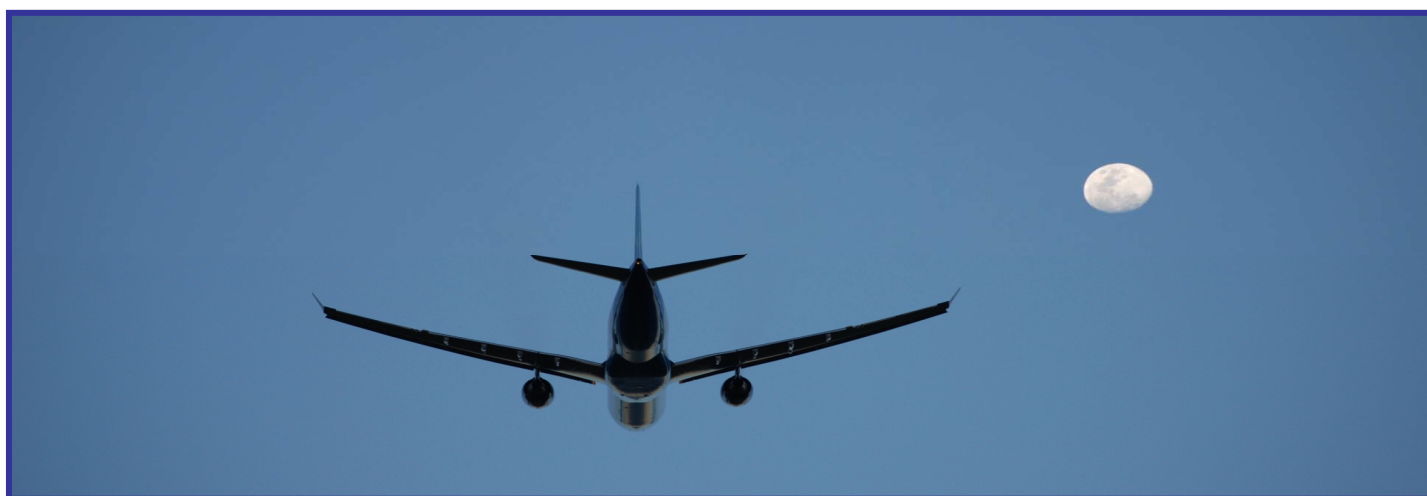




BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

PERIODE : 1^{er} Trimestre 2013



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}).

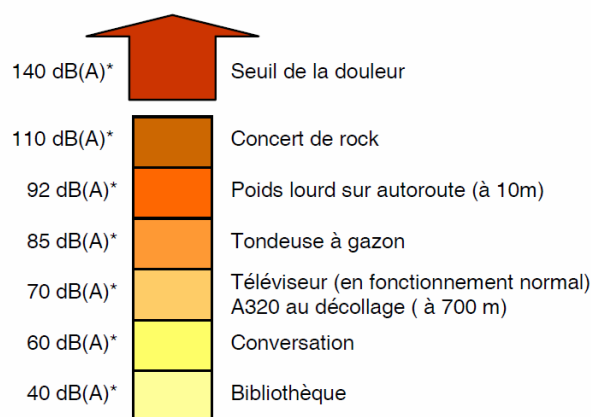
Il permet de réglementer les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

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





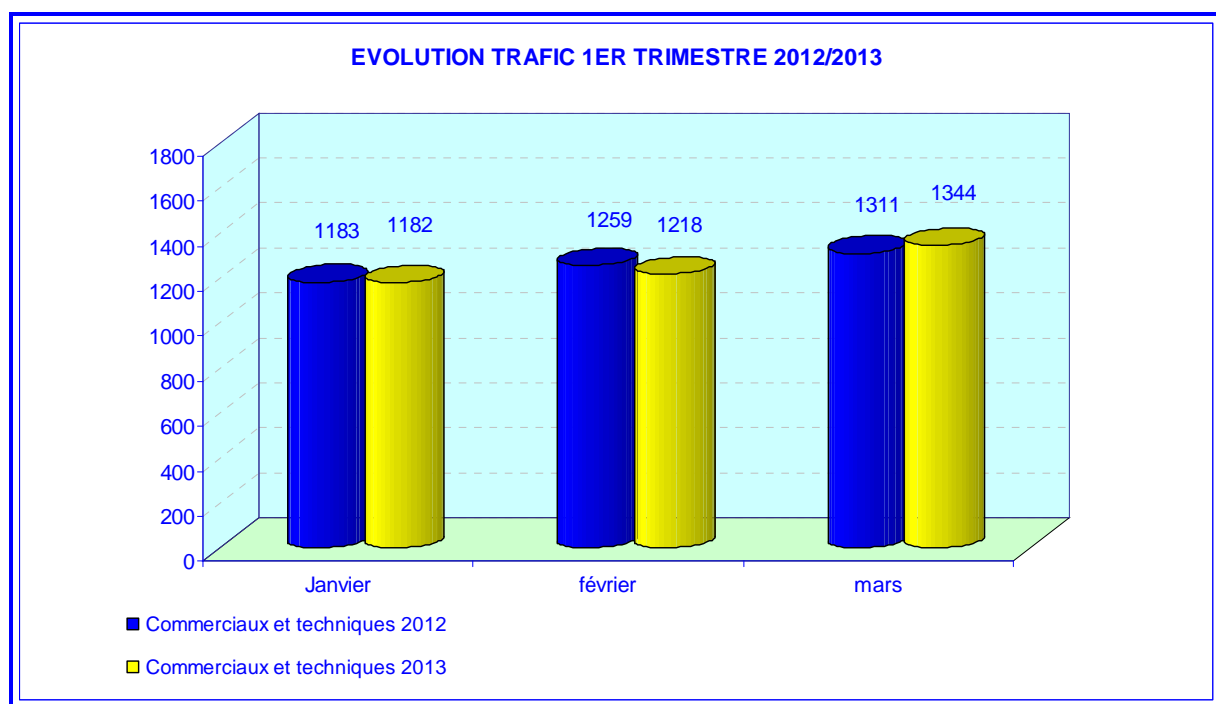
Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

2013	Janvier	février	mars	TOTAL Trimestre 1
Vols commerciaux	1128	1194	1305	3627
Vols techniques	54	24	39	117
Total	1182	1218	1344	3744

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

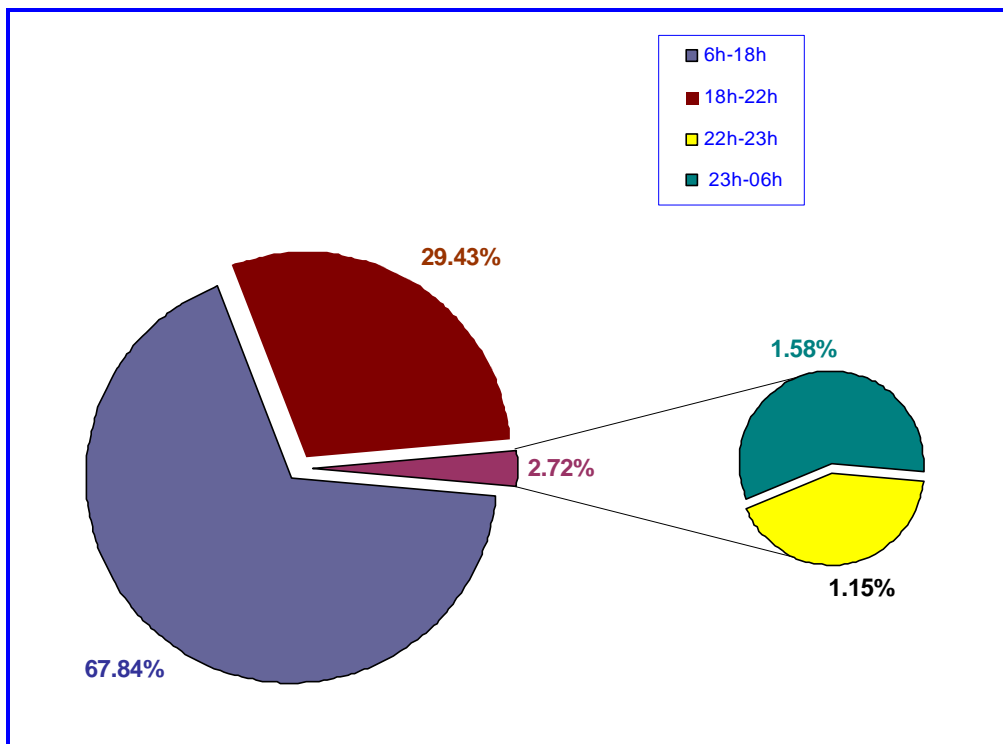
Vols commerciaux : il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutements exceptionnels accueillis sur la plateforme).

