



Recommandations particulières



32	Aéroports parisiens
38	Bâle - Mulhouse
40	Marseille - Provence
42	Nice - Côte d'Azur
44	Récapitulatif des recommandations particulières

Rapport d'activité **2004**

➔ Aéroports parisiens

Suivi du dispositif de circulation aérienne

Le ministre chargé de l'aviation civile a décidé, le 21 mars 2002, une réorganisation de l'espace aérien en région Ile-de-France. Dans l'exercice de ses missions de contrôle et de garantie d'une information transparente, l'Autorité a suivi de façon régulière la mise en œuvre de cette réorganisation.

En 2003 comme en 2002, elle a demandé à l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF) de quantifier les personnes survolées à moins de 3 000 mètres par des avions en provenance ou à destination de Paris - Charles-de-Gaulle et de Paris - Orly¹.

Le bilan est globalement positif, la population du Bassin parisien - survolée par des avions à moins de 3 000 mètres - a diminué :

- configuration face à l'ouest : baisse de 42% entre 2003 et 2002 soit 825 000 habitants,
- configuration face à l'est : diminution de 25%, soit 606 000 habitants.

Ces améliorations sont respectivement dues :

- en provenance de Paris - Charles-de-Gaulle et dans la zone située au nord-ouest de Paris, les flux - très diffus en 2002 - sont mieux délimités quelles que soient les classes d'altitude,
- en provenance ou à destination de l'aéroport de Paris - Orly, l'appropriation de la réorganisation par le contrôle aérien a fait diminuer les zones de survol.

En revanche :

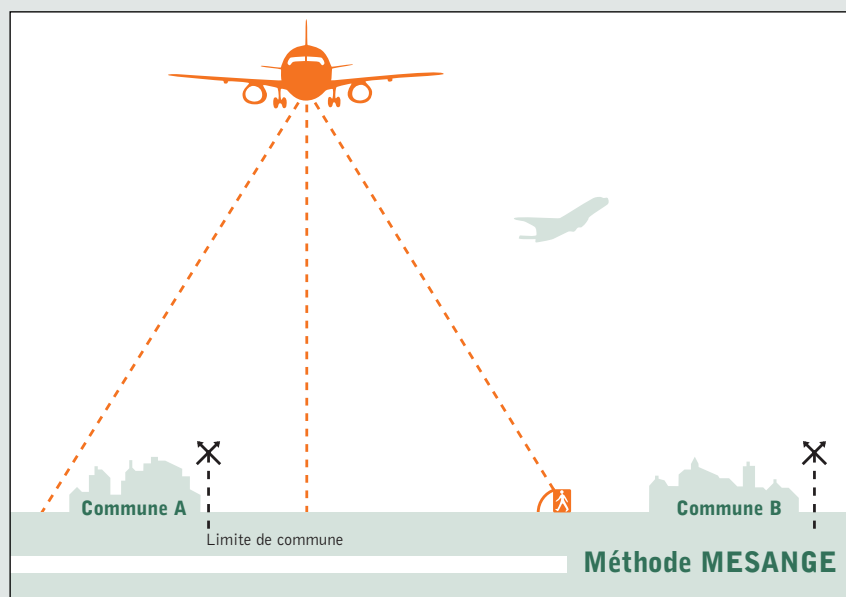
- environ 2 650 000 habitants du Bassin parisien – dont 2 442 000 franciliens – sont concernés par des survols inférieurs à 3 000 mètres par des avions à destination et/ou en provenance des deux plateformes : 1 146 000 en configuration face à l'ouest et 1 847 000 en face à l'est,
- la population survolée par des appareils à moins de 1 000 mètres n'a pas diminué dans les proportions initialement prévues par la direction générale de l'aviation civile.

Les personnes toujours survolées jusqu'à 3 000 mètres, quelle que soit la configuration de vent sont désormais comptabilisées :

- environ 343 000 habitants du Bassin parisien sont survolés toute l'année à moins de 3 000 mètres,
- plus de 65 300 habitants le sont à moins de 2 000 mètres,
- et près de 10 400 personnes à moins de 1 000 mètres.

