

Discours prononcé et PV de l'assemblée générale de l'AFRAG du 30 juillet 2015

Chers membres et amis de l'AFRAG,

Nous avons perdu devant le TAF, et nous l'avons appris le 16 juin 2015.

Nous avons perdu le combat juridique que nous avons entamé 14 ans plus tôt avec notre recours contre la décision de l'OFAC du 31 mai 2001. Cette décision de l'OFAC, (office fédéral de l'aviation civile) malgré notre opposition, accordait à l'aéroport de Genève le renouvellement de sa concession pour 50 ans et approuvait son nouveau règlement d'exploitation et ainsi le bien fondé de toutes les trajectoires aériennes prévues pour l'atterrissage et le décollage.

Nous avons contesté cette décision, comme aussi les communes de Chens, Messery et Nernier, devant l'ancienne commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement, la CRINEN. Cette commission, le 23 mars 2006, a partiellement admis le recours et a décidé d'astreindre l'aéroport de Genève à réexaminer la faisabilité d'une approche segmentée, au milieu du petit lac, dans un délai de 4 ans, d'en établir un rapport et qu'ensuite l'OFAC devrait statuer administrativement.

Dans son rapport du 25 mars 2010, l'aéroport et Skyguide ont indiqué qu'une approche segmentée était réalisable mais à la condition que l'OFAC accorde une dérogation en regard des prescriptions de l'OACI (organisation de l'aviation civile internationale) concernant le segment intermédiaire de la phase d'approche, lequel devrait passer à 3,09 NM à la place des 5 NM actuels.

Le 12 septembre 2012, l'OFAC a décidé qu'il ne pouvait être introduit une approche segmentée pour l'approche en piste 23 et a ainsi refusé d'accorder une dérogation aux règles de l'OACI sur le segment intermédiaire.

Le 15 octobre 2012, l'AFRAG recourait devant le Tribunal Administratif Fédéral (TAF) contre cette décision en demandant à ce qu'elle soit annulée et que soit mis en œuvre une expertise indépendante sur la faisabilité d'une approche segmentée.

Il s'en est ensuivi plusieurs échanges de répliques, dont celle du 21 avril 2013, où nous avons fourni l'analyse technique de la société NLR, qui démontrait que l'évolution technique permettait une approche segmentée en toute sécurité.

NLR révélait une erreur importante dans le rapport de Skyguide.

Ainsi, en s'appuyant sur les prescriptions de l'OACI concernant les approches ILS, ce que Skyguide n'avait pas fait, il était possible de raccourcir le segment intermédiaire à 2 NM pour une approche se terminant en ILS pour autant que l'espace aérien soit restreint. Malheureusement l'OACI n'a pas jugé nécessaire de préciser la signification du mot restreint dans ce contexte.

NLR estimait qu'en tenant compte du relief et de la distance de protection autour de la trajectoire, l'approche en piste 23 se trouvait dans un espace restreint. L'analyse de NLR a été contestée par l'OFAC le 19 juillet 2013, sur la base de deux arguments. Premièrement a estimé qu'il ne faut pas tenir compte de la distance de protection et que donc l'espace aérien n'est pas restreint.

Et deuxièmement qu'en l'absence d'une publication de l'OACI concernant la transition en cours d'approche entre le système RNAV et l'ILS, ce type de transition n'était pas applicable en Suisse alors qu'il est couramment utilisé sur de nombreux aéroports dans le monde.

Le TAF, dans son arrêt du 5 mai 2015 de 58 pages, a reconnu notre qualité pour recourir, ce que contestait l'Aéroport. Il précise de plus que le TAF ne peut pas revoir les questions qui ont déjà été tranchées par la CRINEN et que les parties ne peuvent pas changer les conclusions des précédents recours.

Le TAF reconnaît seulement que l'objet du litige porte sur le point de savoir si l'OFAC a méconnu le droit en retenant qu'une approche segmentée en piste 23 n'était pas réalisable.

Il précise que les expertises indépendantes ne sont qu'exceptionnellement ordonnées et uniquement si les explications ne sont pas convaincantes à dire le droit.

Il précise encore que le TAF n'est qu'une autorité judiciaire et pas une autorité de surveillance en matière environnementale ou de planification ou politique aéronautique.

