



BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

PERIODE : 1^{er} Trimestre 2012



POUR RAPPEL :

- Ce bulletin d'informations est destiné aux communes riveraines
- Il est accessible depuis le site Internet de l'aéroport de Lille www.lille.aeroport.fr après identification
- Pour contacter le service environnement :
N° vert gratuit : **0 800 59 10 59** en laissant les coordonnées complètes et adresse e-mail
Ou Adresse e-mail : environnement@lille.aeroport.fr





Le **niveau sonore** est le terme usuel pour caractériser le « niveau d'intensité acoustique ». Il exprime la puissance véhiculée par le phénomène acoustique et son unité est le décibel A (dB(A)).

dB(A) : unité de mesure du niveau sonore. La pondération (A) permet de prendre en compte la sensibilité de l'oreille humaine à différentes fréquences.

Événement bruit : émergence sonore captée par une station de mesure dans un rayon et une période déterminé.

L_{Amax} : Le **niveau maximum** (L_{Amax}), est utilisé lorsqu'un bruit présente de larges fluctuations au cours du temps, comme le cas d'un véhicule passant devant un observateur, dont le bruit varie de façon croissante puis décroissante. On mesure alors le niveau maximum du bruit.

L_{den} (Level day evening night): Cet indice sert pour la modélisation du bruit.

Le bruit n'étant pas ressenti avec la même acuité en fonction du moment de la journée, cet indice L_{den} permet de considérer les avions en soirée plus gênants (pondération de 5dB) que ceux de la journée et encore plus gênants la nuit (pondération de 10dB).

Mouvement avion : un mouvement avion correspond à un atterrissage ou à un décollage sur la plateforme.

PEB : le **Plan d'Exposition au Bruit** est un document d'urbanisme. Il est approuvé par arrêté préfectoral reprenant les zones de bruit réparties en 4 zones A B C D selon le niveau moyen de bruit (L_{den}).

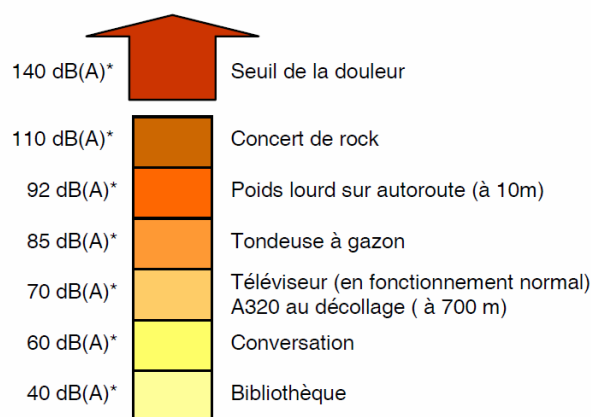
Il permet de réglementer les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

Vol de nuit : vol se déroulant entre 22h00 et 06h00

Signalement : un signalement correspond à un ou plusieurs survols constatés par un riverain et signalé au service Environnement par courrier, e-mail ou téléphone.

Pour mieux se repérer:

Echelle du bruit



* : Il s'agit de moyennes





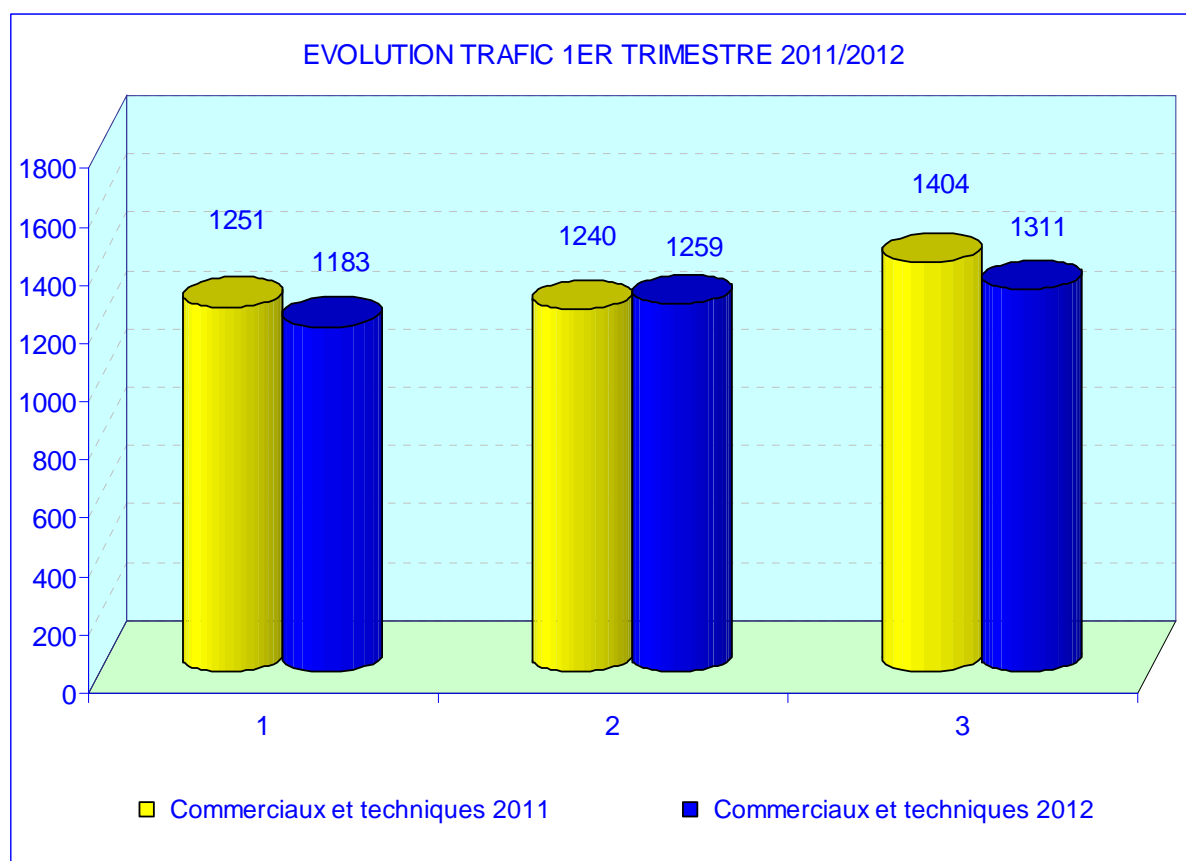
Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

2012	Janvier	Février	Mars	TOTAL Trimestre 1
Vols commerciaux	1120	1157	1281	3558
Vols techniques	63	102	30	195
Total	1183	1259	1311	3753

2011	Janvier	Février	Mars	TOTAL Trimestre 1
Vols commerciaux	1216	1203	1377	3796
Vols techniques	35	37	27	99
Total	1251	1240	1404	3895

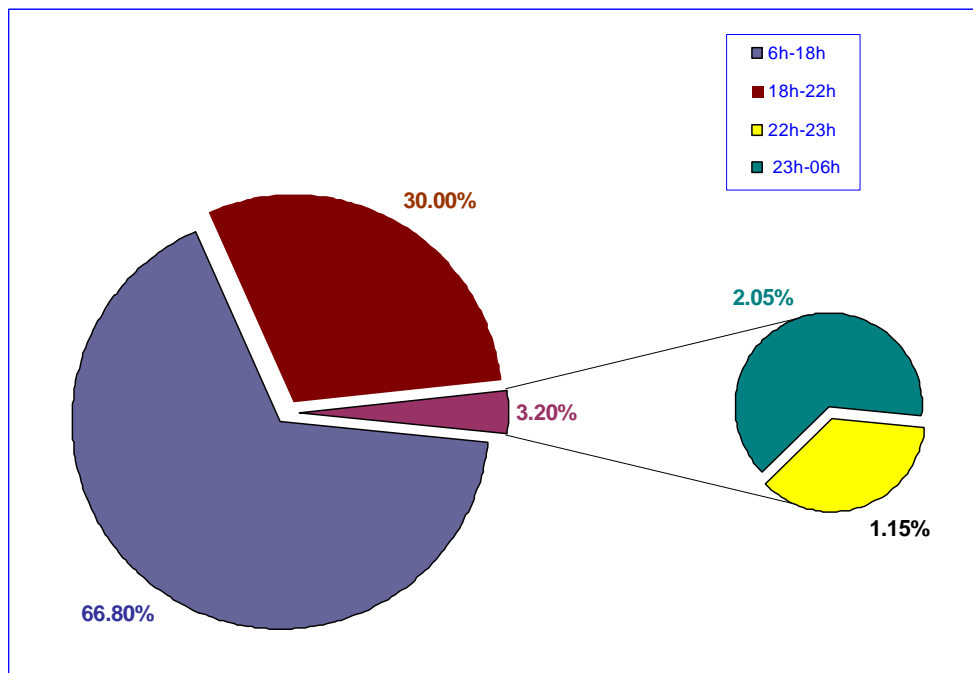
Vols commerciaux : il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutements exceptionnels accueillis sur la plateforme).