Parmi les solutions pouvant soulager les populations survolées, l'Autorité rappelle ses recommandations :

- définir et garantir une altitude minimale par paliers afin que les avions ne volent pas trop bas, trop loin des pistes,
- mettre en œuvre à chaque fois que c'est possible la procédure « approche en descente continue ».



Le schéma ci-dessus illustre la projection angulaire au sol d'une trajectoire d'avion. Avec une méthode classique, ce survol n'est comptabilisé que sur la commune B, car sa projection verticale n'impacte que cette commune. Avec la méthode MESANGE, le décompte se fait dans les deux communes pour les îlots concernés.

¹ Voir en annexe 6, page 86, la méthode de comptage, les comparaisons de trafic en 2002 et 2003 ainsi que les tableaux de population par configuration et classe de survol.



Comptage des populations survolées

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'Evaluation des Survolés d'Avions comme Nuisance ou comme Gêne Episodique » (MESANGE).

MESANGE :

- prend comme critère de survol :
« tous les vols qui survolent une population donnée... »
- détermine les territoires survolés comme « l'ensemble du territoire survolé d'où l'on voit l'avion avec une élévation de $> 60^\circ$. »
- détermine les populations survolées en prenant
« ...seulement les îlots INSEE à l'intérieur du territoire d'où l'on voit l'avion avec une élévation $> 60^\circ$. »

RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande à Aéroports de Paris de réaliser, à partir des données des journées caractéristiques de 2004, un comptage des populations survolées en région parisienne avec les deux méthodes.



➤ Aéroports parisiens

Projet de 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 comité de pilotage – présidé par M. Yves Lambert, ingénieur général de l'aviation civile – doit émettre des recommandations sur l'ensemble des aspects opérationnels, techniques et sociaux de ce dossier.

Le 4 mai 2004, le président de l'Autorité a été auditionné par le comité de pilotage pour s'assurer que cette réflexion et les futures recommandations prennent bien en compte les impacts environnementaux de l'activité du contrôle aérien. Il s'agit en particulier de :

- décliner les objectifs dans l'ordre suivant : sécurité, environnement, capacité,
- trouver les meilleures solutions d'approche en dessous de 3 000 mètres (VPE ou autre),
- relever les trajectoires et les altitudes.

L'Autorité auditionnera son président sur l'avancée des travaux du comité au début de l'année 2005.

Mesures du bruit

Système permanent de surveillance

Les deux principaux aéroports parisiens sont dotés d'un important système permanent de mesure du bruit comprenant 29 stations à proximité ou dans l'enceinte des plateformes. Le service technique de la navigation aérienne a, les 16 et 17 novembre 2004, expertisé ce réseau en analysant 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).

Campagnes de mesure

Trois stations mobiles ont permis de réaliser sept campagnes de mesure à :

- La Garenne Colombes de juin 2003 à janvier 2004,
- Arpajon de novembre 2003 à mars 2004,
- Chambourcy de février à juin 2004,
- Levallois Perret de février à juin 2004,
- Bonnelles de juillet à août 2004,
- Forges-les-Bains de juillet à octobre 2004,
- Acy-en-Multien depuis novembre 2004.

A Franconville et à Longjumeau, les stations sont en cours d'installation. L'acquisition de deux stations mobiles complémentaires est programmée pour début 2005.

Traitement des données

Pour autant, une difficulté existe d'ores et déjà : le laboratoire des Aéroports de Paris, chargé de la mise en œuvre, du suivi et du traitement de ces mesures, connaît des retards importants dans l'analyse des données. L'efficacité du système semblerait passer par une mise à disposition de moyens supplémentaires.

Dans son rapport d'activité 2003, l'ACNUSA demandait que :

RECOMMANDATION 2003

Le réseau de stations de mesure soit augmenté d'au minimum 15 stations en 2 ans. Les résultats de ces mesures seront communiqués aux populations riveraines dans les mêmes conditions que précédemment.