Ceci étant dit, le TAF a retenu que depuis le prononcé de la CRINEN de 2006, l'évolution des techniques n'a été constituée qu'en la spécification PBN (performance base navigation) comprenant la navigation de surface RNAV et la qualité de navigation requise RNP (required navigation performance).

Selon le TAF, l'AFRAG adopte une interprétation abusive de l'arrêt de la CRINEN de 2006, alors que seule la faisabilité d'une approche segmentée en piste 23 était à réévaluer et rien d'autre.

Le TAF conclut que les notes techniques de Skyguide, en réponse aux arguments de NLR, permettent au Tribunal de se prononcer en toute connaissance de cause sur l'objet du litige et qu'il n'y a pas lieu d'ordonner une expertise judiciaire.

Le TAF écrit qu'en jurisprudence bien établie, la garantie de sécurité revêt une importance centrale, passant avant les intérêts d'économie et de mobilité, de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire.

Le Conseil Fédéral en 2004 aurait demandé à l'OFAC de maintenir un niveau de sécurité aérienne élevé en comparaison européenne. De sorte que le TAF ne saurait imposer ses

propres vues à la place de l'appréciation de l'autorité compétente, soit l'OFAC. Il faut dès lors considérer les marges prescrites comme des minimums qu'on ne saurait réduire sans compromettre la sécurité.

Donc, dans notre cas, la longueur optimale du segment intermédiaire doit être de 9 km, soit 5 NM. Cette longueur ne pourrait être réduite que si l'espace aérien utilisable était restreint, mais l'OFAC considère que l'espace aérien autour de Genève n'est pas restreint et ne présente ainsi pas de danger spécifique, de sorte que le TAF s'en remet à cette appréciation de l'autorité spécialisée.

En conclusion pour le TAF, il n'y a pas d'alternative actuellement à Genève en terme de sécurité à l'application d'une longueur de segment intermédiaire d'au moins 5 NM et ceci conduit à reconnaître que la décision attaquée est justifiée en droit, et partant, à rejeter le recours.

Les frais de procédure se montent à 3.000 CHF et sont entièrement prélevés sur l'avance de frais effectué en 20112.

Cette décision peut être attaquée devant le Tribunal Fédéral dans les 30 jours suivant la notification.

Voilà où nous en sommes juridiquement où la sécurité a bon dos et justifie l'injustifiable.

Beaucoup de nos membres nous ont fait savoir qu'ils souhaiteraient que l'AFRAG continue ce combat et fasse recours au Tribunal Fédéral. Vu la notification au 16 juin et les vacances judiciaires nous avons un délai au 15 août pour répondre. Nous avons donc pris l'avis d'un avocat intéressé à nous défendre, Me. Alain Maunoir, en lui demandant d'évaluer nos chances de succès aussi bien devant le Tribunal Fédéral que devant la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH).

Selon cet avocat, nos chances pour que le Tribunal fédéral désavoue le TAF dans un dossier technique comme celui-ci sont très faibles.

De plus, notre association ne poursuivant pas un but idéal, mais l'intérêt de ses membres, il n'est pas évident que l'AFRAG ait la qualité pour recourir à la CEDH.

Par contre, cet avocat pense que nous pourrions demander à l'OFAC une réévaluation de la concession d'exploitation de l'aéroport lorsque les conditions techniques et réglementaires permettraient d'implémenter des mesures diminuant les nuisances de cette approche.

En considérant les frais à engager pour poursuivre ce recours, il nous a semblé raisonnable d'arrêter le combat juridique à ce stade.

Il ne reste plus qu'à explorer d'autres voies pour obtenir gain de cause.

Après 15 ans de lutte, nous constatons que le lobby pro-aviation est extrêmement puissant en Suisse comme ailleurs et que la Justice ne peut pas contester son pouvoir. Il n'y a que des actions spectaculaires qui peuvent l'infléchir, comme l'occupation de la piste à Nice par des habitants d'Antibes, comme l'occupation à Nantes du terrain du nouvel aéroport prévu. Ou encore des actions politiques fortes comme, le diktat de l'Allemagne à Kloten-Zürich interdisant avec effet immédiat le survol du Bad Wurtemberg.

