

**PROCES-VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE  
DU 28 JUIN 2010 A PREVESSIN-MOENS****Présents :**

M. Yvan ROCHAT	Président ATCR, Conseiller administratif, Vernier
M. Philippe POGET	Conseiller administratif, Satigny
M. Jean-Michel RUFFIN	Conseiller municipal, Nernier
M. René MABILLARD	Maire, Pougny
M. Jacques MONAT	Représentant de la municipalité, Chevry
M. Jean-Yves TAINURIER	Adjoint à l'environnement, Saint-Genis-Pouilly
M. Gérard PAOLI	Vice-Président, Communauté de communes du Pays de Gex
M. David MERMOD	Maire adjoint, Chens-sur-Léman
M. Georges RYSER	Président AFRAG
M. François LUGINBUHL	Maire, Nernier
M. Guy MAURIN	Maire adjoint, Prévessin-Moëns
M. Bertrand REICH	Adjoint au Maire, Aire-la-Ville
M. Jean-Charles MORANDI	Maire-Adjoint, Challex
M. Jack SHELDON	Conseil Communal, Mies
M. Mike GERARD	ARAG
M. Gérald PAGE	Avocat conseil
M. Horacio MONTI	Ingénieur Conseil, AAB – J. Stryjenski & H. Monti
M. Marcos WEIL	Secrétariat technique ATCR-AIG

**Excusés :**

Mme Françoise LE SOURD	Adjointe au Maire, Prévessin-Moëns
Mme Elisabeth FATTON	Maire, Collex-Bossy
Mme Monique BOGET	Ville de Meyrin
M. Etienne BLANC	Président de la CC du Pays de Gex
M. Jean-Marc COMTE	Conseiller administratif, Grand-Saconnex
M. François MEYLAN	Maire, Ferney-Voltaire
M. Patrick SIMON	Vice-Syndic, Tannay
Mairie de Bellevue	
Mairie de Cartigny	
Municipalité de Coppet	

**Ordre du jour**

1. Approbation du PV de l'AG du 24 juin 2009
2. Election du Comité directeur
3. Adhésion de la Commune de Chens-sur-Léman
4. Information sur les activités de l'ATCR-AIG (rapport d'activités 2009)
5. Présentation des comptes 2009
6. Rapport des réviseurs des comptes
7. Présentation et approbation du budget 2010 et fixation des cotisations 2010
8. Divers
9. Exposé de M. Horacio MONTI, acousticien au bureau AAB - J.Stryjenski & H.Monti SA : *Protection contre les nuisances acoustiques : bases légales (OPB, SIA 181) et évolution des techniques de construction. Exemples de réalisations.*

M. ROCHAT ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux personnes présentes et en remerciant M. MAURIN de nous accueillir à Prévessin-Moëns.

Au nom des autorités de Prévessin-Moëns, M. MAURIN souhaite une cordiale bienvenue aux membres de l'ATCR-AIG et rappelle que sa Commune a été très impliquée dans l'association, dès les débuts.

### **1. Approbation du PV de la séance du 24 juin 2009**

Le PV est adopté avec remerciements à son auteur.

### **2. Election du Comité directeur**

Conformément aux statuts, le comité directeur doit être élu tous les 2 ans. Le Comité se représente dans sa composition actuelle, soit : Elisabeth FATTON, François LE SOURD, Patrick SIMON, Jean-Michel RUFFIN, Philippe POGET, François MEYLAN (vice-président), Yvan ROCHAT (président).

La réélection du comité directeur est approuvée à l'unanimité.

### **3. Adhésion de la Commune de Chens-sur-Léman**

M. MERMOD a entendu parler de l'ATCR-AIG au travers des associations environnementales. Les autorités et la population de Chens-sur-Léman étant préoccupées par le survol du village par les avions, la proposition d'adhésion a très rapidement été acceptée.

L'adhésion de la Commune de Chens-sur-Léman à l'ATCR-AIG est approuvée à l'unanimité.

### **4. Informations sur les activités de l'ATCR-AIG**

M. ROCHAT donne lecture du rapport d'activités 2009.

#### Comité directeur

Le Comité directeur s'est réuni 3 fois en 2009 (13 janvier, 23 mars, 2 septembre).

#### Rencontres avec l'AIG

En 2009, 2 séances ont eu lieu avec la direction de l'AIG, les 4 mai et 19 octobre.

