

**Compte rendu Assemblée générale du jeudi 26 octobre 2006**

L'assemblée générale de l'AFRAG 2006 a eu lieu le jeudi 26 octobre à 20h à la salle des fêtes de la Mairie de Nernier.

Le Président , M. Georges Ryser, a remercié tous les gens présents de s'être déplacé pour cet événement important de l'association comme ceux qui se sont excusés, Il a remercié la Mairie de Nernier et son Maire, M. Paul Fort, de leur disponibilité et leur amabilité à notre égard, en mettant à notre disposition le local de fête de la Mairie.

Après cette introduction le premier point à l'ordre du jour, fut l'état de nos finances et de notre comptabilité. En l'absence de notre trésorier, M.Gino Mazzariol, malade, ce fut Mme Barbara Hirsch qui prit la parole.

Les comptes sont sains et ont été vérifiés par Mme Diana Vazquez , vérificatrice des comptes, qui n'a rien trouvé à y redire. L'assemblée les approuves à l'unanimité des présents.

Le point suivant concernait les cotisations. Vu la bonne santé de nos finances, nous avons pensé au comité cette année diminuer le prix de la cotisation annuelle à 10 Euros comme base et de rajouter 1 Euro par personne intéressée dans chaque ménage ou famille de faire partie de l'Afrag . Ainsi une personne correspond à 11 Euros, deux personnes à 12 Euros et ainsi de suite. Ceci nous permet de connaître le nombre d'affiliés par famille. Nous espérons également que ce prix abaissé sera attractif et nous permettra d'augmenter le nombre de nos membres.

A été discuté en assemblée un moyen efficace et simple pour récolter les cotisations. Actuellement il faut que chacun se rappelle d'envoyer un chèque à M. Mazzariol ou sinon le payer directement à l'issue de l'assemblée générale, laquelle se tient plutôt vers la fin de l'année, et seulement dès cette date relancer les mauvais payeur.Ce n'est pas très satisfaisant pour l'année en cours et ceux qui payent à l'assemblée pense souvent que c'est pour l'année à venir et non celle en cours qu'ils payent . D'où des quiproquos. L'assemblée pense que le système de chèque est le meilleur mais il faudrait que le comité envoie régulièrement des rappels au cours de l'année aux retardataires On en prend note.

La réunion s'est poursuivie par le rapport des activités de l'association depuis la dernière assemblée générale qui s'était déroulée le 28 juillet 2005 ici même. Voici le texte prononcé par le Président :

Le 29 juillet 2005 je recevais un questionnaire sur l'aviation légère adressé par la présidente du conseil national du bruit, dépendant du Ministère de l'Ecologie et du Développement durable.

Je lui ai répondu que ce sont les gros porteurs qui nous gênent le plus.

Au mois d'août 2005 , c'est M.Marc Francina , notre député , qui me demande ce que je pense de la lettre de M.Rémi Caron, Préfet de Haute Savoie, que je vous avait lue à notre dernière assemblée. Je lui ai répondu ceci :

Monsieur le Député,

Nos membres vous sont reconnaissants de l'intérêt que vous portez à la cause des riverains haut-savoyards de l'aéroport de Genève.

En réponse à votre lettre du 22 août, je dirais que c'est une bonne chose que la région soit dotée d'un plan d'exposition aux bruits (PEB), mais en contrepartie, cela va prendre du temps, vraisemblablement quelques années, et cela ne va pas changer notre environnement sonore pour autant.

Ce qui me fâche et que je trouve inadmissible, c'est la lettre du Sous-Prefet de Gex, M. Gilles Giuliani, dans laquelle il prétend qu'il n'est pas dans les compétences de la Commission Mixte de discuter des modifications souhaitables des procédures d'atterrissage ou décollages à l'aéroport de Cointrin. Cette Commission a pourtant été mise en place pour aplanir les différents entre les exploitants d'aéroport, les autorités locales et les populations riveraines. Il est aussi abusif de dire que les autorités françaises ne pourraient avoir vis-à-vis des exploitants suisses des exigences qu'elles n'auraient pas pour les exploitants d'aéroport français. Pourtant, il y a au moins un précédent, à Nice, qui le dément, puisque les procédures d'approche ont été modifiées pour diminuer les nuisances que subissait Antibes. Cette Commission Mixte a été créée le 25 avril 1956, alors que la France avait d'autres chats à fouetter et c'est peut-être pour cela qu'elle ne mentionne ni l'environnement, ni les nuisances, ni le droit des riverains. Cet accord date de 50 ans et devrait absolument être renégocié.

