



# Recommandations particulières

- 
- 42** Aéroports parisiens
  - 48** Bâle – Mulhouse
  - 49** Marseille – Provence
  - 50** Toulouse – Blagnac
  - 51** Récapitulatif  
des recommandations  
particulières

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

# Aéroports parisiens

### Suivi du dispositif de circulation aérienne

Depuis la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne en mars 2002, l'Autorité fait réaliser une étude de comptage des populations survolées à moins de 3 000 mètres par les avions en provenance ou à destination des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris – Orly.

Lors de la réunion plénière de l'Autorité du 20 avril 2004, le chef du laboratoire d'Aéroports de Paris a présenté la « Méthode d'Évaluation des Survolés d'Avions comme Nuisance ou comme Gêne Épisodique » (MÉSANGE). Cette méthode consiste à projeter au sol les traces radar d'une période donnée selon un angle de 60° afin de mieux rendre compte de la notion de survol ressentie par les populations.

L'ACNUSA a donc demandé à Aéroports de Paris de réaliser, à partir des données des journées caractéristiques de 2005, un comptage des populations survolées en région parisienne suivant les deux méthodes : IAURIF/ACNUSA et MÉSANGE.

Il ne s'agit en aucun cas de comparer entre eux les résultats obtenus par chaque méthode, mais de suivre avec la première méthode IAURIF/ACNUSA les évolutions depuis 2002, et de commencer grâce à MÉSANGE à suivre avec une autre méthode.

Dès que tous les résultats seront connus, l'Autorité les présentera aux groupes de suivi de la réorganisation de la circulation aérienne en région parisienne (début 2006).

### Réorganisation du contrôle aérien

Le directeur général de l'aviation civile a lancé, le 20 février 2004, une réflexion sur l'évolution du contrôle aérien en région parisienne. Le rapport d'étape du comité de pilotage a été présenté aux membres de l'Autorité, en réunion plénière du 17 février 2005, par MM. Yves Lambert (président de ce comité), Jean-François Vivier (vice-président) et Jean-Jacques Blanchard (secrétaire).

En avril, trois scénarios prenant en compte les aspects environnementaux ont été testés par une simulation en temps réel réalisée au centre expérimental d'Eurocontrol de Brétigny-sur-Orge.

Dans le rapport final remis le 15 novembre, le comité de pilotage indique que « *Dans tous les scénarios, les pistes d'améliorations environnementales en région parisienne en cours d'exploration (relèvement de l'altitude de transition à 18 000 pieds, relèvement de l'altitude d'interception de l'ILS, descente lisse, descente continue...) peuvent être poursuivies* ».

### Information du public

#### VITRAIL

Concernant la communication au public des informations relevées (trajectoire associée au bruit), le système dit VITRINE, qui devait être mis en place via Internet, n'a pas été retenu par le Secrétariat Général à la Défense Nationale (SGDN).

Pour répondre aux contraintes de sûreté demandées par le SGDN, le système VITRAIL (Visualisation des Trajectoires des Avions et des Informations en Ligne version bruit), plus sécurisé, a été étudié. Il est aujourd'hui consultable dans les maisons de l'environnement ouvertes aux riverains et au public. La mise en place de VITRAIL dans des lieux définis par des élus est également étudiée et devrait prochainement aboutir.



Le service « politique technique environnementale et industrielle » d'ADP a présenté ce système lors de la réunion plénière du 18 novembre. Ses caractéristiques sont :

- ▶ la visualisation des trajectoires des avions en IFR en différé de 30 minutes,
- ▶ l'indication de l'altitude pression en mètres,
- ▶ la visualisation jusqu'à 4 200 mètres d'altitude, sur un carré de 100 miles nautiques (soit 185 km) centré sur Paris,
- ▶ la possibilité de zoom.

Les informations « avion » affichées sont : la date et l'heure locale, l'altitude pression en mètres, le type d'appareil et un identifiant interne permettant de retrouver a posteriori l'immatriculation de l'avion.

Un rejeu est possible de H + 30' à J + 30 : les informations sont identiques à celles du temps différé, une visualisation de deux stations de bruit est possible simultanément. Ces informations bruit proviennent de 19 stations autour de Paris – Charles-de-Gaulle, 4 stations autour

de Paris – Orly, 1 station proche de Paris – Le Bourget.

