



## BULLETIN D'INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

PERIODE : 4ème 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](http://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](mailto: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<sub>Amax</sub>** : Le **niveau maximum** (L<sub>Amax</sub>), 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<sub>den</sub> (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<sub>den</sub> 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<sub>den</sub>).

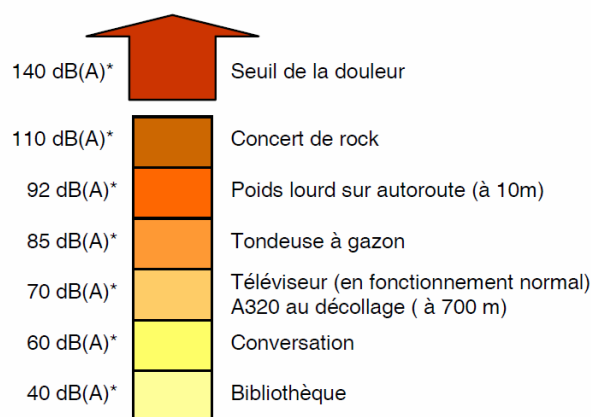
Il permet de réglementer les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances aériennes.

**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





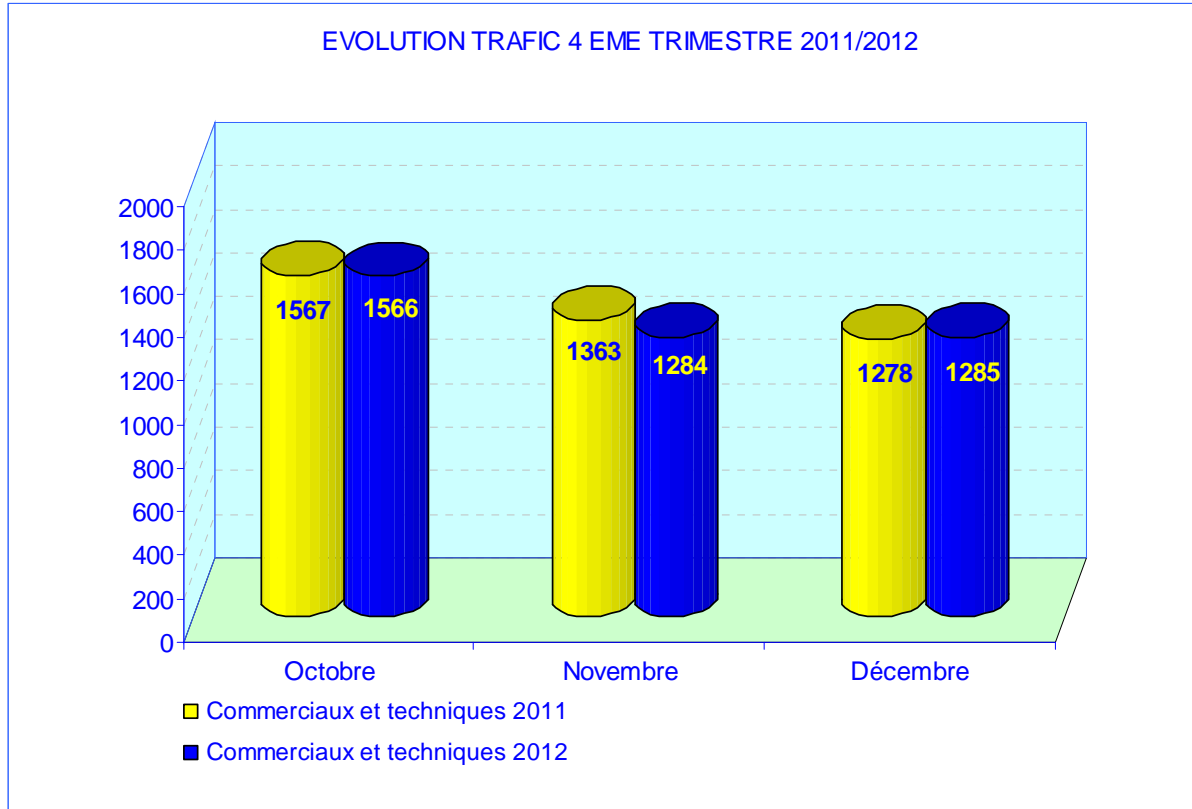
## Nombre total de mouvements commerciaux et techniques sur la plateforme :

2012	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL Trimestre 4
Vols commerciaux	1522	1235	1227	3984
Vols techniques	44	49	58	151
<b>Total</b>	<b>1566</b>	<b>1284</b>	<b>1285</b>	<b>4135</b>

2011	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL Trimestre 4
Vols commerciaux	1494	1302	1217	4013
Vols techniques	73	61	61	195
<b>Total</b>	<b>1567</b>	<b>1363</b>	<b>1278</b>	<b>4208</b>

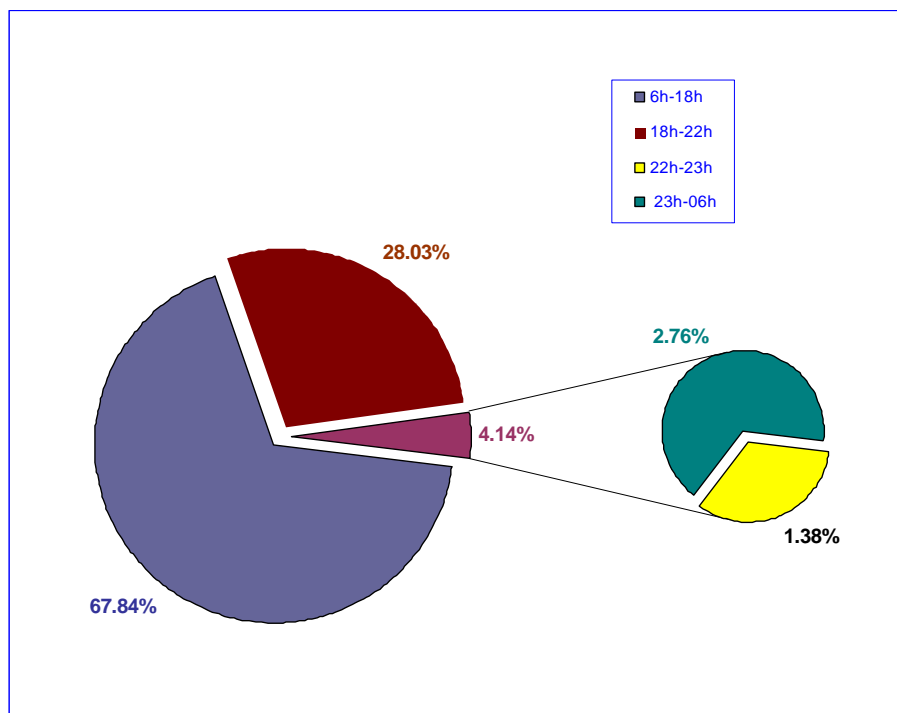
Vols commerciaux : il s'agit des arrivées ou des départs des vols avec passagers (vols réguliers, vols vacances ou déroutements exceptionnels accueillis sur la plateforme).

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.