En ce qui concerne la lettre du Préfet de Haute-Savoie, M. René Caron, je constate qu'il est tombé dans le piège répété par les services de l'aviation civile française et ceux de l'aéroport de Genève, comme quoi l'environnement montagneux au pourtour de l'aéroport empêcherait le déplacement de l'axe d'atterrissage vers le milieu du lac. Même Skyguide avait conclu le 14 novembre 2001 que cette modification des procédures d'atterrissage était " mathématiquement acceptable ", mais pas encore réalisable à l'époque. Donc, c'est une mauvaise réponse à une bonne remise en question. La vérité, c'est que cela „casse les pieds” des responsables de modifier quelque chose qui marche. C'est l'immobilisme administratif qui prévaut et tant pis pour les riverains ! Cela ronronne pour eux, mais c'est bruyant pour nous. C'est contre cette obstruction des décideurs que l'Afrag se mobilise. En espérant avoir répondu à votre attente et en réitérant nos remerciements pour votre aide, je vous prie de bien vouloir accepter, Monsieur le Député, mes respectueuses salutations.

G.Ryser  
Président de l'AFRAG

Début septembre 2005, M. André Looten, président de l'association soeur ARAG, me transmet la prise de position définitive du Canton du Jura concernant le nouveau projet d'atterrissage à l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Le Canton du Jura exige une interdiction des approches entre 22h et 07h et demande une altitude minimale de survol du Canton à 2500 mètres. On se prend à rêver que les autorités préfectorales françaises de l'Ain et de la Haute-Savoie puissent prendre des positions analogues.

Le 14 septembre 05, la commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement nous informe que ce sera un collège de 5 juges et non de 3 qui statuera dans notre cause vu sa complexité.

Le 10 octobre, j'écris à Mme Simone Nerone, Présidente de l'ADVOCNAR (association de défense contre les nuisances aériennes) et Présidente également de l'UFCNA (union française contre les nuisances des aéronefs). Cette dernière association nationale rassemble les riverains des aéroports commerciaux, de loisirs, militaires et des héliports. Voici cette lettre :

Chère Madame,

Notre association existe depuis 1999 et son but est de défendre les intérêts des habitants des communes de Haute Savoie d'Yvoire, Nernier, Messery et Chens s/Léman des nuisances causées par les avions atterrissant à Genève et en partant. Nos objectifs principaux sont le déplacement des trajectoires d'atterrissage et de décollage vers le milieu du lac et l'interdiction des vols de nuit entre 22h30 et 06h30. Nous avons fait recours en 2001 contre la décision du DETEC qui accordait une nouvelle concession de 50 ans à l'aéroport de Genève et plus particulièrement contre son règlement d'exploitation qui n'est pas tolérable pour nous. Nous sommes toujours en attente de la décision du juge de la commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement à Berne. L'objet de cette lettre, c'est de prendre contact avec vous. Vous devriez être, en tant que Présidente de l'UFCNA, la grande coordinatrice de toutes les doléances exprimées par les multiples associations de riverains d'aéroport de l'Hexagone et de sa périphérie. L'aéroport international de Genève est suisse mais comprend une partie française, comme à Bâle du reste.

Nous constatons que toutes les associations ont les mêmes doléances en se plaignant des nuisances (particulièrement bruit et pollution de kérosène), du trafic aérien nocturne, et de l'augmentation programmée du trafic. Chaque association a mobilisé les élus locaux, les maires, les conseillers généraux, les préfets et les députés de leurs départements, en vue de faire modifier les choses par les autorités de l'aviation civile et les ministres responsables. Tout ceci en vain, excepté le cas unique, à ma connaissance, du CAPSSA qui a réussi à faire modifier la trajectoire d'atterrissage à Nice en évitant Antibes.

Ne devriez-vous pas nous représenter tous et secouer au nom de tous le "cocotier national" administratif, politique, médiatique ? D'alerter la Cour européenne des droits de l'homme à Strasbourg et les organes compétents de la Communauté Européenne. Chacun dans notre coin, nous sommes inefficaces au niveau national. Peut-être que tous unis nous serions davantage pris au sérieux ?

