



BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

PERIODE : 3^{ème} Trimestre 2024



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 déterminée.

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).

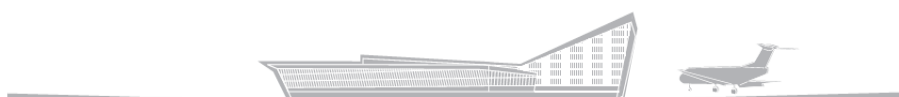
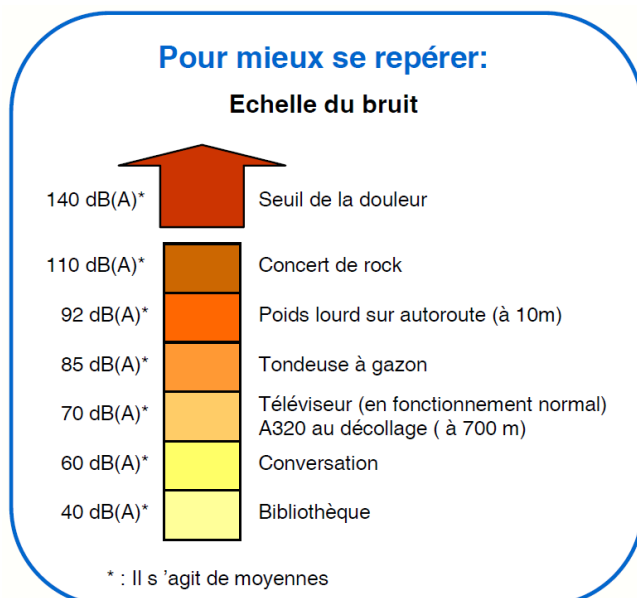
Mouvement avion : un mouvement avion correspond à un atterrissage ou à un décollage sur la plateforme.

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.

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

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





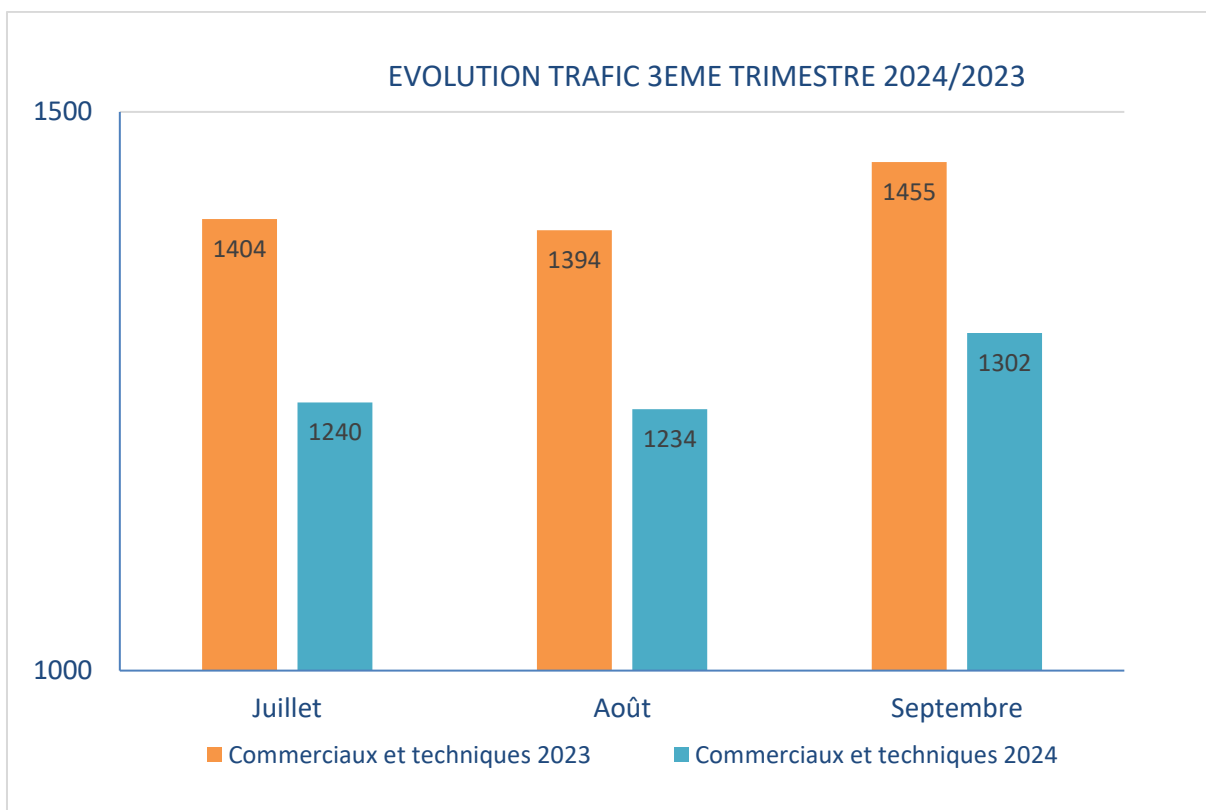
Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

| 2024 | Juillet | Août | Septembre | TOTAL Trimestre 3 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Vols commerciaux | 1224 | 1198 | 1275 | 3697 |
| Vols techniques | 16 | 36 | 27 | 79 |
| Total | 1240 | 1234 | 1302 | 3776 |

| 2023 | Juillet | Août | Septembre | TOTAL Trimestre 3 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|
| Vols commerciaux | 1391 | 1376 | 1430 | 4197 |
| Vols techniques | 13 | 18 | 25 | 56 |
| Total | 1404 | 1394 | 1455 | 4253 |

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.

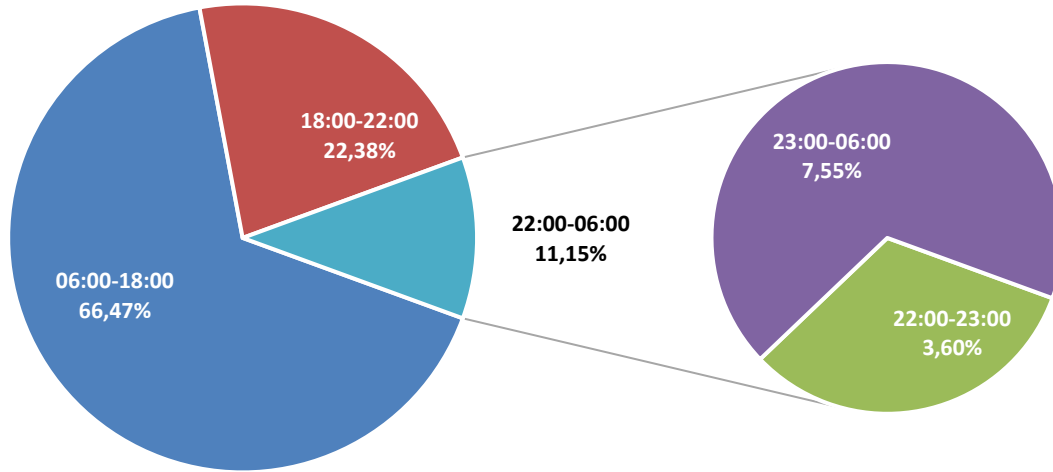


Ces statistiques ne prennent pas en compte les autres mouvements d'avions (vols sanitaires, aviation légère et d'affaires, vols officiels, militaires).

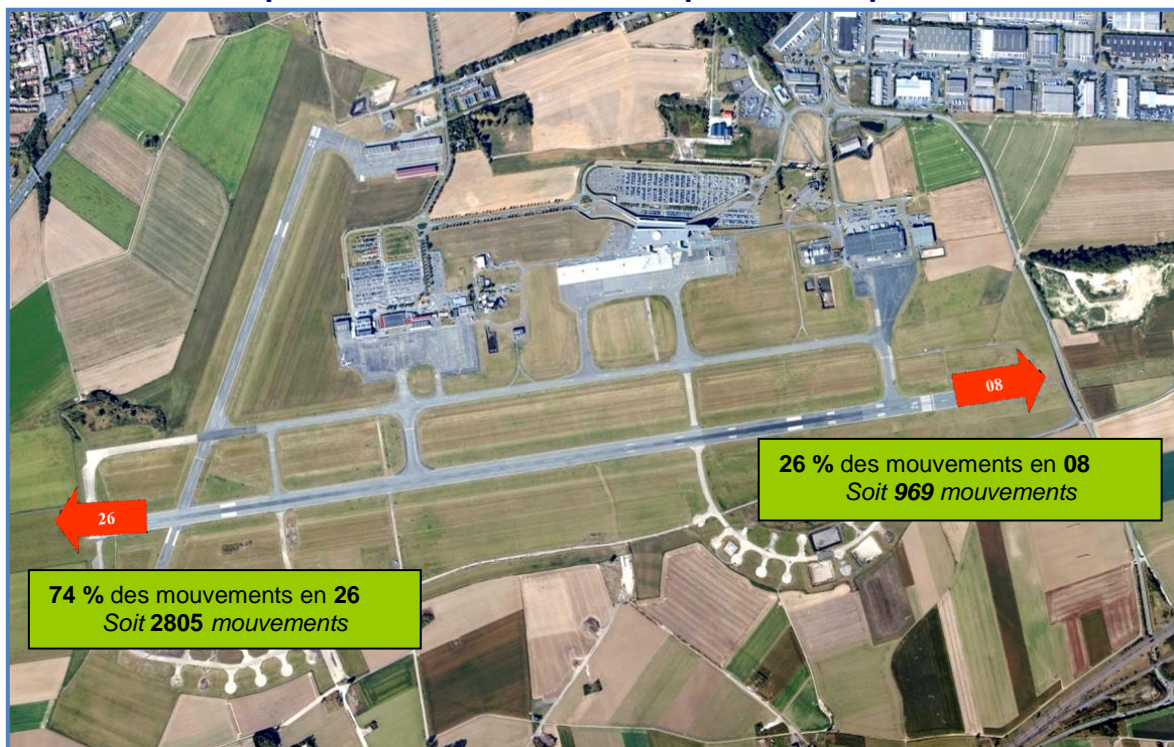




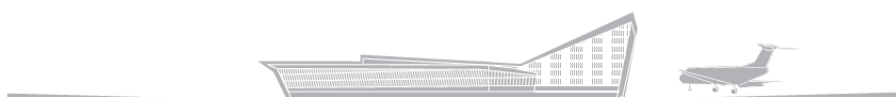
Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



Répartition des mouvements par sens de piste :



74 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)
26 % 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 de bruit

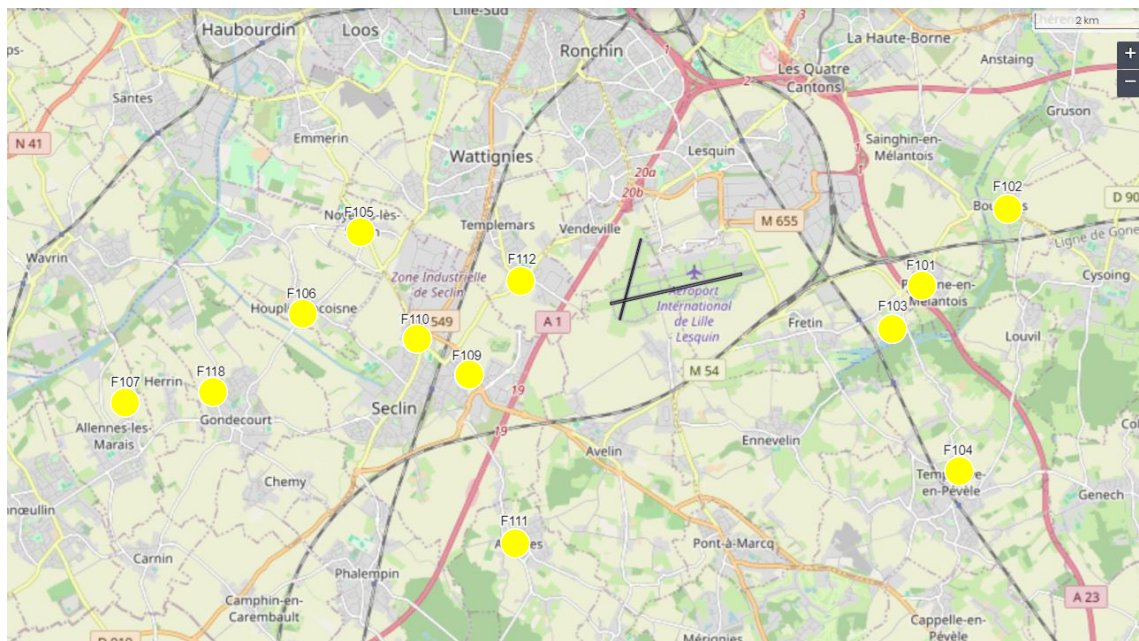
L'Aéroport de Lille a entrepris en 2022 le renouvellement progressif du réseau de stations de mesures de bruits. L'implantation des stations a fait l'objet d'un avis favorable de la Commission Consultative de l'Environnement du 23 juin 2022.