Une première réunion entre le laboratoire et le département environnement d'Aéroports de Paris avec le pôle technique de l'Autorité a eu lieu début décembre 2004. Une cartographie positionnant les stations de mesure fixes, l'emplacement des points de mesures ponctuelles réalisées par ADP, l'Autorité et d'autres institutions sera établie au 1^{er} trimestre 2005. Elle permettra une vision globale des niveaux sonores disponibles et servira de support pour étudier la pertinence de l'implantation de nouvelles stations, fixes ou mobiles.

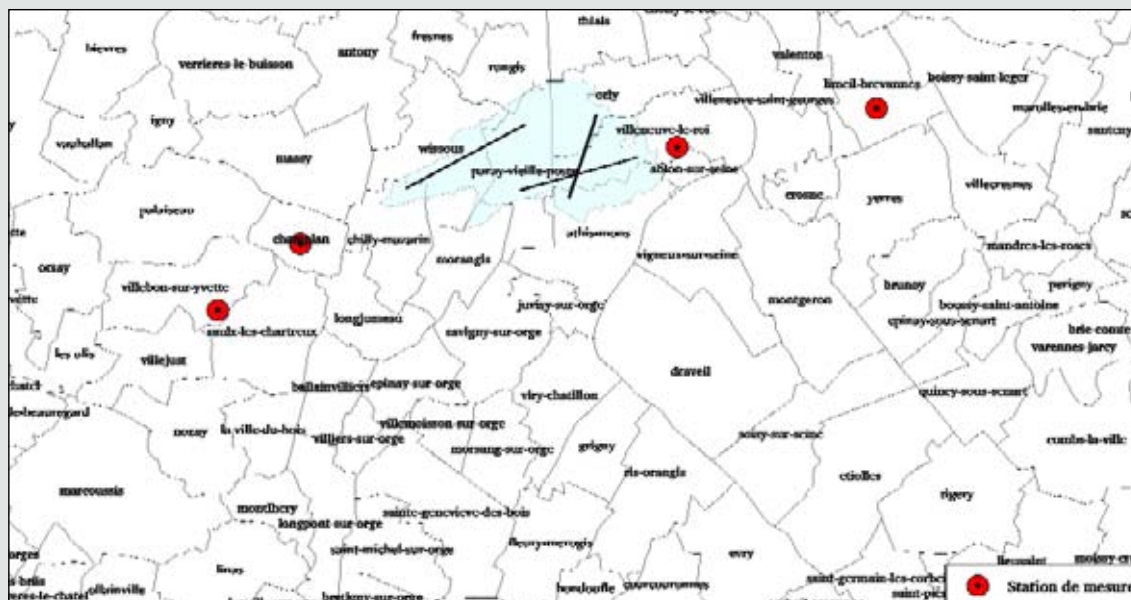
Ces cartographies seront présentées aux commissions consultatives de l'environnement concernées et les implantations de nouvelles stations validées par elles.

Information du public

En 2003, l'ACNUSA a demandé que :

« Comme pour les autres principales plateformes, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit installé en 2004. ».

Sur Paris - Orly, 2 stations, situées dans l'enceinte de l'aéroport, sont dédiées aux essais de moteurs.



Cette recommandation n'est toujours pas mise en œuvre. Cependant, des travaux sont en cours pour répondre aux contraintes de sûreté demandées par le Secrétariat Général de la Défense Nationale (SGDN).

Etat des lieux

Dans son plan d'actions « Pour un développement durable des aéroports parisiens » présenté le 25 juillet 2002, le ministre chargé de l'aviation civile avait notamment annoncé : « Trop souvent, la communauté aéroportuaire a donné l'impression d'opacité et de non-dit en ce qui concerne les mesures de bruit et d'information des riverains. Les trajectoires seront rendues

publiques sur INTERNET. »².

