

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE L'AFRAG 2008 DU 9 OCTOBRE 2008

Environ 35 personnes sont présentes. Beaucoup de membres se sont excusés de leur absence, de même que M.Marc Francina et François Mugnier.

Le président cède la parole au trésorier, M.Gino Mazzariol pour son rapport. Après un petit commentaire aigre-doux sur le manque de diligence de chacun à payer sa cotisation annuelle, il nous fait part de notre situation comptable.

Le président lit ensuite le rapport de vérification des comptes de l'AFRAG effectué par Mme Diana Vazquez qui certifie que les comptes sont totalement conformes à la réalité et qu'ils n'appellent à aucun commentaire.

Les comptes sont approuvés.

Concernant la cotisation 2009, et vu l'état de nos comptes, elle est maintenue à son niveau actuel. Soit 10 Euro de base et un Euro de plus pour chaque personne intéressée dans le cadre familial à l'AFRAG. C'est-à-dire une personne fait 11 Euro, deux personnes font 12 Euro et ainsi de suite. Les cotisations se paient chez notre trésorier M.Gino Mazzariol et pour ceux qui ne l'ont pas encore fait pour 2008, ils peuvent s'en acquitter en fin de séance.

Avant de passer à la démonstration de M. Mike Gerard de l'ARAG, le Président évoque tous les événements qui se sont déroulés depuis la dernière assemblée générale d'octobre 2007. Nous étions, alors, en attente de la décision de l'OFAC concernant les vols de nuit sur l'aéroport de Genève, après que l'aéroport de Genève, (AIG), leur a fourni les rapports sur les conséquences économiques d'une restriction ou une limitation des vols nocturnes. Rapports que la commission de recours avait exigés de l'aéroport de Genève à fournir à l'OFAC en mars 2007. L'OFAC n'a pas statué, mais, à la place, nous a fourni ces rapports à fin novembre 2007 pour nous demander ce que nous en pensions. Nos observations devaient leur parvenir avant le 1^{er} février 2008. Cela se compose de trois rapports en tout, soit un total de 250 pages. Un rapport traduit de l'anglais sur l'évaluation de restrictions nocturnes supplémentaires pour les mouvements nocturnes à l'aéroport de Genève de SH&E International Air transport Consultancy.

Un autre rapport traduit de l'allemand de l'EMPA sur le calcul et l'analyse du bruit. Et un troisième rapport sur les observations et commentaires de Me Olivier Jornot de l'AIG sur les deux rapports précédents.

Tous ces rapports sont très ardues et techniques et cela a pris beaucoup de temps, à notre Président et au vice-président, pour les lire et les relire et bien tout comprendre. En résumé, ces rapports minimisent les gênes sonores encourues et maximalisent les coûts économiques du manque à gagner pour l'aéroport international de Genève, en cas de restrictions éventuelles des vols nocturnes.

Il ne fallait pas s'attendre à autre chose de la part de l'AIG.

Malgré tout, ont été puisés dans ces rapports mêmes les éléments utiles à notre cause. Voici la réponse qui a été adressée à l'OFAC le 14 janvier 2008.

A F R A G

Association loi 1901

Association française des Riverains de l'Aéroport de Genève
Président M.Georges RYSER
30 Allée de Rive
74140 NERNIER
www.afrag.org

Office Fédéral de l'Aviation Civile
OFAC
Division Stratégie et Politique Aéronautique
Maulbeerstrasse 9
3003 BERNE

Nernier, le 14 janvier 2008

Concerne : Observations sur les documents fournis par l'AIG à l'OFAC dans la cause
N° Z-2001-79 de la CRINEN.
Référence du dossier: 3561/3/31/31-06

Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir fourni pour étude ces différents rapports.

Afin de ne pas tomber dans le piège de polémiquer d'article en article, nous relevons, cependant, que systématiquement l'AIG exagère les inconvénients financiers d'une restriction des vols de nuit et minimise les gains potentiels des riverains, même à l'horizon 2015 ; et lorsque les statistiques ne les arrangent pas, ils les mettent en doute (SH&E p.94). Ce parti pris fait perdre beaucoup de sérieux au rapport de SH&E et aux observations de l'AIG.

Visiblement l'AIG se moque des droits de l'homme. Tout est ramené à l'argent, même la réduction des perturbations du sommeil, évalué jusqu'à 147.000.-CHF / capita (SH&E p.3). C'est hallucinant ! Par ailleurs, ils se gardent bien de montrer combien de gens font l'aller-retour le même jour, mis en rapport avec le nombre de personnes dérangées la nuit.

