



## Compte-rendu de l'Assemblée Générale 2023

L'AG s'est tenue le 19 avril à 19h30, à Hégenheim, au Centre culturel et sportif, rue du Stade à Hégenheim.

### 1) Accueil et ouverture de l'AG

Le Président souhaite la bienvenue à Hegenheim, berceau de l'ADRA créée en 1988. Il remercie M. Thomas Zeller, le maire de Hégenheim pour sa présence et la mise à disposition de la salle à titre gratuit. Il salue également les personnalités présentes : Mme Marie-Rose Scholler, adjointe au maire de Bartenheim, M. Jan Suter, conseiller municipal de Hégenheim, Messieurs Dorsaz, responsable Environnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et Abecassis ; ainsi que les invités, Mme Dominique LAZARSKI, conférencière, présidente de l'ADERA Beauvais et Présidente de l'Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes, UECNA ; M. Joseph Baumann d'Alsace Nature, M. Gilbert SPERY, président du Cercle des Propriétaires ; Madame Delphine Franck, qui étudie l'impact des nuisances sonores sur la santé de la population dans le cadre d'un DU.

Sont excusés : Madame Pascale Schmidiger, Maire de Saint-Louis, Monsieur Meyer Maire de Blotzheim, Monsieur Kannengiesser, Maire de Bartenheim, Monsieur Latscha Maire de Hésingue et Vice-Président de SLA, M. Matthias Suhr, Directeur de l'Euroairport, Monsieur Jürgen Fingerle, Président du BISF.

Le président remercie les nombreux participants venus soutenir les actions de l'ADRA. L'AG est aussi l'occasion pour chacun de prendre conscience des enjeux et de réfléchir à un engagement plus concret au sein de l'association.

Le président remercie son équipe pour son soutien et les encouragements. Avec toute l'équipe il explore les champs des possibles pour l'action présente et pour l'avenir de l'ADRA.

Il remercie les experts : Beat Freiermuth, qui fait un grand travail sur la pollution de l'air et la politique tarifaire de l'aéroport, Joseph Baumann d'Alsace Nature pour ses conseils et analyses, notamment pour les enquêtes publiques.

Les remerciements vont également à Martine Arslan pour le secrétariat et Anne Rheine, trésorière exemplaire ; les amis et alliés, en particulier le BISF, les



associations adhérentes, l'ADENAH de Habsheim, les fédérations et sympathisants, qui nous apportent leur support et de précieux conseils.

## 2) Rapport moral

Le titre de la première Newsletter de l'année était : **En 2023, déterminé à poursuivre nos actions !**

Et ce malgré un contexte de crise qui contraint aussi les associations. La vie autour de notre aéroport et nos relations avec les autorités sont à l'image de notre pays : nous constatons une forte dégradation des services publics, un blocage des processus démocratiques qui plongent le pays dans le marasme et l'inaction. La crise se ressent à tous les étages, les autorités sont déconnectées des réalités des territoires, les services de l'Etat manquent de moyens, nos interlocuteurs font preuve de mauvaise volonté.

Notre pays et le secteur du transport aérien continuent comme avant : rien pour la qualité de vie et la santé des citoyens, rien pour la transition écologique. Par ailleurs, nos concitoyens pensent encore massivement au « toujours plus et plus loin » ; la baisse du pouvoir d'achat a à peine entamé l'envie de voyager à tout prix (« voyages à la con », bullshit flight) et de produits inutiles livrés sous 24 heures.

Au niveau de l'aéroport, nous déplorons le manque de dialogue et de réponse, voire l'inaction et l'absence d'ambition. Alors que nous participons à toutes les commissions, faisons des propositions, travaillons avec nos interlocuteurs sur les dossiers, ... nous obtenons peu de résultats.

Faut-il comme certains mouvements, qui incluent même des scientifiques et des médecins, manifester, occuper, bloquer, faire des coups d'éclats sous une forme de désobéissance civile non-violente ?