Le système dit VITRINE n'a pas été – pour des raisons de sûreté – retenu par le SGDN.

Avancement du dossier

Un système nommé VITRIL – plus sécurisé – a été étudié et mis en place au sein d'Aéroports de Paris et devrait être très prochainement consultable dans les maisons de l'environnement ouvertes aux riverains et au public. La mise en place de VITRIL dans des lieux définis par des élus est également étudiée.

Les exigences de sûreté seraient :

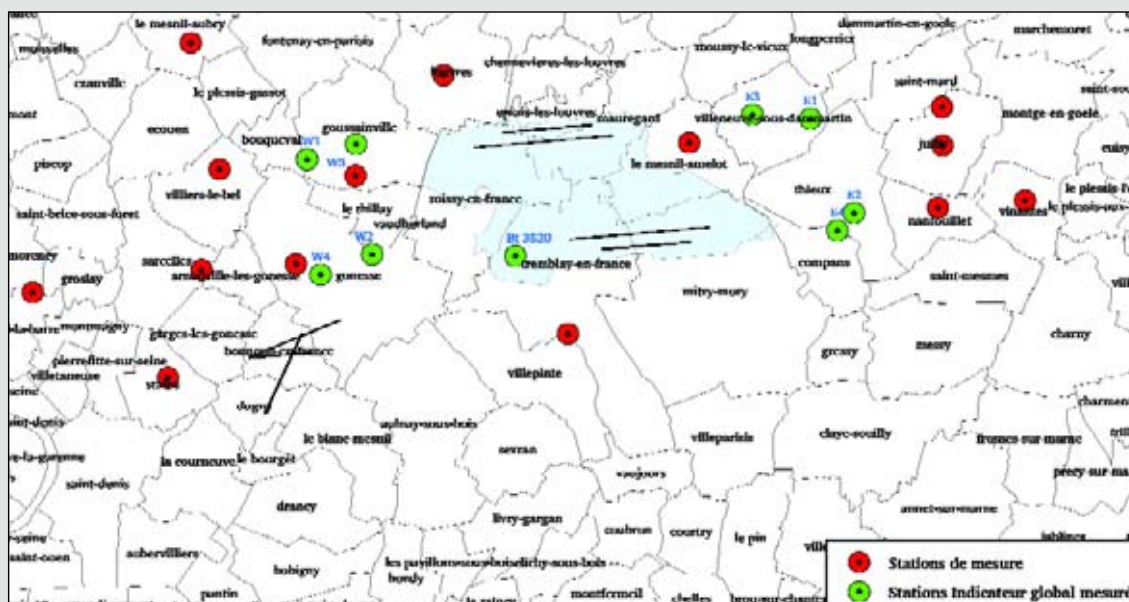
- des informations visibles avec un

différé de 30 minutes minima, sans aucune indication permettant de reconnaître le vol,

- un archivage sur 30 jours maximum,
- un accès réglementé aux systèmes en dépôt dans les maisons de l'environnement ou dans les locaux publics (mairie, conseil général, etc.) avec du personnel identifié et une main courante pour les visiteurs.

² L'ACNUSA a toujours considéré que :

- « Les solutions via Internet paraissant à beaucoup comme plus simples à mettre en œuvre à grande échelle, n'offrent que des possibilités restreintes ;
- « Seul le dépôt des informations sur des installations adaptées permet un travail plus approfondi et plus professionnel. » (Rapport d'activité 2002, page 19).



Sur Paris - Charles-de-Gaulle, 3 stations sont dédiées aux essais de moteurs : 2 dans l'enceinte de l'aéroport et 1 sur la piscine de Roissy-en-France.

➤ Aéroports parisiens

Actuellement n'existent donc pour l'information du public que :

- BAREM qui donne aux élus et présidents d'associations les informations du réseau de stations de mesure du bruit, sur un classeur papier mis à jour mensuellement,
- le système SONATE de suivi des trajectoires qui, mis en place en 1973, aurait dû être remplacé en 1999 et bénéficie d'une assurance – maintenance jusqu'à la fin de l'année 2005.

