

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MARDI 21 JUIN 2011

14h-16h – 8^{ème} bureau

ASSEMBLEE NATIONALE – PARIS

LISTE DES MEMBRES PRESENTS

Jean-Pierre BLAZY, Président, Maire de Gonesse (95)
Pascal BOUREAU, Vice-Président, Adjoint au Maire de Blagnac (31)
Didier GONZALES, Secrétaire général, Député-Maire de Villeneuve-le-Roi (94)
Patrice VALENTIN, Vice-président du conseil général de la Marne chargé de Vatry (51)
Jacques LEPELTIER, Adjoint au Maire de Longjumeau (91)
Jean-Louis COHEN, Maire d'Ablon-sur-Seine (94)
Jean-Jacques KOGAN, Communauté de communes Erdre et Gesvres (44)
Gérard BOUTHIER, Représentant de Nicolas DUPONT-AIGNAN, Communauté d'agglomération du Val d'Yerres (91)
Julien DELANNAY, Chargé de mission
Richard GOUSSIES, Chargé de communication
Rémy JOURDAN, Assistant parlementaire de Didier Gonzales
Grégoire de la RONCIERE, Directeur, Agence Agora Europe

LISTE DES MEMBRES EXCUSES

Marie-Josée BANDECCHI, Vice-Présidente, Conseiller général Alpes Maritimes (06)
Jacques-Alain BENISTI, Vice-Président, Député-Maire de Villiers-sur-Marne (94)
Lucien BARGE, Trésorier, Maire de Jonage (69)
Christian REY, Maire de Diémoz (38)
Monique PAPIN, Maire de Dammartin-en-Goële (77)
Serge ANDREONI, Sénateur-Maire de Berre- l'Etang (13)
Patricia SCHILLINGER, Sénateur-Maire d'Hegenheim (68)
Jean-Paul PASCO-LABARRE, Maire de Le Pin (77)
Michèle GRESSUS, Maire de Bouguenais (44)
Marie RECALDE, Adjointe du Député-Maire de Mérignac (33)
Gaston LATSCHA, Communauté de communes des Trois Frontières (68)
Maurice BOSCAVERT, Maire de Taverny (95)
Bernard CORNEILLE, Maire d'Othis (77)
François GARCIA, Président de la communauté d'agglomération « Les portes de l'Essonne » (91)

Véronique CORNIETI, Adjointe au Député-Maire de Maisons-Laffitte (78)

Claude NEUILLY, Adjoint au Maire de Savigny-sur-Orge (91)

ORDRE DU JOUR

- I. Point sur le la « Mission Gonzales » visant à améliorer le dispositif d'aide

- II. Point sur le colloque 2011 « Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? ». Présentation du programme et du carton d'invitation

- III. Point sur le déplacement à la Commission européenne de Bruxelles –
Compte-rendu

- IV. Grands aéroports régionaux : point sur les sociétés aéroportuaires et
l'ouverture de capital aux sociétés privées

- V. Questions diverses : dossier du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-
Landes ; étude « Impact des nuisances aériennes sur les parcours résidentiels et les
valeurs immobilières » ; campagne d'adhésion 2011 ; ACNUSA – groupe de travail
« Vols de nuit » ; audiences ministérielles

D)

Point sur la « mission Gonzales »

visant à améliorer le dispositif d'aide aux riverains

Le secrétaire général de « Ville et Aéroport » et député-maire de Villeneuve-le-Roi (94), Didier Gonzales, vient de se voir confier une mission par la Ministre de l'Ecologie et des Transports visant à « poursuivre l'amélioration d'un dispositif qui concourt au bien-être des riverains, au bon fonctionnement de la vie locale ».

En effet, malgré plusieurs avancées depuis le Grenelle de l'Environnement, le dispositif d'aide financière à l'isolation phonique des logements autour des aéroports nécessite de nouvelles améliorations.

Les résultats de cette étude pourront amener la ministre « à prendre les textes modificatifs et les dispositions éventuellement nécessaires au pilotage et au suivi » des propositions contenues dans le rapport Gonzales. ***Le rapport est attendu pour septembre 2011.***

Les travaux d'insonorisation des logements pourraient bientôt être pris en charge à 100% et non plus à 80%. D'autres mesures sont à proposer comme la suppression de la règle d'antériorité qui interdit à certains riverains dont le logement est situé en zone de bruit d'être éligible au dispositif d'aide à l'insonorisation; le financement de l'insonorisation de l'ensemble des équipements publics, etc. Naturellement, Ville et Aéroport collaborera à l'élaboration des propositions du rapport Gonzales visant à améliorer le dispositif d'aide à l'insonorisation.