Nous avons été aussi actifs au niveau politique. Nous avons quelques espoirs après avoir reçus le soutien de M. Frédéric Cuvillier en 2013. La DGAC nous avait assuré vouloir rencontrer leurs homologues suisses afin de trouver une solution et le Ministre avait même précisé que la DGAC étudiait une trajectoire alternative. Mais depuis 2013, nous sommes obligés de constater que ce dossier ne semble pas prioritaire.

Suite à la décision du TAF, nous avons écrit à Mme Ségolène Royale pour lui demander d'interdire le survol de notre territoire en dessous de 7'000 pieds comme l'avait fait l'Allemagne pour obtenir gain de cause à Zürich. Nous avons aussi appris qu'une question sera posée à M Alain Vidalies au Sénat afin que des mesures soient prises.

Nous avons rédigé des projets de lettres pour les Maires afin que ceux-ci les envoient au Conseil d'Etat genevois, à Skyguide, à l'aéroport, à l'OFAC pour se rappeler à leurs bons souvenirs et leur rappeler que les communes n'abandonnent pas l'idée d'une approche segmentée pour diminuer les nuisances et que le plan PSIA ne peut pas se faire sans concertation avec eux.

Le comité pense que les élus représentant les habitants de la région ont davantage de poids que l'AFRAG et qu'ils doivent maintenant agir avec beaucoup plus de conviction et de détermination vis à vis des autorités françaises et suisses et s'impliquer davantage dans les organismes régionaux franco-suisse comme l'ATCR ou l'ARC.

Que va devenir l'AFRAG ?

A t-elle encore une raison d'être en dehors de son expertise ?

Il est vrai que le problème des vols de nuit n'est pas encore résolu tant que le plan PSIA ne sera pas achevé. Mais cela pourrait l'être en 2016.

Il est vrai aussi que l'OFAC, lors de sa décision d'approbation de la concession du 31 mai 2001, avait réservé la prise en compte de futures exigences en matière d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement, de la nature et du paysage. De même l'AFRAG peut toujours, mais de même les Communes et l'ATCR, demander à l'OFAC, en tout temps, de réétudier le problème d'approche en piste 23 à chaque nouveau développement technologique dans la navigation aérienne.

Mais, cela suffit-il pour que l'AFRAG perdure ?

Les questions et avis sont ouverts à la discussion, et si la dissolution de l'association n'est pas à l'ordre du jour, le renouvellement de son comité, lui, l'est bien.

La discussion à la fin de l'AG a montré que la majorité de nos membres (à l'exception, entre autre, de M.J.J.Vollbrecht) a compris et accepté que nous ne poursuivions pas le combat juridique au TF, vu le peu de chances d'aboutir à un succès ; mais que l'AFRAG devait perdurer et servir d'aiguillon aux autorités communales pour qu'elles se rappellent constamment au bon souvenir du Ministre des Transports, de la DGAC, de l'aéroport de Genève, du Conseil d'Etat genevois, de l'OFAC, de l'ATCR, de l'ARC, pour qu'une approche segmentée puisse être implémentée lorsque la technologie aérienne le permettra sans risque.

Le Maire de Nernier, Mme Marie-Pierre Berthier, a reconnu que les politiques ont laissé l'AFRAG seule dans ce combat depuis trop longtemps. Elle s'est déjà réunie avec les autres Maires pour engager une action commune auprès des autorités françaises et veut constituer pour ce faire un dossier solide pour l'automne.

M. Mike Gerard, Président de l'ARAG, nous a averti que le processus PSIA était mis en attente jusqu'à ce que le volet des effets sur la santé soit traité. Nous allons lui transmettre l'étude américaine à cet effet.

Il nous a aussi dit que M. Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat genevois du parti des Verts, lui avait affirmé que les Communes françaises avaient été contactées dans le processus PSIA, mais Mme le Maire de Nernier a répondu que ce n'était pas le cas.

Et enfin que M. Privat a remercié le comité pour tout le travail effectué dans ce combat.

L'assemblée s'est poursuivie par la vérification des comptes et leur approbation.

Pour finir, comme chaque deux ans, il a fallu renouveler le comité. Comme personne n'a voulu reprendre le poste de Président, le comité actuel a été reconduit et ne consiste plus qu'avec Georges Ryser comme Président, Lars Thorndahl comme Vice-Président, et Pascal Favre comme Trésorier.

L'assemblée est levée vers 22h suivie d'un verre de l'amitié.