Vols techniques : il s'agit des arrivées ou des départs des vols à vide (vols de mise en place), d'escapes techniques (notamment pour avitaillement en carburant), ou des vols cargo.

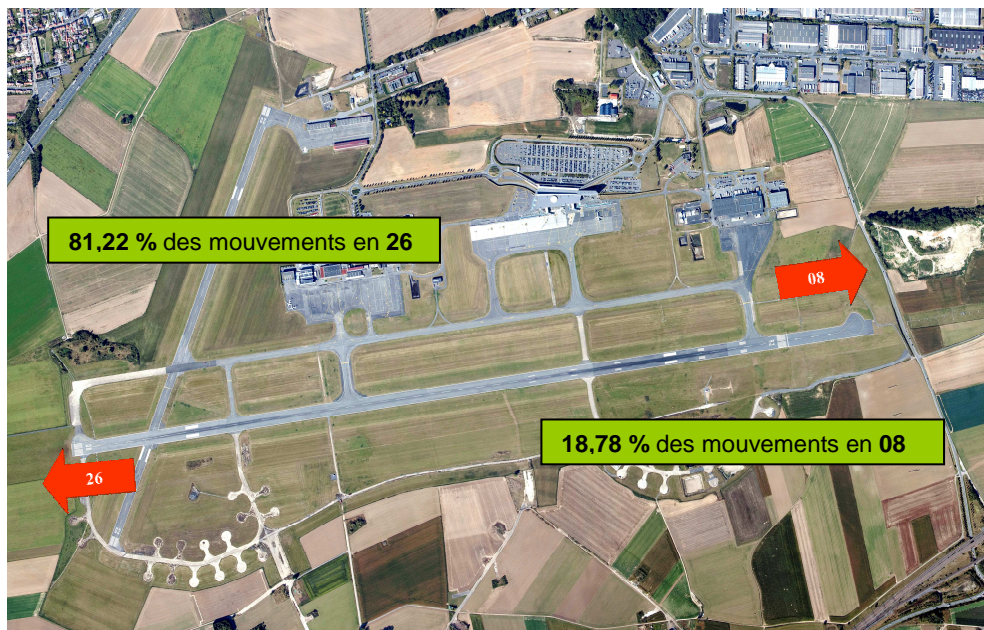




Répartition de mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



Répartition des mouvements par sens de piste:



81.22 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)
18.78 % des mouvements ont été effectués en piste 08 (face à l'est/nord est)

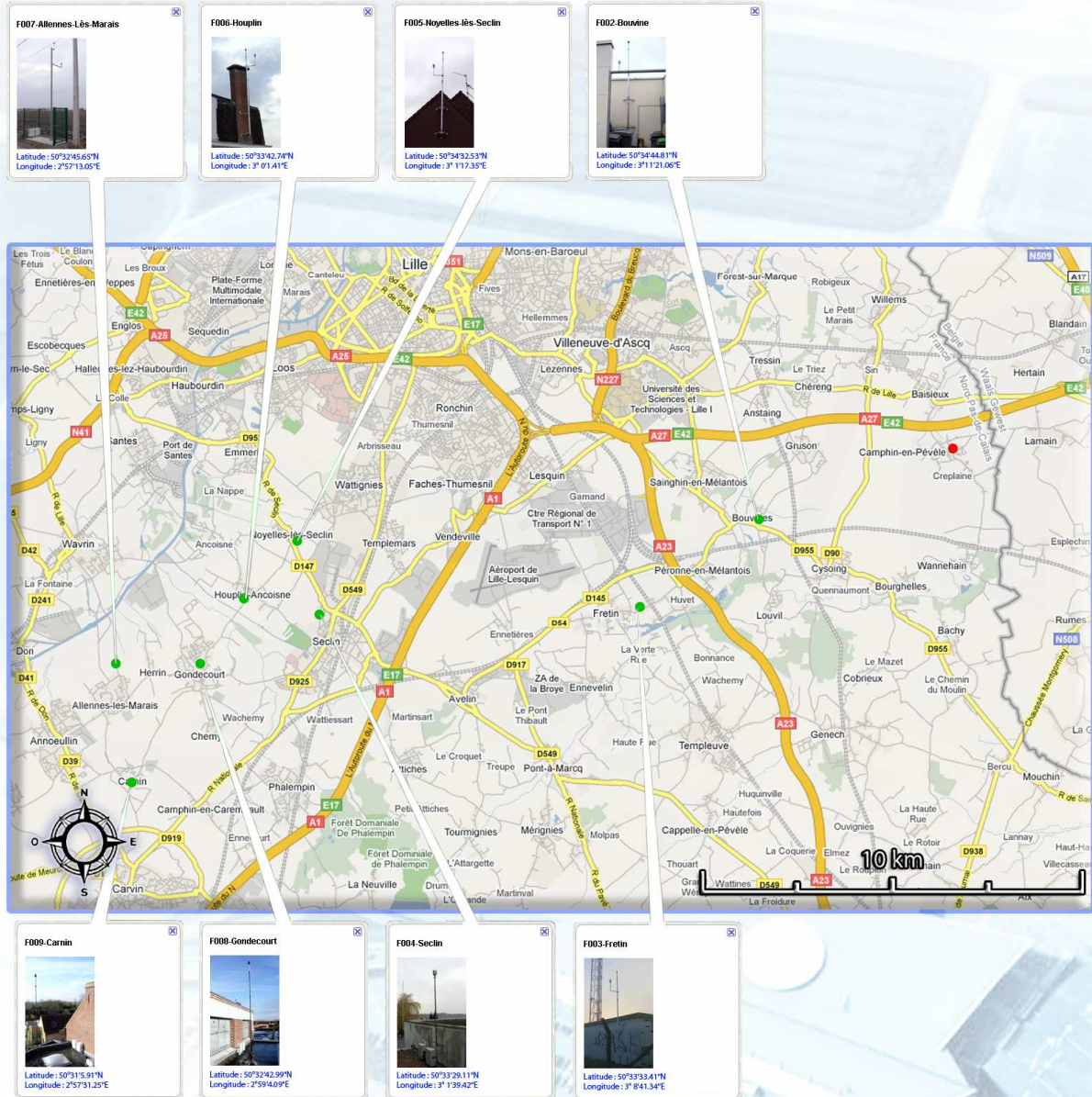
Les sens de décollage ou d'atterrissage sont définis par le vent dominant.
En effet, un avion atterrit ou décolle toujours face au vent



LOCALISATION DES STATIONS DE MESURE

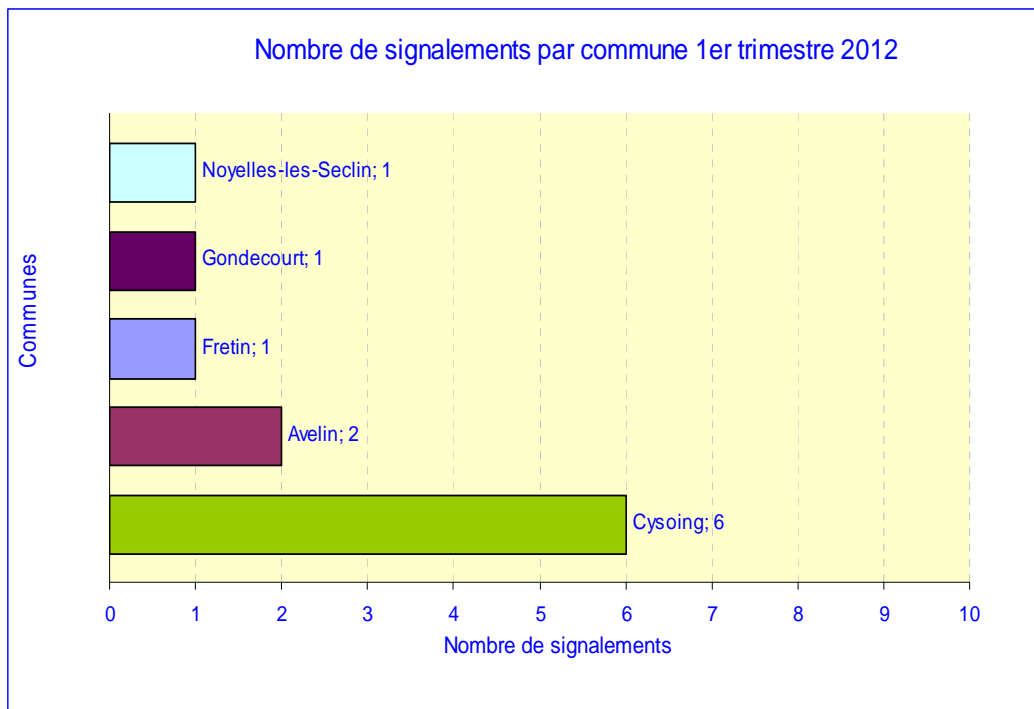


Localisation des 8 stations de mesure de bruit





NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



11 signalements de riverains ont été enregistrés au cours du 3ème trimestre 2011.

