REVISION
PLAN LOCAL D'URBANISME

PLUGUFFAN
PLUGUEN
AU CŒUR DE LA CORNOUAILLE - E-KREIZ KERNE

Département du Finistère

PEB Aérodrome Quimper Pluguffan

Rapport de présentation PEB

Dossier d'approbation

Futur Proche
aménagement, urbanisme & paysage
Siège social : 2 rue Alain Bombard / 44 821 SAINT-HERBLAIN Cedex / ✆ 02 40 76 56 56
Agence Bretagne : 7 rue Le Reun / 29 480 LE RELECQ-KERHUON / ✆ 02 98 42 82 84
✉ contact@futur-proche.fr / www.futur-proche.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DU FINISTÈRE

Plan d'exposition au bruit

Aérodrome de Quimper-Pluguffan

Dossier d'approbation

Direction
Départementale
de l'Equipement
Finistère

Direction
de l'Aviation civile
Ouest
Département
Surveillance et Régulation

Vu pour être annexé à mon arrêté
en date de ce jour,
QUIMPER, le
POUR LE PRÉFET
Le chef de Bureau

Gilbert MAGUER

I . Définition d'un plan d'exposition au bruit (PEB)

I . 1 - Finalité et textes de référence

Le plan d'exposition au bruit est un instrument juridique destiné à réglementer l'urbanisation en limitant les droits à construire dans les zones de bruit au voisinage des aérodromes. Il doit être annexé au plan local d'urbanisme (PLU), au plan de sauvegarde et de mise en valeur et à la carte communale. Les dispositions de ces documents doivent être compatibles avec celles du PEB en vigueur.

Le PEB est préventif : il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans les secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de bruit. S'il limite le droit à construire dans certaines zones, il n'a aucun impact sur les constructions existantes et les populations déjà installées.

Les principaux textes de référence sont les suivants :

- *Code de l'urbanisme Articles L.147-1 à L.147-8, et R.147-1 à R147-11*
- *Loi n°85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes*
- *Décret n°87-339 du 21 mai 1987 définissant les modalités de l'enquête publique relative aux Plans d'exposition au bruit 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 urbains (SRU)*
- *Décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixant les conditions d'établissement des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aérodromes et modifiant le code de l'urbanisme*
- *Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 - Urbanisme et habitat*

I . 2 - Méthode d'élaboration

▶ Une évaluation de l'exposition au bruit à court, moyen et long terme

Le PEB définit des zones autour de l'aérodrome à partir de la gêne sonore susceptible d'être ressentie par les riverains au passage des avions. L'indice de mesure de cette gêne sonore est le « Lden ».

Le PEB prend en compte des hypothèses à court, moyen et long terme de développement et d'utilisation de l'aérodrome. Les zones du PEB ne reflètent donc pas la réalité du moment, mais l'enveloppe des expositions au bruit des avions exprimées en « Lden » à court, moyen et long terme.

Pour ce faire, il est nécessaire d'anticiper à court, moyen et long terme, le trafic aérien, ce qui revient à établir des hypothèses réalistes concernant les données suivantes (pour les 3 horizons) :

- *Nombre de mouvements annuels d'avions et typologie de la flotte des avions*
- *Répartition des mouvements par type d'avion, par trajectoire, par sens d'atterrissage/décollage, par tranche horaire (jour, soirée et nuit)*

Les hypothèses retenues pour établir le PEB de l'aérodrome de Quimper-Pluguffan sont exposées au chapitre III et détaillées dans l'annexe C.

► L'indice Lden : le nouvel indice de bruit français et européen

Jusqu'en 2002, les PEB étaient réalisés en utilisant l'indice psophique « IP ». Cependant, cet indice était spécifique au bruit des avions et ne permettait donc pas la comparaison avec d'autres modes de transport.

En 2002, la France a adopté un nouvel indice qui remplace l' « IP » : l'indice « Lden » (Level Day Evening Night, décret n°2002-626 du 26 avril 2002). Cet indice s'appuie sur une enquête sociologique et prend en compte des périodes de jour (6H/18H), soirée(18H/22H) et nuit (22H/6H). Recommandé au niveau européen pour le calcul des cartes de bruit stratégique (cf. directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002), adopté pour les autres modes de transport, il permet une meilleure représentation de la gêne perçue, en pondérant différemment le niveau sonore moyen en fonction de la période de la journée. Ainsi, le bruit généré par un trafic de nuit est considéré comme étant environ 10 fois plus gênant qu'un bruit généré par un trafic de jour.

