

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFRAG 13.10.11

Nous ouvrons, ce 13 octobre 2011, notre douzième assemblée générale, toujours dans cette salle de la Mairie de Nernier. Nous profitons de remercier son Maire, M.François Luginbühl, et la municipalité de leurs soutien indéfectible pour la cause que nous défendons. Nous avons déploré cette année le décès de M.François Mugnier, conseiller général et sympathisant de l'AFRAG, et celui de M.Jean-Michel Ruffin, secrétaire néronien de l'ATCR, qui a tout fait pour que le sonomètre de Nernier soit installé sur le toit de la Mairie. Nous lui sommes donc très reconnaissant et adressons ici nos sincères condoléances à sa famille.

La vie passe, mais les bruits restent. À nous d'agir pour qu'ils diminuent.

Nous allons suivre l'ordre du jour prévu, en commençant par le rapport du trésorier.

Accepté.

Au tour du rapport du vérificateur des comptes.

Accepté

Approbation des comptes

Approuvé

Nous passons maintenant, comme tous les deux ans, à l'élection du comité de l'AFRAG.

Qui aimerait rejoindre le Comité ? Personne !

Est-ce que le dernier comité se représente ? Oui !

Ceci étant fait, c'est le moment d'aborder la cotisation 2011-2012.

Elle reste inchangée, soit 10 € de base + 1 € par personne supplémentaire dans la famille.

Ainsi 11 € pour 1 personne, 12 € pour 2 , etc.

La partie administrative étant épuisée, nous entamons le compte-rendu de ce qui s'est passé depuis notre assemblée précédente du 29 octobre 2010.

D'abord des nouvelles de l'aéroport de Genève qui ne s'appelle plus AIG soit aéroport international de Genève. Cela faisait 15 ans que l'aéroport s'appelait ainsi, mais la direction a trouvé que ce logo s'essouffait et montrait ses limites. Donc, depuis cette année, il s'appelle tout simplement Genève aéroport, avec un coup de pinceau bleu qui s'accentue sur l'E accent grave au fil de sa descente. Cela symbolise pour nous l'accentuation du bruit au fil de l'atterrissage.

L'année 2010 s'est terminée avec près de 12 millions de passagers, soit presque 5% de plus qu'en 2009. Tout cela a permis de dégager 49 millions de bénéfice, dont la moitié est reversée au Canton. Easyjet poursuit sa croissance et transporte 36% des passagers, soit plus de 4 millions. Le nombre de mouvements aériens, soit décollages et atterrissages, n'a augmenté que de 2,7%, en passant de 172'671 en 2009 à 177'400 en 2010. Les pics de trafic se situent en mars et juillet. L'année passée fut aussi une année faste pour le fret aérien à Genève avec une augmentation de 33% du tonnage marchandise.

Donc, tout va bien dans le meilleur des mondes et nous nous en réjouissons s'il n'y avait pas quelques effets négatifs collatéraux, dont nous souffrons. Nous avons pu, paradoxalement, nous en rendre compte lorsque notre petit paradis terrestre qu'est Nernier s'est approché du divin, à l'occasion de fortes chutes de neige ou des cendres volcaniques de l'Eyjaföll, quand le trafic aérien a cessé entièrement. Quel calme délicieux, soudain. Un vrai paradis !

Pour parler des mouvements nocturnes, en 2010, il y a eu 7'815 mouvements entre 22h et 06h, soit 4,4% du trafic total, soit 718 mouvements de plus qu'en 2009. De ces mouvements 80% sont des atterrissages. Sur les 127 mouvements intervenus après minuit trente, 72 étaient des vols sanitaires ou humanitaires. Nernier a subi 55,6% du trafic nocturne. Depuis 2004 où ils étaient inférieurs à 6000 mouvements, les vols nocturnes sont en constante augmentation, comme tout le reste.

