



BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

PERIODE : 1^{er} Trimestre 2014



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).

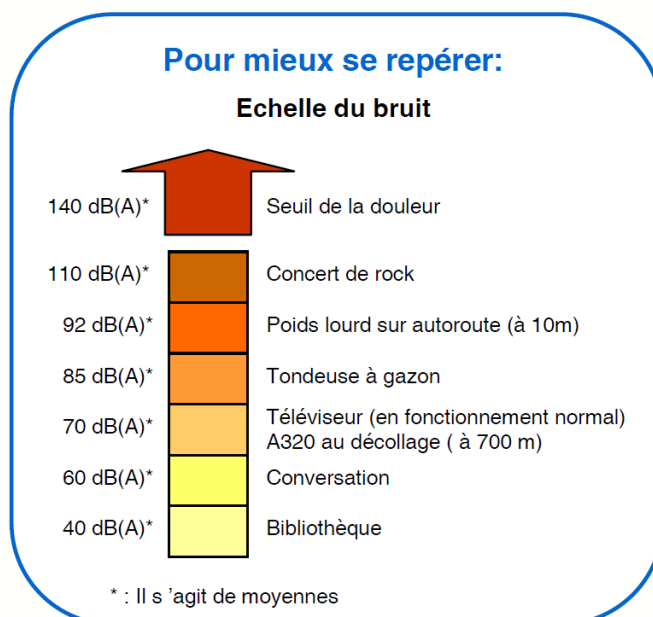
Mouvement avion : un mouvement avion correspond à un atterrissage ou à un décollage sur la plateforme.

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.





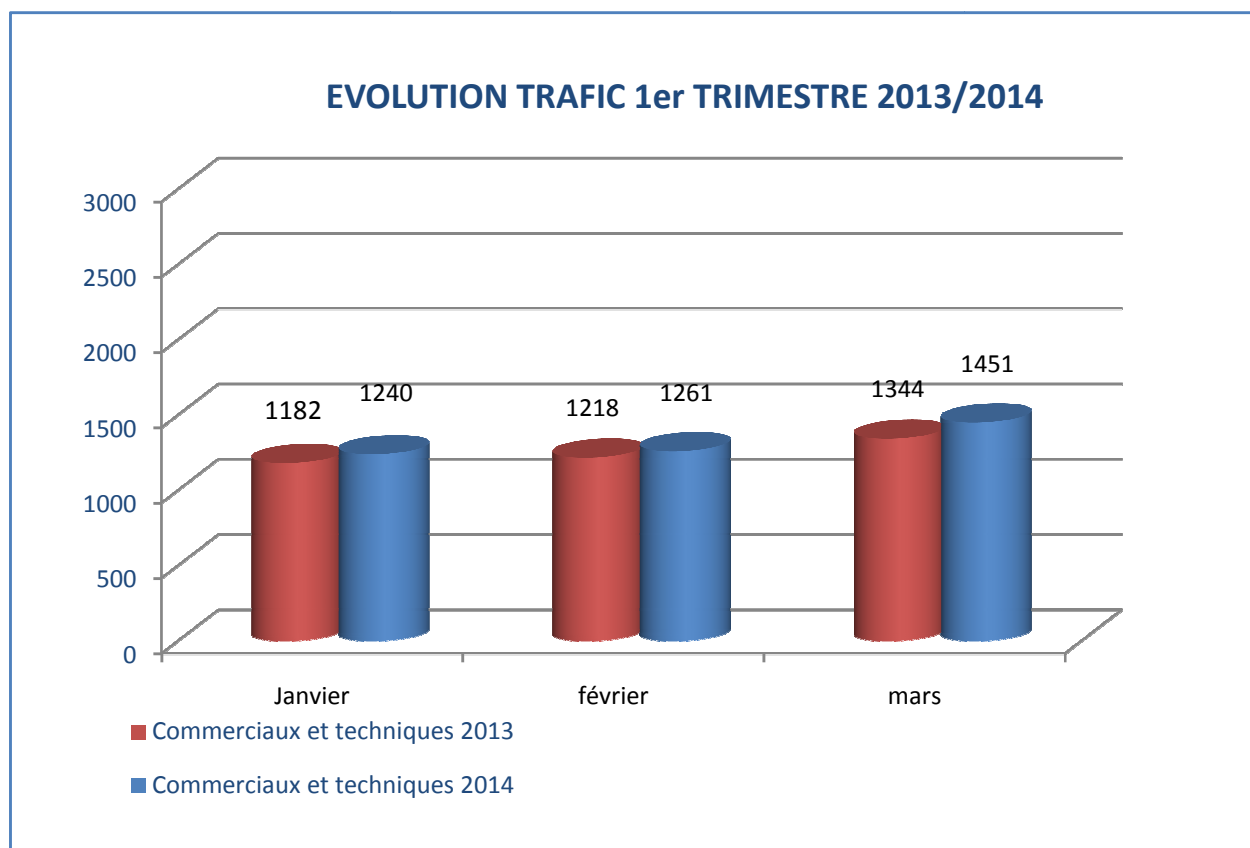
Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

2014	Janvier	février	mars	TOTAL Trimestre 1
Vols commerciaux	1210	1223	1415	3848
Vols techniques	30	38	36	104
Total	1240	1261	1451	3952

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

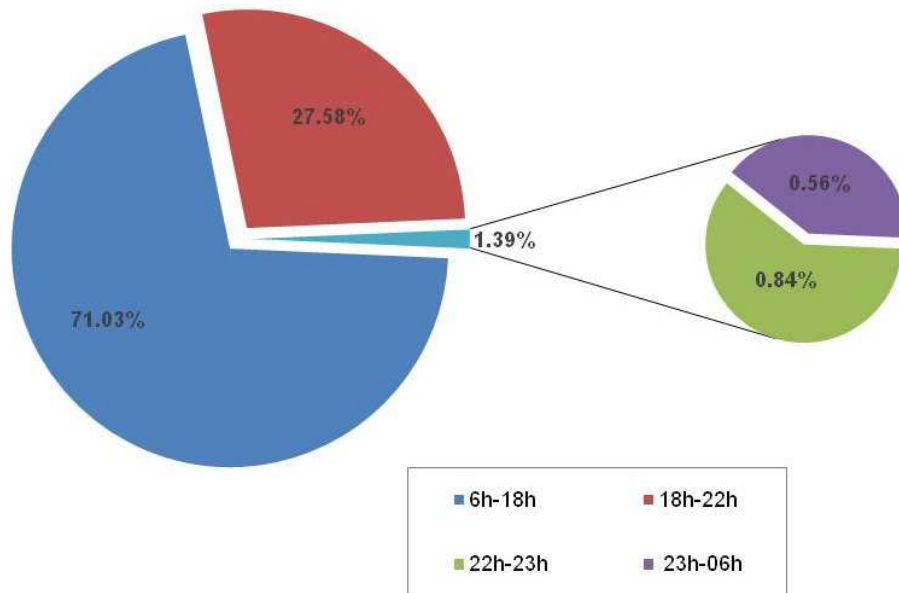
Vols commerciaux : il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutements exceptionnels accueillis sur la plateforme).

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.

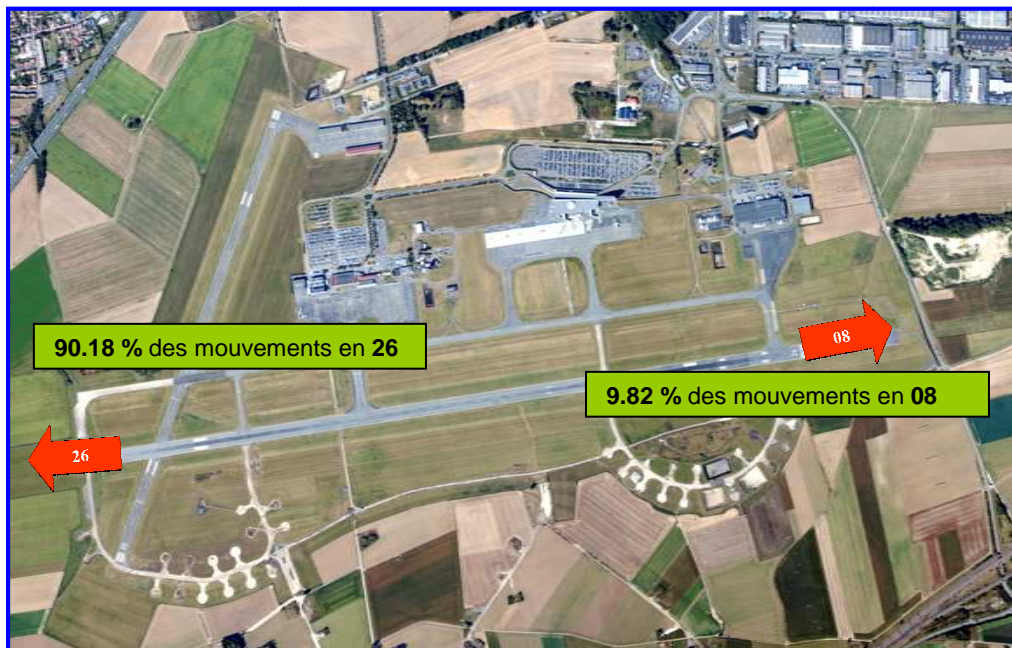




Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



Répartition des mouvements par sens de piste :