Exprimé en décibels A (dB(A)), il est calculé à l'aide de la formule suivante :

$$Lden = 10 \log \frac{1}{24}\left[12\times10^{\frac{L_d}{10}} + 4\times10^{\frac{L_e+5}{10}} + 8\times10^{\frac{L_n+10}{10}}\right]$$

où :

Ld = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de jour d'une année. La période de jour s'étend de 6 heures à 18 heures locales ;

Le = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2:1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de soirée d'une année. La période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures locales ;

Ln = Niveau sonore moyen à long terme pondéré A, tel que défini dans ISO 1996-2 :1987, déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année. La période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures le lendemain.

I . 3 - Contenu et modalités d'application

► Les 4 zones d'un PEB

La représentation graphique d'un PEB détermine 4 zones, délimitées par les valeurs de l'indice Lden.

■ La zone A de **bruit très fort** (environ l'emprise aéroportuaire) :
comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70.

■ La zone B de **bruit fort** :
comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 65 et 62.

■ La zone C de **bruit modéré** :
comprise entre la courbe entre la limite extérieure de la zone B et la courbe correspondant à une valeur de l'indice Lden choisie entre 57 et 55.

■ La zone D de **bruit faible** :
comprise entre la limite extérieure de la zone C et la courbe d'indice Lden 50.

La zone D est obligatoire pour les aérodromes recevant du trafic public pour lesquels le nombre annuel des mouvements d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure ou égale à 20 tonnes est supérieure à 20 000 (10 terrains : Paris-Orly, Paris-CDG, Toulouse, Strasbourg, Nice, Bale-Mulhouse, Lyon, Bordeaux, Marseille, Nantes).

La délimitation d'une zone D est facultative pour les autres plates-formes et laissée à l'initiative du préfet.

Les contraintes sur l'urbanisme

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 le bien immobilier loué.

Dans les zones A et B, 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 (cf. annexe A), interdites.

Dans la zone C, sont autorisées les constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'une faible augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains 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 plans d'exposition au bruit 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 significative de la population soumise aux nuisances sonores (cf. annexe A).

La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction de constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas une augmentation de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances.

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

I . 4 - Démarche de révision du PEB

Les dispositions du décret instaurant l'indice « Lden » sont entrées en vigueur à compter du 1er novembre 2002. Selon ces dispositions réglementaires, les PEB doivent désormais être calculés en indice « Lden » et doivent être révisés avant le 31 décembre 2005, selon le processus suivant :

Etape 1 : Préparation et élaboration du projet de PEB

Au cours de cette phase, l'ensemble des perspectives de développement et d'utilisation de l'aérodrome à court, moyen et long termes ont été définies. Un avant-projet de plan d'exposition au bruit (APPEB) a été proposé : il est constitué de l'enveloppe des différentes courbes (zones A, B,C,D) ainsi obtenues pour chacun des trois horizons.

▶ Etape 2 : Consultations et approbation du PEB

Le préfet prend la décision de réviser le PEB en fixant les valeurs de l'indice « Lden » qui déterminent les limites extérieures des zones B et C, et retient éventuellement une zone D.

A 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, les dispositions relatives aux zones C et D.

▪ *Consultations*

Consultations des communes ou établissements publics de coopération intercommunale concernés qui disposent d'un délai de deux mois pour faire connaître leur avis sur le dossier communiqué.

▪ *Enquête publique et approbation*

Après ces différentes consultations, le préfet soumet à enquête publique le projet de PEB éventuellement modifié en fonction des avis recueillis.

Le préfet prend un arrêté approuvant le PEB.

Conformément aux dispositions du 7ème alinéa de l'article L.147-3 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 doivent être rendus compatibles avec les dispositions particulières aux zones de bruit autour des aérodromes.

▪ *Remarques*

Lorsque qu'une Commission Consultative de l'Environnement (C.C.E.) existe, elle est consultée lors des étapes 1 et 2.