Ci-dessous les propositions de Ville et Aéroport pour améliorer le dispositif d'aide aux riverains :

➤ **La suppression de la règle d'antériorité**

Ville et Aéroport demande notamment la suppression de la règle d'antériorité comme critère d'éligibilité au dispositif d'aide aux riverains. Il n'est pas logique que des riverains qui subissent de la même façon les nuisances sonores de Roissy puissent ou non bénéficier de l'aide en fonction de cette règle aujourd'hui inappropriée. Ville et Aéroport considère **qu'à partir du moment où la moitié ou les 2/3 du territoire communal est inclus dans le PGS c'est l'ensemble de la commune qui doit pouvoir être éligible au dispositif d'aide aux riverains.**

➤ **La révision du produit de la TNSA**

L'Etat doit revoir le mode de calcul de la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) afin qu'un produit annuel suffisant puisse répondre à un plus grand nombre d'ayant droits suite à l'extension du périmètre du Plan de Gêne Sonore. Cela permettrait d'insonoriser les 63 000 logements concernés autour de Roissy CDG dans un délai raisonnable.

Cela permettrait d'insonoriser les milliers de logements concernés autour des aéroports acrusés dans un délai raisonnable.

Il s'agit pour cela de définir une nouvelle assiette de la TNSA sur la base d'un euro par passager et de cinq euros par tonne de fret transportée.

Elle est due par les compagnies aériennes selon le principe pollueur-payeur. Le cas échéant, son tarif est révisable chaque année dans le cadre des lois de finances. Cette mesure permet de renforcer la fiscalité écologique du transport aérien qui n'est pas au bon niveau au regard des coûts liés à la sécurité et à la sûreté.

Ville et Aéroport s'élève donc contre le principe des emprunts et avances consenties par les collectivités locales pour financer l'isolation phonique des logements éligibles.

Au-delà de la remise en cause du principe pollueur-payeur constitutionnalisé dans la Charte de l'Environnement, la participation financière des collectivités a plusieurs inconvénients :

- elle fait peser sur les collectivités et les contribuables locaux un poids financier alors qu'ils sont victimes des nuisances aériennes. Il s'agit là d'une double peine inacceptable.
- en outre, le remboursement de ces emprunts par la Taxe entraînera des délais supplémentaires pour les demandeurs restant qui ne pourront pas bénéficier de l'enveloppe entière de la Taxe lors de l'examen de leur dossier.

La seule solution permettant d'amplifier les programmes d'insonorisation autour des aéroports réside dans la modification du calcul de la Taxe sur les Nuisances Aériennes entraînant une augmentation de son produit.

L'ACNUSA a d'ailleurs estimé qu'un produit annuel de 110 millions d'euros pour l'ensemble des aéroports concernés serait nécessaire si l'on souhaitait insonoriser les logements sur 10 ans.

L'association Ville et Aéroport exprime ainsi son désaccord avec la conclusion, par les collectivités territoriales, de conventions définissant les modalités d'un abondement temporaire du produit de la TNSA et établissant la contribution de chacune des collectivités à ce dispositif.

- **Un financement à 100% pour les opérations groupées sans que le riverain ait à faire l'avance de la dépense**

Un nombre important de riverains renonce à recourir au dispositif du fait d'avoir à avancer la dépense des travaux.

Ville et Aéroport reprend à son compte la recommandation 2007 de l'ACNUSA sur ce sujet : « *L'Autorité demande que les riverains qui remplissent les conditions réglementaires pour bénéficier de l'aide à l'insonorisation n'aient pas à faire l'avance de la dépense. Par ailleurs, lorsque le logement est inclus dans une opération groupée, l'Autorité demande que le diagnostic et les travaux soient financés à 100%* ». (**Rapport d'activité 2007 de l'ACNUSA, p.78**).

- **Révision à la baisse des frais de dossiers demandés par les gestionnaires du dispositif d'aide aux riverains**

Ex : Aéroports de Paris, gestionnaire du dispositif d'aide aux riverains pour les aéroports de Roissy CDG et d'Orly, prélève de 5 à 7% en frais de dossier. Ville et Aéroport considère que ces montants sont exagérés et demande une révision à la baisse des frais de dossier.