Ces rencontres nous ont permis d'aborder différents thèmes d'actualité, notamment :

- > les vols de nuit et leur évolution. A relever qu'en 2009, il y a eu diminution du nombre de vols par rapport à 2008 (diminution de 16.9%, soit une baisse de 1'445 mouvements). Les vols de nuit ont représenté 4.1% du total des mouvements en 2009, contre 4.5% en 2008.
- > le problème de la volte de l'aviation légère au-dessus de la France. La volte actuelle survole des régions fortement habitées. Afin de pouvoir étudier une nouvelle volte, un travail a été commandé à la Communauté de Communes du Pays de Gex afin d'obtenir une carte à jour avec les densités de population.

- > la question des surtaxes et de leur efficacité. A relever que les recettes de la surtaxe sont en constante diminution, car le 95% des avions qui utilisent l'AIG sont de la dernière génération et ne sont donc pas soumis à la surtaxe. M. DEILLON considère que la surtaxe n'est pas dissuasive, mais incitative afin que les compagnies modernisent leur flotte. Cela a été le cas pour l'aéroclub qui a modernisé sa flotte.
- > les travaux des différentes commissions (commission mixte franco-suisse, groupe de travail aviation légère - GTAL). La représentation française dans la Commission mixte franco-suisse devrait être renforcée. Cela demande toutefois une modification de la loi sur l'AIG. Quant au GTAL, il a rendu son rapport et le groupe a été dissous. Le suivi de la mise en œuvre des mesures préconisées devrait être effectué par les commissions existantes.

#### Secrétariat technique

Urbaplan a assuré le secrétariat technique durant 2009. Son mandat a été renouvelé pour 2010.

#### Adhésion des communes

En 2009, la Commune de Chens-sur-Léman a demandé à rejoindre notre association. Nous avons le plaisir ce soir de l'accueillir pour la première fois.

En 2010, l'ATCR compte 22 communes représentant environ 94'000 habitants.

#### Réseau de microphones

8 microphones sont installés et en fonction à :

- > Satigny (Mairie)
- > Prévessin-Moëns (Mairie)
- > Nernier
- > Ferney-Voltaire
- > Prévessin-Moëns
- > Saint-Genis Pouilly
- > Vernier
- > Versoix

Ce dernier a été déplacé en 2009, car il était trop proche du train.

Conformément aux décisions prises lors de la dernière AG, afin de mieux exploiter les données du réseau de micros, il a été décidé de procéder à une analyse des données et de questionner l'AIG sur les raisons des événements qui semblent sortir du cadre du règlement d'exploitation. Si l'AIG ne répond pas dans un délai donné, les questions seront transmises à l'OFAC afin que l'office fédéral fasse pression sur l'AIG. Si nécessaire, une intervention au niveau politique pourra être envisagée.

Le travail d'analyse des micros a jusqu'à présent été effectué par M. Mike GERARD pour l'ARAG. M. Gerard n'a pas souhaité assurer seul cette tâche pour l'ATCR et a suggéré qu'une deuxième personne soit formée pour faire le même travail pour l'ATCR et pouvoir ainsi confronter les deux analyses. M. GERARD a accepté de former cette

personne. Cette formation a débuté, mais n'a pas encore permis d'exploiter toutes les données. En effet, il nous a fallu quelque temps à fin 2009 pour trouver une personne et début 2010, M. GERARD a été très occupé par la préparation de la réponse à la prise de position de l'OFEV. Le processus a pris du temps à démarrer, mais maintenant il est en route et nous devrions avoir des résultats concrets pour le deuxième semestre de cette année.

### Recours

Résumé des principales étapes de la procédure :

Faisant suite au recours formulé par les communes lors de la procédure d'approbation du Règlement d'exploitation de l'AIG, la CRINEN (Commission fédérale de recours en matière d'infrastructures et d'environnement) a statué le **23 mars 2006** (procédure enregistrée sous le n° Z-2001-79). Dans ce document, la CRINEN a exigé que l'OFAC rende une nouvelle décision sur un certain nombre de points contestés dudit règlement d'exploitation.

Sur la base de cette décision, l'AIG a produit les documents suivants :

- > Rapport EMPA : « Evaluation de limitations supplémentaires de vols nocturnes sur l'AIG. Calculs et analyses de bruit » (rapport du 8 juin 2007)
- > Rapport de SH&E International Air Transport Consultancy : « Evaluation de restrictions opérationnelles supplémentaires pour les mouvements nocturnes à l'AIG » (rapport de mai 2007)
- > Observation pour l'AIG, rapport de M<sup>e</sup> Olivier Jornot du 5 octobre 2007

Ces rapports ont été analysés dans le détail par l'ATCR-AIG qui a déposé ses observations auprès de l'OFAC le **31 mars 2008**.