90.18 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)

9.82 % 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

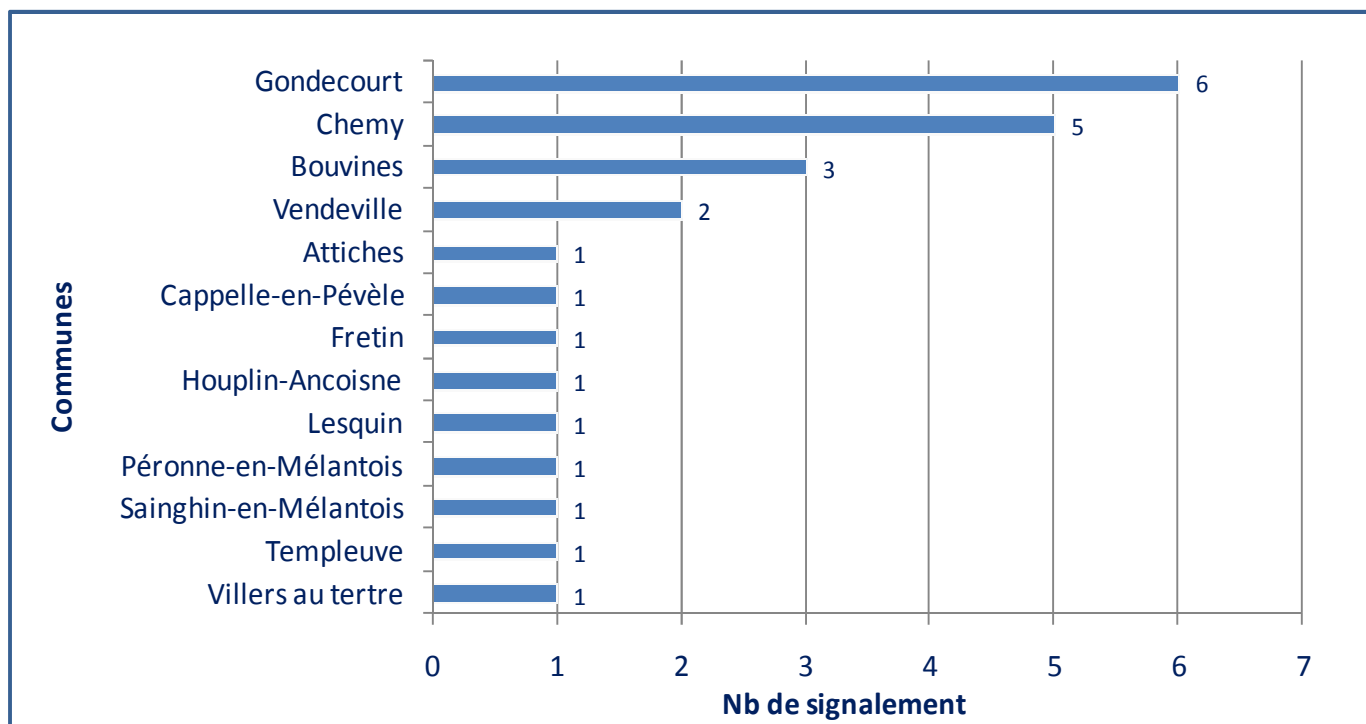


BILAN DES SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE

25 signalements de riverains ont été enregistrés au cours du 1^{er} trimestre 2014
Ces signalements sont répartis entre les communes ci-dessous :



BILAN DES SIGNALEMENTS PAR TYPE ET PAR COMMUNE

COMMUNES	Cause 1	Cause 2	Cause 3	Cause 4	Cause 5	Total par commune
Attiches	0	1	0	0	0	1
Bouvines	0	2	1	0	0	3
Cappelle-en-Pévèle	1	0	0	0	0	1
Chemy	0	0	5	0	0	5
Fretin	0	0	1	0	0	1
Gondecourt	0	3	3	0	0	6
Houplin-Ancoisne	1	0	0	0	0	1
Lesquin	0	0	1	0	0	1
Péronne-en-Mélantois	0	0	1	0	0	1
Sainghin-en-Mélantois	0	0	1	0	0	1
Templeuve	0	1	0	0	0	1
Vendeville	0	0	2	0	0	2
Villers au tertre	0	1	0	0	0	1
Total	2	8	15	0	0	25

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

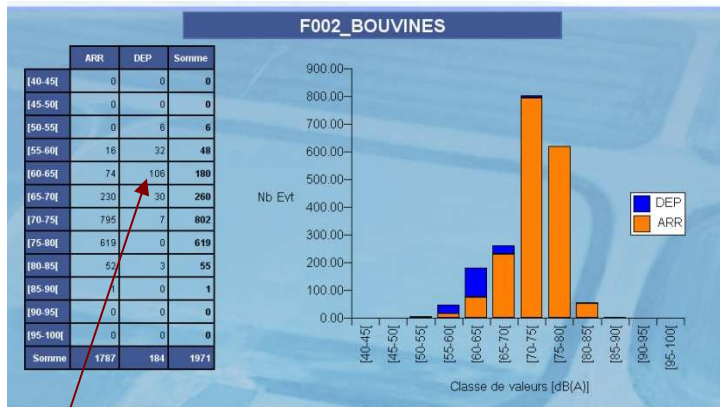
Cause 4 : Survol répétés

Cause 5 : Vol de nuit





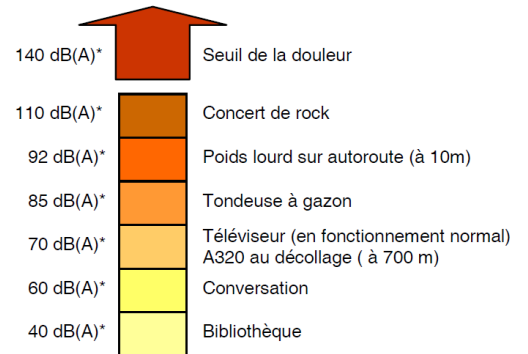
Comment lire les graphiques ?



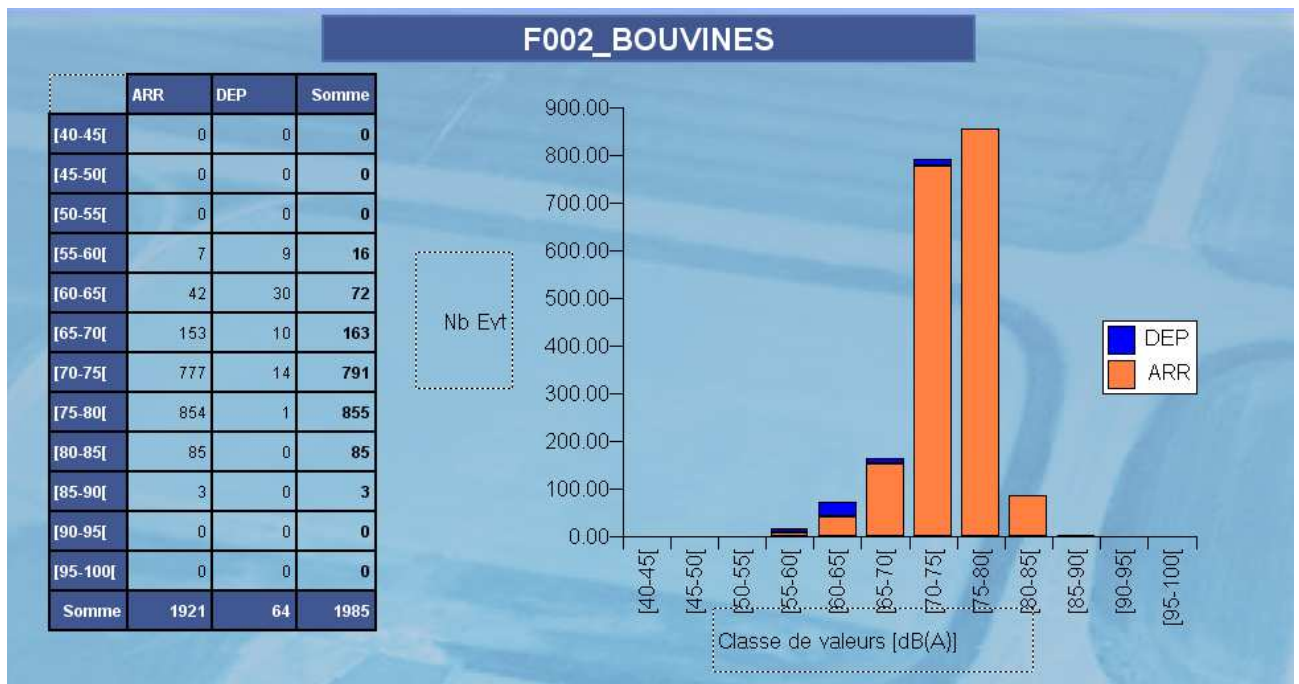
106 événements bruits (au décollage) entre 60 et 65 dB(A) ont été enregistrés sur cette station bruit