II)

Point sur le colloque 2011

« Quelle politique aéroportuaire pour la France après 2012 ? ».

Présentation du programme et du carton d'invitation

L'association tiendra son colloque annuel 2011 **lundi 26 septembre 2011, de 9h à 17h à l'Assemblée Nationale (Salle Victor Hugo)**. 300 participants sont attendus pour cette journée.

Rappel des enjeux du colloque sur la politique aéroportuaire:

Quelle définition ?

Quels regards sur les politiques aéroportuaires étrangères ?

Quel bilan de la politique aéroportuaire depuis 20 ans en Ile de France et en Province ?

Quelles propositions pour une politique aéroportuaire à mettre en œuvre après l'échéance électorale de 2012 ?

Faut-il continuer de développer les aéroports existants hors de toute contrainte environnementale ou favoriser une approche équilibrée avec la création de réseaux aéroportuaires ou de nouvelles infrastructures dédiées ?

Cette journée se déclinera autour de trois tables-rondes et permettra de confronter les points de vue des différents acteurs du transport aérien (**gestionnaires, compagnies aériennes, Etat, ACNUSA, Elus, associations de riverains, universitaire, etc.**).

Rappel de la finalité du colloque sur la politique aéroportuaire :

La finalité du colloque 2011 sera la rédaction d'un cahier d'acteurs intitulé « **Propositions pour une politique aéroportuaire en France après 2012** » qui sera transmis aux candidats à l'élection présidentielle au cours de l'automne 2011.

Les réponses des différents candidats seront publiées sur notre site Internet www.villaeroport.org et diffusées à nos adhérents

Point de M. Grégoire de la Roncière, Directeur de l'Agence Agora Europe

- Point sur l'organisation de cette journée
- Point sur le programme prévisionnel
- Point sur les partenariats

A noter que les différents acteurs du transport aérien pourront s'inscrire via le site Internet de l'association (bulletin d'inscription en ligne). Ce bulletin sera à renvoyer directement à l'Agence Agora Europe qui assure le secrétariat du colloque.

Cf. programme prévisionnel + carton d'invitation sur www.villaeroport.org

III)

Point sur le déplacement à la Commission européenne de Bruxelles

Compte-rendu

La newsletter n°10 a rendu compte du déplacement de Ville et Aéroport à la Commission européenne de Bruxelles.

L'association Ville et Aéroport a donc rencontré le mercredi 25 mai 2011 à la Commission européenne à Bruxelles les responsables des Directions générales Transports (MOVE/ Koen De Vos et Silvia Forni) et Environnement (Joachim d'Eugenio) pour faire un état des lieux du dossier "Transport aérien" à l'échelle de la Commission et discuter de propositions.

A cette occasion, l'association a également rencontré la secrétaire générale de l'ARC (Airport Regions Conference), Association des régions aéroportuaires européennes, Léa Bodossian, afin de définir avec elle les bases d'un partenariat actif ARC-Ville et Aéroport et les actions à mener entre nos deux associations.

Le rapport d'évaluation de la directive 2002/49 publié le 1er juin et suivi d'une consultation sur Internet

Ville et Aéroport a rappelé que la question des vols de nuit devait rester prioritaire. Elle a fait part de ses propositions qui selon elle devraient être intégrées dans le cadre de la révision de la directive 2002/30 relative à « l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la communauté » et le livre blanc sur l'avenir des transports. L'objectif affiché est l'inscription d'un plan de réduction des vols de nuit harmonisé à l'échelle de l'Union européenne entre 22h et 6h, soit huit heures consécutives tel que l'OMS le définit (Cf. propositions de Ville et Aéroport sur les vols de nuit). Cette révision de la directive 2002/30 annoncée en 2007 n'a toujours pas été finalisée et en la matière le principe de subsidiarité des états membres prévaut.

Joachim d'Eugenio, coordinateur des politiques bruit/air à la DG Environnement reconnaît que les intérêts sont fortement contradictoires sur le sujet mais qu'il s'agit de mettre en œuvre une approche équilibrée. Il indique une révision de la politique de l'air pour 2013. La Directive sur la qualité de l'air a été adoptée en 2008 avec des normes de qualité mais sans réglementation spécifique pour les aéroports. Il ajoute que dans le même temps la directive sur les plafonds d'émission nationaux (2001-2010) doit être également révisée. Un processus de consultation publique doit être lancé prochainement sur Internet (<http://ec.europa.eu>).