II . Présentation de l'aérodrome de QUIMPER-PLUGUFFAN

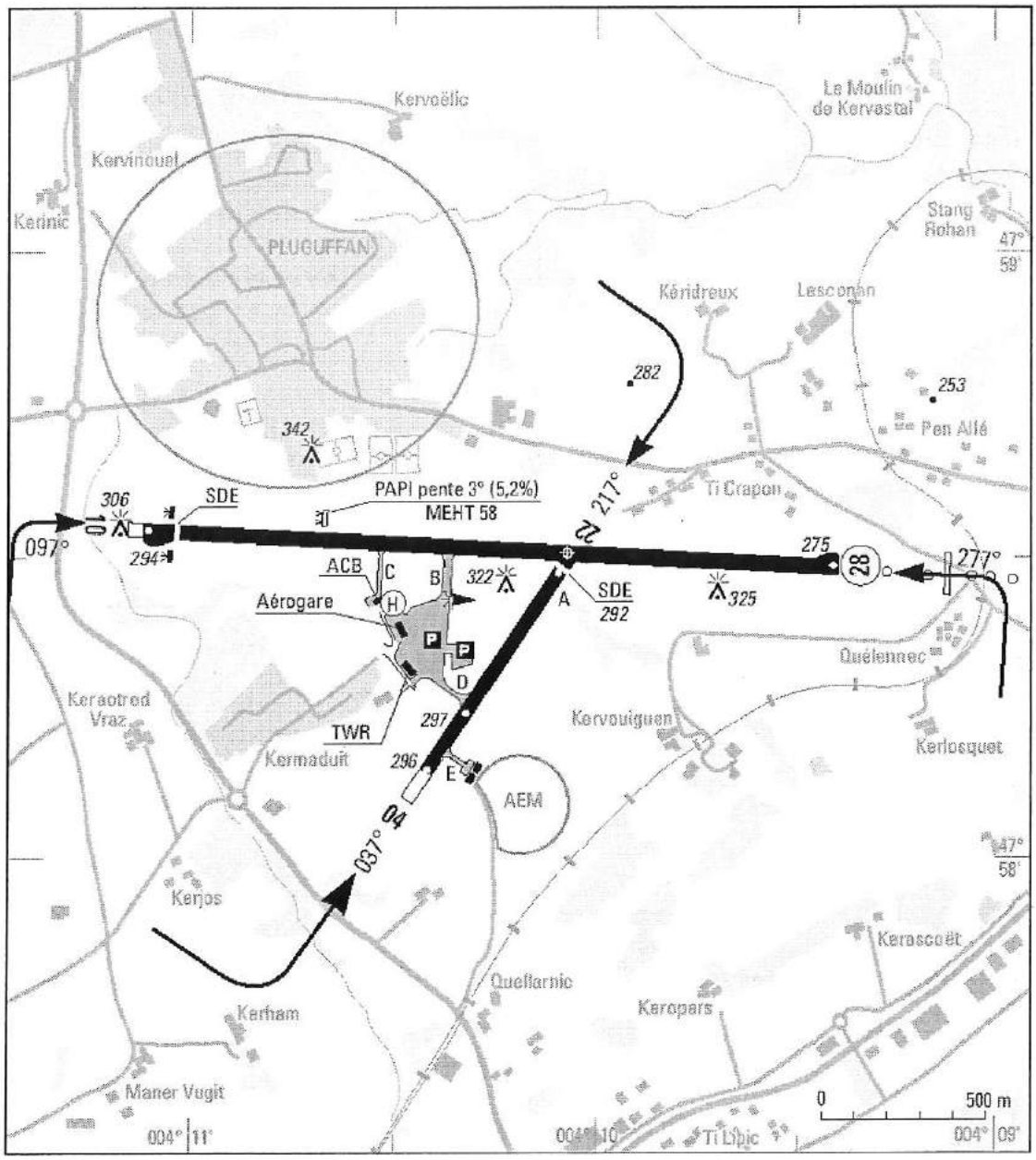
L'aérodrome de Quimper-Pluguffan a été créé par l'Etat, son gestionnaire est la chambre de commerce et d'industrie de Quimper. Son emprise au sol est de 190 hectares.

II . 1 - Les infrastructures

L'aérodrome est équipé de deux pistes :

- 1 piste principale de 2150 m par 45 m, orientée 097°-277°, équipée d'un ILS Catégorie 1 au QFU 28[1], d'un balisage lumineux permettant une accessibilité de nuit et de jour et des approches de précision, avec un seuil décalé de 105 mètres au QFU 10 .