Les stations ont été mises en service progressivement à partir de 2022 pour aboutir à 12 nouvelles stations. Les dernières stations renouvelées ont été mises en service au cours du 2^{ème} trimestre 2024 et les dernières stations de l'ancien réseau ont été démantelées au cours du 3^{ème} trimestre 2024.

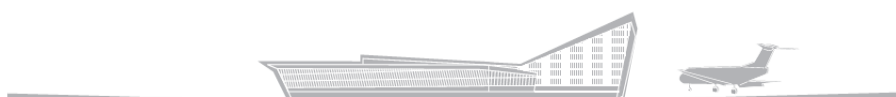
Ce rapport présente les données des stations du nouveau réseau :

- Péronne-en-Mélantois (F101)
- Bouvines (F102)
- Fretin (F103)
- Templeuve-en-Pévèle (F104)
- Noyelles-les-Seclin (F105)
- Houplin-Ancoisne (F106)
- Allennes-les-Marais (F107)
- Gondcourt (F118)
- Seclin – quartier Burgault (F109)
- Seclin – quartier Lorival (F110)
- Attiches (F111)
- Templemars (F112)

La carte suivante présente le nouveau réseau de stations de mesures de bruit :

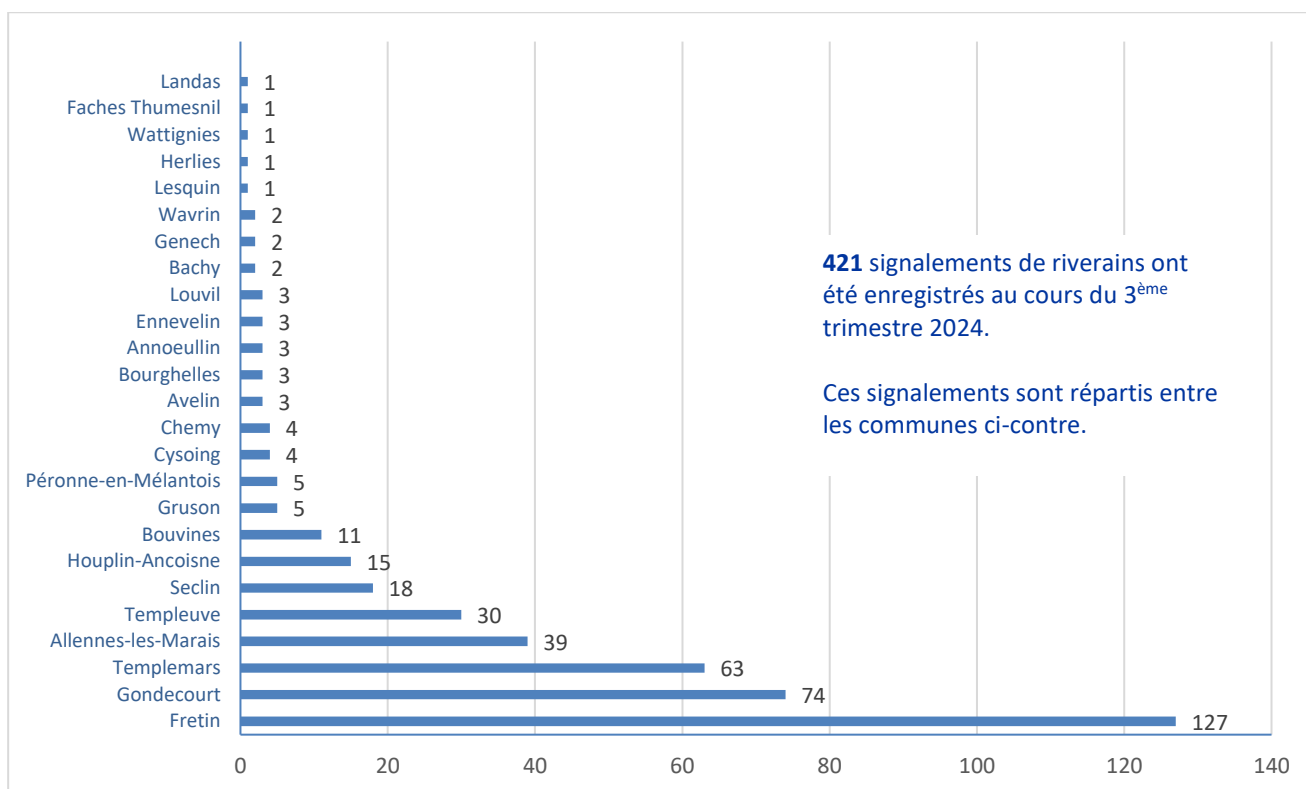


● Station du nouveau réseau de stations de mesures de bruit (après 2022)





NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



BILAN DES SIGNALEMENTS PAR TYPE ET PAR COMMUNE

| | Cause 1 | Cause 2 | Cause 3 | Cause 4 | Cause 5 | Nombre Total 3 ^{ème} trimestre |
|-----------------------------|-----------|----------|------------|----------|------------|---|
| Fretin | 3 | 1 | 74 | 2 | 47 | 127 |
| Gondécourt | 9 | 3 | 28 | 1 | 33 | 74 |
| Templemars | 0 | 1 | 31 | 0 | 31 | 63 |
| Allennes-les-Marais | 0 | 1 | 24 | 0 | 14 | 39 |
| Templeuve | 1 | 0 | 15 | 1 | 13 | 30 |
| Seclin | 1 | 0 | 13 | 0 | 4 | 18 |
| Houplin-Ancoisne | 1 | 0 | 0 | 0 | 14 | 15 |
| Bouvines | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 11 |
| Gruson | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| Péronne-en-Mélantois | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 |
| Cysoing | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 |
| Chemy | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 |
| Avelin | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 3 |
| Bourghelles | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| Annoeullin | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| Ennevelin | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 3 |
| Louvil | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Bachy | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Genech | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Wavrin | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Lesquin | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Herlies | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Wattignies | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Faches Thumesnil | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Landas | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Total | 37 | 7 | 194 | 6 | 177 | 421 |

Les causes suivantes classifient les signalements :

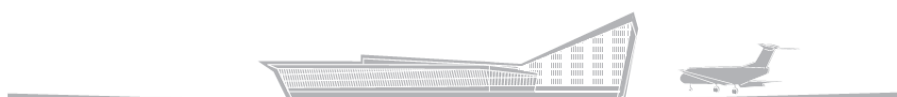
Cause 2 : Survols perçus à basse altitude

Cause 3 : Survols ressentis comme bruyants

Cause 1 : Survols ressentis comme inhabituels

Cause 4 : Survols répétés

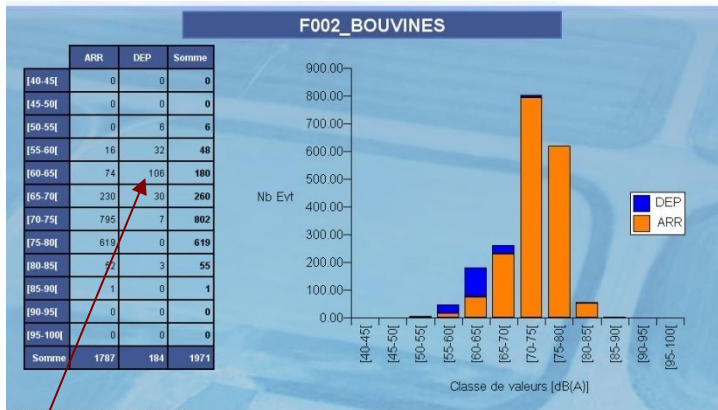
Cause 5 : Vol de nuit



DISTRIBUTION DES LAMAX



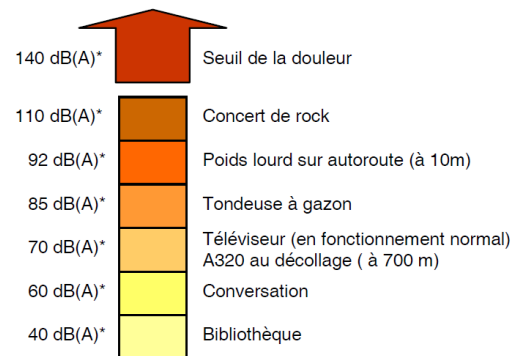
Comment lire les graphiques ?



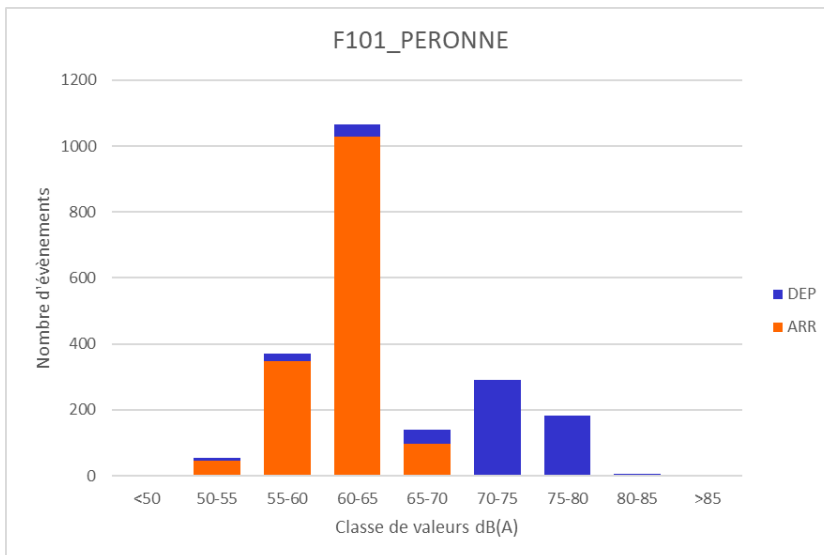
106 événements bruits (au décollage) entre 60 et 65 dB(A) ont été enregistrés sur cette station bruit

Pour mieux se repérer:

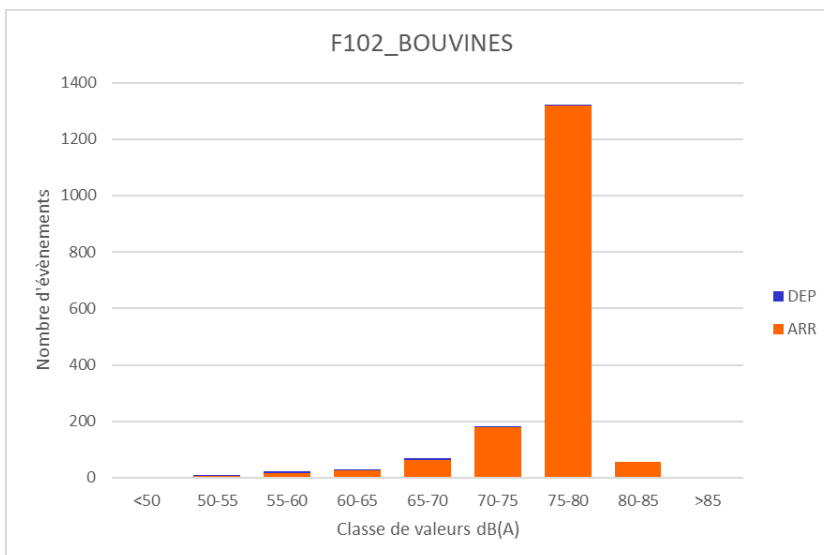
Echelle du bruit



* : Il s'agit de moyennes



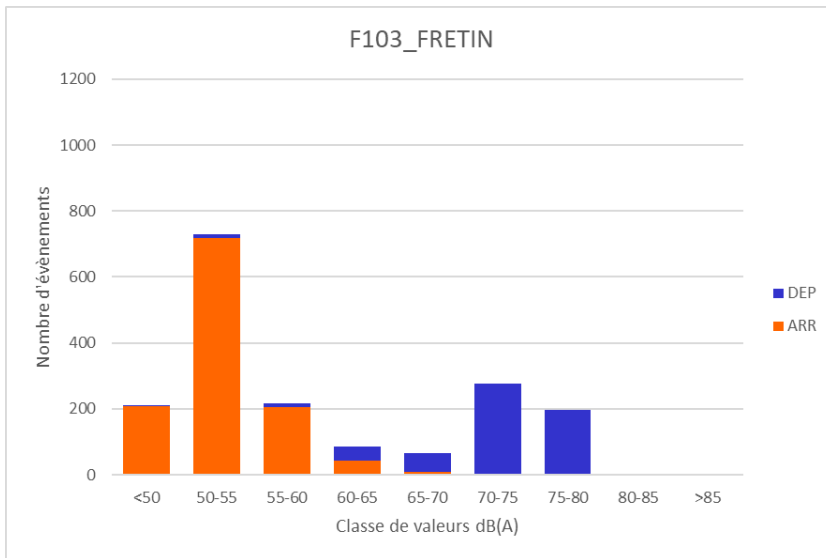
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-------------|------------|-------------|
| <50 | 3 | 0 | 3 |
| 50-55 | 46 | 8 | 54 |
| 55-60 | 349 | 22 | 371 |
| 60-65 | 1028 | 37 | 1065 |
| 65-70 | 97 | 43 | 140 |
| 70-75 | 3 | 287 | 290 |
| 75-80 | 2 | 182 | 184 |
| 80-85 | 0 | 7 | 7 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1528 | 586 | 2114 |



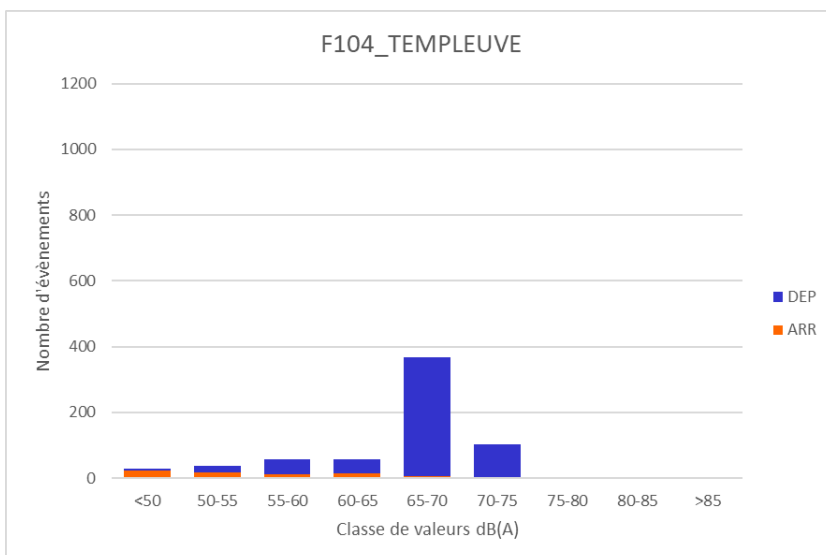
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-------------|-----------|-------------|
| <50 | 1 | 0 | 1 |
| 50-55 | 6 | 1 | 7 |
| 55-60 | 18 | 5 | 23 |
| 60-65 | 26 | 5 | 31 |
| 65-70 | 62 | 7 | 69 |
| 70-75 | 178 | 5 | 183 |
| 75-80 | 1318 | 3 | 1321 |
| 80-85 | 56 | 0 | 56 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1665 | 26 | 1691 |



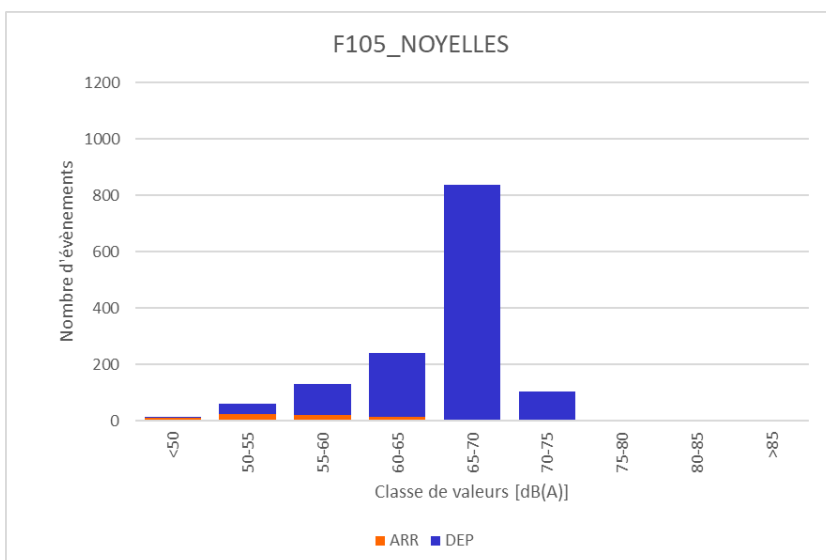
DISTRIBUTION DES LAMAX suite



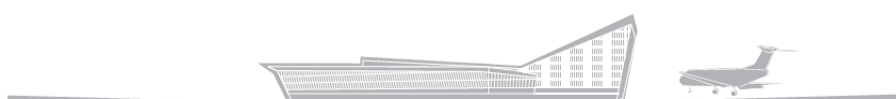
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-------------|------------|-------------|
| <50 | 208 | 3 | 211 |
| 50-55 | 719 | 11 | 730 |
| 55-60 | 206 | 11 | 217 |
| 60-65 | 43 | 44 | 87 |
| 65-70 | 10 | 57 | 67 |
| 70-75 | 2 | 275 | 277 |
| 75-80 | 0 | 198 | 198 |
| 80-85 | 0 | 2 | 2 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1188 | 601 | 1789 |



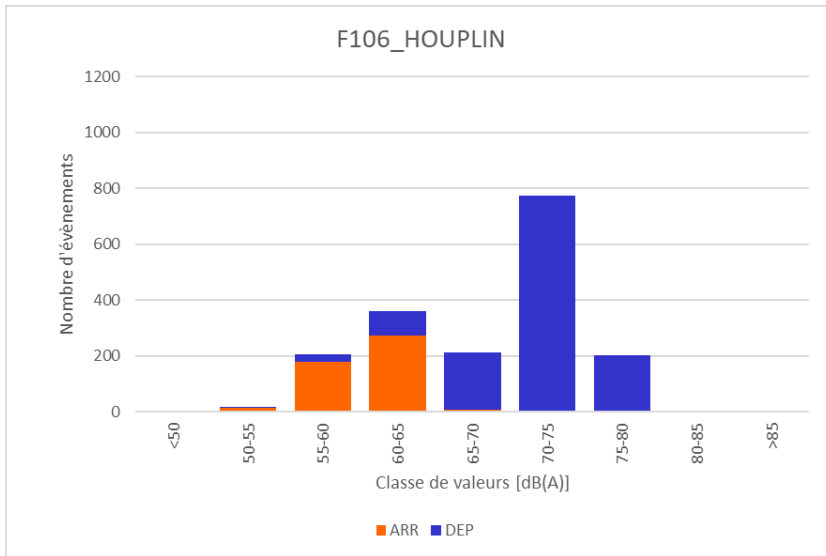
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-----------|------------|------------|
| <50 | 23 | 5 | 28 |
| 50-55 | 17 | 19 | 36 |
| 55-60 | 13 | 44 | 57 |
| 60-65 | 14 | 43 | 57 |
| 65-70 | 6 | 362 | 368 |
| 70-75 | 0 | 102 | 102 |
| 75-80 | 0 | 3 | 3 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 73 | 578 | 651 |



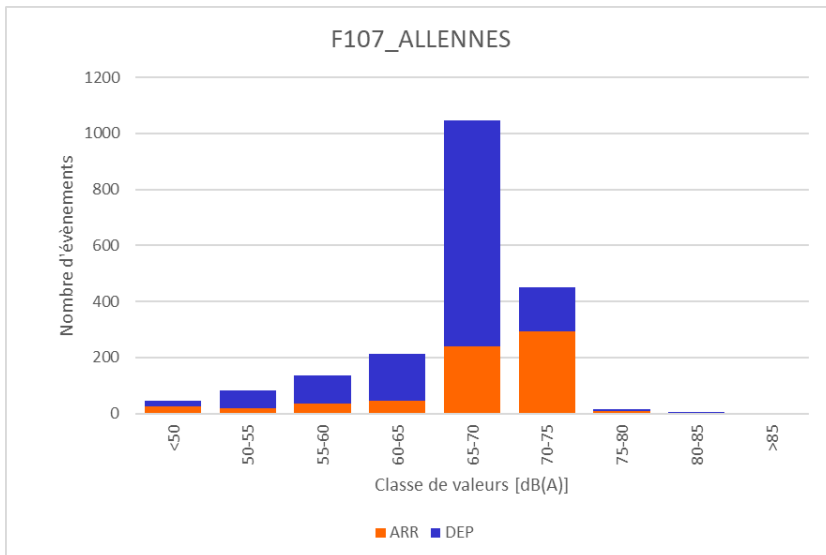
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-----------|-------------|-------------|
| <50 | 9 | 3 | 12 |
| 50-55 | 23 | 37 | 60 |
| 55-60 | 20 | 111 | 131 |
| 60-65 | 15 | 227 | 242 |
| 65-70 | 3 | 833 | 836 |
| 70-75 | 0 | 104 | 104 |
| 75-80 | 0 | 0 | 0 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 70 | 1315 | 1385 |



