



BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES PERIODE : 3ème Trimestre 2016



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 coordonnées complètes et adresse e-mail)
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).

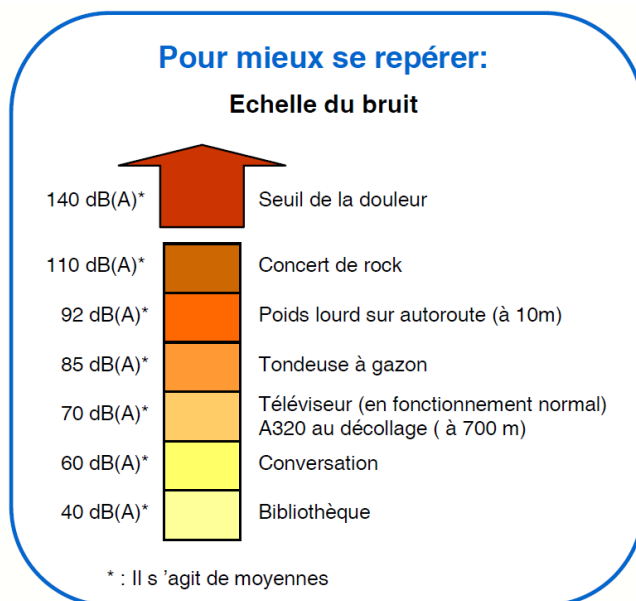
Mouvement avion : un mouvement avion correspond à un atterrissage ou à un décollage sur la plateforme.

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.





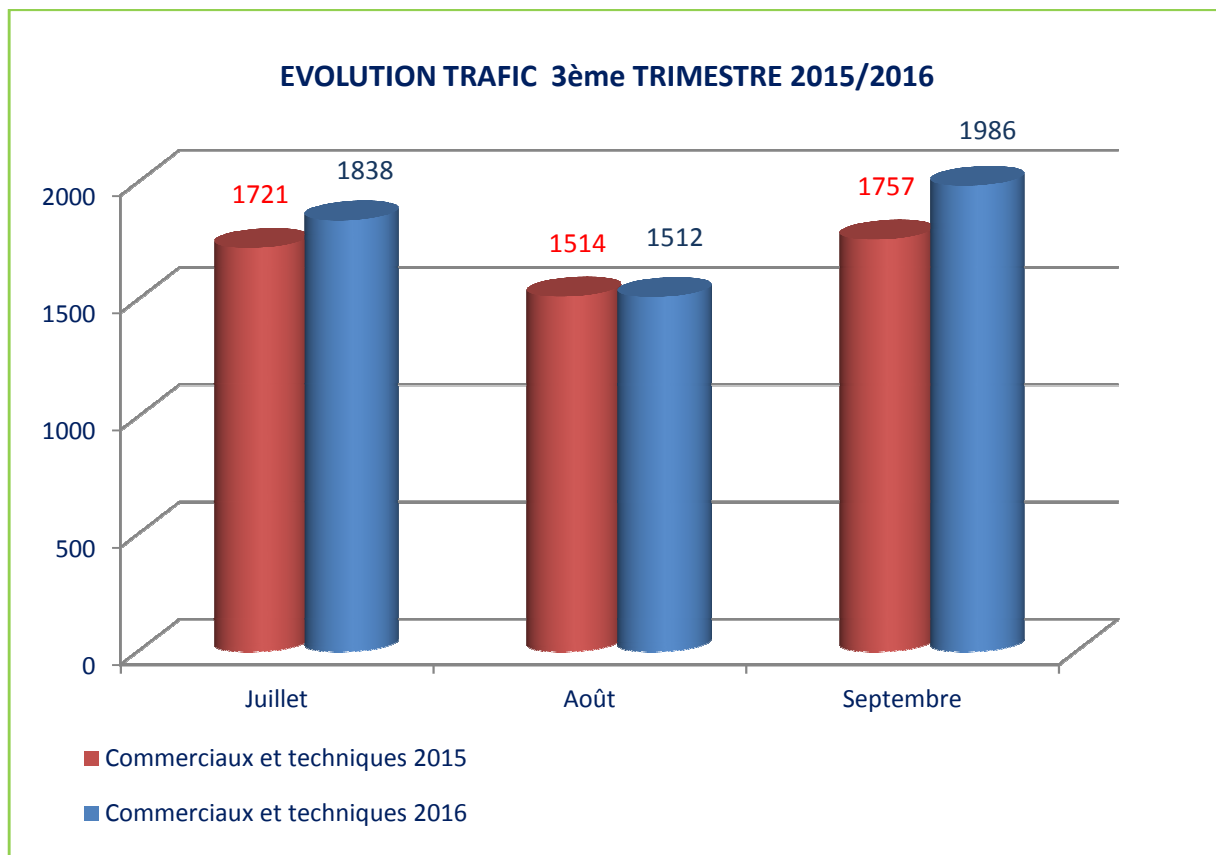
Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

2016	Juillet	Août	Septembre	TOTAL Trimestre 3
Vols commerciaux	1781	1447	1932	5160
Vols techniques	57	65	54	176
Total	1838	1512	1986	5336

2015	Juillet	Août	Septembre	TOTAL Trimestre 3
Vols commerciaux	1687	1472	1706	4865
Vols techniques	34	42	51	127
Total	1721	1514	1757	4992

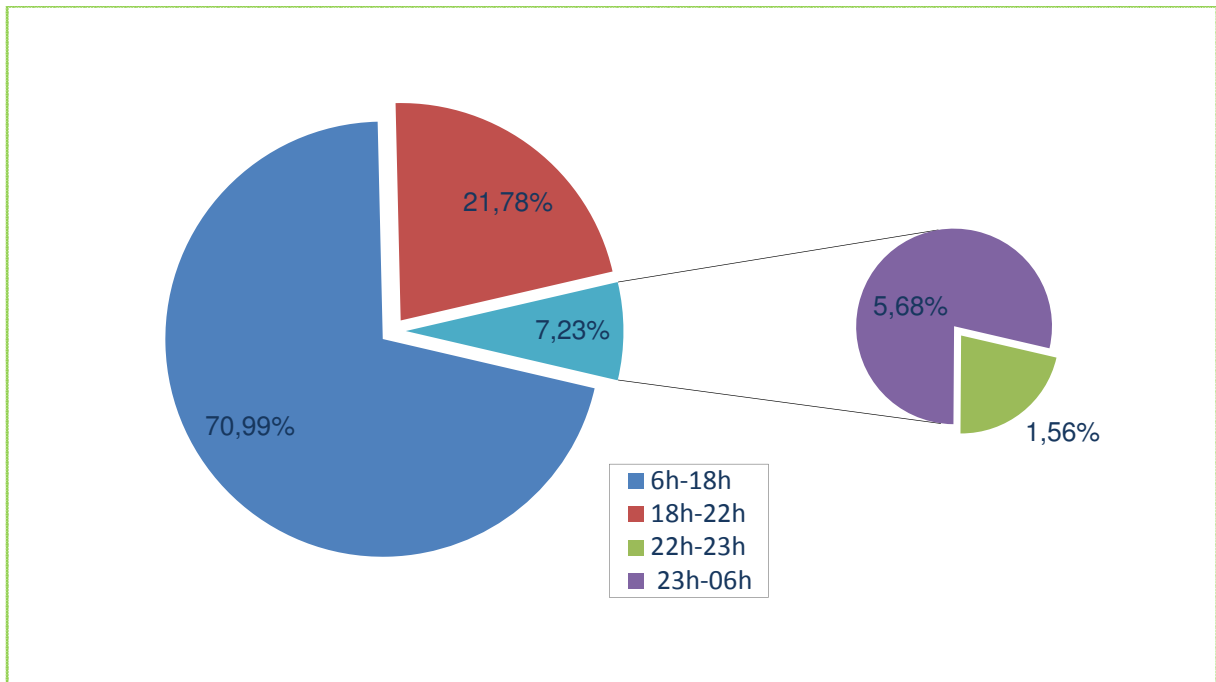
Vols commerciaux : il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutements exceptionnels accueillis sur la plateforme).

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.