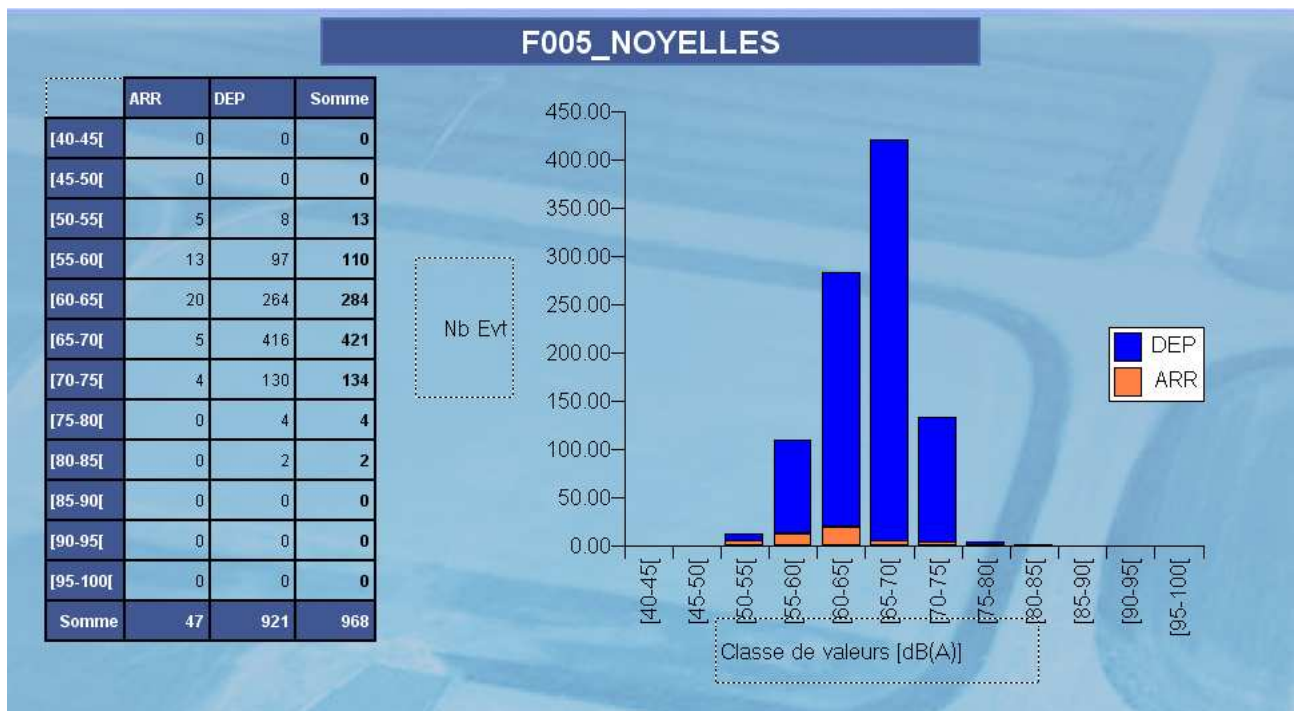
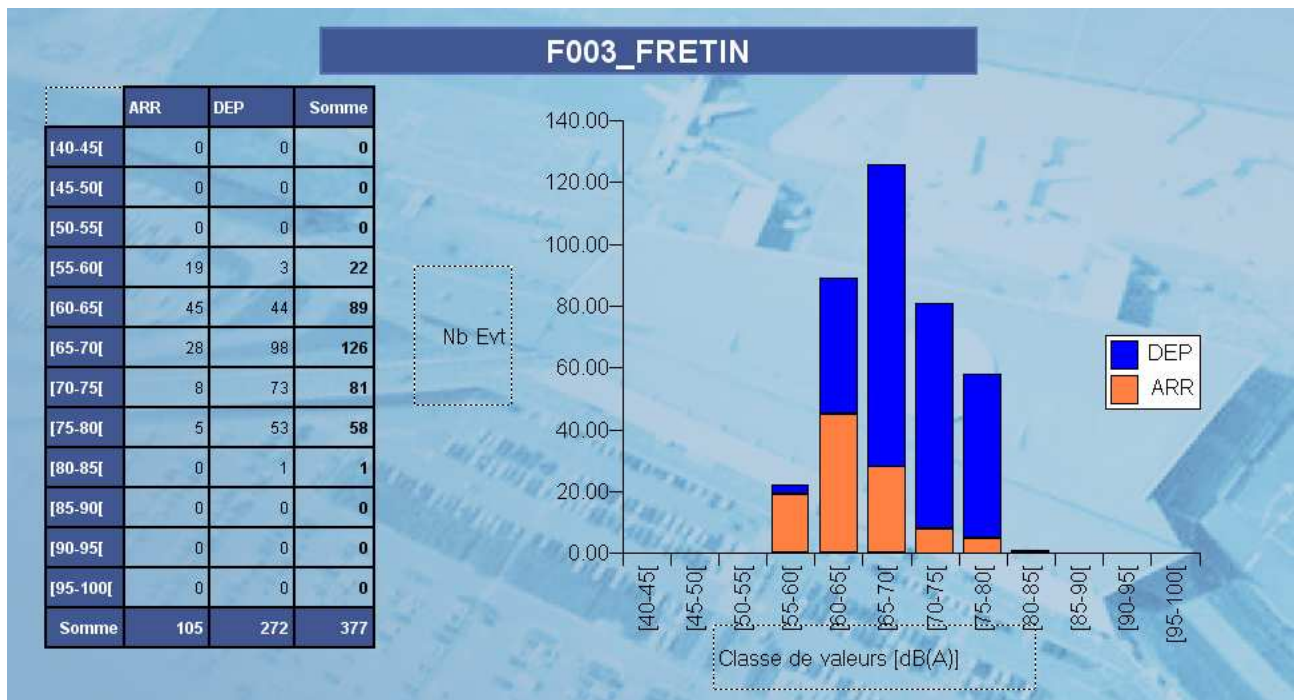
Pour mieux se repérer:

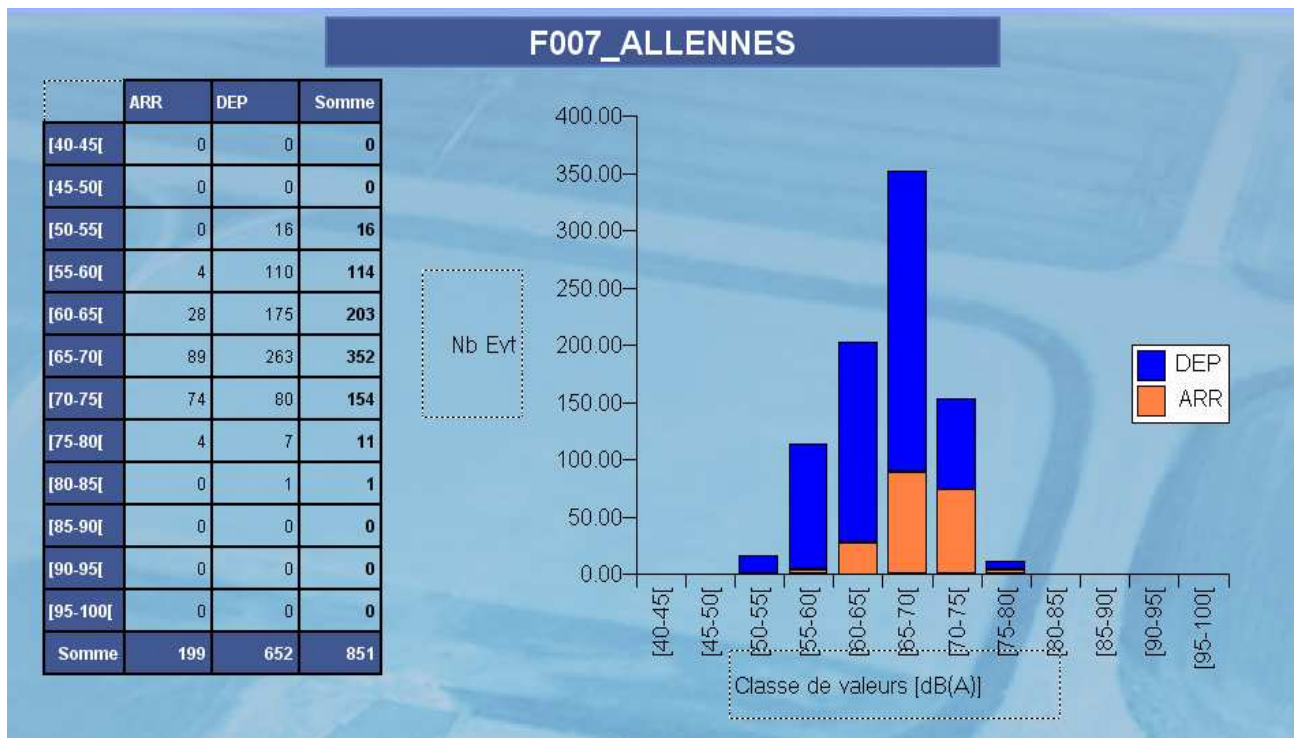
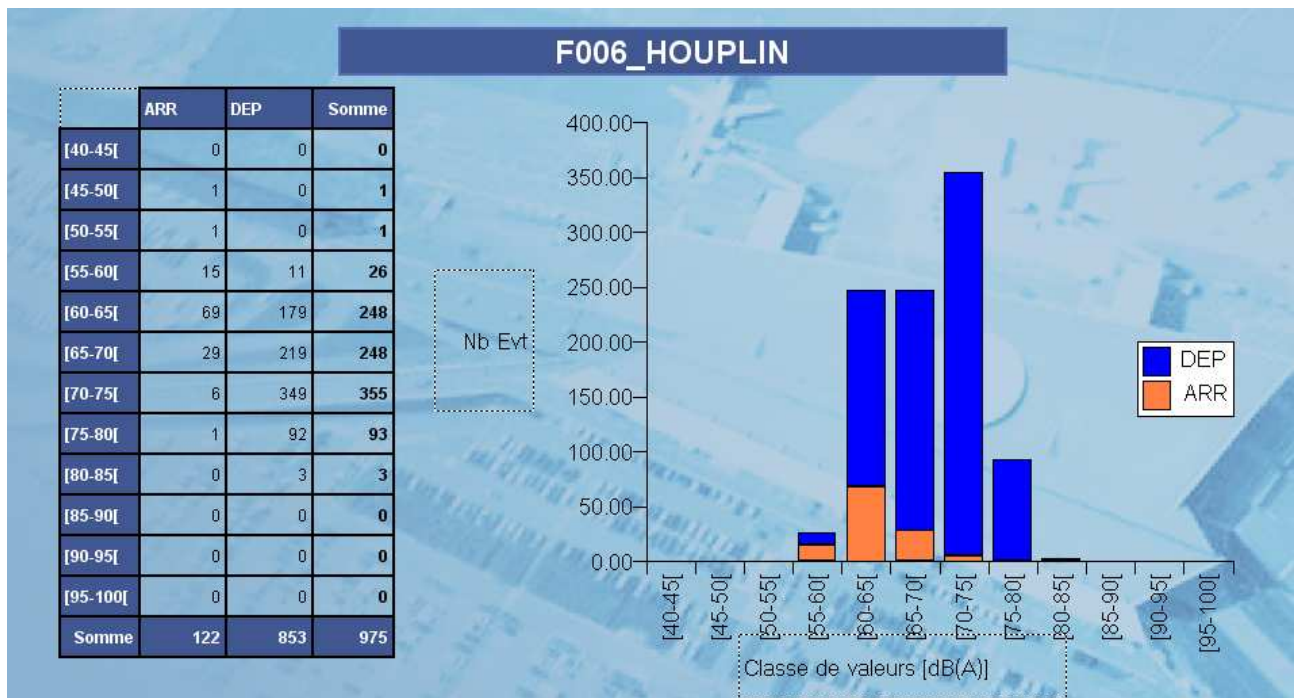
Echelle du bruit

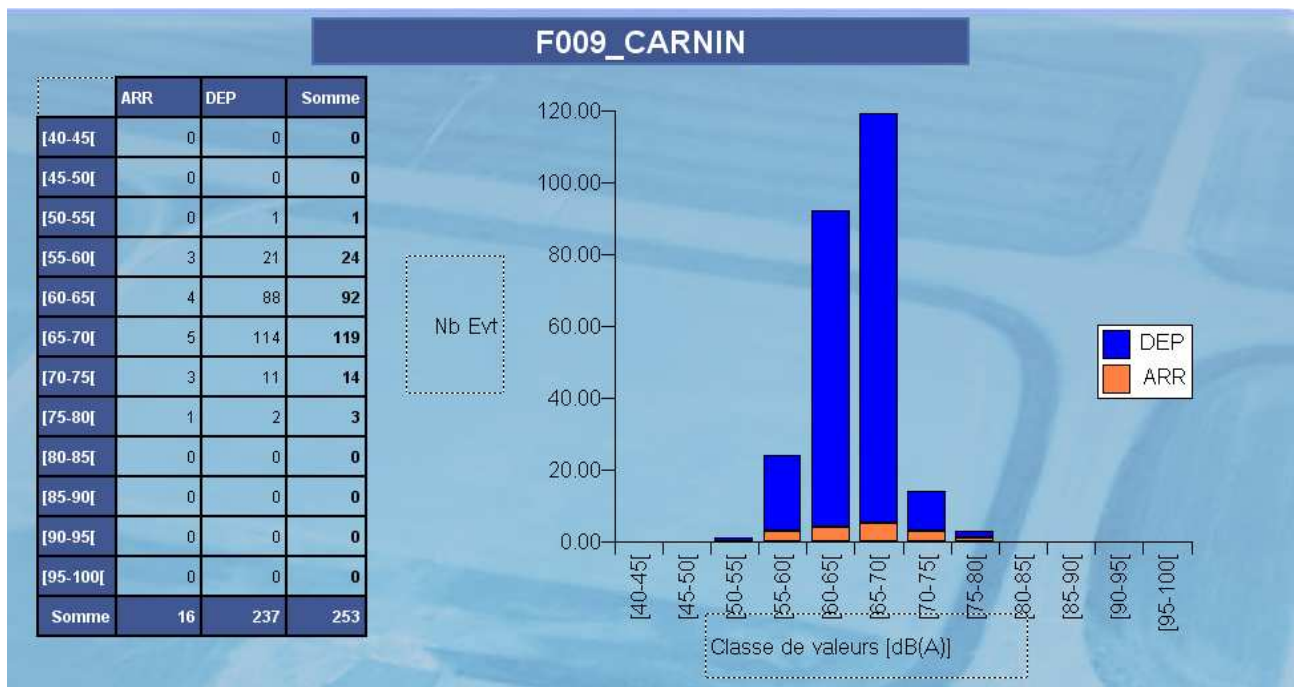
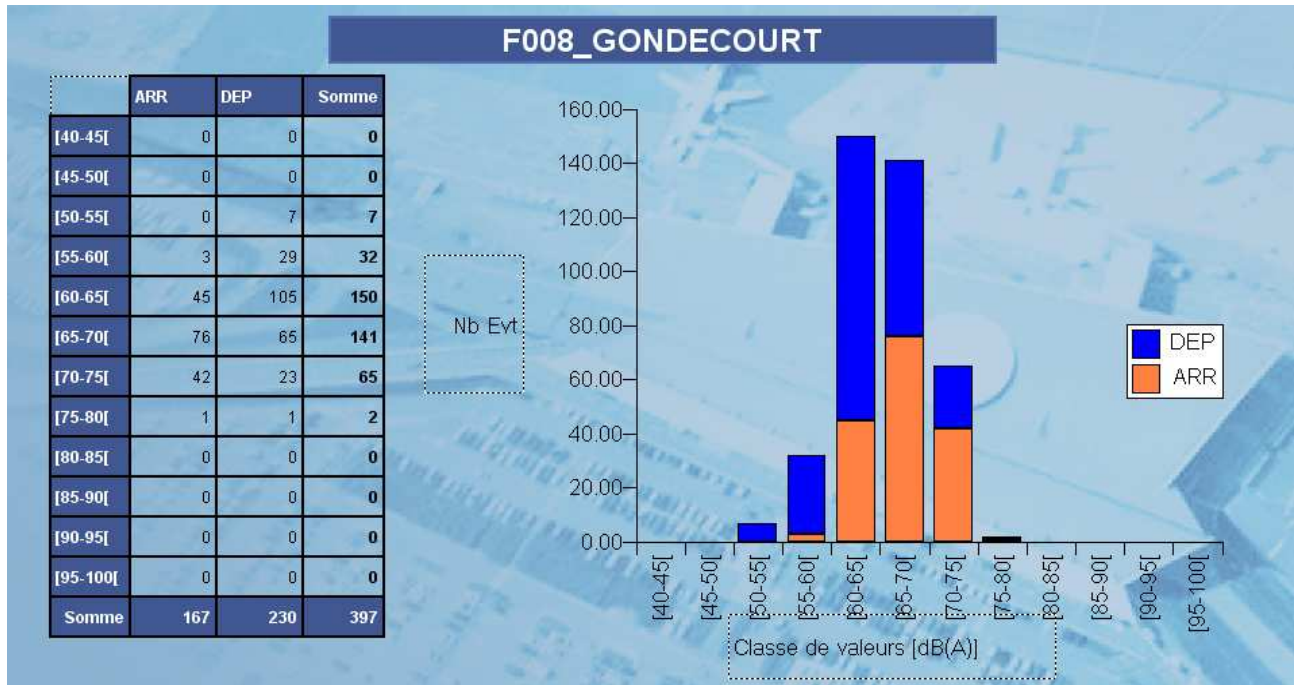


