

Direction générale de l'Aviation civile

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

Division Régulation et Développement durable

Subdivision Développement durable

Direction départementale des territoires de la
Meurthe et Moselle

AERODROME DE NANCY ESSEY

Rapport de présentation du projet de Plan d'Exposition au Bruit



Version du 19 octobre 2021
Rédacteur : RDD / DD / DSAC-NE
Référence : PPEB/RDD-DD/LFSN/Rapport présentation

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 DE REVISION DU PEB DE NANCY - ESSEY	9
1. PRESENTATION DE L'AERODROME.....	9
A) LES PISTES	9
B) LES TRAJECTOIRES.....	9
C) LES PROCEDURES.....	10
2. LES AERONEFS IDENTIFIES	11
3. LES HORIZONS ENVISAGES.....	12
4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL.....	13
III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PPEB DE NANCY-ESSEY	15
1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C	15
3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES	16
A) LE PERIMETRE CONCERNE.	16
B) ANALYSE DES COURBES (ESTIMATION DU NOMBRE DE PERSONNES ET CONSTRUCTIONS PRESENTES)	16
C) IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES CONCERNEES : EXAMEN DE LA COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	17
IV LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB	19
1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES	19
2. PHASE ADMINISTRATIVE	19
A) CONSULTATIONS.....	19
B) ENQUETE PUBLIQUE ET APPROBATION	19
ANNEXE 1 : CARTES AERONAUTIQUES.....	21
ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES NOMINALES	23
ANNEXE 3 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES REELLES	24
ANNEXE 4 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS	25
ANNEXE 5 : ANALYSE DES COURBES	27
ANNEXE 6 : ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION	28
ANNEXE 7 : PROJET PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT.....	31
ANNEXE 8 : CONSULTATION DES COMMUNES ET EPCI	32
ANNEXE 9 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE	33
ANNEXE 10 : FICHES	34
FICHE N° 1 : COMMUNE DE NANCY	34
FICHE N° 2 : COMMUNE DE LANEUVEVILLE DEVANT NANCY.....	35
FICHE N° 3 : COMMUNE DE JARVILLE LA MALGRANGE.....	36
FICHE N° 4 : COMMUNE DE TOMBLAINE	37
FICHE N° 5 : COMMUNE DE SAULXURES LES NANCY	38
FICHE N° 6 : COMMUNE DE ESSEY LES NANCY	39
FICHE N° 7 : COMMUNE DE PULNOY	40
FICHE N° 8 : COMMUNE DE SEICHAMPS.....	41
FICHE N° 9 : COMMUNE DE DOMMARTIN SOUS AMANCE	42
ANNEXE 12 : GLOSSAIRE.....	43

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 :

- Le code de l'urbanisme : articles L. 112-3 à L. 112-17 et R. 112-1 à R. 112-17 ;
- Le code de l'environnement : articles L. 571-11 à 13; R. 571-58...65 et 70...80 ;
- Le code des Transports ; articles L. 6361-1...14 ;
- La loi n° 99-588 du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA) ;
- Le décret n° 2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement ;
- Le décret n° 2012-1470 du 26 décembre 2012 relatif aux modalités d'élaboration des plans d'exposition au bruit de certains aérodromes ;

L'aérodrome de Nancy-Essey satisfait les critères définis dans l'article R.112-2 du code de l'urbanisme (nombre annuel de mouvements commerciaux inférieur à 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne).

Le présent projet de PEB remplit les critères d'élaboration spécifiques définies dans l'article R.112-2 et R.112-3 du code de l'urbanisme. En l'occurrence, la modélisation a été élaborée sur 270 jours.

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. sur un horizon d'une dizaine d'années. Il est 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 :

- le nombre de mouvements d'avions et répartition par type d'avion,
- la typologie des appareils établissant le trafic sur l'aérodrome,
- la 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

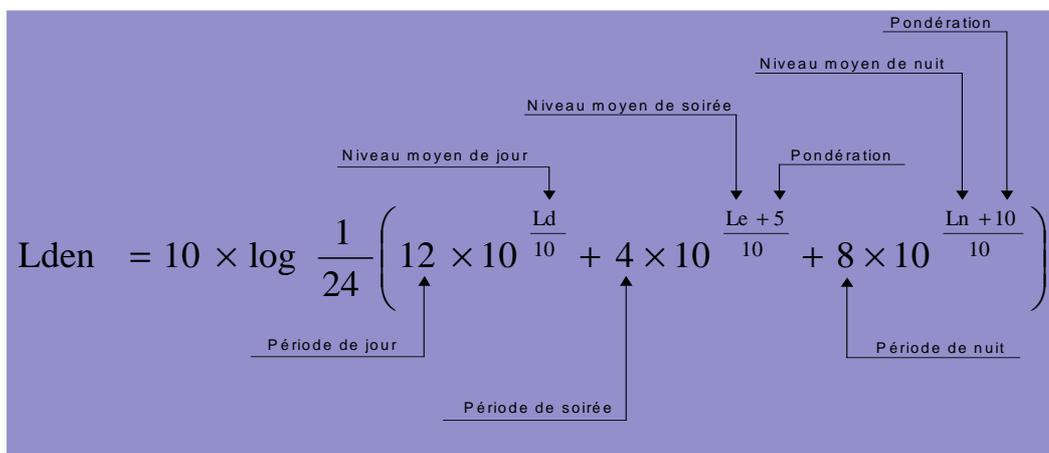
La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- 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 au bruit pendant une durée déterminée pondérée.

Le logiciel utilisé pour établir les PEB et les PGS est Impact (Eurocontrol) et INM (FAA) 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 adapté par l'IGN, la prise en compte du relief.

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



The diagram shows the formula for L_{den} with arrows pointing to different parts of the equation. The formula is:
$$L_{den} = 10 \times \log \frac{1}{24} \left(12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_e + 5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_n + 10}{10}} \right)$$
 Annotations: 'Période de jour' points to the coefficient 12; 'Période de soirée' points to the coefficient 4; 'Période de nuit' points to the coefficient 8; 'Niveau moyen de jour' points to L_d ; 'Niveau moyen de soirée' points to $L_e + 5$; 'Niveau moyen de nuit' points to $L_n + 10$; 'Pondération' points to the +5 and +10 terms.

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'intérieure 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, après consultation de la commission consultative de l'environnement.

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

La zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52.

Pour les aérodromes mentionnés à l'article R. 112-2, la zone de bruit modéré C est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice L_{den} choisie entre 57 et 52. 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.

Pour rappel, le R. 112-2 indique que pour les aérodromes où le nombre annuel de mouvements commerciaux n'excède pas 10 000 dans l'une des trois hypothèses de court, moyen ou long terme et caractérisés par une forte variation saisonnière ou hebdomadaire de l'activité aérienne telle qu'elle est prise en compte pour l'élaboration du plan d'exposition au bruit, l'indice L_{den} est déterminé sur un nombre de jours compris entre 180 et 365 au regard des périodes de trafic effectif.

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 avait introduit la disposition selon laquelle 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. Le code de l'urbanisme prévoit alors 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

La zone D est la zone comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice L_{den} 50. 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.

Article L112-11 du Code de l'Urbanisme :

Modifié par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 94

- Lorsque des immeubles bâtis à usage d'habitation ou à usage mixte professionnel et d'habitation et des immeubles non bâtis constructibles situés dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit font l'objet de location ou de vente, un document informant de cette situation est communiqué au futur acquéreur ou locataire dans les conditions prévues au II.

Ce document comporte :

- 1° L'indication claire et précise de cette zone ;
- 2° L'adresse du service d'information en ligne permettant de consulter le plan d'exposition au bruit (Géoportail PEB);
- 3° La mention de la possibilité de consulter le plan d'exposition au bruit à la mairie de la commune où est sis l'immeuble.

Les locations mentionnées au premier alinéa du présent I sont celles soumises à la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs et portant modification de la loi n° 86-1290 du 23 décembre 1986.

- Ce document est :

- 1° Intégré au dossier de diagnostic technique annexé, selon le cas, à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente et au contrat de location ou annexé à ces actes si la vente porte sur un immeuble non bâti ;
- 2° Annexé à l'acte authentique de vente et, le cas échéant, au contrat préliminaire en cas de vente en l'état futur d'achèvement.

- L'acquéreur ou le locataire ne peut se prévaloir à l'encontre du vendeur ou du bailleur des informations contenues dans ce document qui n'a qu'une valeur indicative.

En cas de manquement à l'obligation prévue au II, l'acquéreur peut poursuivre la résolution du contrat ou demander au juge une diminution du prix.

	ZONE A $L_{den} \geq 70$	ZONE B $70 > L_{den} \geq 65$ (indices fixés par le préfet)	ZONE C $65 > L_{den} \geq 57$ (indices fixés par le préfet)	ZONE D $57 > L_{den} \geq 50$
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 amélioration, 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	

* 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 DE REVISION DU PEB DE NANCY - ESSEY

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 et de ceux listés en catégorie D, par l'arrêté du 28 mars 1988.

L'aérodrome de Nancy-Essey, ouvert en catégorie C, doit réglementairement être doté de ce document d'urbanisme.

1. PRESENTATION DE L'AERODROME

L'aérodrome de Nancy-Essey, situé à environ 3,5 km à l'ouest de la ville de Nancy, est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique. La Communauté Urbaine du Grand Nancy est propriétaire de l'aérodrome, la Société Grand Nancy Aéroport en est l'exploitant.

a) Les pistes

L'aérodrome dispose d'une piste :

une piste revêtue mesurant 1600 m de long sur 40 m de large, d'orientation 03 (027°) / 21 (207°),

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 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 avec dispersion a été prise en compte.