Nous vous rappelons qu'en mai 2000 dans leur demande de renouvellement d'exploitation, l'aéroport de Genève prévoyait 147'000 mouvements d'avion pour 2020, qu'il faut comparer avec les 177'000 en 2010. Ils prévoyaient 12,5 millions de passagers pour 2020. Nous y sommes déjà. Nous avons fait recours en 2001 car nous estimions ces prévisions catastrophiques pour notre environnement, et la réalité est devenue pire que prévue. L'OFAC et l'aéroport de Genève jouent avec les mots, les chiffres et les valeurs mesurées pour nous faire croire que tout va pour le mieux dans le meilleur des cieux, et que nos oreilles et nos nez sont victimes d'illusions face à la réalité. La mauvaise foi officielle est toujours aussi nauséabonde et la future décision de l'OFAC concernant notre recours risque d'être du même tabac. Pour tous les indignés de cet état de fait, l'AFRAG vous ouvre ses bras.

L'oreille humaine n'entend pas une moyenne de bruit, comme un Leq ou un Lden, mais entend un bruit émergent qui vient et qui part. Donc les statistiques annuelles à Nernier disent que le Lden global varie selon les vents dominants de 50 à 53,3dB, et la nuit, ce Lden va de 41 à 44,5 dB. Ce sont les valeurs que retiennent l'OFAC et l'aéroport. Mais notre oreille entend, elle, couramment, des bruits allant jusqu'à 75 dB. Je rappelle que l'OMS estime qu'il n'est pas possible de dormir correctement avec des bruits supérieurs à 40 dB mesurés sur l'oreiller. Ce qui fait que dans notre région nous nous trouvons en zone sinistrée du point de vue bruit et que cela ne va pas s'arranger sans élargissement du couvre-feu aérien nocturne et modification de l'axe d'approche par vent de S-O. L'aéroport a beau dire qu'ils instaurent des taxes dissuasives pour les avions qui atterrissent tard le soir ou que l'on construit actuellement des avions moins bruyants, la réalité des faits balaye tous les beaux discours lénifiants.

Dans leur revue Environnement Bilan et Objectif 2013, l'aéroport parle des procédures à moindre bruit qui seraient déjà optimisées. Sur la question de la faisabilité d'une approche coudée sur le milieu du Petit Lac, ils écrivent que cela constituerait une méthode de navigation nouvelle qui comporterait successivement deux virages rapprochés, dont le dernier à 10 Km seulement du seuil de la piste. Cela comporterait un segment de vol inférieur au minimum requis dans les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et l'OFAC devrait donner une dérogation pour se faire. Selon eux, le bruit augmenterait dans cette approche car il y aurait utilisation accrue des

moteurs et une sortie anticipée du train d'atterrissage. En ce qui concerne le train d'atterrissage, nous sommes tout témoin qu'il est déjà sorti à la hauteur de Nernier, qui pourtant se trouve à 25 Km du seuil de la piste. Par ailleurs chaque déplacement de 300 m d'une source de bruit diminue le Lden de 1 dB, ce qui ferait 7 dB de moins à entendre à Nernier si l'avion qui nous survole actuellement se trouvait à 2 Km plus au large. En discutant de cette question avec un commandant de bord expérimenté de la compagnie Swiss, il m'a répondu que ce serait parfaitement réalisable, déjà maintenant, bien qu'un peu contraignant par rapport à l'approche actuelle.

Nous en venons maintenant à ce qu'on fait votre comité et son président au cours de l'année écoulée.

Nous avons déjà écrit en août 2010 à l'OFAC pour demander la cause de leur retard dans la prise de décision suivant l'exigence de la CRINEN du 23 mars 2006. Sans réponse de leur part, nous avons récidivé le 9 janvier 2011. De nouveau sans réponse, nous nous sommes arrangés, sur notre initiative, entre l'ATCR, l'ARAG et nous, pour faire intervenir, en avril 2011, des conseillers nationaux du Parti Vert Ecologique à Berne, afin qu'ils poussent la Ministre responsable de l'OFAC, soit Mme Doris Leuthard, à accélérer la décision sur les vols de nuit. De nouveau sans résultat, notre Président a de nouveau écrit à l'OFAC le 13 juillet, la lettre suivante avec une annexe pour les journaux :

AFRAG

Monsieur le Directeur
Office Fédéral de l'Aviation Civile
Division Stratégie et Politique
3003 BERNE

Nernier, le 13 juillet 2011

Concerne: référence du dossier 31-06-3561

Suivi de décision CRINEN du 23 mars 2006-CauseN " 2-2001-79

Monsieur le Directeur,

Je n'ai reçu aucune réponse ni même un accusé de réception à mes lettres du 27 août 2010 et du 9 janvier 2011.