Le **25 août 2008**, l'OFAC a annoncé qu'avant de rendre sa décision, elle souhaitait entendre l'OFEV (office fédéral de l'environnement) et lui a donné un délai au **30 novembre 2008** pour se prononcer, non seulement sur les rapports déposés, mais également sur les observations formulées par les parties.

La prise de position de l'OFEV, datée du **23 décembre 2009** (soit plus d'une année après le délai), a été transmise aux parties le **5 février 2010**, avec un délai pour prise de position au 19 mars 2010. Suite à la demande des parties, le délai a été porté au **30 avril 2010**.

La prise de position de l'OFEV peut être résumée ainsi :

- > L'OFEV a relevé de nombreuses erreurs dans les rapports fournis par l'AIG, ce qui a des incidences sur le calcul du nombre de personnes touchées par les nuisances sonores (nombre plus important que ce qu'annoncent les rapports). L'envergure de l'impact est ainsi largement sous-estimée.
- > L'OFEV considère que les informations sur les coûts (manques à gagner) présentés dans les rapports manquent de consistance, de transparence et sont même faux pour certains scénarios.
- > L'OFEV confirme que les incidences économiques ne sont pas documentées ou discutées concrètement, ce qui rend impossible une compréhension suffisante des incidences socioéconomiques pour l'ensemble des parties (AIG, compagnies d'aviation, agglomération genevoise).

- > L'OFEV confirme que le rapport coût/bénéfice présenté par l'AIG est basé sur une quantification inadéquate et trop basse de la base de dimensionnement du bénéfice.

L'OFEV recommande:

- > la mise à jour de la classification des avions.
- > l'analyse plus sérieuse des mouvements retardés afin de prendre des mesures pour régulariser le respect des horaires.
- > la non-utilisation de la route KONIL après 22h00.

Ces conclusions rejoignent en grande partie nos propres conclusions, déjà transmises à l'OFAC. Nous avons donc profité de la possibilité qui nous était donnée pour le rappeler et compléter nos exigences avec un certain nombre d'arguments supplémentaires.

En résumé, nos requêtes ont porté sur les points suivants :

- > que l'OFAC fasse l'inventaire des études d'impact du trafic aérien sur la santé qu'elle possède d'ores et déjà et qu'elle verse à la procédure ces études. En effet, dans le cadre d'une intervention que nous avons faite auprès du Conseil d'Etat genevois demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé, celui-ci nous a répondu que de telles études avaient déjà été menées au niveau suisse et en particulier pour l'AIG. Or, personne n'a connaissance d'une telle étude.
- > que l'OFAC tienne compte non seulement des études sur la santé que l'AIG aurait faites, mais également des études étrangères réalisées. En effet, dans le cadre de la formulation de notre réponse, nous avons pu consulter différentes études menées autour des aéroports de Schipol (Amsterdam) et de O'Hare (Chicago). Nous avons également analysé les rapports établis par l'OFEV et l'OMS sur les conséquences du bruit sur la santé. Toutes ces études démontrent scientifiquement les effets nocifs sur la santé qu'a une exposition au bruit. En ce qui concerne l'AIG, il s'agit de 25'000 personnes qui subissent des niveaux sonores supérieurs aux normes fédérales, qui ont précisément été fixées pour prévenir les effets sur la santé de la population.
- > que l'OFAC verse à la procédure un inventaire qualitatif et quantitatif des conséquences et bénéfices des mesures de réduction du trafic nocturne. En effet, l'OFEV arrive aux mêmes conclusions auxquelles nous étions arrivés : les rapports fournis par l'AIG ne permettent pas une évaluation sérieuse des coûts et bénéfices d'une réduction du trafic nocturne. L'OFEV a relevé un certain nombre d'erreurs dans le mode de calcul établi par l'AIG ce qui a pour conséquence de très nettement diminuer le nombre de personnes concernées et donc d'augmenter le coût ramené au nombre de personnes. Par ailleurs, l'étude menée à Chicago démontre qu'il est économiquement rentable de mettre en place des mesures de réduction de la pollution sonore. L'étude conclut que les coûts sont inférieurs aux bénéfices et qu'il est donc pertinent de prendre des mesures de réduction des nuisances sonores. En particulier, l'étude y parvient en comparant les bénéfices de la réduction du bruit (diminution des coûts sur la santé et des coûts engendrés par la gêne du bruit) et les coûts qu'une telle réduction implique (équipement des avions et insonorisation).
- > que l'OFAC procède rapidement et systématiquement à un examen des causes des vols retardés. L'analyse de l'OFEV démontre en effet qu'un meilleur respect de l'horaire permettrait de diminuer une bonne part des vols retardés qui débordent sur les heures de nuit et sont source d'importantes nuisances. A cette fin, nous avons préconisé l'instauration d'une audition contradictoire entre l'AIG, EasyJet et Air Mauritius afin de connaître les justifications des uns et des autres pour ces mouvements nocturnes

