

Date de dépôt : 29 juillet 2020

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) P 2082-A Pétition : Réduire les nuisances sonores lors du passage des trains du Léman Express par le pont de la Seymaz. Protéger la santé et la qualité de vie des habitants**
- b) P 2088-A Pétition : URGENCE de mesures sérieuses et efficaces contre les nuisances sonores du Léman Express à Lancy**

Rapport de M. Jean-Marie Voumard

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a examiné ces pétitions lors de ses séances du 27 janvier, 9 mars, 25 mai et 8 juin 2020, sous les présidences de M^{mes} Anne Marie von Arx-Vernon et Adrienne Sordet et de M. Jean Batou.

M^{me} Nadia Salama, secrétaire scientifique, a assisté aux débats. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier, lequel est ici remercié pour son travail.

P 2082 Réduire les nuisances sonores lors du passage des trains du Léman Express par le pont de la Seymaz. Protéger la santé et la qualité de vie des habitants

Audition des pétitionnaires : MM. Brian Barrow et Jean-Jacques Rikly, M^{me} Linda Allal, M. Klaus Scherer

M. Barrow prend la parole et déclare que la pétition a réuni 1300 signatures.

M. Rikly mentionne que les pétitionnaires souhaitent convaincre les autorités d'entreprendre des travaux pour diminuer les nuisances sonores entraînées par le Léman Express. Il ajoute que la pétition a été déposée devant les mairies de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg. Il lit alors un texte :

Nous représentons un groupe d'habitants engagés pour la protection contre les nuisances sonores générées par le Léman Express traversant le pont ouvert de la Seymaz.

Notre but est de convaincre les autorités compétentes d'entreprendre, de manière urgente, les travaux qui s'imposent pour réduire ces nuisances au maximum.

En date du 14 novembre nous avons déposé la pétition, munie de 991 signatures, au secrétariat du Grand Conseil et, le lendemain, aux mairies de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg.

A ce jour, nous continuons de recevoir des formulaires de pétition signés et le nombre actuel dépasse les 1300 signatures.

En effet, depuis début août, lors des premiers tests du matériel roulant, quelle ne fût pas notre surprise de constater que le bruit généré par le passage des convois du Léman Express devenait très vite insupportable.

Les riverains du pont sur la Seymaz avaient déjà subi d'importantes nuisances durant les longues années des travaux du CEVA, mais ils étaient loin de penser que cela allait continuer et empirer une fois les tests terminés et la mise en service effectuée le 15 décembre.

En effet, selon les horaires des CFF et une fois terminée la grève du côté français, ce ne seront pas moins de 230 convois SL1, SL2, SL3, SL4 et Regio Express qui traverseront chaque jour ce pont non couvert, générant de fortes nuisances sonores pour les riverains.

Les signataires de cette pétition tiennent à souligner qu'ils ont soutenu le projet CEVA et reconnaissent son utilité, mais ne comprennent pas pourquoi le pont est resté ouvert, les exposant à des nuisances inacceptables pour leur santé et qualité de vie.

En effet, il y a beaucoup d'habitations (immeubles locatifs, villas) ainsi que des commerces, des bureaux et même un centre de jour pour personnes âgées et un atelier pour personnes handicapées à proximité du pont : il y a également de nombreux promeneurs sur le chemin bordant la Seymaz ; ce tronçon fait partie de la promenade « Parcours Seymaz » conseillé par la commune de Chêne-Bougeries.

Certaines habitations se trouvent à environ 20 mètres du pont, d'autres dans un rayon de 50 à 200 mètres, ce qui a un impact très nocif sur les activités dans la journée et sur le sommeil la nuit (le week-end, les trains circulent même la nuit) et personne ne peut attester qu'une fois que tout sera bien rôdé, nous n'allons pas supporter des trains de marchandises sur ce tracé pendant la nuit.

Malheureusement, le bruit s'étend bien au-delà de ces 200 mètres puisque certains habitants de la rue de Genève et du Vieux Chêne-Bourg nous confirment entendre le bruit ainsi que les sifflements des trains. On entend même les haut-parleurs de la halte de Chêne-Bourg dans les immeubles No 13, 15, 24 et 26 Chemin du Pont-de-Ville.