Je serai intéressé de connaître votre réponse ?

Avec mes meilleures salutations

M. Georges Ryser

Président AFRAG

Cette lettre n'a pas obtenu de réponse. Cependant le 14 novembre, à Genève, j'ai eu l'occasion de lui parler directement lors d'une conférence de presse organisée par l'ARAG mais où ne se trouvait ni presse ni autre media. Elle n'a pas mordu à l'hameçon que je lui tendais, mais par contre m'a suggéré de travailler de mon côté ici à Genève avec l'OMS. Le thème de sa conférence était : Nuisances aériennes et santé publique.

Voici en résumé : le bruit lié au trafic aérien constitue certainement la nuisance la mieux évaluée et ses effets sont depuis longtemps démontrés. Des études ont clairement mis en évidence le lien entre une exposition prolongée au bruit et la survenue de pathologies cardiovasculaire (coronaropathie, HTA) ou des symptômes psychiatriques (agressivité, suicides). Les conséquences des vols de nuit sur le sommeil sont également bien connues. En milieu scolaire, il a été prouvé que les enfants qui étudient dans une zone exposée au bruit ont des acquisitions en lecture moins bonnes et qu'ils sont plus agités et instables que les autres. La pollution de l'air liée à la consommation d'énergie est moins souvent perceptible que la pollution sonore, mais tout aussi dangereuse. Au niveau planétaire, la navigation aérienne contribue largement à l'effet de serre et de destruction de la couche d'ozone. Au niveau régional et local, le monoxyde de carbone (CO), l'oxyde d'azote (Nox), les hydrocarbures imbrûlés (HC) et les particules en suspension (suie) représentent les principaux polluants et leurs effets sur la santé sont prouvés, dont spécialement l'asthme, la bronchite chronique et l'effet cancérigène.

Il est clair que l'accroissement démesuré du trafic aérien pose de véritables problèmes de santé publique qui ne peuvent plus être occultés. On parle aujourd'hui du concept de santé environnementale et les aéroports ne peuvent pas y échapper, même au nom du rendement économique.

Le principe de précaution prône la prévention même si la réalité des risques n'est pas définitivement établie. L'absence de certitudes ne devant pas retarder l'adoption de mesures sécuritaires est devenu une référence dans la gestion des risques environnementaux. Il faut souhaiter que ce principe soit rapidement appliqué dans le domaine de la navigation aérienne.

J'ai suivi le conseil de Mme Nerome , et j'ai pris contact avec l'office de l'OMS, European Center for Environment and health , mais cet office se trouve à Bonn en Allemagne et ne m'ont pas répondu.

Mi- décembre , M.Looten me communique que l'AIG se félicite de l'augmentation de son chiffre d'affaire et du nombre de passagers. La charge de bruit pendant les heures nocturnes augmente aussi. La direction de l'AIG et le conseil d'administration freine de tous leurs moyens pour éviter l'introduction de surtaxes pour les transporteurs aériens afin de diminuer le trafic nocturne.

Le 16 décembre , M. Rémi Caron, Préfet de Haute-Savoie m'écrit :

Monsieur le Président,

Par courrier du 5 juillet 2005 , le Préfet de l'Ain vous faisait part de l'impossibilité pour votre association d'être représentée au sein de la commission mixte franco-suisse relative à l'aéroport de Genève-Cointrin, dont la composition est formellement limitée à trois membres pour la partie française.

J'ai toutefois le plaisir de vous annoncer aujourd'hui que m.Fuzeau vient de me donner son accord pour que votre association puisse être associée aux réunions du **comité franco-suisse de concertation** auxquels ne participaient jusqu'alors, pour la partie française, que les associations et les maires des communes du Pays de Gex limitrophes de l'aéroport. Ce comité de concertation est une instance informelle qui se réunit, en présence de la presse, à l'issue des réunions de la commission mixte franco-suisse afin d'informer les associations et les élus des décisions prises par la commission mixte et engager le débat sur les orientations retenues.

Votre association , ainsi que les maires haut-savoyards subissant des nuisances sonores associées au survol de leur communes par les avions en approche de l'aéroport de Genève-Cointrin, seront donc invités par le Préfet de l'Ain lors de la prochaine réunion de ce comité de concertation.

Vous pourrez ainsi, à cette occasion, exprimer librement vos préoccupations au sein de cette instance et faire entendre votre point de vue sur les positions de la commission mixte susceptibles de concerner les habitants de Haute-Savoie que vous défendez.