Votre absence de décision dans cette affaire est incompréhensible si bien que j'ai décidé d'en saisir l'opinion publique et d'alerter nos députés pour qu'ils en tirent leurs conclusions.

Voir l'article annexé.

Par ailleurs, nous savons que Skyguide a fourni son rapport en 2010, comme l'exigeait la CRINEN, sur l'approche coudée sur le lac par vent de SO, mais vous ne nous l'avez toujours pas communiqué.

Avec mes respectueuses salutations.

Dr. G. Ryser

Copies à :

. Rédaction du Dauphiné Libéré

Rédaction du Temps

. Rédaction de la Tribune de Genève

. Monsieur Marc Francina, député de Haute-savoie

. Monsieur Bernard Accoyer. Président de l'Assemblée Nationale

DU DEVENIR DES RECOURS EN DEMOCRATIE

Il s'agit en l'occurrence du recours déposé en 2001 par plusieurs associations de riverains et de communes riveraines, suisses et françaises, contre le renouvellement du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève accordé en l'an 2000, tel que demandé, pour 50 ans.

Ce règlement contenait pourtant plusieurs points inacceptables sur le long terme pour les 100.000 riverains de l'aéroport, représentés actuellement par plusieurs associations.

La commission de recours du Département Fédéral responsable de l'OFAC (office fédéral de l'aviation civile) qui avait accordé le droit d'exploitation, n'a rendu son avis, contraignant, qu'en 2005. Il demandait à l'OFAC de prendre une décision administrative à la suite de rapports exigés de l'aéroport de Genève en 2006 sur la justification économique des vols de nuit et en 2010 sur la faisabilité d'une approche coudée sur le milieu du lac à l'atterrissage.

L'OFAC a fait traîner les choses en demandant plusieurs fois l'avis des parties et des experts de l'environnement jusqu'à fin 2009. Et, à ce jour, l'OFAC n'a toujours pas pris sa décision !

Pourquoi ce retard ? Quelle en est la justification ? À quoi joue-t-on ? Vers quoi pousse-t-on les riverains excédés par l'augmentation du trafic aérien, du bruit et des nuisances ? Depuis 11 ans, notre indignation ne fait que croître, elle aussi.

Est-ce que le lobby aérien est si puissant qu'on puisse y sacrifier la qualité de vie des riverains et l'environnement ? L'aéroport genevois se vante, dans ses publicités, d'être à moins de 5 Km du centre ville, mais il oublie d'en tirer les conclusions logiques, comme font les autres aéroports urbains, tel London City, c'est de fermer et ne plus faire de bruit dès 22 heures, comme n'importe qui de civilisé.

On se moque des recommandations de l'OMS sur le bruit et la santé. On se moque des surplus de CO₂ émis sans compensation par le trafic aérien. On se moque du monde.

Tout pour le fric et le plein emploi ! Est-ce là notre destin ? À qui sert l'Etat ?

Il y a vraiment de quoi s'indigner !

Dr.Georges Ryser, Afrag

(Association française des riverains de l'aéroport de Genève)

À la suite de cela, il n'y a que le Dauphiné Libéré qui a passé l'article et Marc Francina qui a relayé ma requête à l'OFAC, mais l'OFAC m'a répondu le 12 août. La voici :

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral de l'aviation civile OFAG

Direction
CH-3003 Berne. OFAC

Association française des Riverains de
l'Aéroport de Genève AFRAG
p.a. Monsieur Georges Ryser
Président
Allée de Rive 30
F-74140Nernier

Référence du dossier : 3/31/31-06-3561

Notre référence : cos

Dossier traité par: Serge Collaud

Tél.+4131325 36 17, Fax+4131 325 92 12, serge.collaud@bazl.admin.ch
Berne, le 12 août 2011

Décision de la GRINEN du 23 mars 2006 (causeno2-2001-79) votre courrier du
13 juillet 2011

Madame.Monsieur.

