

## **Assemblée générale ordinaire du 29 octobre 2010**

### **AFRAG**

Mairie de Nernier

Mesdames, Messieurs, chers amis et membres de l'AFRAG,

Avant d'aborder notre onzième assemblée générale qui consacre notre onzième année de lutte contre les nuisances induites par le trafic de l'aéroport de Genève, je dois vous faire part des excuses de M. Marc Francina, député de Haute-Savoie, de M. François Mugnier, conseiller général, et de M. Jean Yves Morachini, sous-Préfet de Thonon, de M. Alain Morizon de l'Association L.A.C., qui ne peuvent pas être présent ce soir.

Nous devons déplorer cette année le décès récent de Me. Mathias Mayor,, membre actif de l'Afrag et son conseiller juridique. Il a beaucoup soutenu l'association par ses conseils et il a plaidé notre cause avec passion lors de la confrontation avec le juge de la commission de recours en 2003. Il va nous manquer. Nous présentons à sa famille nos condoléances.

Nous allons débiter cette assemblée selon l'ordre du jour prévu avec le rapport du trésorier. À vous M. Gino Mazzariol.

Ensuite le rapport du vérificateur des comptes Mme Diana Vazquez.

Je demande à l'assemblée d'approuver les comptes. Y a-t-il une opposition ?

Les comptes sont adoptés.

La cotisation reste inchangée pour 2010 et 2011.

Avant de passer au compte-rendu des activités de l'Afrag entre l'assemblée générale de 2009 et celle d'aujourd'hui, j'aimerais rappeler aux membres que, selon nos statuts, tous les 2 ans, il y a réélection des membres du comité. Cela fait maintenant 10 ans que je préside l'Afrag et 5 ans que M. Lars Thorndahl est vice-président. Si quelqu'un est intéressé d'entrer au comité l'année prochaine qu'il me le fasse savoir avant la prochaine assemblée générale.

Je vous rappelle encore que les comptes-rendus de nos assemblées sont tous consultables sur notre site internet [www.afrag.org](http://www.afrag.org), qu'ils sont remplis d'information utiles qui méritent d'être connus. N'hésitez pas à utiliser ce site Internet comme celui de notre cousine ou parente genevoise, l'Arag, sur [www.aragge.ch](http://www.aragge.ch), pour vous tenir informé du passé et du présent.

Que s'est-il donc passé de nouveau entre le 23 octobre 2009 et maintenant ? Objectivement rien ! Rien d'utile. Rien qui puisse améliorer notre sort de riverains passifs et soumis au trafic aérien. Excepté que la météo et les forces de la nature ont joué en notre faveur en 2010. Ainsi tout le trafic aérien a cessé les matins du 3, 10 et 13 janvier pour cause de chutes de neige, et a pratiquement été à l'arrêt les 17, 18 et 19 avril pour cause de cendres volcaniques islandaises dans le ciel européen. Il est heureux de constater notre fragilité humaine à

l'occasion de cette éruption volcanique et, comme quoi, notre lendemain est toujours incertain.

Nous avons aussi vécu l'horreur, plusieurs jours et plusieurs nuits en 2010 en tant que riverains, mais il est difficile, rétrospectivement, de les mentionner précisément. En effet, si nous nous basions sur les données du sonomètre de Nernier ou celles du sonomètre de Versoix qui est encore plus proche de l'aéroport que nous, nous pourrions mentionner les jours et nuits des 11 et 12 février, du 6 au 10 mars, le 28 mars, les 11 et 12 avril, le 4 mai, les 20 et 21 mai, le 16 juin, etc. Ainsi le 8 mars, par temps de forte bise à 67,5°, le sonomètre de Versoix enregistre 538 mouvements d'avion dont 184 la nuit. Mais, ce même jour, celui de Nernier n'enregistre que 17 vols pour toute la journée dont 3 la nuit. Si je choisis un jour tempétueux par temps de Sud-Ouest, comme le 28 février, vent à 225°, Nernier enregistre 97 survols identifiés au total, dont 16 entre 22 et 24h et 48 le soir entre 18 et 22h. Versoix, par contre, ce même jour, enregistre 257 vols identifiés au total, dont 18 la nuit et 54 le soir. Selon M. Mike Gerard, présent, les sonomètres enregistrent tous les bruits et pas seulement que les avions. Donc, en cas de fort vent, il est possible que certains sonomètres, selon où ils se trouvent, enregistrent des bruits qui non rien à voir avec le trafic aérien. Malgré tout, c'est notre seul moyen d'objectiver nos impressions auditives et, en plus, le site du sonomètre fourmille de renseignements, comme les trajectoires ou les immatriculations des avions qui nous survolent. Je rappelle le site : [www.eans.info](http://www.eans.info). Vous pouvez aussi faire des corrélations avec le site : [www.meteo-  
vsm.ch](http://www.meteo-<br/>vsm.ch) ou celui de [www.radarvirtuel.com](http://www.radarvirtuel.com) Le sonomètre de Nernier fourni des informations très fiables.