retardés très fréquents et qui sont très dérangeants, car survenant dans une période de calme.

- > qu'une mise à jour de la classification des avions parmi les classes de bruit soit faite. En effet, cette mesure devrait favoriser un renouvellement des flottes afin que les compagnies adoptent les avions les moins bruyants.

L'ATCR souligne également que la procédure est pendante depuis 9 années. Dès lors, il y a lieu de prendre des mesures immédiates, notamment :

- > de modifier les règlements ad hoc pour procéder à la suppression de la route KONIL entre 22h00 et 8h00 (mesure que l'AIG ne conteste pas) ;
- > de modifier les règlements ad hoc afin d'interdire tout mouvement nocturne au-delà de 22h00 pour des avions du chapitre II ;
- > de mettre en œuvre une véritable structure incitative de la surtaxe bruit pour le trafic nocturne, différenciée en fonction du type d'avion et de l'heure du mouvement ;
- > d'instaurer une procédure de suivi des effets de la surtaxe bruit, devant conduire à une adaptation de la surtaxe si celle-ci ne devait pas avoir des effets escomptés ;
- > de prendre des mesures concrètes et rapides afin de remédier à la problématique des vols retardés.

#### Interpellation du Conseil d'Etat

Comme évoqué précédemment, notre association a écrit au Conseil d'Etat demandant l'établissement d'une étude d'impact sur la santé. Le Conseil d'Etat nous a répondu que l'AIG faisait déjà tout son possible pour atténuer les nuisances sonores et qu'il revenait à la Confédération de financer de nouvelles études.

Nous avons répondu à ce courrier le 12 avril 2010 rappelant au canton ses obligations légales concernant les 25'000 personnes qui sont soumises à des valeurs de bruit qui dépassent les normes fédérales. Nous avons également demandé un entretien avec M. Pierre-François UNGER, Conseiller d'Etat.

En l'absence de réponse du Conseil d'Etat, une interpellation urgente est déposée ce soir (28 juin 2010) par un député verniolan au Grand Conseil.

#### Perspectives 2010-2011

##### *Réseau de microphones*

Nous allons commencer à exploiter les données et à interpellier l'AIG, ainsi qu'à fournir les informations sur le site internet.

##### *Etudes demandées par la CRINEN*

Nous attendons la réponse de l'OFAC et continuerons à suivre attentivement le développement de cette procédure.

##### *Contact avec les communes*

L'ATCR est à disposition des communes pour présenter ses activités.

#### **Discussion**

M. PAOLI demande quand le travail d'établissement d'une carte à jour avec les densités de population a été commandé à la Communauté de Communes du Pays de Gex.

M. MAURIN : Le travail est en cours et est pratiquement terminé.

M. GERARD : L'ARAG a également soumis une réponse circonstanciée à l'OFAC concernant la prise de position de l'OFEV. Ces documents sont accessibles en ligne sur le site internet de l'ARAG. Notamment, il y est démontré que les arguments d'EasyJet concernant l'extension du couvre-feu sont faux. Par ailleurs, une étude est en cours sur les retours des avions.

M. PAGE : Avec les données disponibles grâce au réseau de micros, des analyses des retards ont pu être faites. Il apparaît qu'une meilleure organisation des vols pourrait être mise en place sans difficultés majeures. L'étude de Mike GERARD montre que cela est possible et que seul manque la volonté de le faire. Lors de la rencontre avec M. P.-F. UNGER, il faudra évoquer les mesures organisationnelles à prendre pour éviter les retards et l'augmentation des vols nocturnes qui en découle.