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

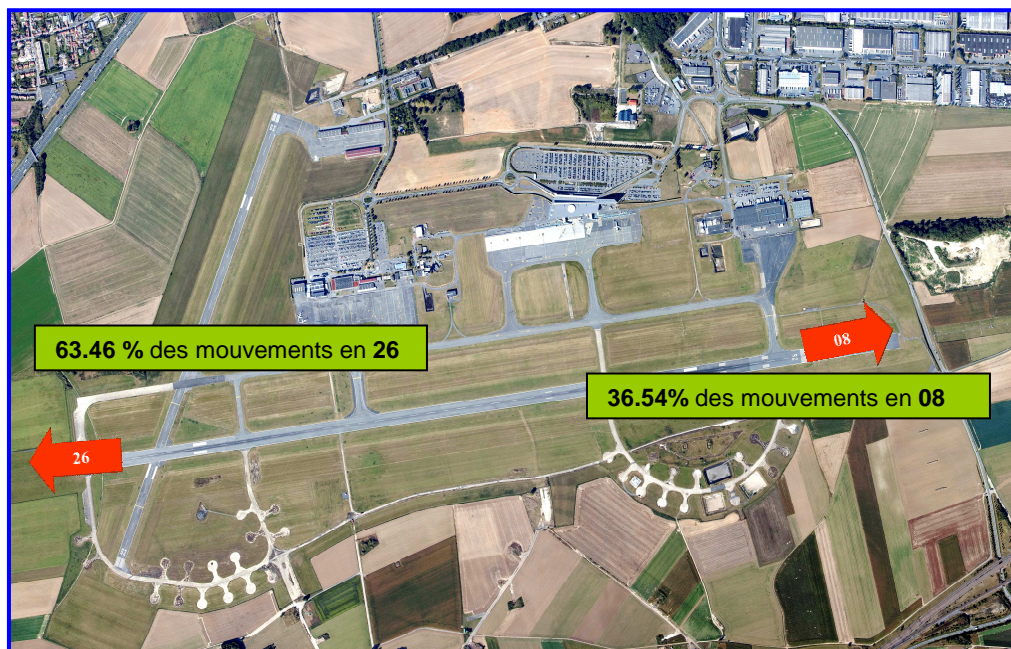




Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



Répartition des mouvements par sens de piste :

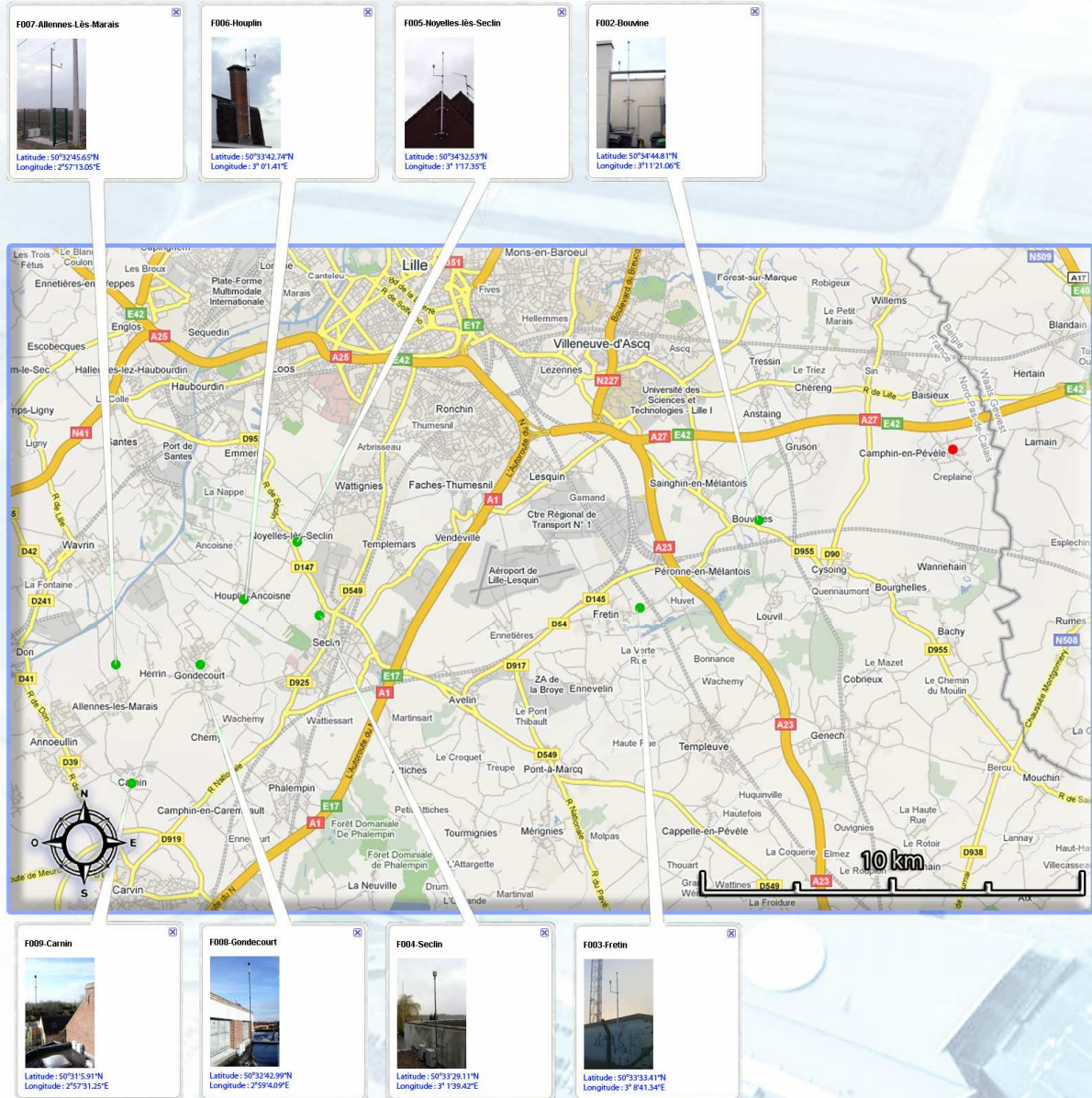


63.46 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)
36.54 % des mouvements ont été effectués en piste 08 (face à l'est/nord est)
Les sens de décollage ou d'atterrissage sont définis par le vent dominant.
En effet, un avion atterrit ou décolle toujours face au vent





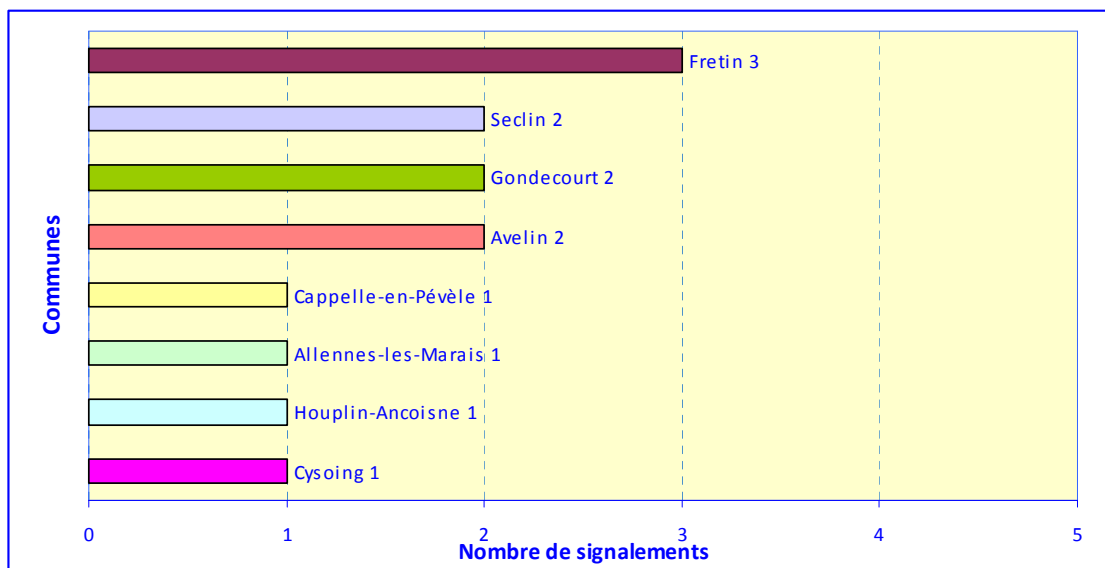
Localisation des 8 stations de mesure de bruit



BILAN DES SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



13 signalements de riverains ont été enregistrés au cours du 1^{er} trimestre 2013.