Ville et Aéroport observe qu'il est toujours difficile de déterminer la contribution du transport aérien à la pollution atmosphérique au niveau local d'un aéroport.

Sur le bruit, M. d'Eugenio précise que **le rapport d'évaluation de la directive 2002/49 « relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement » est publié le 1er juin et qu'une consultation sur celui-ci sera organisée au cours du second semestre 2011.** L'objectif est d'articuler les deux directives 2002/30 et 2002/49.

Naturellement, Ville et Aéroport a fait savoir qu'elle participerait à cette consultation.

La présentation du paquet aéroportuaire dont l'adoption est prévue à l'automne

Ville et Aéroport a rencontré ensuite la DG MOVE (Transports) et la principale question évoquée a été celle de l'adoption du paquet aéroportuaire. Celle-ci devrait intervenir à l'automne.

M. Koen De Vos a indiqué que la DG MOVE travaillait à une meilleure application du principe de l'approche équilibrée pour l'aérien. Cela passe à ses yeux par toute une série de mesures techniques comme la modélisation des niveaux de bruit sur chaque avion ou des restrictions opérationnelles la nuit. L'idée est d'harmoniser le processus sans toucher à la prise de décision des états membres.

Il a remis à Ville et Aéroport une étude anglaise portant sur l'analyse coût/bénéfice d'une interdiction des vols de nuit sur l'aéroport d'Heathrow. *Ville et Aéroport entend traduire ce travail afin de pouvoir s'en servir notamment dans le cadre du groupe de travail indépendant « Vols de nuit » piloté par l'ACNUSA et qui devrait prochainement se constituer.*

Mme Silvia Forni, rédactrice du paquet aéroportuaire à la DG MOVE, a présenté son contenu. Le paquet aéroportuaire s'inscrit dans le programme de la Commission pour l'année 2011 en tant qu'initiative stratégique. Elle indique que **c'est un engagement fort du commissaire européen aux transports M.Kallas** qui doit être tenu et dont l'adoption est prévue à l'automne. Mme Forni indique que pour l'année 2011 trois initiatives stratégiques ont été annoncées : *le Livre Blanc sur l'avenir des transports qui a été publié en mars 2011 ; la politique de révision du réseau transeuropéen (RTE) ; le paquet aéroportuaire.*

Le paquet aéroportuaire comprend quatre propositions législatives portant sur le bruit, les créneaux horaires, l'assistance en escale et la capacité. Mme Forni précise que ce paquet aéroportuaire a été élaboré en amont notamment au sein de l'Observatoire de la capacité aéroportuaire créé en 2008. Celui-ci fonctionne avec trois groupes de travail : le premier sur la capacité et présidé par Eurcontrol ; le second sur la liaison entre aéroports ; le troisième sur l'intermodalité présidé par l'ARC.

L'établissement d'un partenariat actif entre l'ARC et Ville et Aéroport

Suite à ces deux réunions, Ville et Aéroport a rencontré l'ARC (Airport Regions Conference), Association des régions aéroportuaires européennes, afin **d'établir les bases d'un partenariat actif sur des sujets sensibles tels que les vols de nuit et leur réglementation à l'échelle européenne, la question des retombées économiques et fiscales autour des grands aéroports européens, celle de la gouvernance du territoire aéroportuaire ou encore l'impact sanitaire du transport aérien.**

Léa Bodossian, secrétaire générale de l'ARC, a souligné la nécessité de traiter à la fois de l'aspect environnemental mais également des enjeux économiques liés au transport aérien pour les collectivités territoriales concernées. **Elle juge les incohérences existantes entre les directives 2002/49 portant sur le bruit environnemental et 2002/30 traitant du bruit aéroportuaire.**

Elle note la volonté affichée du commissaire Kallas pour que le paquet aéroportuaire sorte cette année. *Selon elle, la révision de l'Annexe 2 de la directive 2002/49 est prévue pour le 30 septembre.*

L'ARC salue la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores et atmosphériques en France et elle demande qu'une telle instance voit le jour à l'échelle européenne. Pour l'ARC, l'une des questions majeures est de faire passer la définition de la capacité environnementale face à la capacité aéroportuaire, soit le développement de l'aviation sans nuisances supplémentaires. Léa Bodossian a demandé en mars 2011 que le groupe « bruit » soit réouvert au sein de l'ARC avec des lignes directrices qui seront présentées en juillet.