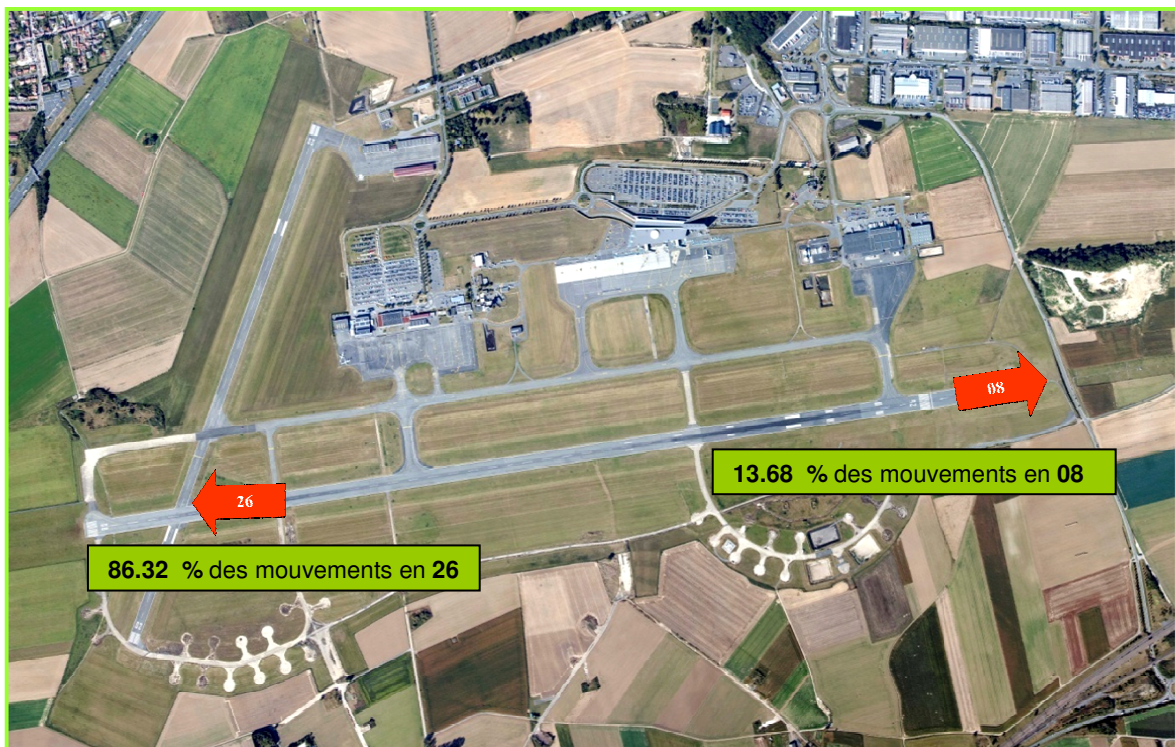




Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



Répartition des mouvements par sens de piste :

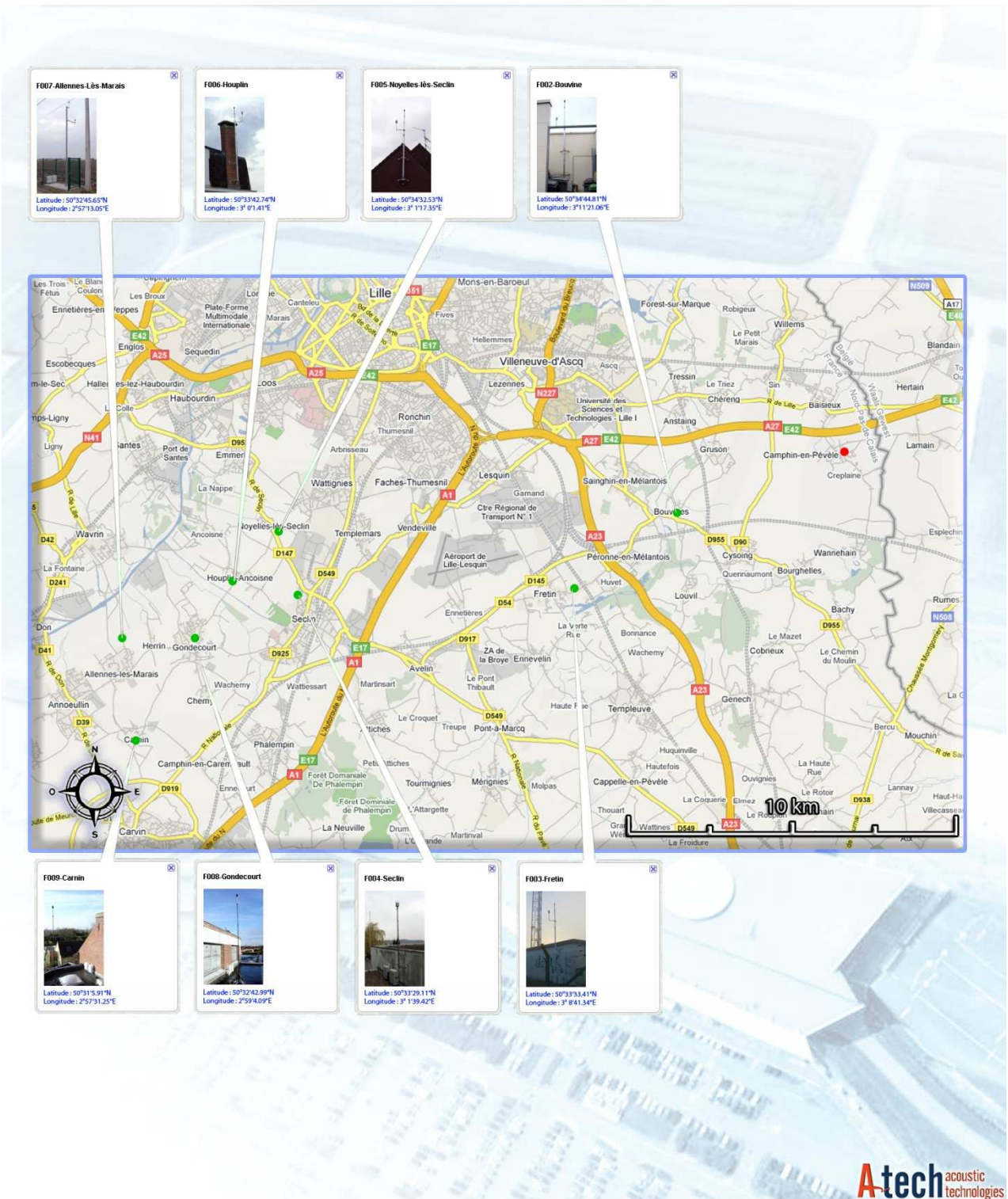


86.32 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)
13.68 % des mouvements ont été effectués en piste 08 (face à l'est/nord est)
Les sens de décollage ou d'atterrissage sont définis par le vent dominant.
En effet, un avion atterrit ou décolle toujours face au vent





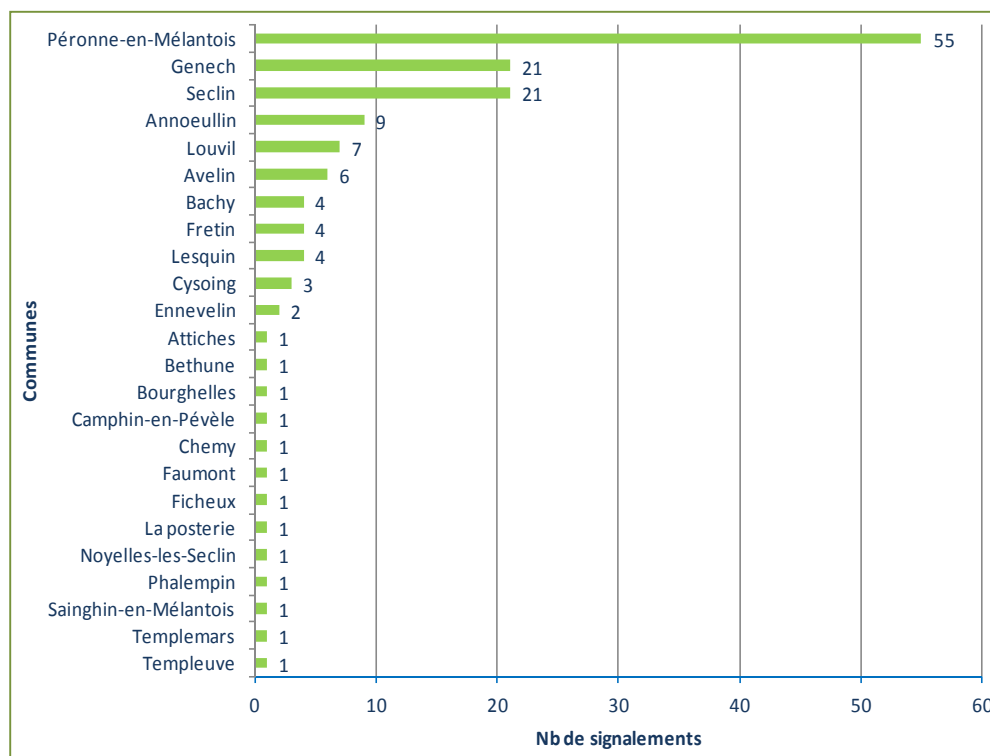
Localisation des 8 stations de mesure de bruit



BILAN DES SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



149 signalements de riverains ont été enregistrés au cours du 3ème trimestre 2016

