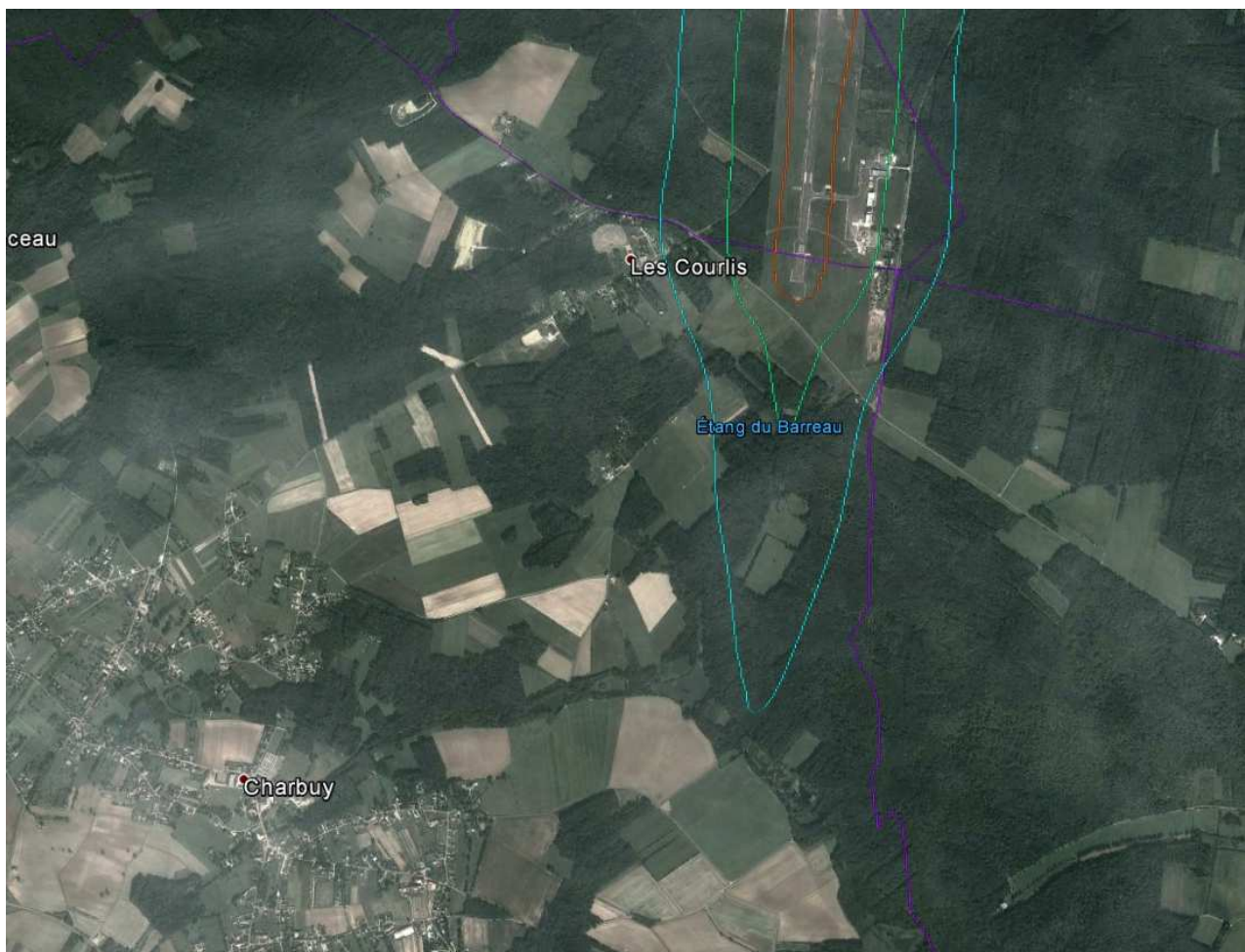
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de CHARBUY est impactée par les zones A, B, C et D du PEB.

Les zones concernées comprennent des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village ; une habitation en zone C et 13 en zone D.

Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune de Charbuy.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 2 : Commune de APPOIGNY

Population en 2012 : 3188

Zones concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 55), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan local d'urbanisme Date : approuvé le 23/05/2013

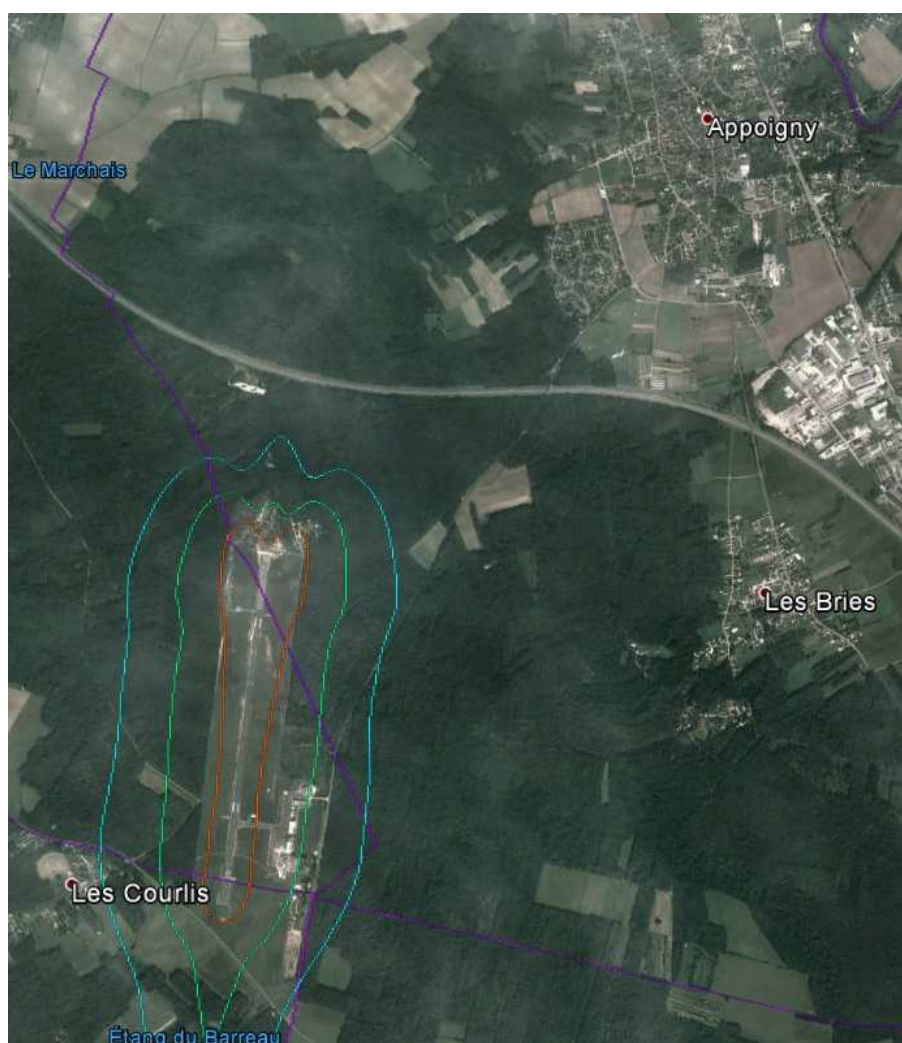
Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de APPOIGNY est impactée par les zones A, B, C et D du PEB. Les zones concernées comprennent des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village.

Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune de Appoigny.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 3 : Commune de BRANCHES

Population en 2012 : 483

Zones concernées par le PEB : zone D (Lden 50), zone C (Lden 55), zone B (Lden 62), zone A (Lden 70)

Document d'urbanisme : Plan d'Occupation des Sols Date : approuvé le 18/06/1999

Révision en cours : non

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de BRANCHES est concernée par les zones A, B, C et D du PEB.

Les zones considérées comprennent des terres agricoles situées à l'écart des parties urbanisées du village ; une habitation en zone C et 4 en zone D.

Ces zones ne présentent aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune de Branches.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



Fiche n° 4 : Commune de PERRIGNY

Population en 2012 : 1278

Zone concernée par le PEB : zone D (Lden 50)