N'empêche, l'ADRA ne lâche rien et reste mobilisée sur ses revendications :

- Pour le respect strict du repos nocturne de 23 à 6 heures,
- Pour la réduction du trafic pour préserver la santé des populations et lutter contre le changement climatique,
- Pour des trajectoires moins bruyantes et polluantes et un juste partage des nuisances,
- Pour un moratoire sur la Liaison ferroviaire et l'extension de l'aéroport,
- Pour une information factuelle sans greenwashing,
- Pour un transport aérien limité aux besoins essentiels.



L'ADRA, par la force des choses, a étendu au fil des ans sa lutte bien au-delà du bruit et de la pollution autour de l'aéroport. Etendre la lutte contre les méfaits du transport aérien en général et contre le changement climatique en particulier est devenu une évidence, un devoir envers nos concitoyens et les générations futures. Les deux, le local et le global, se complètent et se renforcent mutuellement, ils dépendent depuis longtemps l'un de l'autre. Le 6<sup>ème</sup> rapport du GIEC sonne comme un dernier rappel avant la catastrophe et souligne cette convergence.

### 3) Rapport d'Activité

#### Conférence 1 : Nouvelle identité de l'ADRA

Après 35 ans, l'ADRA réaffirme sa volonté et son dynamisme avec une nouvelle identité graphique. L'ADRA change son image, mais pas la nature de la lutte :



*moins d'avions, plus d'AVENIR !*

Ce logo est à l'image de l'association : le cerf-volant est comme une présence de l'ADRA dans un ciel voulu serein et bleu, cet objet léger dans l'air (pur) est retenu par un lien fortement ancré dans le territoire. Etymologiquement « cerf-volant » signifierait serpent ou dragon volant. Il suggère une force tranquille, qui si nécessaire, s'oppose au trafic aérien ! La nouvelle charte est déclinée et intégrée à tous les supports.

#### Conférence 2 : Luites nationales et européennes contre les extensions d'aéroports

L'ADRA s'inscrit depuis sa création dans un réseau, qui lui confère force et relation. L'ADRA a été créée par des anciens d'Alsace Nature (AFRPN) et est membre de l'organisation fédérale nationale UFCNA, Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs. Dès 2006 des accords sont conclus avec des associations en Suisse et Allemagne (BISF, SV, FORUM) puis avec le DFLD/EANS pour l'installation de station de mesure du bruit. Puis l'ADRA adhère à l'UECNA, Stay Grounded International (Rester sur Terre en France) et coopère avec Freising BV et le réseau allemand pour



la mesure des PUF. De façon moins formelle, l'ADRA fait partie du réseau français de lutte contre les extensions d'aéroports : avec ce collectif l'ADRA a organisé la marche du 3 octobre 2020 et participé à diverses manifestations contre le fret express et les entrepôts type Amazon.

L'ADRA échange étroitement avec les associations des aéroports qui présentent des similitudes avec Bâle-Mulhouse, comme Liège Birset (fret), Nantes Atlantique, Lille Lesquin et Beauvais Tillé. Tous ont des projets d'extension et un trafic en forte expansion.

Pour illustrer le propos, Mme Dominique LAZARSKI présente l'Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes (UECNA) avec siège à Bruxelles. Elle rend compte de plusieurs luttes nationales et européennes contre les extensions d'aéroports.

### **Conférence 3 : Journée d'action européenne contre le bruit**

#### ***Pour la réduction et le partage des nuisances à Bâle-Mulhouse***

L'ADRA a toujours été pour la réduction des nuisances pour tous autour de l'aéroport. Mais fort est de constater que les nuisances sont surtout subies par les riverains en France.

De façon constante, la Suisse a développé le trafic aérien de son 3ème aéroport national sur notre territoire, tout en cherchant à préserver ces citoyens.

En 1974 elle a conditionné le financement de la prolongation de la piste à l'interdiction partielle du survol du territoire Suisse.