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 commune
Allennes-les-Marais	0	1	0	0	0	1
Avelin	1	0	1	0	0	2
Cappelle- en Pévèle	1	0	0	0	0	1
Cysoing	0	1	0	0	0	1
Fretin	3	0	0	0	0	3
Gondecourt	2	0	0	0	0	2
Houplin-Ancoisne	0	0	1	0	0	1
Seclin	0	0	2	0	0	2
Total	7	2	4	0	0	13

Les causes suivantes classifient les signalements :

Cause 1 : Survols ressentis comme inhabituels

Cause 2 : Survols perçus à basse altitude

Cause 3 : Survols ressentis comme bruyants

Cause 4 : Survols répétés

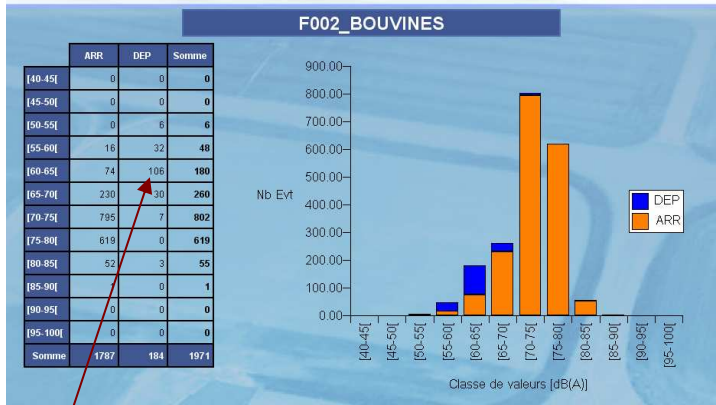
Cause 5 : Vol de nuit



DISTRIBUTION DES LAMAX



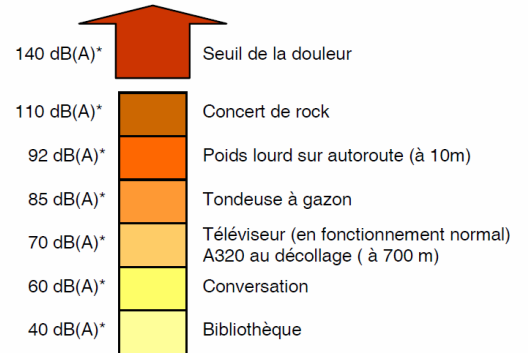
Comment lire les graphiques ?



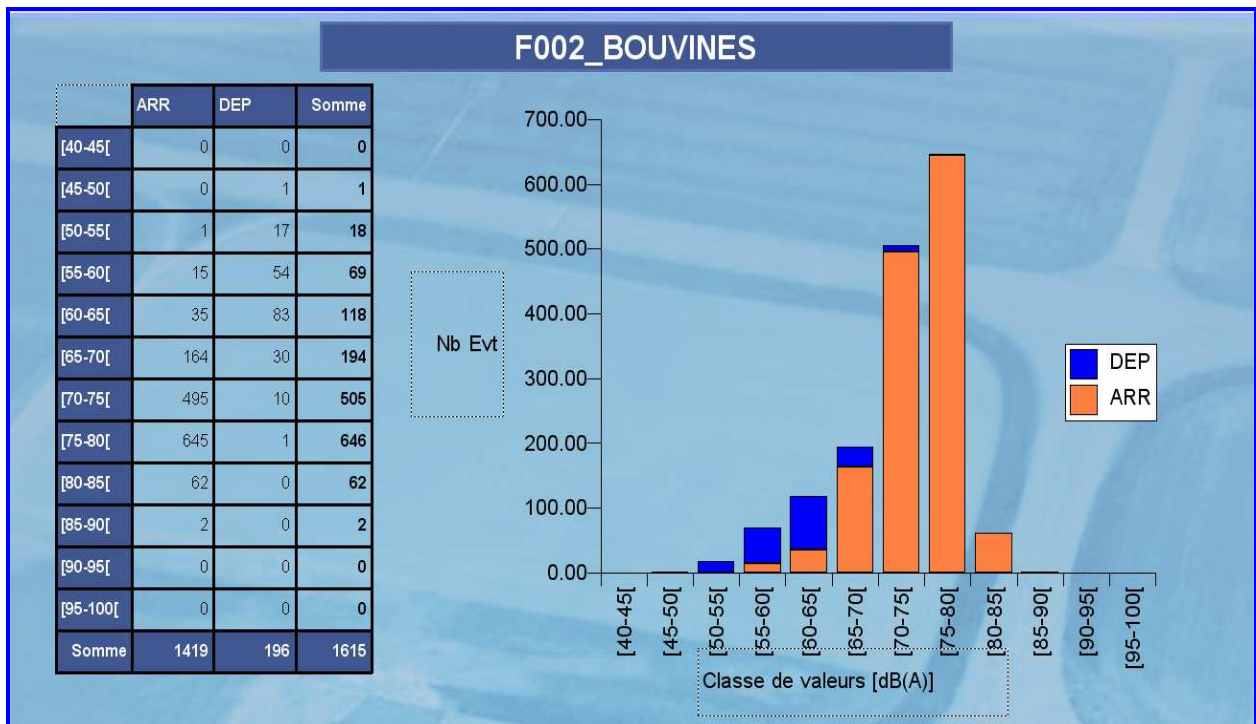
106 événements bruits (au décollage) entre 60 et 65 dB(A) ont été enregistrés sur cette station bruit

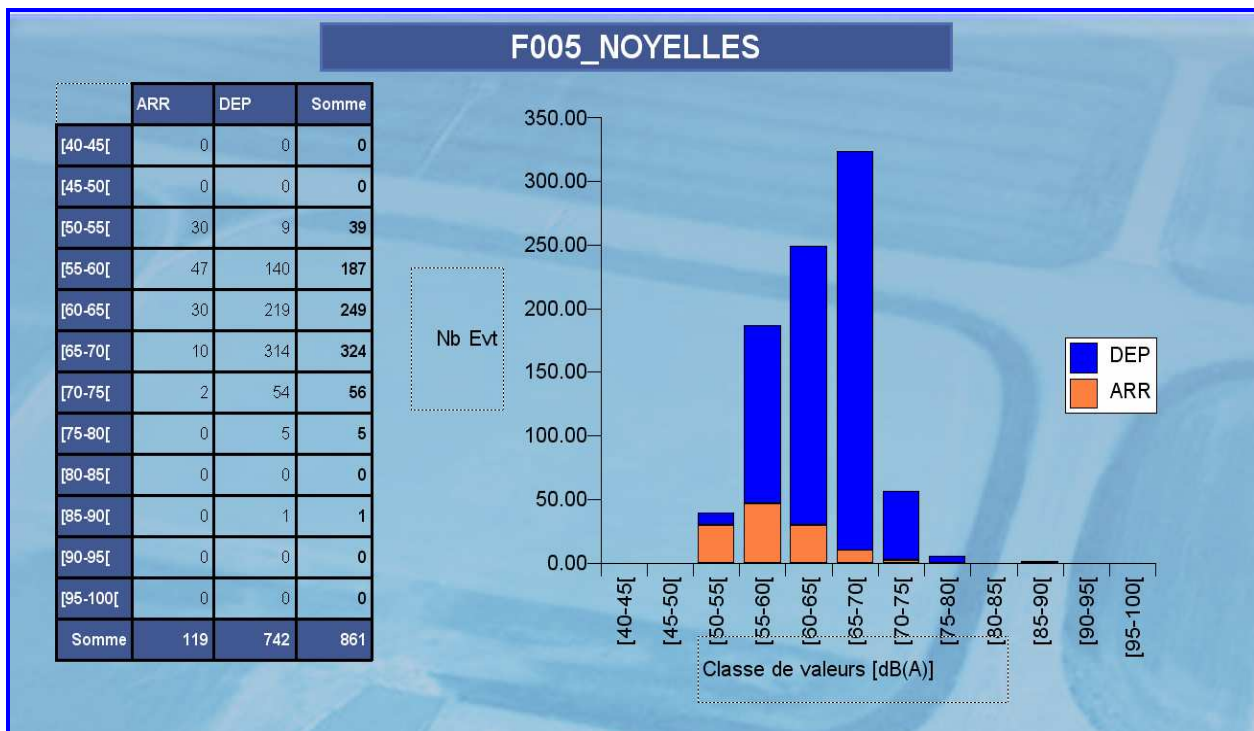
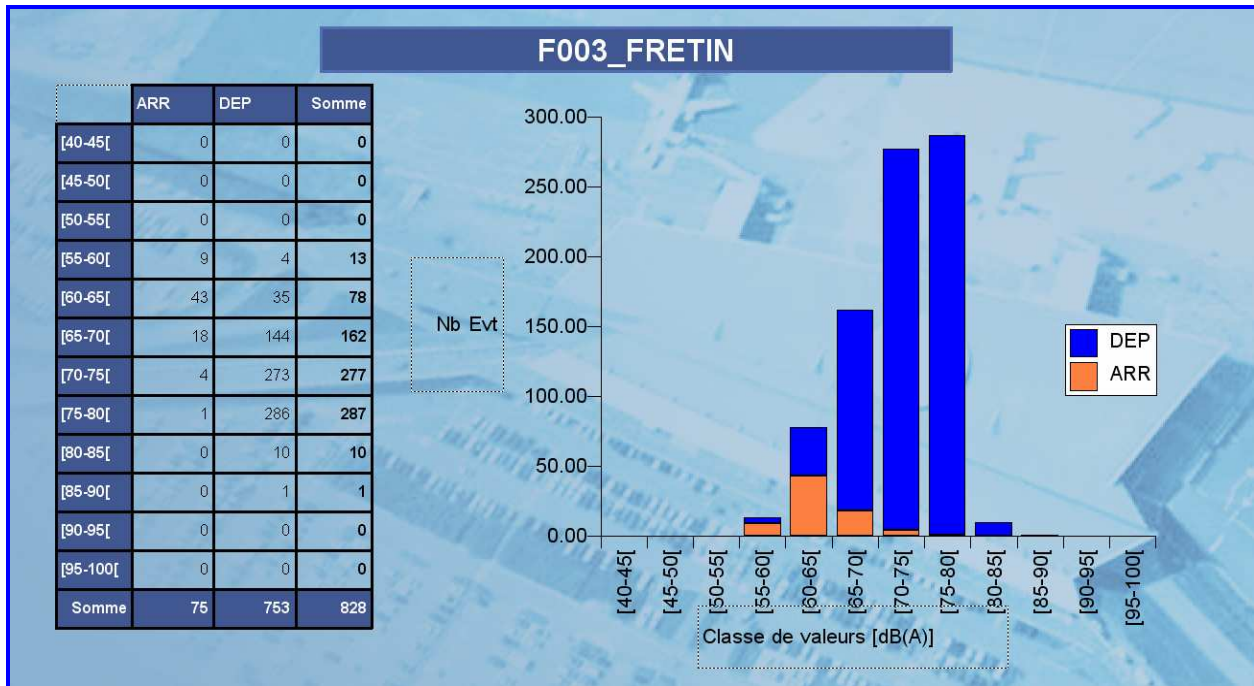
Pour mieux se repérer:

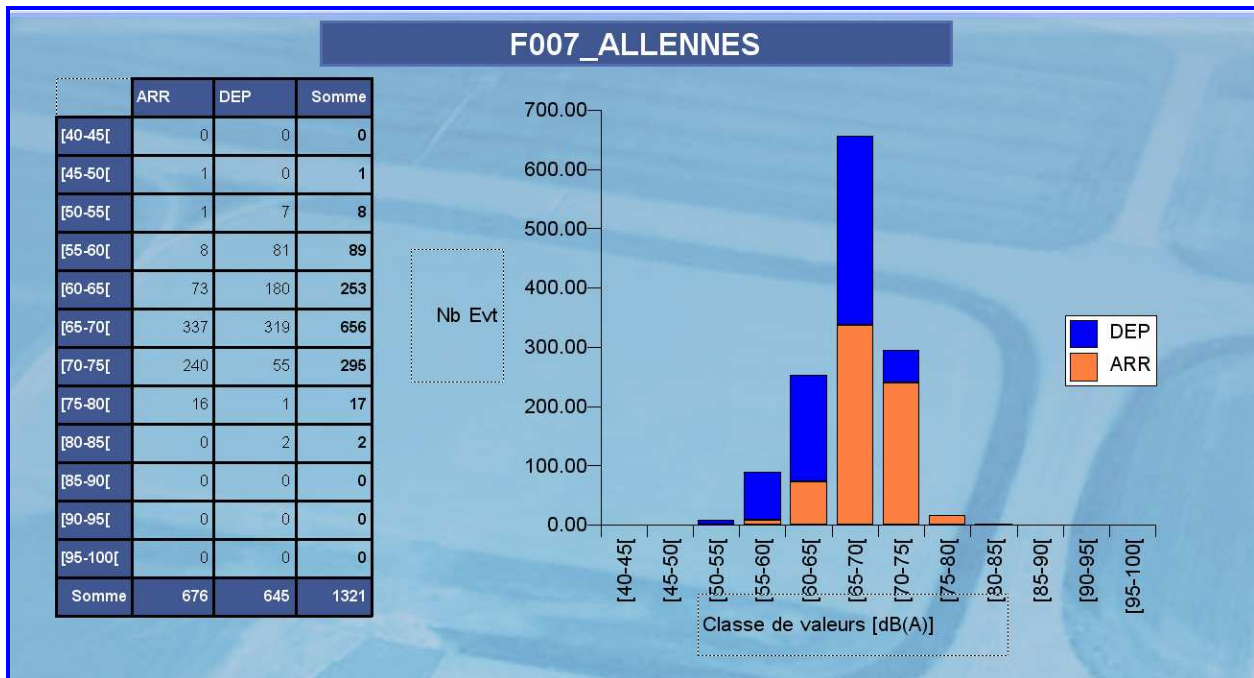
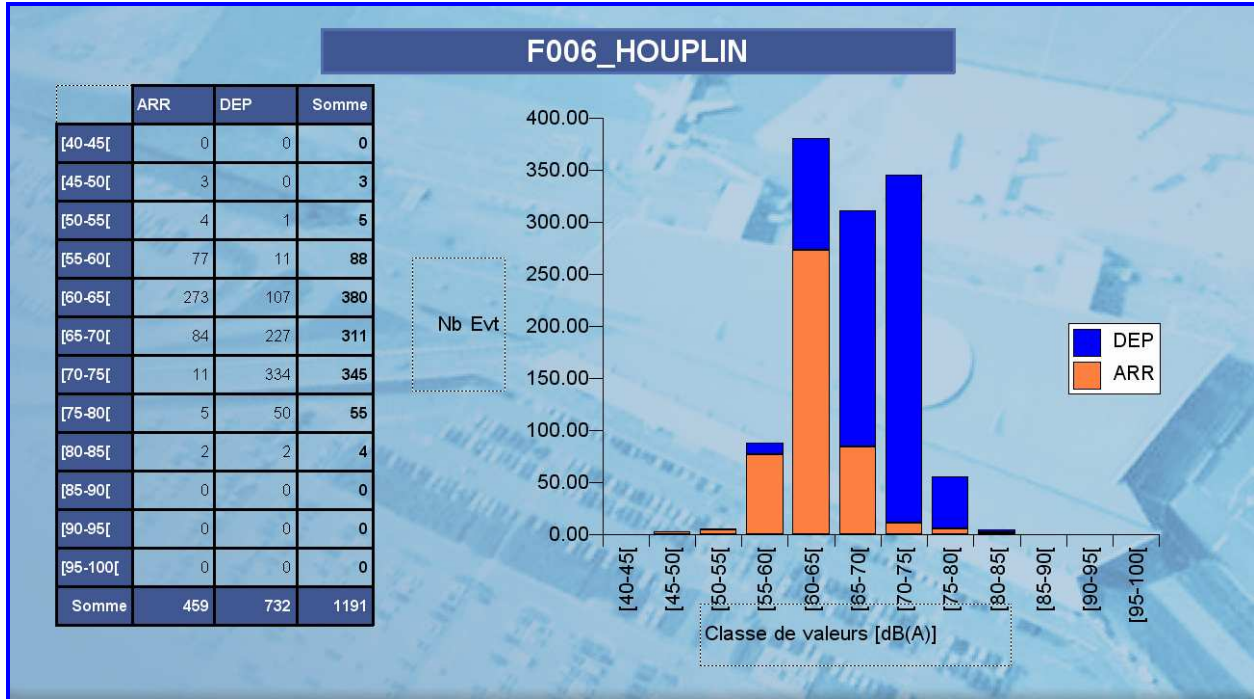
Echelle du bruit