Il est à noter, que le bruit des convois s'entend pendant plus de 30 secondes avant et après le passage du train sur le pont, ceci étant dû à la réverbération du bruit contre les parois de la tranchée couverte et le manque de ballast sur les voies.

Nous avons recueilli de nombreux témoignages d'habitants impactés, dont je citerai quelques extraits :

- « Mes enfants et moi-même sommes réveillés la nuit par les trains et peinons à nous rendormir. On ne s'entend plus parler dès qu'il y a les fenêtres ouvertes. Le bruit est important et dure longtemps. De plus, il y a régulièrement des trains toute la nuit, pas seulement le week-end. Nous déplorons l'absence de couverture du pont ».*
- Quand il fait chaud, il est essentiel de garder les fenêtres ouvertes car nous ne supportons pas la climatisation même si elle est disponible. Si le problème n'est pas résolu d'ici l'été, ce sera un cauchemar. »*

Une entreprise répondant aux certifications de l'EMPA et mandatée par les services de Monsieur le Conseiller d'Etat Serge dal Busco a effectué une première série de mesures, celles-ci devant être confirmées par une deuxième série, à la fin de la grève, alors que le trafic sera au maximum.

Nous avons été auditionnés par la Commission Nature et Environnement de la commune de Chêne-Bougeries, et le Conseil municipal de la commune a ensuite voté le 14 novembre 2019, à l'unanimité, une résolution intitulée « Pour une réduction notable du bruit du Léman Express de part et d'autre du pont ferroviaire de la Seymaz ». Cette résolution demande :

- Que le Conseil administratif saisisse l'Office fédéral des transports afin que soit organisée sans tarder une campagne de mesurage du bruit réel constaté permettant à toutes les parties d'établir une base scientifique objective à mettre en relation avec les prévisions*

modélisées au moment de la procédure d'approbation des plans du pont ferroviaire.

- *Que le Conseil administratif demande conjointement aux deux maîtres de l'ouvrage d'engager une nouvelle procédure d'approbation des plans, permettant de contenir, par confinement et autant que le permettraient l'art et la technique, les nuisances sonores dues à la circulation des trains à l'intérieur de l'aire ferroviaire.*

Dans un courrier du 19 décembre 2019, M^{me} Béatriz de Candolle, la maire de Chêne-Bougeries, nous informe que la commune soutient nos demandes :

- *Le Conseil municipal a traité lors de sa séance du 10 décembre dernier la pétition citée en titre. A l'issue des débats, il a été décidé de transmettre au Conseil administratif cette dernière en le chargeant d'y répondre.*
- *Dans ce cadre, nous sommes en mesure de vous indiquer que le Conseil administratif est déjà intervenu à plusieurs reprises auprès de M. Serge dal Busco, Conseiller d'Etat en charge du dossier, pour lui demander d'entreprendre des actions en vue de réduire de façon rapide et efficace les nuisances sonores provoquées par le passage des trains du Léman Express sur le pont ferroviaire de la Seymaz.*
- *Le magistrat qui s'est rendu sur place, nous a confirmé que les nuisances sonores dont vous vous plaignez sont bien réelles et qu'il a sollicité ses services pour que des mesures soient effectuées avant et après la mise en service du train et que des études techniques soient entreprises sans délai pour trouver des solutions remédiant à cette situation.*
- *La commune a également été informée que les riverains sont étroitement associés à l'ensemble de ces démarches ce qui augure favorablement le traitement de vos préoccupations.*

Au plan cantonal, le Conseiller d'Etat, Serge dal Busco, a manifesté rapidement sa compréhension du problème et sa volonté d'agir.

Lors d'un interview dans la Tribune de Genève, le 7 décembre, il a déclaré au sujet du secteur du pont de la Seymaz :

- *Ce grand projet du CEVA visait à améliorer la qualité de vie. Or, dans ce secteur, elle sera objectivement dégradée. M'étant rendu sur place, j'ai constaté que le passage des trains cause de fortes nuisances. Dans un premier temps, on effectue des mesures de bruit.*

On examine en parallèle ce qui pourrait être entrepris pour corriger la situation dans les meilleurs délais.