Ces signalements sont répartis entre les communes ci-dessus

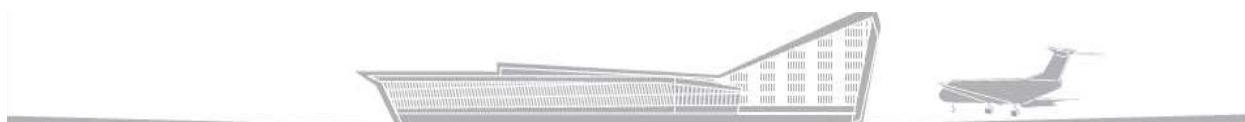
BILAN DES SIGNALEMENTS PAR TYPE ET PAR COMMUNE

COMMUNES	Cause 1	Cause 2	Cause 3	Cause 4	Cause 5	Total par commune
Péronne-en-Mélantois	29	1	25	0	0	55
Genech	14	2	3	2	0	21
Seclin	16	1	4	0	0	21
Annoeullin	4	1	4	0	0	9
Louvil	4	0	3	0	0	7
Avelin	0	2	3	1	0	6
Bachy	2	1	0	1	0	4
Fretin	2	2	0	0	0	4
Lesquin	4	0	0	0	0	4
Cysoing	2	1	0	0	0	3
Ennevelin	0	2	0	0	0	2
Attiches	0	1	0	0	0	1
Bethune	0	1	0	0	0	1
Bourghelles	0	1	0	0	0	1
Camphin-en-Pévèle	1	0	0	0	0	1
Chemy	0	0	1	0	0	1
Faumont	0	1	0	0	0	1
Ficheux	1	0	0	0	0	1
La posterie	0	1	0	0	0	1
Noyelles-les-Seclin	1	0	0	0	0	1
Phalempin	0	0	1	0	0	1
Sainghin-en-Mélantois	1	0	0	0	0	1
Templemars	0	0	1	0	0	1
Templeuve	1	0	0	0	0	1
TOTAL	82	18	45	4	0	149

Les causes suivantes classifient les signalements :

Cause 1 : Survol ressentis comme inhabituels Cause 2 : Survol perçus à basse altitude

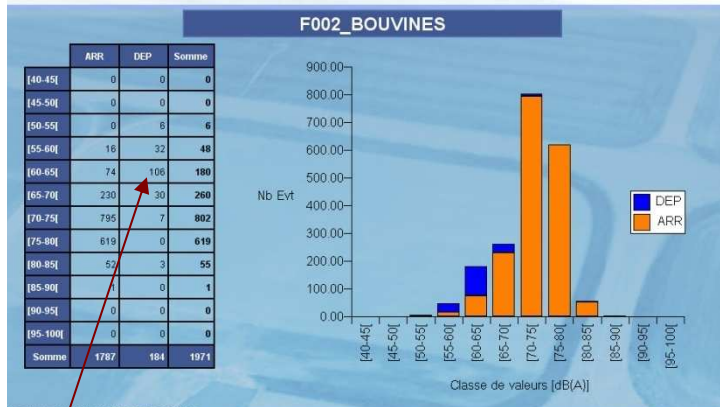
Cause 3 : Survol ressentis comme bruyants Cause 4 : Survol répétés Cause 5 : Vol de nuit



DISTRIBUTION DES LAMAX

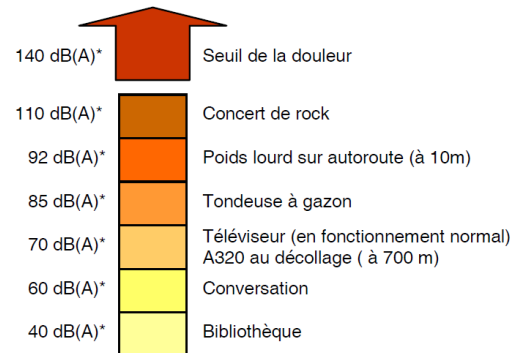


Comment lire les graphiques ?



Pour mieux se repérer:

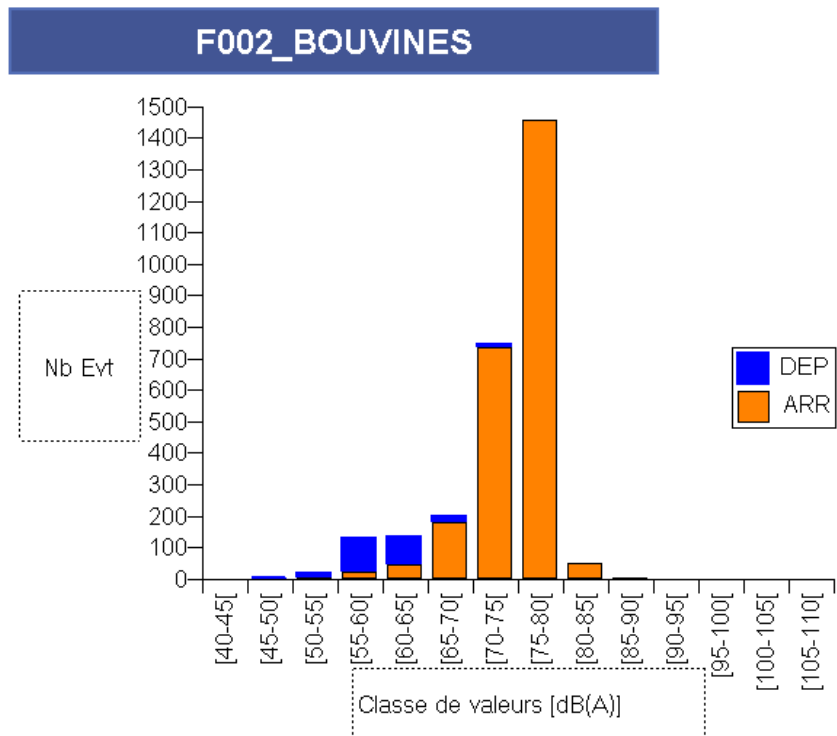
Echelle du bruit



* : Il s'agit de moyennes

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

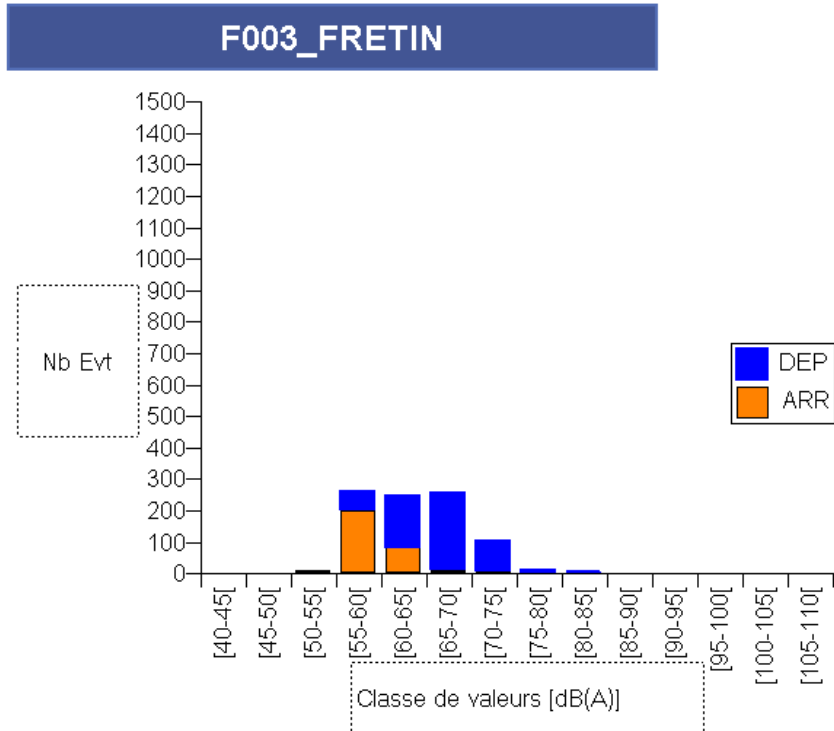
	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	0	2	2
[50-55[	4	13	17
[55-60[	23	104	127
[60-65[	47	87	134
[65-70[	180	19	199
[70-75[	736	8	744
[75-80[	1457	1	1458
[80-85[	52	0	52
[85-90[	2	0	2
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	2501	234	2735



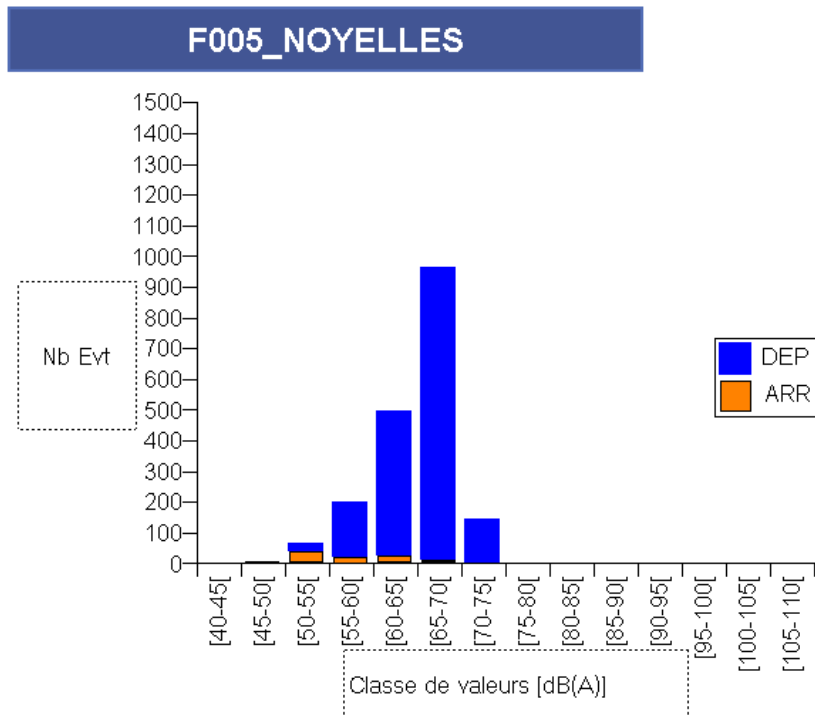
DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)