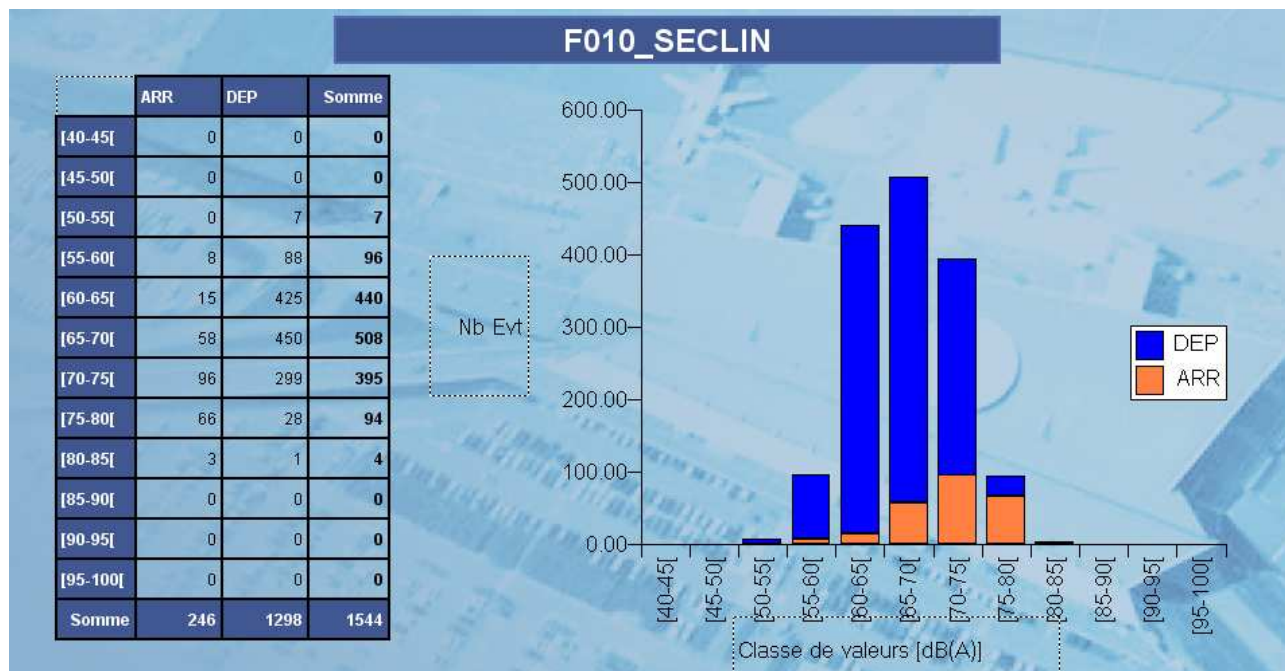
* : Il s'agit de moyennes







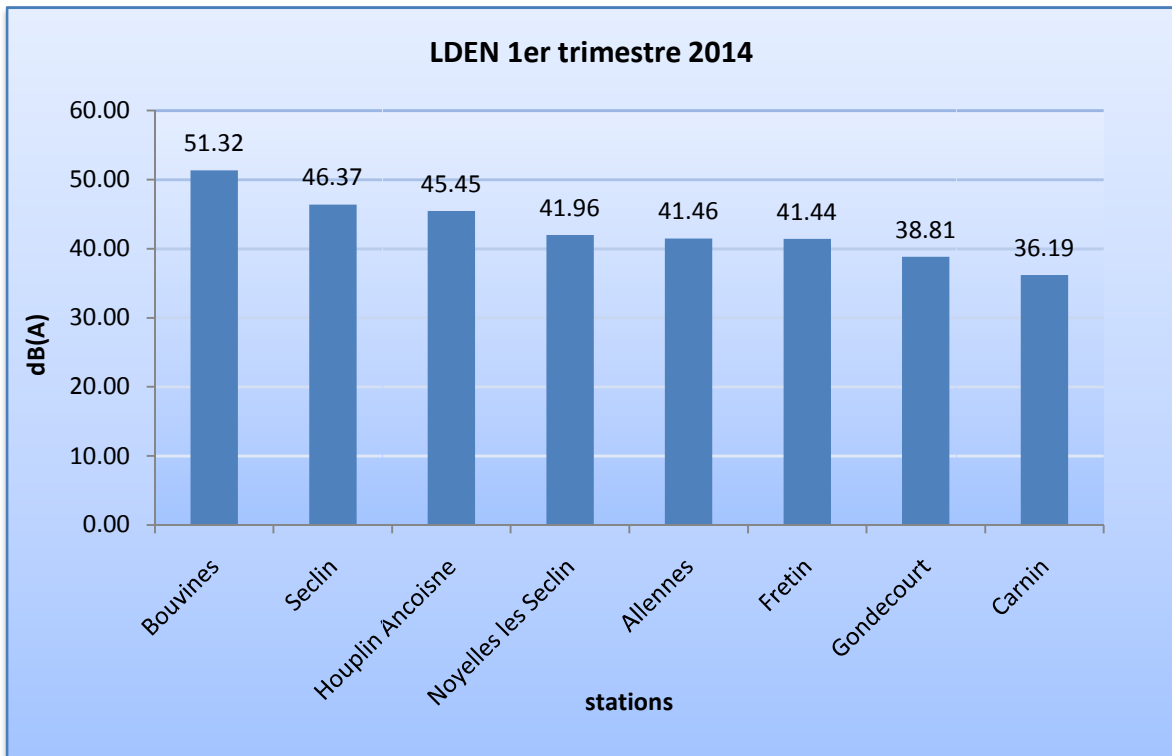




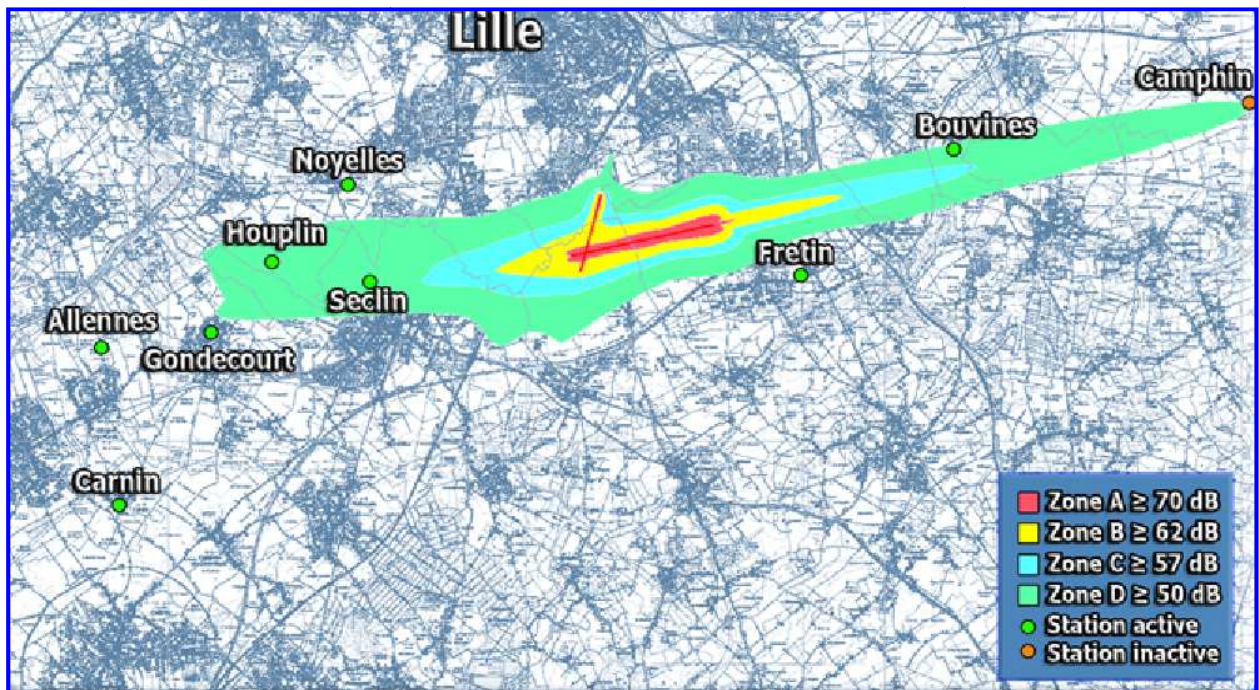
Les événements les plus bruyants par station sur la période

Station	Date et heure	Sens	Type d'appareil	LAm _{ax} 1s
ALLENES	19/03/2014 - 11h01	D	B738	81.5 dB(A)
BOUVINES	08/02/2014 - 11h14	A	B763	88.7 dB(A)
CARNIN	18/01/2014 - 11h31	A	SW2	78.3 dB(A)
FRETIN	30/01/2014 - 13h35	D	B738	80.2 dB(A)
GONDECOURT	26/03/2014 - 18h17	D	SR22	76.9 dB(A)
HOUPLIN	06/02/2014 - 19h01	D	E135	80.7 dB(A)
NOYELLES	16/03/2014 - 10h42	D	B736	81.1 dB(A)
SECLIN	27/03/2014 - 07h24	A	BE58	83.3 dB(A)



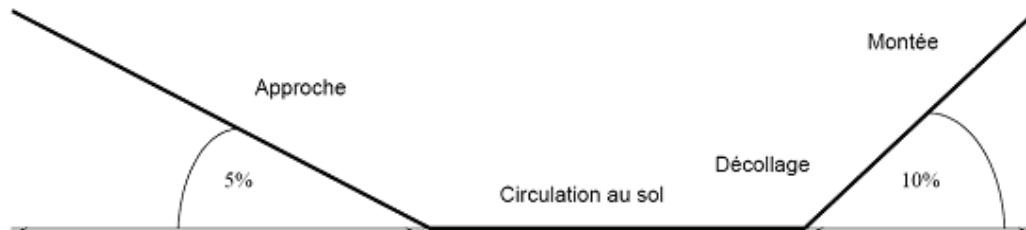


Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit.