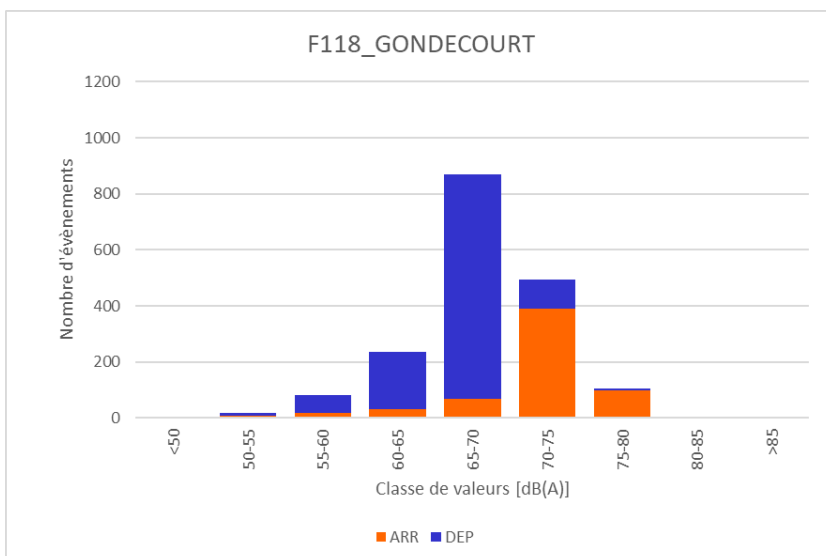
DISTRIBUTION DES LAMAX suite



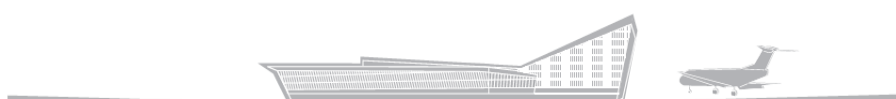
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 0 | 0 | 0 |
| 50-55 | 15 | 3 | 18 |
| 55-60 | 177 | 27 | 204 |
| 60-65 | 274 | 87 | 361 |
| 65-70 | 8 | 203 | 211 |
| 70-75 | 2 | 770 | 772 |
| 75-80 | 0 | 202 | 202 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 476 | 1292 | 1768 |



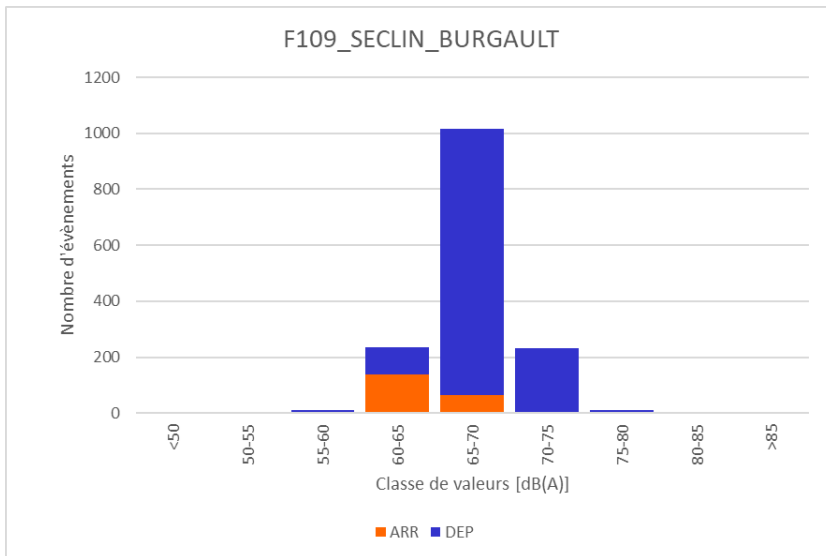
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 26 | 21 | 47 |
| 50-55 | 19 | 62 | 81 |
| 55-60 | 35 | 101 | 136 |
| 60-65 | 46 | 168 | 214 |
| 65-70 | 241 | 808 | 1049 |
| 70-75 | 294 | 159 | 453 |
| 75-80 | 8 | 7 | 15 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 669 | 1326 | 1995 |



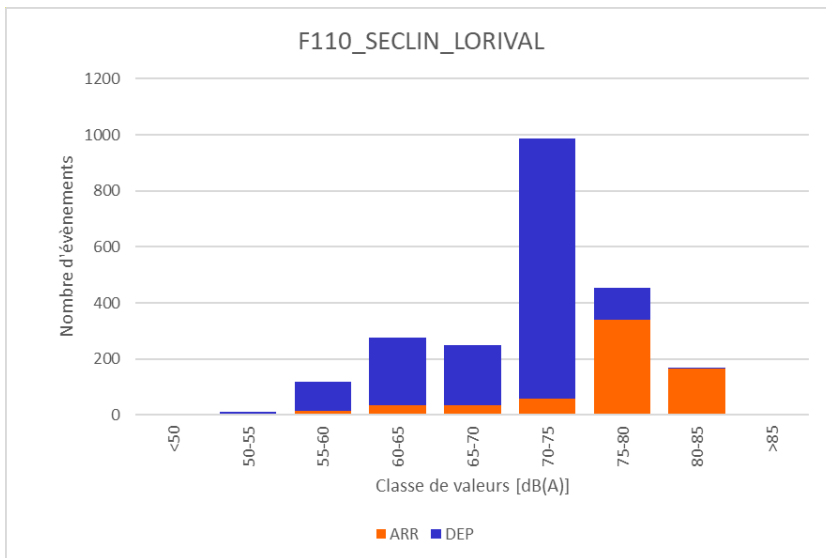
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 2 | 2 | 4 |
| 50-55 | 8 | 11 | 19 |
| 55-60 | 19 | 62 | 81 |
| 60-65 | 30 | 207 | 237 |
| 65-70 | 69 | 800 | 869 |
| 70-75 | 391 | 102 | 493 |
| 75-80 | 99 | 5 | 104 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 618 | 1189 | 1807 |



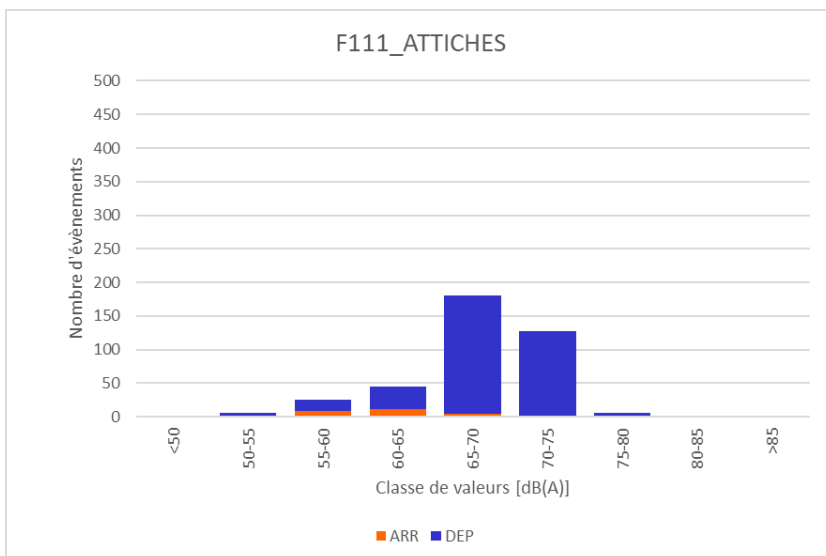
DISTRIBUTION DES LAMAX suite



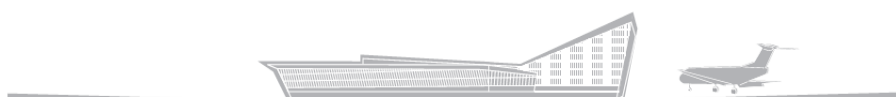
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 0 | 0 | 0 |
| 50-55 | 1 | 1 | 2 |
| 55-60 | 2 | 10 | 12 |
| 60-65 | 138 | 99 | 237 |
| 65-70 | 64 | 951 | 1015 |
| 70-75 | 2 | 229 | 231 |
| 75-80 | 1 | 9 | 10 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 208 | 1299 | 1507 |



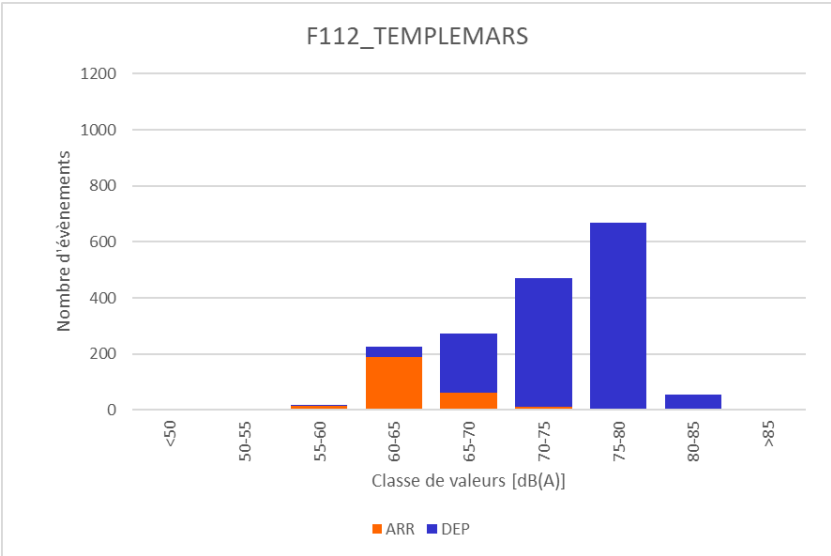
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 1 | 1 | 2 |
| 50-55 | 4 | 7 | 11 |
| 55-60 | 14 | 104 | 118 |
| 60-65 | 34 | 242 | 276 |
| 65-70 | 35 | 214 | 249 |
| 70-75 | 57 | 929 | 986 |
| 75-80 | 341 | 114 | 455 |
| 80-85 | 164 | 1 | 165 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 650 | 1612 | 2262 |



| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-----------|------------|------------|
| <50 | 0 | 0 | 0 |
| 50-55 | 1 | 5 | 6 |
| 55-60 | 9 | 17 | 26 |
| 60-65 | 12 | 33 | 45 |
| 65-70 | 4 | 177 | 181 |
| 70-75 | 1 | 127 | 128 |
| 75-80 | 0 | 6 | 6 |
| 80-85 | 0 | 0 | 0 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 27 | 365 | 392 |



DISTRIBUTION DES LAMAX suite



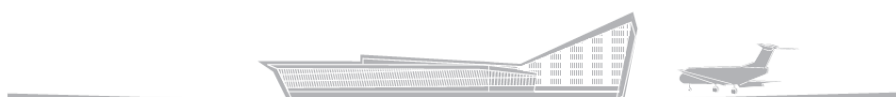
| | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| <50 | 0 | 0 | 0 |
| 50-55 | 0 | 1 | 1 |
| 55-60 | 14 | 4 | 18 |
| 60-65 | 187 | 39 | 226 |
| 65-70 | 62 | 209 | 271 |
| 70-75 | 12 | 459 | 471 |
| 75-80 | 1 | 666 | 667 |
| 80-85 | 1 | 53 | 54 |
| >85 | 0 | 0 | 0 |
| Somme | 277 | 1431 | 1708 |

