

Après les remerciements d'usage pour ceux qui se sont déplacés, les absents qui se sont excusés, et pour la Mairie de Nernier, la 16^e assemblée générale de l'AFRAG est ouverte.

Le Président rappelle encore que le but de l'AFRAG a toujours été de diminuer les nuisances causées par les avions qui nous survolent, entre autre en les déplaçant vers le milieu du lac, et en limitant les vols de nuit.

Les comptes de l'AFRAG sont présentés par le Trésorier, M. Pascal Favre, puis sont adoptés par l'assemblée sans contestation.

Le Président résume la situation. Après 12 ans de procédure et sous l'injonction de la CRINEN, l'OFAC a refusé le 12 septembre 2012 d'envisager une autre approche d'atterrissage que celle existante aujourd'hui. Nous avons recouru contre cette décision de l'OFAC auprès du Tribunal Administratif Fédéral le 15 octobre 2012.

De cette manière nous avons engagé un combat juridique en quatre manches. La réponse de l'AIG et de l'OFAC à notre recours a été déposée au TAF le 31 janvier 2013.

Notre réplique à celle-ci date du 22 avril 2013.

À nos arguments d'experts, l'AIG et l'OFAC ont répondu le 10 juillet 2013.

À la suite de quoi le TAF a envoyé l'ensemble du dossier pour consultation et avis au DETEC, à l'OFEV, à l'Etat de Genève et aux Maires de Chens, Messery et Nernier.

Une fois reçu leurs commentaires, le TAF nous a demandé de répondre à tous les arguments présentés par nos adversaires, ce que nous faisons le 10 décembre 2013. Sur 19 pages et en 7 points, nous démontrons tout le dossier soutenu par l'OFAC.

La quadruplique de l'AIG et de l'OFAC date du 21 février 2014 et elle conclut comme toujours que « force est d'admettre qu'une approche segmentée empruntant le milieu du lac ne peut pas remplacer la procédure d'approche actuelle. Une telle approche segmentée n'est d'une part pas conforme aux normes de l'OACI et représente d'autre part un facteur d'augmentation du risque d'accidents à l'atterrissage ».

En principe, après la quadruplique l'affaire est en jugement, sauf si le Tribunal juge nécessaire un nouvel échange d'écriture, mais les recourants demeurent libres de déposer une écriture s'ils le souhaitent, mais les preuves ainsi offertes ne peuvent être prises en compte que si elles paraissent propres à élucider les faits.

Nonobstant, sur notre demande, M. François Lüginbuhl, le précédent Maire de Nernier, a encore envoyé une lettre au TAF le 17 mars 2104 en s'étonnant, qu'avant 1988, l'approche segmentée existait pourtant et plus depuis.

Et nous-même avons aussi de notre côté adressé au TAF une écriture appelée « motu proprio » le 3 avril 2014.

Depuis lors, silence radio ! Nous n'avons aucune nouvelle officielle et nos adversaires n'ont rien écrits de plus au TAF.

En téléphonant au Greffier du TAF, nous savons cependant que l'affaire est en jugement et que 3 juges s'y attellent et qu'ils décideront vraisemblablement avant la fin de cette année.

C'est la raison pour laquelle nous avons décidé cette année de tenir notre assemblée générale le plus tard possible, mais à ce jour, cette décision finale ne nous est pas encore parvenue.

Pour le côté politique et français des choses, nous rappelons que nous avons eu un entretien à Paris à la DGAC en avril 2013. Là, nos interlocuteurs nous avaient promis de parler en notre faveur directement avec leurs collègues suisses de l'OFAC pour régler notre problème. Une lettre du Délégué aux Transports, M. Frédéric Cuvillier, du 12 août 2013 confirmait au Député Marc Francina que la DGAC analysait la possibilité de trouver une trajectoire alternative avec l'OFAC.

Mais nos différentes demandes d'être associés ou consultés dans ces démarches n'ont pas reçu de réponses. Nous avons aussi essayé d'obtenir un nouveau rendez-vous avec la DGAC, soit en leur écrivant directement, soit par l'entremise du Député Européen Michel Dantin et celle de M. Marc Francina, déjà en novembre 2013, puis en mars et mai 2014. Sans succès, et en plus le Ministre Délégué aux Transports a changé le 26 août. Il ne voulait plus continuer dans son rôle et a été remplacé par M. Alain Vidiales.

Voilà où nous en sommes aujourd'hui et ce que l'on pouvait vous dire. Dès que nous aurons la décision du TAF nous la communiquerons par mail à nos membres qui ont une telle adresse, sinon par courrier postal pour les autres. Nous l'inclurons également sur notre site internet www.afrag.org

Nous avons aussi appris récemment, en consultant les journaux, qu'une approche segmentée a pourtant bien été mise en service à Zürich. Pour l'expliquer à l'assemblée, la parole est donnée à M. Pascal Favre. Celui-ci explique clairement le système actuel de l'ILS, notre proposition d'approche segmentée en transition RNAV-ILS et celle de l'OFAC. Il explique également le système GBAS (global base augmentation system) qui permet une approche courbée très souple et précise, lequel a été expérimenté et autorisé à Zürich par un avion Swiss sur la piste normale le 16 octobre 2014. Cela est certainement la solution future pour résoudre définitivement notre problème d'approche coudée en piste 23, bien que celle-ci soit pourtant praticable maintenant.

La soirée continue avec l'intervention de M. François Perillon, représentant l'association Noé21. Il nous parle des projets d'agrandissement de l'aéroport et particulièrement du projet de nouvelle aile Est pour y installer des avions gros porteurs. La mobilisation contre ce projet de plusieurs associations dont le WWF a permis enfin un dialogue avec l'aéroport de Genève. À la suite de quoi le projet a été redimensionné à la satisfaction de toutes les parties et les oppositions ont été retirées. Il y a cependant dans les tiroirs de l'aéroport une série de projets dispendieux et mégalomanes qui vont apparaître un jour et qui nécessiteront toute notre attention et une coalition des différentes associations de riverains de l'aéroport. La vraie question est : qu'elle est la limite tolérable pour l'environnement au développement de l'aéroport ?

La séance est levée vers 22h, suivie d'un verre de l'amitié.