Les limitations de sûreté, exigées par le SGDN, concernent :

- ▶ la non-visualisation des codes d'urgence,
- ▶ la non-visualisation du trafic de Villacoublay en dessous de FL 30 (environ 900 mètres),
- ▶ la diffusion en temps différé,
- ▶ un PC sécurisé, configuré exclusivement pour VITRAIL, sans possibilité d'impression ou de connexion,
- ▶ la consultation via un opérateur habilité.

Pour la région parisienne, l'Autorité demande que les informations de VITRAIL soient accessibles par « déport » dans des lieux publics (mairie, conseil général, préfecture, etc.) avec du personnel formé.



#### RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA demande que la convention type de déport du système VITRAIL dans des lieux publics soit établie avant la fin du premier trimestre 2006.

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

### Aéroports parisiens

#### Homologation du système de monitoring

Les 16 et 17 novembre 2004, la direction de la technique et de l'innovation (ex-STNA/DGAC) a expertisé le dispositif de mesure de bruit et de suivi des trajectoires des aéronefs des deux principaux aéroports parisiens. Elle a analysé de façon approfondie les résultats de deux stations sur Paris – Charles-de-Gaulle (Gonesse et Juilly-Saint-Mard) et de deux stations sur Paris – Orly (Champlan et Villeneuve-le-Roi).

Les dossiers d'expertise et un descriptif des stations de mesure ont été adressés à l'Autorité par le directeur général d'Aéroport de Paris le 14 février 2005.

Les conclusions du rapport de la direction de la technique et de l'innovation « *permettent de vérifier la cohérence de traitement des données acoustiques, radar et d'identification par le système central du laboratoire d'ADP* ».

« ... un point particulier est l'absence de traitement de données météorologiques... »

« *Les mesures météorologiques complémentaires (température, hygrométrie, pluviométrie) prélevées sur la plateforme devraient également y être intégrées pour satisfaire les prescriptions techniques de l'arrêté du 20 juillet 2004 portant sur l'homologation de ce type de système.* »

À ce jour, ADP est en cours d'équipement pour la mesure du vent sur le site de mesurage et sur la plateforme. L'Autorité donnera son avis au début 2006.

#### Information du public

Sans mettre aucunement en jeu les questions de sûreté, le site Internet d'ADP comportait une rubrique conséquente sur les aspects environnementaux de son activité : relevé mensuel des stations de mesure de bruit, compte rendu des CCE, fiches pédagogiques sur la circulation aérienne, etc. Il est regrettable que cette partie ait été purement et simplement supprimée au deuxième trimestre 2005, bien évidemment sans annonce préalable ni indication d'un remplacement possible.

Certes, la marque « ADP » doit aujourd'hui se vendre, mais d'autres aéroports – et non des moindres – ne trouvent pas contreproductif ou négatif de donner des informations de ce type sur leur site. Ainsi, sur [www.flychicago.com](http://www.flychicago.com) – O'Hare International Airport –, les informations sur les programmes d'insonorisation ou des vols à moindre bruit (Fly Quiet Program) sont au même niveau que les coordonnées des compagnies, les horaires, les moyens de transport, les services passagers dans l'aéroport, etc.



#### RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA demande le rétablissement de la rubrique « environnement » dans le site [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr) ; son contenu et son calendrier de mise en place devront lui être présentés au premier semestre 2006.



#### Plan d'exposition au bruit de Paris – Charles-de-Gaulle

Le 28 juin, la commission consultative de l'environnement a été consultée sur les valeurs limites des zones B et C de l'avant-projet de PEB présenté par le directeur des affaires stratégiques et techniques (DGAC).

#### Propositions de l'administration

Les spécificités de la plateforme « conditionnent » l'élaboration de l'avant-projet :

- ▶ réglementations nombreuses tendant à limiter les nuisances sonores,
- ▶ plafonnement de la nuisance sonore globale (indicateur global mesuré pondéré),
- ▶ mesures de retrait progressif des avions les plus bruyants du chapitre 3,
- ▶ restrictions d'exploitation entre 0 heure et 5 heures,
- ▶ suppressions des vols (0 h-5 h) d'Air France sauf Paris-Tokyo,
- ▶ modulation jour/nuit de la taxe sur les nuisances sonores aériennes.