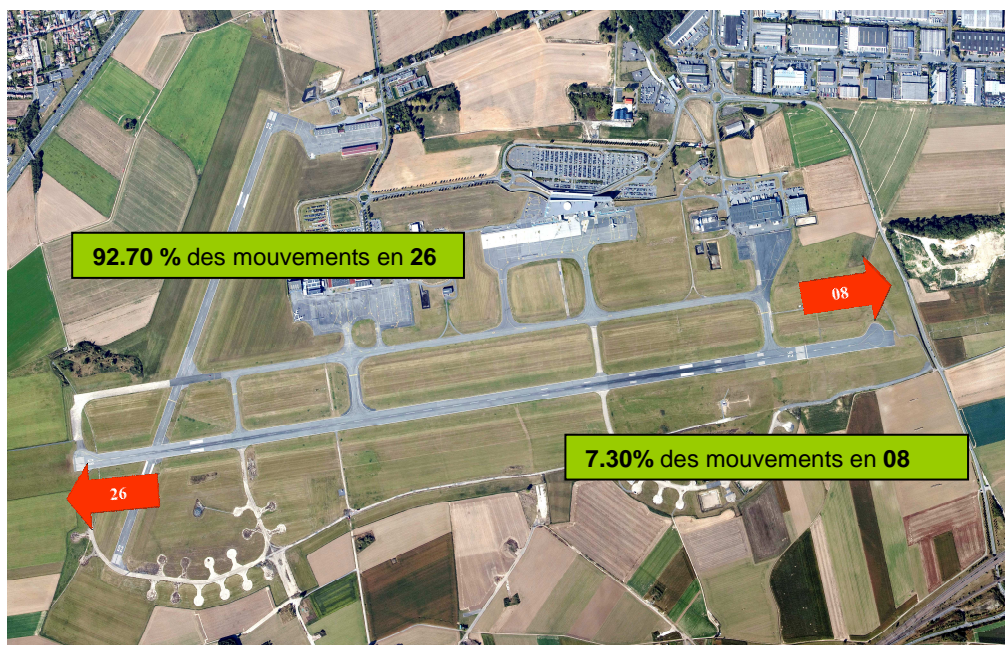




## Répartition des mouvements commerciaux et techniques par tranche horaire



## Répartition des mouvements par sens de piste:



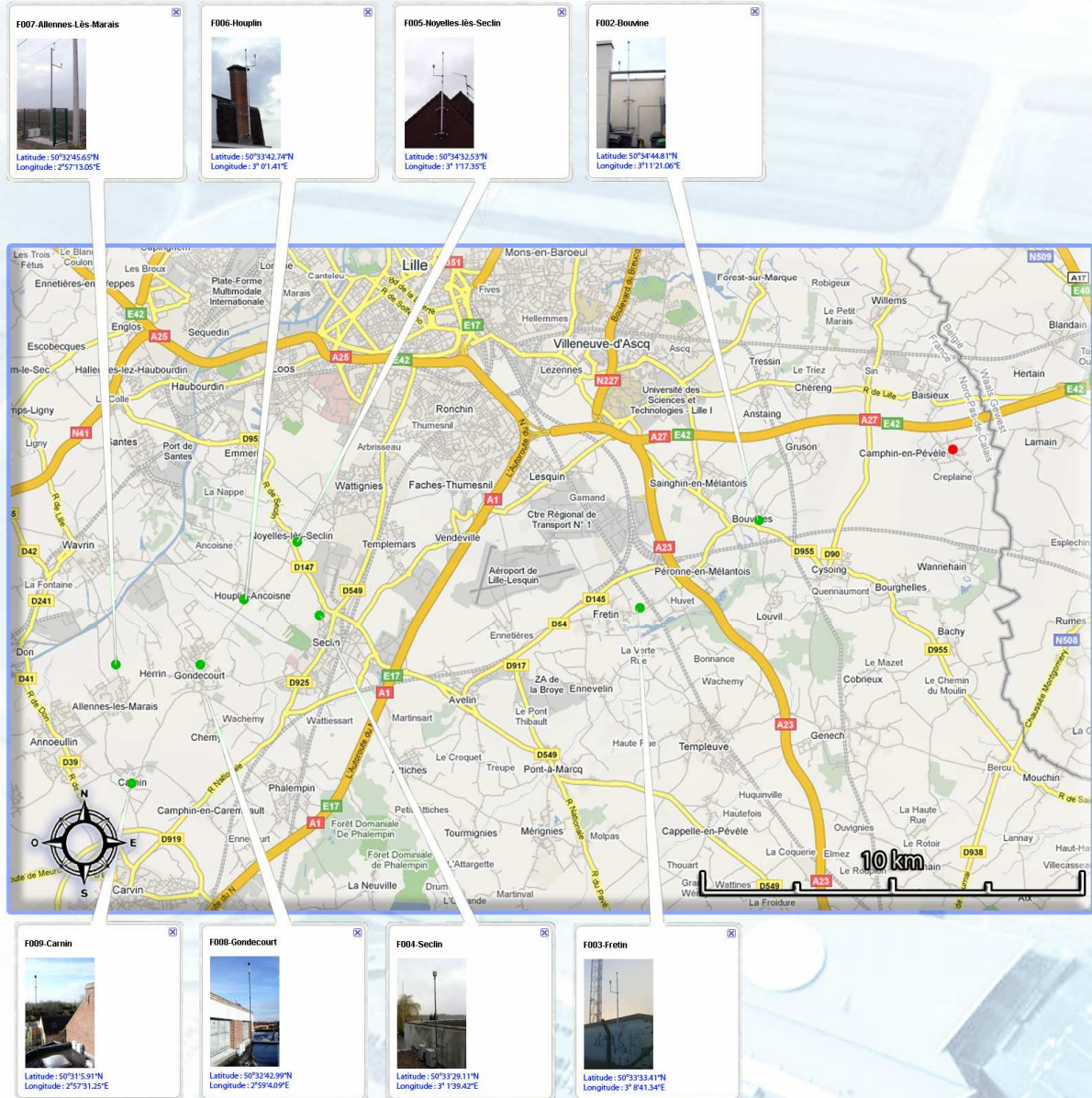
92.70 % des mouvements ont été effectués en piste 26 (face à l'ouest/sud-ouest)  
7.30 % des mouvements ont été effectués en piste 08 (face à l'est/nord est)

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





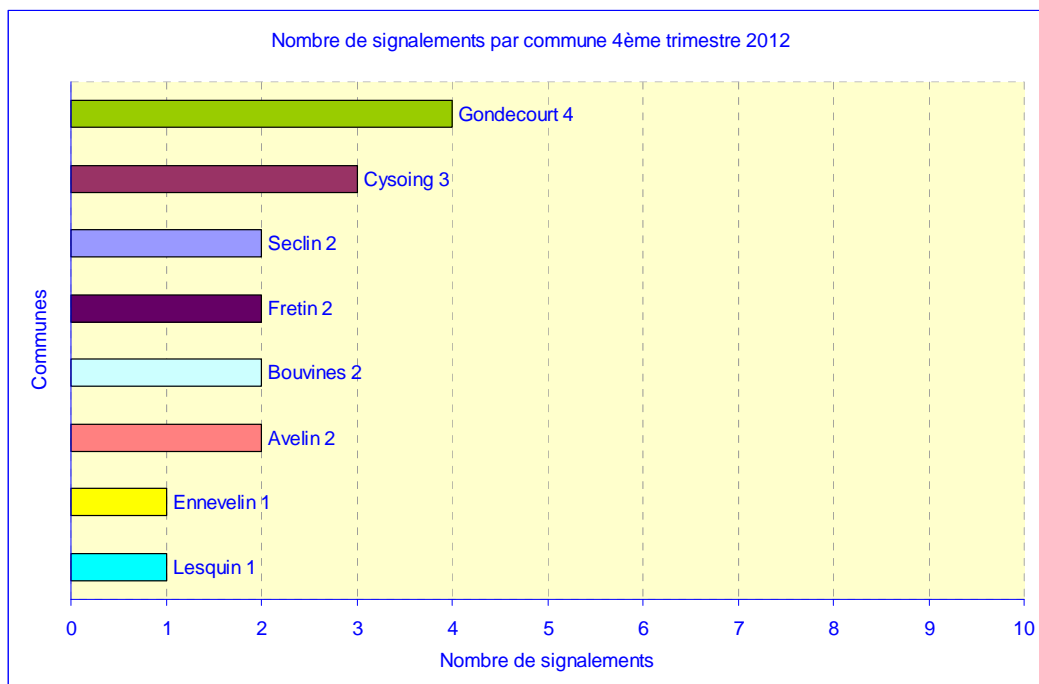
## Localisation des 8 stations de mesure de bruit



# BILAN DES SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



## NOMBRE DE SIGNALEMENTS PAR COMMUNE



17 signalements de riverains ont été enregistrés au cours du 4<sup>ème</sup> trimestre 2012.