	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	0	0	0
[50-55[	8	0	8
[55-60[	200	62	262
[60-65[	82	165	247
[65-70[	11	244	255
[70-75[	6	98	104
[75-80[	2	8	10
[80-85[	3	1	4
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	312	578	890



	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	7	1	8
[50-55[	39	23	62
[55-60[	23	175	198
[60-65[	24	468	492
[65-70[	11	950	961
[70-75[	1	142	143
[75-80[	0	2	2
[80-85[	1	0	1
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	106	1761	1867

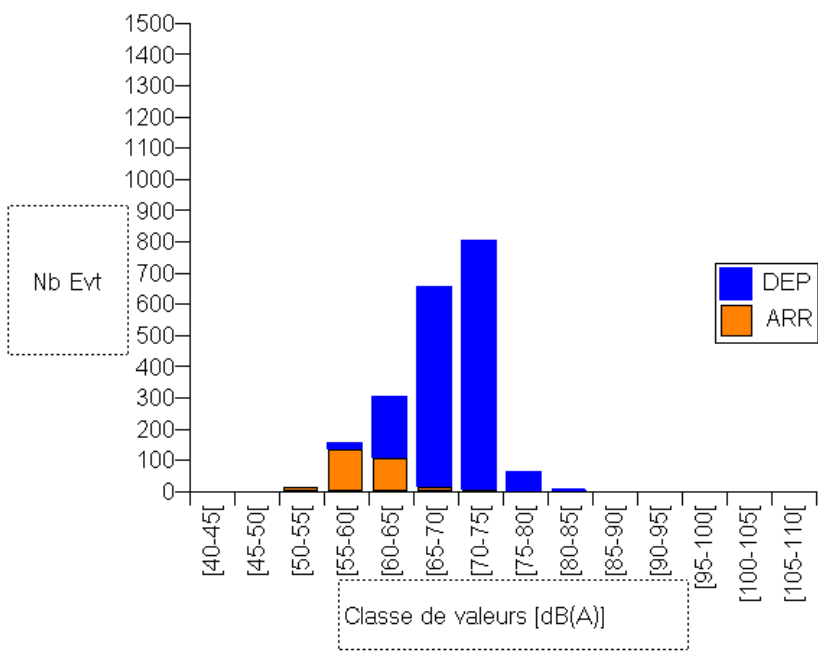


DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)



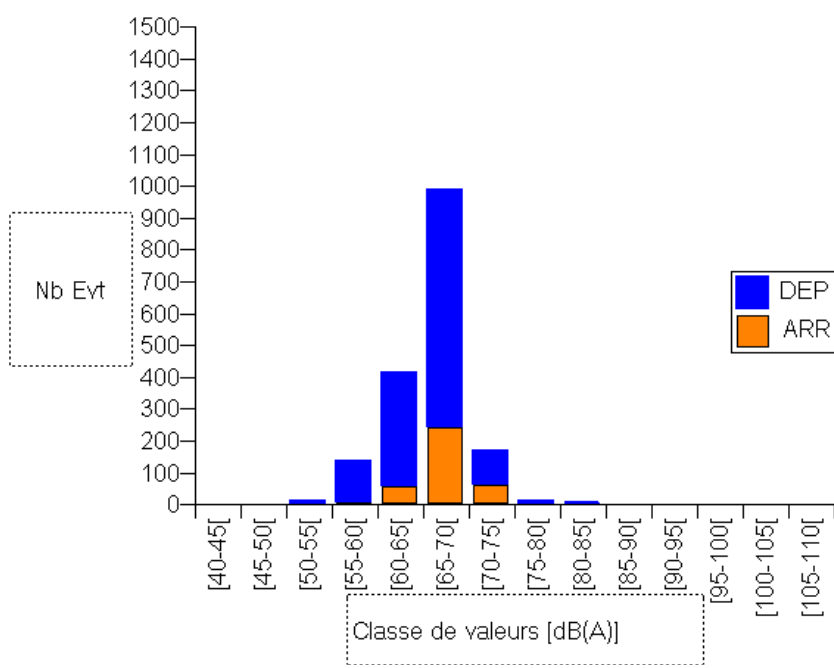
	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	0	0	0
[50-55[	12	0	12
[55-60[	135	15	150
[60-65[	104	196	300
[65-70[	13	639	652
[70-75[	4	796	800
[75-80[	1	59	60
[80-85[	0	2	2
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	269	1707	1976

F006_HOURLIN



	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	1	2	3
[50-55[	2	8	10
[55-60[	8	129	137
[60-65[	55	358	413
[65-70[	241	746	987
[70-75[	61	108	169
[75-80[	4	8	12
[80-85[	1	6	7
[85-90[	0	1	1
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	373	1366	1739

F007_ALLENNES

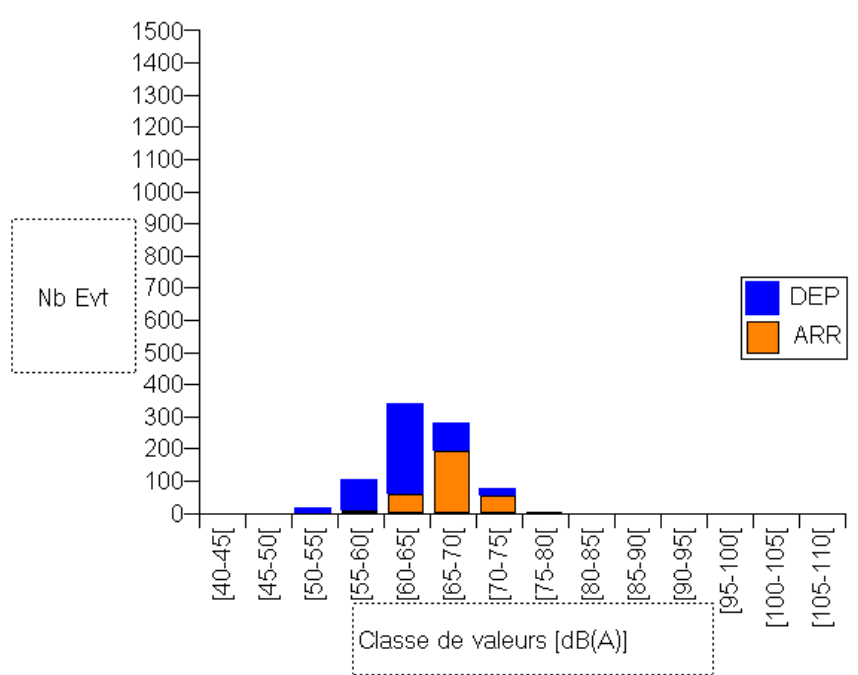


DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)



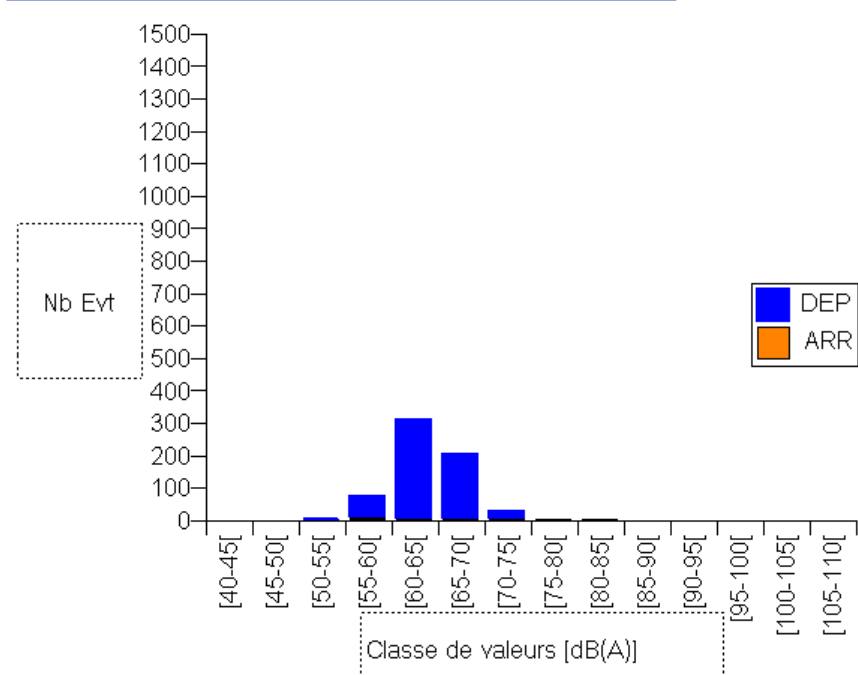
	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	0	0	0
[50-55[	0	11	11
[55-60[	9	92	101
[60-65[	60	275	335
[65-70[	192	82	274
[70-75[	54	20	74
[75-80[	1	0	1
[80-85[	0	0	0
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	316	480	796