Nous accusons réception de votre courrier du 13 juillet 2011 par lequel vous nous informez
n'avoir reçu aucune réponse à vos lettres des 27 août 2010 et 9 janvier 2011, avoir
transmis un communiqué de presse à différentes autorités et journaux et par lequel,
enfin, vous nous demandez des renseignements au sujet de l'approche segmentée au-
dessus du lac Léman. Nous accusons réception de vos courriers précités et vous en
remercions.

La direction de l'office a récemment pris la mesure de l'ampleur, de la complexité et des
interconnexions du dossier relatif à la décision de la Commission en matière de recours
d'infrastructures et d'environnement (CRINEN) à laquelle elle entend donner une suite
rapide, mais ordonnée.

Pour mémoire, par décision du 23 mars 2006, la CRINEN a partiellement admis les
recours déposés contre l'approbation, en date du 31 mai 2001, du règlement d'exploitation
de l'aéroport de Genève. Dans son dispositif, ladite Commission a chargé l'Aéroport
International de Genève de livrer à l'OFAC différents rapports dans des délais et sur des
thèmes différents. Elle a également demandé que l'OFAC statue sur la base des rapports
précités et d'autres éléments que l'Office jugerait importants d'examiner et de prendre en
compte.

Il y a lieu de rappeler que le dossier CRINEN est un dossier complexe qui peut avoir
d'importantes conséquences pour l'aéroport de Genève, tout comme pour d'autres

aéroports suisses. Le temps qu'aduré la procédure de recours par-devant la CRINEN témoigne par ailleurs de la difficulté du dossier. Il sied également de préciser que la presque totalité des domaines concernés par la décision de la CRINEN sont liés par, voire dépendent de près ou de loin, d'autres dossiers en cours de traitement par notre office ou récemment tranchés par le Tribunal fédéral.

Nous vous confirmons dès lors que le dossier CRINEN est traité avec toute l'attention requise. Ainsi, vos courriers d'août 2010 et de janvier 2011 précités sont intervenus à des périodes auxquelles nous entrevoyions un développement rapide du dossier CRINEN raison pour laquelle nous n'y avons alors pas donné de suite. Cela ne s'est pas révélé exact et nous comprenons votre demande supplémentaire d'informations sur le sujet. À cet égard,, nous vous apportons quelques précisions concernant l'état des procédures commandées par la CRINEN.

Tout d'abord, s'agissant des horaires de nuit (CRINEN I), la prochaine étape dépendra du choix de l'OFAC de traiter ce thème, entièrement ou pour partie, dans le cadre du processus d'établissement de la fiche du plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relative à l'aéroport de Genève. Les aspects relatifs à l'utilisation de la route KONIL, bien que clairs dans les grandes lignes au début de cette année, devront être mis désormais en relation avec le récent développement des projets de ciel unique européen, impactant vraisemblablement les structures des espaces aériens mais dont les tenants et aboutissants ne sont pas encore connus.

Dans le cadre de l'aviation légère (CRINEN II), le plan de réduction des mesures a été établi en concertation avec le groupe de travail sur l'aviation légère (GTAL) institué par la Commission mixte franco-suisse; il semble au demeurant que ne touche pas à votre association.

Enfin, s'agissant du dossier de l'approche segmentée (CRINEN III), nous vous informons que différents aspects techniques sont actuellement examinés en interne suite à la récente prise de position de Skyguide. Nous ne manquerons pas d'informer les parties quant au résultat de nos conclusions, respectivement nous leur donnerons la possibilité de se déterminer en temps opportun.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

Peter Müller

Serge Collaud, avocat

Directeur

Section Plan sectoriel et installations

Copie à :

-M.Marc Francina, Député de la Haute-Savoie
et Maire d'Evian-les-Bains,

Un bel exemple de langue de bois ou comment noyer le poisson. Bref, nous allons continuer à attendre.