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
Avelin	2	0	0	0	0	2
Bouvines	1	1	0	0	0	2
Cysoing	2	1	0	0	0	3
Fretin	0	1	1	0	0	2
Gondecourt	4	0	0	0	0	4
Lesquin	0	0	1	0	0	1
Seclin	1	1	0	0	0	2
Ennevelin	0	0	1	0	0	1
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>

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

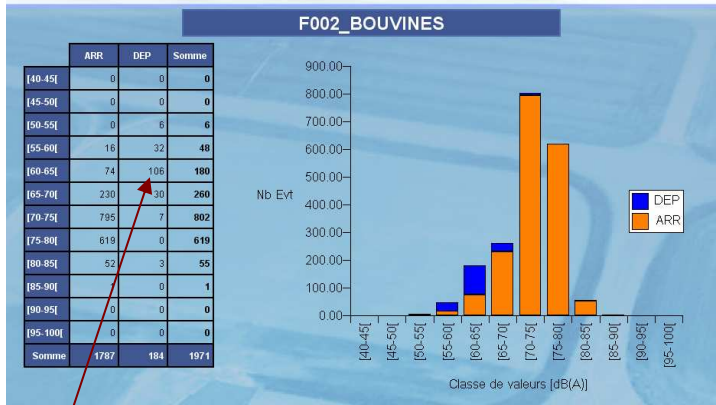
Cause 5 : Vol de nuit



# DISTRIBUTION DES LAMAX

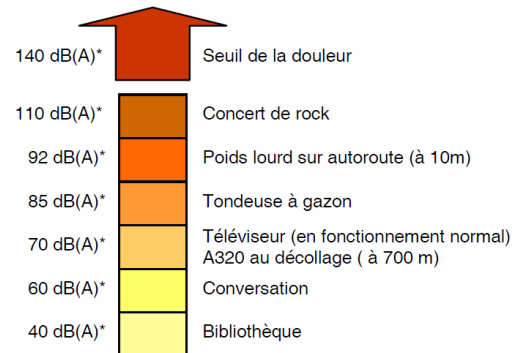


## Comment lire les graphiques ?



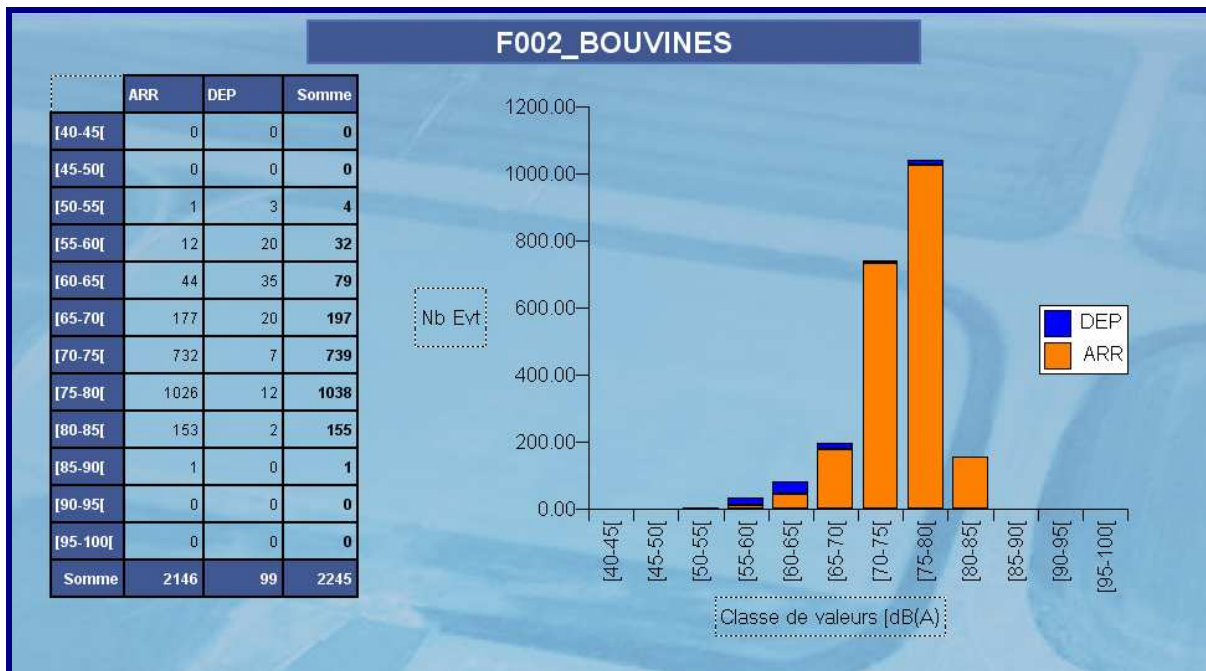
## Pour mieux se repérer:

### Echelle du bruit

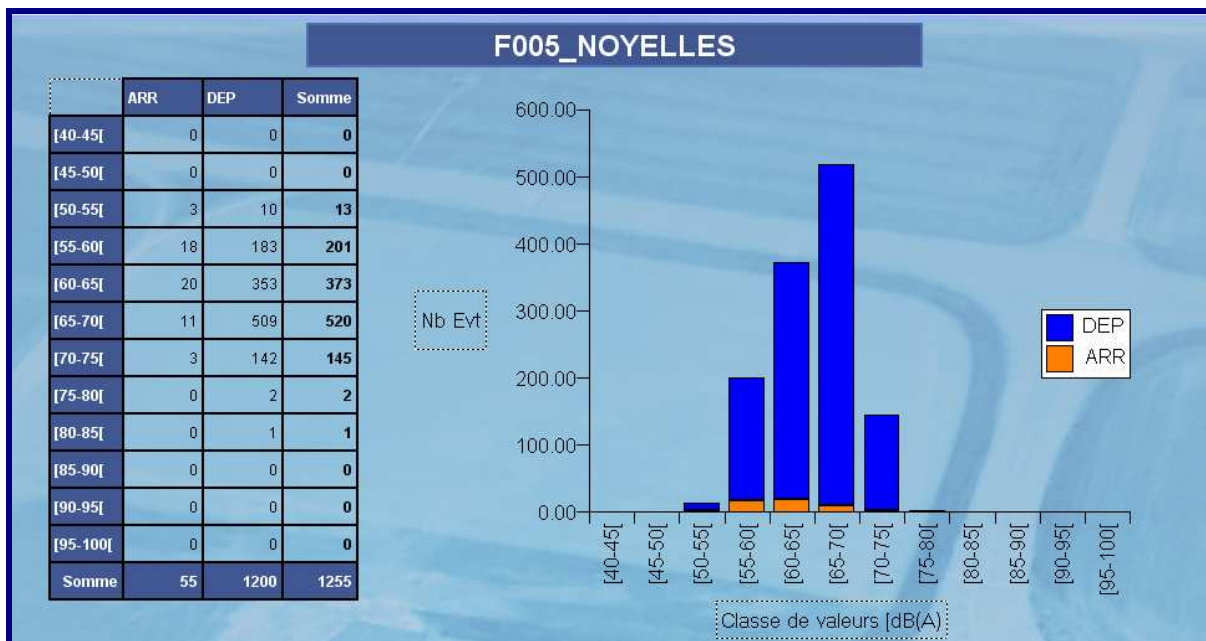
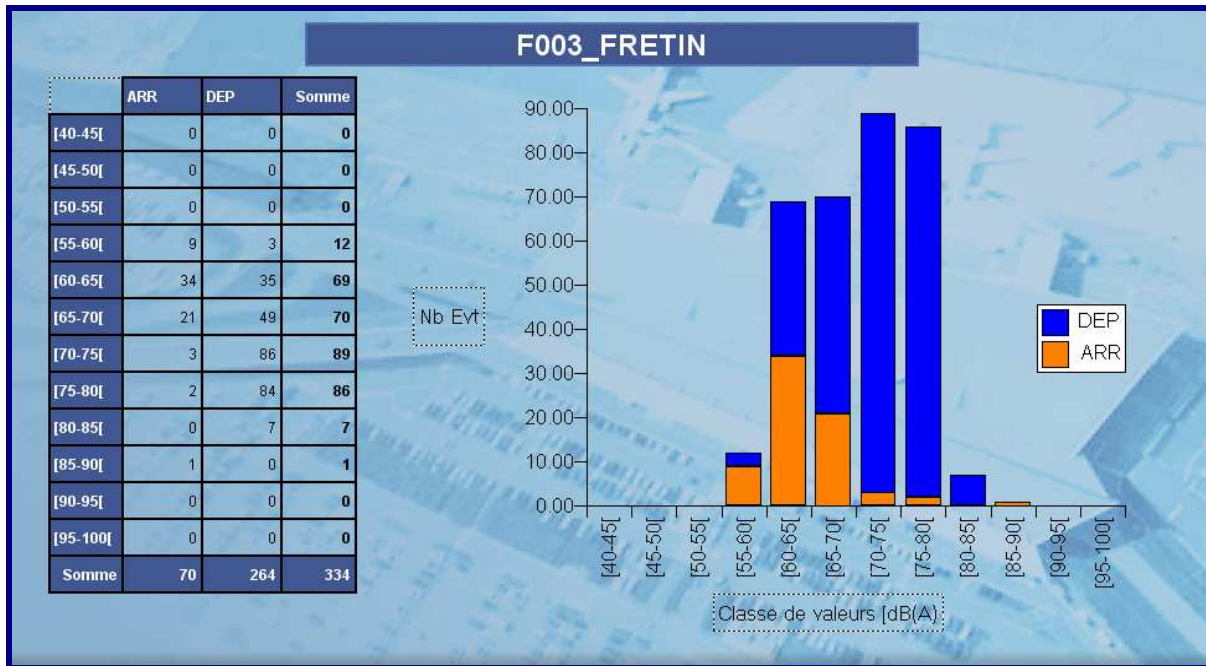