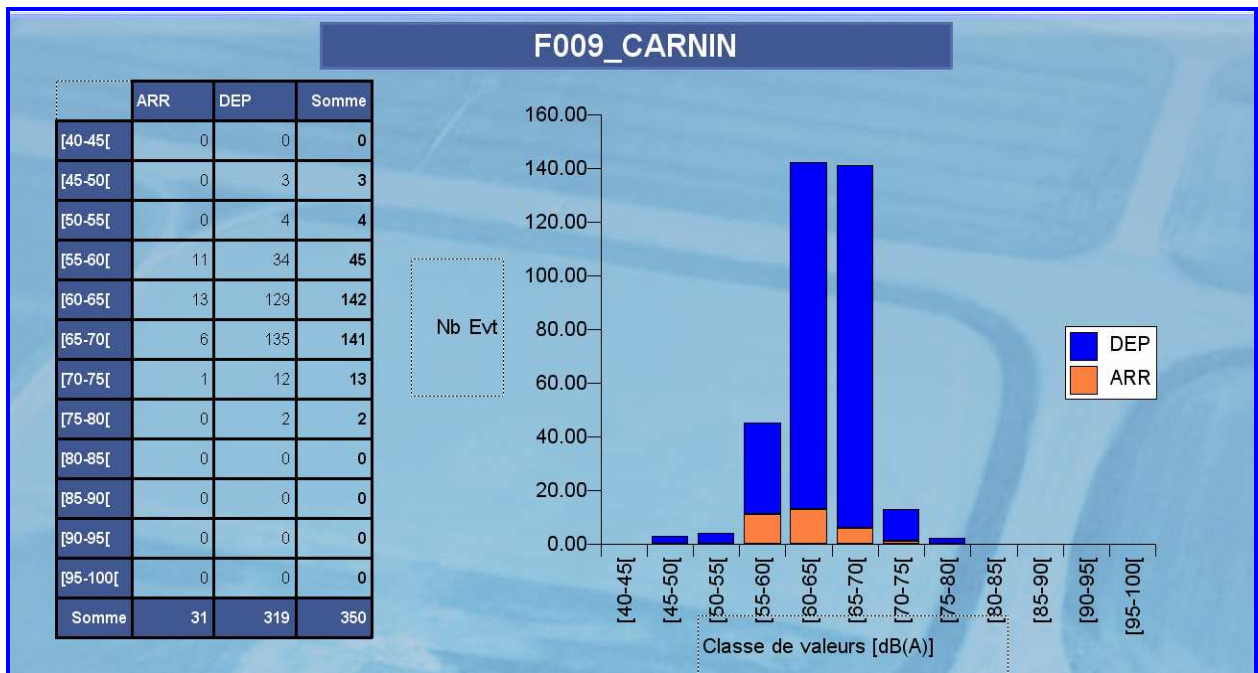
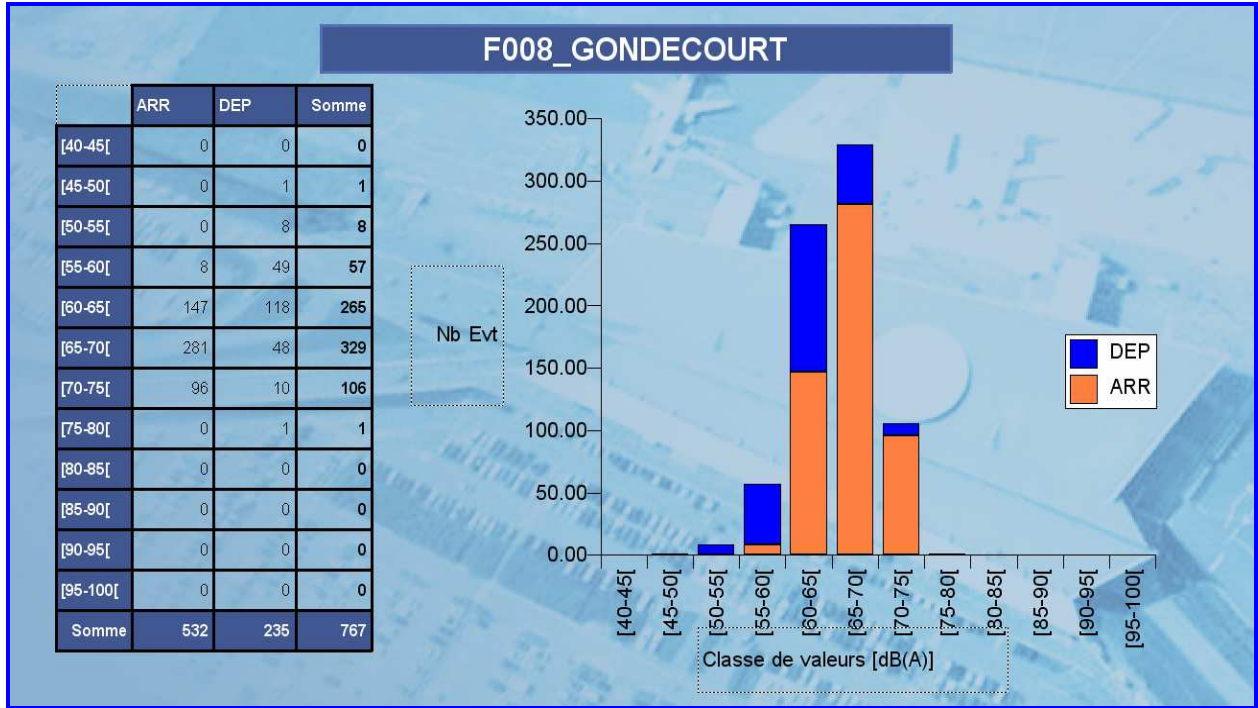
* : Il s'agit de moyennes