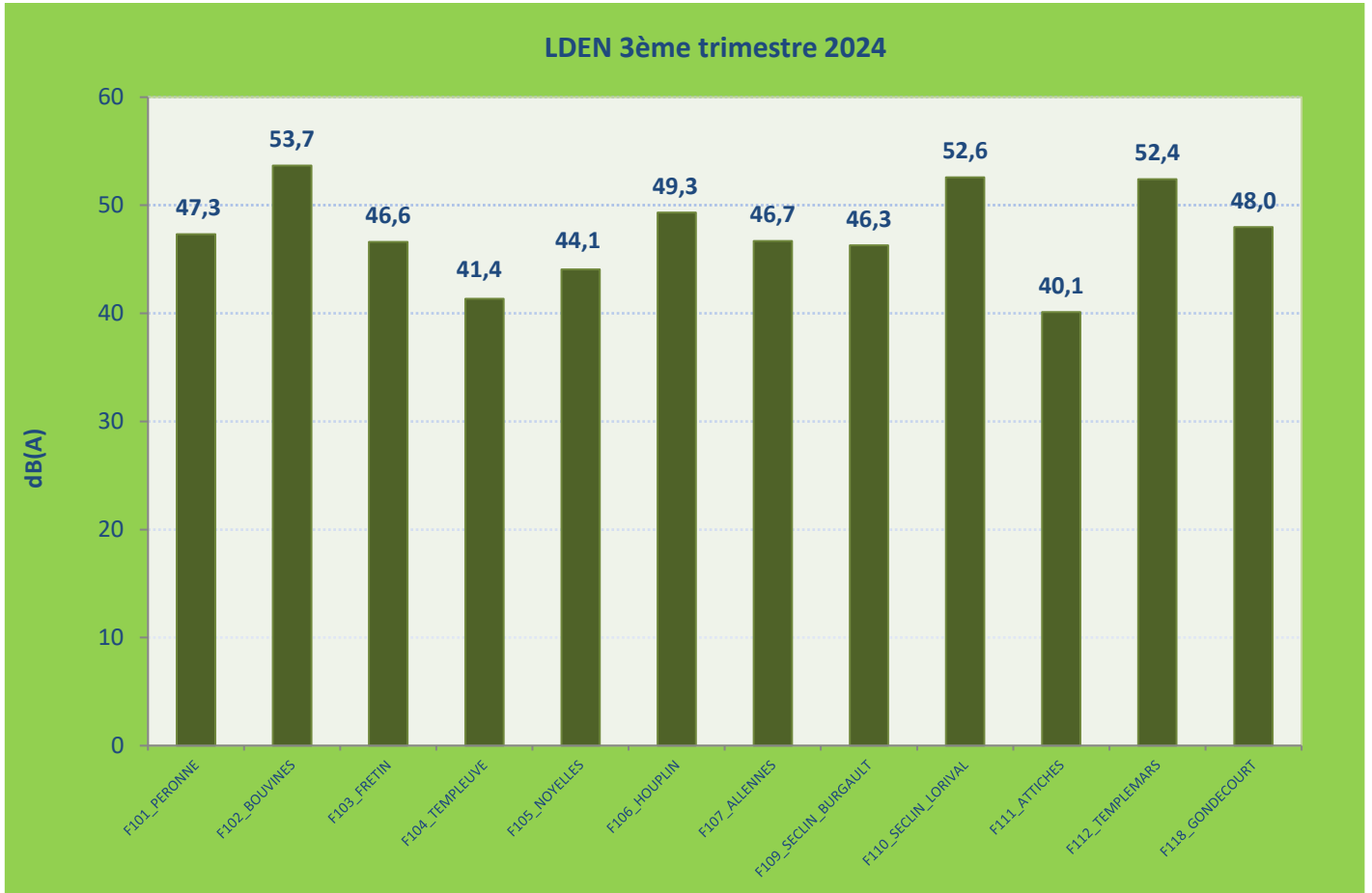




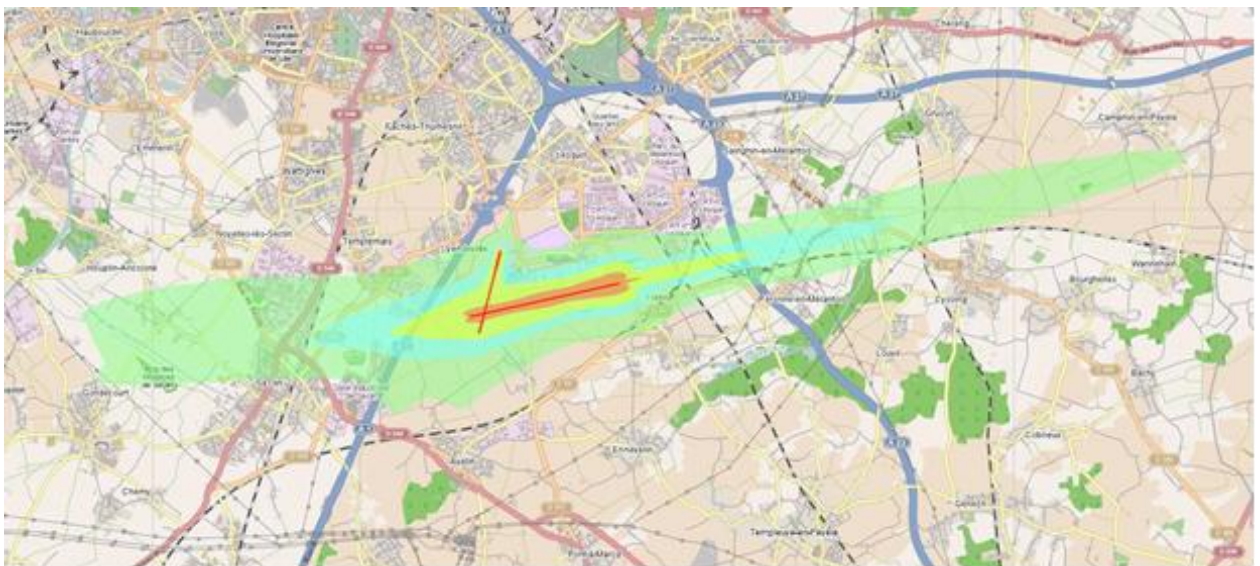
Les événements les plus bruyants par station sur la période

| Station | Date et heure | Sens | Type d'appareil | LAmaz 1s |
|----------------------|------------------|------|-----------------|------------|
| F101_PERONNE | 19/07/2024 08:15 | DEP | B738 | 81,4 dB(A) |
| F102_BOUVINES | 10/07/2024 08:15 | ARR | P180 | 84,6 dB(A) |
| F103_FRETIN | 24/07/2024 14:15 | DEP | B738 | 81,2 dB(A) |
| F104_TEMPLEUVE | 21/09/2024 14:53 | DEP | B738 | 75,8 dB(A) |
| F105_NOYELLES | 01/08/2024 08:12 | DEP | B738 | 74,5 dB(A) |
| F106_HOURLIN | 13/08/2024 12:49 | DEP | B738 | 79,5 dB(A) |
| F107_ALLENES | 20/09/2024 19:57 | ARR | A319 | 78,3 dB(A) |
| F109_SECLIN-BURGAULT | 06/09/2024 06:18 | DEP | B737 | 79,5 dB(A) |
| F110_SECLIN-LORIVAL | 05/09/2024 12:18 | ARR | B738 | 83,6 dB(A) |
| F111_ATTICHES | 27/08/2024 11:48 | DEP | (hélicoptère) | 79,0 dB(A) |
| F112_TEMPLEMARS | 12/07/2024 08:11 | DEP | B738 | 83,4 dB(A) |
| F118_GONDECOURT | 29/08/2024 11:34 | DEP | B737 | 78,5 dB(A) |

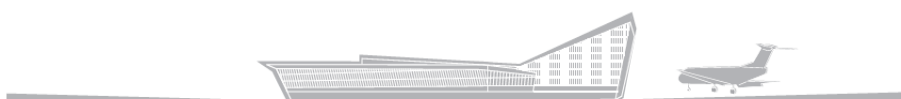




Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit

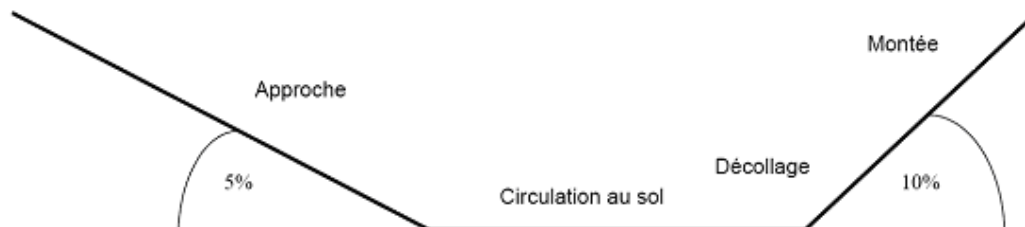


Zone A ≥ 70 dB
Zone B ≥ 62 dB
Zone C ≥ 57 dB
Zone D ≥ 50 dB





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.

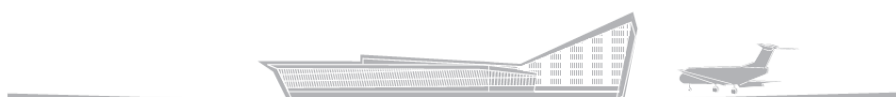


Hauteurs de survol nominales pour chaque commune :

| 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 |
| Attiches | 4,8 km | 240 m | 480 m |
| Bouvines | 4,8 km | 240 m | 480 m |
| 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 |
| Péronne | 3,4 km | 170 m | 340 m |
| Seclin | 4 km | 200 m | 400 m |
| Templemars | 1,8 km | 90 m | 180 m |
| Templeuve | 5,5 km | 275 m | 550 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.

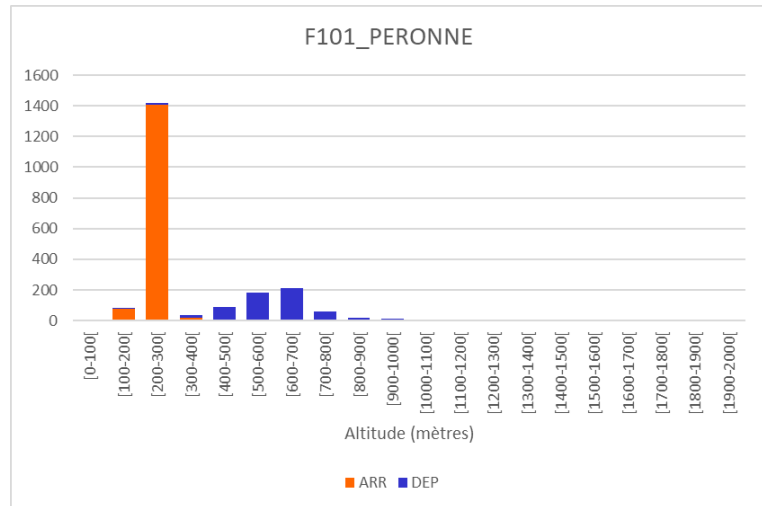


ALTITUDES DE PASSAGE (suite)

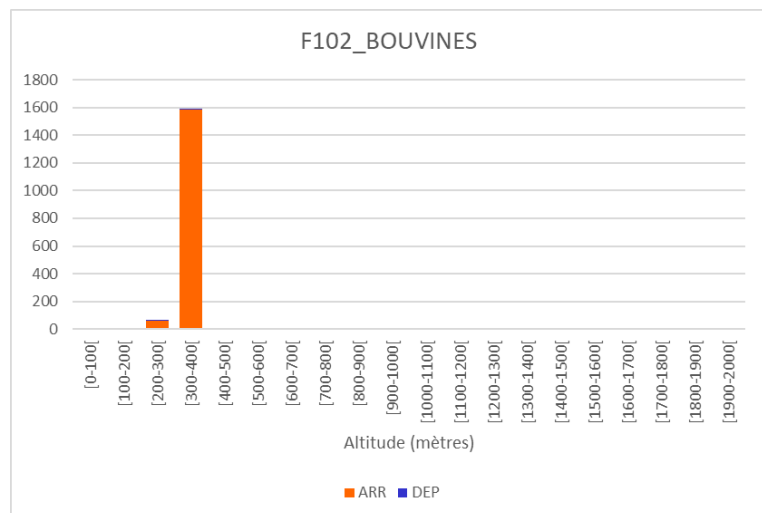


Les graphes ci-après présentent le nombre de survols par tranche d'altitude de passage, au point le plus proche de la station de mesure de bruit

| F101_PERONNE | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-------------|------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 1 | 1 |
| [100-200[| 79 | 2 | 81 |
| [200-300[| 1409 | 8 | 1417 |
| [300-400[| 21 | 12 | 33 |
| [400-500[| 5 | 84 | 89 |
| [500-600[| 2 | 183 | 185 |
| [600-700[| 4 | 206 | 210 |
| [700-800[| 1 | 60 | 61 |
| [800-900[| 1 | 17 | 18 |
| [900-1000[| 5 | 9 | 14 |
| [1000-1100[| 0 | 3 | 3 |
| [1100-1200[| 1 | 1 | 2 |
| [1200-1300[| 0 | 0 | 0 |
| [1300-1400[| 0 | 0 | 0 |
| [1400-1500[| 0 | 0 | 0 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 0 | 0 | 0 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1528 | 586 | 2114 |