En octobre 2009, nous étions en attente de la décision de l'OFAC concernant les vols de nuit. Nous le sommes toujours.

Pourtant, au début février 2010, l'OFAC nous a communiqué la prise de position de l'OFEV, office fédéral de l'environnement, le 23 décembre 2009, comme point d'orgue à la saga des consultations provoquée par la décision de la CRINEN en mars 2006. L'OFAC nous fixe un délai au 19 mars 2010 pour nous déterminer et faire part d'éventuel complément à ces propositions de l'OFEV. Nous relevons que le rapport de l'OFEV existe depuis le 31 mars 2009 mais que c'est l'OFAC, par ses remarques, qui l'a fait modifier deux fois, en juillet et en août 2009, pour diminuer le nombre de propositions et davantage tenir compte des remarques de l'AIG. Donc, les propositions de l'OFEV ont été tronquées sur pression de l'OFAC et au bénéfice de l'AIG. Voici les 4 propositions qui restent :

1. Les coûts des scénarios déterminés ne permettent pas une compréhension différenciée des incidences économiques pour les compagnies aériennes, pour l'AIG et pour l'agglomération genevoise en vue d'une pesée des intérêts en présence fondés. D'autre part, une détermination monétaire des bénéfices des mesures envisagées n'est actuellement pas possible. La détermination des bénéfices pour la santé ne peut être ainsi décrit que qualitativement ou en termes du nombre de personnes subissant les effets d'une amélioration notable de leur exposition au bruit aérien. Il appartient ainsi à l'autorité d'exécution de

- procéder à la pesée des intérêts en comparant les gains qualitatifs de la santé incontestable d'une part avec les conséquences financières et opérationnelles qu'entraîneraient des mesures de plafonnement des mouvements ou d'avancement du couvre-feu.
2. L'opportunité des mesures de réduction des émissions entre 22h et 6h actuellement mises en vigueur est à vérifier. Ces mesures sont à compléter dès que possible avec les mesures actuellement à l'étude. En particulier de la mise à jour de la classification des aéronefs parmi les classes de bruit est à réaliser.
  3. La problématique des vols retardés est à investiguer. Une analyse des mouvements retardés devrait permettre d'évaluer le potentiel des mesures visant à régulariser le respect des horaires de vols.
  4. Le renoncement à la route Konil est à favoriser.

J'ai répondu le 8 mars cette lettre à l'OFAC :

Office Fédéral de l'Aviation Civile  
Division Stratégie et Politique  
À l'attention de M. Serge COLLAUD  
3003 BERNE

Nernier, le 8 mars 2010

Concerne : référence du dossier 31-06-3561

Suivi de décision CRINEN du 23 mars 2006- Cause N° Z-2001-79

Monsieur,

Suite à votre envoi du 5 février 2010 nous communiquant la prise de position de l'OFEV dans la cause mentionnée, nous vous adressons les remarques suivantes :

1. Les observations que nous avons formulées dans notre lettre du 14 janvier 2008 se trouvent toutes confortées par les remarques de l'OFEV, dont nous saluons le travail et l'objectivité.
2. Nous constatons que le premier rapport fourni par l'OFEV date du 31 mars 2009. Nous suspectons que le retard pris dans cette affaire a été provoqué par une prise de position initiale de l'OFEV qui n'a pas eu l'heur de plaire à l'OFAC, comme cela ressort de la lecture de la lettre que vous a adressé M. Josef ROHRER le 23 décembre 2009. Il y a comme une discrédance dans ce rapport OFEV entre la multitude des remarques opposées à l'argumentation des rapports fournis par l'AIG et la pauvreté des propositions avancées que vous avez, pour finir, acceptés. Grâce à