- 1 piste secondaire de 810 m par 45 m , sécante à la piste principale, orientée 037°-217°, sans balisage lumineux, avec un seuil décalé de 50 mètres au QFU 04.



L'avant-projet plan de masse de l'aérodrome (APPM) approuvé le 15/04/1999, permet les évolutions d'infrastructures suivantes.

[1] Code aéronautique désignant l'orientation magnétique de la piste en service, en dizaine de degrés. Chaque piste possède deux QFUs. En général, le QFU en service est celui qui est face au vent

■ **Une piste principale de 2150 m par 45 m**. La piste principale est donc à la longueur maximale prévue par l'APPM ; il n'est pas aujourd'hui envisagé d'extension.

■ **Une piste secondaire de 1250 m par 45 m**. Un allongement de cette piste n'est pas envisagé à l'heure actuelle.

II . 2 - Analyse du trafic et tendance générale

▶ **Le trafic annuel de l'aérodrome de Quimper-Pluguffan se situe aux alentours de 17 000 mouvements[1] par an, il se décompose en deux familles :**

■ **L'aviation commerciale** qui représente environ 16 % du nombre total de mouvements de la plate-forme (2 600 mouvements en 2004). Elle comprend majoritairement les vols à destination ou en provenance de Paris-Orly.

Le nombre de passagers commerciaux est légèrement inférieur à 140 000.
Le nombre moyen de mouvements commerciaux par jour est de 7.

■ **L'aviation non commerciale** qui représente la majorité du trafic de l'aérodrome, 84% du nombre total de mouvements.

Elle comprend :
• *les mouvements de voyages liés aux activités de l'aéroclub, des vols privés et de l'aviation d'affaire.*
• *les tours de pistes locaux principalement liés à la formation aéronautique et à l'entraînement aérien de l'aviation légère, et partiellement de l'aviation militaire.*

Le nombre de mouvements d'aviation non commerciale est très fluctuant d'une année à l'autre. Des paramètres externes tels que les conditions météorologiques peuvent influer fortement l'activité des aéroclubs. Durant ces dernières années, le nombre de mouvements de l'aviation non commerciale a oscillé autour de 14 000.

▶ **Répartition des mouvements par QFU (ou sens de piste), tout type d'aviation confondu et par piste :**

Piste principale :

QFU 10 (atterrissage et décollage face à l'Est)	QFU 28 (atterrissage et décollage face à l'Ouest)
35 %	65 %

Les mouvements sur cette piste représentent 95% des mouvements de l'aérodrome.

Piste secondaire :

QFU 04 (atterrissage et décollage face à l'Est)	QFU 22 (atterrissage et décollage face à l'Ouest)
50 %	50 %

Cette piste secondaire est utilisée uniquement par l'aviation légère, de jour ou de soirée uniquement car dépourvue de balisage lumineux.

[1] Un mouvement correspond à un atterrissage ou à un décollage, sauf pour les tours de piste où le toucher des roues est compté comme un mouvement.

- **Répartition des mouvements dans la journée :**

Tout type d'aviation :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
72 %	25 %	3 %

Pour l'aviation commerciale :

Jour (6H00 à 18H00)	Soirée (18H00 à 22H00)	Nuit (22H00 à 6H00)
60 %	28 %	12 %

Le trafic de nuit de l'aviation commerciale comprend en quasi-exclusivité le vols à l'arrivée des plates-formes parisiennes, dans la tranche horaire 22H00 / 23H00.

III . Les hypothèses retenues pour l'élaboration du PEB de Quimper-Pluguffan

L'élaboration d'un plan d'exposition au bruit nécessite la prise en compte des hypothèses d'évolution de la plate-forme à court, moyen, long terme.

- **Court terme ⇒ 2008**
- **Moyen terme ⇒ 2015**
- **Long terme ⇒ 2020**

Les évolutions concernent les trois domaines suivants :

- **Le trafic**
- **Les infrastructures**
- **Les procédures de circulation aérienne**

III . 1 - Hypothèses prises en compte pour l'établissement du PEB

▶ Le trafic

Les hypothèses d'évolution de trafic ont été élaborées de la façon suivante :

- Trafic commercial

Deux principes ont été retenus pour élaborer les hypothèses de trafic :

• ***Renforcement du trafic sur les lignes existantes :*** *augmentation du nombre de fréquences, mise en ligne d'appareils de capacité supérieure.*
• ***Création de nouvelles lignes :*** *liaisons vers des grandes métropoles européennes, augmentation du nombre de vols charter.*

Ces prévisions ont été réalisées par le gestionnaire de l'aérodrome. La répartition des mouvements dans la journée intègre la typologie du trafic .