L'avant-projet de PEB s'appuie sur :

- ▶ la prévision de demande de transport à l'horizon 2025 = 3 % par an pour

les passagers, 3,6 % par an pour le fret (sources diverses : IATA, OACI, Eurocontrol...),

- la réglementation, plus particulièrement l'arrêté du 28 janvier 2003 relatif à l'indicateur d'énergie sonore.

Trois scénarios ont été élaborés :

- un scénario à court terme (dit de « reprise du PGS ») à 555 000 mouvements,
- deux scénarios à long terme (A et B) associant respect de l'arrêté du 28 janvier 2003 et augmentation du trafic, et supposant une augmentation importante de l'emport moyen = 40 %.

**Scénario A** : 680 000 mouvements et respect de l'arrêté du 28 janvier 2003, si le « *renouvellement des flottes est suffisamment rapide pour absorber l'augmentation du nombre de mouvements par une baisse de l'énergie sonore de chaque mouvement* ».

**Scénario B** : le renouvellement des flottes n'est pas assuré, donc plafonnement du nombre de mouvements (pour respecter l'arrêté du 28 janvier 2003) à 620 000 (économiquement non satisfaisant).

L'administration de l'aviation civile concluait que :

- les courbes du PEB selon le scénario A ou B étaient très proches,
- la valeur de la limite extérieure de la zone C à Lden 56 correspondait en grande partie à la courbe de la zone III du PGS, la cohérence était donc assurée,
- pour la valeur de la limite de la



zone B, le choix entre 65 et 62 était laissé à l'appréciation de la CCE.

#### Votes de la CCE

Après suspension de séance :

- la limite extérieure de la zone C à Lden 56 a été repoussée par 18 votes défavorables contre 17 votes favorables,
- la limite extérieure de la zone B à Lden 65 a été adoptée par 30 votes favorables contre 10 défavorables.

#### Analyse ACNUSA

La direction générale de l'aviation civile estime que la capacité théorique de la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle ne peut, dans sa configuration actuelle, dépasser 120 mouvements par heure.

L'Autorité considère que cette valeur peut être atteinte entre 6 heures et 22 heures mais qu'elle serait limitée à environ 100 mouvements par heure entre 22 heures et 0 heure ainsi qu'entre 5 heures et 6 heures. Cette base horaire correspond à un maximum de 810 300 mouvements par an.

Considérant qu'environ 10 % des créneaux ne seront pas utilisés, l'Autorité estime que 729 270 mouvements seront opérés sur la période 5 heures-0 heure. Le nombre de créneaux nocturnes attribuables étant de 21 500, le nombre de mouvements annuel de la plateforme serait de 750 770.

L'Autorité considère qu'à terme 750 000 mouvements seront annuellement opérés sur la plateforme de Paris – Charles-de-Gaulle. Elle recommande l'utilisation de ce chiffre pour le calcul d'hypothèse à long terme du plan d'exposition au bruit.



#### RECOMMANDATION 2005

*Afin de préserver l'avenir et de garantir la transparence de l'information, l'ACNUSA demande que le PEB de Paris – Charles-de-Gaulle soit établi sur la base de 750 000 mouvements.*

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

### Aéroports parisiens

#### **Indicateur Global Mesuré Pondéré (IGMP) sur Paris – Charles-de-Gaulle**

Par lettre en date du 10 juin 2005, le directeur des affaires stratégiques et techniques a transmis pour avis à l'Autorité le rapport d'évaluation des conditions de mise en œuvre de l'indicateur représentatif de l'énergie sonore engendrée par l'activité aérienne de l'aérodrome de Paris – Charles-de-Gaulle. Ce rapport présentait également les conditions d'obtention de sa valeur pour l'année 2003.

#### **Avis et recommandations**

Les membres de l'Autorité ont examiné ce rapport en réunion plénière du 17 juin. Ils ont émis un avis favorable dans la mesure où l'arrêté du 28 janvier 2003 instituant cet indicateur tend à limiter l'expansion des nuisances sonores autour de la plateforme.