En 1998 elle impose un accord tacite qui limite les vols directs vers le Sud au-dessus de Bâle à 8 par jour (4 par jour en moyenne annuelle) et étend le repos nocturne pour Bâle de 22h à 7h.

En 2008, l'introduction de l'ILS33 limite à 10% les atterrissages par le Sud au-dessus de la Suisse, suite à une étude d'impact contestable selon la Convention d'ESPOO.

En 2015-2016 le projet FABEC-SWAP pour rééquilibrer les vols vers le Sud, est finalement abandonné, trop ambitieux et compliqué à mettre en place ?

A partir de 2015, l'aéroport développe le fret tout-cargo à Bâle-Mulhouse sous l'impulsion de la Suisse (Zürich et Genève ayant atteint les limites de bruit nocturne et faisant face à une forte opposition des riverains).

De 2018-2022, la nouvelle procédures RNAV en Piste 15 concentre les trajectoires sur le territoire français au nord de la frontière.



La révision de la courbe ELBEG (envol en piste 15 par le Sud) n'est toujours pas finalisée. La Suisse bloque l'espace aérien au Sud, réservé à Zurich et à l'aviation militaires.

Les riverains français et même des habitants de l'arrondissement de Lörrach dans le Bade-Wurtemberg sont lésés. La Suisse et les 2 Cantons de Bâle, prennent des décisions qui impactent la qualité de vie dans des territoires voisins.

Effectivement, les activités aéroportuaires, industrielles et commerciales au sol et dans les airs à Bâle-Mulhouse, sont engendré à 90% par les autorités suisses et des compagnies de droit suisse, mais moins de 10% des avions survolent directement le territoire helvétique !

Plusieurs de nos propositions et revendications vont dans le sens d'un juste partage des nuisances et surtout, d'une baisse des nuisances pour tous. L'ADRA propose de porter ce thème publiquement à la journée d'action européenne.

Au-delà d'une action militante ponctuelle, ce combat sera notre priorité ces prochains mois.

### **Journée d'action européenne contre le bruit ; pour la réduction et le partage des nuisances à Bâle-Mulhouse**

Le président invite les adhérents et sympathisants à participer nombreux à un rassemblement contre le bruit de l'aéroport le jeudi 26 mars. Date, lieu et heure seront communiqués ultérieurement.

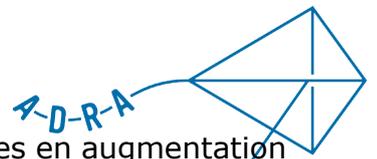
#### **4) Rapport d'Activité (suite)**

##### **Vols après 23 heures et repos nocturne**

Après des années de mobilisation, notre association a obtenu en 2022 une extension du repos nocturne entre 23h et minuit. Mais les décollages après 23h sont encore très nombreux !

Par rapport aux promesses et objectifs de réduction du bruit après 23h, on peut qualifier l'action de l'aéroport d'échec lamentable, voire de tromperie délibérée. L'ADRA avait pourtant mis en garde ; c'est une perte de temps inacceptable et un irrespect total envers les riverains.

En effet trop de dérogations sont accordées aux compagnies sans justification sérieuse au détriment de la santé. Contrairement aux aéroports de Zurich et Genève, Bâle-Mulhouse développe depuis des années les vols Low-cost et le fret, activités



encore plus bruyantes. De surcroît, pour lutter contre les nuisances en augmentation depuis 2011, les Plans de Prévention du Bruit de l'aéroport sont trop limités et peu efficaces.

L'ADRA a obtenu avec l'UFCNA et d'autres associations de riverains, la condamnation de la France par le Conseil d'Etat pour insuffisance et non-respect du règlement européen EU598/2014 dit d'Approche Equilibrée dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, PPBE. L'ADRA persévèrera à demander le repos nocturne strict de 23h à 6h.