Les trajectoires ont été définies par le service de la navigation aérienne Nord-Est et ont été modélisées par le Service National d'Ingénierie Aéroportuaire.

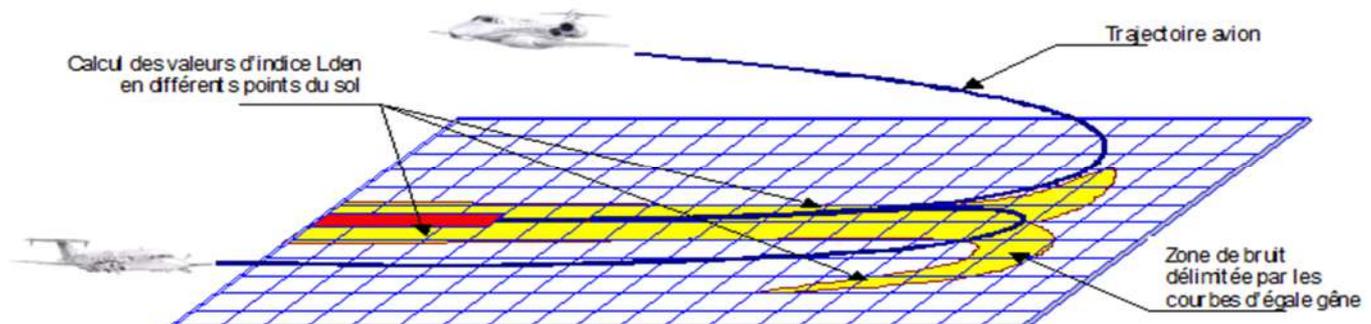
Compte tenu du régime des vents sur l'aérodrome et pour tout type de trafic confondu, la répartition des mouvements par QFU s'établit de la manière suivante :

- pour la piste revêtue 03/21 : 62,94% d'utilisation en QFU 027° et 37,06% d'utilisation en QFU 207°

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 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 R. 112-4 et R. 112-6 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 (cf annexe 7).

c) Les procédures

Le QFU 027° est préférentiel au regard des procédures IFR.

Procédures VFR :

- Les départs en VFR : (cf la carte VAC de l'aérodrome)
 - Les départs s'effectuent par une montée dans l'axe de piste jusqu'à une hauteur de 1000ft, puis ensuite éclatement de la trajectoire en fonction du QDM choisi ;
 - Les départs concernant les vols d'entraînement locaux s'effectuent par un tour de piste à une hauteur de 1000ft ;
- Les arrivées en VFR : toutes les arrivées s'effectuent par prise de terrain verticale puis insertion dans le tour de piste à hauteur de 1000 ft avec intégration en « vent arrière » selon le QFU en service.
Nota : 1 pied équivaut à environ 30 cm et 1 NM correspond à 1852 mètres

Procédures IFR :

- Les départs IFR :
 - En piste 03 :
 - Départ secteur Est : monter à 7%, relèvement magnétique 027°. A une altitude de 1400 ft, tourner à droite à 7% puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route,
 - Départ secteur Ouest : monter à 7%, relèvement magnétique 027°. A une altitude de 1700 ft, tourner à gauche puis route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route,
 - En piste 21 : Monter à 4,3%, relèvement magnétique 207°. A une altitude de 2000 ft, route directe en montée jusqu'à l'altitude de sécurité en route
- Les arrivées IFR :
 - Arrivée RNP (Navigation avec performance requise) piste 03 : interception de l'axe à 8 Nm du seuil de piste 01, descente selon une pente de 5.2% et arrivée rectiligne dans l'axe de piste,

2. LES AERONEFS IDENTIFIES

Les aéronefs identifiés présents dans le trafic associé à l'activité vol affaire et commercial sont du type biréacteurs (Embraer 135, Cessna 510, LJ45, PRM1,...) et turbopulseurs (DO328, SF340, B190,).

			
D328	SF34	B190	E135
			
PA46	PRM1	PC12	C510
			
	TBM900	LJ45	
			
Type hélice à pas fixe	Type hélice à pas variable		

Nota :

Ces avions sont déjà paramétrés dans le logiciel de modélisation (Impact) et leurs profils de vol (en fonction de leur masse maximale au décollage, etc...) ont été intégrés pour prendre en considération leur exploitation sur cet aérodrome.

Concernant la flotte « aviation générale » qui évolue sur cet aérodrome, seuls quelques types d'appareils ont une signature acoustique identifiée. Les monomoteurs à pistons relèvent de deux catégories : hélice à pas fixe ou à pas variable.

Le trafic "Hélicoptères" a été identifié comme suit :

		
EC135	R44	AS350
		
R66	R22	SA330

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.

Pour les besoins d'utilisation du logiciel, un mouvement correspond soit à un décollage, soit à un atterrissage, soit à un vol d'entraînement (tour de piste et circuit).

Le propriétaire de l'aérodrome et son délégataire ne prévoient 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 a atteint 18 376 essentiellement du domaine de l'aviation générale en VFR. L'année 2019 a été prise comme référence en raison de la baisse du trafic due à la pandémie en 2020.
- A moyen terme, le nombre de mouvements subit une légère augmentation due à la reprise après la crise sanitaire.
 - Moyen terme : 20 344 mouvements
- A long terme, une hypothèse de croissance moyenne d'environ 3% par an a été retenue, soit :
 - Long terme : 23 584 mouvements

Le détail des hypothèses de trafic aux trois horizons est présenté en annexe 4.

4. LA REPARTITION DES MOUVEMENTS PAR TYPE D'APPAREIL

Trafic « commercial »

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
D328	64%	9%	27%
SF34	68%	0%	32%
B190	75%	25%	0%
E135	0%	50%	50%

Trafic « Aviation d'affaire »

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
1900D	100%	0%	0%
BE40	100%	0%	0%
C25A	93%	0%	7%
C55B	100%	0%	0%
C56X	50%	25%	25%
C680	50%	10%	40%
CNA208	87%	13%	0%
CNA441	100%	0%	0%
CNA510	91%	0%	9%
CNA525C	84%	14%	2%
DHC6	92%	8%	0%
E50P	75%	12,50%	12,50%
E545	83%	17%	0%
E55P	75%	17%	8%
F2TH	50%	50%	0%
F900	50%	50%	0%
FA7X	100%	0%	0%
GASEPV	83%	13%	4%
HDJT	100%	0%	0%
LJ45	50%	13%	37%
PRM1	73%	21%	6%
SD330	0%	50%	50%
TBM7	92%	8%	0%
TBM8	85%	13%	2%

Trafic « aviation générale »

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
BE58	83%	5%	12%
CNA172	90%	9%	1%
CNA182	96%	4%	0%
CNA206	82%	18%	0%
CNA208	96%	1%	3%
CNA441	90%	10%	0%
DHC6	100%	0%	0%
GASEPF	90%	10%	0%
GASEPV	88%	11%	1%
PA28	74%	25%	1%
SD330	100%	0%	0%

Trafic « Hélicoptères »

Type appareil	Jour / Soir / Nuit en pourcentage		
	Jour	Soir	Nuit
A109	100%	0%	0%
B206B3	100%	0%	0%
B429	100%	0%	0%
H500D	89%	11%	0%
R22	100%	0%	0%
R44	88%	12%	0%
SA330J	80%	20%	0%
SA350D	100%	0%	0%
SA355F	53%	26%	21%
SA365N	100%	0%	0%

Le plan d'exposition au bruit a été élaboré sur un trafic de 270 jours.

III PRESENTATION DU PERIMETRE DU PPEB DE NANCY-ESSEY

1. CHOIX DES INDICES DELIMITANT LES ZONES B ET C

Le Préfet de Meurthe et Moselle a, par arrêté préfectoral du xxxxxx (cf. annexe 6), notifié la révision du PEB de Nancy-Essey. Le projet, ainsi défini, reprend les propositions de valeur d'indice L_{den} des courbes :

- **Choix de l'indice L_{den} 65 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit B,**
- **Choix de l'indice L_{den} 57 pour définir la courbe extérieure de la zone de bruit C.**

Nota 1 :

L'autorité préfectorale a décidé d'afficher la zone D en limite extérieure 50 dB à titre d'information de la population et la commission consultative de l'environnement a validé cet affichage.

Nota 2 : à compter de la décision 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 L. 112-10 du code de l'urbanisme concernant la zone C.

La commission consultative de l'environnement s'est réunie le 13 octobre 2021 en la préfecture de Nancy et a émis un avis favorable sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome (19 pour, 0 contre et 0 abstentions).

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 Impact (Integrated Aircraft Noise and Emissions Modelling Platform) version 3.36.A développé par Eurocontrol pour la partie avion et le logiciel INM (Integrated Noise Model) version 7.0d développé par l'administration américaine de l'Aviation civile pour la partie hélicoptère.

Le modèle de bruit est constitué de 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 et les phénomènes physiques de propagation du son.

Les courbes de niveau de bruit sont ensuite exportées vers un logiciel S.I.G (Système d'Information Géographique) qui permet de présenter ces courbes spatialement référencées sur un fond de carte IGN « Scan 25 ».