Veuillez agréer, etc.

Le 13 janvier 2006, je rencontre le Sous-Préfet de Thonon, M.Jean Yves Moracchini, qui me présente les grandes lignes du Plan d'Exposition au Bruit, le PEB. Il avait réussi par obtenir que le Haut-Chablais soit inclus dans ce PEB. Car bien que nous soyons de façon certaine en dessous des cotes d'alerte question bruit, il voulait marquer le coup, vis-à-vis des autorités, que notre région subit cependant des nuisances sonores, méritant d'être quantifiées.

Nous nous retrouvons le 21 février à la Sous-Préfecture de Gex pour en savoir davantage. J'en retient que le seul intérêt et objectif d'un PEB est purement urbanistique. Il s'agit de maîtriser et d'encadrer l'urbanisation au voisinage des aéroports afin d'éviter l'installation de population nouvelle dans des secteurs exposés aux bruits ou susceptibles de l'être. Il y a des prescriptions urbanistiques selon les zones de bruit basées sur des directives européennes ( 2002/49/C) Ce PEB fait partie des informations pratiques qu'il convient de connaître face à l'essor du trafic aérien et son développement durable.

Toujours en février, et en absence de nouvelles de Berne, je me décide d'écrire encore une fois au propriétaire de l'aéroport de Genève, soit l'Etat de Genève. J'adresse une lettre à M. Robert Cramer, conseiller d'Etat écologique, responsable du Territoire et des affaires régionales, homme fort du nouveau gouvernement. J'y mentionne nos revendications et je termine en écrivant :

Maintenant que la direction de l'AIG a changé comme de même le Conseil d'Etat genevois, il est temps d'obtenir un consensus qui respecte la santé des riverains, l'environnement et le développement durable. Il faut que l'affairisme de l'AIG puisse se dérouler autrement qu'actuellement en le contraignant quelque peu dans un nouveau cadre d'exploitation. Ce serait une oeuvre de salubrité publique et environnementale.

Je pense qu'en tant qu' élu vous avez un rôle fondamental à jouer pour résoudre le problème de l'augmentation du trafic aérien et de ses nuisances tout en préservant un cadre de vie sain et attractif . Nous attendons des actes et que Genève se montre digne de sa réputation écologique.

Sa réponse ne s'est pas faite attendre longtemps, la voici :

Monsieur,

j'ai bien reçu votre courrier du 14 février qui a retenu toute mon attention.

Comme vous le savez certainement déjà, la législation suisse sur la protection de l'environnement attribue les compétences en matière de lutte contre le bruit lié à l'aviation civile à la Confédération...Par conséquent, les possibilités des cantons d'influencer la politique fédérale en matière de gestion d'infrastructures aéronautiques sont très restreintes. A titre d'exemple: une éventuelle modification des trajectoires d'approche par le lac, que vous préconisez, avec pour objectif de diminuer les nuisances du côté français, ne peut être implémentée par l'organisme en charge de la navigation aérienne ( Skyguide) , qu'avec l'approbation de l'office fédéral de l'aviation civile et à la condition sine qua non que ces procédures correspondent parfaitement aux exigences fixées par l'organisation internationale de l'aviation civile (OACI).

Les heures d'ouverture de l'aéroport sont également fixées par la Confédération dans l'ordonnance fédérale sur l'infrastructure aéronautique, qui assure l'égalité de traitement des trois aéroports nationaux : Zürich-Bâle-Mulhouse et Genève.

L'aéroport de Genève-Cointrin, avec l'appui des autorités cantonales peut moduler certaines exigences, notamment en fixant des surtaxes de bruit, qui sont censées dissuader, voir interdire, les avions les plus bruyants de faire mouvement sur notre aéroport.

Pour sa part, le département dont j'ai la charge est représenté dans la Commission consultative pour la lutte contre les nuisances dues au trafic aérien ( CCLNTA), au sein de laquelle siège également le représentant des communes françaises voisines, nommé par la sous-préfecture de Gex. C'est dans le cadre de cette commission, quand il s'agit de moyens à mettre en oeuvre pour minimiser les nuisances sonores au voisinage de l'aéroport, que les représentants du département du territoire insistent chaque fois pour que l'option la plus favorable en matière de protection de l'environnement soit choisie.