L'ADRA veillera à une évaluation objective des mesures du PPBE 2018-2022. Pour rappel, la Commission européenne a pour objectif – Zéro pollution sonore – visant à réduire de 30% d'ici 2030 (par rapport à 2017) le nombre de personnes affectées par le bruit des transports

### **Nouvelle liaison Ferroviaire, NLF.**

#### ***Attention un train peut cacher un avion !***

L'ADRA est toujours en attente d'un moratoire sur la construction de ce grand projet inutile et imposé, GPii : il est non prioritaire, couteux, destructeur et sources de nuisances, puisque la Suisse pourra acheminer plus facilement sa population désireuse de voyager en avion vers son 3ème aéroport national. Le transfert modal de la voiture vers le train est marginal, tandis que le réseau de transport du quotidien pour des milliers d'usagers s'est dégradé et est nettement insuffisant.

Le Préfet ayant rejeté notre recours gracieux, l'ADRA, avec la fédération Alsace Nature, ont déposé un recours contentieux contre la Déclaration d'Utilité Publique, DUP, du projet. Par ailleurs, Madame la Ministre Elisabeth Borne considère toujours dans le « Plan d'avenir pour les transports » à 100 milliards d'Euro, que la NLF participe à la mobilité douce et que les infrastructures liées au transport aérien sont à développer en tant que « transport d'avenir », malgré les impératifs de la transition écologique.

### **Mesure des PUF à Bâle-Mulhouse**

L'ADRA et le BISF ont activement participé à la planification de la campagne de mesure par Atmo Grand Est et à la correction du rapport.

Atmo a mesuré sur la plateforme aéroportuaire des niveaux de concentration de particules 2 à 10 fois plus élevés que les sites urbains de fond environnants en termes de nombre de particules. Il concentre aussi le plus grand nombre de particules de



très faible taille (10-20nm), qui sont caractéristiques des moteurs d'avion.

Il a été possible de tracer un impact local ponctuel de l'aéroport sur l'ensemble des zones environnantes en fonction du trafic aérien et du vent.

L'ADRA continue de travailler avec un réseau européen pour la réglementation des PUF et participe aux campagnes de mesure autour de plusieurs aéroports.

### **Charte de bonne conduite avec l'aviation légère**

(aviation générale, de loisir)

Sollicité en juillet 2020, le projet de charte a été rédigé avec l'ADRA, la PCA, les usagers et l'aéroport. Malheureusement la DGAC fait traîner. Elle devrait être présentée prochainement aux communes riveraines et à la Commission Consultative de l'Environnement, CCE, pour approbation.

### **Soutien des communes riveraines**

Dans le cadre de nos relations habituelles et après l'échec des mesures de restrictions d'exploitation après 23 heures, l'ADRA a rencontré tous les maires ainsi que le Président de SLA pour échanger et ajuster nos positions face aux nuisances de l'aéroport. Seule Hégenheim donne une subvention. Bien que les communes subissent diverses crises, notamment financières, l'ADRA demande une participation à hauteur de 0,05€ par habitant pour soutenir nos diverses actions au service de la population, soit 200€ pour une commune de 4000 habitants (correspond au ratio en place en Ile de France).

### **Colloque AviAction Lille 2022**

L'ADRA a participé au colloque international AviAction de Stay Grounded (Rester sur Terre), à Lille début octobre 2022. Ce fut aussi l'occasion de soutenir le collectif, Non à l'agrandissement de l'aéroport de Lille Lesquin, NADA.

### **Bilan des campagnes d'adhésion 2022**

Chaque année nous sommes obligé de relancer plusieurs fois (3 à 4 fois) nos membres pour qu'ils renouvellent leur adhésion. En début d'année seuls 30-40% répondent au premier appel. Grâce aux relances et à notre travail tout au long de l'année, nous avons battu en 2022 le record de 2019 : cotisations +10%, membres +7%.