Réglementation

La loi du 12 juillet 1999 portant création de l'Autorité a modifié le code de l'aviation civile et prescrit notamment que cette dernière :

- définit les prescriptions techniques applicables aux dispositifs de mesure de bruit et de suivi des trajectoires,
- s'assure du respect de ces prescriptions par l'exploitant de l'aérodrome,
- établit un programme de diffusion auprès du public de ces informations³.

L'Autorité ne peut que constater, pour le déplorer une nouvelle fois : les riverains des deux aéroports les plus importants n'ont pas accès aux moyens d'information développés sur les autres plateformes à la satisfaction générale.

➤ RECOMMANDATIONS 2004

Afin de garantir le respect de la loi et l'égalité des citoyens, l'ACNUSA demande au gouvernement que, dans les meilleurs délais, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit aisément accessible aux riverains des deux plus importants aéroports français.

Paris - Charles-de-Gaulle

Après une intense activité réglementaire en 2003 et la révision du plan de gêne sonore approuvée le 12 juillet 2004, reste le dossier de révision du plan d'exposition au bruit.



Le décret n°2002-626 du 26 avril 2002 fixe au 31 décembre 2005 la date limite pour approuver par arrêté préfectoral le PEB révisé avec le Lden.

Il faut noter qu'une procédure de révision de plan d'exposition au bruit se déroule sur 18 à 24 mois et que, dans ce cas précis, les discussions autour du nombre de mouvements risquent d'être rudes.

Consciente des difficultés à venir et jusqu'à présent sans résultat, l'Autorité a donc toute l'année alerté cabinets ministériels, préfets, administrations et gestionnaire sur les dangers de cette trop longue attente : suspicion, perte de confiance, crispation, etc. de la part des élus et des associations.

RECOMMANDATION 2004

L'ACNUSA demande au ministre chargé de l'aviation civile de s'engager sur le calendrier et les modalités de la révision du plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle.

Paris - Orly

Volume de protection environnementale (VPE)

Par lettre du 29 juillet 2004, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis à l'Autorité, le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 18 février 2003 portant restriction d'usage par la création de volumes de protection environnementale sur l'aérodrome de Paris - Orly. Lors de sa réunion plénière du 16 juillet, l'Autorité a donné l'avis favorable suivant :

« La modification vise à élever la limite supérieure de ce VPE associé

aux départs initiaux en piste 08, afin d'interdire formellement les virages vers le sud avant que les avions n'atteignent les limites de sortie du VPE.

« Les membres de l'Autorité ont examiné les différentes pièces de ce dossier en réunion plénière, le 16 septembre 2004. Ils ont notamment pris connaissance de l'avis favorable unanime exprimé par la commission consultative de l'environnement le 1^{er} juillet 2004. ».

Plan de gêne sonore

Par lettre du 25 octobre 2004, le préfet de la région Ile-de-France a transmis l'avis de la commission consultative d'aide aux riverains de Paris - Orly, réunie le 14 octobre 2004 sur le projet de plan de gêne sonore.

Lors de sa réunion plénière du 16 novembre 2004, l'Autorité a donné l'avis favorable suivant : « Ce projet a été établi sur la base de l'arrêté du 6 octobre 1994 relatif aux créneaux horaires de cet aéroport. Il est par ailleurs la stricte application de l'article 4 du décret n°2002-626 du 26 avril 2002 qui fixe la courbe extérieure de la zone II à la valeur Lden 65 et celle de la zone III à la valeur Lden 55. ».

Compte tenu de certaines interrogations de représentants de collectivités territoriales et d'associations, l'Autorité a demandé à un consultant externe⁴ de réaliser la cartographie de ce plan de gêne sonore à partir des données utilisées par les Aéroports de Paris. Les résultats n'ont montré aucune distorsion significative.