Ces signalements sont répartis entre les communes ci-contre.

BILAN DES SIGNALEMENTS PAR TYPE ET PAR COMMUNE

COMMUNES	Cause 1	Cause 2	Cause 3	Cause 4	Cause 5	Total par ville
Avelin	1	0	1	0	0	2
Cysoing	5	1	0	0	0	6
Fretin	0	1	0	0	0	1
Gondecourt	1	0	0	0	0	1
Noyelles-les-Seclin	1	0	0	0	0	1
TOTAL	8	2	1	0	0	11

Les causes suivantes classifient les signalements :

Cause 1 : Survol ressentis comme inhabituels

Cause 2 : Survol perçus à basse altitude

Cause 3 : Survol ressentis comme bruyants

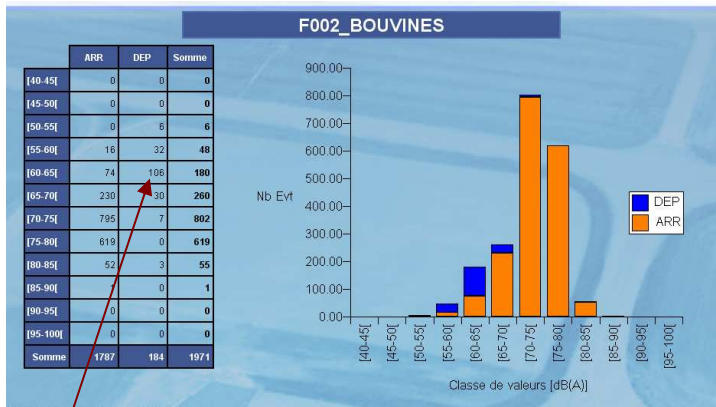
Cause 4 : Survol répétés

Cause 5 : Vol de nuit



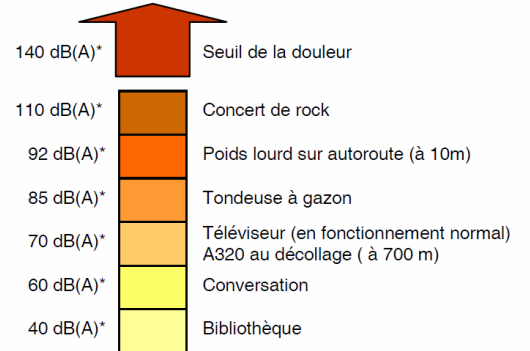


Comment lire les graphiques ?



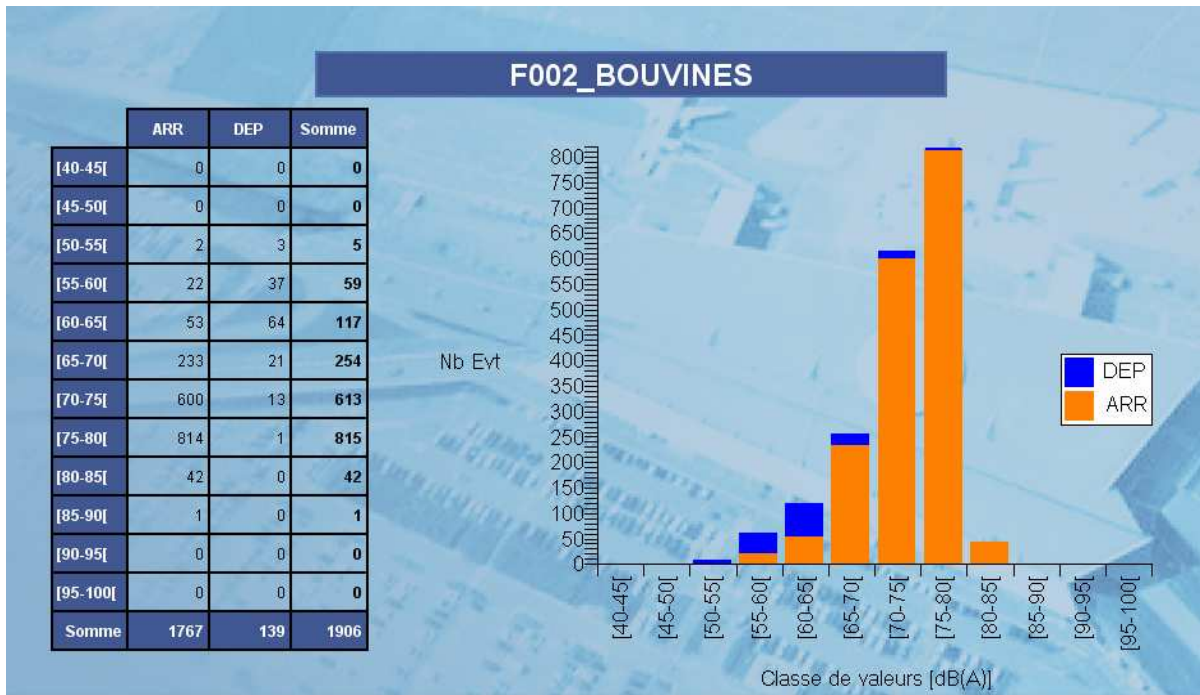
Pour mieux se repérer:

Echelle du bruit

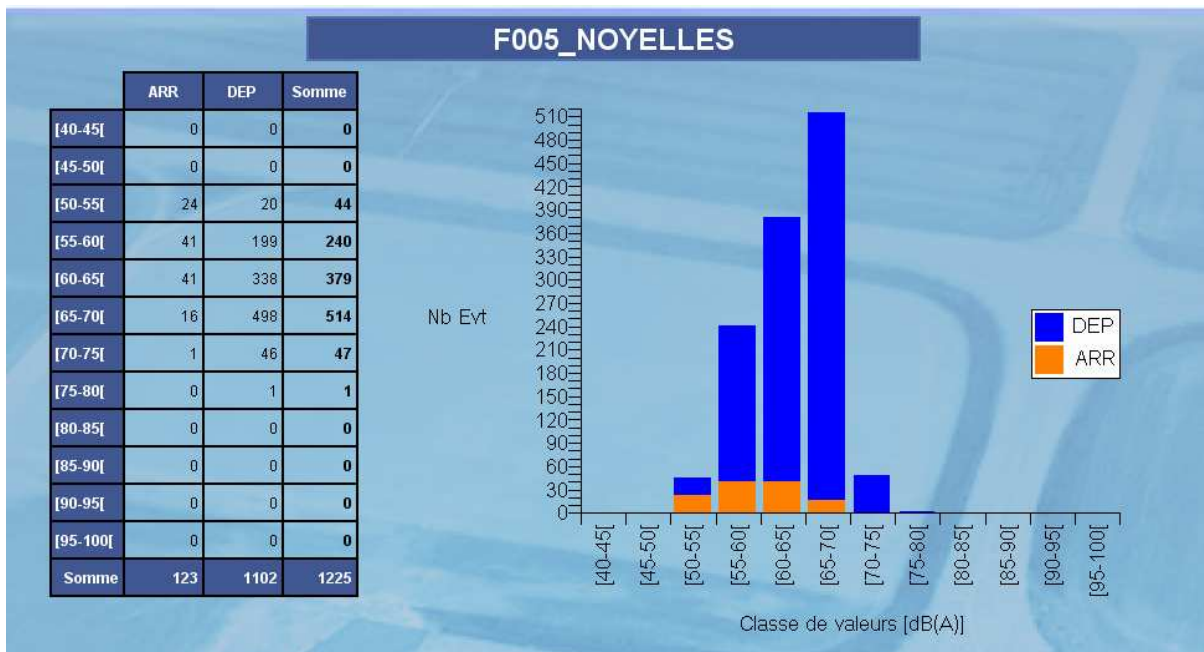
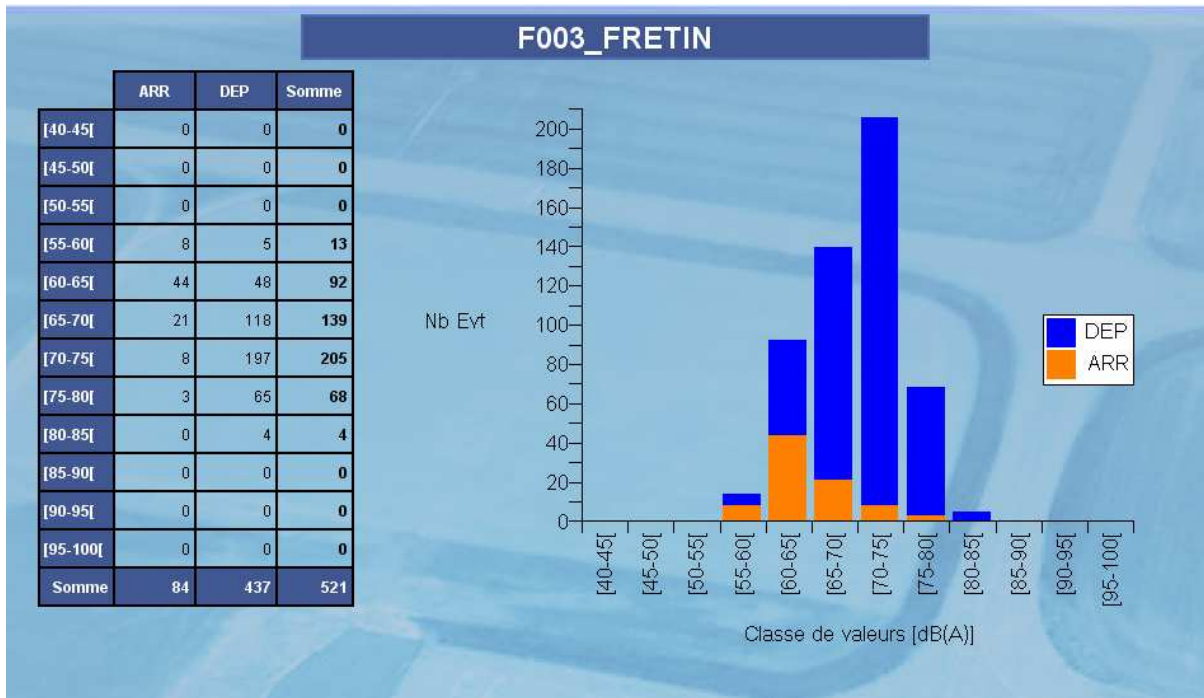