Je suis particulièrement attentif au respect des engagements dans le domaine de la protection contre le bruit, pris lors de l'octroi de la concession, à savoir: maîtriser les nuisances sonores de manière à rester en deçà des limites fixées en 2000, et ceci, quelle que soit l'évolution de l'exploitation en termes de nombre de passagers transportés. Il va de soit que je soutiendrai avec force toutes les décisions allant dans le sens d'une diminution de l'impact environnemental des activités aéroportuaires

C'est ainsi que je continuerai à veiller à ce que l'étendue du périmètre touché par les nuisances sonores représentées par les courbes des valeurs d'exposition au bruit ne dépasse pas les limites fixées. A ce titre, je peux vous informer que la région de Nernier, dans laquelle vous habitez, se situe en dehors des courbes de bruit les plus contraignantes valables en Suisse. Il s'agit des courbes des valeurs de planification, en dessous desquelles

on admet, aussi bien en Suisse qu'en France, que la majorité de la population n'est pas sensiblement gênée par les nuisances sonores.

En vous assurant de tout l'intérêt que je porte à cette problématique, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Donc, conclusion : rien à attendre du Conseil d'Etat de Genève, propriétaire de l'aéroport. J'ai remercié, malgré tout, M. Robert Cramer de sa réponse.

Et enfin , le 23 mars , fin du suspens. Nous recevons de Berne, la décision de la commission de recours en matière d'infrastructures et d'environnement. 107 pages à lire ! Sur 40 points au total qui étaient contestés par les différentes associations de riverains, seulement six ont été retenues , dont les nôtres. Pour ce qui nous concerne , il faut retenir :

1. la commission nous reconnaît le droit de nous plaindre, ce que contestait l'AIG.
2. Les frais de procédure sont à la charge de la Confédération. Nous avons même reçu par la suite 500-CHF pour nos débours.
3. La commission oblige l'AIG à fournir à l'OFAC dans un délai de 1 an un rapport de faisabilité sur l'extension du couvre feu nocturne et un autre sur la limitation ou un plafonnement des mouvements de nuit. L'OFAC devra ensuite statuer la-dessus.
4. La commission oblige l'AIG à fournir à l'OFAC dans un délai de 4 ans un rapport sur la modification des trajectoires vers le milieu du lac. Et là aussi l'OFAC devra statuer administrativement.

Ce sont de bonnes nouvelles et une première étape de gagnée.

Par la suite l'AIG ne fera pas recours contre ces décisions, donc les délais impartis seront respectés.

La 2<sup>e</sup> étape ne dépendra pas trop de nous, mais uniquement du bon vouloir de l'OFAC et il faut espérer qu'il nous sera favorable. Je ne vois pas trop bien comment influencer cet office tout en évitant de se le mettre à dos. Ce sera un thème de discussion à la fin de cet exposé.

Le 1er avril, notre vice-président , M. Lars Thorndahl, est allé , à ses frais, nous représenter à Corneilles-en-Vexin, dans la région parisienne, rejoindre une soixantaine de participants venus assister au premier rassemblement européen des associations de riverains d'aéroport, tous unis dans la lutte contre le bruit des avions. Je vais laisser M. Thorndahl vous parler de cette réunion.

Il en est ressorti que tous ces représentants d'association ont adoptés une motion à l'intention de la Commission Européenne demandant l'interdiction des vols de nuit.

M Thorndahl nous parle du bruit causé par l'aviation légère . La situation serait considérablement améliorée si davantage d'avions étaient équipés de tuyau d'échappement et d'hélices à 3 ou 4 pales. Ce qui est très loin d'être le cas actuellement vu les coûts et le temps perdu pour l'homologation.

En avril, je reçois le rapport annuel de l'AIG, qui met l'accent sur la croissance spectaculaire qu'il est en train de vivre. 800.000 passagers de plus en 2005 par rapport à 2004 , soit 9.410.917 passagers, une augmentation de 2,8% du nombre de mouvements qui passent à 170.936, dont 54,9% des atterrissages de notre côté et 44,7% des décollages. Mais aussi 3.746 atterrissages de notre côté entre 22h et 06h, ce qui représente une augmentation de 26% par rapport à 2004. Et aussi 131 vols entre 0h et 06h, pendant le couvre-feu nocturne mais au bénéfice d'une dérogation ! C'est intéressant, car le règlement d'exploitation de l'aéroport dit bien que les vols commerciaux sont restreints entre 22h et 06h, et que les entreprises de transports doivent planifier avec une grande retenue les vols entre 22h et 06h. Ce discours fallacieux fait dire à M. Looten, président de l'Arag, qu'il s'agit plutôt du règlement d'exploitation des riverains de l'aéroport, car il permet de tailler et de restreindre leur tranquillité et leur repos selon les choix fixés par les sociétés commerciales du transport aérien et celles gérant les aéroports pour en tirer des profits maximums. De 1993 à 2005 , le