3. IMPACT SUR L'URBANISATION DES COMMUNES

La réglementation de l'urbanisation dans les zones visant à organiser l'utilisation des sols des collectivités communales autour des aérodromes est contrainte dans les zones définies du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome (PEB) par la réglementation à l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme.

a) *Le périmètre concerné.*

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

- Dommartin-sous-Amance,
- Essey-lès-Nancy,
- Jarville-la-Malgrange,
- Laneuveville-devant-Nancy,
- Nancy,
- Pulnoy,
- Saulxures-lès-Nancy,
- Seichamps,
- Tomblaine.

b) *Analyse des courbes (estimation du nombre de personnes et constructions présentes)*

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

La zone A (à l'intérieur de la courbe Lden 70) est incluse dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone B (contenue entre la courbe Lden 70 et la courbe Lden 65) est incluse dans l'emprise de l'aérodrome.

La zone C (contenue entre la courbe Lden 65 et la courbe Lden 57) impacte des terrains urbanisés ou à urbaniser.

c) Impact sur l'urbanisation des communes concernées : examen de la compatibilité des documents d'urbanisme

Pour mémoire, conformément à l'article L. 112-3 et L. 112-4 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 réalisation 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 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 des fins d'habitat.

Superficies impactées par commune (ha)	Zone A (sup 70db)	Zone B (70 à 65 db)	Zone C (65 à 57 db)	Zone D (57 à 50 db)
Nancy	0	0	0	0,17
Laneuveville-devant-Nancy	0	0	0	0,35
Jarville-la-Malgrange	0	0	0	24,43
Tomblaine	3,38	13,24	48,89	141,07
Saulxures-lès-Nancy	0	0	0,46	12,47
Essey-lès-Nancy	1,6	4,32	18,36	112,05
Pulnoy	0	0	0	1,18
Seichamps	0	0	0	26,54
Dommartin-sous-Amance	0	0	0	10,16

Habitations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	70 à 65	65 à 57	57 à 50
Communes	Estimation suivant fichiers fonciers 2019 (locaux et type maison ou appartement)			
Nancy	0	0	0	0
Laneuveville-devant-Nancy	0	0	0	0
Jarville-la-Malgrange	0	0	0	375
Tomblaine	0	0	27	937
Saulxures-lès-Nancy	0	0	0	0
Essey-lès-Nancy	0	0	0	14
Pulnoy	0	0	0	0
Seichamps	0	0	0	14
Dommartin-sous-Amance	0	0	0	0

Populations concernées	Zone A	Zone B	Zone C	Zone D
Indices db(A)	Sup à 70	70 à 65	65 à 57	57 à 50
Communes	Estimation suivant population légale 2021			
Nancy	0	0	0	0
Laneuveville-devant-Nancy	0	0	0	0
Jarville-la-Malgrange	0	0	0	673
Tomblaine	0	0	60	2093
Saulxures-lès-Nancy	0	0	0	0
Essey-lès-Nancy	0	0	0	21
Pulnoy	0	0	0	0
Seichamps	0	0	0	32
Dommartin-sous-Amance	0	0	0	0

IV LA PROCEDURE DE REVISION DU PEB

1. PHASE D'ETUDE ET PRELIMINAIRES

La première phase de la procédure d'élaboration du PEB consiste à mener les études techniques. Ces études prennent en compte les mouvements d'aéronefs effectifs au cours d'une année et les hypothèses d'évolution données par l'exploitant de l'aérodrome. Elles sont conduites sous l'autorité des préfets des départements concernés.

2. PHASE ADMINISTRATIVE

Cette phase administrative est destinée à la consultation des collectivités avec l'information du public

a) Consultations

La décision de révision du PEB a été notifiée pour avis (cf annexe 6), accompagnée des plans et projet de rapport de présentation, aux maires des communes concernées et aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents dans le cadre des consultations prévues aux articles R. 112-10 à R. 112-14 du code de l'urbanisme.

Elle a été publiée dans 2 journaux locaux et affichée dans chaque mairie et siège des EPCI durant un mois.

La consultation des collectivités locales, des EPCI, du Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle et la Région Grand Est s'est déroulée à partir du **xx xxxxxx 20xx au xx xxxxxx 20xx**. (cf annexe 8)

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

De plus, la commission consultative de l'environnement (CCE) s'est réunie le **xxxxxx 202X** pour **approbation** de la démarche de mise en révision (X pour, X contre et X abstention), au vu des avis des collectivités sollicitées.

b) Enquête publique et approbation

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.

Le Préfet prend ensuite un arrêté organisant cette enquête ; cet arrêté doit être affiché en mairie, dans la zone publique de l'aérodrome et publié dans deux journaux locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et durant ses huit premiers jours.

L'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 de Nancy-Essey tel que figurant en annexe, comprenant le rapport de présentation et la représentation graphique, 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.

La durée minimale de l'enquête est d'un mois, le rapport et l'avis du commissaire enquêteur intervenant 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 ; le PEB est amendé en fonction des conclusions.

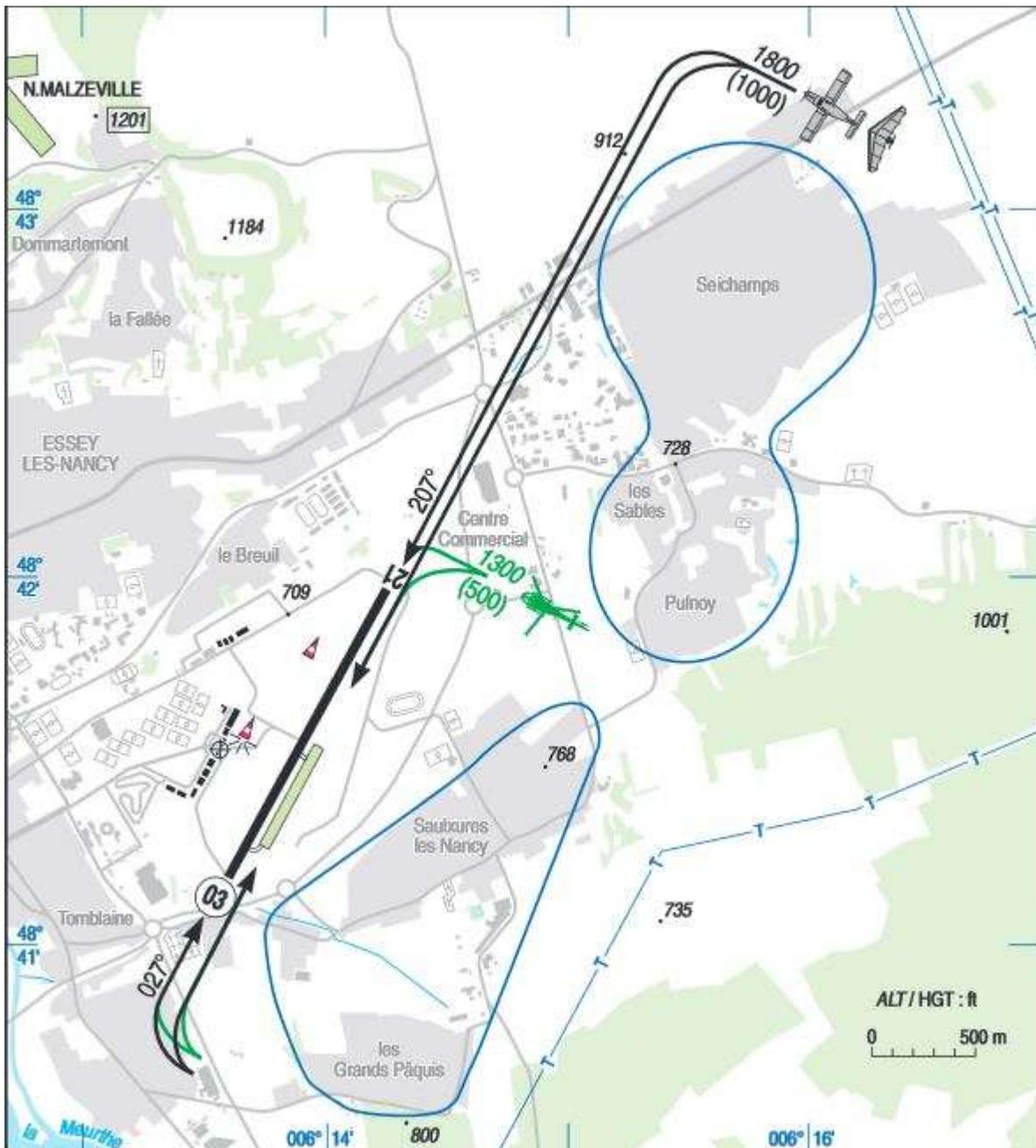
Le préfet prend ensuite l'arrêté approuvant le PEB