## Résultat du questionnaire en ligne

Le Président remercie les nombreux participants. Le questionnaire a recueilli un taux de réponses de 16% très honorable permettant de mieux connaître les attentes et d'affiner les actions. Les analyses antérieures sont confirmées et l'enquête a dévoilé quelques bonnes surprises.

- Visibilité : bonne à très bonne (site Internet, e-mail de contact, Comité)
- Communication : excellente (77%)
- Age : plus de la moitié ont plus de 65 ans
- Résidence : 53% sont des riverains directs, mais certains habitent à plus de 15-20km.
- Nuisances : 71% sont exposé à un bruit très fort à fort  
48% estime subir une pollution très forte à forte
- Les rôles de l'ADRA sont confirmés à plus de 90% : informer, représenter, veiller, rester indépendant et assurer une présence médiatique.
- Priorités : 1- Repos nocturne & Répartition juste du bruit (exæquo),  
2- Qualité Air & Baisse du trafic (exæquo)
- Luites prioritaires :  
1- contre l'extension,  
2- les voyages et le fret inutile (choix de société)
- Propositions : 48% prêt à manifester (34% action « coup de poing » non-violente), 25% distribuer des tracts, 20% participer à une réunion de travail.
- Disponibilité : 46% sont occasionnellement disponibles

L'ADRA prépare l'avenir en interpellant les jeunes générations sur des thèmes comme l'urgence climatique, la santé, en mesurant les polluants, en faisant appel à voyager raisonnablement, à la justice sociale. Des membres proposent leur soutien dans des actions pratiques.

L'ADRA recrute : elle a toujours besoin de compétences multiples dans divers domaines ; la lutte contre le transport aérien est variée et intéressante.

## En attente :

Sur d'autres sujets, dont certains sont anciens, l'ADRA est toujours dans l'attente :

- Abandon de l'extension de l'aéroport même par étapes,
- installation d'une station permanente de mesure des polluants (+PUF),
- révision des trajectoires d'envol en piste 15 Sud (courbe Elbeg et Basud),
- relèvement des taxes aéroportuaires, en particulier pour les vols entre 22h et 6h,



ainsi que pour les avions bruyants (fret),

- révision du Plan d'Exposition au Bruit, PEB (2004) : en cours depuis 2019 !
- révision du Plan de Gêne Sonore, PGS (2015) renouvelable tous les 5 ans,
- l'évaluation des mesures du PPBE2018-2022 par rapport à 2017 (EU2002/49).

## 5) Dialogue avec l'assemblée

Pourquoi à Schiphol et à Heathrow, les riverains ont réussi à obtenir une réduction des mouvements (décollages et atterrissages) et pas nous à Bâle-Mulhouse ?

Schiphol est un grand hub européen, avec une grande part de passagers qui ne sont qu'en transit et sans visiter les Pays-Bas. Les autorités et politiques ont eu une concertation avec les riverains. Puisque les limites de bruit étaient dépassées et que le gouvernement prévoit de baisser les émissions de CO2, ils ont décidé ensemble de réduire les mouvements progressivement de 500.000 à 440.000 par an. C'est un signe positif pour tous les aéroports Européens. Mais la mesure a été attaquée en justice par les compagnies.

Pourquoi davantage de décollages directs vers le Sud (survolant les cantons de Bâle) ne sont-ils pas acceptés par les autorités françaises (DGAC, etc). Pourquoi le projet d'augmenter les vols directs discuté dans le passé a-t-il été abandonné ?