trafic commercial a augmenté de 18%, mais les mouvements de nuit dans le même intervalle ont augmentés de 145%.

Le 10 juin a eu lieu la journée européenne contre le bruit des avions, avec des manifestations sur une multitude d'aéroport européens. Ici, à Genève, j'ai tenté mais sans succès d'organiser quelque chose en commun avec l'ARAG et l'ATCR. J'ai cependant réussi à me faire inviter par la Tribune de Genève, 2 jours avant le 10 juin, où j'ai pu raconter notre parcours, nos exigences et les décisions de la commission de recours. J'y fustigeait également la mode des "low-costs", en estimant qu'il était scandaleux de polluer à si bon compte. C'est tout ce qu'on a pu faire .

Fin juin, je recevais un livre adressé par M. Jean-Pierre Blazy, Député-Maire de Gonesse où se trouve l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, en tant que Président de l'association Ville et aéroport, qui est une association nationale d'élus, accompagné de la lettre que voici :

Monsieur le Président, cher collègue,

J'ai le plaisir de vous adresser ci-joint un exemplaire des actes de notre colloque européen qui s'est tenu le 2 juin 2005 au Comité des Régions à Bruxelles. Le thème était " vols de nuit en Europe": vers une réglementation ? Etat des lieux et proposition ". Je sais votre intérêt pour ce dossier.

Suite au colloque, nous avons formulé cinq propositions majeures sur ce dossier des vols de nuit. Nous les avons soumises le 14 décembre 2005 à la commission européenne Transport et Energie, ainsi qu'au commissaire européen aux transports , M.Jacques Barrot. La commission européenne travaille actuellement à l'évaluation de la directive européenne 2002/2030. Celle-ci pourrait être révisée au printemps 2007 et un chapitre sur les vols de nuit pourrait être intégré.

La prochaine étape conduira l'association au Parlement européen de Strasbourg où nous rencontrerons les parlementaires européens concernés par ce thème sensible. Ce déplacement est prévu le 4 juillet 2006..

Nous vous souhaitons bonne lecture et vous prie d'agréer , etc.

En résumé il ressort de ce colloque , du côté des associations de riverains une exigence : la défense du droit au sommeil qui est un droit de l'homme et qui correspond à 8 h consécutives, soit de 22h à 06h, soit de 23h à 07h.

De l'autre côté, les arguments sont : personne ne songerait à interdire le trafic la nuit sur les autoroutes , ni les trains de nuit. Les compagnies aériennes qui sont depuis plusieurs années en difficulté, crient qu'on va les mettre en faillite, et que les avions sont fait pour voler et non pour rester immobilisés. Les régions craignent pour leur économie et la diminution des services. Les aéroports craignent la concurrence des autres aéroports. La Commission européenne va publier un rapport sur le transport aérien en mars 2007, mais craint déjà qu'une interdiction généralisée , la nuit, ne soit pas en accord avec la législation européenne et internationale. Elle constate que chaque région, chaque aéroport est dans une situation géographique et socio-économique différente . Ainsi elle se demande s'il faut agir à l'échelle européenne, ou nationale ou seulement locale.

A entendre tous ces arguments je ne me fais pas trop d'illusion sur les capacités de Bruxelles à régler définitivement le problème des vols de nuit en Europe. J'espère me tromper.