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

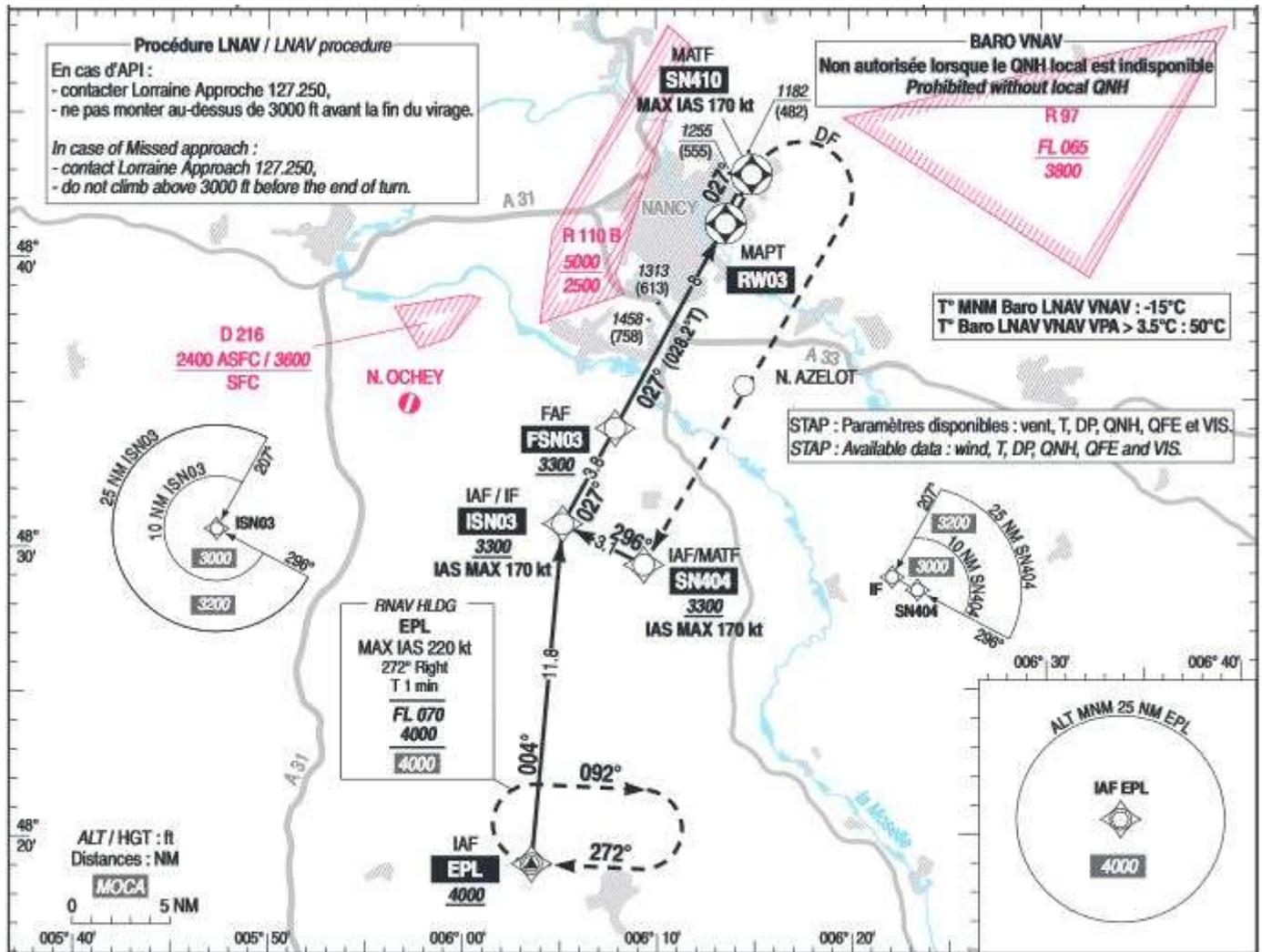
Conformément aux dispositions de l'article L. 112-6 du code de l'urbanisme, le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur et aux cartes communales des communes concernées. Les schémas de cohérence territoriale, schémas de secteur, plans locaux 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

Carte approche à vue :

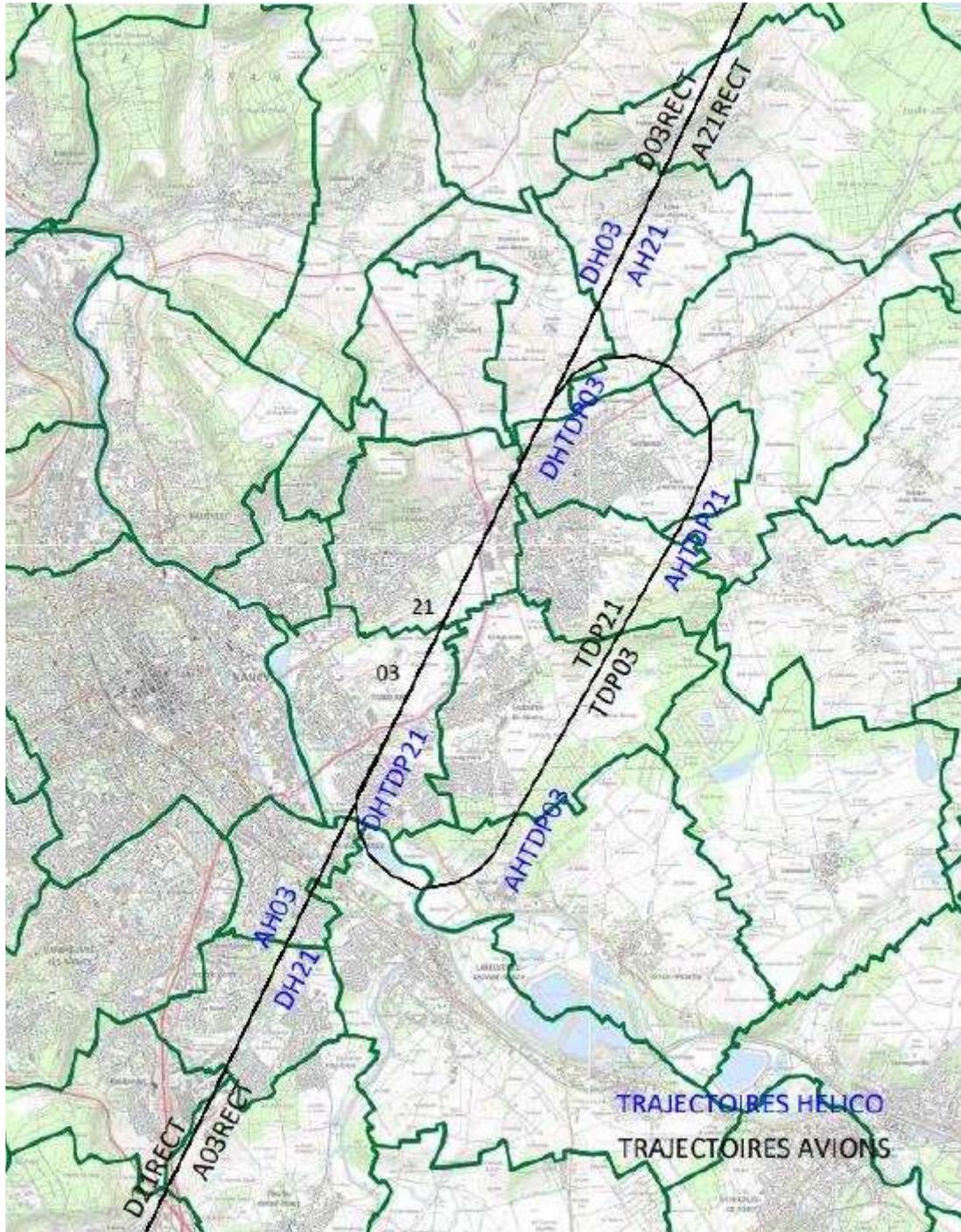


Carte approche aux instruments :

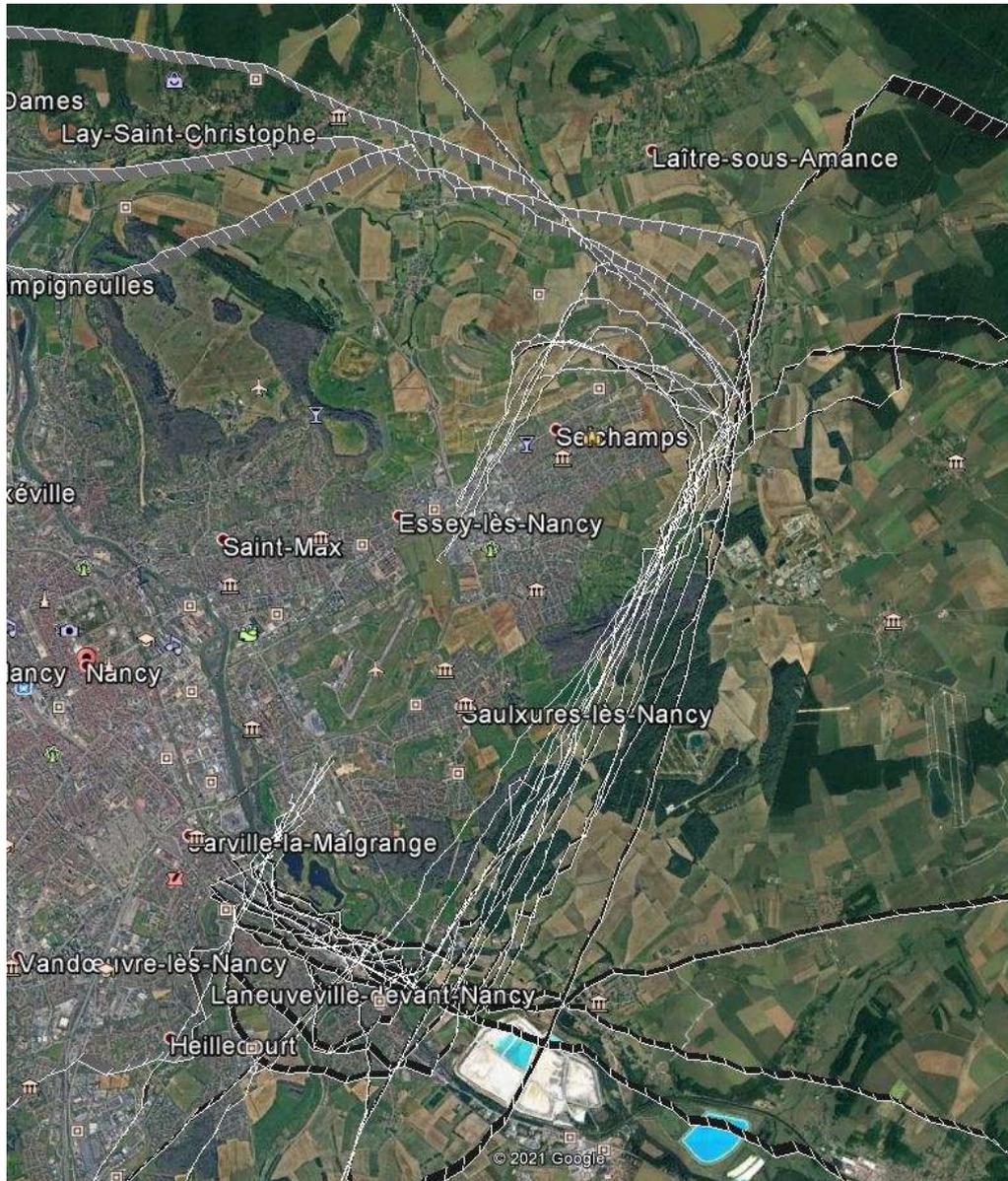


Approche aux instruments piste 03

ANNEXE 2 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES NOMINALES



ANNEXE 3 : DESCRIPTION DES TRAJECTOIRES REELLES



Au vu des trajectographies réelles, la divergence latérale des trajectoires a été prise en compte en appliquant une dispersion théorique autour de la trajectoire publiée dans l'AIP :