*Comme exposé par le Président, la Suisse a mis en place plusieurs freins au survol de son territoire. De plus les autorités françaises ne nous soutiennent pas. La DGAC défend également le principe de survoler des zones « moins densément peuplées », alors qu'aucune étude récente n'a étayé ce choix. Par ailleurs les alternatives existent et sont appliquées ailleurs. C'est pourquoi l'ADRA n'abandonne pas ses revendications.*

En temps qu'habitant de Habsheim, je déplore que les décollages vers le nord survolent l'agglomération ; alors qu'il y a une dizaine d'années, les avions décollaient plutôt au-dessus de la forêt de la Hardt, plus à l'Est. Pourquoi cela ? Lorsqu'il y a un survol toutes les 3mn, on ne peut plus supporter. Même remarque d'un habitant concernant le bruit à Rixheim

*Le Président confirme, que même les riverains éloignés de l'aéroport éprouvent une gêne sonore. Les procédures n'ont pas forcément changé, mais le nombre de survol a augmenté, les riverains sont moins tolérants au bruit et les pilotes ont une certaine*



*liberté en vol à vue. L'ADRA en appelle régulièrement au respect des trajectoires théoriques.*

Pourquoi l'aéroport ne taxe-t-il pas plus les avions bruyants, surtout les avions cargo ou les vieux avions de la compagnie CORADON ? Ces derniers paieraient bien plus aux aéroports de Zürich ou Genève.

*Réponse de M. Dorsaz (Environnement Euroairport) : Ces avions sont déjà taxés plus que les autres. Peut-être pas assez, mais nous ne sommes pas libres de fixer les tarifs. Ce sont les autorités françaises qui les fixent pour les aéroports français.*

*(ce qui est à nouveau paradoxal : les autorités françaises fixes les tarifs bas, mais ce sont les vols immatriculés en Suisse qui bénéficient des tarifs plus bas qu'ailleurs en Suisse)*

*Réponse de M. Le maire Zeller concernant l'arrêté ministériel sur le repos nocturne : il tient à préciser que les élus locaux sont sensibles aux revendications des riverains. Cependant, ils n'ont aucun pouvoir. Ils ne sont que consultés en tant que membre de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE). C'est au niveau du ministère des Transports que les décisions sont prises.*

*(L'ADRA exige la révision des taxes dans le cadre du PPBE).*

Les élus des communes riveraines, sauf celle de Hégenheim, ne soutiennent pas ouvertement les riverains ou l'ADRA : pas de prises de parole véhémentes notées pendant les réunions de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) présidée par le Sous-Préfet ; pas de subventions octroyées. Alors pourquoi ne pas concentrer les efforts sur les décideurs de Saint-Louis Agglo (SLA) ? Le soutien de SLA aurait plus de poids car elle représente une agglomération de 73'000 habitants. Et pourquoi ne pas adresser nos députés ?

*L'ADRA poursuit toutes les voies possibles en l'absence de soutien des élus. SLA, la CEA, le Grand Est soutiennent le développement de l'aéroport. Idem pour la majorité des Députés et Sénateurs. L'ADRA continue d'informer et de revendiquer.*

### **Interventions sans questions**

- Une habitante de Saint-Louis déplore le bruit des avions tard le soir après 23h00, qui la perturbe juste quand elle veut s'endormir ; et tôt le matin lorsque le 1<sup>er</sup> avion la réveille à 06h10.
- Représentant d'Alsace Nature : L'Euroairport est un aéroport low-cost, avec



des nuisances d'avions « low cost », soutenu par des politiques et élus « low cost ». Applaudissements approuvatifs.

## PARTIE STATUTAIRE

### **6) Approbation du compte-rendu de l'AG 2022**

Le compte-rendu, dont le lien Internet a été envoyé dans l'invitation aux membres, est approuvé à l'unanimité des adhérents présents

### **7) Rapport moral et rapport d'activité 2022**

Le rapport moral en 2) et le rapport d'activité en 3) sont approuvés à l'unanimité.

### **8) Rapport financier**

Le rapport financier pour l'exercice 2022 et le budget 2023 est présenté par la trésorière Anne Rheine, qui assure la charge de trésorier depuis la dernière AG du 17 mai 2022.

