

ON EN PARLE

Nuisances sonores : le guidage satellitaire limiterait le survol des communes dès 2014

Menée depuis dix ans par les élus du SIVOM du Grand sud de l'arrondissement de Lille qui regroupe 33 communes survolées quotidiennement, la lutte pour la réduction des nuisances sonores du trafic aérien est en passe de franchir une étape importante. En 2014, la Direction générale de l'Aviation civile souhaite développer à Lesquin le guidage par satellite. Les nouvelles procédures, à l'atterrissage comme au décollage, permettraient de réduire l'impact du trafic sur ces communes dont certaines ne seraient, à terme, quasiment plus survolées.

PAR STÉPHANE HUBIN
villeneuveascq@lavoixdunord.fr
PHOTO ARCHIVES LA VOIX

1. Un territoire très impacté par le trafic aérien

Dans 80 % des cas, les atterrissages et les décollages des avions fréquentant l'aéroport de Lesquin se font face aux vents d'ouest. Les approches s'opèrent ainsi au-dessus des communes de la Pévèle, entre autres par Templeuve, Camphin-en-Pévèle, Bouvines, Sainghin-en-Mélantois, Fretin. Les décollages se font eux au-dessus de Seclin, Templemars, Attiches, Avelin, et/ou Houplin-Ancoisne. Le reste du trafic (20 % en année ordinaire, 30 % en 2013), a lieu par vents d'est. Les approches passent au-dessus du Mélantois, par Allennes-les-Marais, Carnin, Gondécourt, Houplin-Ancoisne et Seclin. Les décollages s'opèrent au-dessus de Bouvines et Fretin. Créé en 2002 pour lutter contre les nuisances sonores du trafic aérien, le SIVOM Grand sud de Lille réunit 33 de ces communes de la Pévèle et du Mélantois survolées quotidiennement.



Avec le guidage par satellite, les avions pourraient éviter le survol de certaines communes.

2. Moins de nuisances sonores depuis 2009

Présidé par le maire de Seclin, le syndicat s'est peu à peu imposé comme un interlocuteur privilégié de l'aéroport. Un dialogue grâce auquel l'aéroport a d'abord procédé à des mesures tangibles des nuisances sonores au-dessus des communes du SIVOM en 2004, avant de modifier les angles de virage au décollage pour limiter ces nuisances. En 2008, l'aéroport s'est également équipé d'un système de monitoring destiné à identifier les avions ne respectant pas les règles de survol, tant en termes de trajec-

toire que d'altitude. Le but : rappeler à l'ordre les compagnies aériennes fautives. Ces dernières années, malgré une croissance significative du nombre de passagers, passé de 1 million en 2008 à 1,4 million en 2012, le nombre de signalements d'avions en infraction au-dessus des communes a nettement baissé. Il est passé de 224 en 2009, à 107 en 2012.

3. La technologie au service des riverains

Depuis cinq ans, la technologie satellitaire s'est affinée et désormais, de plus en plus d'avions sont dotés d'un modèle de GPS, le GNSS (Global Navigation Satellite

System). Pas encore opérationnel en 2010, il permet pourtant aujourd'hui, dans certains aéroports, de se passer totalement du système de radio-guidage au sol utilisé de façon exclusive jusqu'alors. Plus souple, ce système de guidage par satellite permet d'affiner les trajectoires habituelles, et donc de faire circuler les avions dans des couloirs plus resserrés, avec la possibilité d'éviter des secteurs plus urbanisés que d'autres.

4. Le guidage GPS à Lesquin courant 2014 ?

C'est cette technologie que la Direction générale de l'Aviation civile

projette de mettre en place courant 2014 pour l'aéroport de Lesquin, en complément de son système de guidage par balises au sol, l'ILS. Concrètement, dévoile Gervais Gaudière, responsable du service aérien de l'aéroport, il permettrait aux avions équipés d'observer des trajectoires plus fines au décollage comme à l'atterrissage. Celles-ci sont en cours

Le guidage par satellite permettrait d'affiner les trajectoires et d'éviter le survol des zones denses.

d'étude par l'Aviation civile avec un objectif : minimiser le survol des zones peuplées autour de l'aéroport, tout en respectant les contraintes de sécurité et la notion de « pilotabilité » de ces trajectoires. Encore à l'état de projet, la mise en place de ce guidage par GPS doit être avalisée après une série d'étapes administratives et techniques. Si le projet les franchit, il pourrait être opérationnel dès le printemps prochain. ■

REPÈRE

Les 33 communes membres du SIVOM du Grand sud de Lille :

Allennes-les-Marais ; Anstaing ; Annœullin ; Attiches ; Avelin ; Bauvin ; Bouvines ; Camphin-en-Carembault ; Cappelle-en-Pévèle ; Carnin ; Chemy ; Cobrieux ; Cysoing ; Ennevelin ; Fretin ; Gernech ; Gondécourt ; Gruson ; Herin ; Houplin-Ancoisne ; La Neuville ; Lesquin ; Louvil ; Noyelles-les-Seclin ; Péronne-en-Mélantois ; Phalempin ; Provin ; Sainghin-en-Mélantois ; Seclin ; Templemars ; Templeuve ; Vendeville ; Wattignies. ■

Plus d'avions au-dessus de l'A1 et de l'A23

Par vent d'est comme par vent d'ouest, les zones urbanisées situées autour de l'aéroport devraient être moins impactées par le trafic aérien si le guidage par satellite est adopté. Le système GPS limite en effet la dispersion des avions de nouvelle génération, qui empruntent toujours le même fuseau, défini pour limiter les nuisances pour les populations riveraines.

– Départs par vent d'est (20 % du trafic) : les avions utiliseraient l'A23 pour point de repère et longeraient l'autoroute, évitant le survol des centres bourgs de Fretin, Péronne-en-Mélantois, Templeuve et Orchies.

Les avions passeraient à 1 200 pieds au-dessus de Fretin, 2 500 pieds au-dessus de Templeuve (trois pieds égalent un mètre).

– Départs par vent d'ouest (80 % du trafic) : dans la situation des départs courts (un vol sur trois, pratiqués par les avions de dernière génération, plus puissants, ou les avions peu chargés), le centre d'Attiches ne serait plus survolé. Les avions longeraient l'A1 jusqu'à la forêt de Phalempin et prendraient leur virage hors zone urbanisée. En ce qui concerne les départs longs, le point de virage, après le survol de la zone industrielle de Seclin, resterait iden-

tique, au-dessus d'Houplin-Ancoisne (2 700 pieds), mais les avions éviteraient Allennes-les-Marais, Carnin et Carvin, et passeraient à 2 000 pieds au-dessus d'Avelin.

– Départs à moindre bruit : toujours concernant les départs, une nouvelle procédure, dite de montée à moindre bruit, permettrait d'atteindre les 3 000 pieds plus rapidement pour limiter la durée du bruit au décollage.

– Atterrissages : dans les deux sens de la piste (ouest ou est), un nouveau pallier d'approche serait fixé à 3 000 pieds au lieu de 2 000, limitant l'impact des nuisances pour les communes survolées. ■ S. H.