Le 12 novembre, M. Serge dal Busco a reçu une délégation de notre groupe en présence de représentants de la commune de Chêne-Bougeries. Il a demandé au département des infrastructures d'entreprendre deux démarches, qui ont été confirmées dans un courrier que le Conseil d'Etat nous a fait parvenir le 18 décembre :

- D'une part, il organise en coordination avec le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) des mesures sonores in situ sur deux périodes : une avant la mise en service et l'autre après la mise en service. Ces mesures sonores permettront d'objectiver l'intensité du bruit généré par la circulation des trains.*
- D'autre part, sans attendre les résultats, il analyse les solutions constructives qui seraient envisageables pour répondre aux nuisances. Cette dernière mission a été confiée à l'office cantonal du génie civil qui s'est adjoint les compétences d'un bureau d'ingénieur civil, d'un spécialiste du bruit et d'un architecte.*

Nous restons positifs et nous faisons confiance à notre système politique. Dans un esprit de dialogue avec les autorités, nous avons proposé trois solutions pour atténuer le bruit :

- La couverture du pont.*
- Le revêtement des parois du tunnel avec du matériel phono-absorbant.*
- L'installation d'un système éprouvé pour diminuer le bruit lors du passage des trains sur les rails.*

M. Scherer déclare ensuite que les nuisances se propagent dans un périmètre de 200 mètres autour du pont. Il montre alors une vidéo prise d'abord à 80 mètres du pont, puis à proximité immédiate.

Il mentionne que de nombreuses personnes sont victimes de ces nuisances mais n'osent pas se plaindre. Il déclare alors que ce bruit est inacceptable et nuisible à la population et il mentionne que les mesures montrent à 30 mètres des pics à 80 Db avec de hautes fréquences très fortes entre 1 et 4 Kilo/Herz. Il rappelle que les trains passent régulièrement et génèrent donc des éclats intermittents très fréquents qui ne permettent pas au corps de s'habituer. Il signale également que les mesures dépassent très largement les estimations faites par les CFF. Il déclare alors que les mesures professionnelles doivent avoir lieu au cours de la nuit qui vient et du lendemain et il pense que les résultats viendront confirmer ces premières évaluations. Il évoque alors les effets générés par de telles nuisances en précisant que ces effets sont très bien

documentés dans la littérature scientifique. Il rappelle alors que l'OPB est basé sur une fréquence de 80 trains alors qu'il est question ici de 130 trains.

Il remarque également qu'il s'agit d'une nouvelle installation et il observe que les exigences n'ont pas été respectées. Il ajoute que les parois qui ont été ajoutées ne servent strictement à rien.

Un député S demande pourquoi une telle construction a été autorisée. Il se demande qui en est le responsable.

M. Scherer répond qu'en 2008 un premier texte avait été écrit, sans résultat, suite de quoi un recours au TAF avait été alors envoyé. Il signale que le recours a été rejeté sur la base d'un argument indiquant qu'il s'agirait d'une installation modifiée, ce qui est faux, et que les nuisances seraient situées en dessous des valeurs limites, ce qui s'est révélé également erroné.

Ce même député remarque qu'il y a un autre passage au Grand-Lancy où les riverains se plaignent également en disant qu'ils ont été « enfumés » et il demande si ce sentiment est partagé. Il demande également si une voie juridique est envisagée.

M. Rikly répond que la situation est également infernale à Lancy et il mentionne qu'une pétition vient d'être lancée. Il ne sait pas s'il y a d'autres personnes qui se plaignent.

Il répond que la voie juridique coûte cher et il mentionne que l'association n'a pas de moyen. Il ajoute que les pétitionnaires sont bien soutenus par la commune et il espère que le Conseil d'Etat fera quelque chose.

M. Scherer ajoute que M. Dal Busco a réagi immédiatement et il mentionne que les pétitionnaires sont convoqués devant lui le 3 février.

Un député PLR déclare avoir été impressionné par la durée du bruit lorsque le train arrive sur le pont.

Il se demande quelles ont été les promesses faites aux riverains. Il remarque ensuite que M^{me} de Candolle a réagi très rapidement, tout comme M. Dal Busco, et il se demande dès lors à quoi sert la pétition.