F008_GONDECOURT



	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	1	0	1
[50-55[	0	6	6
[55-60[	8	66	74
[60-65[	5	304	309
[65-70[	6	199	205
[70-75[	3	25	28
[75-80[	2	2	4
[80-85[	2	1	3
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	0	0
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	27	603	630

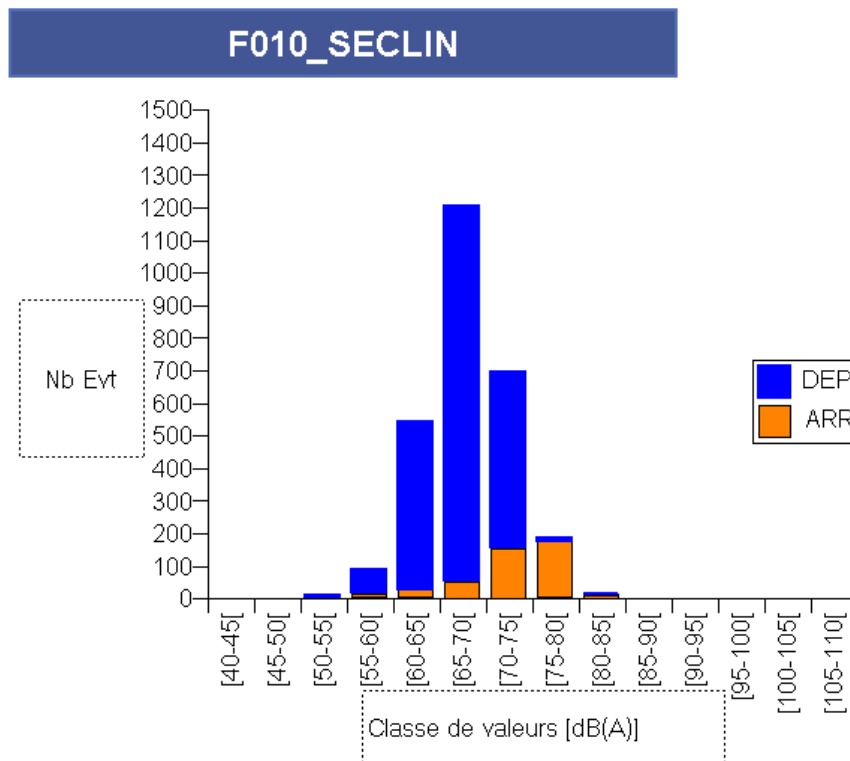
F009_CARNIN



DISTRIBUTION DES LAMAX (suite)



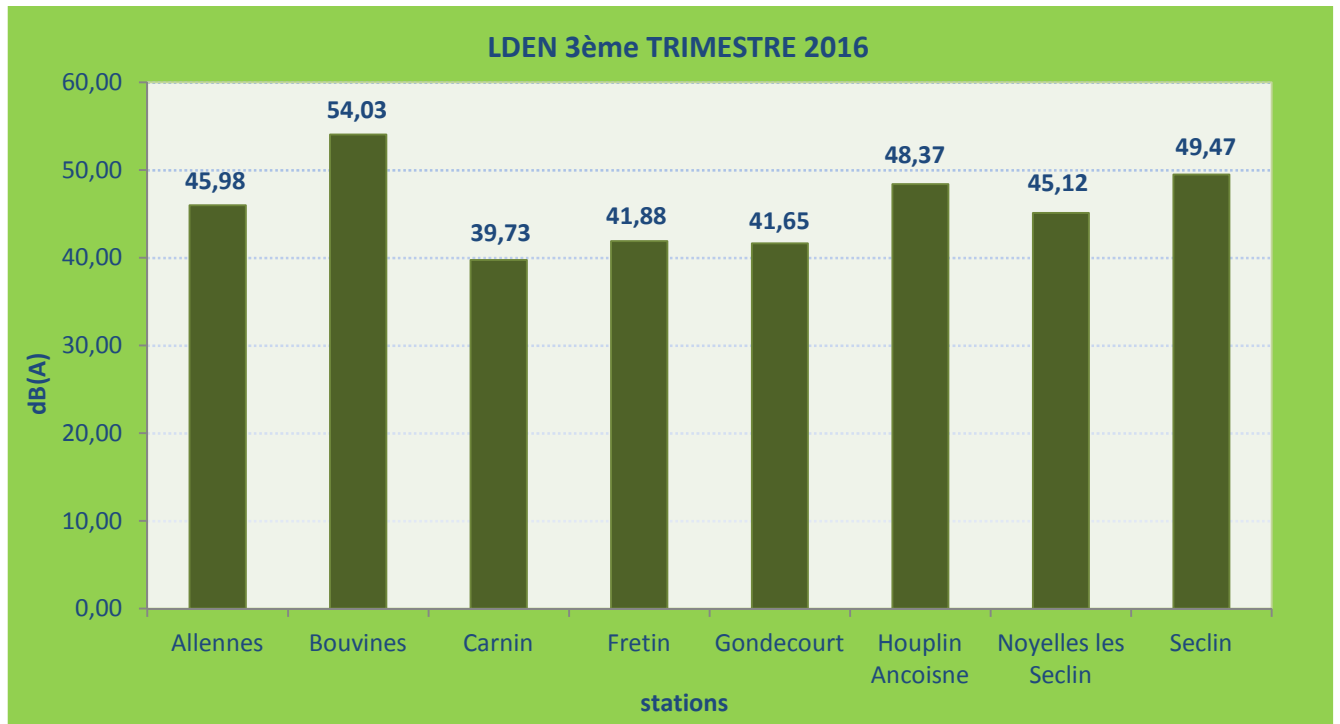
	ARR	DEP	Somme
[40-45[	0	0	0
[45-50[	0	0	0
[50-55[	4	8	12
[55-60[	14	75	89
[60-65[	28	516	544
[65-70[	54	1151	1205
[70-75[	156	538	694
[75-80[	176	12	188
[80-85[	12	1	13
[85-90[	0	0	0
[90-95[	0	1	1
[95-100[	0	0	0
[100-105[	0	0	0
[105-110[	0	0	0
Somme	444	2302	2746



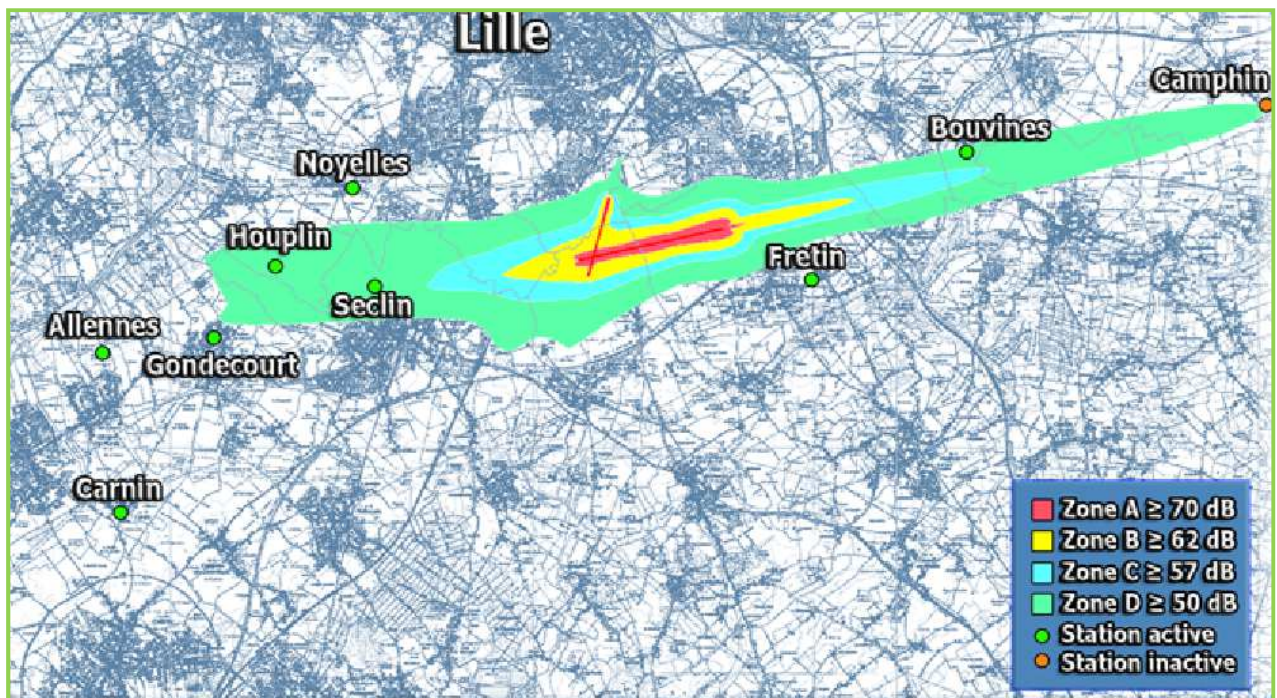
Les événements les plus bruyants par station sur la période