- Une trajectoire nominal,
- 3 trajectoires de dispersion de part et d'autre de la nominal,

ANNEXE 4 : HYPOTHESES DE TRAFIC AUX TROIS HORIZONS

Court terme 2019 – 18 376 mouvements

Type d'activité	Mouvements annuels	
Aviation d'affaires, commerciale et générale	GASEPV (monomoteur pas variable)	7 912
	GASEPF (monomoteur pas fixe)	3 274
	PA28	816
	CNA172	745
	CNA441	221
	CNA206	220
	CNA182	186
	GASEPV	158
	PRM1	148
	CNA208	144
	BE58	119
	CNA208	87
	CNA510	66
	TBM8	61
	LJ45	46
	CNA525C	42
	FA7X	30
	C25A	28
	D328	22
	SF34	22
	CNA441	22
	DHC6	14
	DHC6	12
	E545	12
	E55P	12
	TBM7	12
	SD330	10
	C680	10
	B190	8
	E50P	8
	BE40	6
	E135	4
	C56X	4
1900D	2	
C55B	2	
F2TH	2	
F900	2	
HDJT	2	
SD330	2	

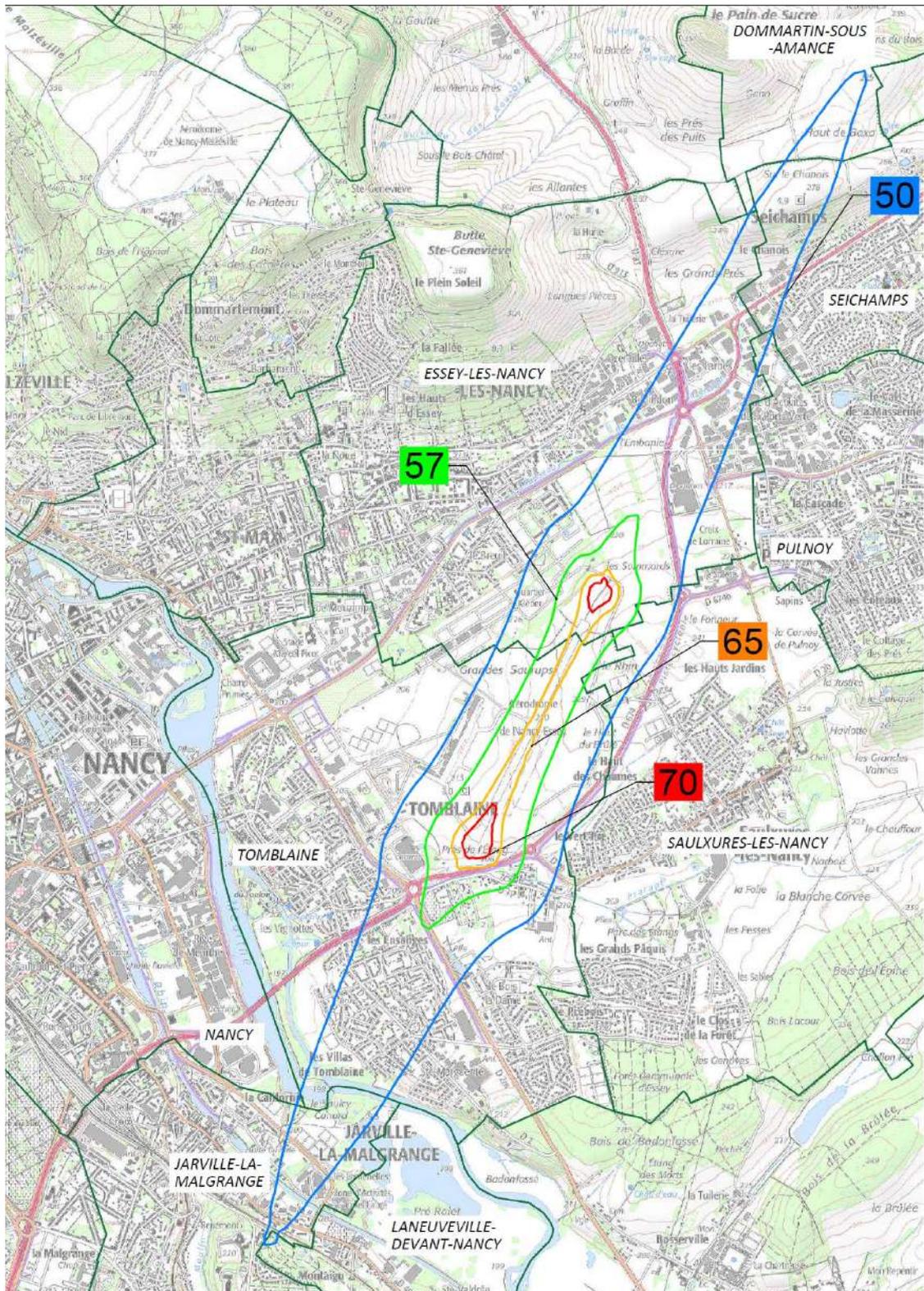
14 493

Type d'activité		Mouvements annuels
Hélicoptères	SA355F	2998
	R44	633
	SA350D	133
	R22	44
	SA330J	30
	H500D	19
	B429	10
	SA365N	8
	B206B3	6
	A109	2
		3 883

Moyen terme 2024 – 20 344 mouvements

Long terme 2029 – 23 584 mouvements

ANNEXE 5 : ANALYSE DES COURBES



ANNEXE 6 : ARRETE PREFECTORAL DE MISE EN REVISION



Direction départementale
des territoires

Service Aménagement Mobilité Énergie Juridique

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N°2021/DDT54/AMEJ/010
prescrivant la révision du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome
de NANCY-ESSEY

LE PRÉFET DE MEURTHE-ET-MOSELLE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'ordre national du Mérite

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.112-3 à L.112-17 et R.112-1 à R.112-17 portant dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes ;

VU le code de l'environnement, notamment les articles L.123-1 à L.123-19 ; L.571-11 à L.571-13 ; R.123-1 à R.123-27 et R.571-58 à R.571-69 ;

VU le code des transports, articles L.6361-1 à L.6361-14 ;

VU la décision préfectorale du 21 mars 1975 approuvant le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome de Nancy-Essey ;

CONSIDÉRANT que le plan d'exposition au bruit en vigueur nécessite d'être révisé conformément aux nouvelles dispositions réglementaires du code de l'urbanisme qui introduisent notamment un nouvel indice Lden, et pour prendre en compte les hypothèses de développement et d'exploitation de l'aérodrome à 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 du secrétaire général de la préfecture de Meurthe-et-Moselle,

ARRÊTE

Article 1^{er} :

Conformément aux dispositions de l'article R.112-8 et R.112-9 du Code de l'Urbanisme, il est décidé de mettre en révision le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Nancy-Essey approuvé le 21 mars 1975.

Article 2 :

Les indices L_{DEN} définissant les limites extérieures des zones A, B, C et D sont fixées respectivement à 70, 65, 57 et 50 dB.

Article 3 :

En application de l'article R.112-10 à R.112-13 du Code de l'Urbanisme, la présente décision sera notifiée, accompagnée du projet de plan d'exposition au bruit comportant un rapport de présentation et une carte au 1/25 000^e du projet, aux maires des communes et aux présidents d'établissements publics de coopération intercommunale concernés et compétents indiqués ci-après :

- | Communes | E.P.C.I. |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• NANCY• LANEUVEVILLE-DEVANT-NANCY• JARVILLE-LA-MALGRANGE• ESSEY-LES-NANCY• TOMBLAINE• SAULXURES-LES-NANCY• PULNOY• SEICHAMPS• DOMMARTIN-SOUS-AMANCE | <ul style="list-style-type: none">• Métropole du GRAND NANCY• Communauté de commune de SEILLE ET GRAND COURONNÉ |

Article 4 :

Le présent arrêté sera notifié aux maires des communes concernées ainsi qu'aux présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents.

Dès réception de la lettre de notification, les conseils municipaux et les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents susmentionnés disposeront d'un délai de deux mois pour faire connaître au préfet du département leur avis sur le projet.

À défaut de réponse dans le délai imparti, leur avis sera réputé favorable.

Article 5 :

Le présent arrêté fait l'objet d'un affichage dans chacune des mairies concernées ainsi qu'aux sièges des établissements publics de coopération intercommunale compétents susmentionnés pendant une durée de un mois ; mention en sera insérée dans deux journaux à diffusion régionale. Il sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture de la Meurthe-et-Moselle.