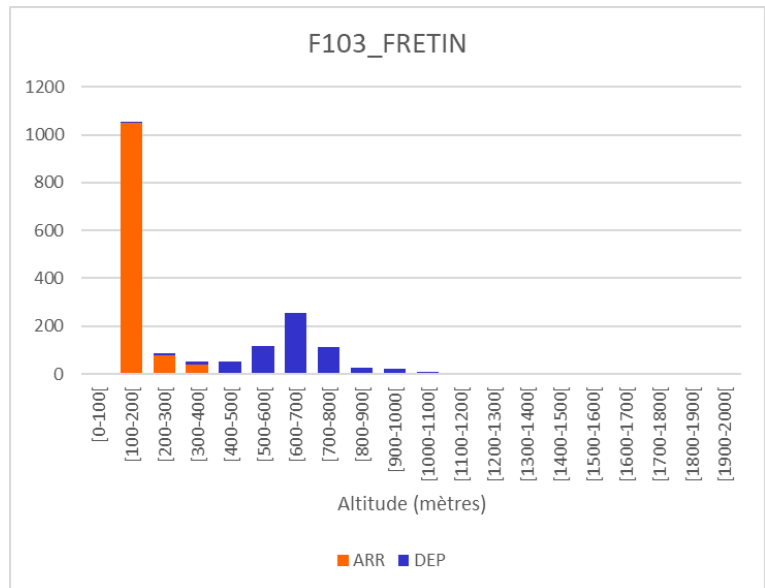
| F102_BOUVINES | ARR | DEP | Somme |
|---------------|-------------|-----------|-------------|
| [0-100[| 0 | 1 | 1 |
| [100-200[| 2 | 0 | 2 |
| [200-300[| 58 | 2 | 60 |
| [300-400[| 1584 | 7 | 1591 |
| [400-500[| 6 | 0 | 6 |
| [500-600[| 2 | 3 | 5 |
| [600-700[| 4 | 3 | 7 |
| [700-800[| 2 | 1 | 3 |
| [800-900[| 2 | 4 | 6 |
| [900-1000[| 3 | 4 | 7 |
| [1000-1100[| 0 | 0 | 0 |
| [1100-1200[| 2 | 0 | 2 |
| [1200-1300[| 0 | 0 | 0 |
| [1300-1400[| 0 | 0 | 0 |
| [1400-1500[| 0 | 0 | 0 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 0 | 0 | 0 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1665 | 26 | 1691 |



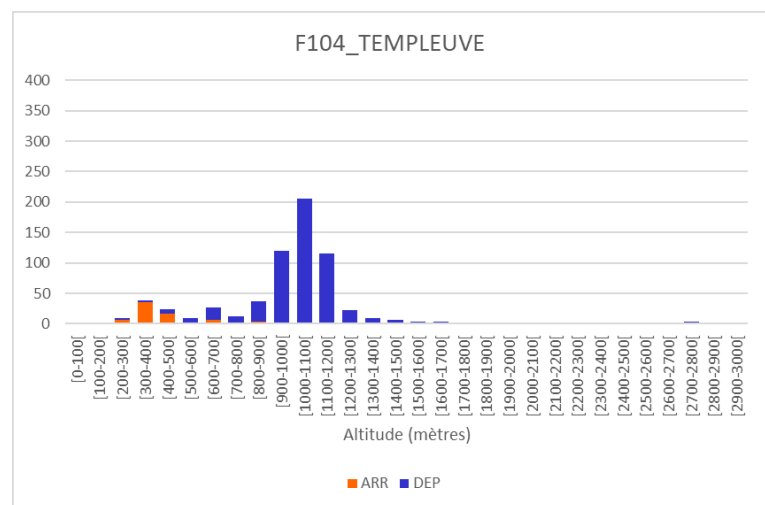
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



| F103_FRETIN | ARR | DEP | Somme |
|--------------|-------------|------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 1 | 1 |
| [100-200[| 1049 | 3 | 1052 |
| [200-300[| 77 | 10 | 87 |
| [300-400[| 40 | 13 | 53 |
| [400-500[| 6 | 47 | 53 |
| [500-600[| 1 | 114 | 115 |
| [600-700[| 5 | 251 | 256 |
| [700-800[| 1 | 111 | 112 |
| [800-900[| 0 | 27 | 27 |
| [900-1000[| 5 | 16 | 21 |
| [1000-1100[| 1 | 7 | 8 |
| [1100-1200[| 0 | 1 | 1 |
| [1200-1300[| 1 | 0 | 1 |
| [1300-1400[| 0 | 0 | 0 |
| [1400-1500[| 0 | 0 | 0 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 0 | 0 | 0 |
| [1700-1800[| 1 | 0 | 1 |
| [1800-1900[| 1 | 0 | 1 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 1188 | 601 | 1789 |



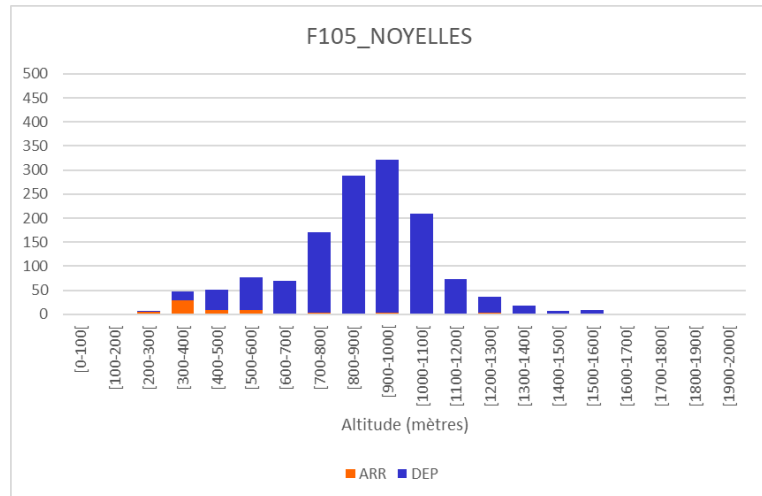
| F104_TEMPLEUVE | ARR | DEP | Somme |
|----------------|-----------|------------|------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 0 | 1 | 1 |
| [200-300[| 6 | 3 | 9 |
| [300-400[| 36 | 2 | 38 |
| [400-500[| 17 | 7 | 24 |
| [500-600[| 2 | 7 | 9 |
| [600-700[| 6 | 21 | 27 |
| [700-800[| 0 | 12 | 12 |
| [800-900[| 3 | 34 | 37 |
| [900-1000[| 1 | 119 | 120 |
| [1000-1100[| 0 | 205 | 205 |
| [1100-1200[| 1 | 115 | 116 |
| [1200-1300[| 1 | 21 | 22 |
| [1300-1400[| 0 | 10 | 10 |
| [1400-1500[| 0 | 6 | 6 |
| [1500-1600[| 0 | 4 | 4 |
| [1600-1700[| 0 | 3 | 3 |
| [1700-1800[| 0 | 1 | 1 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 1 | 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 | 3 | 3 |
| [2800-2900[| 0 | 2 | 2 |
| [2900-3000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 73 | 578 | 651 |



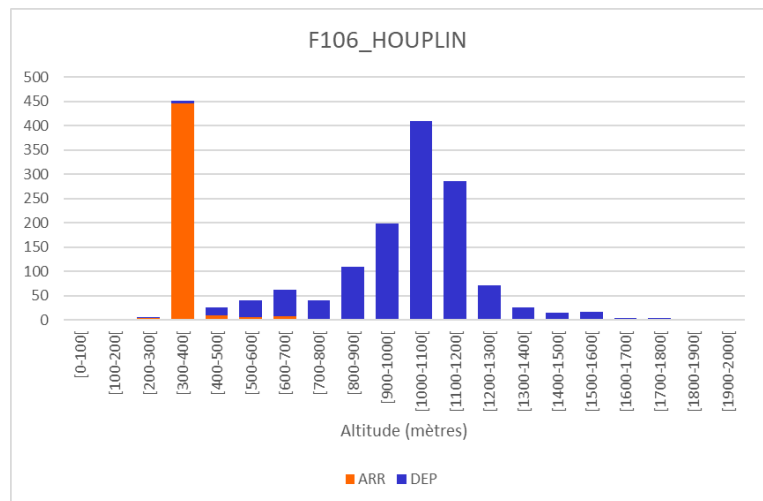
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



| F105_NOYELLES | ARR | DEP | Somme |
|---------------|-----------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 0 | 0 | 0 |
| [200-300[| 5 | 1 | 6 |
| [300-400[| 29 | 19 | 48 |
| [400-500[| 9 | 42 | 51 |
| [500-600[| 9 | 67 | 76 |
| [600-700[| 2 | 68 | 70 |
| [700-800[| 3 | 167 | 170 |
| [800-900[| 1 | 288 | 289 |
| [900-1000[| 4 | 317 | 321 |
| [1000-1100[| 0 | 209 | 209 |
| [1100-1200[| 0 | 73 | 73 |
| [1200-1300[| 4 | 33 | 37 |
| [1300-1400[| 0 | 18 | 18 |
| [1400-1500[| 0 | 6 | 6 |
| [1500-1600[| 2 | 6 | 8 |
| [1600-1700[| 0 | 1 | 1 |
| [1700-1800[| 1 | 0 | 1 |
| [1800-1900[| 1 | 0 | 1 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 70 | 1315 | 1385 |



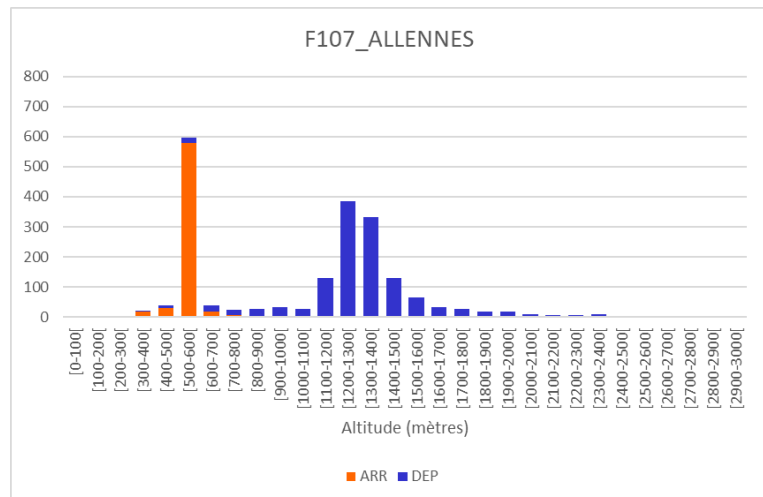
| F106_HOURLIN | ARR | DEP | Somme |
|--------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 0 | 0 | 0 |
| [200-300[| 4 | 1 | 5 |
| [300-400[| 445 | 7 | 452 |
| [400-500[| 9 | 17 | 26 |
| [500-600[| 5 | 35 | 40 |
| [600-700[| 7 | 56 | 63 |
| [700-800[| 0 | 41 | 41 |
| [800-900[| 1 | 109 | 110 |
| [900-1000[| 2 | 197 | 199 |
| [1000-1100[| 1 | 409 | 410 |
| [1100-1200[| 0 | 285 | 285 |
| [1200-1300[| 1 | 71 | 72 |
| [1300-1400[| 0 | 26 | 26 |
| [1400-1500[| 0 | 14 | 14 |
| [1500-1600[| 1 | 15 | 16 |
| [1600-1700[| 0 | 4 | 4 |
| [1700-1800[| 0 | 4 | 4 |
| [1800-1900[| 0 | 1 | 1 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 476 | 1292 | 1768 |