L'ARC regrette comme Ville et Aéroport que sur l'aviation comme sur d'autres sujets la législation soit toujours en retard. **Mme Bodossian invite Ville et Aéroport à participer le 5 juillet prochain à une conférence sur le paquet aéroportuaire organisée au Comité des régions.**

IV)

Grands aéroports régionaux

Point sur les sociétés aéroportuaires et l'ouverture de capital aux sociétés privées

La privatisation des grands aéroports de province gelée

Le processus de privatisation des grands aéroports de province en France, dont le lancement était imminent, a été suspendu en raison des divergences entre l'Etat et les collectivités locales.

Les collectivités locales des aéroports concernés souhaitent acheter tout ou partie des parts mises en vente par l'Etat mais ce dernier préférerait faire entrer des partenaires privés au capital des sociétés exploitantes.

La privatisation des grands aéroports français devait concerner dans un premier temps les sites de Lyon, Toulouse, Bordeaux et Montpellier.

L'État, actionnaire des quatre aéroports à hauteur de 60% aux côtés des chambres de commerce et d'industrie locales (25%) et des collectivités territoriales (15%), comptait céder un peu moins de 50% à des acteurs privés.

Il espérait en tirer quelques centaines de millions d'euros. En conservant un peu plus de 10%, l'État garantissait que le secteur public au sens large reste majoritaire au capital des aéroports de province, au moins jusqu'en 2013 comme le gouvernement Raffarin s'y était engagé.

Ce dossier pourra être abordé avec l'Union des Aéroports Français (UAF) que Ville et Aéroport doit rencontrer à la rentrée de septembre sur la question de la gestion de l'urbanisme en zone C des PEB. L'UAF rejoint la proposition d'amendement de Ville et Aéroport et entend intervenir auprès des pouvoirs publics pour que la révision du code de l'urbanisme et de son article L.147-5 soit engagée dans l'esprit du texte de l'amendement.

Le rendez-vous devait avoir lieu le 20 mai dernier mais l'UAF renouvelait son exécutif, le Président TERRAZZONI ayant pris sa retraite et étant remplacé par Jean-Michel VERNHES, Directeur de l'aéroport de Toulouse-Blagnac et Président de la SAC

V)

Questions diverses

➤ **Point sur le dossier du nouvel aéroport Nantes-Notre-Dame-des-Landes**

Intervention de Jean-Jacques KOGAN, Communauté de communes Erdre et Gesvres

Ville et Aéroport a publié sur son site Internet l'appel du collectif opposé au projet de nouvel aéroport (Cf. ci-dessous)

Résistance au projet de nouvel aéroport

APPEL - La mobilisation se poursuit contre le projet de nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes (*Loire-Atlantique*). Ci-dessous voici l'appel du collectif opposé à cet improbable chantier.

« Alors que le modèle énergétique devient une question politique centrale, que s'impose la nécessaire sortie du nucléaire, que les énergies fossiles voient leur exploitation s'orienter vers des extractions moins conventionnelles et encore plus destructrices tels que les gaz ou huiles de schiste, le développement du transport aérien grand consommateur d'énergie, apparaît comme une aberration.

Le combat précurseur contre le projet d'aéroport à Notre Dame des Landes, près de Nantes (44), mené depuis plus de quarante ans par les populations concernées et soutenu par de nombreuses associations, syndicats, partis, élus, citoyens de Nantes et d'ailleurs, illustre l'urgente nécessité de mesurer toute décision de "développement" à l'aune de cette nouvelle donne énergétique.

Un projet de nouvel aéroport est aujourd'hui en contradiction totale avec une politique d'économie d'énergie et avec les conclusions du Grenelle de l'environnement. Alors que les porteurs eux-mêmes reconnaissent qu'il est un 'pari sur l'avenir', nous ne pouvons que considérer que c'est un projet du siècle passé : dévoreur de terres agricoles indispensables pour assurer la souveraineté alimentaire, destructeur de modes de vie, de solidarités, de pratiques culturelles et sociales. Ce projet apparaît de plus en plus décalé par rapport à des réalités de moins en moins contestables : stagnation du trafic aérien à Nantes, nécessité de réduire les émissions de gaz à effets de serre, raréfaction inéluctable des ressources pétrolières, coût pharaonique (*en constante augmentation*) à la charge collectivités publiques déjà exsangues quand tant de besoins sociaux sont insatisfaits.