Article 6 :

Le présent arrêté peut être contesté dans les deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, soit par recours gracieux adressé à Monsieur le Préfet de Meurthe-et-Moselle, direction départementale des territoires, service aménagement mobilité énergie juridique, soit par recours hiérarchique adressé à Monsieur le Ministre de la Transition Écologique, direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature.

Conformément aux dispositions de l'article R.421-1 du code de justice administrative, la présente décision peut être déférée devant le Tribunal administratif de Nancy dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision ou de sa publication. Le Tribunal administratif de Nancy peut être saisi par l'application informatique « Télérecours Citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

En l'absence de réponse à un recours gracieux ou hiérarchique dans les deux mois qui suivent la date de recours, il y a rejet implicite de la demande et le Tribunal administratif de Nancy pourra être saisi dans les deux mois suivant le rejet implicite.

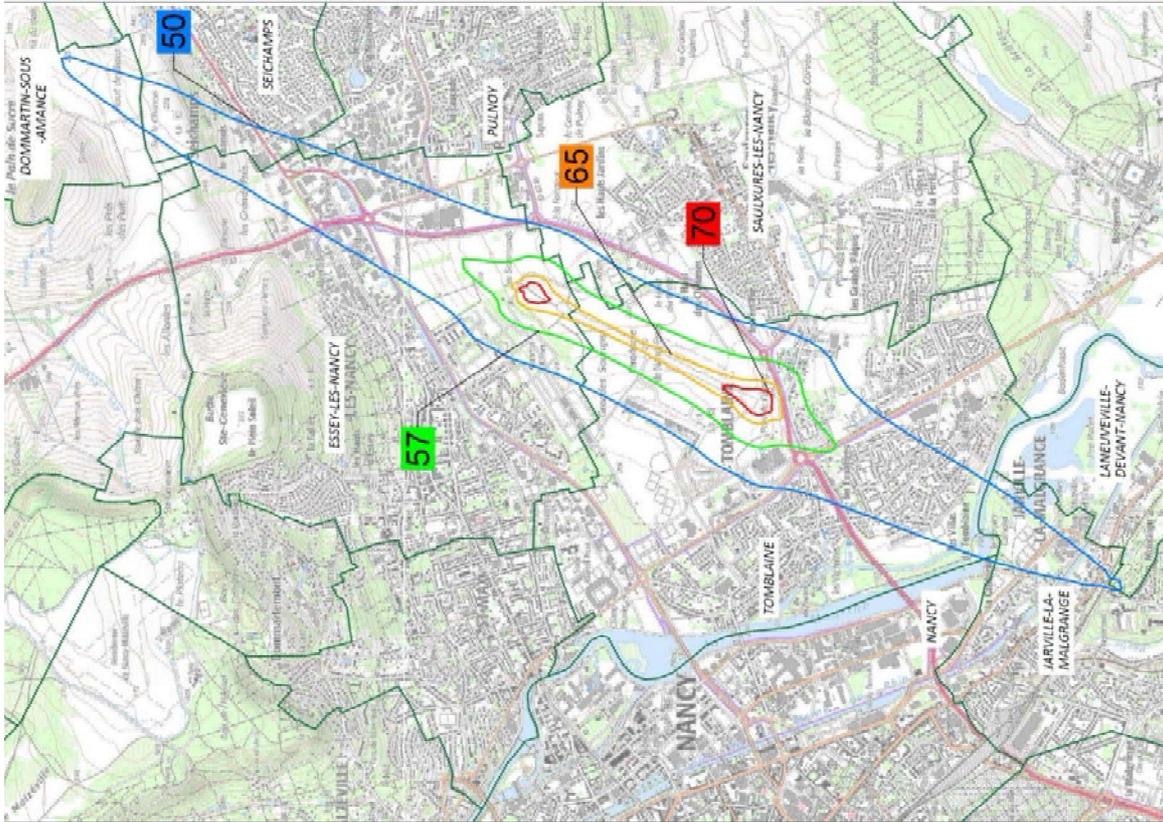
Article 7 :

Le secrétaire général de la préfecture de la Meurthe-et-Moselle, le directeur de la sécurité de l'aviation civile nord-est, le directeur départemental des territoires de Meurthe-et-Moselle, les maires des communes, les présidents des établissements publics de coopération intercommunale compétents sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Nancy, le 18 OCT. 2021
Le préfet

Pour le préfet,
le secrétaire général,
Julien LE GOFF

ANNEXE 7 : PROJET PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT



Numéro	Echelle	Date
PPEB_SIVA_LFSN_I	1 / 25 000	AOUT 2021

ANNEXE 8 : Consultation des communes et EPCI

Les collectivités suivantes ont été sollicitées pour formuler un avis :

Nom	Date	Avis
Nancy		
Laneuveville-devant-Nancy		
Jarville-la-Malgrange		
Essey-lès-Nancy		
Tomblaine		
Saulxures-lès-Nancy		
Pulnoy		
Seichamps		
Dommartin-sous-Amance		
Métropole du Grand Nancy		
Communauté de commune de Seille et Grand Couronné		
Conseil Départemental de la Meurthe et Moselle		
Conseil Régional Grand Est		

Article R. 112-13 du code de l'urbanisme :

A compter de la notification de la décision d'établir ou de réviser un plan d'exposition au bruit, les conseils municipaux des communes concernées et, le cas échéant, les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le projet communiqué.

A défaut de réponse dans le délai imparti, l'avis est réputé favorable.

ANNEXE 9 : CONCLUSION ENQUETE PUBLIQUE

A VENIR

ANNEXE 10 : Fiches

Fiche n° 1 : Commune de NANCY

Population en 2018 : **106 330**

Zones concernées par le PEB : **Zone D**

Document d'urbanisme : **Plan Local d'Urbanisme** Date exécutoire : **11/08/2007**

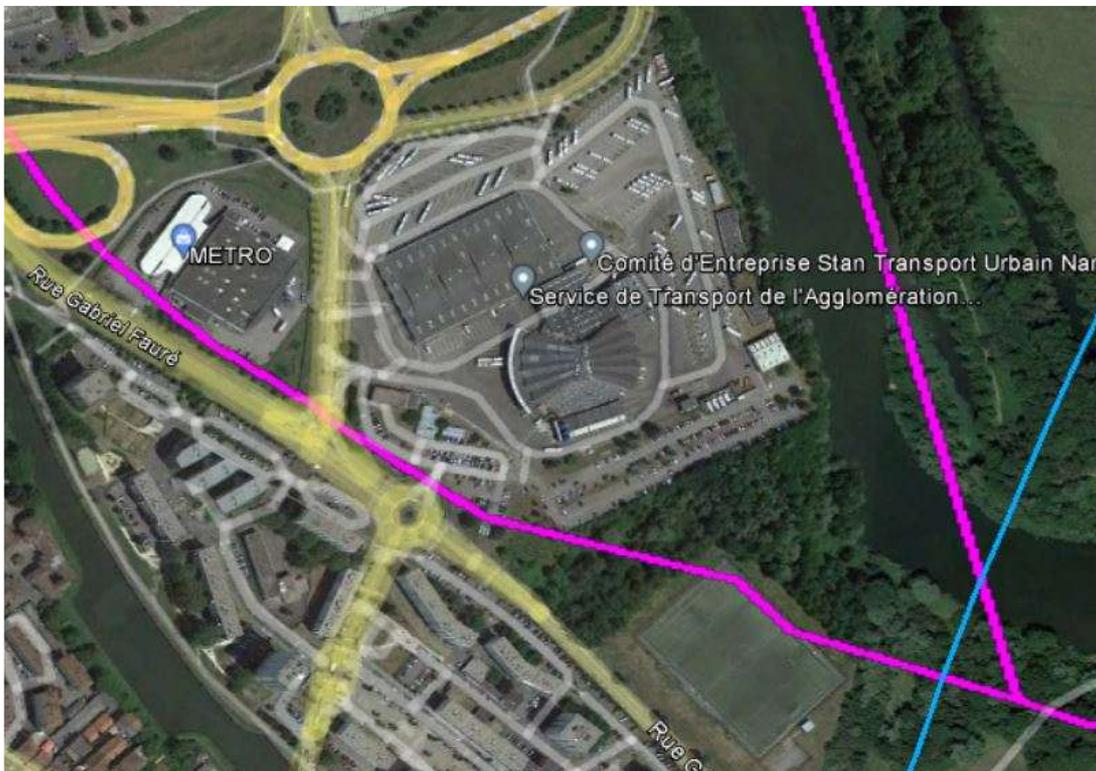
Révision en cours : **NON**

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Nancy est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains classés « zone d'activité économique ».