Station	Date	Sens	Type d'appareil	LAm _{ax} 1s
ALLENES	09/08/2016 - 1:11	DEP	B738	87.1 dB(A)
BOUVINES	19/09/2016 - 8:23	DEP	E145	88.8 dB(A)
CARNIN	31/08/2016 - 20:58	DEP	E145	81.9 dB(A)
FRETIN	19/07/2016 - 17:05	DEP	K35R	83.7 dB(A)
GONDECOURT	23/08/2016 - 17:20	ARR	P180	76.9 dB(A)
HOUPLIN	05/07/2016 - 7:21	DEP	E145	82.8 dB(A)
NOYELLES	13/07/2016 - 23:20	ARR	AS65	82.8 dB(A)
SECLIN	13/07/2016 - 21:53	DEP	A319	91 dB(A)



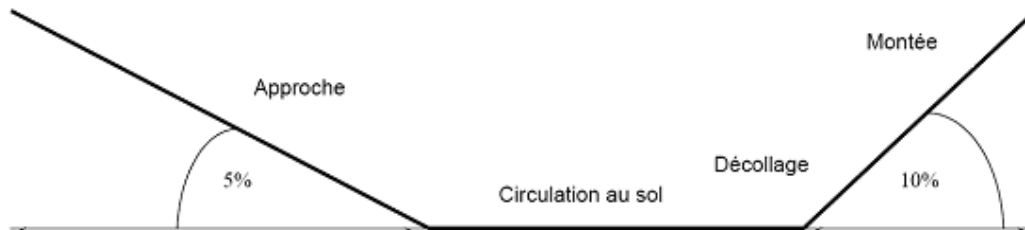


Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit.





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
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.

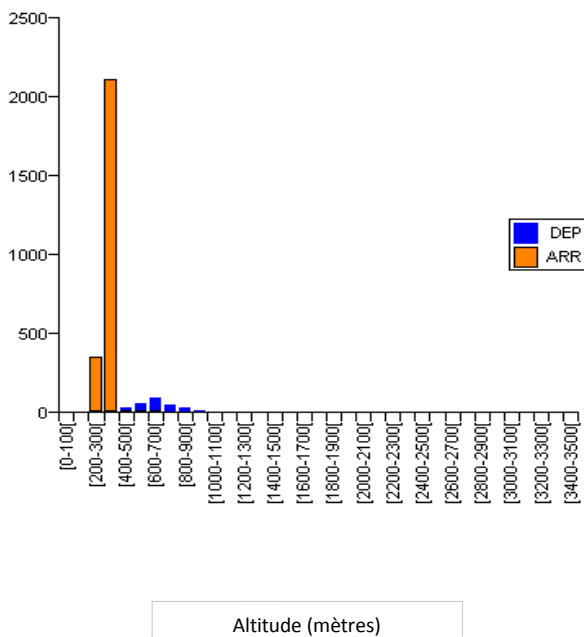


ALTITUDES DE PASSAGES (suite)



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

F002_BOUVINES



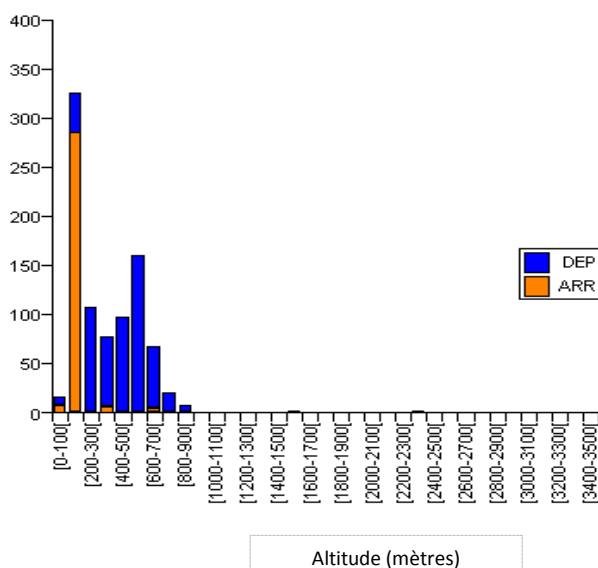
	ARR	DEP	Somme
[0-100[	3	1	4
[100-200[	0	0	0
[200-300[	347	1	348
[300-400[	2109	1	2110
[400-500[	6	20	26
[500-600[	11	44	55
[600-700[	12	76	88
[700-800[	3	47	50
[800-900[	2	25	27
[900-1000[	2	10	12
[1000-1100[	0	3	3
[1100-1200[	0	0	0
[1200-1300[	2	1	3
[1300-1400[	0	0	0
[1400-1500[	1	0	1
[1500-1600[	2	0	2
[1600-1700[	0	1	1
[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	1	1
[2800-2900[	0	1	1
[2900-3000[	0	0	0
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	1	1
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	2501	234	2735



ALTITUDES DE PASSAGES (suite)



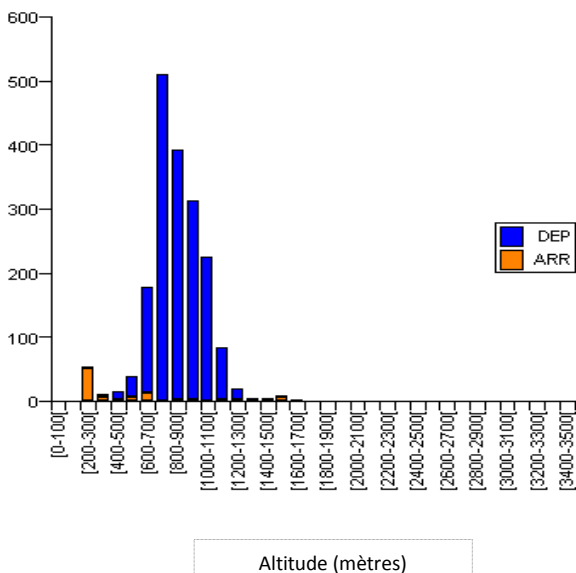
F003_FRETIN



	ARR	DEP	Somme
[0-100[	8	8	16
[100-200[	285	41	326
[200-300[	1	106	107
[300-400[	7	70	77
[400-500[	1	97	98
[500-600[	1	159	160
[600-700[	5	62	67
[700-800[	0	20	20
[800-900[	1	7	8
[900-1000[	0	0	0
[1000-1100[	0	0	0
[1100-1200[	0	0	0
[1200-1300[	1	0	1
[1300-1400[	0	1	1
[1400-1500[	0	0	0
[1500-1600[	2	0	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	2	2
[2400-2500[	0	0	0
[2500-2600[	0	0	0
[2600-2700[	0	1	1
[2700-2800[	0	1	1
[2800-2900[	0	0	0
[2900-3000[	0	0	0
[3000-3100[	0	1	1
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	1	1
[3300-3400[	0	1	1
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	312	578	890

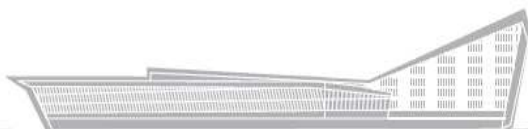
Altitude (mètres)

F005_NOYELLES



	ARR	DEP	Somme
[0-100[	0	0	0
[100-200[	0	0	0
[200-300[	52	2	54
[300-400[	6	5	11
[400-500[	2	13	15
[500-600[	6	33	39
[600-700[	13	166	179
[700-800[	2	509	511
[800-900[	3	311	314
[900-1000[	4	310	314
[1000-1100[	0	226	226
[1100-1200[	2	82	84
[1200-1300[	3	17	20
[1300-1400[	2	3	5
[1400-1500[	2	3	5
[1500-1600[	6	2	8
[1600-1700[	2	0	2
[1700-1800[	1	0	1
[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
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	106	1761	1867

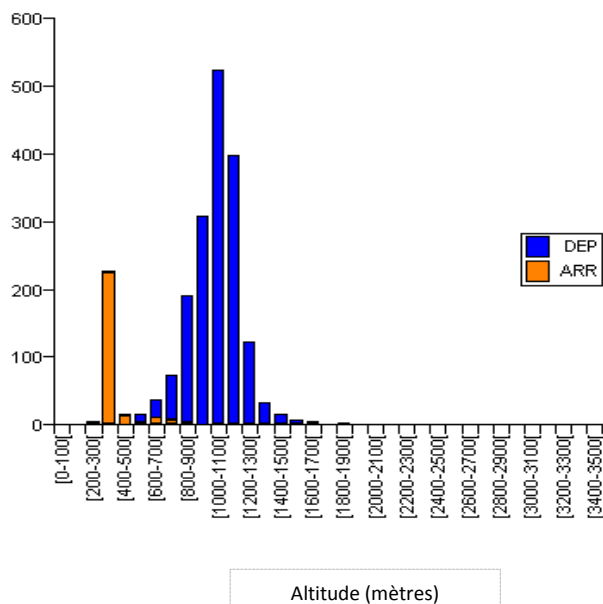
Altitude (mètres)