- vos pressions, la montagne de l'Environnement n'a pu accoucher que d'une souris !
3. Face à l'augmentation du trafic aérien et, fatalement, aux nuisances induites, que le lobby aéronautique ne peut quand même pas nier, les mesures prises jusqu'à présent n'ont pas réussi à les contrecarrer. Les mesures proposées par l'OFEV sont ridiculement inefficaces face au défi posé. Il est clair que les intérêts vitaux des riverains sont bafoués et leur droit au sommeil ridiculisé et que ces propositions ne changeront rien au statu quo. Voir (« Night noise guidelines for Europe »Copenhagen, WHO regional office for Europe,2009)
  4. Il semble évident pour une gestion durable des nuisances aériennes qu'il faille combiner et une limitation du nombre d'épisodes sonores et une baisse du niveau de son. Donc, dans le cas présent, d'interdire les vols nocturnes entre 22-23h et 06-07h du matin d'un côté, et de l'autre, déplacer la zone bruyante vers une zone moins gênante , en l'occurrence le milieu du lac.
  5. Inspirez-vous de ce qui se passe ailleurs, comme à Zuerich, Düsseldorf, Hambourg, etc pour ce qui touche le couvre-feu aérien nocturne.
  6. Taxez les dérogations de 100% entre 22 et 23h, 200% entre 23 et 24h, et 300% entre minuit de 06h. Et si il y a plus de 100 dérogations par an, doublez encore ces taxes là !
  7. Les droits de l'homme sont inaliénables et c'est à l'AIG de s'y adapter.
  8. C'est à l'OFAC de prendre cette décision juste et sage au plus vite et pour un avenir durable humainement supportable.

Cela fait maintenant 10 ans que nous avons recouru contre le renouvellement du règlement d'exploitation de l'AIG que vous avez rapidement accepté à l'époque, alors que les choses n'ont fait que de s'aggraver davantage pour nous depuis lors. Nous sommes impatient de votre décision.

Nous vous prions, Monsieur, de bien vouloir accepter nos salutations les plus respectueuses.  
Avec copies aux Préfets de l'Ain et de Haute-Savoie, à M.Marc Francina, et au DETEC

Cette lettre est toujours sans réponse et la décision de l'OFAC se fait toujours attendre.

Le 11 mars 2010, il y a eu une réunion entre l'AIG et l'ARAG à laquelle notre vice-président, M. Lars Thorndahl a assisté. Ont été abordés les dérogations nocturnes après 0h30, les capacités de la piste, l'approche segmentée, le secteur de protection contre le bruit, les mouvements à contresens, la surtaxe bruit, la piste préférentielle qui est la piste 23 celle qui nous touche, etc. Rien de

bien nouveau, mais à force d'insister sur les dérogations accordées après 0h30, il ressort que la demande de dérogation est faite avant le départ de l'avion à l'équipe de piste de l'AIG qui doit décider rapidement d'accepter ou non la demande en fonction de critères établis par l'OFAC , dont la météo, le bruit, la durée du retard, le nombre de passagers, les possibilités d'hébergement, le nombre d'enfants, entre autres. A la fin de chaque mois, l'AIG fourni à l'OFAC une liste des retards avec la justification des refus ou acceptation. Mais l'AIG ne veut pas fournir cette liste au public ou aux associations de riverains, arguant qu'il s'agit d'une affaire professionnelle entre l'AIG et l'OFAC. C'est bien dommage, mais cette opacité sert bien les intérêts de l'aéroport et nous empêche d'enquêter davantage.

Le 2 avril , M.Marc Francina, me communique la réponse du gouvernement français le 16 mars 2010, à une question écrite que M.Francina avait déposée le 14 août 2007 ! Voici ces textes :



ASSEMBLÉE  
NATIONALE

**Marc FRANCINA**  
Député de la Haute-Savoie  
Maire d'Evian-les-Bains

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Association Française des Riverains de  
l'Aéroport de Genève  
Monsieur Georges RYSER - Président  
30 allée de Rive  
74140 NERNIER

N/Ref. : AN/PM/2010-359

Thonon, le 02 avril 2010

Monsieur le Président,

En 2007 j'avais interrogé le Gouvernement par le biais d'une Question Ecrite  
publiée au Journal Officiel du 14 août 2007.