* : Il s'agit de moyennes

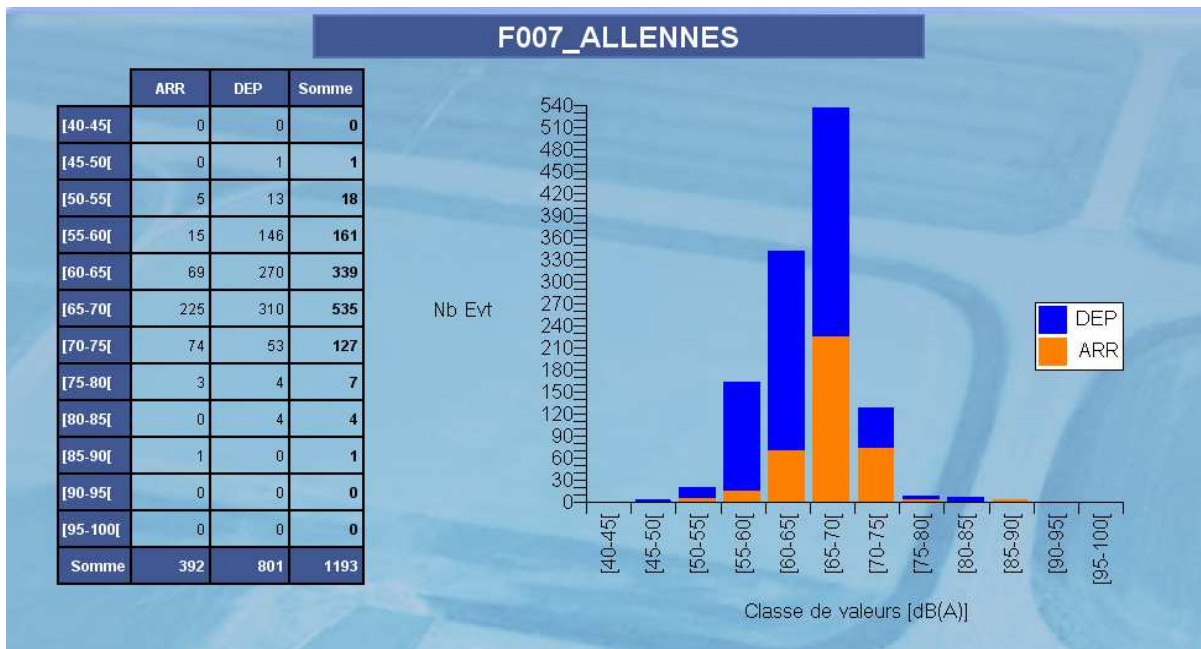
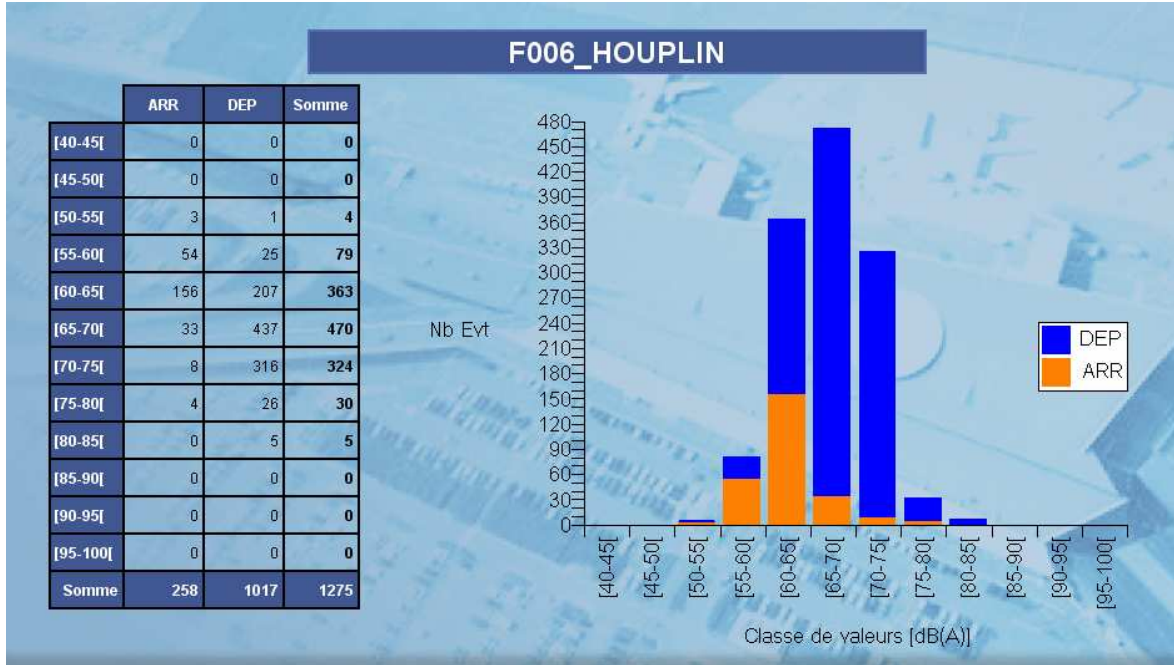
106 événements bruits (au décollage) entre 60 et 65 dB(A) ont été enregistrés sur cette station bruit