- Trafic non commercial

Les vols non commerciaux ont tendance à se stabiliser, voir à évoluer faiblement. Ces avions sont les moins bruyants au sens PEB.

Il a été adopté pour cette famille un taux de croissance légèrement inférieur à 2%. La répartition dans la journée est identique pour les trois termes, conforme à celle observée aujourd'hui.

▶ Les infrastructures

A l'horizon court, moyen et long terme il est pris comme hypothèse que les infrastructures pistes sont identiques à celles d'aujourd'hui.

Un allongement d'une des deux pistes n'est pour l'instant pas d'actualité. L'allongement de la piste principale, nécessiterait une refonte de l'APPM, et sa longueur actuelle est satisfaisante compte tenu des avions fréquentant ou appelés à fréquenter la plate-forme.

La piste secondaire quant à elle a été réduite de 1 250 mètres à 810 mètres aux cours de ces dix dernières années.

▶ **Les procédures de circulation aérienne**

Les procédures de circulation aérienne prises en considération sont celles en vigueur en 2004, aucune modification majeure n'étant prévue. La répartition des mouvements par QFU, par type d'aviation est identique pour les trois termes à celle de 2004 (cf. annexe C).

III . 2 - Les données résultant des hypothèses d'évolution

▶ **A court terme (2008)**

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**
pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2008 sont de :
20 705 mouvements dont 3 816 mouvements commerciaux

▶ **A moyen terme (2015)**

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**
Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2015 sont de :
23 720 mouvements dont 4 568 mouvements commerciaux

▶ **A long terme (2020)**

■ **Piste et procédures de circulation aérienne :**
Pas de modification par rapport à l'existant

■ **Le trafic aérien :**
En appliquant les critères cités paragraphe III.1, les hypothèses de trafic en 2020 sont de :
25 563 mouvements dont 4 592 mouvements commerciaux

▶ **Aviation commerciale, types d'avions à l'horizon long terme**

TRAFIC COMMERCIAL - COURTS COURRIERS		
CRJ 100 / CRJ 700 / Fokker 100	**82 %**	**3 768 mouvements**
TRAFIC COMMERCIAL - MOYENS COURRIERS		
Boeing 737 800 / Airbus 319	**18 %**	**824 mouvements**

IV . Le PEB de l'aérodrome de Quimper-Pluguffan

IV . 1 - Choix des indices et zonage

Le choix des indices relève toujours d'un compromis entre deux préoccupations :

- *d'une part, maîtriser l'accroissement de la population dans les zones de nuisances potentielles ;*
- *d'autre part, permettre aux communes de maintenir de bonnes perspectives de développement.*

Il a été décidé de retenir une zone D et de choisir les indices Lden suivants :

- **Zone A** ⇒ comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- **Zone B** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 70 et la courbe d'indice Lden 62
- **Zone C** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 62 et la courbe d'indice Lden 56
- **Zone D** ⇒ comprise entre la courbe d'indice Lden 56 et la courbe d'indice Lden 50

IV . 2 - Les conséquences en termes d'urbanisation

Les communes concernées par les zones A, B, C et D du projet de PEB sont :

ZONE A	Aérodrome de Quimper-Pluguffan
ZONE B	Pluguffan
ZONE C	Pluguffan, Quimper
ZONE D	Pluguffan, Quimper, Plogastel-Saint-Germain