M^{me} Allal répond que la pétition a été envoyée au Grand Conseil et aux deux communes avant que la réponse de M^{me} de Candolle ne parvienne aux pétitionnaires. Elle ajoute que ces derniers ont estimé qu'il fallait aller au bout de l'exercice compte tenu du nombre de signataires de la pétition, même si M. Dal Busco est intervenu en parallèle. Elle déclare encore que les pétitionnaires estiment que le soutien du Grand Conseil est nécessaire.

M. Rikly mentionne que le but de la pétition est également de faire connaître le problème au-delà de la commune, et il mentionne qu'il y a eu un

très bon écho auprès de Léman bleu et de Radio Lac. Il espère que M. Dal Busco demandera à l'Office fédéral des transports d'imposer des mesures aux CFF.

M. Barrow remarque que les bruits qui courent à la mairie portent les pétitionnaires à croire qu'il est nécessaire de maintenir la pression sur les autorités.

M. Scherer déclare que les promesses qui ont été faites étaient qu'il n'y aurait aucune gêne.

Un député PLR remarque que ce sont soit des menteurs soit des incompetents. Il se demande ce qu'il faut en penser. Il demande pourquoi les pétitionnaires craignent des trains marchandises nocturnes.

M. Scherer répond qu'il a été dit que le matériel roulant serait de la dernière génération. Cela étant, il observe que les trains français sont moins bruyants que les trains suisses. Il pense que ces personnes étaient trop optimistes.

M. Rikly répond qu'il est envisageable que les marchandises passent ensuite par le tracé du Léman Express lorsque le segment après Evian sera remis en fonction.

Un député PDC demande si le département a proposé un échange aux riverains pour qu'ils renoncent au recours.

M. Scherer répond que les CFF ont proposé d'établir ces parois si une opposante retirait son recours. Il ajoute que celle-ci a refusé mais il mentionne que la commune a demandé le maintien de ces parois.

Un commissaire PDC demande si le système *ressort* a été proposé.

M. Scherer répond par la négative. Il déclare que ce pont a le système le moins performant de l'ensemble du trajet.

Un député PDC déclare avoir l'impression que les mesures qui devraient être prises impliqueraient le gel de l'activité du Léman Express et il demande si cette option a été évaluée, notamment sous l'angle financier.

M. Rikly répond que les CFF ont été auditionnés par Chêne-Bougeries et il mentionne que l'ingénieur qui a été auditionné a indiqué qu'il ne serait pas utile d'arrêter le trafic.

M^{me} Allal signale qu'il est également possible de mener les travaux de nuit lorsque les trains ne circulent pas.

Ce même député remarque que les gens qui ont fait ces promesses étaient sans doute très pressés.

Un député PDC remarque que Carouge a demandé que le train passe sous l'Arve et il mentionne qu'il avait été répondu que cela n'était pas possible car la pente qui en aurait été générée aurait empêché le passage des trains de marchandises. Il pense dès lors que des trains de marchandises passeront tôt ou tard.

Il remarque ensuite que les mesures ne prennent pas en compte les nuisances du train avant et après son passage.

M. Rikly répond que la Micheline qui passait là jadis roulait sur des ballasts, ballasts qui absorbent passablement de bruit. Il mentionne que c'est la réverbération du bruit contre les parois des tunnels qui génère énormément de bruit.

M. Scherer déclare qu'il n'y a pas eu d'estimation réalisée sur le pont et il déclare que les mesures prennent en compte l'ensemble de la ligne. Il déclare que c'est bien là le problème.

Un député UDC demande qui a déposé un recours en 2010 et s'ils ont été déboutés.

M. Scherer répond que c'est son association, associée à une propriétaire qui était particulièrement visée, qui a déposé le recours.

M. Scherer acquiesce quant au refus. Il remarque que le recours posait des questions et il mentionne que le Tribunal fédéral a estimé qu'il s'agissait d'hypothèses.

Ce même député demande qui est l'association concernée à Lancy. Il rappelle que l'association du quartier de la Chapelle avait déposé un recours en son temps, et il demande si les associations ont eu des contacts entre elles.

M. Rikly répond ne pas avoir eu de contact avec les autres associations.

Un député S demande si les régies ont été interpellées par rapport à des questions de double vitrage ou de relogement. Il pense par ailleurs qu'il est nécessaire de maintenir la pétition et de largement la soutenir.