ALTITUDES DE PASSAGES (suite)

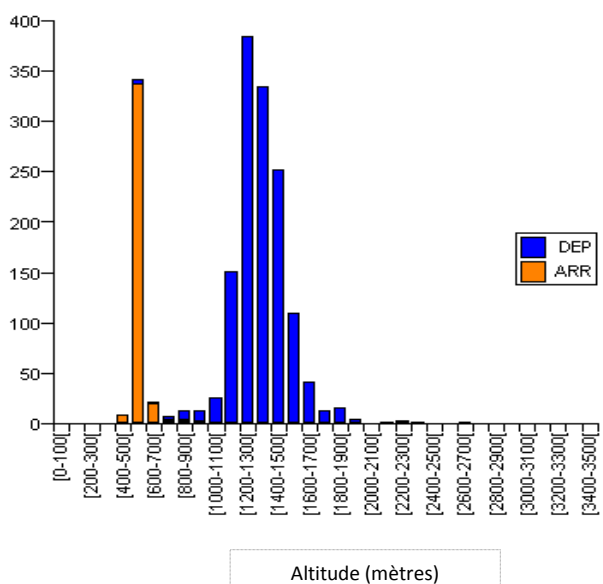


F006_HOURLIN



	ARR	DEP	Somme
[0-100[	0	0	0
[100-200[	0	0	0
[200-300[	4	0	4
[300-400[	224	3	227
[400-500[	14	2	16
[500-600[	2	13	15
[600-700[	10	27	37
[700-800[	7	65	72
[800-900[	3	188	191
[900-1000[	0	309	309
[1000-1100[	1	522	523
[1100-1200[	1	396	397
[1200-1300[	1	122	123
[1300-1400[	0	33	33
[1400-1500[	1	14	15
[1500-1600[	1	6	7
[1600-1700[	0	4	4
[1700-1800[	0	0	0
[1800-1900[	0	2	2
[1900-2000[	0	0	0
[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	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	269	1707	1976

F007_ALLENNES



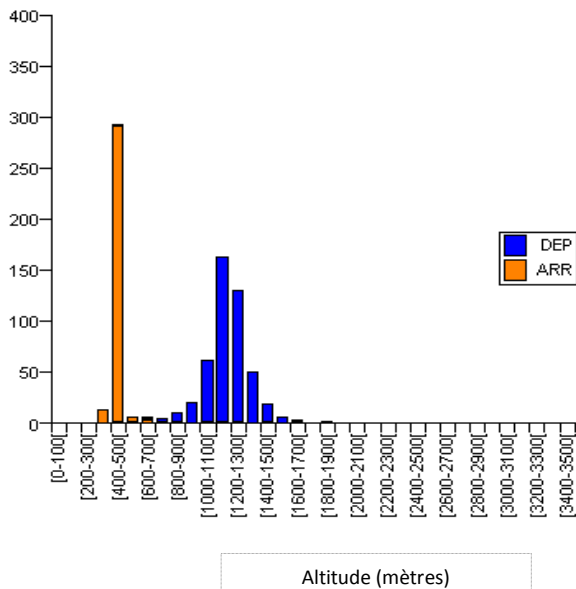
	ARR	DEP	Somme
[0-100[	0	0	0
[100-200[	0	0	0
[200-300[	0	0	0
[300-400[	0	0	0
[400-500[	9	0	9
[500-600[	337	5	342
[600-700[	20	1	21
[700-800[	3	4	7
[800-900[	3	9	12
[900-1000[	1	11	12
[1000-1100[	0	25	25
[1100-1200[	0	151	151
[1200-1300[	0	384	384
[1300-1400[	0	335	335
[1400-1500[	0	252	252
[1500-1600[	0	109	109
[1600-1700[	0	41	41
[1700-1800[	0	13	13
[1800-1900[	0	16	16
[1900-2000[	0	4	4
[2000-2100[	0	0	0
[2100-2200[	0	1	1
[2200-2300[	0	3	3
[2300-2400[	0	1	1
[2400-2500[	0	0	0
[2500-2600[	0	0	0
[2600-2700[	0	1	1
[2700-2800[	0	0	0
[2800-2900[	0	0	0
[2900-3000[	0	0	0
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	373	1366	1739



ALTITUDES DE PASSAGES (suite)

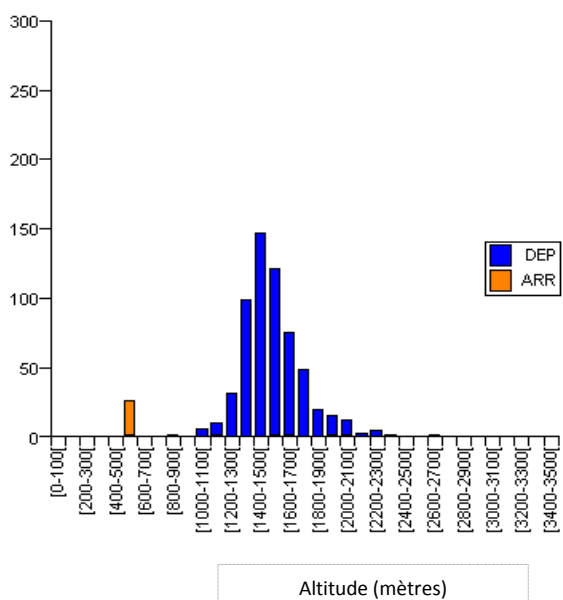


F008_GONDECOURT

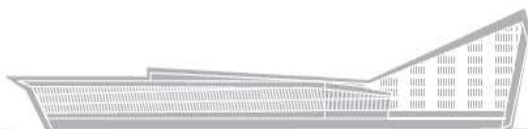


	ARR	DEP	Somme
[0-100[	0	0	0
[100-200[	0	0	0
[200-300[	0	0	0
[300-400[	14	0	14
[400-500[	291	2	293
[500-600[	6	1	7
[600-700[	4	3	7
[700-800[	0	5	5
[800-900[	1	10	11
[900-1000[	0	21	21
[1000-1100[	0	62	62
[1100-1200[	0	163	163
[1200-1300[	0	130	130
[1300-1400[	0	51	51
[1400-1500[	0	19	19
[1500-1600[	0	7	7
[1600-1700[	0	3	3
[1700-1800[	0	1	1
[1800-1900[	0	2	2
[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
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	316	480	796

F009_CARNIN



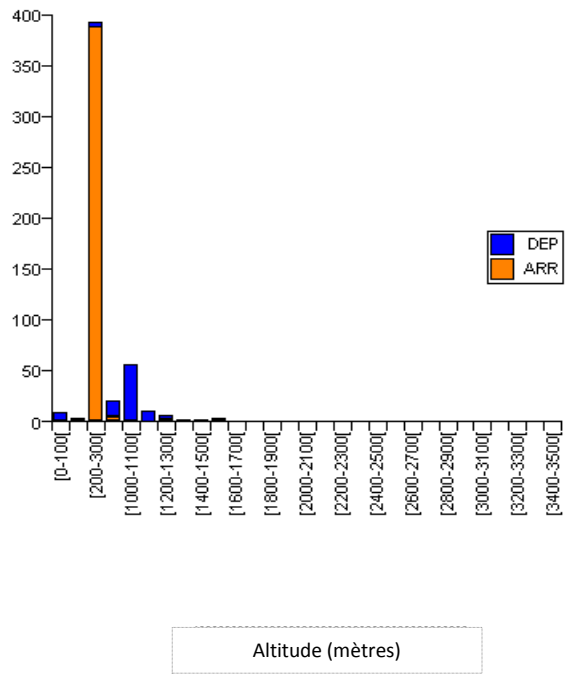
	ARR	DEP	Somme
[0-100[	0	0	0
[100-200[	0	0	0
[200-300[	0	0	0
[300-400[	0	1	1
[400-500[	0	0	0
[500-600[	26	0	26
[600-700[	0	0	0
[700-800[	0	0	0
[800-900[	0	2	2
[900-1000[	1	0	1
[1000-1100[	0	6	6
[1100-1200[	0	10	10
[1200-1300[	0	32	32
[1300-1400[	0	99	99
[1400-1500[	0	147	147
[1500-1600[	0	121	121
[1600-1700[	0	75	75
[1700-1800[	0	49	49
[1800-1900[	0	20	20
[1900-2000[	0	15	15
[2000-2100[	0	12	12
[2100-2200[	0	3	3
[2200-2300[	0	5	5
[2300-2400[	0	2	2
[2400-2500[	0	0	0
[2500-2600[	0	1	1
[2600-2700[	0	2	2
[2700-2800[	0	0	0
[2800-2900[	0	1	1
[2900-3000[	0	0	0
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	27	603	630



ALTITUDES DE PASSAGES (suite)