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 2 : Commune de LANEUVEVILLE DEVANT NANCY

Population en 2018 : **6 647**

Zones concernées par le PEB : **Zone D**

Document d'urbanisme : **Plan Local d'Urbanisme** Date exécutoire : **05/05/2013**

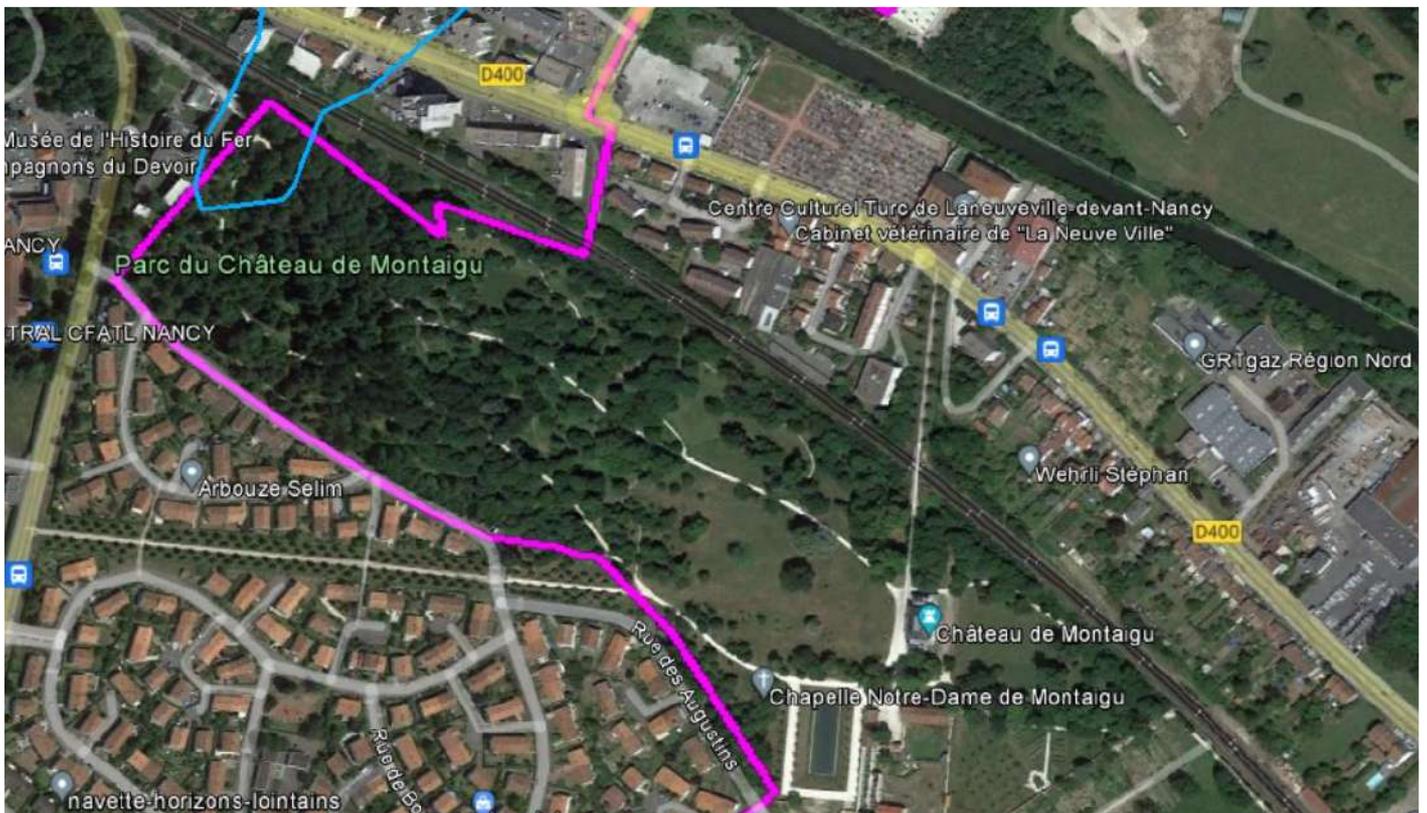
Révision en cours : **NON**

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Laneuveville devant Nancy est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains classés zone naturelle.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 3 : Commune de JARVILLE LA MALGRANGE

Population en 2018 : **9 556**

Zones concernées par le PEB : **Zone D**

Document d'urbanisme : **Plan Local d'Urbanisme** Date exécutoire : **02/03/2011**

Révision en cours : **NON**

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Jarville La Malgrange est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains urbanisés et d'autres classés en zone naturelle.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 4 : Commune de TOMBLAINE

Population en 2018 : 9 155

Zones concernées par le PEB : Zones A, B, C et D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme Date exécutoire : 27/12/2007

Révision en cours : NON

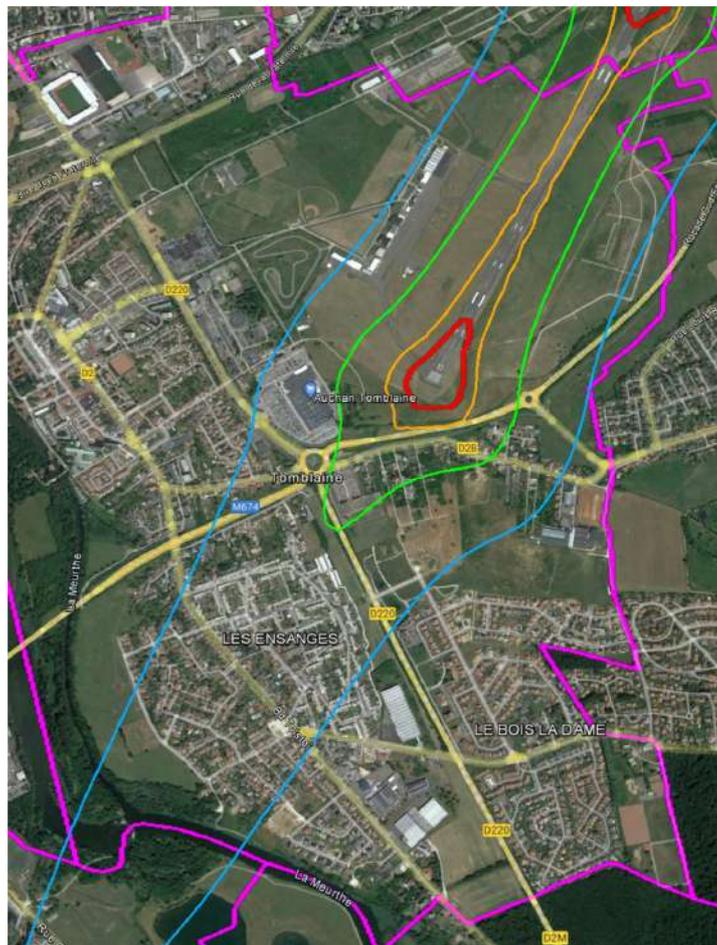
Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

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

Les terrains concernés par les zones A et B correspondent à des terrains dans l'emprise de l'aérodrome.

Les terrains concernés par les zones C et D correspondent à des terrains urbanisés ou à urbaniser

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 5 : Commune de SAULXURES LES NANCY

Population en 2018 : 4 230

Zones concernées par le PEB : Zones C et D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme Date exécutoire : 02/03/2011

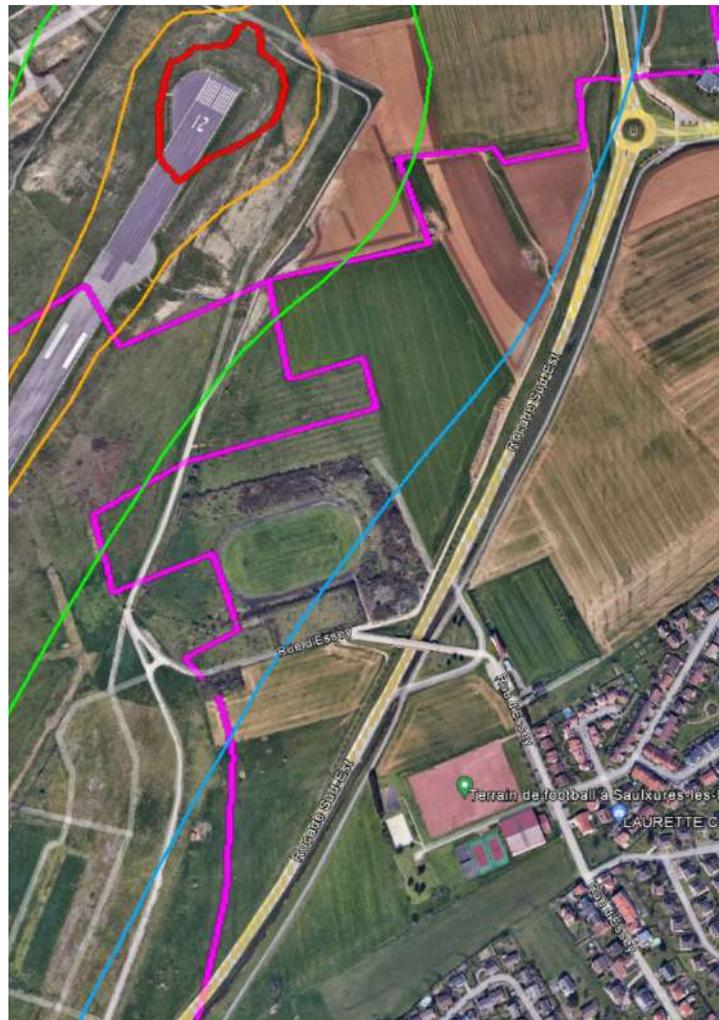
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Saulxures-Les-Nancy est impactée par les zones C et D du PPEB.

Les terrains concernés par les zones C et D correspondent à des terrains agricoles et naturels.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 6 : Commune de ESSEY LES NANCY

Population en 2018 : 9 006

Zones concernées par le PEB : Zones A, B, C et D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme Date exécutoire : 17/11/2007

Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Essey-lès-Nancy est impactée par les zones A, B, C et D du PPEB.

Les terrains concernés par les zones A et B correspondent à l'emprise de l'aérodrome.

Les terrains concernés par les zones C et D correspondent à des terrains urbanisés ou à urbaniser.