M. Rikly déclare habiter à 180 mètres du pont et il mentionne entendre les trains malgré ses doubles vitrages, alors qu'il n'entend pas le tram qui se trouve à 50 mètres de chez lui.

M^{me} Allal ne pense pas que les doubles vitrages permettront de résoudre le problème en plein été lorsqu'il fait très chaud.

M. Scherer déclare que plusieurs familles ont déjà déménagé.

Discussion interne

Un député PDC déclare qu'il y a urgence. Il pense qu'il n'est pas utile d'entendre toute la république et qu'il faut voter directement le renvoi de cette pétition en demandant l'urgence lors de la prochaine plénière si la commission est unanime. Il signale qu'il y a également des problèmes sur le plateau de Pinchat avec les bruits solidiens et il imagine que les travaux ont été menés rapidement afin de ne pas dépasser les crédits.

Un député UDC déclare que si certains commissaires qui montrent autant d'empressement maintenant auraient réagi pareillement par le passé, la situation ne serait sans doute pas la même à présent. Il mentionne qu'il votera le renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat mais il déclare qu'il est nécessaire d'écouter les personnes incriminées. Il pense que c'est une question de crédibilité. Il estime que c'est le COPIL du Léman Express qu'il faut entendre.

Un député S imagine qu'il faut entendre M. Dal Busco. Il remarque que la pétition précise qu'il y a eu des failles dans la planification et la construction et il pense qu'il faut s'en assurer.

Une députée MCG déclare qu'il y a toute une population qui ne peut plus dormir et elle remarque que ces nuisances peuvent se mesurer. Elle ajoute qu'il y a une urgence et elle déclare qu'il faut renvoyer cette pétition immédiatement.

Audition de M. Serge Dal Busco, conseiller d'Etat (DI), M. Thierry Michel, directeur unité des grands projets à l'OCGC (DI), et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs à l'OCT (DI)

M. Dal Busco prend la parole et déclare que la problématique est bien connue. Il ajoute que les deux pétitions concernent deux secteurs différents avec, du côté de la Seymaz, un tronçon à l'air libre alors que dans l'autre secteur en bordure de la Gare de la Praille, le contexte est complètement ouvert dans un environnement ferroviaire depuis fort longtemps. Il indique que la perception des nuisances diffère dans les deux situations, le bruit au niveau de la Seymaz se développant avant et après le passage du train sur le pont, ce qui n'est pas le cas à Lancy.

M. Dal Busco ajoute que le département a été alerté très rapidement à propos du problème de la Seymaz, dès l'automne 2019, avant la mise en service du Léman Express. Et il remarque avoir reçu les personnes le 12 novembre et s'être rendu sur place pour se rendre compte objectivement de la situation. Il ajoute que ses collaborateurs avaient rappelé que la question du bruit incombait aux CFF puisque ce sont eux qui doivent s'assurer que le

cadre légal est assuré. Néanmoins, il remarque avoir indiqué que la situation vécue sur place était effectivement difficile. Il précise alors avoir demandé à ses services d'étudier les possibilités pour pallier le problème, ce qui a été fait.

Il évoque ensuite la problématique à Lancy en répétant que la configuration est très différente à l'égard de l'environnement sonore, et il remarque que le département a demandé aux CFF d'analyser la situation en faisant des mesures sur place. Il remarque que dans les deux cas, le département a donc agi, certes de manière plus rapide pour la Seymaz compte tenu de la situation.

M. Michel précise que des études techniques ont été menées en décembre et janvier derniers et ont permis de dégager plusieurs solutions. Il remarque que ces dernières ont été expliquées aux pétitionnaires et aux conseillers administratifs des deux communes concernées en mentionnant que la solution couvrant le pont serait retenue. Il ajoute que c'est en l'occurrence la solution qui protège le plus les riverains et il indique que les demandes d'autorisation vont être déposées.

M. Pavageau signale encore qu'en attendant que les travaux soient réalisés, le niveau sonore dans le périmètre de la Seymaz devrait être diminué en soirée grâce à une baisse de la vitesse des trains.