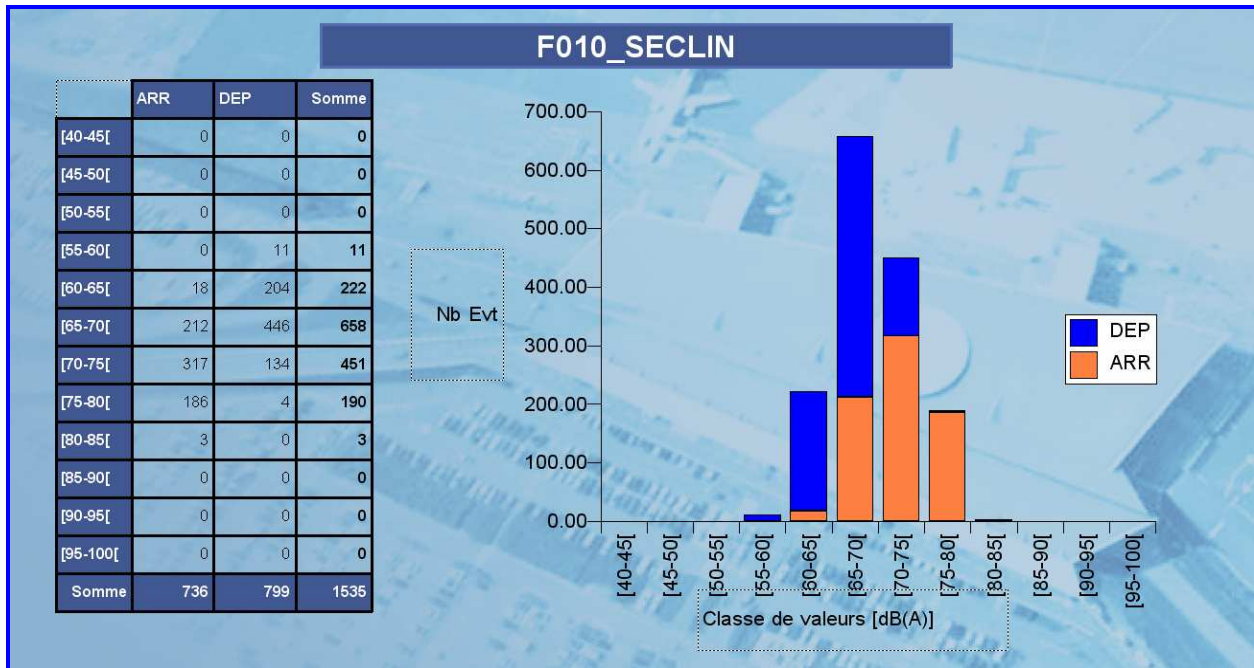






DISTRIBUTION DES LAMAX

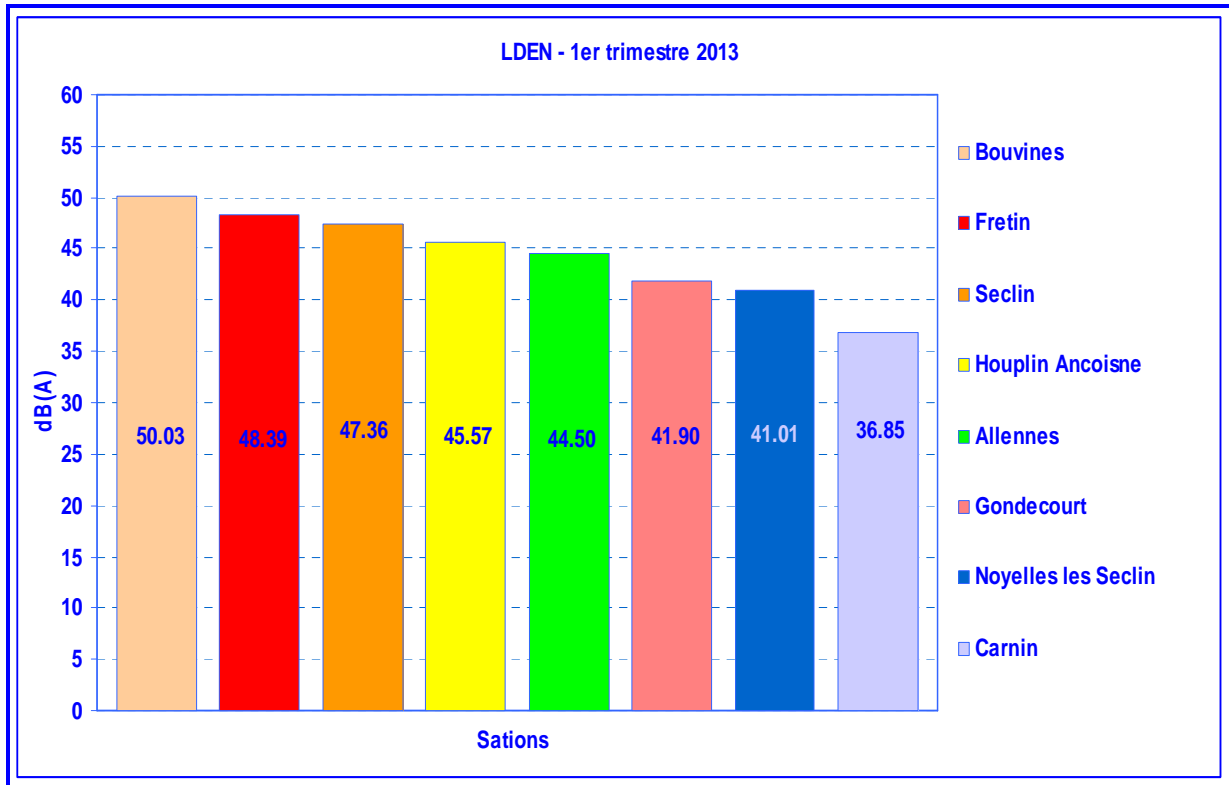




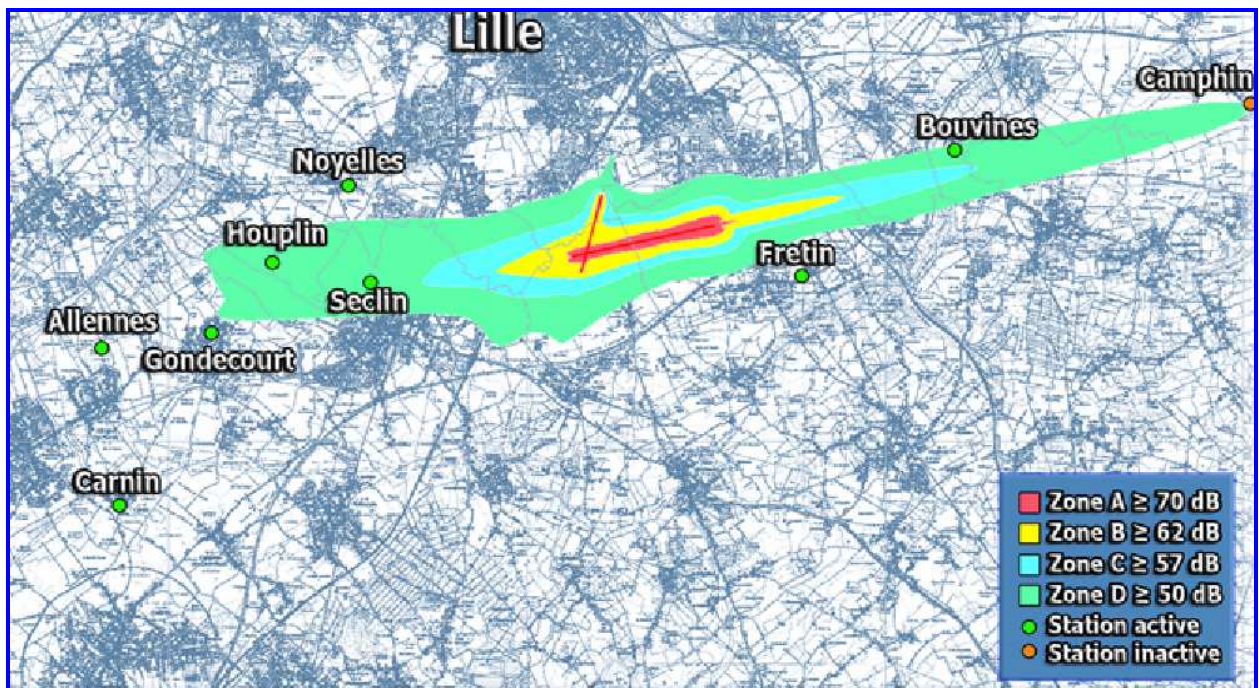
Les événements les plus bruyants par station sur la période

Station	Date et heure	Sens	Type d'appareil	LAmox 1s
ALLENNES	30/01/2013 – 13 :15	D	AT72	81.6 dBA
BOUVINES	28/01/2013 - 08:00	A	E145	89.3 dBA
CARNIN	06/03/2013 - 16:13	D	E145	76.3 dBA
FRETIN	22/03/2013 – 21:09	D	MD83	86.5 dBA
GONDECOURT	05/01/2013 – 02:22	D	T154	78.8 dBA
HOUPLIN	30/01/2013 – 07 :01	D	E145	82.8 dBA
NOYELLES	29/03/2013 - 06:35	D	AT72	87.3 dBA
SECLIN	23/03/2013 – 12 :40	A	C525	80.6 dBA



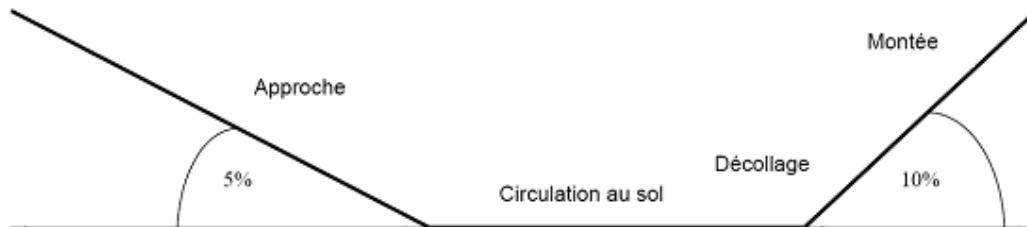


Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit.





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.

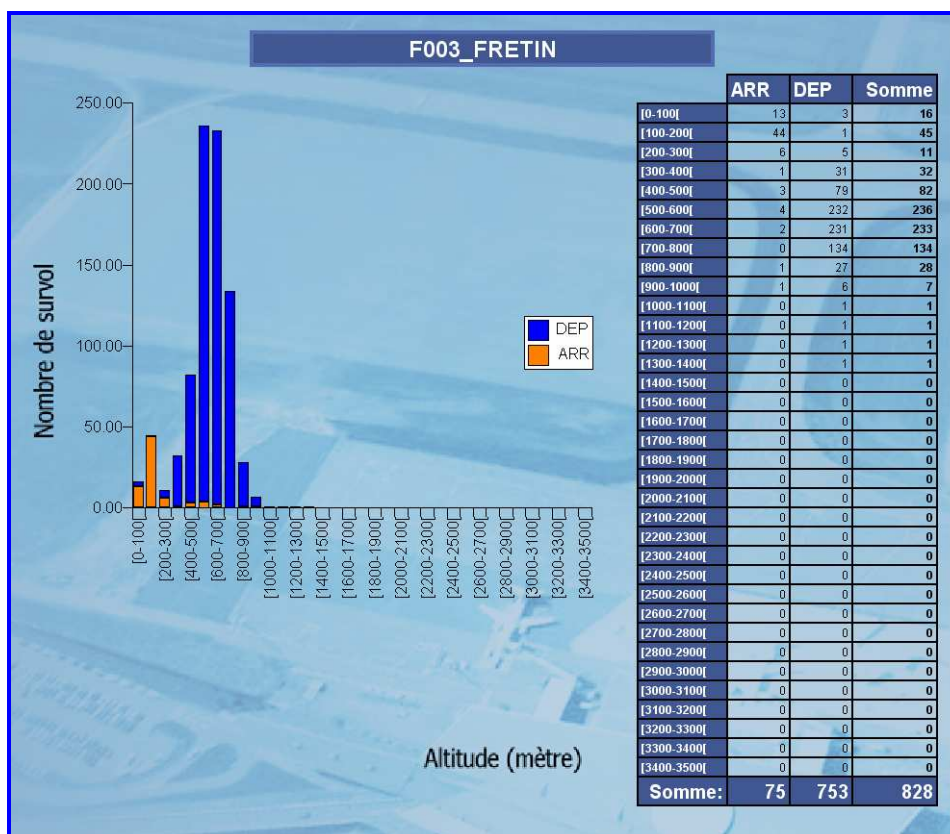
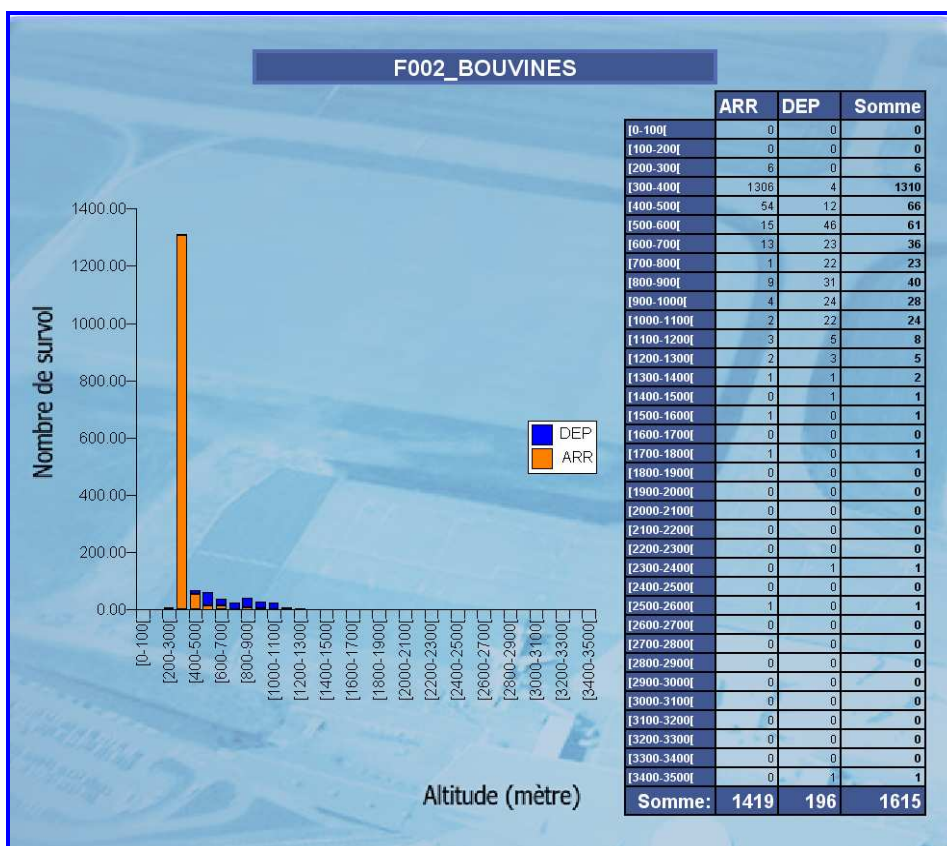
Au décollage, les hauteurs de passage constatées peuvent varier en fonction notamment des caractéristiques des avions (caractéristiques aérodynamiques et motorisation), de leur chargement (plus ou moins lourd) et des conditions météorologiques.