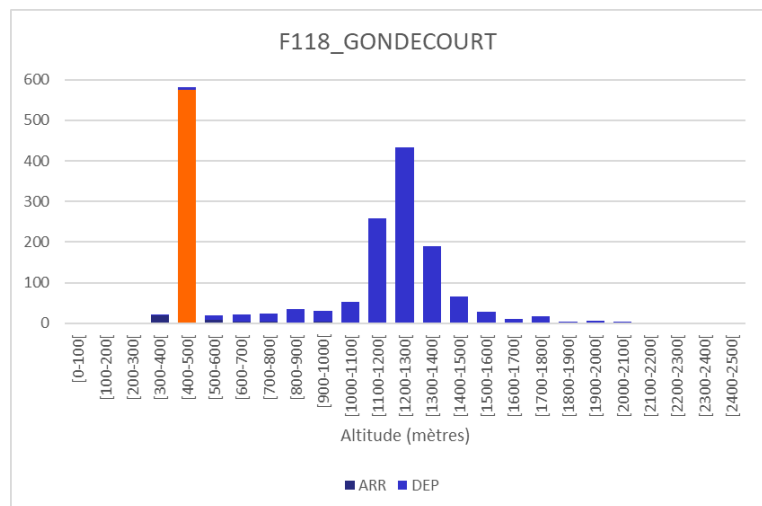
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



| F107_ALLENNES | ARR | DEP | Somme |
|---------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 1 | 0 | 1 |
| [200-300[| 1 | 2 | 3 |
| [300-400[| 19 | 2 | 21 |
| [400-500[| 29 | 9 | 38 |
| [500-600[| 580 | 16 | 596 |
| [600-700[| 18 | 22 | 40 |
| [700-800[| 6 | 19 | 25 |
| [800-900[| 3 | 23 | 26 |
| [900-1000[| 4 | 29 | 33 |
| [1000-1100[| 0 | 27 | 27 |
| [1100-1200[| 1 | 128 | 129 |
| [1200-1300[| 2 | 384 | 386 |
| [1300-1400[| 0 | 333 | 333 |
| [1400-1500[| 0 | 131 | 131 |
| [1500-1600[| 0 | 65 | 65 |
| [1600-1700[| 0 | 34 | 34 |
| [1700-1800[| 1 | 27 | 28 |
| [1800-1900[| 3 | 16 | 19 |
| [1900-2000[| 0 | 19 | 19 |
| [2000-2100[| 0 | 11 | 11 |
| [2100-2200[| 0 | 6 | 6 |
| [2200-2300[| 0 | 7 | 7 |
| [2300-2400[| 0 | 10 | 10 |
| [2400-2500[| 0 | 3 | 3 |
| [2500-2600[| 0 | 0 | 0 |
| [2600-2700[| 0 | 0 | 0 |
| [2700-2800[| 1 | 1 | 2 |
| [2800-2900[| 0 | 0 | 0 |
| [2900-3000[| 0 | 1 | 1 |
| [3000-3100[| 0 | 1 | 1 |
| Somme | 669 | 1326 | 1995 |



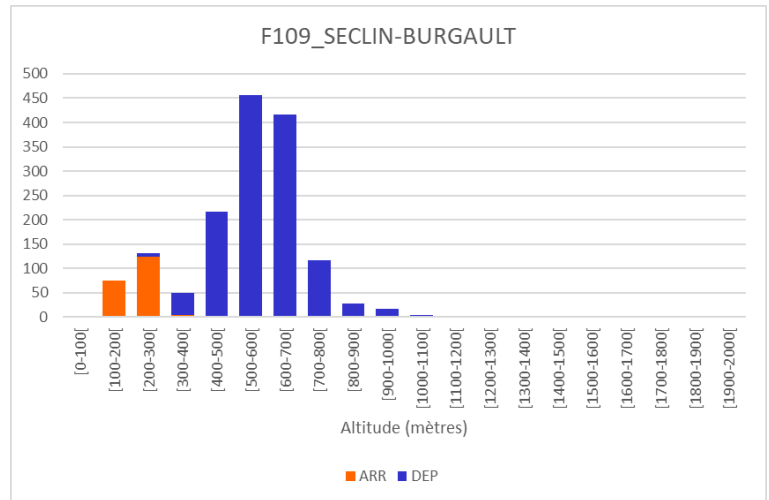
| F118_GONDECOURT | ARR | DEP | Somme |
|-----------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 0 | 0 | 0 |
| [200-300[| 0 | 2 | 2 |
| [300-400[| 19 | 1 | 20 |
| [400-500[| 575 | 6 | 581 |
| [500-600[| 9 | 11 | 20 |
| [600-700[| 5 | 16 | 21 |
| [700-800[| 3 | 20 | 23 |
| [800-900[| 1 | 34 | 35 |
| [900-1000[| 3 | 28 | 31 |
| [1000-1100[| 0 | 53 | 53 |
| [1100-1200[| 0 | 259 | 259 |
| [1200-1300[| 0 | 434 | 434 |
| [1300-1400[| 0 | 190 | 190 |
| [1400-1500[| 0 | 65 | 65 |
| [1500-1600[| 2 | 27 | 29 |
| [1600-1700[| 0 | 10 | 10 |
| [1700-1800[| 1 | 16 | 17 |
| [1800-1900[| 0 | 5 | 5 |
| [1900-2000[| 0 | 7 | 7 |
| [2000-2100[| 0 | 4 | 4 |
| [2100-2200[| 0 | 1 | 1 |
| [2200-2300[| 0 | 0 | 0 |
| [2300-2400[| 0 | 0 | 0 |
| [2400-2500[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 618 | 1189 | 1807 |



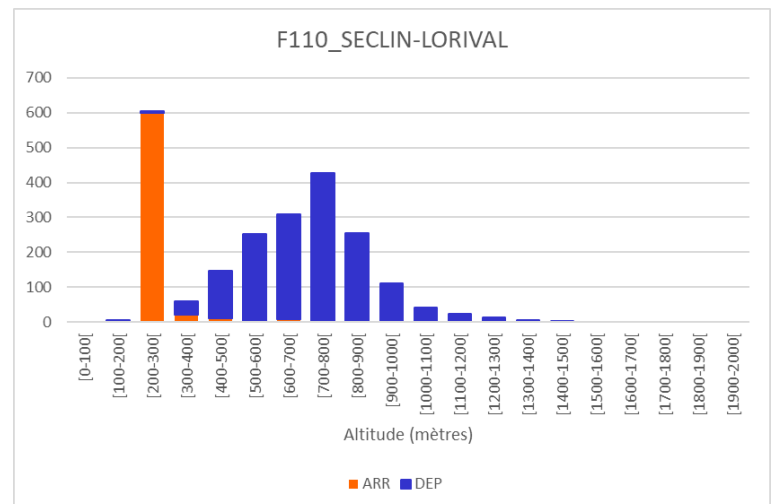
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



| F109_SECLIN-BURGAULT | ARR | DEP | Somme |
|----------------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 74 | 0 | 74 |
| [200-300[| 123 | 8 | 131 |
| [300-400[| 4 | 46 | 50 |
| [400-500[| 1 | 216 | 217 |
| [500-600[| 1 | 455 | 456 |
| [600-700[| 3 | 413 | 416 |
| [700-800[| 0 | 116 | 116 |
| [800-900[| 0 | 27 | 27 |
| [900-1000[| 2 | 14 | 16 |
| [1000-1100[| 0 | 4 | 4 |
| [1100-1200[| 0 | 0 | 0 |
| [1200-1300[| 0 | 0 | 0 |
| [1300-1400[| 0 | 0 | 0 |
| [1400-1500[| 0 | 0 | 0 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 0 | 0 | 0 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 208 | 1299 | 1507 |



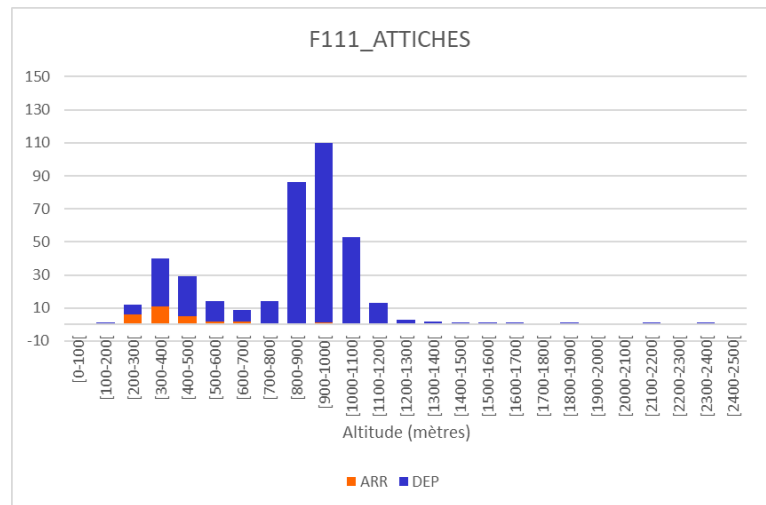
| F110_SECLIN-LORIVAL | ARR | DEP | Somme |
|---------------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 4 | 1 | 5 |
| [200-300[| 598 | 7 | 605 |
| [300-400[| 20 | 41 | 61 |
| [400-500[| 10 | 138 | 148 |
| [500-600[| 2 | 250 | 252 |
| [600-700[| 8 | 302 | 310 |
| [700-800[| 1 | 427 | 428 |
| [800-900[| 2 | 253 | 255 |
| [900-1000[| 3 | 109 | 112 |
| [1000-1100[| 1 | 40 | 41 |
| [1100-1200[| 0 | 24 | 24 |
| [1200-1300[| 0 | 13 | 13 |
| [1300-1400[| 0 | 6 | 6 |
| [1400-1500[| 0 | 1 | 1 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 1 | 0 | 1 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 650 | 1612 | 2262 |