Le 19 septembre , j'ai rencontré en tête à tête M.Robert Deillon, le nouveau directeur de l'AIG. Réunion cordiale et cartes sur tables. Je voulais le tâter sur ses intentions et les rapports qu'il doit fournir à l'OFAC. Il m'a servi exactement les mêmes arguments que je viens de vous exposer. Il dit que c'est la clientèle qui veut décoller tôt le matin et atterrir tard le soir, et que si l'aéroport doit restreindre les vols de nuit , les compagnies aériennes iront voir un autre aéroport qui lui ne les restreint pas. Mais ce ne serait pas l'aéroport seul qui serait touché , mais aussi toute la région. Ainsi toutes les stations de ski du Valais et de Haute -Savoie bénéficient de l'aéroport de Genève , de son accueil des charters et de sa plage d'horaires étendue. Si on restreint cette offre , les charters iront en Autriche, où les

aéroports d'Innsbruck, Salzburg et Munich ne restreignent pas. Pour lui c'est la démonstration qu'une restriction des vols de nuit pénaliserait toute une région. J'ai essayé en vain de le convaincre que si les gens vont skier en Autriche plutôt qu'en Suisse ou en France, c'est pour d'autres attraits que celui de l'aéroport de Genève.

Le genre de discours tenu par M.Deillon est celui tenu par tous les autres directeurs d'aéroports. C'est pleurnicher continuellement sur le refrain : si on nous coupe les ailes, les conséquences pour nous et toute la région seront catastrophiques. Ce catastrophisme fait que les politiciens et autres décideurs en sont ébranlés et n'osent pas prendre de décision. Pourtant la réalité est bien qu'il y a augmentation du trafic et des nuisances d'un côté , et que la durée physiologique du sommeil reste quant à elle de 8 heures, de l'autre. Qui doit s'adapter ? Qui a la priorité ? Il faudra bien trancher et réglementer !

Par ailleurs, une autre menace nous survole de façon plus globale et insidieuse, impliquant la planète entière. La pollution générée par le trafic aérien a des conséquences énormes sur l'effet de serre. On sait déjà qu'uniquement à cause de l'augmentation prévue du trafic aérien( doublement d'ici 15 ans ), il sera impossible de respecter les accords de Kyoto sur le climat.. Déjà maintenant plus de 10% de l'effet de serre est provoqué par les avions.Il y a 16.000 avions commerciaux sur terre, avec un total de 5 millions de vols par an, générant 700 millions de tonne de CO2. Les émissions de ces gaz dans la stratosphère modifient l'atmosphère terrestre 100x plus longtemps que si ces émissions étaient relâchées au sol et ainsi contribue 30x plus au réchauffement de la planète, soit l'équivalent aux émissions mondiales de tout le trafic des voitures. ( [www.aeroportwatch.org](http://www.aeroportwatch.org) ou [www.willthomas.nel](http://www.willthomas.nel) ou Aviation & Sustainability par J.Whitelegg du Stockholm Environment Institute, July 04). Au niveau helvétique, un passager qui va de Zurich à New York aller et retour consomme l'équivalent d'une année entière de carburant pour sa voiture. Et le suisse moyen voyage en avion une moyenne de 5280 km par an , soit la création de 1.200 kg de CO2 par personne.. Il faut savoir aussi que chaque tonne de CO2 équivaut à 2,4 jusqu'à 2,7 tonnes au total de gaz à effet de serre , en tenant compte des interactions chimiques. Voici encore autre chose. En juin 2006, un article scientifique sur les jet aircraft contrails a fait sensation. Un M.Travis , météorologue, a eu l'idée de faire mesurer à travers tout le territoire des USA les variations de température au sol diurne et nocturne lors de l'arrêt forcé pendant 3 jours de tout le trafic aérien à la suite des attentats du 9 septembre 2001 à New York.

4000 stations de météo ont constatés que pendant ces 3 jours la température de jour était plus élevée et la nuit beaucoup plus basse que les jours précédents et ceux qui ont suivis cet arrêt forcé du trafic aérien. Et ces variations ont été encore plus grandes sur les grands axes qu'utilisent les avions. L'explication tient au fait que ces traînées blanchâtres que laissent les avions en haute altitude font obstacles à la pénétration des rayons infrarouges du soleil , mais encore plus obstacles aux infrarouges qui irradient de la terre vers l'espace la nuit. De sorte que le bilan global fait que la terre a de la peine à se refroidir alors que notre production d'énergie fait tout pour la chauffer. Le désastre est programmé . Fonte des glaciers des Alpes et d'ailleurs , fonte des calottes glacières des pôles avec leur conséquence sur le niveau des mers et de notre lac, et modification irréversible de notre climat. Dorénavant on ne parle plus de stratosphère mais de stratosfear.