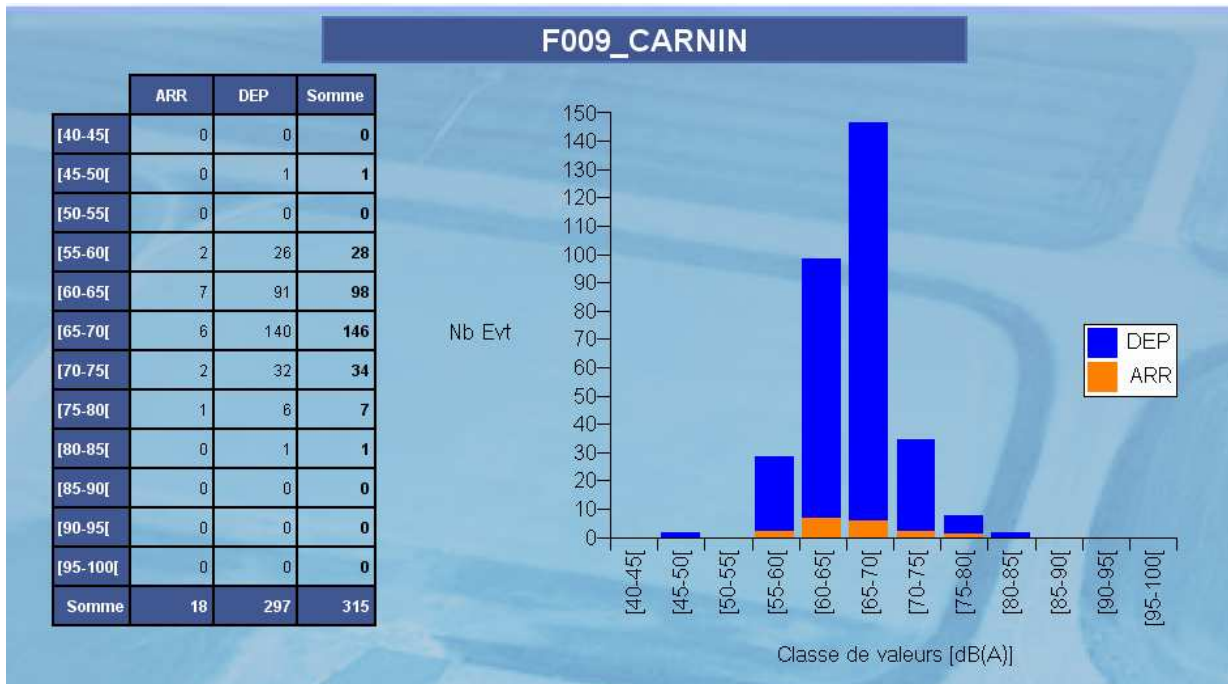
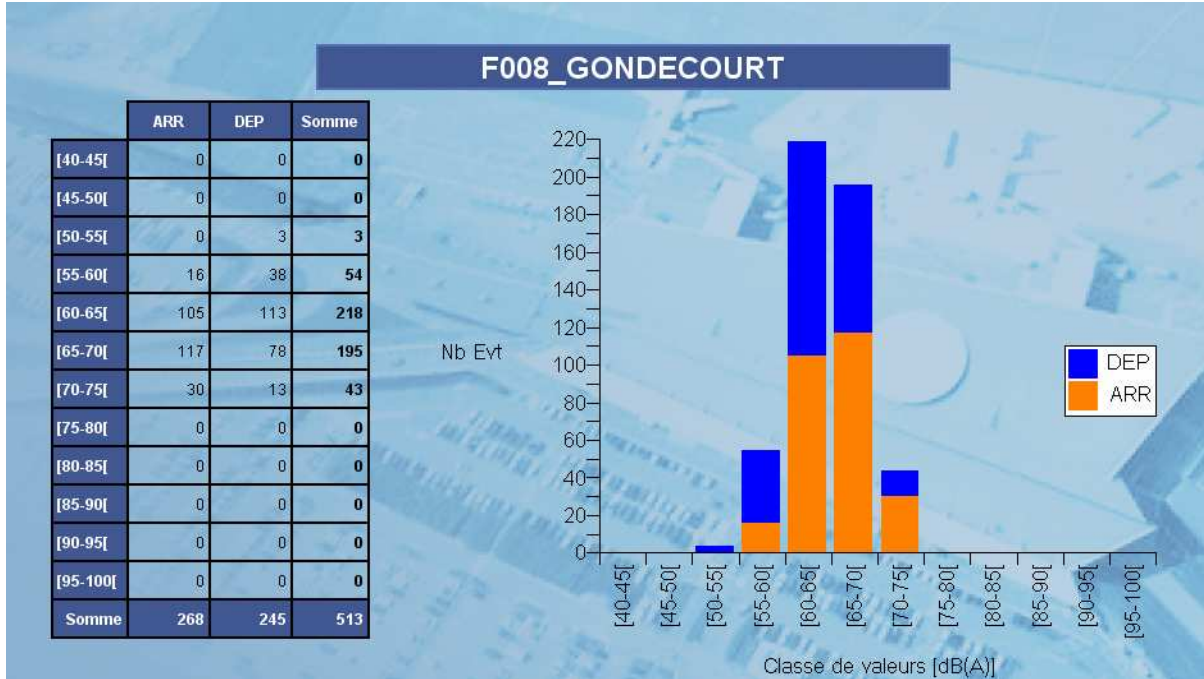
DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)

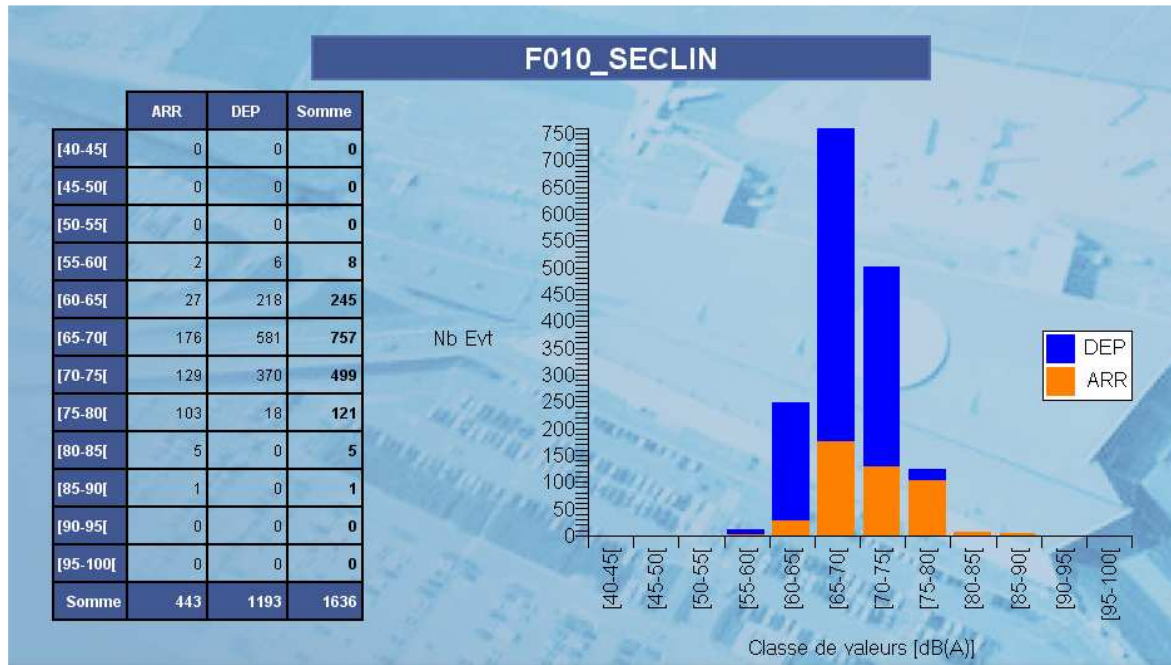


DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)



DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)