\* : Il s'agit de moyennes

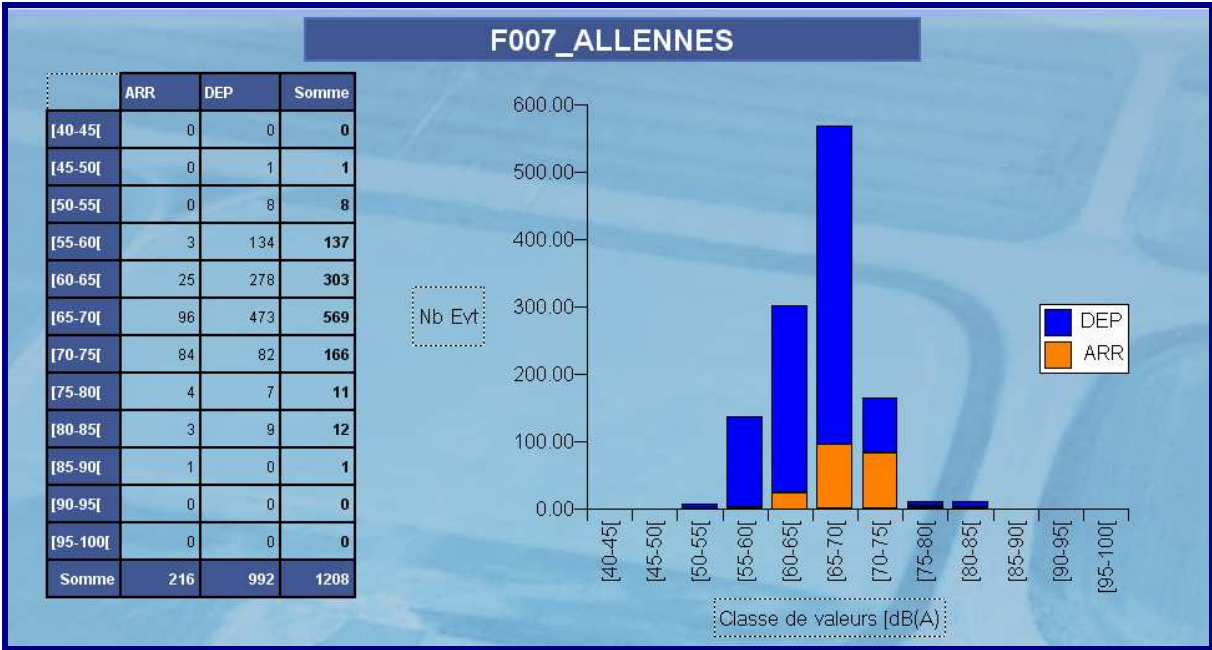
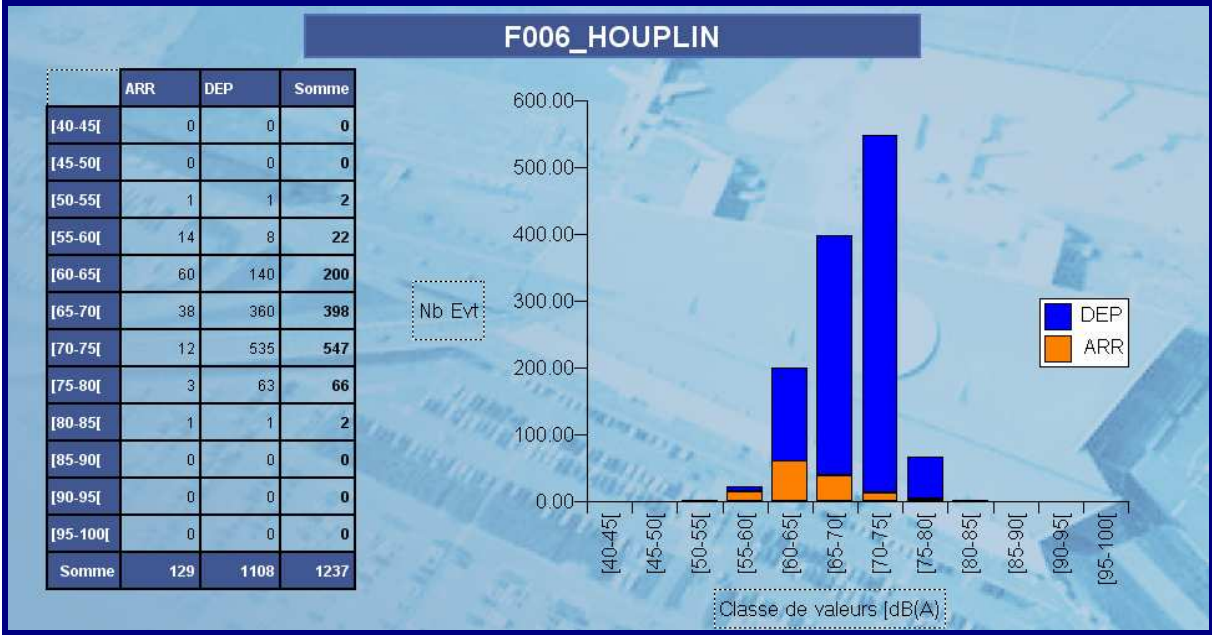
**106 événements bruits (au décollage) entre 60 et 65 dB(A) ont été enregistrés sur cette station bruit**



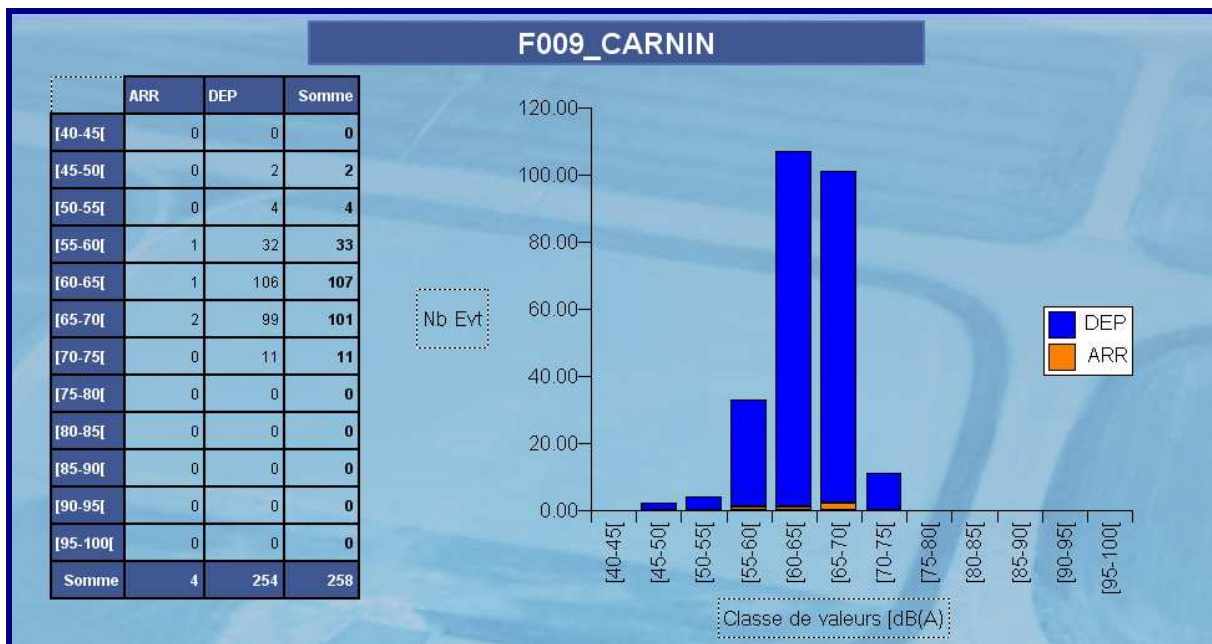
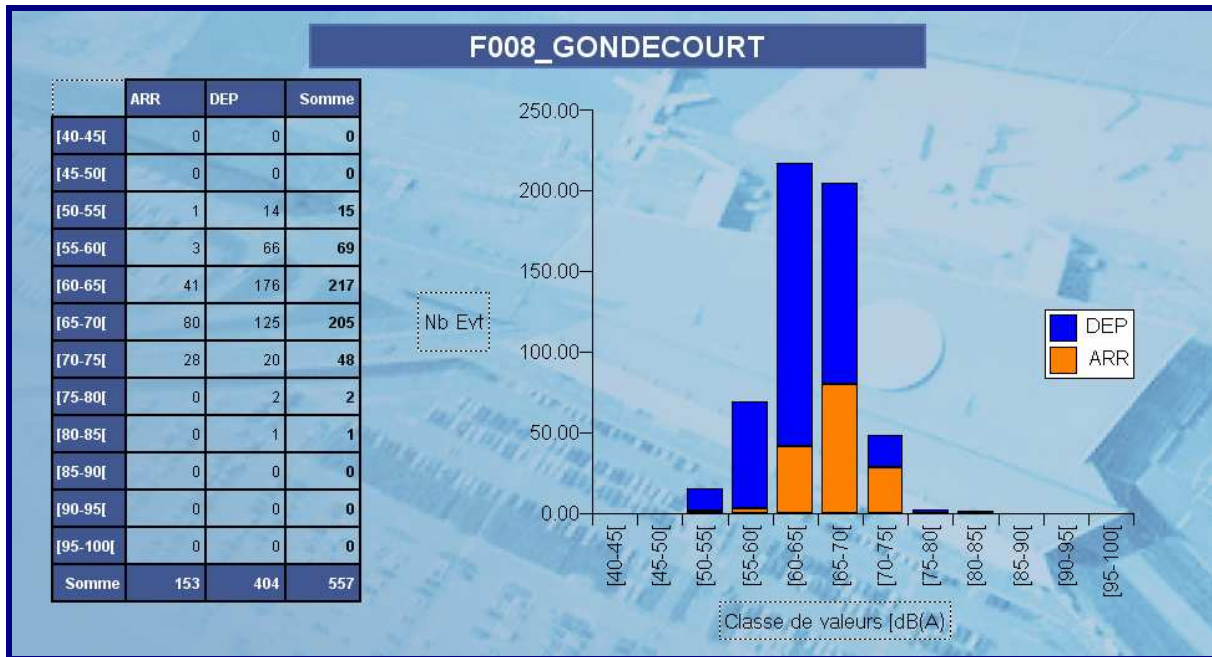
# DISTRIBUTION DES LAMAX