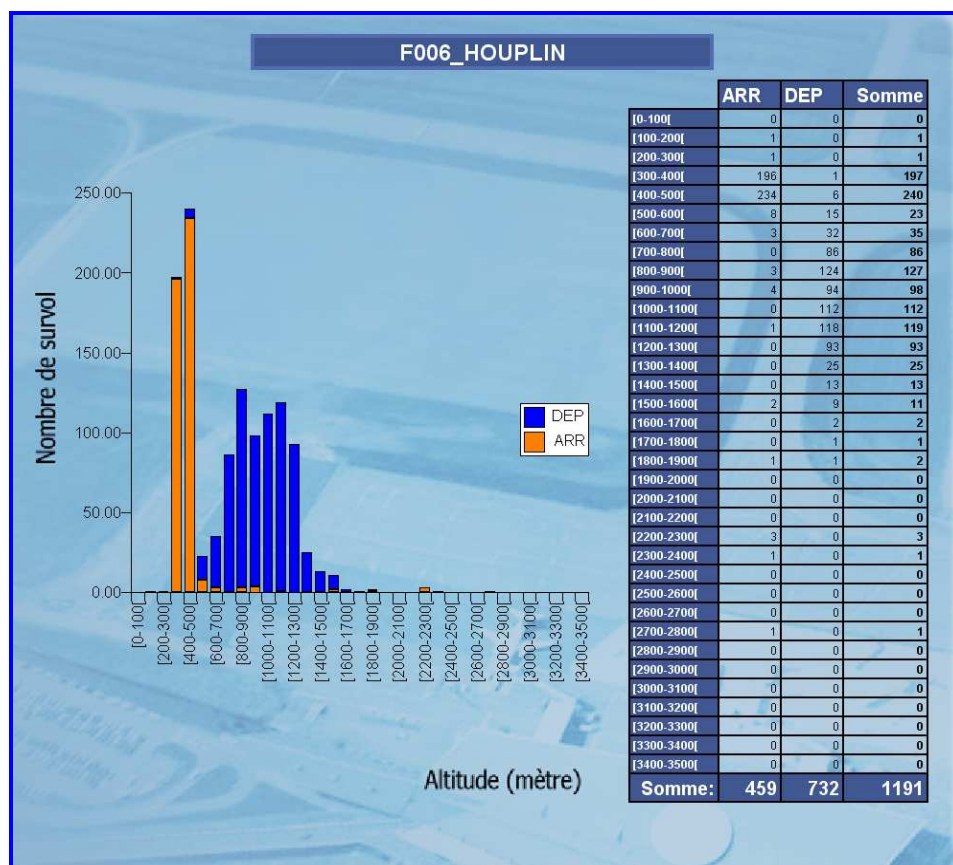
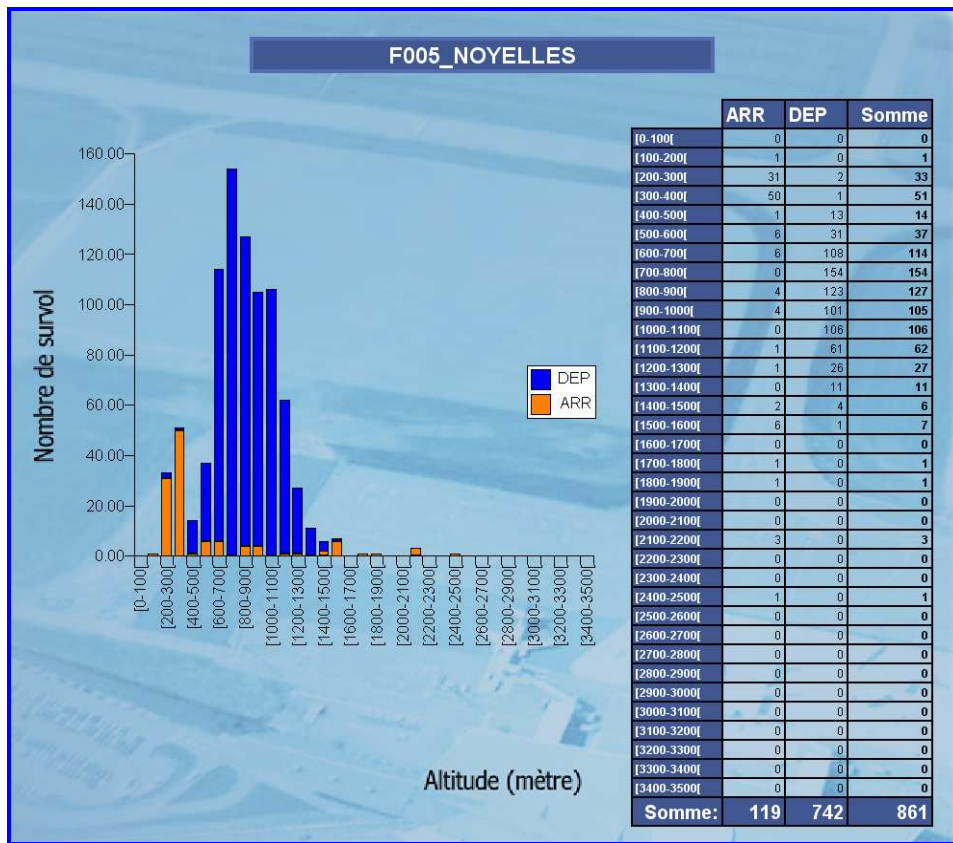
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