<b><u>1 – Soldes / Disponibilités au début d'exercice 01/01/2022</u></b>		19 318.93
<b><u>2 - Opérations de l'exercice</u></b>		
<b>Dépenses / Charges</b> : Maintenance site Internet, assurances, cotisations, frais de fonctionnement (AG, bureautique, déplacements, communication, ...)	2 691.17	
<b>Recettes / Produits</b> : Cotisations, dons et intérêts	5 184.31	
<b>Excédent ou déficit de l'année</b>		2 493.14
<b>Nouvel avoir fin d'exercice</b>		<b>21 812.07</b>
<b><u>3 - Détail des disponibilités fin exercice 31/12/2022</u></b>		
Compte bancaire		1 183.24
Compte sur livret		20 543.83
Caisse		85.00
<b>Total des disponibilités fin d'exercice</b>		<b>21 812.07</b>

Les comptes sont approuvés à l'unanimité des adhérents présents

### **Budget prévisionnel**

(pour information)



	CHARGES			PRODUITS	
	PREVU 2023	REALISE 2022		PREVU 2023	REALISE 2022
CHARGES DE FONCTIONNEMENT	1 460	1 069.17	COTISATIONS ADHERENTS	4 600	4 585.00
AUTRES CHARGES	3 800	1 300.00	AUTRES PRODUITS	300	399.31
ASSURANCE, IMPOTS et TAXES	340	322.00	DONS ET SUBVENTIONS	200	200.00
<b>TOTAL DES CHARGES</b>	<b>5 600</b>	<b>2 691.17</b>	<b>TOTAL DES PRODUITS</b>	<b>5 100</b>	<b>5 184.31</b>

DIFFERENCE PREVISIONNELLE 2023 : (Excédent ou autofinancement)	-500
---	------

## 9) Rapport des vérificateurs aux comptes et élection pour 2023

Monsieur Jean-Bernard Greiner de Saint-Louis (3ème mandat) et Monsieur Haas Philippe de Bartenheim (1<sup>er</sup> Mandat) ont procédé à la révision des comptes et certifient la sincérité et la régularité des comptes.

Les comptes mis au vote sont approuvés à l'unanimité.

Le Président remercie Anne Reine chaleureusement.

### Election des nouveaux réviseurs :

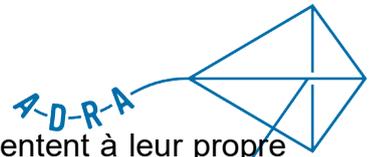
Il est fait appel à des candidats. M. Haas Philippe de Bartenheim est volontaire pour poursuivre son mandat. Madame Patricia Plaisance est candidate en remplacement de Monsieur Jean-Bernard Greiner. Les deux candidatures sont approuvées à l'unanimité des adhérents présents. Le Président remercie les deux élus pour leur dévouement.

### Cotisation 2024

Le Comité propose de réactualiser la cotisation individuelle qui est inchangée depuis de nombreuses années. De 15€ elle passerait à 20€. La cotisation couple est maintenue à 30€. La cotisation personne morale (association) est fixée à 60€. La proposition est votée à l'unanimité. Pour mémoire, l'adhésion individuelle effective est en moyenne de 25€.

## 10) Renouvellement et élection des membres du Comité

Le Président constate avec regret qu'aucune nouvelle candidature ne s'est déclarée.



En l'absence de nouveaux candidats, les membres actuels se présentent à leur propre succession :

Martine Arslan-Bir (Secrétaire), Joseph Baumann, Bernard Boeglin, Jacques Finck (Vice-Président), Beat Freiermuth, Charles Hartmann, Béatrice Meyer, Anne Rheine (Trésorière), Paul Ricci, Bruno Wollenschneider (Président).

Le Comité est réélu à l'unanimité.

Dans les semaines suivantes, le Comité se réunira pour élire son Bureau.

En l'absence de points divers, la séance est levée à 21h30 et se termine par le verre de l'amitié.

Bruno Wollenschneider  
Président



Assemblée générale 2023