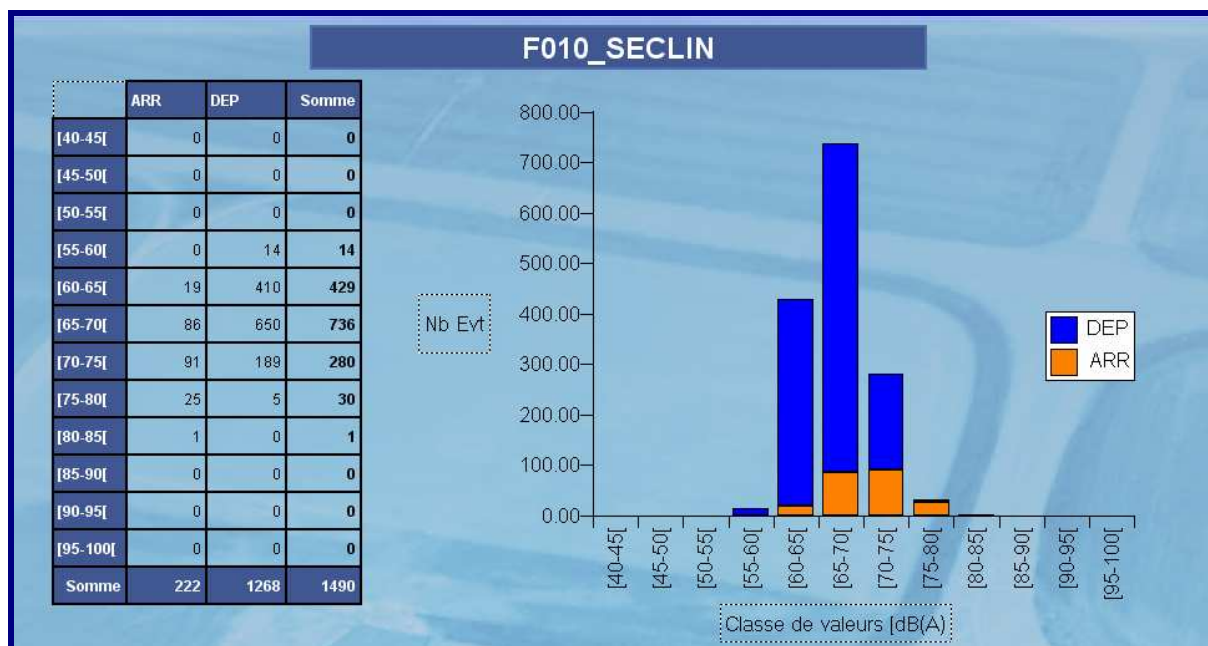


# DISTRIBUTION DES LAMAX



# DISTRIBUTION DES LAMAX

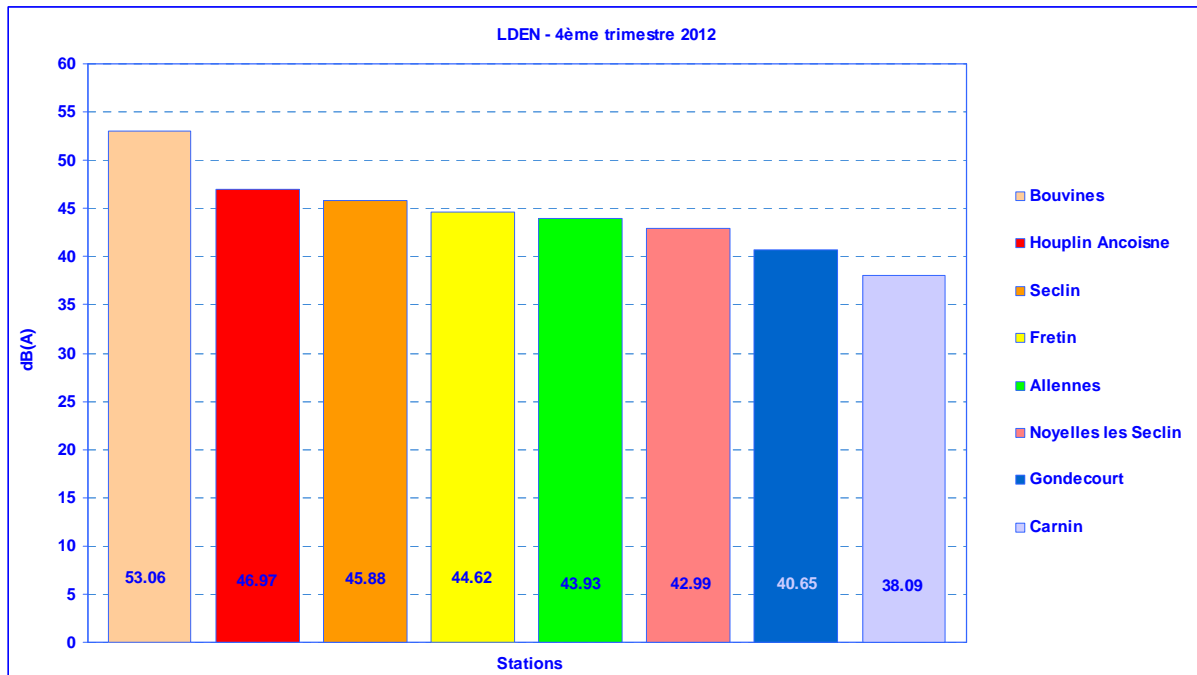




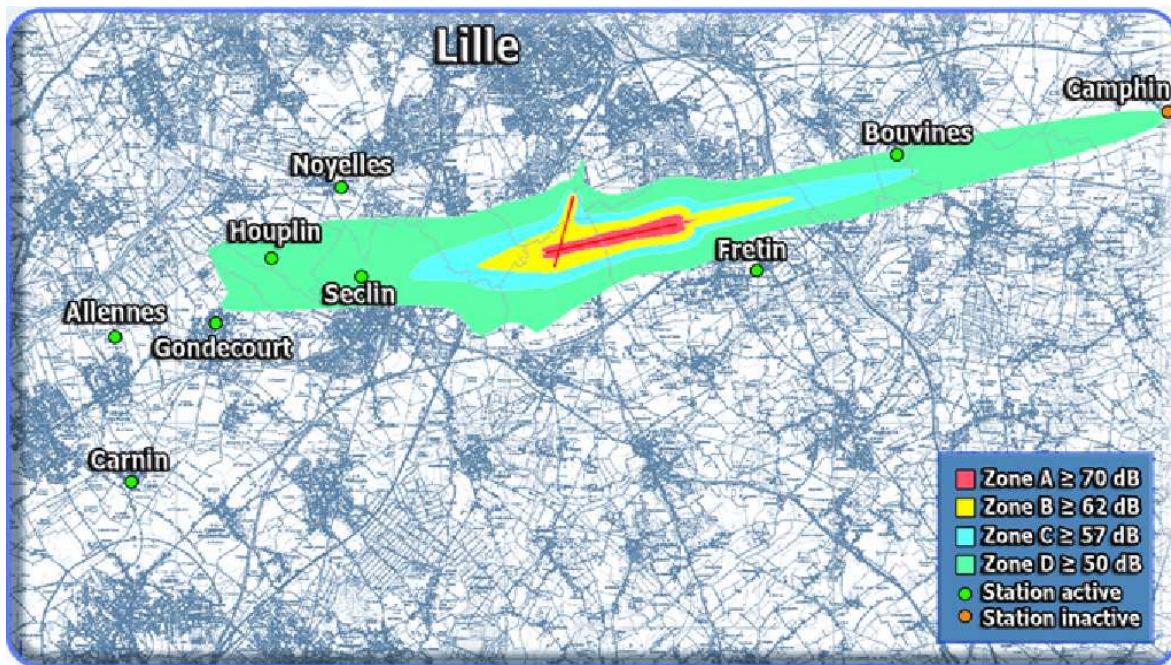
## Les événements les plus bruyants par station sur la période

Station	Date et heure	Sens	Type d'appareil	LAmaz 1s
ALLENES	10/10/2012 - 08:37	A	A319	85.3 dBA
BOUVINES	23/11/2012 - 07:25	A	B737	85.2 dBA
CARNIN	01/12/2012 - 15:40	D	B737	74.2 dBA
FRETIN	20/10/2012 - 11:23	A	A320	87.6 dBA
GONDECOURT	06/11/2012 - 16:39	D	C525	82.3 dBA
HOUPLIN	07/12/2012 - 08:41	D	E145	83.7 dBA
NOYELLES	18/12/2012 - 09:58	D	A320	80.5 dBA
SECLIN	26/11/2012 - 14:13	A	B733	81.0 dBA