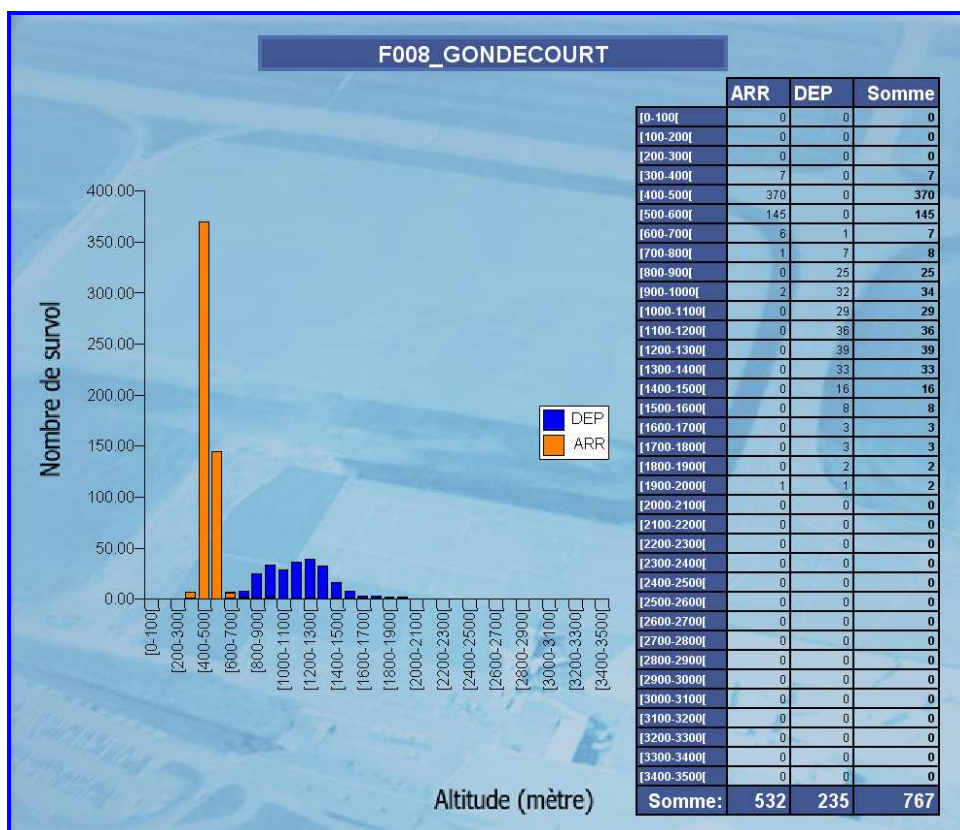
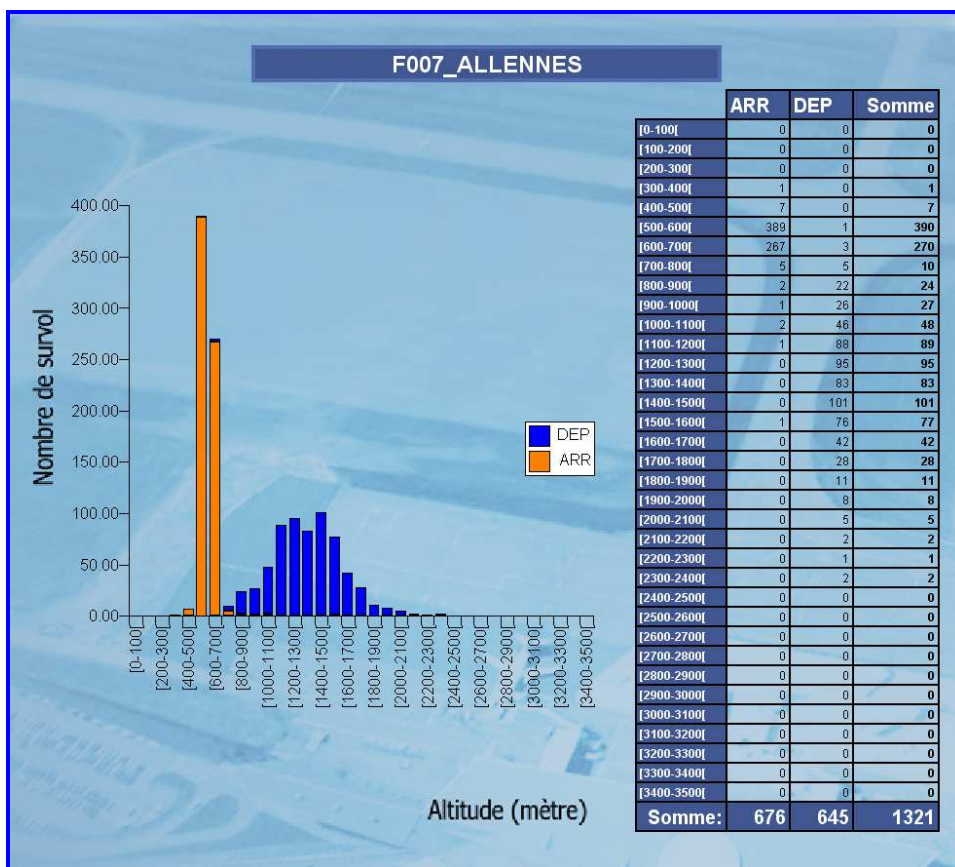
Les graphes ci-après présentent le nombre de survols par tranche d'altitude de passage, au point le plus proche de la station de mesure de bruit.



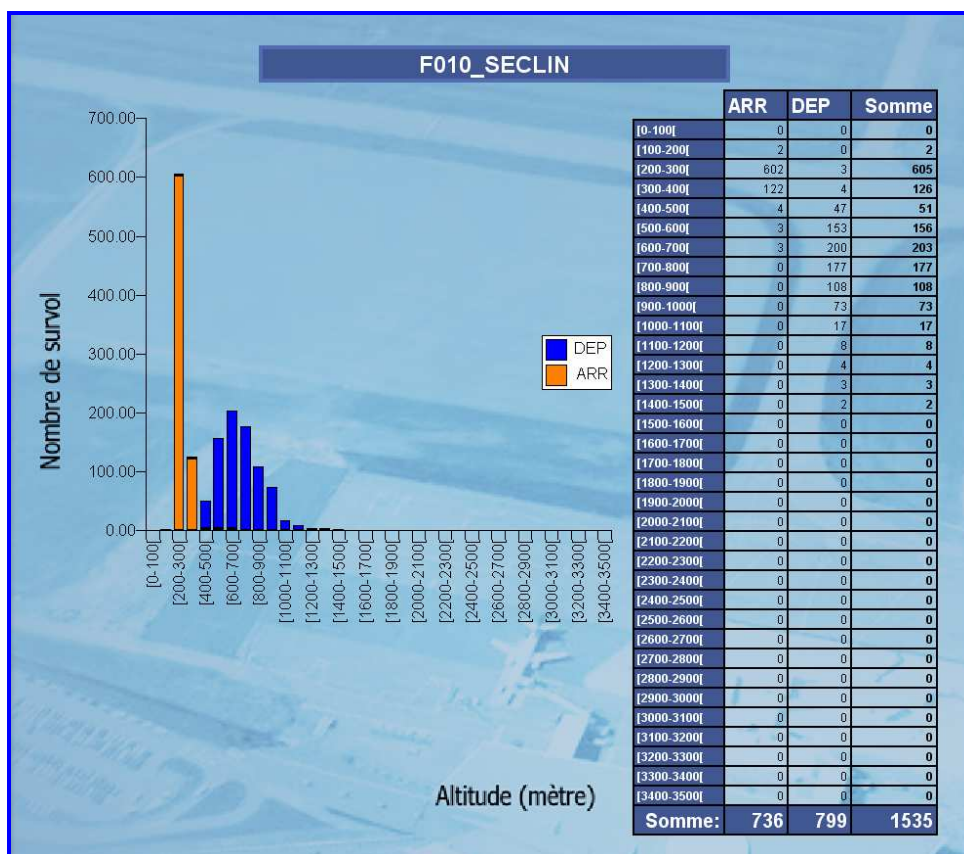
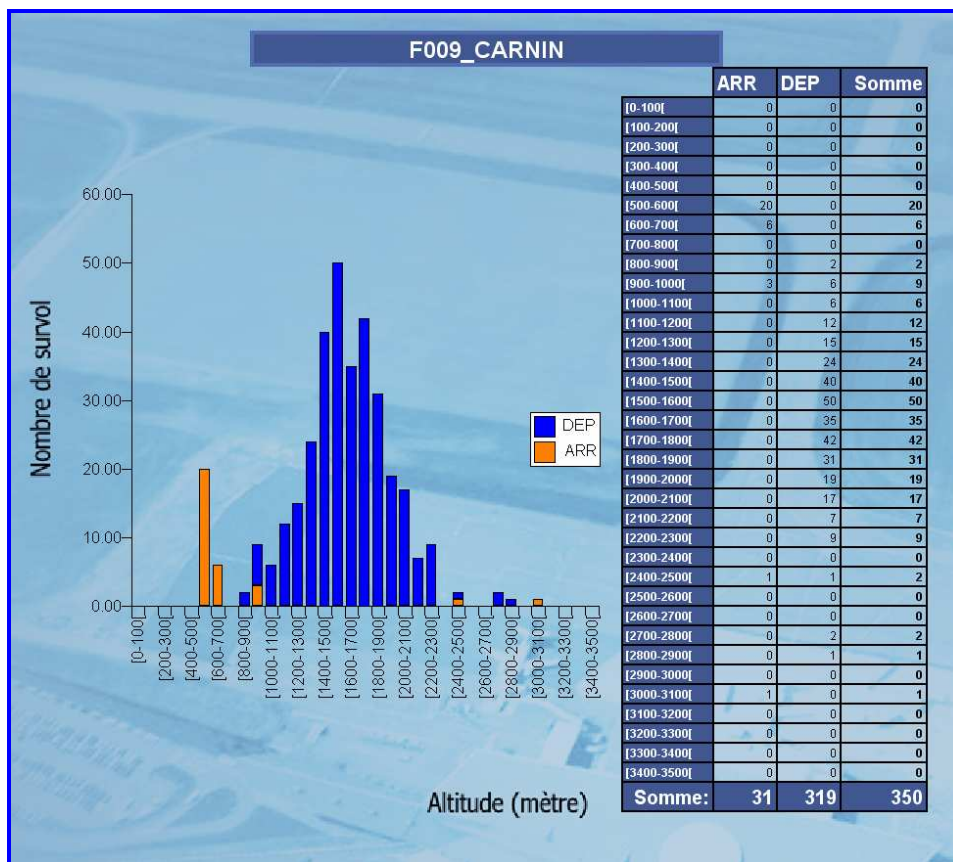
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



ALTITUDES DE PASSAGE (suite)





Le vent d'est sur le premier trimestre

Le premier trimestre 2013 a été marqué par de fréquentes conditions de vent d'est. Effectivement 36,54 % des mouvements ont été opérés face à l'est contre 13,19 % des mouvements sur l'ensemble de l'année 2012.

Ceci a entraîné plus de survols en phase d'atterrissage pour les communes de Seclin, Gondecourt, Allennes les Marais et à l'inverse plus de survols en phase de décollage pour les communes de Fretin, Templeuve ou Cappelle en Pévèle.