Vous pourrez constater que la réponse vient tout juste d'être publiée au Journal  
Officiel de ce 16 mars 2010.

Malgré ce long délai d'attente avant d'avoir obtenu cette réponse, elle ne vous  
apportera pas beaucoup plus de précisions malheureusement.

Je tenais toutefois à vous faire passer cette réponse.

Restant à votre écoute et à votre disposition,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments  
les meilleurs.

Marc FRANCINA,  
Député-Maire

13 <sup>ème</sup> législature		
Question N° : 2692	de M. Marc Francina ( Union pour un Mouvement Populaire - Haute-Savoie )	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > traités et conventions	Tête d'analyse > convention franco-suisse relative à l'aéroport de Genève	Analyse > renégociation
Question publiée au JO le : 14/08/2007 page : 5268 Réponse publiée au JO le : 16/03/2010 page : 3152		
<b>Texte de la question</b>		
<p>M. Marc Francina interroge M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le cadre juridique de la convention franco-suisse de 1956 relative à l'aéroport de Genève, référencée RS.0.748.131.934.91. Les usagers de l'aéroport estiment qu'il serait nécessaire pour la France de renégocier cette convention qui ne tenait compte à l'époque ni des nuisances sonores, ni de l'augmentation importante du trafic aérien. Il lui demande donc de bien vouloir l'informer de quel ministère de tutelle dépend cette convention, et s'il serait possible d'envisager une renégociation de cette convention et si oui avec quelle procédure.</p>		
<b>Texte de la réponse</b>		
<p>La convention relative à l'aéroport de Genève-Cointrin, signée par la France et la Suisse, le 25 avril 1956, institue en son article 45 une commission mixte franco-suisse chargée d'aplanir les difficultés qui pourraient résulter du fonctionnement du régime prévu par la convention. Cette commission est composée de trois membres suisses et de trois membres français. Lors de sa 21<sup>e</sup> séance tenue le 9 juin 2005, la commission mixte a décidé, entre autres, l'extension au canton de Genève de l'accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996 sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux. Sur la base de cette extension, la ville de Farnay-Voltaire et l'aéroport international de Genève ont signé une convention portant sur « la mise en oeuvre du dispositif spécifique d'aide à l'insonorisation des habitations sises en territoire français ». La constitution de la structure la mieux adaptée à l'application de cette dernière convention a été entérinée par un avenant en date du 23 avril 2009 à ladite convention. En outre, la commission mixte a décidé également de prendre en compte le plan d'exposition au bruit sur le territoire français faisant suite à l'arrêté interministériel paru au JOHF du 31 mai 2005 ajoutant l'aéroport de Genève-Cointrin à la liste des aérodromes devant être dotés d'un plan d'exposition au bruit. Ces éléments montrent que les nuisances sonores, notamment celles pouvant provenir de l'augmentation de trafic aérien, sont prises en compte sans qu'il soit nécessaire de modifier la convention franco-suisse de 1956.</p>		