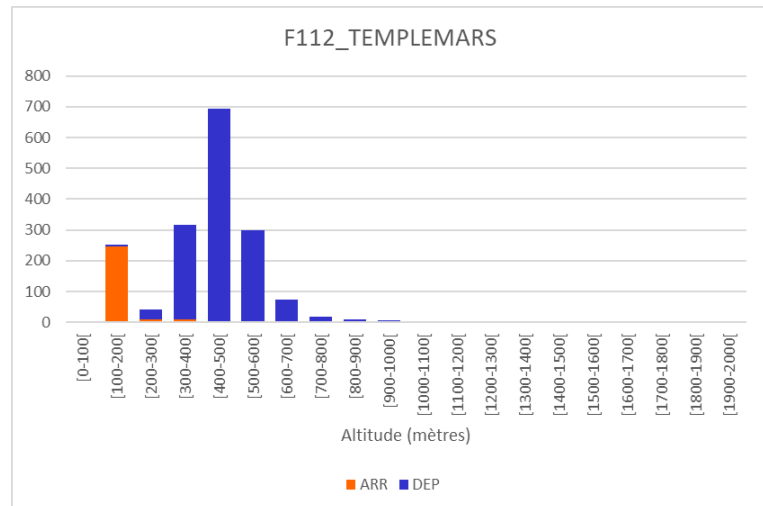
ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



| F111_ATTICHES | ARR | DEP | Somme |
|---------------|-----------|------------|------------|
| [0-100[| 0 | 0 | 0 |
| [100-200[| 0 | 1 | 1 |
| [200-300[| 6 | 6 | 12 |
| [300-400[| 11 | 29 | 40 |
| [400-500[| 5 | 24 | 29 |
| [500-600[| 2 | 12 | 14 |
| [600-700[| 2 | 7 | 9 |
| [700-800[| 0 | 14 | 14 |
| [800-900[| 0 | 86 | 86 |
| [900-1000[| 1 | 109 | 110 |
| [1000-1100[| 0 | 53 | 53 |
| [1100-1200[| 0 | 13 | 13 |
| [1200-1300[| 0 | 3 | 3 |
| [1300-1400[| 0 | 2 | 2 |
| [1400-1500[| 0 | 1 | 1 |
| [1500-1600[| 0 | 1 | 1 |
| [1600-1700[| 0 | 1 | 1 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 1 | 1 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| [2000-2100[| 0 | 0 | 0 |
| [2100-2200[| 0 | 1 | 1 |
| [2200-2300[| 0 | 0 | 0 |
| [2300-2400[| 0 | 1 | 1 |
| [2400-2500[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 27 | 365 | 392 |



| F112_TEMPLEMARS | ARR | DEP | Somme |
|-----------------|------------|-------------|-------------|
| [0-100[| 1 | 0 | 1 |
| [100-200[| 247 | 4 | 251 |
| [200-300[| 8 | 33 | 41 |
| [300-400[| 9 | 308 | 317 |
| [400-500[| 4 | 690 | 694 |
| [500-600[| 2 | 298 | 300 |
| [600-700[| 4 | 69 | 73 |
| [700-800[| 0 | 17 | 17 |
| [800-900[| 0 | 8 | 8 |
| [900-1000[| 2 | 4 | 6 |
| [1000-1100[| 0 | 0 | 0 |
| [1100-1200[| 0 | 0 | 0 |
| [1200-1300[| 0 | 0 | 0 |
| [1300-1400[| 0 | 0 | 0 |
| [1400-1500[| 0 | 0 | 0 |
| [1500-1600[| 0 | 0 | 0 |
| [1600-1700[| 0 | 0 | 0 |
| [1700-1800[| 0 | 0 | 0 |
| [1800-1900[| 0 | 0 | 0 |
| [1900-2000[| 0 | 0 | 0 |
| Somme | 277 | 1431 | 1708 |





Indisponibilité des équipements de radionavigation

Le radar de Boulogne Vaudringhem a été indisponible le 17/09 de 11h00 à 17h00. L'indisponibilité de cet équipement a pu générer des trajectoires inhabituelles. Dans ce cas, la fourniture des données radar est assurée par le radar d'Ostende.

Renouvellement des stations de mesures de bruit

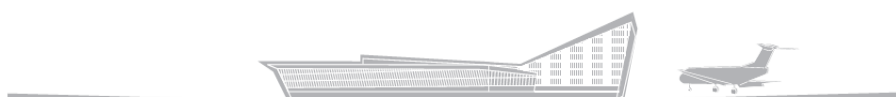
L'Aéroport de Lille a entrepris en 2022 le renouvellement progressif du réseau de stations de mesures de bruit.

La dernière station ayant été mise en service au cours du 2^{ème} trimestre 2024, ce rapport présente les résultats des mesures de la totalité du nouveau réseau soit 12 stations de mesures.

Indisponibilité des stations de mesures de bruit

Les stations de mesures suivantes ont connu des pertes de données sur le 3^{ème} trimestre :

- F105 – Noyelles : 7h le 01/07, soit 99,7% de données disponibles pour ce trimestre ;
- F109 – Seclin-Burgault : 22h le 20/07, soit 99% de données disponibles pour ce trimestre ;
- F111 – Attiches : 7h le 18/07, soit 99,7% de données disponibles pour ce trimestre.





Fonctionnement de la plateforme Aérovision (<https://lfqg.aerovision.cloud/>)

Certains utilisateurs ont fait part de questionnements relatifs à la plateforme Aérovision au cours du 3^{ème} trimestre.

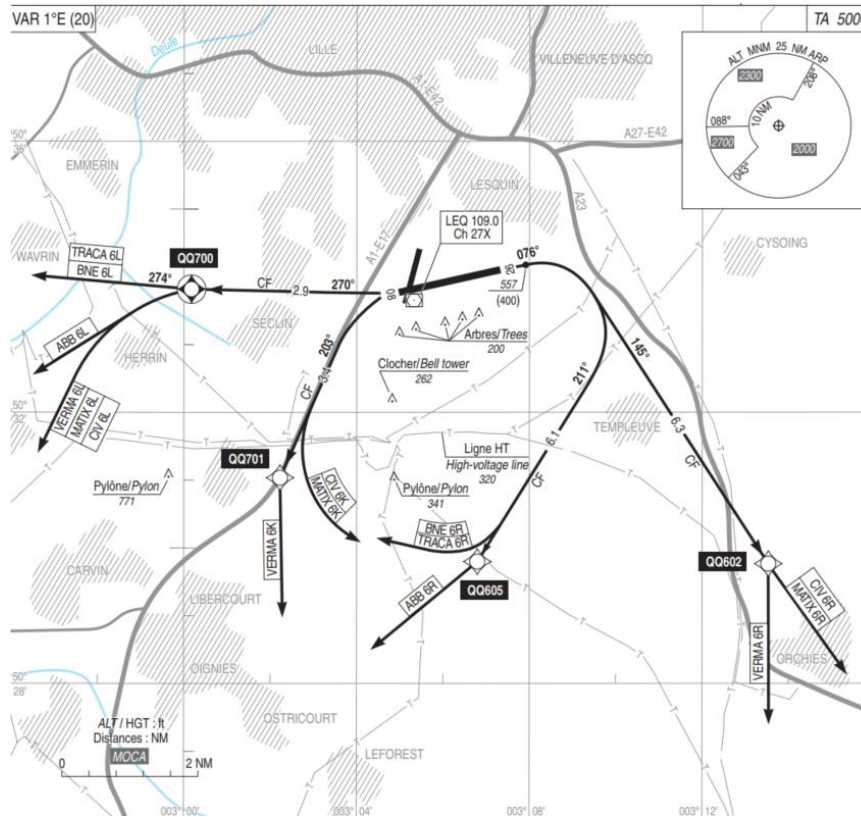
L'ensemble de ces questionnements a été pris en compte et analysé.

| Date | Descriptif | Explication / Action réalisée |
|--|---|--|
| Du vendredi 26 au lundi 29 juillet 2024 | Absence de trajectoires sur Aérovision entre le 24/07 22h09 et le 29/07 00h05 | Transfert de fichier radar bloqué entre le serveur de l'aéroport et le serveur Aérovision. Le traitement de l'incident a été effectué après le week-end. |
| Samedi 03 août | Aérovision est inaccessible pendant 2H. | Mise à jour de l'infrastructure faite un samedi matin pour minimiser la gêne. |
| Vendredi 23 août | Absence d'affichage de 4 vols pendant 4 h après 9h | Intervention du SNA ayant généré une indisponibilité des données radar pendant un creux du trafic (intervention annoncée sur Aérovision). Récupération des données par transfert manuel. |
| Samedi 24 août | Données bruit non visibles sur la station F106 – Houplin | Erreur sur le sonomètre ayant empêché le bon transfert de la campagne du 23/08. Récupération des données par transfert manuel. |
| Lundi 26 août | Trajectoire d'un avion invisible | Le code transpondeur de l'avion était éteint au décollage, le pilote l'a allumé ensuite. |
| Lundi 26 août | Trajectoire non visible après 02h00 | Vol à cheval sur 2 journées (00h00 GMT), une partie de la trajectoire n'est visible qu'à J+1. Le prestataire étudie comment améliorer l'affichage de ce type de trajectoires. |
| Jeudi 5 septembre | Indisponibilité d'Aérovision | Panne technique. Le traitement devrait éviter qu'elle se reproduise. |
| Samedi 7 septembre | Erreur d'immatriculation d'un avion | Erreur d'affichage sur la fenêtre du temps réel qui fait appel à une base de données externe. L'immatriculation de l'appareil est toutefois bien enregistrée dans les rapports à partir des données de l'aéroport. |
| Mercredi 11 septembre | Disparition d'un avion après 02h00 | Vol à cheval sur 2 journées (00h00 GMT), une partie de la trajectoire n'est visible qu'à J+1. Le prestataire étudie comment améliorer l'affichage de ce type de trajectoires. |
| Dimanche 15 septembre | Le vol affiche une destination Ajaccio alors que FlightRadar indique Strasbourg | L'avion concerné avait effectivement Ajaccio pour destination finale mais a effectué une escale technique à Strasbourg |
| Mardi 24 septembre | Un vol trouvé sur FlightRadar était invisible sur Aérovision | Le pilote a utilisé un code transpondeur particulier, utilisé en cas d'urgence (ici pour un besoin d'assistance médicale). L'affichage de ce code de vol n'est pas autorisé par le protocole radar |





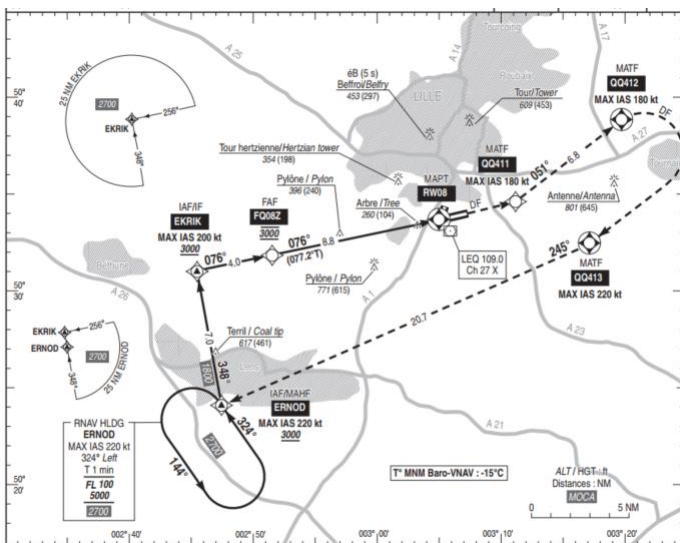
Trajectoires de départ « RNAV » en vigueur



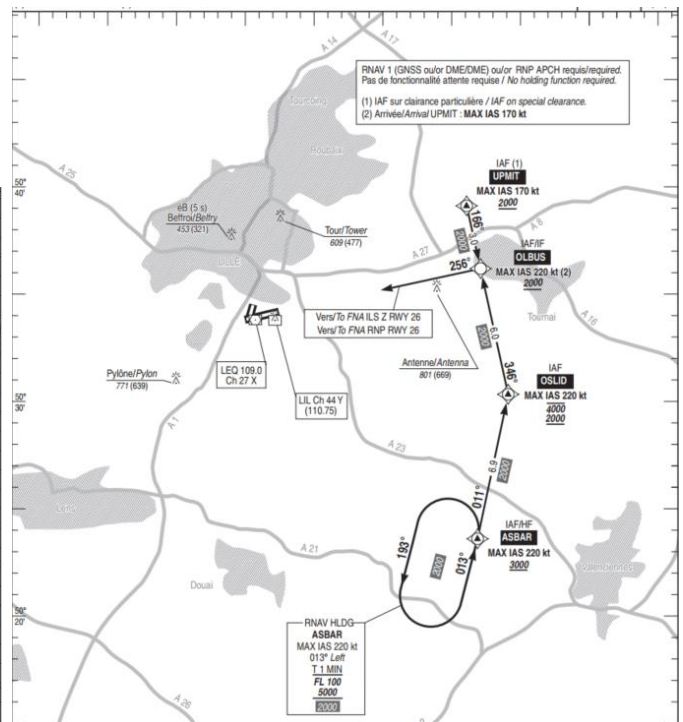
Trajectoires d'arrivées « RNAV » en vigueur

Arrivées 08

Arrivées 26



(RNP Z RWY 08)



(INA RNAV RWY 26)