Toutefois, l'Autorité considère que la référence au cumul des énergies sonores pondérées des décollages et des atterrissages des années 1999, 2000 et 2001 n'est pas judicieuse. Cette référence, qui prend en compte des avions actuellement absents de la plateforme, n'a pas pu être mesurée : contrairement à l'intitulé, il s'agit de calcul.

Par ailleurs, et compte tenu de l'impossibilité physique d'implanter les stations de mesure à des distances rigoureusement identiques par rapport aux seuils de piste, une correction doit être apportée

aux mesures faites sur chaque station. Ces corrections complexes et de compréhension difficile pourraient nuire au principe d'information claire et transparente. L'Autorité préconise que, pour chaque station, les niveaux mesurés soient comparés d'une année sur l'autre. L'Autorité fait donc les recommandations suivantes.



#### **RECOMMANDATIONS 2005**

L'ACNUSA recommande de prendre pour référence l'année 2005, qui sera la première année où tous les mouvements auront été mesurés. En outre, l'Autorité recommande que les distances de référence – 9,2 kilomètres pour le décollage et 5 kilomètres pour l'atterrissage – ne soient plus imposées.

#### **Suites**

La présentation de l'IGMP et de sa valeur pour 2003 ainsi que de l'avis de l'Autorité a été faite par le préfet de la région Ile-de-France en commission consultative de l'environnement de Paris – Charles-de-Gaulle, le 28 juin 2005.

Les simplifications proposées ci-dessus se justifient d'autant plus que, pour des raisons techniques de calcul, les résultats pour l'année 2004 n'étaient pas toujours disponibles à la fin de l'année 2005. L'Autorité se tient donc à la disposition de l'aviation civile pour étudier la modification de l'arrêté du 23 janvier 2003.



#### **Doublet nord sur Paris – Charles-de-Gaulle**

Compte tenu de l'impact environnemental de cette mise en service depuis le 3 novembre,



#### **RECOMMANDATION 2005**

L'ACNUSA demande que la direction des services de la navigation aérienne lui présente un bilan avant juillet 2006. Ce bilan comportera notamment le nombre de personnes survolées avant et après la mise en service.



#### **Paris – Orly**

#### **Plan d'exposition au bruit**

Aucune information sur l'état d'avancement de ce plan, qui devait être approuvé par arrêté préfectoral avant le 31 décembre 2005. Ce déni de procédure ne peut être favorable à une bonne coopération entre les différents partenaires.



### Arrivées face à l'est

Lors de la réunion du 20 juin 2004 avec des élus de l'Essonne, le secrétaire d'État aux transports avait indiqué que :

- ▶ une descente lisse serait mise à l'essai et qu'un bilan serait effectué 6 à 8 mois plus tard,
- ▶ si des progrès n'étaient pas constatés, la mise en place de barreaux d'altitude pourrait être envisagée.

Le bilan précis des mesures adoptées est attendu pour janvier 2006.

### Paris – Le Bourget

#### Étude de la population survolée

Suite à l'invitation du préfet de Seine-Saint-Denis, le président de l'Autorité s'est rendu à la réunion informelle de concertation de l'aéroport de Paris – Le Bourget du 6 juillet 2005. Il a présenté l'étude « Estimation des populations survolées en 2003 par les aéronefs à destination et en provenance de Paris – Le Bourget ». Cette étude est la première estimation des

populations survolées dans le Bassin parisien par les avions en provenance et à destination de l'aéroport de Paris – Le Bourget.

Réalisée à partir des deux journées caractéristiques de la situation 2003 (27 juin pour la configuration face à l'ouest et 25 juin pour la configuration face à l'est), le trafic pris en compte dans cette étude est dix fois inférieur à celui de l'étude des survols des aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly :

- ▶ en configuration face à l'ouest : 207 mouvements,
- ▶ en configuration face à l'est : 233 mouvements.

Face à l'est, près de 1 million d'habitants sont survolés en dessous de 2 000 mètres, dont plus de 500 000 personnes à moins de 1 000 mètres d'altitude.

Face à l'ouest, 640 000 habitants sont survolés en dessous de 2 000 mètres, dont près de 165 000 personnes à moins de 1 000 mètres d'altitude.

L'Autorité rappelle ses recommandations :

- ▶ définir et garantir une altitude minimale par paliers afin que les avions ne soient pas trop bas, trop tôt,
- ▶ mettre en œuvre, chaque fois que possible, la procédure « approche en descente continue ».