M. RYSER : La prise de position de l'AFRAG a mis l'accent sur les recommandations issues de la Commission de l'OMS sur le bruit liés aux aéroports. Le droit au sommeil fait partie implicitement des droits de l'Homme. Sur l'oreiller, le bruit ne devrait pas dépasser 40 dBA. L'OFAC ne répond pas à ces arguments. Probablement, la prise de position de l'OFEV devait initialement être plus virulente, mais vraisemblablement l'OFAC a dû négocier un texte plus consensuel.

M. GERARD : Le mois de juin a été particulièrement pénible concernant les vols nocturnes. La moyenne du dernier survol est à 23h45. Par ailleurs, il y a eu 3 atterrissages après 00h30.

M. MONAT : Où en est le projet du « Rectangle d'Or » ?

M. MAURIN : Le projet est abandonné. Toutefois d'autres réflexions sont en cours sur le périmètre, dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) et des études des PACA (périmètre d'aménagement concerté d'agglomération). Dans ce contexte, l'espace compris entre l'AIG et le Jura est plutôt orienté sur la préservation de la nature et du paysage. Le développement de l'AIG est quant à lui, plutôt orienté vers Genève.

M. ROCHAT : Les études liées au PAFVG prennent peu en compte la problématique du bruit liée aux activités de l'AIG.

M. MONNAT : Comment évolue la problématique des hélicoptères ? Sur sol français, le survol est autorisé à 100 m. Lors de la réunion de concertation à la Commission mixte franco-suisse, M. BLANC a posé la question des sanctions en cas de survol abusif. La réponse de l'OFAC a été très évasive. Il est important de suivre la question des sanctions.

M. PAGE : Pour qu'il y ait sanction, il faut qu'il y ait une procédure. Il faudrait donc déposer des plaintes pour qu'une procédure administrative puisse être instruite. S'il y a beaucoup de plaintes, cela va forcer à ce qu'une procédure soit engagée. Toutefois, lorsqu'une procédure administrative est ouverte, le plaignant n'est pas partie prenante de la procédure et n'est donc pas renseigné sur le traitement de la plainte.

En Allemagne, une action très forte a été engagée pour éviter le survol du territoire allemand autour de l'aéroport de Zurich.

M. MABILLARD : L'AIG et/ou l'OFAC devraient nous fournir les données concernant les vols nocturnes.

M. PAGE : Avec les micros, on a des informations concernant les vols. Le problème est de pouvoir vérifier les justifications données par l'AIG pour les dérogations accordées. On ne sait pas quels sont les critères appliqués pour octroyer une dérogation.

M. GERARD : Il est très difficile d'obtenir des informations de la part de l'AIG.

M. MABILLARD : Il faut exiger de l'AIG et/ou de l'OFAC que les données nous soient fournies régulièrement.

M. PAGE : L'AIG doit fournir mensuellement un rapport à l'OFAC. Ce document existe, mais est très difficile à obtenir.

M. GERARD a proposé à M. DEILLON que ce rapport soit envoyé à tous les membres de la CCLNA.

M. ROCHAT : Il faudrait davantage travailler sur la transparence et exiger de l'AIG les documents qui existent.

M. GERARD : On constate également que les surtaxes sont inutiles et n'ont aucun effet dissuasif. Même si Air Mauritius doit payer CHF 3'000.- ce n'est rien pour un vol de 300 personnes.

M. SHELDON : Lorsque EasyJet atterrit après minuit, quel est le montant de la surtaxe qu'elle doit payer ?

M. GERARD : EasyJet ne paie rien, car les surtaxes ne s'appliquent pas à l'atterrissage.

M. MERMOD : Qu'en est-il des trajectoires ? On constate des déviations et des survols de régions qui autrefois ne l'étaient pas.

M. ROCHAT : La réponse de l'AIG est que les couloirs sont très larges.

## **5. Présentation des comptes 2009**

Les comptes sont présentés par M. POGET. Ils ne font pas l'objet de remarques particulières.

## **6. Rapport des réviseurs des comptes**

M. LUNGINBUHL donne lecture du rapport des réviseurs :

*« Nous soussignés Jean-Yves TAINTURIER, adjoint au Maire de la commune de Saint-Genis-Pouilly et François LUGINBUHL, Maire de la commune de Nernier, avons procédé à la vérification des comptes de l'exercice 2009, le 16 juin 2010 à Genève.*

*Nous les avons trouvés conformes et sincères et demandons à l'assemblée de donner décharge à la trésorerie, que nous remercions pour la bonne tenue des comptes.  
Genève, le 16 juin 2010 »*

Le rapport des réviseurs des comptes est approuvé à l'unanimité.