Le PEB et le plan local d'urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 7 : Commune de PULNOY

Population en 2018 : 5 081

Zones concernées par le PEB : Zone D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme Date exécutoire : 11/08/2007

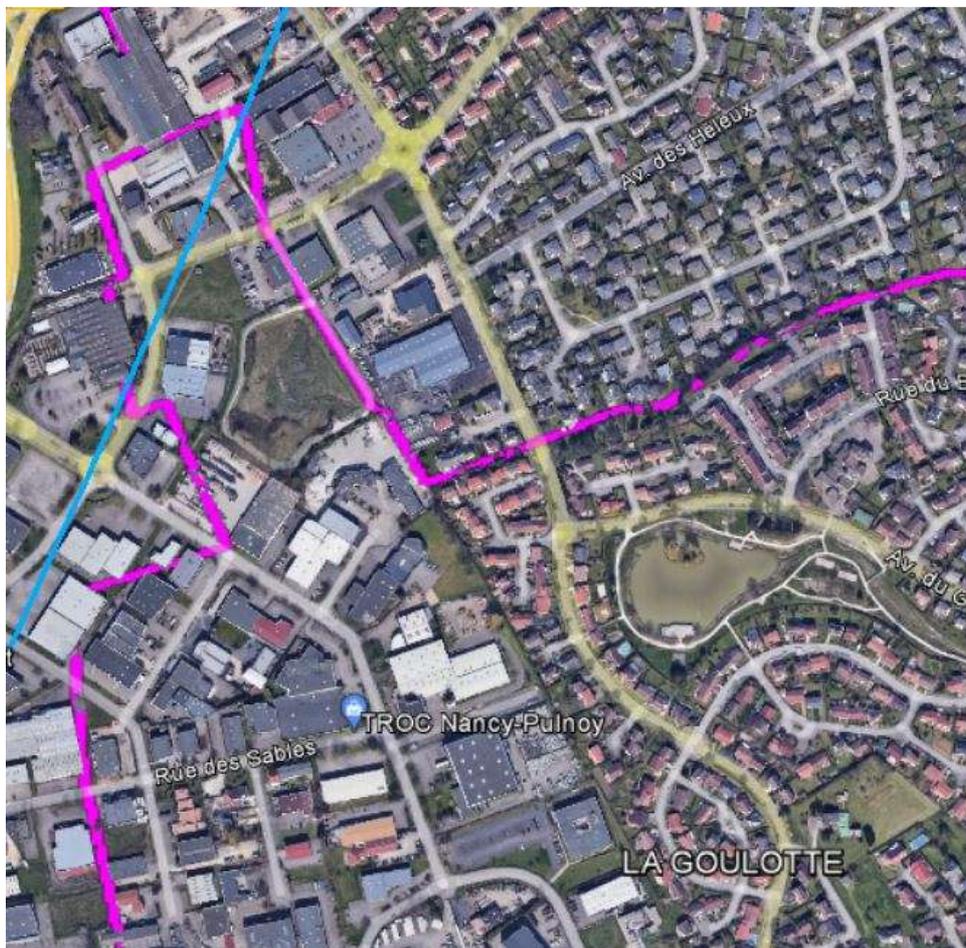
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Pulnoy est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains urbanisés.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 8 : Commune de SEICHAMPS

Population en 2018 : 5 095

Zones concernées par le PEB : Zone D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme Date exécutoire: 04/08/2007

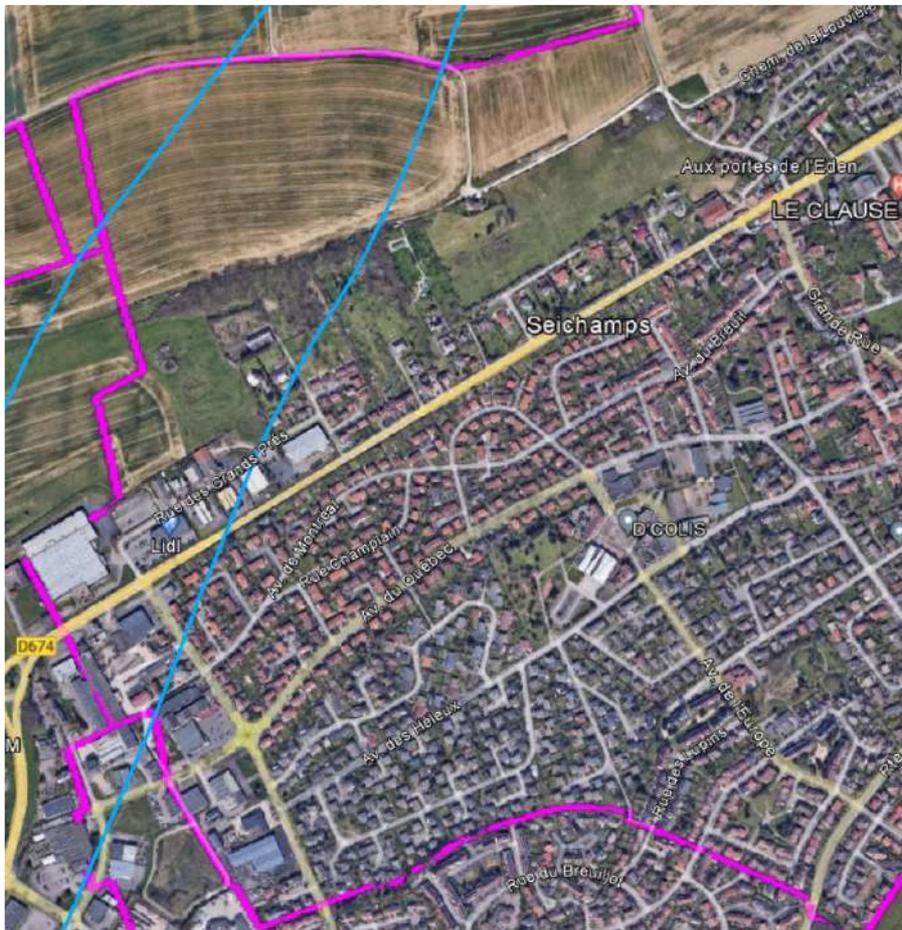
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Seichamps est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains agricoles, naturels ou déjà urbanisés.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme peuvent être regardés comme compatibles.



Fiche n° 9 : Commune de DOMMARTIN SOUS AMANCE

Population en 2018 : 287

Zones concernées par le PEB : Zone D

Document d'urbanisme : Plan Local d'Urbanisme intercommunal Date exécutoire : 13/02/2021

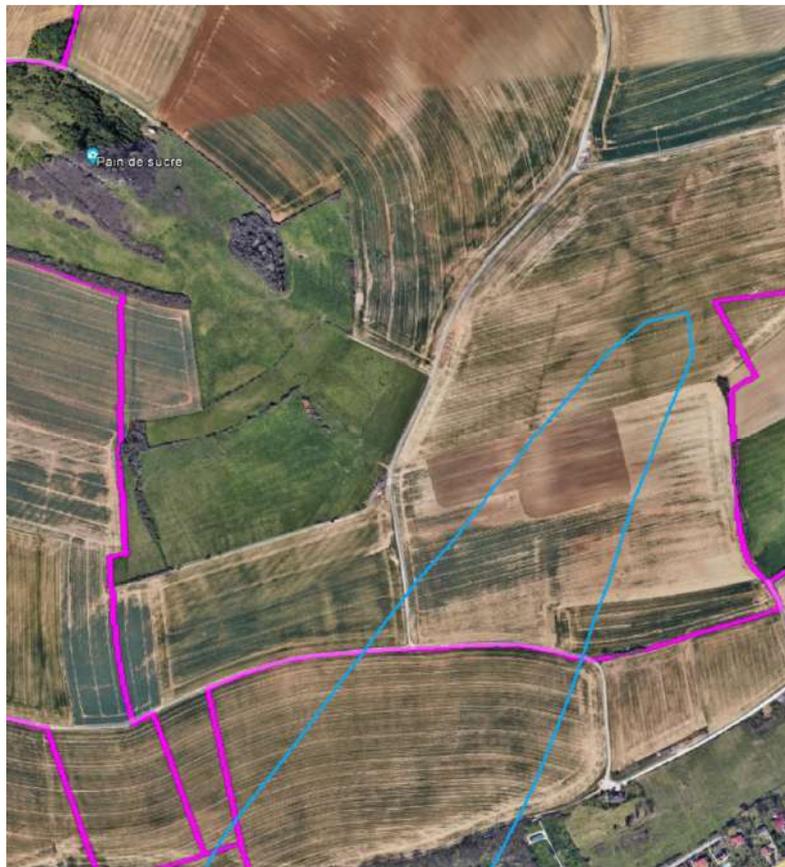
Révision en cours : NON

Compatibilité du document d'urbanisme avec le PEB :

La commune de Dommartin sous Amance est impactée par la zone D du PPEB.

Les terrains concernés par la zone D correspondent à des terrains agricoles.

Le PEB et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal peuvent être regardés comme compatibles.



ANNEXE 12 : GLOSSAIRE

ACNUSA	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires
APPEB	Avant-Projet de Plan d'Exposition au Bruit
CCE	Commission Consultative de l'Environnement
dB(A)	Décibel pondéré "A"
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
FAA	Federal Aviation Administration
ft	Pied (Unité de mesure des distances verticales)
IFR	Règles de vol aux instruments
IGN	Institut Géographique National
IMPACT	Logiciel de modélisation avions Integrated Aircraft Noise and Emissions Modelling Platform
INM	Logiciel de modélisation hélicoptères Integrated Noise Model
LDEN	Indice de bruit (Level/Day/Evening/Night)
MNT	Modèle Numérique de Terrain
NDB	Balise non directionnelle
Nm	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