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
Gondécourt	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.

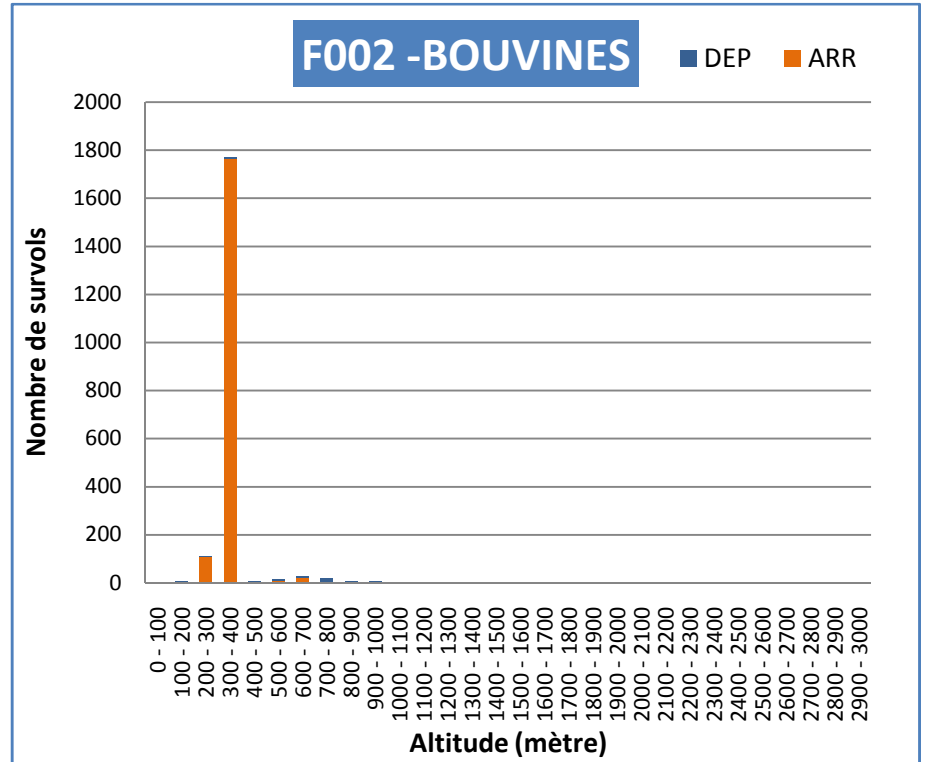


ALTITUDES DE PASSAGE

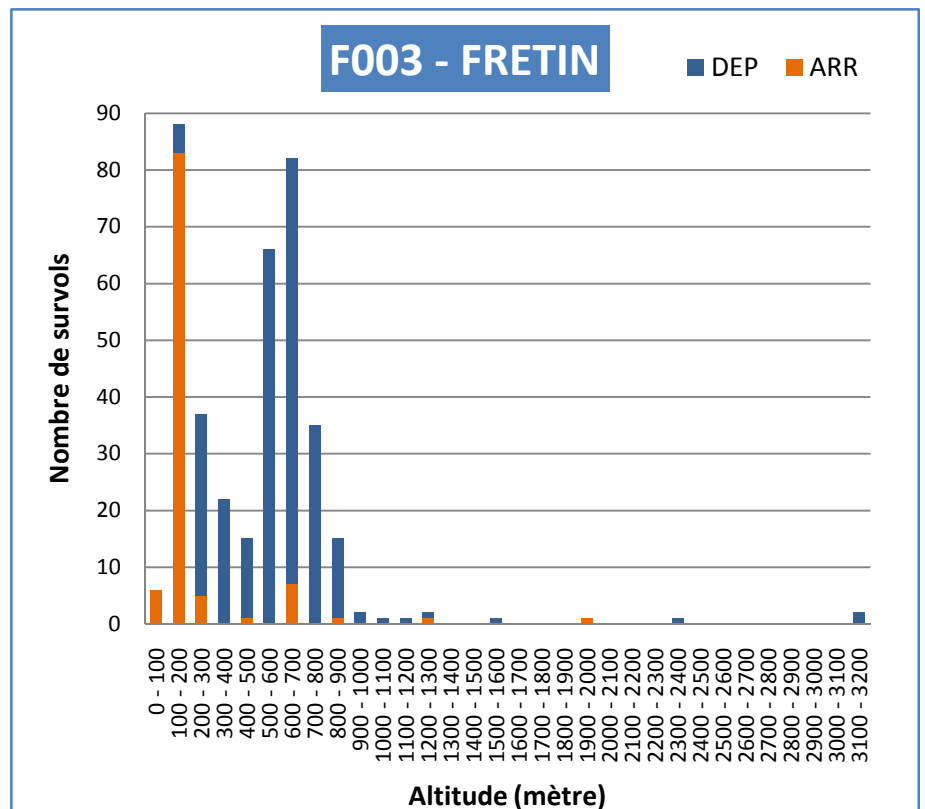


Les graphes ci-après présentent le nombre de survols par tranche d'altitude de passage, au point le plus proche de la station de mesure de bruit

	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	2	0	2
100 - 200	5	3	8
200 - 300	109	4	113
300 - 400	1764	6	1770
400 - 500	4	3	7
500 - 600	7	9	16
600 - 700	21	8	29
700 - 800	2	16	18
800 - 900	0	6	6
900 - 1000	3	2	5
1000 - 1100	0	3	3
1100 - 1200	0	1	1
1200 - 1300	2	1	3
1300 - 1400	0	0	0
1400 - 1500	0	0	0
1500 - 1600	0	1	1
1600 - 1700	0	0	0
1700 - 1800	1	0	1
1800 - 1900	0	0	0
1900 - 2000	1	0	1
2000 - 2100	0	1	1
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
TOTAL	1921	64	1985



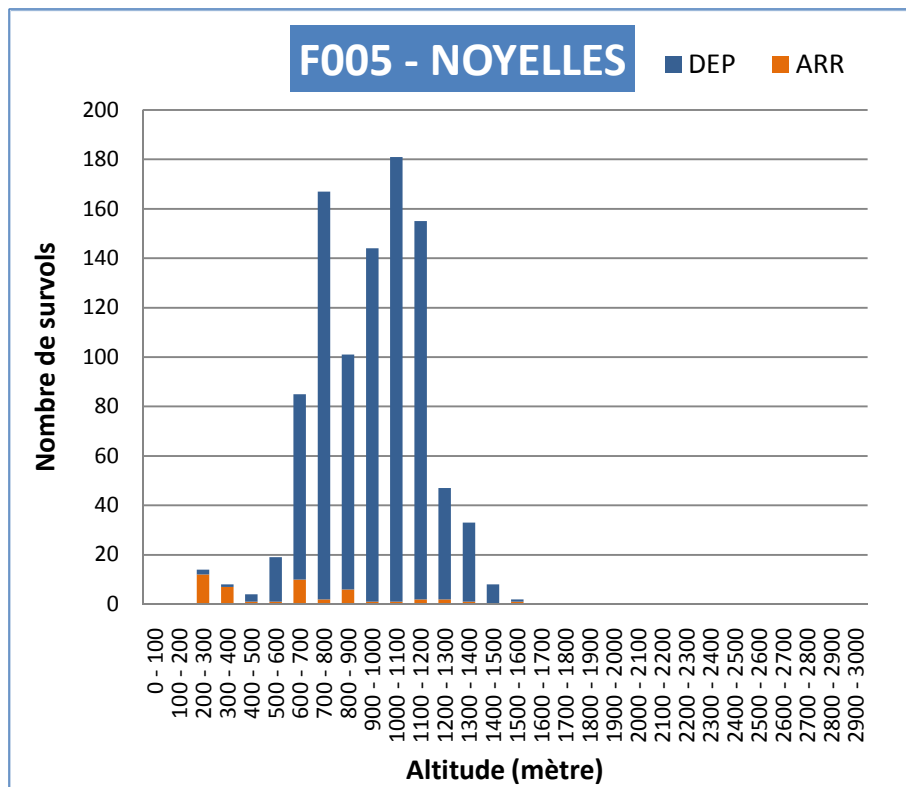
	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	6	0	6
100 - 200	83	5	88
200 - 300	5	32	37
300 - 400	0	22	22
400 - 500	1	14	15
500 - 600	0	66	66
600 - 700	7	75	82
700 - 800	0	35	35
800 - 900	1	14	15
900 - 1000	0	2	2
1000 - 1100	0	1	1
1100 - 1200	0	1	1
1200 - 1300	1	1	2
1300 - 1400	0	0	0
1400 - 1500	0	0	0
1500 - 1600	0	1	1
1600 - 1700	0	0	0
1700 - 1800	0	0	0
1800 - 1900	0	0	0
1900 - 2000	1	0	1
2000 - 2100	0	0	0
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	1	1
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
3000 - 3100	0	0	0
3100 - 3200	0	2	2
TOTAL	105	272	377