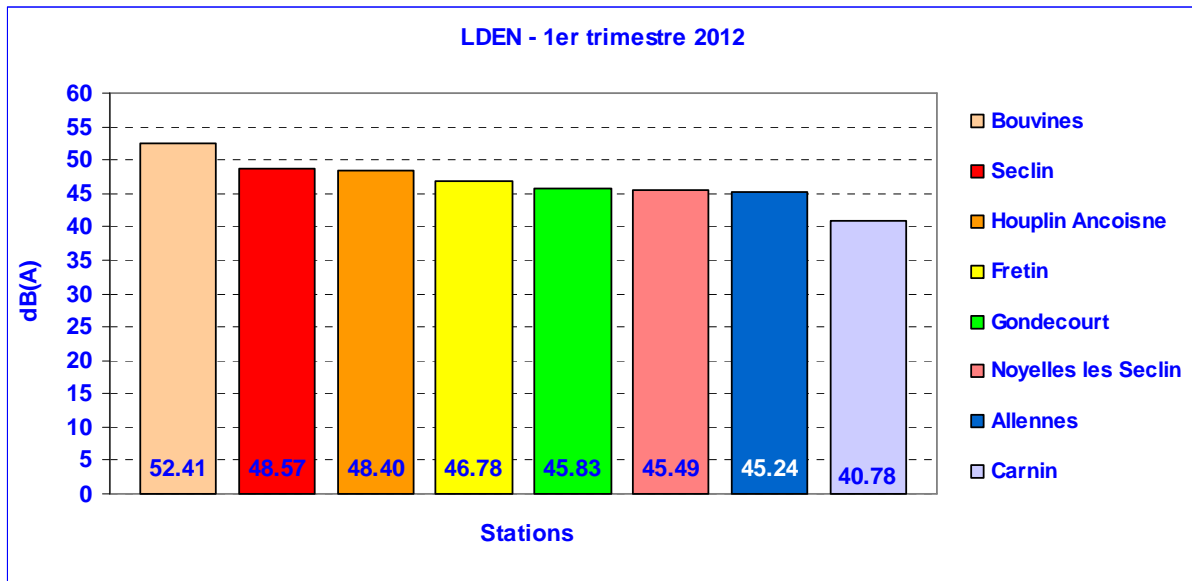




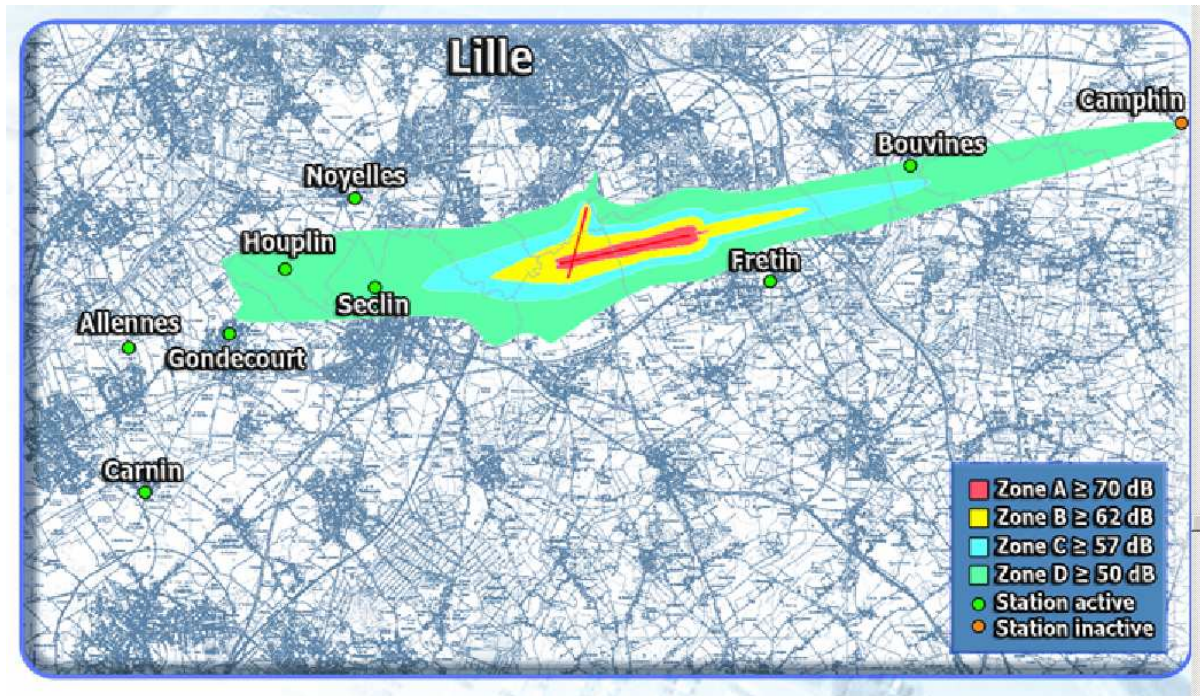
Les événements les plus bruyants par station sur la période

Station	Date et heure	Sens	Type d'appareil	LAmox 1s
ALLENNES	14/03/2012 – 17:13	A	PC 12	86.4 dBA
BOUVINES	01/03/2012 – 9:37	A	E 145	85.4 dBA
CARNIN	27/02/2012 – 15:58	D	E 145	84.1 dBA
FRETIN	21/03/2012 – 15:59	D	A 320	81.4 dBA
GONDECOURT	03/02/2012 – 10:41	A	C 56 X	74.4 dBA
HOUPLIN	31/01/2012 – 17:03	A	E 170	83.2 dBA
NOYELLES	05/01/2012 – 18:01	D	E 170	75.8 dBA
SECLIN	31/01/2012 – 18:29	A	PAY 1	86.1 dBA



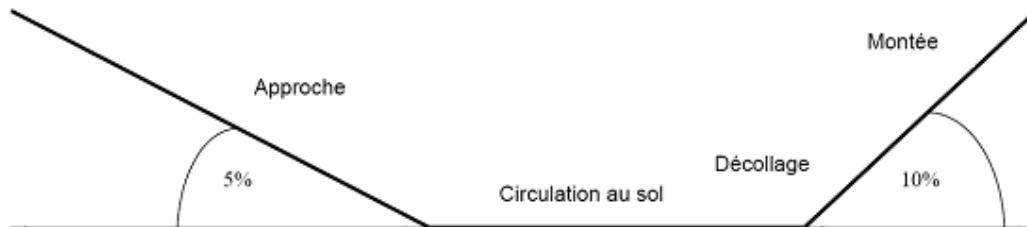


Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit.





Les hauteurs théoriques de survols peuvent être estimées à partir du schéma ci-dessous, en fonction des pentes moyennes à l'atterrissage et au décollage.



Hauteurs de survol nominales pour chaque commune :

Commune	Distance entre le centre de la commune et l'aéroport	Hauteur de passage à l'atterrissage	Hauteur de passage au décollage
Allennes	9,7 km	485 m	970 m
Bouvines	4,8 km	240 m	480 m
Carnin	10 km	500 m	1 km
Fretin	2 km	100 m	200 m
Gondecourt	7,4 km	370 m	740 m
Houplin	5,7 km	285 m	570 m
Noyelles	5,1 km	255 m	510 m
Seclin	4 km	200 m	400 m

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ces hauteurs sont calculées en fonction de pentes nominales de descente et de montée. En aucun cas, elles ne revêtent un caractère réglementaire. Celui-ci est en effet défini précisément en fonction des procédures suivies par l'avion et publiées dans la documentation officielle du Service d'Information Aéronautique, disponible sur le site www.sia.aviation-civile.gouv.fr, rubrique AIP cartes.

Au décollage, les hauteurs de passage constatées peuvent varier en fonction notamment des caractéristiques des avions (caractéristiques aérodynamiques et motorisation), de leur chargement (plus ou moins lourd) et des conditions météorologiques.



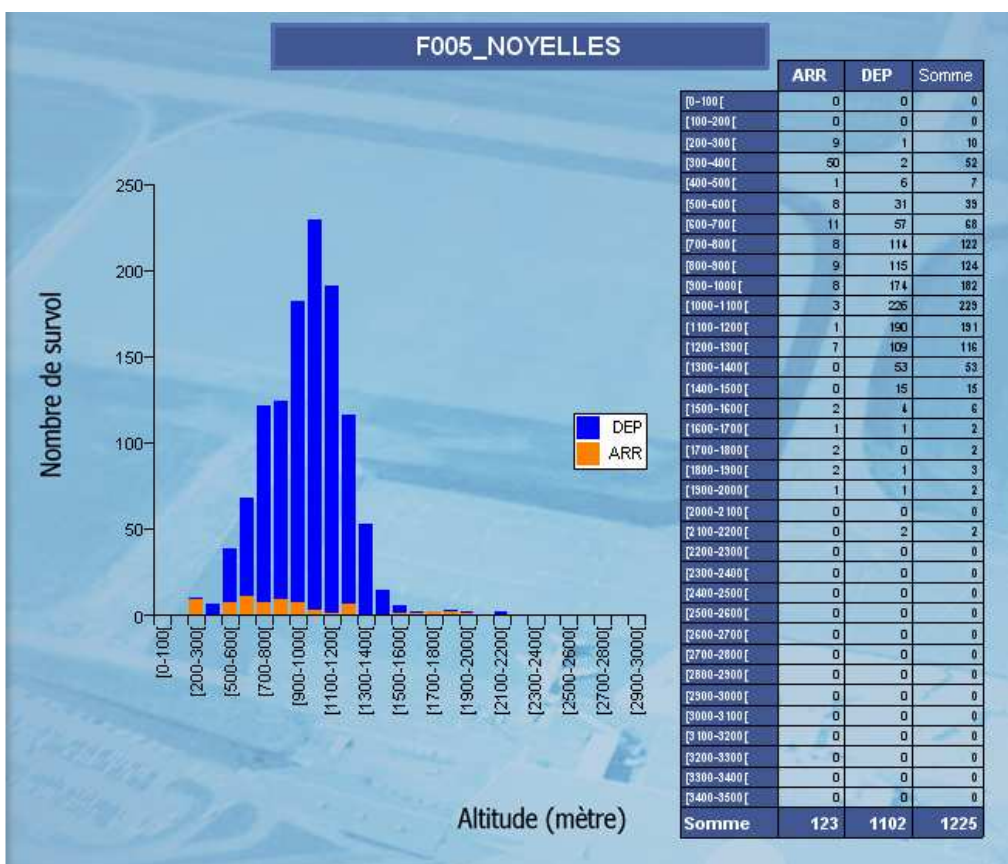
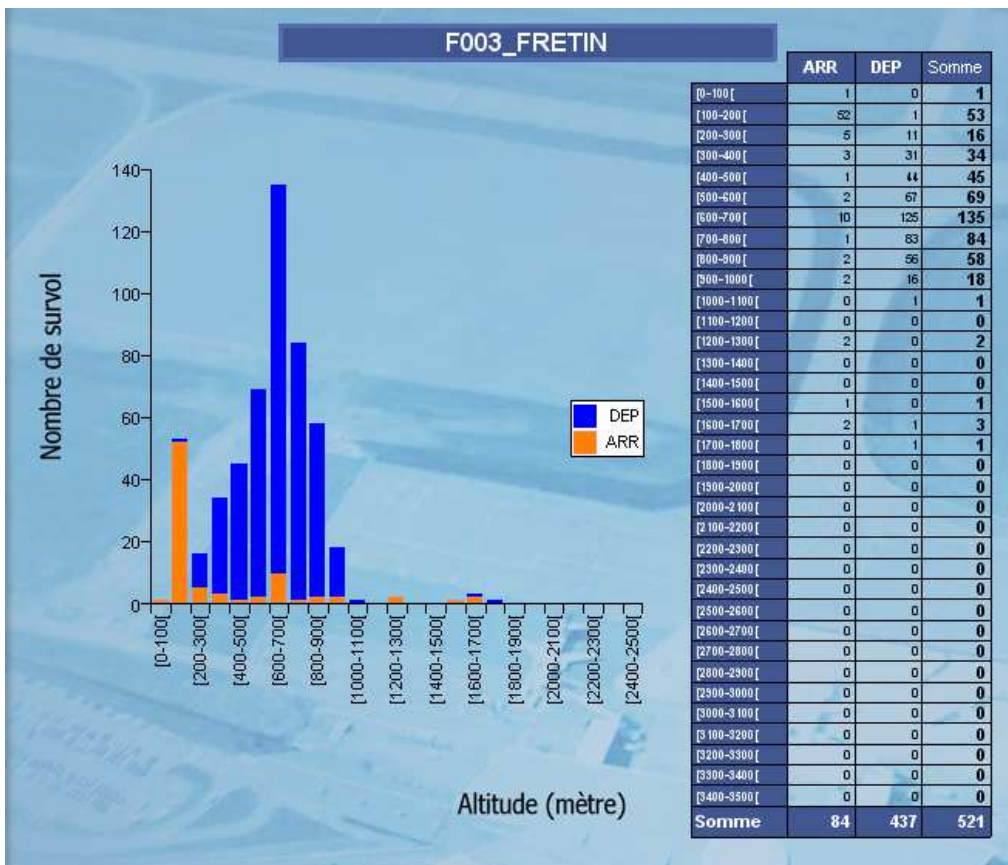
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