³ Article L.227-5 du code de l'aviation civile, alinéas 1^o, 2^o et 3^o.

⁴ Bureau d'Etudes Serge Cornet (Belgique).

➔ Bâle - Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

Etat de la concertation

Dès 2001, l'Autorité s'est attachée à conduire des missions de médiation sur cet aéroport multinational où d'importants conflits entre riverains, élus et gestionnaire demeurent. La dernière mission s'est déroulée du 25 au 27 octobre 2004. Une délégation de deux membres de l'Autorité a successivement rencontré la direction et le service environnement de l'aéroport, les associations françaises et suisses, la commission de bruit des cantons de Bâle-ville et Bâle-campagne et les autorités préfectorales.

Il ressort que les associations françaises de riverains font de très vives critiques et ont un vrai scepticisme à l'égard de l'action des pouvoirs publics et de l'Autorité. Celle-ci le déplore et s'emploie à modifier cette situation. Seule une mise en oeuvre rapide d'un système d'atterrissage aux instruments (ILS) pour les approches par le sud sur la piste 34, recommandés par l'Autorité depuis 2001, pourrait rassurer les riverains.

Quant aux associations et à la commission suisses, elles ne sont pas hostiles à l'installation de ce système d'atterrissage si d'une part l'ILS remplit la même fonction que la procédure d'approche à vue, et si d'autre part est respecté le droit de la population suisse à être consultée.

Point des procédures juridiques

Le 18 novembre 2004, l'Autorité a rencontré la direction de l'Office Fédéral de l'Aviation Civile (OFAC) à Zurich. L'OFAC a examiné le dossier établi par la direction générale de l'aviation civile française sur les aspects techniques et qui comprend une étude d'impact sur l'environnement.



Les discussions portent maintenant sur les détails de la procédure juridique à suivre. L'OFAC et l'Office fédéral de la justice soulignent qu'aucune procédure d'approbation, assortie d'un droit de recours auprès des tribunaux helvétiques ne peut être engagée en Suisse. En effet, aux termes de la convention franco-suisse de 1949 relative à l'aéroport de Bâle - Mulhouse, les questions relatives à l'exploitation de l'aéroport sont du ressort exclusif du gouvernement français.

L'OFAC entend cependant faire appliquer la convention d'ESP00 ratifiée entre les deux Etats. Aux termes de celle-ci, la France doit constituer un dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement et offrir la possibilité à la population suisse de s'exprimer lors d'une consultation publique.

RECOMMANDATION 2004

L'Autorité demande que le dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement soit soumis pour consultation aux riverains français et suisses durant le 1^{er} semestre 2005.



Départs vers le sud

Avis

Parmi les recommandations formulées par l'Autorité le 17 décembre 2001, figurait celle « ...d'utiliser la procédure d'envols directs vers le sud pour une partie du trafic à destination du sud (Tessin, bassin méditerranéen), soit environ 20% des mouvements qui passent par le point « ELBEG ». Une solution technique temporaire a été mise en œuvre à partir du 15 mai 2003.

Par lettre du 16 février 2004, le directeur de la navigation aérienne a transmis pour avis le projet de création de la procédure de départ vers le sud. Il s'agissait de consolider la solution technique par la publication d'une procédure standard de départ¹.

Lors de la réunion plénière du 22 mars 2004, l'Autorité a demandé des compléments d'information sur le nombre de vols concernés par la procédure, les types et le pourcentage d'avions présentant un niveau de bruit de certification au survol supérieur à 89 EPNdB.

Dans son avis favorable du 20 avril 2004, l'Autorité a demandé que « ...dans les six mois après la mise en service de la procédure, un compte-rendu en termes de respect des trajectoires et du nombre de vols l'ayant utilisée, soit communiqué à la commission consultative de l'environnement et à l'ACNUSA. Un compte-rendu de même nature devra être communiqué annuellement ».