Donc, si les politiques ne veulent rien faire, le désastre climatique est programmé, sans parler de l'impossibilité des gouvernements de respecter les accords de Kyoto qu'ils ont pourtant signés. Dans ce domaine, ce n'est pas de vaines paroles ou promesses qu'il faut mais des actes correcteurs. Tout ce que les politiques ont réussis à imaginer jusqu'à présent , c'est d'instaurer une taxe de pollution pour le pollueur , taxe qui servirait à financer des projets écologiques ici et dans le Tiers-Monde.Ainsi un passager qui va de Genève à l'île Maurice et retour, soit 18.040km, et de ce fait ayant généré pour lui seul 3,4 tonnes de gaz à effet de serre, devrait s'acquitter d'un ticket climatique de 126.CHF , qui servirait à des projets hydro-électriques en Indonésie ou des projets d'électricité à partir de la biomasse au Brésil ou en Inde. Cela est ridicule et ne changera rien à notre production régionale de CO2.. On a déjà vu cela avec les cigarettes. Cela ne sert à rien d'écrire que le tabac tue en grosse



lettre . Les gens fument et consomment quand même,. De même, comme exemple, si les taxes sur le tabac ou l'alcool rapportent en Europe environ 25 milliards d'Euros aux gouvernements, les coûts sociaux-médicaux quant à eux sont estimés à 125 milliards. Pour le réchauffement climatique l'addition risque d'être incommensurable et le fait de prélever des centimes additionnels climatiques ne va rien changer à l'affaire . Il faut restreindre et limiter , il n'y a pas d'autres alternatives.

Nous allons terminer cet exposé la-dessus. Nous n'avons donc pas finit d'entendre parles des avions ni de les entendre, ce qui rend notre association l'AFRAG parfaitement justifiée et nécessaire., comme votre cotisation annuelle du reste

Prochaine étape : fin mars 2007 où sortira le rapport de l'AIG sur les vols de nuit et celui de la commission européenne sur le même sujet.

M.Lars Thorndahl , notre vice-président, distribue un document indiquant les deux méthodes de navigation à l'atterrissage et commente ainsi l'ILS actuel ( instrument landing system) et le P-RNAV ( precision radio navigational system) qui est déjà opérationnel aux USA et le sera en Europe vers 2010. Ce dernier système améliorera considérablement la sécurité aérienne et facilitera une modification des trajectoires si cela devait être le cas..

La séance est levée vers 21h30.

Verrée de l'amitié avec questions et réponses informelles.

On suggère à ce moment que la prochaine assemblée générale, celle de 2007, se tienne plutôt en fin d'après-midi un samedi d'été.

Il y aura à nouveau votations pour les postes au comité et les candidatures et bonnes volontés sont les bienvenues..

## **Méthodes de navigation à l'atterrissage**

Présentation de Lars Thorndahl lors de l'AG 2006

### a) ILS (Instrument Landing System, méthode actuellement utilisée à Cointrin)

Deux faisceaux hertziens sont envoyés depuis le bout de la piste avec un angle montant de 3 degrés. Les projections au sol de ces faisceaux se trouvent sur la prolongation de l'axe de la piste qui passe à env. 200 m de la rive à Nernier.

L'avion atterrissant se trouve entre ces 2 faisceaux.

### b) P-RNAV (Precision Area Navigation, future méthode opérationnelle en Europe à partir de 2010)

Le dernier parcours avant l'atterrissage est préprogrammé et stocké dans l'ordinateur de bord.

La position de l'avion est continuellement calculée à l'aide de :

- GPS
- Relais Radio au sol
- Système d'inertie
- Précision +/- 5 m à l'arrivée

Les avantages sont :

- Parcours d'approche avec courbure (pas seulement sur ligne droite). Approche par le milieu du Petit Lac devient possible.
- Pour Cointrin, Kloten, Lugano et Alterhein, ces parcours (AICs, Aeronautical Information Circulars) sont élaborés par SKYGUIDE (société suisse privée d'aiguillage du ciel) et ensuite agréés par EUROCONTROL (organisation européenne de coordination).

Implémentation actuelle :

- Selon programme les AICs devraient maintenant être écrits et en homologation chez Eurocontrol.
- 50% des avions de ligne sont équipés
- Premiers essais à Kloten.
- Aux USA P-RNAV est déjà utilisée.

Informations supplémentaires :

- angle de descente reste à 3 degrés.
- ILS reste en place pour les exceptions