Le 28 juin s'est tenu l'assemblée générale de l'ATCR à laquelle j'ai été convié. Et enfin une bonne nouvelle est tombée. La commune de Chens S/Leman a été admise à l'unanimité à l'ATCR et a rejoint Nernier dans cette association. Il n'y manque plus que Messery et Yvoire pour que le Bas Chablais soit complet et représentatif face à l'AIG. Lors de cette assemblée nous avons pu écouter l'exposé de M. Horacio Monti, acousticien, consultant en acoustique. J'y ai appris que les plans d'exposition aux bruits, qui sont répartis en quatre zones, sont entachés d'une erreur de + ou - 1 dB, ce qui équivaut à une distance de 300 mètres, ce qui n'est pas rien. Qu'il faille s'attendre, dans les 10 ans qui viennent, à une augmentation de 2 dB du bruit causé par le trafic aérien dû à l'augmentation du nombre d'avions. Par contre, les nouveaux avions vont diminuer leur bruit de 4 dB. N'oublions pas cependant qu'un avion vit 25 ans avant de finir à la casse et qu'en plus, l'oreille humaine ne remarque de différence de bruit qu'à partir de 5 dB. Pour cet expert, la solution au bruit des avions tient aux fenêtres et au principe Minergie. Il y a une relation entre le bruit et l'isolation thermique dans un immeuble. Il y a simultanément aussi bien une réduction des pertes de chaleur et ainsi économie d'énergie de chauffage que diminution des bruits extérieurs. La condition pour cela, c'est de ne pas ouvrir les fenêtres et vivre avec de l'air pulsé et conditionné. En effet, les fenêtres isolantes aujourd'hui diminuent le bruit extérieur de 50 dB. L'isolation est telle que l'on peut actuellement construire des maisons n'importe où, même dans les pires zones de bruit. L'isolation est telle que ce sont les bruits intérieurs et les voisins qui deviennent plus audibles et gênants. Donc, selon cet expert, la solution existe. Vivons enfermés et disons adieu aux nuisances aériennes, mais aussi aux barbecues et aux bruits des oiseaux. Est-ce vraiment là le futur et la solution à nos problèmes ?

Le 27 août, j'écris encore une fois à l'OFAC. Voici la teneur de cette lettre qui est restée sans réponse :

Office Fédéral de l'Aviation Civile  
Division Stratégie et Politique  
À l'attention de M. Serge COLLAUD  
3003 BERNE

Nernier, le 27 août 2010

Concerne : référence du dossier 31-06-3561

Suivi de décision CRINEN du 23 mars 2006- Cause N° Z-2001-79

Monsieur,

Cela fait 10 ans que nous avons recouru contre la décision accordée par l'OFAC au renouvellement de la concession d'exploitation de l'aéroport de Genève et de son règlement d'exploitation.

Cela fait 5 ans que la CRINEN vous a demandé de prendre une décision administrative concernant les vols de nuit avant d'en prendre une autre concernant les modifications de trajectoires sur le lac Léman.

Cela fait cinq mois que tous les dossiers des vols de nuit sont bouclés, tous les consultants consultés.

Qu'attendez-vous de plus? Que vous manque-t-il encore ? Le courage de décider ? Le moment serait pourtant bien choisi !

Plus votre retard dure et plus il vous sera difficile de le justifier devant l'opinion publique.

En attendant, je vous prie d'accepter, Monsieur, mes salutations les plus respectueuses.

Georges Ryser  
Président de l'AFRAG

Copies à :

- M.Marc Francina, Député de Haute-Savoie, 5 rue de l'Hôtel de Ville  
74200 THONON LES BAINS
- Commission de recours INEN, Schwarztorstrasse 53, Postfach 336,  
CH-3000 BERN 14
- M.Moritz Leuenberger, Conseiller Fédéral, DETEC, Secrétariat général ,  
CH- 3003 BERN

Le 9 septembre 2010 tombe une décision de la Cour de Justice de l'Union Européenne concernant l'aéroport de Zürich. Je vous la lis :

Aucun avion ne pourra atterrir à Zurich tôt le matin ou tard le soir.

**L'interdiction de survol nocturne de l'Allemagne du sud pour atterrir ou décoller à Zurich Kloten reste valable. La Cour de justice de l'Union européenne a rejeté en première instance le recours de la Suisse contre les mesures unilatérales prises par Berlin.**

Cette nouvelle défaite de Berne dans ce dossier confirme le refus de la Commission européenne en 2003. Bruxelles avait alors estimé que l'ordonnance de Berlin sur les restrictions de survols nocturnes du sud de

l'Allemagne constitue une mesure proportionnée, contrairement à ce que prétend la Suisse.