Bilan

Aucun compte-rendu n'a été officiellement adressé à l'Autorité. Les responsables de l'aéroport seront donc auditionnés au cours du 1^{er} trimestre 2005.

¹ Il apparaît que 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 et de Lugano en sont la cause principale.

➔ Marseille - Provence



Procédure piste 14

Par lettre du 16 février 2004, la direction de la navigation aérienne a transmis pour avis le projet de modification de la procédure d'approche aux instruments en piste 14 droite.

Cette procédure, dite LLZ/DME 14R, concerne la piste secondaire. Une modélisation acoustique a été réalisée par le service technique de la navigation aérienne. Elle montre que l'impact des courbes de bruit de la procédure LLZ/DME 14R sur la population est moindre que celui de la procédure utilisée habituellement pour atterrir face au sud.

Le projet a été présenté aux membres de l'Autorité lors de leur réunion plénière du 22 mars 2004. Ils ont pris connaissance des débats et de l'avis favorable à l'unanimité de la commission consultative de l'environnement réunie le 17 décembre 2003. L'Autorité a donné un avis favorable à cette modification.

Procédures d'atterrissage en pistes 32

En mars 2004, différents scénarii de procédures de circulation aérienne ont été présentés par la direction de l'aviation civile sud-est à des représentants de la chambre de commerce et d'industrie, à la direction de la navigation aérienne et à l'Autorité :

- une expérimentation de descente ILS 32 droit sans palier en approche intermédiaire devant permettre un gain d'altitude grâce à une amélioration du profil de vol,
- la conception d'une procédure d'approche aux instruments pour atterrir en piste 32 gauche,
- l'utilisation d'approches à vue, alternative à la procédure d'approche aux instruments,
- des éléments d'information d'une procédure alternative courbe en baie de Marseille, à plus long terme.

Les expérimentations de descente lisse sont en cours de développement. Six descentes ont été réalisées par Air France en 2004. Trois autres sont programmées en janvier 2005.

Une analyse du gain environnemental obtenu sera faite prochainement. A ce jour, aucun résultat n'a été présenté à l'Autorité.



Circulation aérienne

Lors de la réunion plénière de l'Autorité du 16 décembre 2004, les principes généraux pour une modification de la circulation aérienne en Provence et Languedoc ont été présentés par les services civil et militaire de la navigation aérienne (niveaux local et central). Ce dossier de principe devrait être présenté à la prochaine réunion de la CCE.



➤ Nice - Côte d'Azur

Saleya¹

Avis

Par lettre du 15 décembre 2003, le préfet des Alpes-Maritimes a transmis pour avis à l'Autorité le projet de modification de la circulation aérienne en piste 22. La modification porte sur une procédure utilisée moins de 10% du temps.

Lors de leur réunion plénière du 18 décembre 2003, les membres de l'Autorité ont pris connaissance des débats et de l'avis unanimement favorable de la commission consultative de l'environnement, réunie le 9 décembre 2003.

L'Autorité a donné un avis favorable à cette modification sous réserve que :

- « ces modifications soient « portées-à-connaissance » des riverains et des personnes qui seront nouvellement survolés jusqu'à 3 000 mètres, et ne sont pas représentés en CCE,
- « dans les six mois après la mise en service de la procédure, un compte rendu en termes de respect des trajectoires et du nombre de personnes survolées, soit communiqué à la CCE et à l'ACNUSA. ».

Bilan

Le bilan de la mise en service de la procédure Saleya a été adressé à l'Autorité le 22 octobre 2004 : la procédure a été rapidement appropriée par les services du contrôle aérien. Les compagnies n'ont pas signalé de difficultés particulières. Un comité de suivi a été institué pour recueillir les retours d'expériences.

Quelques protestations sont néanmoins apparues de la part d'habitants et d'élus du Cap de Nice, du Cap Ferrat, de Cannes, du Cannet et de Vallauris.

Arrêté de restriction

Par lettre du 8 avril 2004, le chef du service des bases aériennes a transmis pour avis un projet d'arrêté portant restriction d'exploitation. Les membres de l'Autorité ont donné un avis favorable lors de la réunion plénière du 20 avril 2004.