Un député S demande qui est responsable de ces situations. Il se demande pourquoi les mêmes relevés n'ont pas été effectués sur les deux sites. Il se demande encore qui payera ces mesures.

M. Dal Busco répond qu'il n'y a pas forcément de faute. Il ajoute qu'il s'agit d'objectiver la situation. Il remarque alors que des opposants avaient réagi en 2007, au niveau de la Seymaz, et qu'un jugement du Tribunal fédéral était venu finalement trancher la situation.

Il signale ensuite que des mesures sont effectuées tant à la Seymaz qu'à Lancy. Mais il mentionne que la démarche a débuté préalablement à la Seymaz puisque le problème a été porté à la connaissance des autorités avant celui de Lancy. Il répète s'être rendu sur place à la Seymaz et il déclare que les revendications des habitants sont justifiées. Il observe que le bruit à Lancy n'est absolument pas similaire et il remarque que les pétitionnaires de Lancy ont peut-être été inspirés par l'exemple de la Seymaz. Il observe ensuite que les mesures permettront de déterminer si les normes ont été respectées.

M. Michel déclare que c'est le CEVA qui payera ces mesures en tant que maître d'ouvrage. Il ajoute que des mesures correctives sont toujours intégrées au coût général du projet.

Ce même député S déclare que c'est donc l'Etat de Genève qui payera.

M. Michel répond qu'il y a une répartition entre l'Office fédéral des transports et Genève et il remarque que le coût de la couverture qui est envisagée est habituel dans un projet de cette nature. Il ajoute que la question serait plus délicate si le coût dépassait le budget initial.

Un député S demande quelles ont été les mesures pour protéger la population du bruit alors que les promoteurs du projet savaient qu'un problème allait surgir compte tenu du recours.

M. Michel répond que l'autorisation de construire a été donnée car toutes les oppositions avaient été levées.

M. Dal Busco rappelle qu'il y avait eu des sagas épiques à propos d'autres problématiques comme les bruits solidiens, par exemple, et il déclare que c'est le Tribunal fédéral qui a tranché les divergences. Cela étant, il déclare que la réalité à la Seymaz démontre une très forte nuisance.

Il ajoute que l'on pourrait encore se demander si les niveaux de bruit fixés par les normes sont pertinents si les normes à la Seymaz sont respectées.

Un député PLR demande quels sont les délais pour concrétiser des solutions.

M. Michel répond que l'autorisation de construire sera déposée en juin. Il ajoute que la procédure est ensuite fédérale et il remarque que le délai est au moins de 12 mois. Il précise que les pétitionnaires étaient relativement satisfaits d'entendre qu'ils pourraient ouvrir leurs fenêtres l'été suivant. Il doute par ailleurs qu'il y ait des oppositions.

Une députée PDC déclare avoir entendu que la différence entre Lancy et la Seymaz relevait de la configuration ferroviaire. Elle se demande quelles sont les différences.

M. Dal Busco répond que les trains circulent de part et d'autre dans des tunnels et arrivent à l'air libre au niveau de la Seymaz en faisant un bruit très strident avec un effet de tube. Il ajoute qu'à Lancy, le coteau est très long avec une gare marchandise historique et une autoroute passant à proximité avec une ambiance sonore très différente de la Seymaz.

M. Pavageau remarque que l'activité marchandise était plus importante le matin à Lancy qu'elle ne l'est à présent.

Un député UDC évoque la Seymaz et déclare que les pétitionnaires ont fait confiance aux responsables du projet. Il se demande quelle était la teneur de ces promesses qui ont été faites jadis, et si la fermeture de ce tronçon de 70 mètres n'était pas prévue dès l'origine.

M. Dal Busco remarque que si le pont avait été fermé, il n'y aurait pas de problème. Cela étant, il ignore la raison pour laquelle cela n'a pas été fait,

certaines disant que c'était une raison paysagère qui a empêché la fermeture de ce tronçon. Il rappelle ensuite qu'une procédure a été réalisée et il imagine que le Tribunal fédéral ne s'est pas basé sur des promesses pour prendre une décision.

Une députée Ve remarque que les pétitionnaires de Lancy ont indiqué qu'il avait été promis aux habitants qu'ils n'entendraient rien. Cela étant, elle remarque qu'il y a toujours une étape de suivi dans un projet et elle se demande si ce suivi aurait été effectué si aucune plainte n'avait été déposée.