#### Altitude des avions

L'Autorité dispose des traces radar (trajectoires et altitudes) des flux en provenance et à destination des principales plateformes parisiennes.

L'analyse réalisée au cours des ans montre que les vols en provenance ou à destination des petites plateformes sont « écrasés » pour libérer l'espace nécessaire à l'évolution des aéronefs fréquentant les deux grands aéroports.

Même si les trafics de Paris – Le Bourget ou de Villacoublay sont dix fois inférieurs à ceux de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Orly, il n'en demeure pas moins que la gêne ressentie par les personnes survolées est d'autant plus forte que les avions sont bas.

Le fait que ces avions soient généralement d'un moindre tonnage et donc le plus souvent d'un niveau de bruit inférieur à celui des appareils en provenance ou à destination des deux principales plateformes ne compense pas l'augmentation des nuisances dues à une altitude très faible.



#### RECOMMANDATION 2005

Dans le cadre du projet de réorganisation du contrôle aérien en région parisienne, L'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'étudier si une autre répartition du contrôle des aérodromes de Paris – Le Bourget et de Villacoublay ne permettrait pas un relèvement des altitudes des avions qui fréquentent ces deux plateformes. L'Autorité souhaite que les résultats de cette étude lui soient présentés à la fin du premier semestre 2006.

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

# Bâle – Mulhouse

### Mise en place de l'ILS 34

#### Avis

Le 16 septembre 2005, en réunion plénière de l'Autorité, la direction des services de la navigation aérienne a présenté le dossier relatif au projet de création de la procédure d'approche ILS 34 et les avis des cantons suisses sur de projet.

L'Autorité s'est félicitée que sa recommandation faite en 2001 se concrétise enfin. Elle a donné un avis favorable sous réserve :

- ▶ « de ne pas s'interdire d'augmenter la fréquence d'utilisation de la piste 34 à l'atterrissage notamment pour des raisons de sécurité »
- ▶ « que les approches MVI soient définitivement abandonnées »
- ▶ « que dans les six mois après la mise en service de la procédure, un compte rendu en termes de trajectoires et de nombre de vols l'ayant utilisée soit communiqué à la commission consultative de l'environnement et à l'Autorité »
- ▶ « qu'un compte rendu de même nature soit ultérieurement communiqué annuellement ».



#### Suites

Le 24 octobre, le directeur général de l'aviation civile et le directeur de l'office fédéral de l'aviation civile ont examiné les avis des cantons suisses. Un mémoire en réponse leur a été ensuite adressé.

Le projet d'arrêté notifiant la mise en place de l'ILS 34 est en cours d'élaboration. Compte tenu des délais techniques (commande, installation, etc.), le système devrait être opérationnel en 2007.

#### Départs vers le sud

Le bilan de la mise en place de la procédure d'envol direct vers le sud a été présenté par la direction des services de la navigation aérienne et les responsables de l'aéroport le 16 septembre.

Le pourcentage de vols concernés est inférieur à la valeur de 20 % initialement prévue et annoncée. La baisse globale du trafic commercial et en particulier la forte réduction des vols à destination de l'Italie en sont la cause.

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

# Marseille – Provence

## Approches à vue

Ce type d'approche, qui représente environ 30 % du trafic, permet d'éviter les approches classiques par ILS pénalisantes pour le quartier de l'Estaque.

Il existe aujourd'hui des « cartes d'approche à vue » indiquant clairement aux pilotes les zones à ne pas survoler. Une forte majorité de ces approches sont réalisées correctement. En cas de survol des populations, le pilote et la compagnie sont rappelés à l'ordre par l'aéroport.



### RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA souhaite vérifier que les zones de non-survol sont bien respectées. Elle demande qu'une étude particulière sur trois mois définissant le partage correct / incorrect lui soit transmise à la fin du premier semestre 2006.



## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

# Toulouse – Blagnac

### Révision du PEB

La préfecture a retenu un indice Lden 64 pour la limite extérieure de la courbe B et un indice Lden 56 pour la limite extérieure de la courbe C.

Par lettre du 21 janvier 2004, le préfet de la Haute-Garonne a adressé à l'Autorité le projet de PEB de l'aéroport de Toulouse – Blagnac auquel était joint l'avis défavorable de la commission consultative de l'environnement.