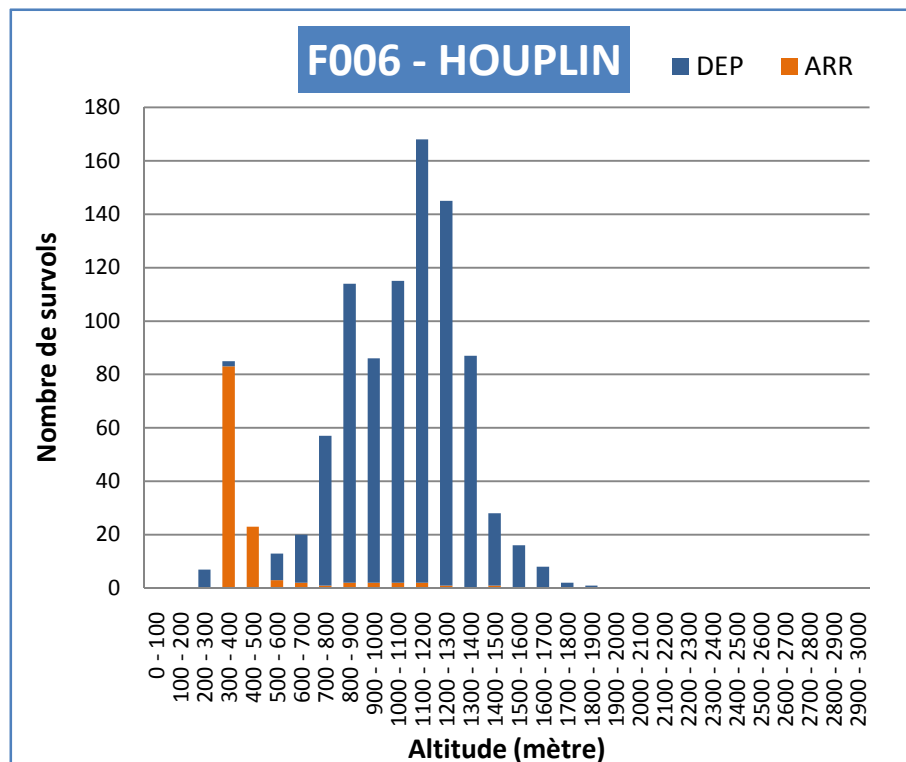
ALTITUDES DE PASSAGE



	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	0	0	0
200 - 300	12	2	14
300 - 400	7	1	8
400 - 500	1	3	4
500 - 600	1	18	19
600 - 700	10	75	85
700 - 800	2	165	167
800 - 900	6	95	101
900 - 1000	1	143	144
1000 - 1100	1	180	181
1100 - 1200	2	153	155
1200 - 1300	2	45	47
1300 - 1400	1	32	33
1400 - 1500	0	8	8
1500 - 1600	1	1	2
1600 - 1700	0	0	0
1700 - 1800	0	0	0
1800 - 1900	0	0	0
1900 - 2000	0	0	0
2000 - 2100	0	0	0
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
	47	921	968



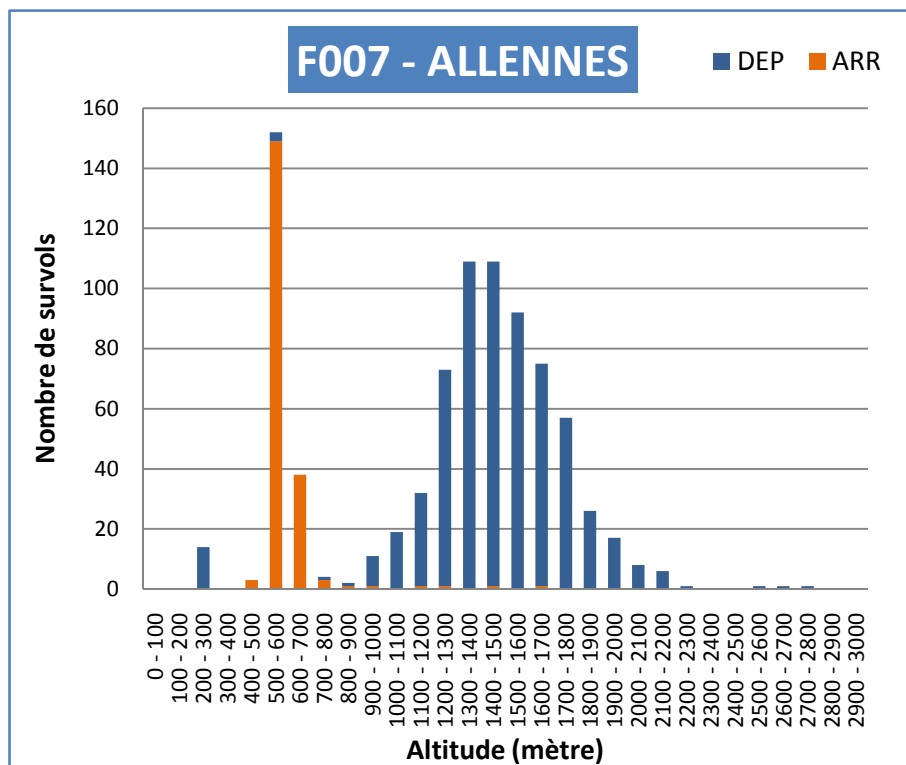
	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	0	0	0
200 - 300	0	7	7
300 - 400	83	2	85
400 - 500	23	0	23
500 - 600	3	10	13
600 - 700	2	18	20
700 - 800	1	56	57
800 - 900	2	112	114
900 - 1000	2	84	86
1000 - 1100	2	113	115
1100 - 1200	2	166	168
1200 - 1300	1	144	145
1300 - 1400	0	87	87
1400 - 1500	1	27	28
1500 - 1600	0	16	16
1600 - 1700	0	8	8
1700 - 1800	0	2	2
1800 - 1900	0	1	1
1900 - 2000	0	0	0
2000 - 2100	0	0	0
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
	122	853	975



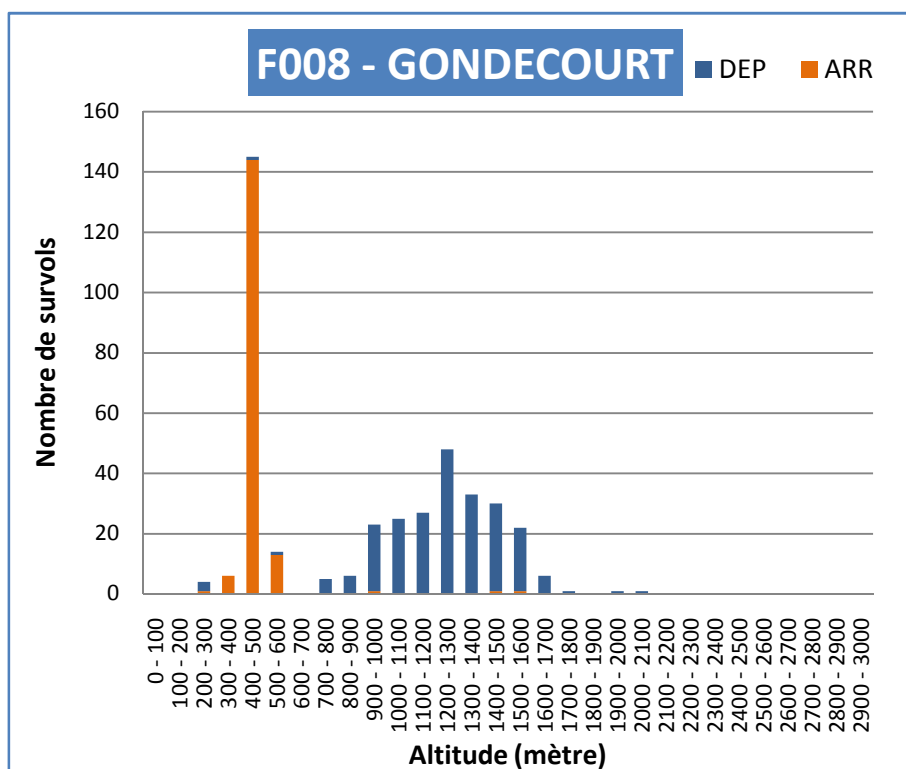
ALTITUDES DE PASSAGE



	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	0	0	0
200 - 300	0	14	14
300 - 400	0	0	0
400 - 500	3	0	3
500 - 600	149	3	152
600 - 700	38	0	38
700 - 800	3	1	4
800 - 900	1	1	2
900 - 1000	1	10	11
1000 - 1100	0	19	19
1100 - 1200	1	31	32
1200 - 1300	1	72	73
1300 - 1400	0	109	109
1400 - 1500	1	108	109
1500 - 1600	0	92	92
1600 - 1700	1	74	75
1700 - 1800	0	57	57
1800 - 1900	0	26	26
1900 - 2000	0	17	17
2000 - 2100	0	8	8
2100 - 2200	0	6	6
2200 - 2300	0	1	1
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	1	1
2600 - 2700	0	1	1
2700 - 2800	0	1	1
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
	199	652	851