IV . 3 - PEB de Quimper-Pluguffan : plan à l'échelle 1/25 000 de mars 2006

ANNEXE A

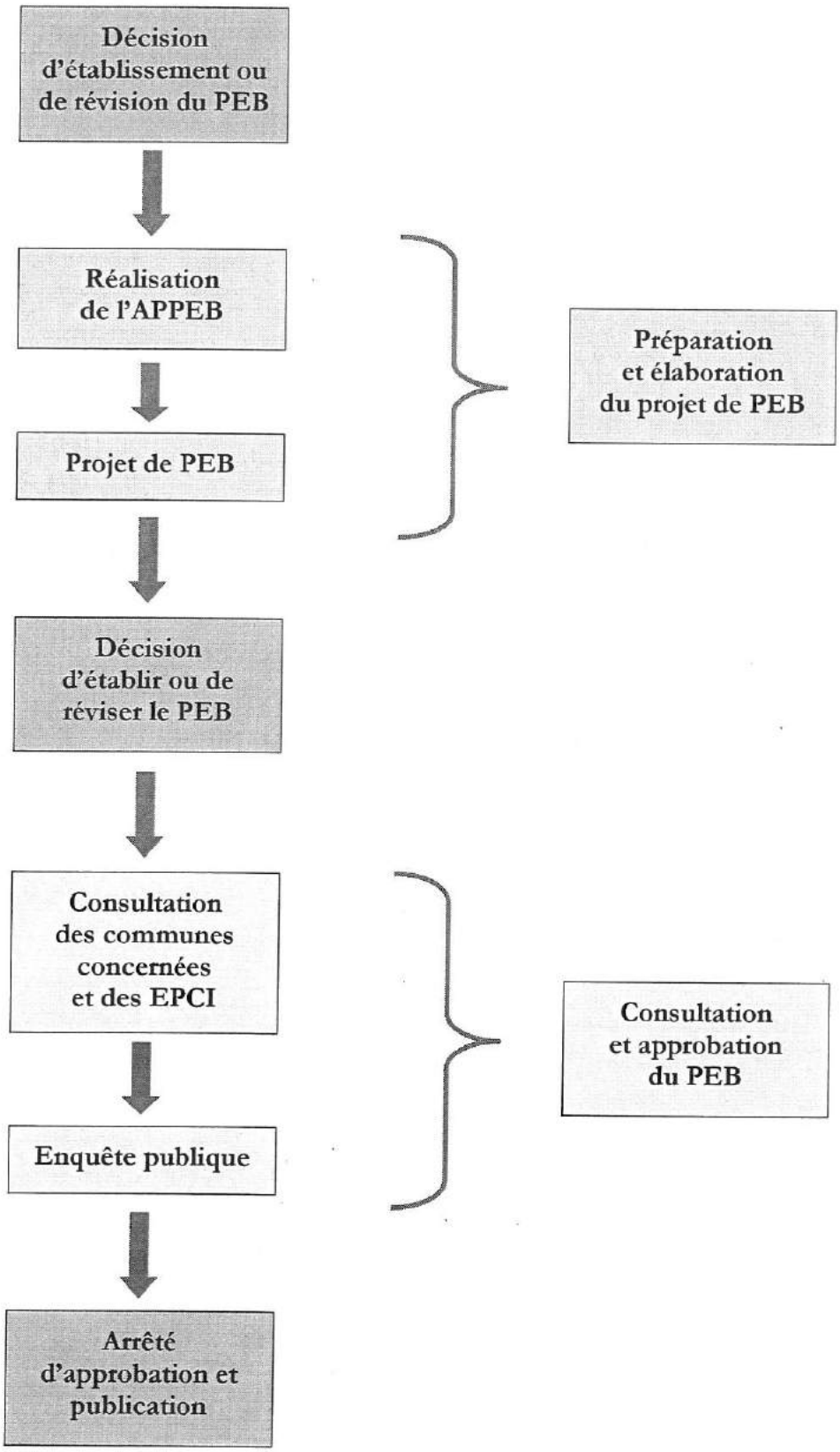
<table>
<tr><th colspan="5">LES RÈGLES APPLICABLES SUR LES DROITS A CONSTRUIRE DANS LES ZONES D'UN PEB</th></tr>
<tr><th></th><th>ZONE A
Lden ≥ 70</th><th>ZONE B
70 > Lden ≥ (62 à 65)</th><th>ZONE C
(62 à 65) > Lden ≥ (55 à 57)
(indices fixés par le préfet)</th><th>ZONE D *
(55 à 57) > Lden ≥ 50</th></tr>
<tr><td colspan="4">CONSTRUCTIONS NOUVELLES</td><td rowspan="9">Autorisés sous réserve d'une isolation acoustique et de l'information des futurs occupants</td></tr>
<tr><td>Logements nécessaires à l'activité aéronautique ou liés à celle-ci</td><td colspan="3">Autorisés</td></tr>
<tr><td>Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone</td><td rowspan="2">Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés</td></tr>
<tr><td>Constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole</td></tr>
<tr><td>Equipements publics ou collectifs</td><td colspan="2">Autorisés s'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes</td><td>Autorisés</td></tr>
<tr><td>Constructions individuelles non groupées</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>Autorisées si le secteur d'accueil est 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</td></tr>
<tr><td>Autres types de constructions nouvelles à usage d'habitation (exemples : lotissements, immeubles collectifs à usage d'habitation)</td><td colspan="3">Non autorisés</td></tr>
<tr><td colspan="4">INTERVENTIONS SUR L'EXISTANT</td></tr>
<tr><td>Rénovation, réhabilitation de l'habitat existant</td><td colspan="2" rowspan="2">Autorisés pour permettre le renouvellement urbain sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances</td><td rowspan="2">Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par équipements publics, si elles n'entraînent pas d' accroissement de la capacité d'accueil</td></tr>
<tr><td>Amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes</td></tr>
<tr><td>Opération de réhabilitation et de réaménagement urbain</td><td colspan="2">Non autorisées</td><td>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 au nuisances sonores</td></tr>
</table>