Après examen lors de plusieurs réunions plénières, l'ACNUSA a émis un avis défavorable en raison :

- ▶ des prévisions de trafic qui ne correspondent pas aux nombreuses études réalisées en 2004 et 2005,
- ▶ des indices retenus qui ne sont pas les plus protecteurs.



### RECOMMANDATIONS 2005

L'ACNUSA recommande de reprendre la procédure en se basant sur des hypothèses de trafic plus réalistes et sur des indices plus protecteurs.



### Procédure adaptée

Le collectif contre les nuisances aériennes de Toulouse a saisi l'Autorité sur la procédure de départ vers le nord d'avions qui après virage se dirigent ensuite vers le sud. Cette procédure est notamment suivie la nuit par un avion lourdement chargé. Pour éviter le survol de l'agglomération toulousaine à des altitudes encore basses, l'Autorité fait la recommandation ci-dessous.



### RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA demande que le service de navigation aérienne sud étudie une procédure adaptée pour les aéronefs qui montent selon une pente inférieure à 8°. Comme lors de la procédure CDG/Plaine-de-France, une étude de l'impact environnemental avant/après sera réalisée au cours du premier semestre 2006.

### Information du public

Compte tenu du nombre de vols d'essais et de leur impact sonore :



### RECOMMANDATION 2005

L'ACNUSA demande qu'un système fiable et transparent d'identification des vols d'essai soit mis en place durant le premier semestre 2006.

## RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES

## Récapitulatif des recommandations particulières

### ◀ Aéroports parisiens

#### Information du public

L'ACNUSA demande que la convention type de déport du système VITRAIL dans des lieux publics soit établie avant la fin du premier trimestre 2006.

L'ACNUSA demande le rétablissement de la rubrique « environnement » dans le site [www.aeroportsdeparis.fr](http://www.aeroportsdeparis.fr) ; son contenu et son calendrier de mise en place devront lui être présentés au premier semestre 2006.

#### PEB Paris – Charles-de-Gaulle

Afin de préserver l'avenir et de garantir la transparence de l'information, l'ACNUSA demande que le PEB de Paris – Charles-de-Gaulle soit établi sur la base de 750 000 mouvements.

#### IGMP

L'ACNUSA recommande de prendre pour référence l'année 2005, qui sera la première année où tous les mouvements auront été mesurés. En outre, l'Autorité recommande que les distances de référence – 9,2 kilomètres pour le décollage et 5 kilomètres pour l'atterrissage – ne soient plus imposées.

#### Doublet nord sur Paris – CDG

L'ACNUSA demande que la direction des services de la navigation aérienne lui présente un bilan avant juillet 2006. Ce bilan comportera notamment le nombre de personnes survolées avant et après la mise en service.

#### Paris – Le Bourget, altitude des avions

Dans le cadre du projet de réorganisation du contrôle aérien en région parisienne, l'ACNUSA demande à la direction générale de l'aviation civile d'étudier si une autre répartition du contrôle des aérodromes de Paris – Le Bourget et de Villacoublay ne permettrait pas un relèvement des altitudes des avions qui fréquentent ces deux plateformes. L'Autorité souhaite que les résultats de cette étude lui soient présentés à la fin du premier semestre 2006.

### ◀ Marseille – Provence

#### Approches à vue

L'ACNUSA souhaite vérifier que les zones de non-survol sont bien respectées. Elle demande qu'une étude particulière sur trois mois définissant le partage correct / incorrect lui soit transmise à la fin du premier semestre 2006.

### ◀ Toulouse – Blagnac

#### PEB

L'ACNUSA recommande de reprendre la procédure en se basant sur des hypothèses de trafic plus réalistes et sur des indices plus protecteurs.

#### Procédure adaptée

L'ACNUSA demande que le service de navigation aérienne sud étudie une procédure adaptée pour les aéronefs qui montent selon une pente inférieure à 8°. Comme lors de la procédure CDG/Plaine-de-France, une étude de l'impact environnemental avant/après sera réalisée au cours du premier semestre 2006.

#### Information du public

L'ACNUSA demande qu'un système fiable et transparent d'identification des vols d'essai soit mis en place durant le premier semestre 2006.