Dans son recours, la Confédération estimait que l'ordonnance allemande de 2003 violait l'accord aérien entre la Suisse et l'Union européenne. Pour les juges de Luxembourg, il n'en est rien. La démarche de l'Allemagne ne constitue "aucunement une interdiction de survol de l'espace aérien allemand vers et depuis l'aéroport de Zurich". Elle implique "un simple changement de couloir aérien avant l'atterrissage et après le décollage", constate le Tribunal de première instance de la Cour de justice de l'UE

### **Recours encore possible**

Un recours en seconde instance est encore possible. Pas de discrimination Berne soutenait en outre que l'ordonnance allemande discriminait la compagnie aérienne Swiss et était disproportionnée. Sur ce point également, les juges européens lui donnent tort. Selon eux, cette démarche ne constitue ni mesure disproportionnée ni inégalité de traitement. Au contraire, la proximité de Zurich Kloten d'un territoire étranger justifie "objectivement" une démarche limitée à cet aéroport. La décision de l'Allemagne est donc proportionnelle au but visé: la diminution des nuisances sonores pour une partie de ses habitants durant la nuit et le week-end. Berlin n'a aucun autre moyen de diminuer ces nuisances, rappellent les juges. Concrètement, l'Office allemand de l'aviation a décidé, il y a 7 ans, d'interdire le survol du sud du pays entre 21h00 et 7h00 durant la semaine et entre 20h00 et 9h00 le week-end.

### **Nuisances sonores pas évaluées**

La Cour a également rejeté l'argument de la liberté de commerce dans le secteur des services. Le tribunal y oppose que "la protection de l'environnement fait partie des contraintes de l'intérêt général". La présence d'une zone protégée dans l'arrondissement de Waldshut (D) constitue une contrainte justifiant une restriction de survol, observent les trois juges.

Dans sa décision, la justice européenne n'a pas tenu compte de l'analyse sur les nuisances sonores de l'aéroport, que la Suisse et l'Allemagne ont commandé. Cette dernière n'a en effet été publiée que fin octobre 2009, après le traitement du cas à Luxembourg. Selon le rapport, l'aéroport n'occasionne, dans le sud de l'Allemagne, aucune nuisance sonore dépassant les valeurs limites.

Mais cette étude ne pourra pas non plus servir de base à une décision en seconde instance. Seules les supports juridiques répondant à des questions de droit sont en effet reconnus devant la Cour.

Ils en ont donc de la chance ces Allemands du Bad Wurtemberg ! Quant à nous, Paris nous ignore et se repose, comme vous l'avez entendu tout à l'heure, sur l'Accord Franco-Suisse de 1956.

Pour reparler de l'AIG, parlons aussi de l'impact de la crise économique sur son activité aéroportuaire. Cet impact n'a pas été trop ressenti. Il y a quand même 11,3 millions de passagers qui ont transité par Genève en 2009, soit 1,7% de moins qu'en 2008. Le nombre de mouvements aériens n'a baissé que de 9,2% et a touché surtout l'aviation d'affaires. Ce qui fait que de 190'117 mouvements en 2008 on a passé à 172'671 mouvements totaux. Le chiffre d'affaires se maintient à 300 millions de CHF dont 40 millions CHF de bénéfice. L'AIG se flatte de constituer le moteur de l'activité économique, touristique, culturelle, politique et diplomatique du Canton. Ainsi, son service d'accueil a enregistré en 2009 4423 accueils protocolaires dont 101 chefs d'Etat et 2000 ministres.

Pour ce qui concerne les vols de nuit entre 22h et 06h, en 2009, il y en a eu 1445 de moins qu'en 2008, soit 16,9% de baisse. Il y a eu quand même 7097 mouvements de nuit en 2009, dont 238 vols entre 0h et 06h et 131 vols avant 0h30. En général, les avions de nuit sont plus remplis que ceux de jour, 90 passagers par vol à la place de 65.

L'aéroport se flatte encore d'être l'un des seuls en Europe à être situé à moins de 5 Km du centre-ville et que sa situation géographique est idéale où tout a été pensé pour faciliter la vie des passagers. Vous voyez donc qu'ils ne pensent pas trop aux nuisances occasionnées et aux riverains. Donc, l'existence de l'AFRAG comme celle de l'ATCR se justifie pleinement face à ce monstre que représentent l'AIG et le lobby aérien en général. Je terminerai cet exposé en citant encore une fois cette phrase de Vaclav Havel : « Les seuls combats perdus d'avance sont ceux qu'on abandonne. »

Après questions et discussions, l'assemblée décide que le comité rédige une lettre de plainte standard que chaque membre pourra remplir puis transmettre au président qui complétera les données et adressera la plainte à l'OFAC et l'AIG. Plus il y aura de plaintes et plus ils devront en tenir compte.

La séance est levée vers 22h et suivie d'une verrée.