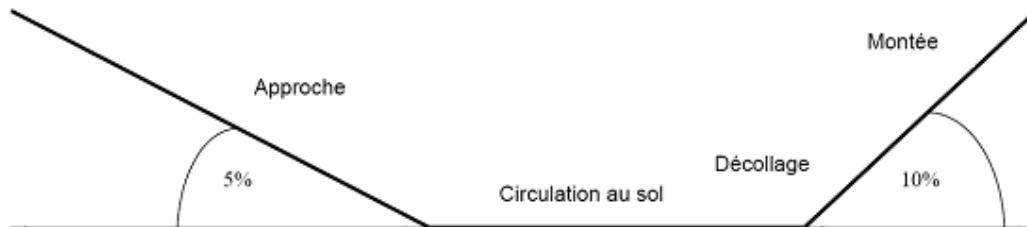


Carte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et des stations de mesures de bruit.





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](http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr), rubrique AIP cartes.

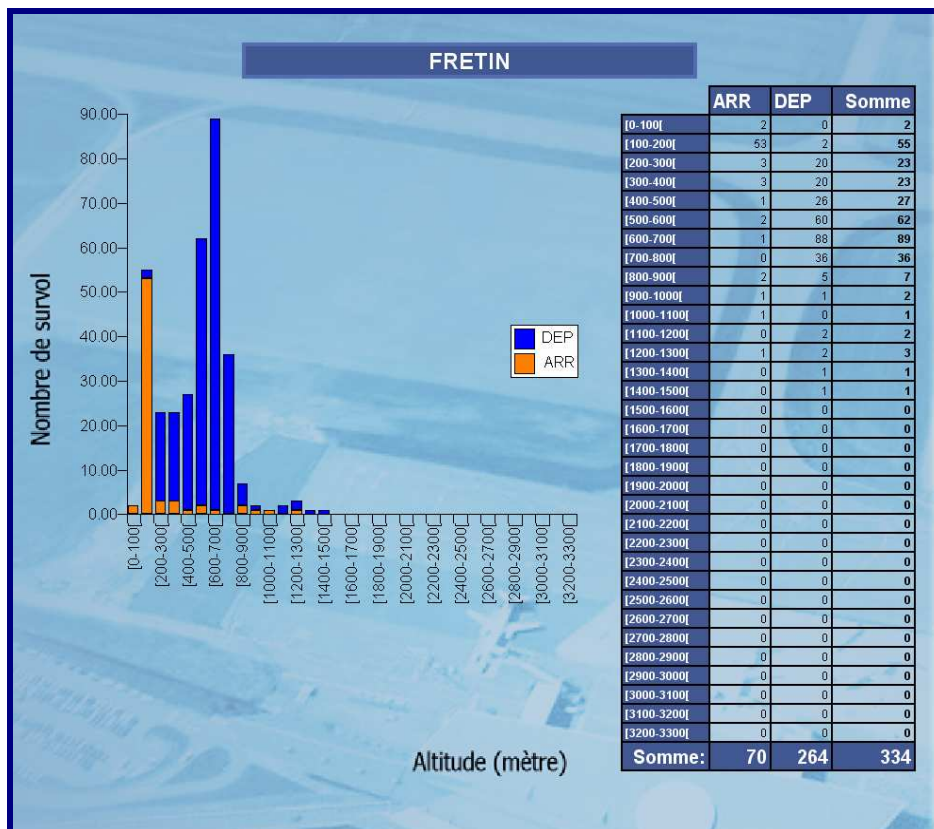
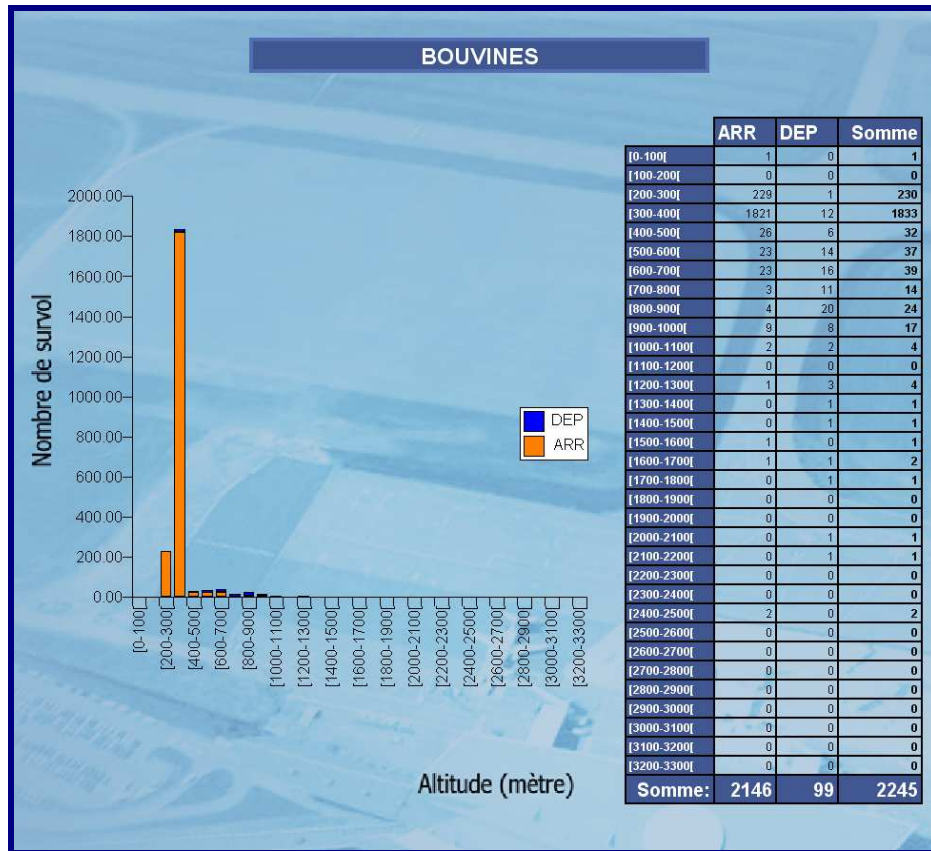
Au décollage, les hauteurs de passage constatées peuvent varier en fonction notamment des caractéristiques des avions (caractéristiques aérodynamiques et motorisation), de leur chargement (plus ou moins lourd) et des conditions météorologiques.