L'AIG, dans l'annexe A du rapport SH&E, parle abondamment d'une réunion technique de l'OMS sur le bruit des avions, datant d'octobre 2001, mais s'abstient de citer les conclusions de l'OMS de janvier 2004 (voir Annexe 1) et des autres études mentionnées en page 117 et 118 du rapport SH&E. Ces conclusions sont pourtant claires et nettes :

l'effet du bruit sur la santé, surtout la nuit, est documenté et les recommandations de l'OMS précisent que le Leq sur l'oreiller ne devrait pas dépasser 30 dB pour ne pas gêner le sommeil et le Lmax ne devrait pas dépasser 45 dB. Cela rejoint les conclusions de l'EMPA, qui, en page 25 et 48, dit que, déjà maintenant, pour respecter les valeurs limites d'immission aux différentes heures de nuit, le nombre de mouvements devrait être réduit de 10x et ce serait encore loin du compte.

Pour minimaliser le nombre de population exposée, SH&E ne parle que de $Leq_{1h} > 60$ dB la nuit. C'est affligeant ! et tellement loin de la réalité ! Nous relevons, par contre, (SH&E parag.6.3) que le nombre de personnes exposées, en 2015, augmentera de 8,5%. Nous rappelons que physiologiquement l'oreille humaine est dérangée par Lmax et par le nombre de Lmax à subir (voir EMPA p.15). L'oreille humaine n'entend pas un Leq, qu'il soit d'1h ou de 16h. L'oreille n'entend pas une moyenne de bruit ! Le "lobby" aéronautique aime bien le Leq car cela permet de noyer les nuisances acoustiques dans une moyenne. Pour faire baisser la valeur d'un décibel de Leq_{1h} , il faut un quart d'avions de moins, c'est tout dire !

Nous saluons, par ailleurs, la tentative utopique de l'EMPA de tout vouloir expliquer par des formules mathématiques, malgré l'incertitude massive qu'ils mentionnent eux-mêmes (EMPA parag-5). C'est d'autant plus vrai pour notre région française du petit lac où il n'y a jamais eu de sonomètres installés, ni d'autre mesure de bruit effectuée. L'EMPA dit avoir établi leurs calculs sur des "footprints", qui sont une sélection statistique de trajectoires d'avion. Calcul non valable chez nous, car nous nous trouvons, en ce qui concerne les trajectoires à l'atterrissage, dans la cuvette collective de l'entonnoir qui finit par l'ILS, et la dispersion acoustique chez nous est énorme. (voir annexe 2). Vraisemblablement, c'est le tableau 7.6 de SH&E qui est, ce qui se rapproche le plus actuellement des nuisances éprouvées dans notre région aux heures de pointe, qu'elles soient de jour ou de nuit. (voir annexe 3).

Ce qui est sûr, c'est que le trafic va en augmentant, davantage la nuit que le jour, (SH&E tab.4.2) et que sa réalité dépasse les prévisions (SH&E tab.6.1). Ainsi 1,8% d'augmentation entre 2003 et 2004, 2,4% entre 2004 et 2005, 3,6% entre 2005 et 2006, et pour 2007 les pourcentages sont encore plus élevés.

L'AIG dit tenir, en plus, à sa 1/2h de "grâce" supplémentaire aux heures d'ouverture actuelles de l'aéroport, mais la réalité, c'est, qu'entre 00h et 05h, 40% des vols sont des vols retardés (EMPA p.11). Ces vols de nuit sont même programmés à 180 atterrissages par an (SH&E tab. 8.2), soit une nuit sur deux par an !

Nous sommes choqués d'apprendre (SH&E parag.11) que c'est le fret, en grande majorité, qui réveille 62% (EMPA tab.3-3, voir annexe 4) de la population entre 06h et 07h. Ce n'est pas admissible !

Les coûts directs des différents scénarios proposés se chiffrent en montant vertigineux (SH&E tab.14.8), faits pour impressionner l'OFAC, mais dénués de toute objectivité. SH&E, eux-mêmes disent en page 105, qu'il faut être prudent dans l'analyse des coûts supposés! Systématiquement, ils ne parlent que de pertes de revenus, et, nulle part, ils

mentionnent, par exemple, les gains que représenteraient moins d'employés, de permanents et de stand-by, à payer au tarif de nuit. Jamais ils ne parlent de Skyguide, et des avantages pour eux à avoir moins d'heures de travail la nuit. En conséquence, nous ne retenons, comme remarque au chapitre 15, Comparaison coûts/bénéfices de SH&E, que la dernière phrase citée : " Il est important de bénéficier de longues périodes calmes la nuit même si l'heure qui les précède est un peu plus bruyante qu'elle ne l'est actuellement."