F010_SECLIN



	ARR	DEP	Somme
[0-100[	1	8	9
[100-200[	2	1	3
[200-300[	393	5	398
[300-400[	5	15	20
[400-500[	11	73	84
[500-600[	12	376	388
[600-700[	10	803	813
[700-800[	1	542	543
[800-900[	3	274	277
[900-1000[	2	129	131
[1000-1100[	1	55	56
[1100-1200[	0	11	11
[1200-1300[	2	5	7
[1300-1400[	1	1	2
[1400-1500[	1	1	2
[1500-1600[	3	0	3
[1600-1700[	0	1	1
[1700-1800[	0	1	1
[1800-1900[	1	0	1
[1900-2000[	0	0	0
[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
[3000-3100[	0	0	0
[3100-3200[	0	0	0
[3200-3300[	0	0	0
[3300-3400[	0	0	0
[3400-3500[	0	0	0
Somme:	444	2302	2746





Mise en place des procédures RNAV : retour d'expérience

Les procédures RNAV, mises en service le 3 mars 2016, ont modifié certaines trajectoires. Ces modifications sont en cause dans la majeure partie des signalements des communes de :

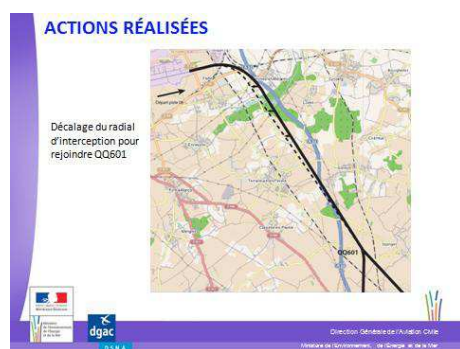
- Péronne-en-Mélantois, Genech et Louvil concernées par les décollages en vent d'est : Les trajectoires se sont décalées vers l'est, ce qui a entraîné des survols de la commune de Péronne-en-Mélantois et le rapprochement des survols pour les communes de Louvil et de Genech.
- Seclin : la majorité des signalements concerne des dépassements de l'autoroute A1 lors des décollages par vent d'ouest en procédure de départ court, ce qui a entraîné des survols du quartier Burgault. Certains riverains ont également signalé des passages rapprochés du centre ville pour des appareils en phase de décollage en procédure de décollage 26 long.
- Annoeullin : les signalements concernent des survols au sud-est de la commune.

Depuis la mise en place des procédures RNAV, une surveillance des trajectoires est réalisée chaque semaine et plusieurs actions ont été engagées :

- Une note du Service de la Navigation Aérienne, rappelant les consignes de virage est ajoutée dans les dossiers de vols afin de sensibiliser les équipages,
- Un rappel est systématiquement adressé aux compagnies aériennes en cas de virage tarif ayant engendré un dépassement d'autoroute,
- Un message est publié sur l'ATIS (Automatic Terminal Information Service) pour informer les pilotes en amont du décollage,
- Les contrôleurs sont sensibilisés à l'impact environnemental des déviations de trajectoires

Parallèlement à ces actions de surveillance et de rappel, l'équipe de concepteurs de procédures de l'Aviation Civile a travaillé aux améliorations techniques possibles concernant les procédures de départ.

Une première modification de la procédure de départ face à l'est (avec changement du radial de 1°) - possible sans attendre la réunion de la CCE - a été réalisée et mise en application le 15 septembre 2016.



Le décalage du radial d'interception pour rejoindre le point de navigation QQ601 a permis d'infléchir la trajectoire d'un degré afin de « resserrer » le virage des avions, et donc de déporter le flux vers l'ouest d'environ 200 m.

Cette première modification est entrée en vigueur le 15/9/2016.

Le retour d'expériences ayant montré que les trajectoires effectivement suivie par les avions ne répondent pas toutes à l'objectif environnemental attendu, le SNA Nord a étudié des projets d'ajustement de ces procédures.

Ces projets, présentés lors de la réunion du SIVOM de septembre, ont été soumis à l'avis de la Commission Consultative de l'Environnement et approuvés à l'unanimité le 28/10/2016.





Présentation des projets d'ajustement des procédures départ :

Présentation du projet

- Rester sur l'objectif initial : limiter la population impactée par les survols.
- Corriger les effets négatifs involontaires identifiés depuis le 3 mars 2016.
- Le tout en conservant le même niveau de sécurité aérienne.

Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Mer

Les objectifs restent identiques :

Limiter la population survolée et éviter les survols des centres-villes.

Présentation du projet

- Modification des conditions de virage : virage autorisé dès 400 ft sol.
- Décalage vers le sud-ouest du point proche d'Orchies (QQ601 devient QQ602).
 - La trajectoire cible est décalée de 500m vers l'ouest, survol du couloir entre la voie ferrée et l'autoroute A23.
- Il n'est pas possible d'ajouter de point d'inflexion au niveau de Templeuve (toujours en montée initiale).
 - ⚠ Plus la trajectoire est resserrée, plus le risque de dépassement existe.

Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Mer

Les appareils vireront plus tôt (dès 400 ft).

Le point de navigation proche d'Orchies sera décalé vers le sud ouest.

La trajectoire cible sera décalée de 500 mètres vers l'ouest (survol d'un couloir entre la voie ferrée et l'autoroute A23).

Trajectoires actuelle et modifiée

Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Mer

La nouvelle trajectoire cible est tracée en rouge

Cette trajectoire peut être suivie par la majorité des appareils accueillis à Lille.

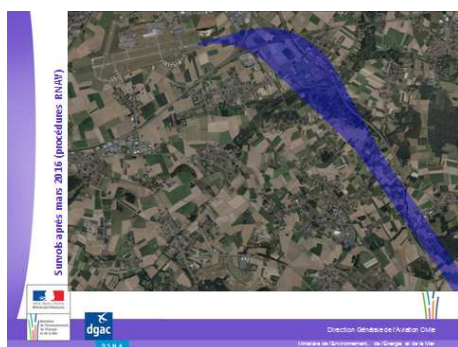
Simob avant mars 2016 (commentaires)

Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère de l'Équipement, des Transports et de la Mer

Avec la procédure conventionnelle (avant mars 2016) la dispersion des trajectoires était d'environ 2000 mètres.

Le couloir survolé était donc large, allant de Fretin jusqu'à Péronne.





Avec la procédure RNAV actuelle (depuis mars 2016), la dispersion des trajectoires est de 500 mètres.

La trajectoire type tangente l'autoroute 23.

Le couloir survolé est étroit et longe l'autoroute A23.



Avec la future procédure RNAV (à partir du printemps 2017), la dispersion des trajectoires restera de 500 mètres et le couloir survolé sera décalé à l'ouest de l'autoroute A23, d'environ 500 m.

Ce couloir correspond à une "enveloppe" de survols. Certains appareils pourront être en dehors du couloir, notamment en fonction du chargement, des conditions météo et aussi en cas d'instruction des services du contrôle

Calendrier

- T_0 : Avis de la CCE sur le projet, transmission du dossier à la DSAC et au Contrôle en vol
- $T_0 + 60$ jours (maximum) : approbation par la DSAC
- Transmission au SIA pour publication
- Mise en service visée : printemps 2017 (la date précise sera connue en janvier 2017)

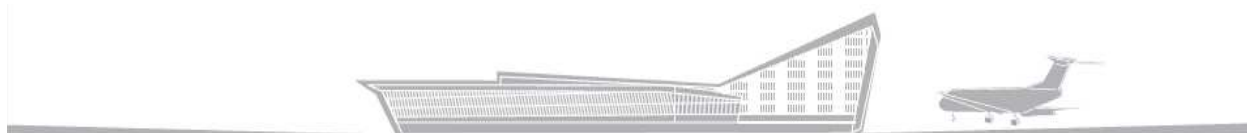
En fonction des différentes étapes d'approbation, la mise en service de cette nouvelle procédure sera effective au printemps 2017.

Un projet d'ajustement du départ 26 long (face à l'ouest) a également été réalisé.

Ce projet a pour objectif de réduire les nuisances pour la commune d'Annoeullin.

Le SNA propose d'ajouter un point de survol supplémentaire sur la trajectoire existante, dans le 2ème tronçon après la montée initiale.

Ce point supplémentaire permettra de resserrer les trajectoires pour réduire les survols d'Annoeullin.





Campagne de mesure de bruit à Péronne en Mélançois

Une campagne de mesure de bruit sur la commune de Péronne en Mélançois a été décidée lors de la réunion publique mi juin.

La station de mesure a été installée le 19 juillet au 287, rue de Gruez à PERONNE-EN-MELANTOIS

Coordonnées GPS du site : N 50,563948° ; E 3,169157°



Photo de la station de mesure :



Pour mesurer l'impact de la première modification de la procédure (changement du radial de 1° mis en oeuvre le 15/09/2016), il a été décidé de prévoir 2 périodes de mesure :

- du 19/07 au 15/09/2016
- et du 16/09 au 30/11/2016.





Indisponibilité des équipements de radionavigation

Dans le cadre des opérations de maintenance préventive, le radar de Boulogne Vaudringhem a été temporairement coupé du 01/08 à 10h au 04/08 à 16h et du 12/09 à 10h30 au 13/09 à 13h

L'indisponibilité de cet équipement a pu générer des trajectoires inhabituelles.