MM. TAINTURIER et LUGINBUHL acceptent de reconduire leur mission de contrôleurs des comptes. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.



M. ROCHAT remercie MM. TAINTURIER et LUGINBUHL pour leur travail.

## **7. Présentation du budget 2010 et fixation des cotisations 2010**

Le budget présenté par M. POGET est accepté sans remarques.

Le maintien des cotisations au montant actuel est accepté.

## **8. Divers**

Pas de divers.

## **9. Protection contre les nuisances acoustiques : bases légales (OPB, SIA 181) et évolution des techniques de construction. Exemples de réalisations.**

*M. Monti est expert acousticien et en physique des matériaux au bureau AAB – J. Stryjenski & H. Monti. (La présentation de M. MONTI figure en annexe du PV)*

- > Le cadastre du bruit constitue une valeur globale, basée sur une moyenne annuelle. La marge d'erreur de +/- 1 dB(A) correspond sur le terrain à un écart de 300 m. Cette marge d'erreur est due à la méthode de calcul et est admise par l'EMPA.
- > L'augmentation du bruit due à l'augmentation du nombre de vols est compensée par les progrès techniques.
- > Des différences de 2-3 dB(A) sont à peine perceptibles par l'oreille humaine.
- > Les différences de 5 dB(A) qui caractérisent les écarts entre les degrés de sensibilité, selon les valeurs d'exposition, correspondent aux caractéristiques des isolations phoniques. Il y a 30 ans, la performance maximale d'isolation d'un vitrage était de 20 dB(A). Aujourd'hui, une fenêtre standard isole de 35 à 40 dB(A) et l'on peut obtenir une isolation de 50 dB(A) avec un vitrage de 40-50 mm.
- > Avec les constructions répondant au standard Minergie, on n'ouvre plus les fenêtres des logements. La législation n'a pas pris en compte cette évolution et exige toujours que la mesure soit faite fenêtre ouverte.
- > Lorsqu'un projet d'immeubles de logement est déposé proche de l'aéroport, l'AIG fait opposition. Alors que pour le bruit routier, on peut déposer des projets qui respectent les valeurs légales, même dans des conditions d'exposition au bruit similaires.
- > La loi ne tient pas non plus compte de l'orientation du bâtiment. Du côté opposé à la source du bruit, on peut gagner 2 à 5 dB(A). Un avant-toit permet un gain de 2 à 5 dB(A), un bow-window, un gain de 10 dB(A), une fenêtre oscillo-battante, un

gain de 5 à 8 dB(A), un bâtiment Minergie, un gain de 40 dB(A), une façade double-peau, un gain de 60 dB(A).

- > En conclusion, M. MONTI relève une contradiction dans l'application de la loi. On autorise des constructions le long d'axes routiers très fréquentés, mais pour des valeurs d'exposition au bruit équivalentes, les constructions ne sont pas autorisées proches de l'aéroport.

### **Discussion**

M. ROCHAT : comment l'effet de réverbération est-il pris en compte ? En effet, on entend le bruit des avions, même du côté opposé à la piste, par effet de réverbération. Par ailleurs, qu'en est-il de l'effet des effets de la végétation ?

M. MONTI : les phénomènes de réflexion du bruit sont pris en compte dans les études d'assainissement du bruit des routes et des voies ferroviaires. Des matériaux absorbants sont placés contre les murs. Par contre, pour un immeuble, il est difficile d'avoir des matériaux absorbants sur toute la façade, car cela exclurait les vitrages.

En ce qui concerne la végétation, l'effet d'insonorisation est nul. Il y a par contre un effet placebo. Le fait de ne pas voir la source de bruit, influe subjectivement sur sa perception, mais ne diminue pas pour autant les volumes sonores.

M. PAOLI : Les gens apprécient de pouvoir dormir les fenêtres ouvertes. L'association doit lutter en faveur de la santé publique des habitants.

M. ROCHAT : Effectivement, mais la question du logement en relation avec l'aménagement du territoire est aussi une problématique importante. D'où l'intérêt de l'exposé.

M. REICH : Il faut être attentif aux aspects pervers de la technique. On ne vit pas seulement dans son logement, mais aussi à l'extérieur.

M. ROCHAT : l'enjeu majeur est bien d'agir à la source pour limiter les nuisances. Mais les enjeux sont aussi importants en termes d'aménagement du territoire et d'isolation des bâtiments.

Marcos WEIL  
Secrétariat de l'ATCR-AIG

Genève, le 16 août 2010

Annexe :

- > présentation de M. MONTI