Remarque : L'isolation acoustique et l'information sont obligatoires dans toutes les zones du PEB.

(*) : La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aérodromes visés au 3 de l'article 266 septies du code des douanes.

ANNEXE B

PROCEDURE RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET A L'APPROBATION DES PLANS D'EXPOSITION AU BRUIT



ANNEXE C

REPARTITION DU TRAFIC

Répartition des vols par QFU

Aviation commerciale	QFU 10	QFU 28
	Face à l'Est	Face à l'Ouest
Arrivées et départs	35 %	65 %

La répartition arrivée et départ n'est pas identique suivant le QFU.

Aviation non commerciale	QFU 10	QFU 28
	Face à l'Est	Face à l'Ouest
Arrivées et départs	35 %	65 %

Aviation non commerciale	QFU 04	QFU 22
	Face au Nord	Face au Sud
Arrivées et départs	50 %	50 %

Répartition des vols commerciaux par trajectoire

Aviation commerciale Jour / Soirée / Nuit	Départs en QFU 10			Arrivées en QFU 10		
	LOR*	ARE*	GU*	ROSPO*	ARE*	GU*
	24,5 %	8,75 %	1,75 %	21 %	10,5 %	3,5 %

Aviation commerciale Jour / Soirée / Nuit	Départs en QFU 28			Arrivées en QFU 28		
	LOR*	ARE*	GU*	ROSPO*	ARE*	GU*
	45,5 %	16,25 %	3,25 %	39 %	19,5 %	6,5 %

Trajectoires en QFU 10	
Départ ARE*	Vers l'Est puis virage à gauche au Nord-Est vers la balise ARE (Monts d'Arrée)
Départ GU*	Vers l'Est puis virage de 270°à droite pour le Nord vers la balise GU (Plouedern)
Départ LOR*	Vers l'Est puis virage à droite au Sud-Est vers la balise LOR (Lorient)
Arrivée ARE*	Venant de ARE par la balise RQ à l'Est puis virage à gauche pour une MVI par l'Ouest
Arrivée GU*	Venant de GU par la balise RQ à l'Est puis virage à gauche pour une MVI par l'Ouest
Arrivée ROSPO*	Venant de ROSPO (Rosporden) par RQ à l'Est puis virage à gauche pour MVI par l'Ouest

ANNEXE D

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS

- **APPM** « **A**vant-**P**rojet de **P**lan de **M**asse » : document de planification à long terme fixant les caractéristiques géométriques maximales d'un aérodrome.

- **CCE** : **C**ommission **C**onsultative de l'**E**nvironnement.

- **ILS** « **I**nstrument **L**anding **S**ystem » : radiophares d'alignements pour l'atterrissage qui donnent à l'avion des indications d'écart latéral par rapport à l'axe de piste et d'écart vertical par rapport au plan de descente.

- **MVI** « **M**anœuvre à **V**ue **I**mposée » : procédure d'approche vent arrière consistant à contourner la piste pour atterrir face au vent par le QFU opposé.

- **QFU** : direction magnétique de la piste.

- **Seuil de piste :** limite de piste matérialisée sur toute sa largeur par des bandes blanches parallèles à la piste et complétée par l'indication du QFU.

- **Tour de piste** : mouvement de circuit d'entraînement en boucle comprenant un décollage et un atterrissage successifs.