Les mesures supplémentaires pour réduire le bruit nocturne décrite au chapitre 16 et 17 de SH&E vont de soit, mais elles ne contrebalanceront jamais l'augmentation du trafic et seront sans effet notable sur notre région.

Au sujet du chapitre 5 de SH&E, nous relevons la prétention de Genève à se considérer comme la plus petite métropole du monde. Comme toute "belle", Genève aurait intérêt à se faire désirer, plutôt qu'à se prostituer à Easyjet, comme le désire l'AIG. Genève aurait tout à gagner à se distinguer, à montrer l'exemple au reste de l'Europe pour ce qui est des vols de nuit, et à faire encore mieux que Zürich, Hambourg et Düsseldorf. M. Laurent Moutinot, Conseiller d'Etat, a dit à Genève lors de l'inauguration de la Maison de l'Environnement en septembre 1999: " L'environnement et le développement durables font définitivement partie des domaines d'excellence de Genève ". Il est plus que temps de joindre le geste à la parole ! " Think big and act locally", est le mot d'ordre actuel des spécialistes de l'environnement.

Il est regrettable que l'AIG soit dépendant à près de 50% d'une seule compagnie (Easyjet) et low-cost en plus, car elle ira de plus en plus dans les desiderata de cette politique à bas prix. Cette politique low-cost va à l'encontre de ce qui serait souhaitable pour l'environnement, soit un carburant cher et taxé (ce qui n'est pas le cas du kérosène!) en vue de diminuer la production de CO2. De même, cette politique à bas prix stimule la consommation en pervertissant les mentalités des consommateurs qui trouvent plus économique de prendre l'avion que le train et en banalisant le transport aérien. Alors que l'augmentation du trafic aérien, à elle seule, comme elle est prévue, va nous empêcher d'atteindre les objectifs de Kyoto, si on ne s'y oppose pas.

Quoi qu'il en soit de l'étendue des futures restrictions de vols la nuit, on peut être sûr qu' Easyjet et les autres compagnies en prendront acte. Tant qu'il y aura du profit à faire, elles resteront et les entreprises s'adapteront.

Au vu de ce qui précède, et après analyse des rapports fournis et du tableau EMPA 3-3, (voir annexe 4), l'AFRAG reprend les conclusions de l'EMPA (6.13), en demandant à l'OFAC une interdiction des vols de nuit de 22h à 07h en semaine, de 23h à 08h les week-ends et jours fériés, tout en acceptant une demi-heure de grâce pour les retardataires, et les dérogations strictement justifiées pour les vols sanitaires et d'Etat.

En attendant qu'une approche à l'atterrissage par vent du SO soit modifiée au profit d'une approche fragmentée ou coudée au milieu du petit lac, et que cette nouvelle approche soit bénéfique d'un point de vue acoustique, nous estimons que notre exigence, concernant les vols de nuit, est un minimum, qu'elle est parfaitement justifiée et une reconnaissance des

nuisances subies actuellement.

Dans l'attente de votre décision, nous vous prions d'accepter, Mesdames, Messieurs, nos respectueuses salutations.

Dr. Georges Ryser
Président de l'AFRAG

Annexes : (un exemplaire par destinataire)

1. Noise and Sleep . WHO 22-24 January 2004
2. Tracés radar de deux journées typiques
3. Tableau 7.6. du rapport SH&E
4. Tableau 3-3 du rapport EMPA

Copies à :

- M. Marc FRANCINA, député de Haute-Savoie, rue de l'Hôtel de Ville 5, 74200 Thonon-les-Bains.
- M. François MUGNIER, Conseiller Général, 74890 Bons en Chablais
- M. le Préfet de la Haute-Savoie, Préfecture, B.P.2332, 74034 Annecy
- M. Bernard ACCOYER, Président de l'Assemblée Nationale, Mairie, 74940 Annecy-le-Vieux.
- M. Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat, 40 rue du Bac, 75700 Paris
- M. Jean-Louis BORLOO, Ministre d'Etat, Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables, 92055 La Défense Cedex

Tous ceux qui avaient recouru en 201 contre le renouvellement du règlement d'exploitation de l'aéroport de Genève ont reçu les trois mêmes rapports que nous. La Mairie de Nernier y a répondu de son côté, mais les autres associations et communes impliquées, dont Chens et Messery sont représentées par Me Gerard Page, avocat de l'ATCR et de l'ARAG. Me Page a obtenu un délai de réflexion supplémentaire jusqu'au 31 mars 2008, date où il a envoyé son rapport à l'OFAC.