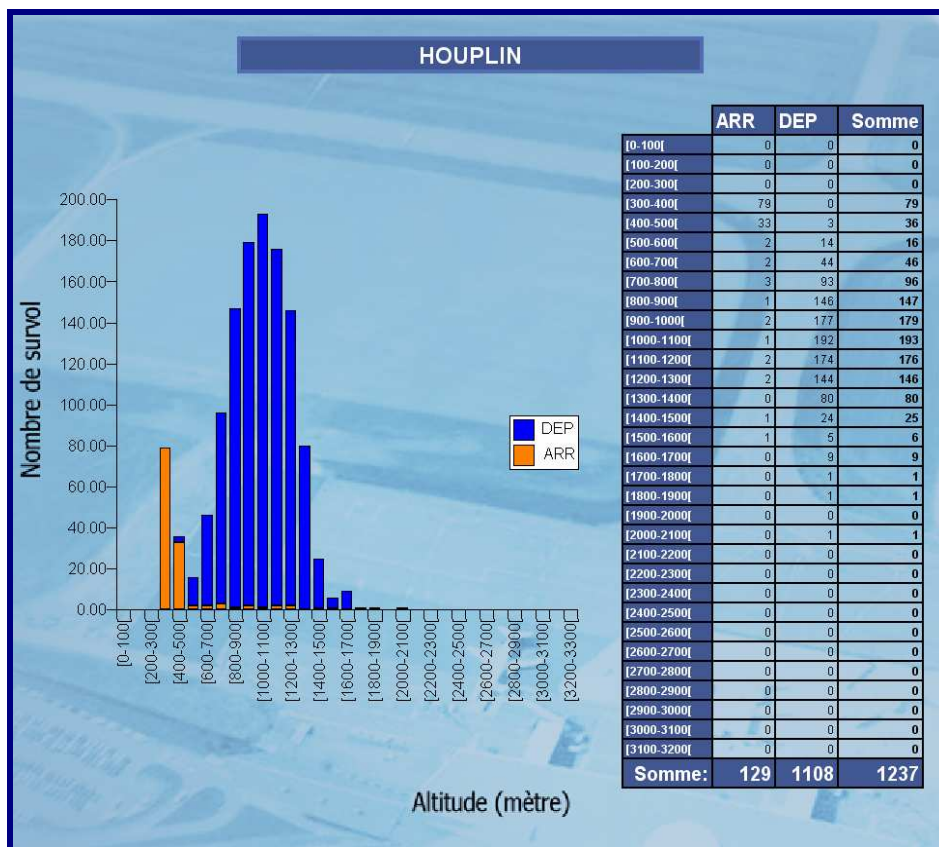
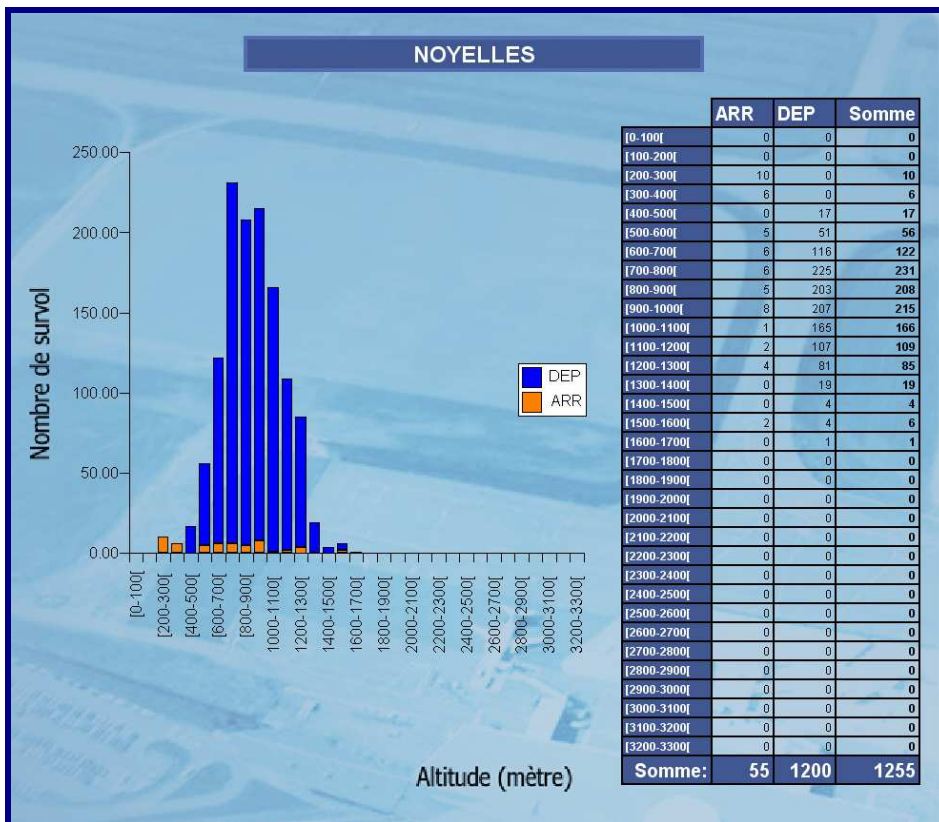
# ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



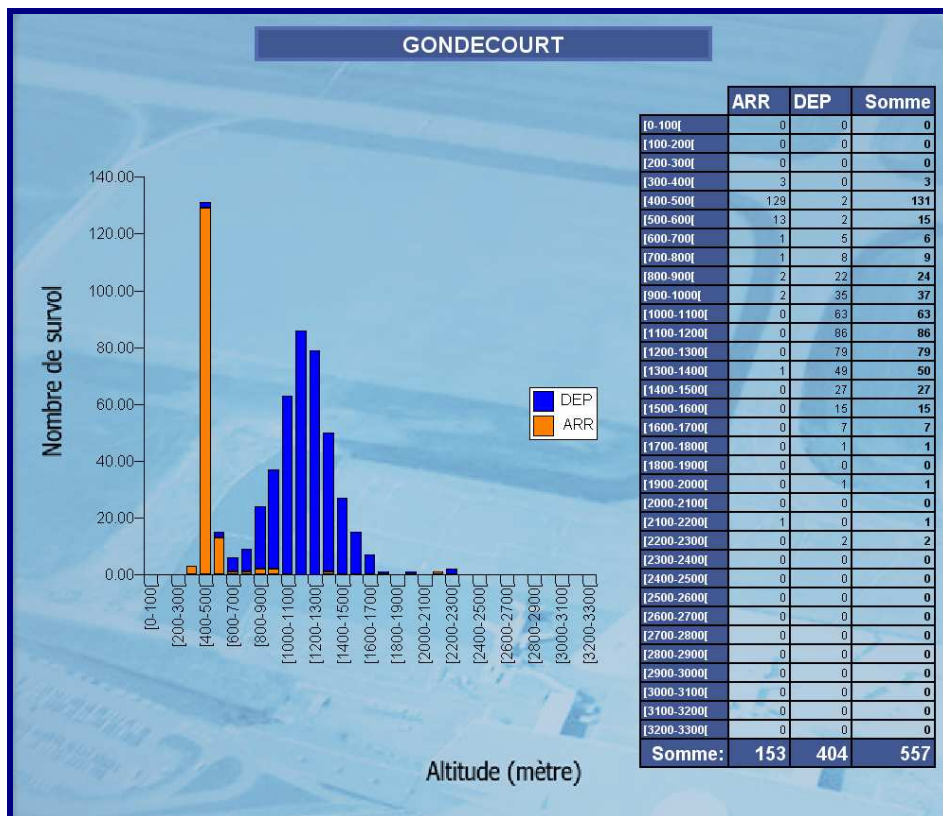
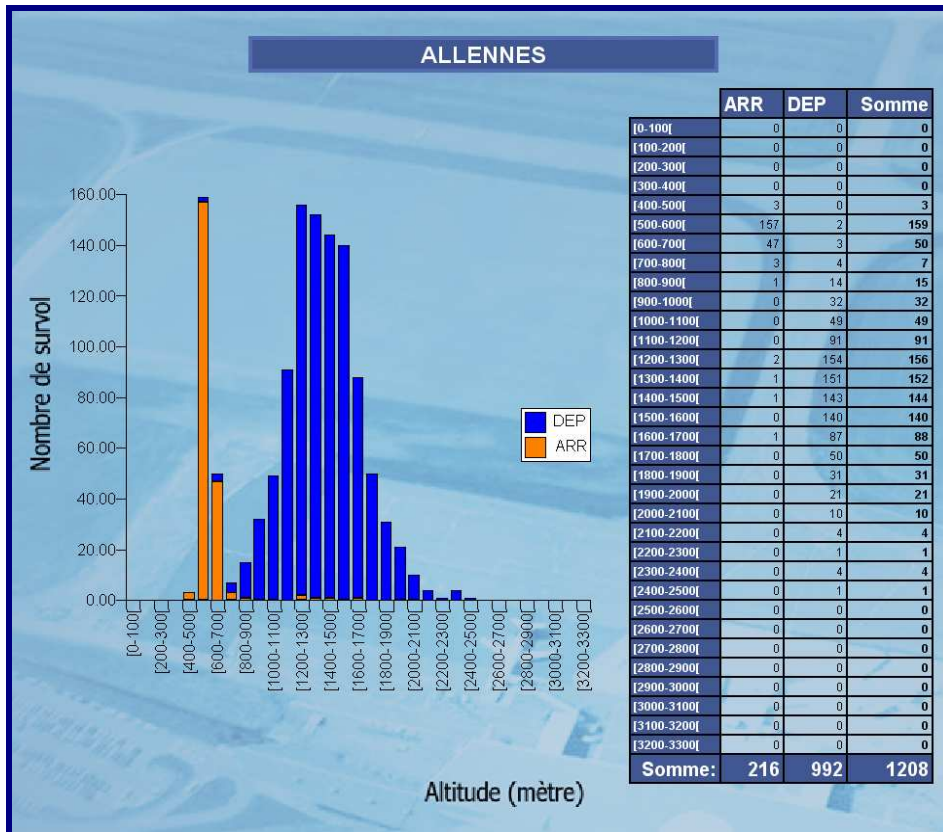
Les graphes ci-après présentent le nombre de survols par tranche d'altitude de passage, au point le plus proche de la station de mesure de bruit.