Concernant les inverseurs de poussée, la commission consultative de l'environnement et l'Autorité se sont interrogées sur l'interdiction de leur utilisation notamment au regard des normes internationales et de l'impossibilité de relever aisément les infractions. L'arrêté ne comporte donc plus d'interdiction de l'utilisation des inverseurs de poussée au delà du ralenti.

L'Autorité a cependant préconisé que l'incitation à ne pas les utiliser soit faite par l'introduction d'une recommandation sur un autre support (information aéronautique ou code de bonne conduite).

Inverseurs de poussée

Parallèlement à la préconisation ci-dessus, l'Autorité a demandé que cette plateforme expérimente un dispositif d'alerte des compagnies aériennes afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

Expérimentation

Le service technique de la navigation aérienne a réalisé des mesures de bruit pour étudier la faisabilité d'une détection acoustique d'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée lors des phases de roulage à l'atterrissage.

Les meilleurs résultats de la détection sont observés dans le cas de la configuration 04, utilisée majoritairement. Cependant, les critères de détection se trouvent pris en défaut lorsque des atterrissages sont opérés sur la piste 04R-22L ou lorsque des décollages en piste 04L - 22R masquent les atterrissages.

Résultats

Il ressort qu'un emplacement bien choisi permet de détecter les utilisations des inverseurs de poussée. Un taux de détection de 80% peut être atteint, mais ces détections dépendent fortement de l'utilisation des pistes et des conditions météorologiques.

¹ Il s'agit du nom d'une artère de la ville de Nice.





Suivi

L'Autorité considère que les résultats ci-dessus sont intéressants mais ne peuvent suffire pour prononcer des amendes administratives. Sur les plateformes où l'utilisation « appuyée » des inverseurs de poussée doit être vérifiée, elle recommande l'installation d'un système similaire de détection et des actions d'alerte envers les compagnies afin qu'elles sensibilisent leurs pilotes.

Déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO

Lors de la réunion plénière du 16 décembre 2004, le directeur de l'aérodrome et les services de la navigation aérienne ont présenté aux membres de l'Autorité le projet de déplacement des circuits d'attente NIREL et DRAMO.

La superficie des zones terrestres nouvellement survolées représente environ 4,5% de la superficie de l'enveloppe actuelle. Par conséquent, cette modification ne relève pas d'une application du décret du 15 juin 2004 relatif à l'enquête publique prévue à l'article L. 22 - 10 du code de l'aviation civile.

L'Autorité a donné un avis favorable au projet. Parallèlement, elle incite les différents responsables de la navigation aérienne à continuer leur action d'information et, le cas échéant, à se tenir prêts à répondre à toute demande émanant d'une commune dont le territoire sera davantage survolé par la nouvelle enveloppe des trajectoires.

➤ Récapitulatif des recommandations particulières





Aéroports parisiens

Méthode de comptage

L'ACNUSA demande à Aéroports de Paris de réaliser, à partir des données des journées caractéristiques de 2004, un comptage des populations survolées en région parisienne avec les deux méthodes.

Information du public

Afin de garantir le respect de la loi et l'égalité des citoyens, l'ACNUSA demande au gouvernement que, dans les meilleurs délais, un système complet de suivi des trajectoires mis en corrélation avec les niveaux de bruit soit aisément accessible aux riverains des deux plus importants aéroports français.

PEB de Paris - Charles-de-Gaulle

L'ACNUSA demande au ministre chargé de l'aviation civile de s'engager sur le calendrier et les modalités de la révision du plan d'exposition au bruit de Paris - Charles-de-Gaulle.

Bâle - Mulhouse

Mise en place de l'ILS 34

L'Autorité demande que le dossier d'évaluation de l'impact sur l'environnement soit soumis pour consultation aux riverains français et suisses durant le 1^{er} semestre 2005.