Pour augmenter les chances d'une décision rapide, nous avons profité des prochaines élections pour les chambres fédérales en prenant contact par email avec les partis en lice et leurs chefs de file. Nous leur avons expliqué ce qu'est l'AFRAG, notre but et un résumé de la saga faisant suite à notre recours de 2001 contre le renouvellement tel quel du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève. Il n'y a que Carlo Sommaruga qui ait immédiatement répondu et qui s'est engagé à questionner Mme Doris Leuthard à ce sujet. Puis M. Luc Barthassat a répondu en me demandant des informations. Et c'est tout comme réponse ! Maintenant, au moins, vous savez pour qui voter.

Nous avons appris récemment par M.Mike Gerard de l'ARAG qu'Antonio Hodgers des Verts a déposé une interpellation au Conseil National, intitulée : Quand est-ce que le DETEC répondra enfin aux riverains de Genève-Cointrin ?

On espère que ces pressions seront utiles et vont accélérer la décision tellement attendue de l'OFAC.

En dehors de ces activités épistolaires, votre président s'est rendu le 31 janvier à l'assemblée générale de l'ARAG, puis le 29 juin à celle de l'ATCR. On rencontre du monde dans ces assemblées, des élus, des responsables et Me. Page, on coordonne les actions entre les différentes associations de riverains, et cela fait chaud au cœur de voir que l'on n'est pas seul dans ce combat qui nous oppose au lobby aérien très puissant. Cela nous a fait aussi chaud au cœur d'apprendre que le 24 septembre, il y a eu une manifestation à l'entrée de l'aéroport, avec banderoles et pancartes, et la police qui bloquait les entrées. Voici le rapport de presse sur ce sujet :

ATS | 24.09.2011 | 12:50

À l'appel de la Coordination Energie, une vingtaine de manifestants ont déployé des banderoles et des pancartes devant l'entrée de l'aéroport et ont distribué des tracts aux voyageurs. La police surveillait les entrées pour les empêcher de pénétrer à l'intérieur du bâtiment.

Dans un communiqué, l'Association pour l'Appel de Genève (APAG), l'Association transport et environnement (ATE), CONTRATOM, equiterre, la Société suisse pour l'énergie solaire (SSES), le WWF, Noe21 ainsi que les Verts, le Parti du travail, le parti socialiste genevois et SolidaritéS ont dénoncé l'augmentation du trafic aérien à Genève. Ils se déclarent «gravement préoccupés par la léthargie dans laquelle la crise économique a plongé l'action collective contre la menace climatique».

«Un million de tonnes de CO2 par an»

Selon Chaïm Nissim, secrétaire de la Coordination énergie, les émissions de CO2 liées au trafic aérien de l'aéroport ont augmenté de 63% depuis dix ans. Le trafic aérien à l'aéroport génère près d'un million de tonnes de CO2 par an, contre 2,5 millions de tonnes pour le reste des activités du canton. Les émissions de CO2 du trafic aérien local correspondent à 15'000 Kms e Kms de voiture par an et par habitant du canton.

Les militants ont critiqué en particulier la croissance du trafic low cost à Genève et un accroissement artificiel de l'offre. La Coordination Energie demande au Conseil d'Etat genevois de mener une étude approfondie sur les options pour réduire les émissions de CO2. La manifestation était organisée à l'occasion de la Journée d'action planétaire sur les changements climatiques.

Donc, des gens s'indignent aussi à Genève et plaident pour un monde meilleur et plus démocratique. Il est fondamental que dans notre monde en crise où des choix importants doivent être pris, de replacer l'intérêt de l'être humain au centre des décisions.

À la suite de l'exposé il y a un échange de points de vue, de questions, de remarques. Il en ressort qu'il serait peut-être judicieux de faire analyser les suies qui pollueraient, davantage à Nernier qu'ailleurs (un endroit similaire mais non survolé par les avions comme nous le sommes) les bâches, les terrasses, voir les fruits (pommes). Cela serait un moyen de documenter qu'il n'y a pas que le bruit qui nous gêne. Nous allons en discuter avec l'ATCR qui a davantage de moyens que nous pour voir si cette analyse est réalisable.

Après un pot de l'amitié, la séance est levée à 22h.