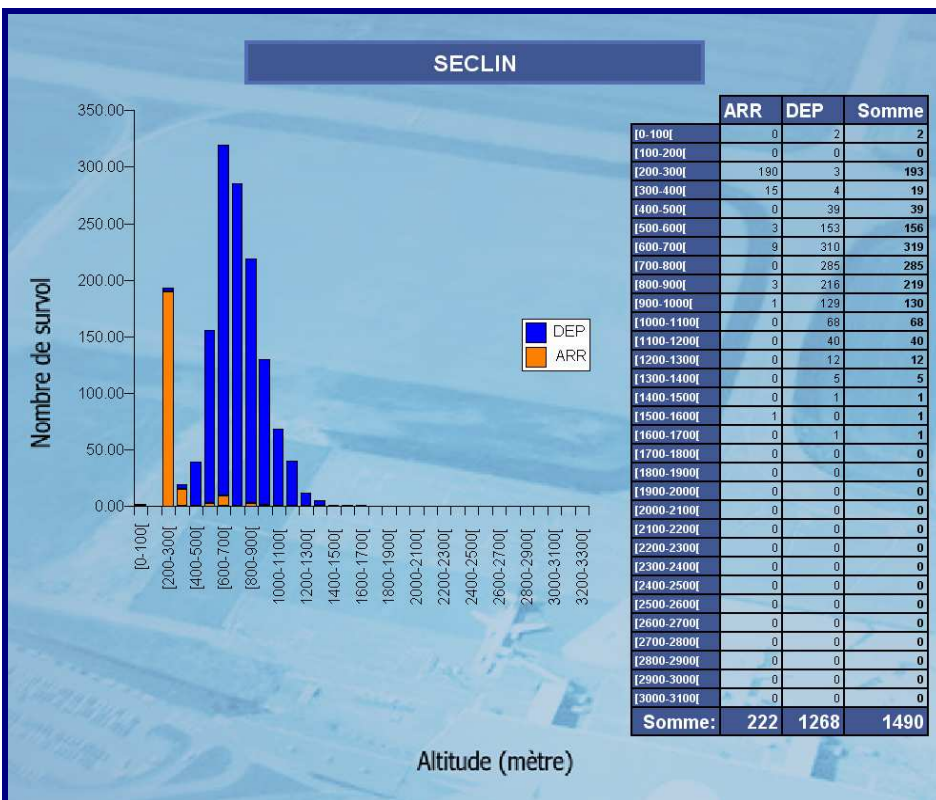
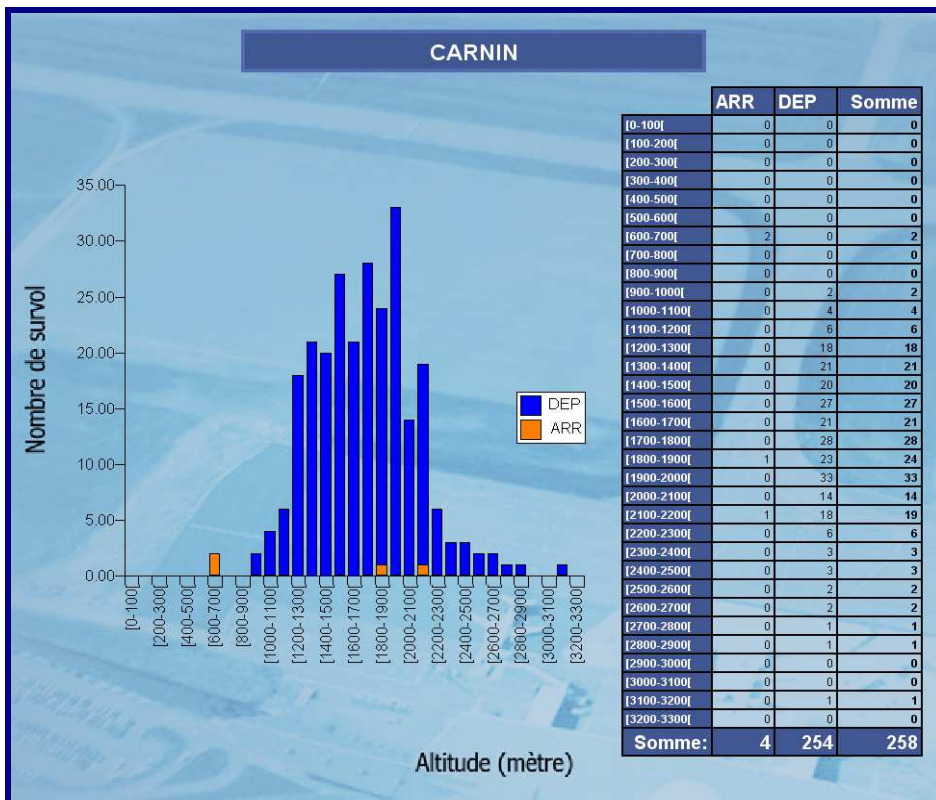
# ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



# ALTITUDES DE PASSAGE (suite)



# ALTITUDES DE PASSAGE (suite)





## Campagne de mesure de bruit sur la commune d'Avelin

Une campagne de mesure de bruit a été menée du 27 septembre au 14 novembre sur la commune d'Avelin.

En accord avec les communes et le SIVOM, la station de mesure de bruit de Carnin a été déplacée le temps de la campagne de mesure pour être installée au hameau d'Antroeuilles.

Les résultats de cette campagne ont été publiés dans un bulletin spécial.

## Maintenance du radar de Boulogne – Vaudringhem

La station radar de Boulogne Vaudringhem a été arrêtée pour maintenance du 04/12/2012 à 08h30 jusqu'au 05/12/2012 à 12h00.

Durant cette période, les données radar n'étaient pas disponibles pour l'exploitation du système monitoring.

D'autre part, cet arrêt qui entraînait l'impossibilité d'effectuer des guidages radar pour les avions en approche sur Lille, a pu engendrer des modifications par rapport aux trajectoires habituelles.