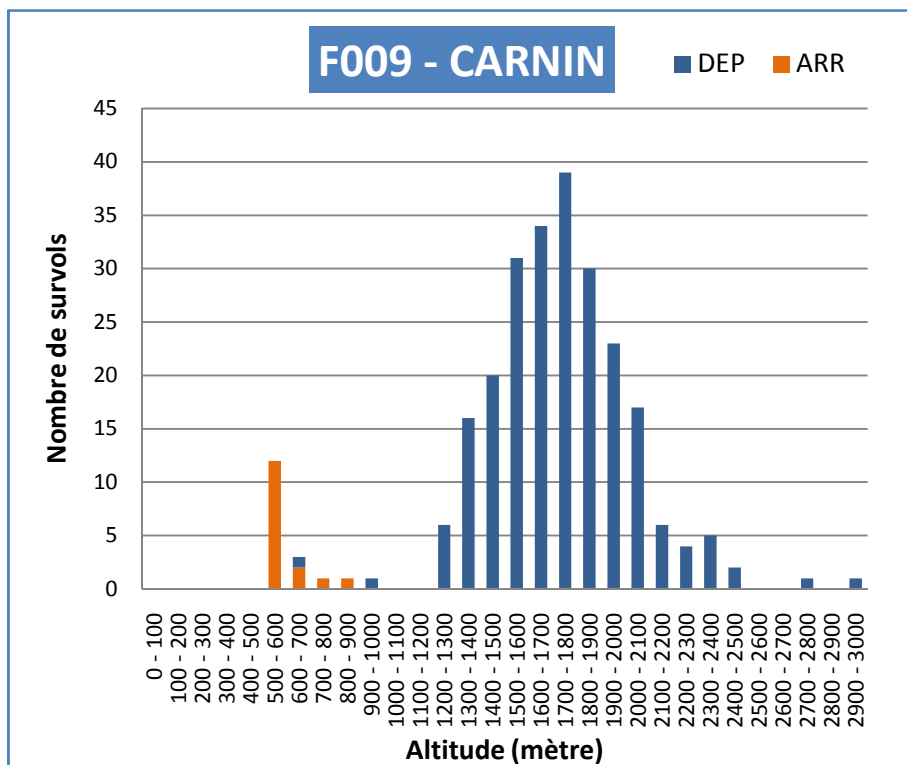
	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	0	0	0
200 - 300	1	3	4
300 - 400	6	0	6
400 - 500	144	1	145
500 - 600	13	1	14
600 - 700	0	0	0
700 - 800	0	5	5
800 - 900	0	6	6
900 - 1000	1	22	23
1000 - 1100	0	25	25
1100 - 1200	0	27	27
1200 - 1300	0	48	48
1300 - 1400	0	33	33
1400 - 1500	1	29	30
1500 - 1600	1	21	22
1600 - 1700	0	6	6
1700 - 1800	0	1	1
1800 - 1900	0	0	0
1900 - 2000	0	1	1
2000 - 2100	0	1	1
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
	167	230	397



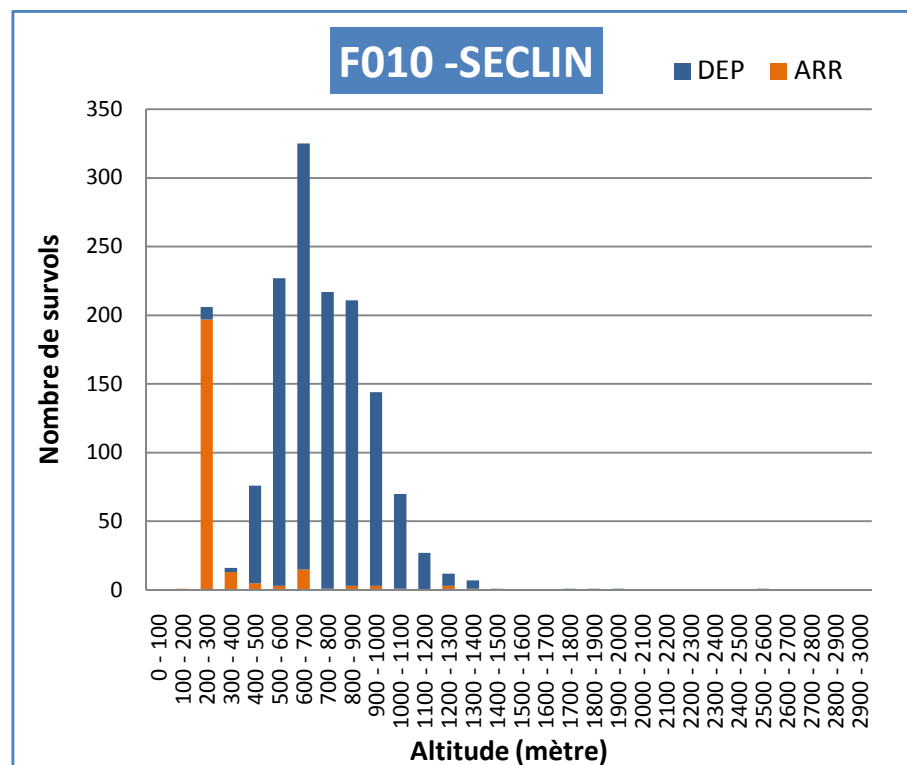
ALTITUDES DE PASSAGE



	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	0	0	0
200 - 300	0	0	0
300 - 400	0	0	0
400 - 500	0	0	0
500 - 600	12	0	12
600 - 700	2	1	3
700 - 800	1	0	1
800 - 900	1	0	1
900 - 1000	0	1	1
1000 - 1100	0	0	0
1100 - 1200	0	0	0
1200 - 1300	0	6	6
1300 - 1400	0	16	16
1400 - 1500	0	20	20
1500 - 1600	0	31	31
1600 - 1700	0	34	34
1700 - 1800	0	39	39
1800 - 1900	0	30	30
1900 - 2000	0	23	23
2000 - 2100	0	17	17
2100 - 2200	0	6	6
2200 - 2300	0	4	4
2300 - 2400	0	5	5
2400 - 2500	0	2	2
2500 - 2600	0	0	0
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	1	1
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	1	1
	16	237	253



	ARR	DEP	SOMME
0 - 100	0	0	0
100 - 200	1	0	1
200 - 300	197	9	206
300 - 400	13	3	16
400 - 500	5	71	76
500 - 600	3	224	227
600 - 700	15	310	325
700 - 800	1	216	217
800 - 900	3	208	211
900 - 1000	3	141	144
1000 - 1100	1	69	70
1100 - 1200	0	27	27
1200 - 1300	3	9	12
1300 - 1400	1	6	7
1400 - 1500	0	1	1
1500 - 1600	0	0	0
1600 - 1700	0	0	0
1700 - 1800	0	1	1
1800 - 1900	0	1	1
1900 - 2000	0	1	1
2000 - 2100	0	0	0
2100 - 2200	0	0	0
2200 - 2300	0	0	0
2300 - 2400	0	0	0
2400 - 2500	0	0	0
2500 - 2600	0	1	1
2600 - 2700	0	0	0
2700 - 2800	0	0	0
2800 - 2900	0	0	0
2900 - 3000	0	0	0
	246	1298	1544





Indisponibilité des équipements de radionavigation

Dans le cadre des opérations de maintenance préventive :

- L'ILS (Instrument Landing System) était indisponible le 15 janvier entre 9H et 17H. Durant l'indisponibilité de cet équipement, les approches dites de précision ne sont pas réalisables (c'est-à-dire celles permettant les atterrissages par toute condition de visibilité par vent d'ouest)
- Le radar de Boulogne – Vaudringhem a été temporairement arrêté le 04/03/2014 entre 08H30 et 18H00

L'indisponibilité de ces équipements a pu générer des trajectoires inhabituelles.