Document d'urbanisme : Plan d'Occupation des Sols Date : approuvé le 24/01/1997

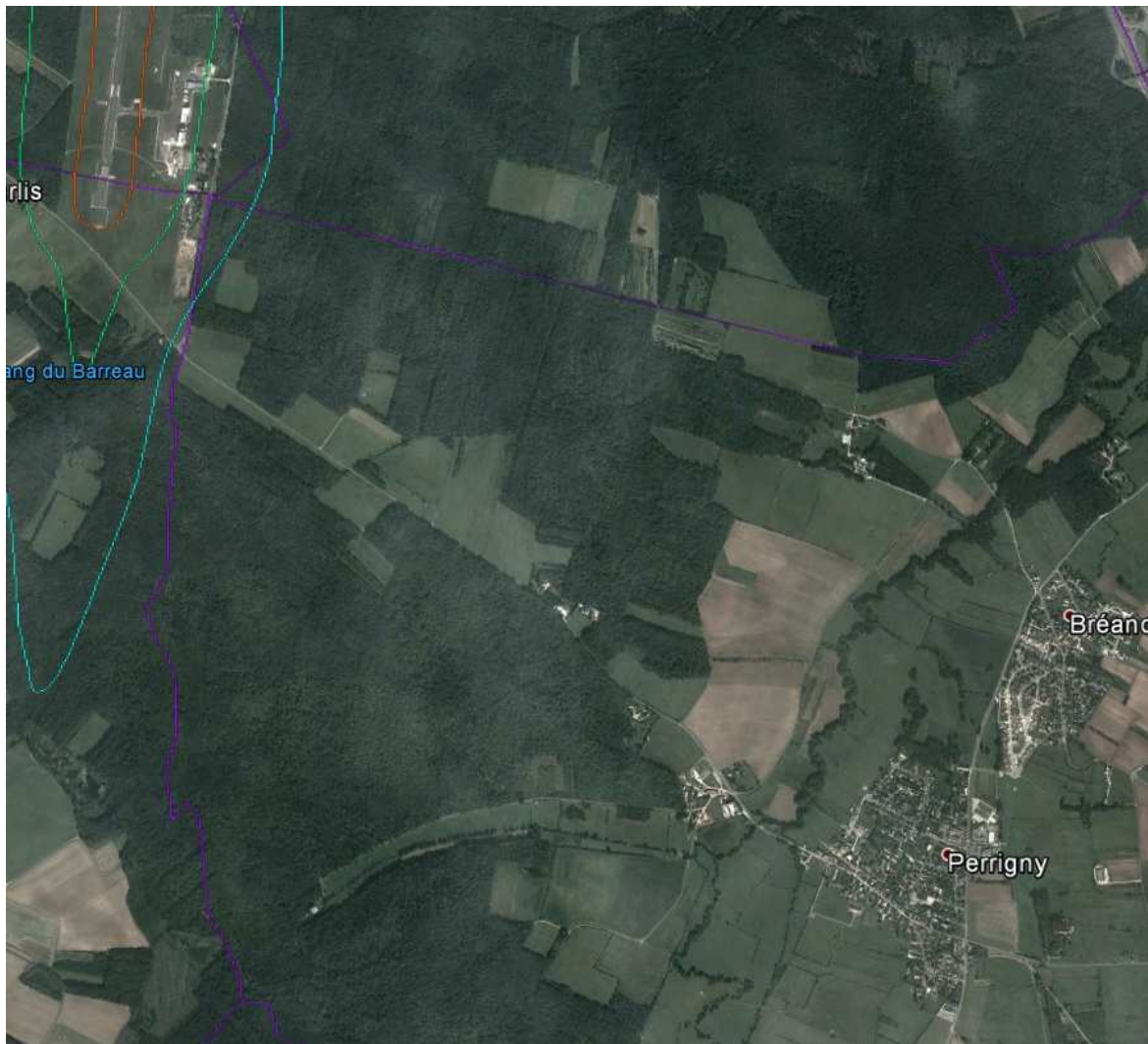
Révision en cours : OUI

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de PERRIGNY est impactée par la zone D du PEB.

Cette zone n'a aucun impact sur le développement d'urbanisme de la commune de Perrigny.

Dans ces conditions, le **PEB et le plan local d'urbanisme (PLU) peuvent être regardés comme compatibles.**



ANNEXE 10 : GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
APPEB	Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
dB(A)	Décibel pondéré "A"
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ft	<i>Feet</i> =Pied (Unité de mesure de distance verticale)
IFR	Règles de vol aux instruments
IGN	Institut Géographique National
INM	Logiciel Integrated Noise Model
LDEN	Indice de bruit (Level/Day/Evening/Night)
MNT	Modèle Numérique de Terrain
NDB	<i>Non directional beacon</i> Balise non directionnelle,
Nm	<i>nautical mile</i> Mille nautique (Unité de mesure de distance)
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGS	Plan de Gêne Sonore
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PPEB	Projet de Plan d'Exposition au Bruit
QFU	Direction magnétique de la piste
QNH	Pression atmosphérique au niveau de la mer
SIG	Logiciel Système d'Information Géographique
VFR	Règles de vol à vue