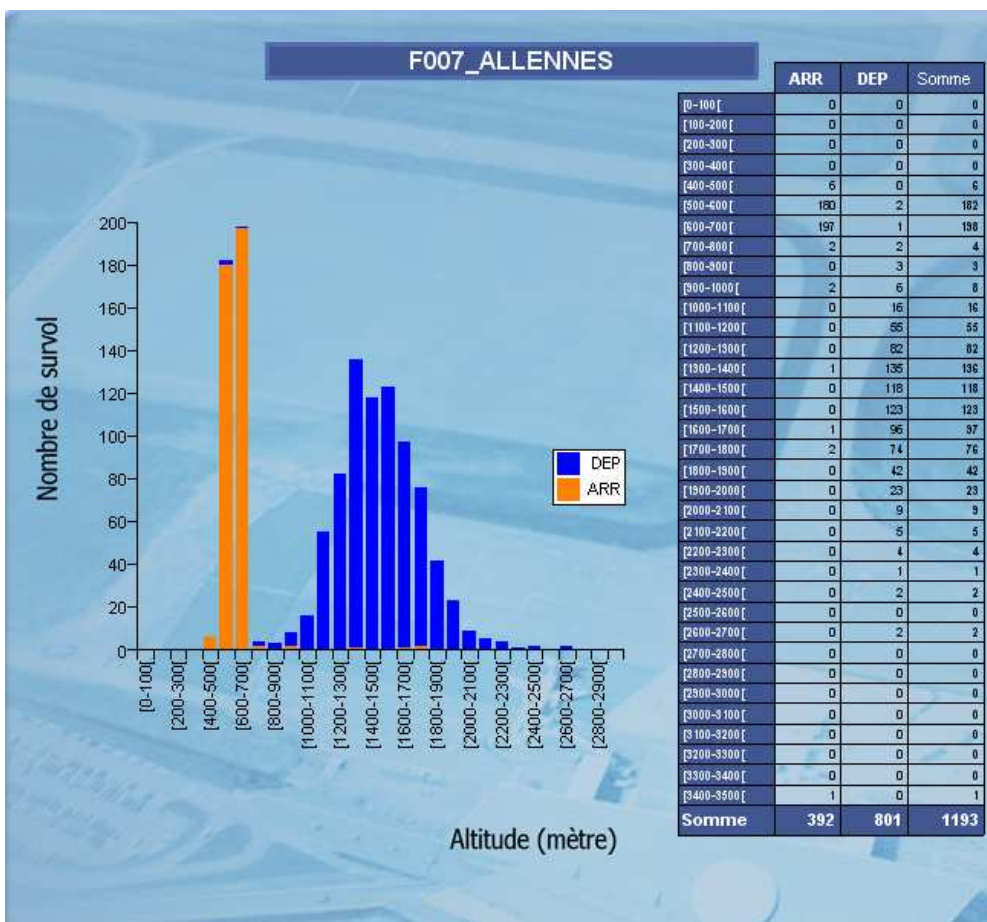
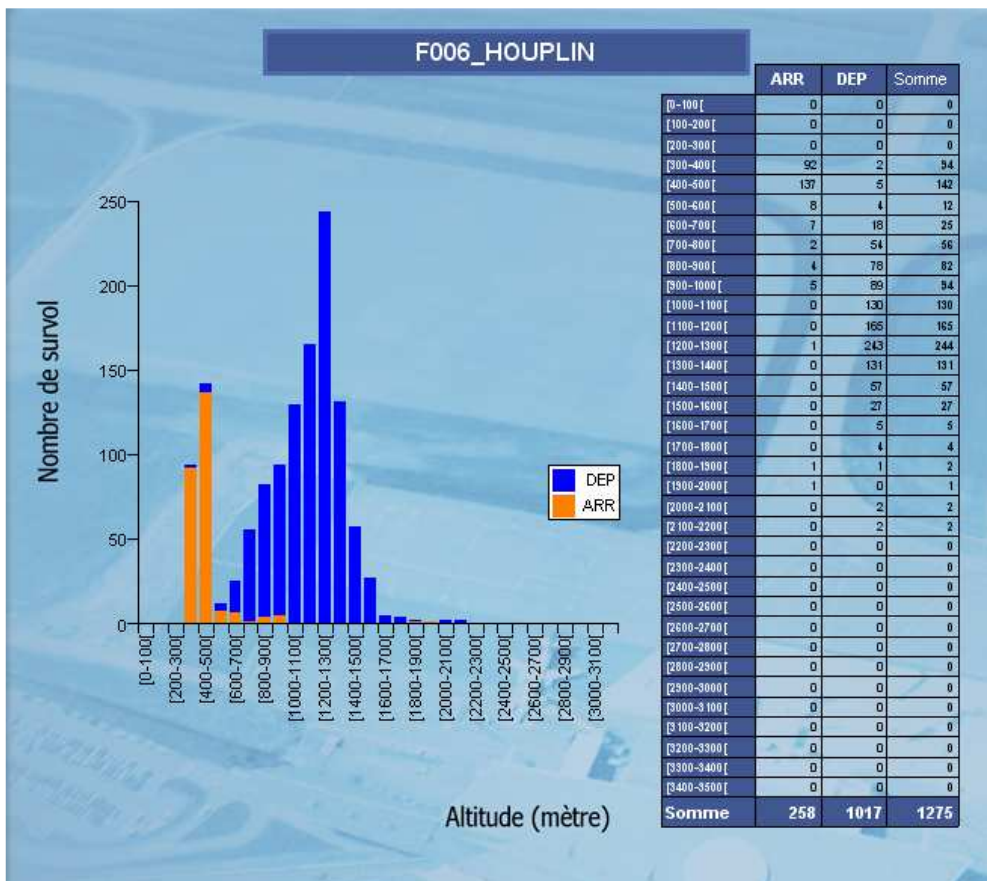
Les graphes ci-après présentent le nombre de survols par tranche d'altitude de passage, au point le plus proche de la station de mesure de bruit.