Notre réponse tient en 3 pages et 4 annexes. La sienne comprend 20 pages et un bordereau de 5 pièces.

C'est une analyse en règle et en profondeur de la procédure juridique en cours, des rapports SH&E et EMPA et des observations de Me Jornot. Cette réponse est consultable dans sa totalité sur le site de l'ATCR. (www.atcr-aig.com)

Ce rapport se termine en demandant à l'OFAC, avant qu'ils ne prennent une décision, des compléments d'études sur les aspects sociologiques et les effets sur la santé des vols de nuit. Le Président craint qu'à force de toujours demander de nouvelles études, on ne fasse que retarder les choses alors que nous sommes impatients à ce qu'elles changent.

Le printemps, puis l'été ont passé jusqu'au 25 août, date à laquelle l'OFAC se manifeste à nouveau. Dans leur lettre, ils rappellent d'abord tout l'historique de l'affaire en cours, et nous avertissent ensuite, qu'afin de pouvoir disposer de tous les éléments nécessaires, et avant toute décision sur le fond, ils allaient permettre à l'Office Fédéral de l'Environnement (OFEV) de se prononcer non seulement sur les rapports déposés, mais également sur les observations formulées par les parties.

Ainsi, l'OFAC nous averti que l'OFEV doit se prononcer jusqu'au 30 novembre 2008, et que nous pourrons, à nouveau, nous prononcer sur l'ensemble du dossier, une fois le rapport de l'OFEV rendu.

C'est l'art de tout remettre aux calendes grecques ou presque. Cela vous donne un aperçu de ce qui nous attend lorsque l'AIG devra remettre son rapport en 2010 sur la faisabilité d'une modification des trajectoires à l'atterrissage.

C'est l'OFAC qui a accordé, rapidement et sans état d'âme, le renouvellement du règlement d'exploitation de l'AIG en l'an 2000, mais visiblement, ils sont moins pressés à y faire les corrections nécessaires et trouvent toutes les raisons pour différer leur décision. En plus, le directeur actuel de l'OFAC, M. Raymond Cron, a donné sa démission pour fin décembre 2008 et l'on peut craindre qu'ils n'aillent utiliser cet événement pour faire traîner les choses encore plus.

Le Président en reste là de sa présentation et introduit M. Mike Gerard de l'ARAG. Celui-ci fait une démonstration en direct sur Internet de ce que chacun de nous peut actuellement consulter sur son PC. Il y a d'un côté les mesures de bruit effectuées par des sonomètres qui se situent pour l'instant dans l'axe ou proche de la piste de l'aéroport, dont Vernier, Versoix, Gex, Preussin, et Ferney. Cela permet de visualiser à posteriori les moyennes de bruit, qu'elles soient sur une semaine ou une heure. D'un autre côté on peut contrôler la trajectoire des avions qui nous survolent en « live » ou à posteriori. Cette mesure ne peut se faire que si les avions possèdent un « transbordeur », ce qui permet de les identifier. Le problème, c'est que ce sont les avions modernes qui en possèdent et pas les anciens et qu'en plus certains aéronefs peuvent les couper, comme les hélicoptères par exemple. En pratique, on ne peut vérifier la trajectoire que d'un avion sur deux. M. M. Gerard, qui est un Docteur en Informatique, met au point un programme qui permettra non seulement d'identifier tous les avions et leurs trajectoires, mais aussi de leur associer les mesures du bruit qu'ils créent. Ce sera donc, en direct sur Internet, une façon extrêmement objective de pouvoir nous plaindre à l'AIG. Cela permet de pouvoir nous plaindre efficacement et individuellement, en connaissance de cause, du numéro du vol, de l'heure et de la trajectoire fautive.

Les sites qui nous permettent de visualiser depuis avril 2008 les bruits et les trajectoires se trouvent sur : www.eans.info pour les trajectoires, www.dfld.de pour le bruit, et les deux sont facilement accessibles sur le site de notre association partenaire, l'ARAG sur www.aragge.ch

À la fin de sa démonstration, plusieurs questions fusent de l'assemblée sur tous ces sujets, auxquelles répondent M.Mike Gerard et le Président.

L'année prochaine auront lieu les votations pour un renouvellement du comité de l'AFRAG et l'on espère une multitude de candidats.

L'assemblée générale de 2008 se termine par une verrée sympathique autour de 22h.