Il existe déjà un aéroport international sur Nantes bien loin de la saturation, et répondant aux meilleurs critères de sécurité. Cet aéroport est déjà doté des infrastructures nécessaires : périphérique auto-routier, voie ferrée, tramway proche. La sécurité et le confort des populations de Nantes doivent être améliorés par des solutions techniques alternatives, jamais prises en compte jusqu'à ce jour.

Alors que les collectivités locales, et Vinci, concessionnaire pour 55 ans récemment désigné pour la construction et l'exploitation future, font tout pour faire avancer le projet à marche forcée, la résistance se poursuit sur le terrain, les recours s'organisent, la mobilisation grandit au niveau national. »

Pour les éléments techniques :

<http://acipa.free.fr> et
www.solidarites-ecologie.org

Temps fort de la mobilisation

Les 8, 9 et 10 juillet 2011 la coordination des opposants au projet d'aéroport organise trois journées de forum et d'action à Vigneux de Bretagne (*Loire-Atlantique*).

Infos et contacts sur : été - 2011- resistance-ndl.blogspot.com

- **Etude « Impact des nuisances aériennes sur les parcours résidentiels et les valeurs immobilières autour de Roissy CDG, Le Bourget, Orly, Lyon-St-Exupéry et Toulouse-Blagnac depuis 1990 ».**

L'association Ville et Aéroport a confié cette étude à l'Université de Cergy Pontoise, laboratoire MRTE encadré par MM. DESPONDS et ZEMBRI. Elle a passé en 2009 une convention avec l'Université et s'est engagée à rémunérer la thèse de Melle Noëlvia SEDOARISOA à hauteur de 8000 euros par an sur 3 ans, soit 24000 euros au total.

Ville et Aéroport, en accord avec l'Université de Cergy-Pontoise, va verser à partir du prochain trimestre et sur une période de 2 ans une allocation de recherche à Melle SEDOARISOA. Chaque trimestre, une allocation lui sera versée pendant deux années et pour un montant total de 24000 euros mentionné dans la convention signée entre Ville et Aéroport et l'Université de Cergy-Pontoise.

Un rapport d'étape de cette étude vous sera présenté par Melle SEDOARISOA et M. DESPONDS à l'occasion d'un prochain conseil d'administration.

- **Campagne d'adhésion 2011**

L'association Ville et Aéroport a mené sa campagne annuelle d'adhésion durant le mois de mai auprès des communes incluses dans les PEB et PGS des 12 grands aéroports français. Elle a également démarché les collectivités locales concernées : conseils généraux, conseils régionaux, communautés urbaines, communautés de communes et communautés d'agglomération.

Au total cela représente 263 communes et près de 60 collectivités.

Le dossier type d'adhésion comprenait un courrier type, la charte V&A, les statuts V&A, le fichier des adhérents V&A, la synthèse des 40 propositions V&A pour un développement durable du transport aérien, un modèle de délibération pour les communes et les collectivités.

Naturellement pour certains conseils généraux, régionaux et certaines communautés urbaines, de communes ou d'agglomération, il est essentiel que les administrateurs V&A puissent avoir un contact direct et remettent en main propre le dossier d'adhésion afin de peser sur une éventuelle décision d'adhésion de la collectivité concernée.

Ex : pour Lyon, les éléments du dossier d'adhésion ont été transmis à M.BARGE afin qu'il puisse démarcher la communauté urbaine de Lyon, le conseil général du Rhône, etc.

➤ **ACNUSA : constitution d'un groupe de travail indépendant sur les vols de nuit**

A la demande de Ville et Aéroport, l'ACNUSA va prochainement constituer un groupe de travail indépendant sur les vols de nuit. La secrétaire générale indique que l'Autorité est dans la « phase finale pour la présidence du groupe ». « Nous espérons toujours une première réunion du groupe avant la mi-juillet » ajoute-t-elle.

Ce groupe de travail est national, Roissy CDG n'étant pas le seul aéroport concerné la problématique « Vols de nuit ».

La feuille de route de ce groupe travail est le suivant :

- 1°) établir un état des connaissances transversal (économique, social, sanitaire)
- 2°) établir une comparaison internationale
- 3°) établir des préconisations

Ville et Aéroport souhaite qu'un plan de réduction des mouvements de nuit soit discuté et négocié entre 22h et 6h avec les compagnies aériennes.

➤ **Point sur les audiences ministérielles**

Des courriers de relance ont été adressés à Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani en vue d'une audience de Ville et Aéroport... sans réponse à ce jour.