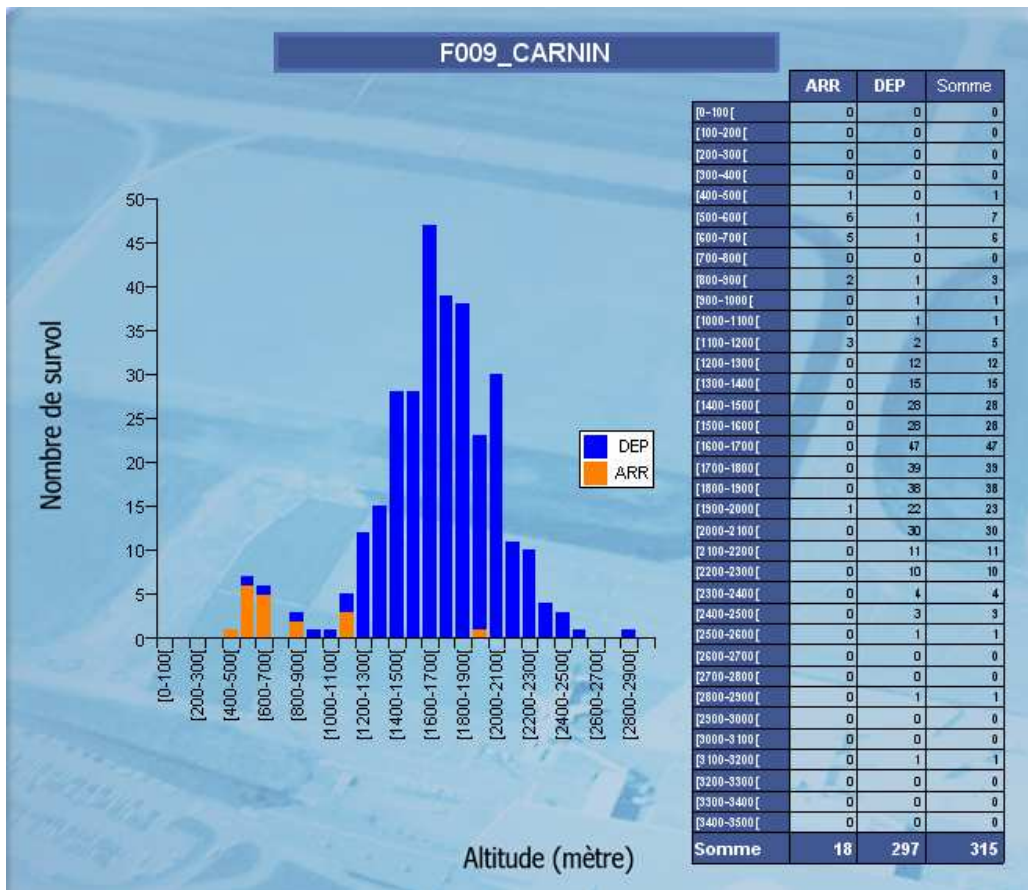
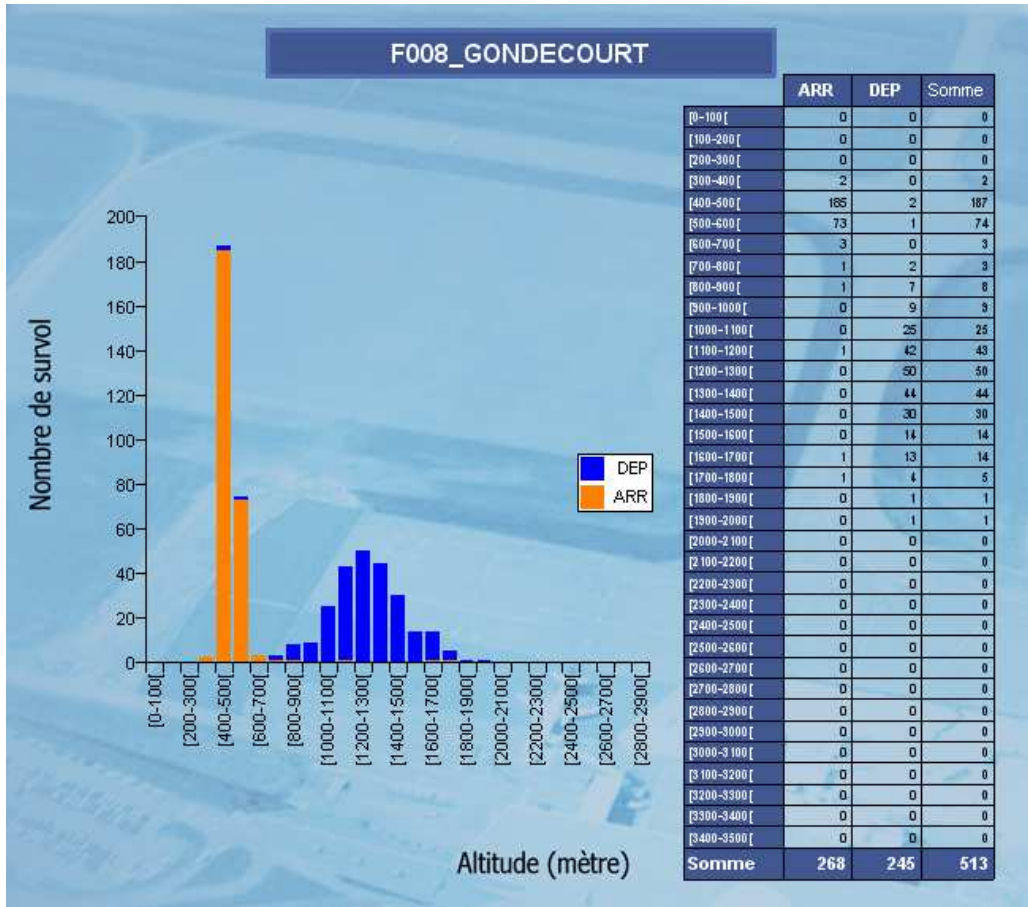
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



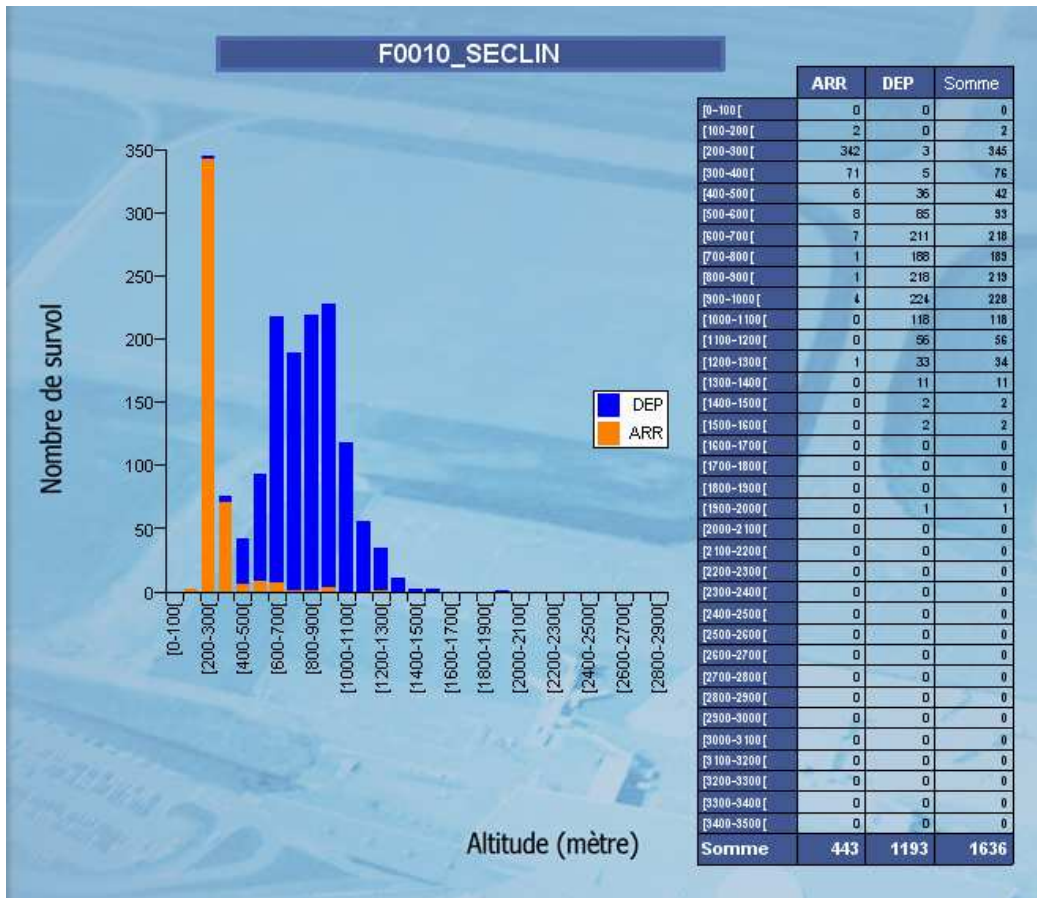
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



ALTITUDES DE PASSAGE (suite)





En raison d'une coupure du radar de Boulogne le 26 janvier 2012, entre 4H et 16H (heure locale), les données radar n'étaient pas disponibles sur cette période.

Les intempéries du 5 mars 2012 ont engendré des pannes électriques et des pertes de mesures, les 5 et 6 mars, sur les stations de :

- ALLENES
- CARNIN
- FRETIN
- GONDECOURT
- HOUPLIN ANCOISNE
- NOYELLES
- SECLIN