M. Michel répond qu'il y a toujours un suivi assuré. Il indique ainsi que des mesures de bruit sont effectuées sur l'ensemble du tracé. Il pense que les promesses qui ont été faites portaient sur les normes qui seraient respectées.

M. Pavageau ajoute que l'OFT impose aux CFF d'opérer un suivi de leurs infrastructures.

Un député PLR demande s'il sera possible de parvenir à un résultat acceptable pour les habitants à l'égard du pont de la Seymaz.

M. Dal Busco répond qu'il est envisagé de fermer complètement le tronçon. Il ajoute que des statistiques complètes ont été réalisées, et il remarque que ces dernières démontrent que les nuisances sonores seront réduites considérablement une fois les mesures réalisées. Il rappelle d'ailleurs que le bruit est très largement amorti à côté du pont sur l'Arve, un pont qui, il le rappelle, est couvert.

La présidente demande quel est le délai inhérent au suivi d'un projet.

M. Michel répond que des contrôles doivent se dérouler dans l'année qui suit la mise en service. Il ajoute que des mesures ad aeternam sont ensuite réalisées tout au long de la vie d'une infrastructure.

Un député PLR profite de la présence de M. Pavageau pour demander combien il y a d'utilisateurs quotidiens du Léman Express.

M. Pavageau répond que ce sont les compteurs embarqués dans les rames qui permettent de comptabiliser le nombre de passagers. Il précise que ces compteurs sont déchargés lors des entretiens des rames et il remarque que cela n'a pas encore été le cas jusqu'à présent. Cela étant, il mentionne que les estimations indiquent quelques 20 000 à 25 000 passagers quotidiens. Il signale par ailleurs que le nombre d'utilisateurs des TPG n'a pas diminué.

Ce même député PLR demande si les effets sur la circulation automobile sont effectifs.

M. Dal Busco répond que le département n'a pas encore les éléments consolidés. Il ajoute qu'un système de mesurage a été mis en place. Cela étant, il déclare qu'il serait encore nécessaire de pouvoir réaliser des

estimations dans un régime stabilisé, ce qui n'a pas été le cas depuis la mise en service du Léman Express. Il rappelle en effet la grève des cheminots qui avait éclaté en France au moment de l'inauguration du Léman Express, et il observe que le problème sanitaire actuel influe bien évidemment sur la situation.

M. Pavageau mentionne que ce sont des conclusions que l'on peut tirer sur le long terme.

P 2088 : URGENCE de mesures sérieuses et efficaces contre les nuisances sonores du Léman Express à Lancy

Audition de M^{mes} Sophie Linehan et Sabine Gattolliat, habitantes du quartier, pétitionnaires

M^{me} Linehan prend la parole et déclare que les pétitionnaires ne sont pas opposés au Léman Express mais elle remarque que les riverains sont soumis à des nuisances sonores importantes sur tout le trajet se trouvant à l'air libre entre la gare de Pont-Rouge et celle de Bachet, nuisances entraînant des répercussions sur la santé des riverains avec des conséquences sur la vie en famille, les enfants et l'école ainsi qu'une productivité au travail dégradée, et une augmentation d'états dépressifs et de dépressions.

Elle indique que les riverains et habitants vivant à proximité de la nouvelle ligne, à qui on a promis un service silencieux, ont constaté que ce train amène des bruits très forts et des vibrations au passage des liaisons de rail ; que les sifflements, engendrés par les courbes, hurlent sporadiquement à leurs fenêtres et que la fréquence n'offre aucun répit. Elle précise que cette fréquence est insupportable et elle mentionne que le bruit est permanent dans toutes les pièces, empêchant de nombreuses personnes de dormir. Elle ajoute que des grondements et des vibrations permanentes se font entendre dans de nombreux logements même éloignés des rails.

M^{me} Gattolliat remarque qu'il s'agit du trajet non couvert le plus long du Léman Express, sans infrastructure spécifique. Elle répète que les impacts sont extrêmement nocifs sur les habitants. Elle rappelle que les voies ne sont pas en ligne droite et que certains trains ne s'arrêtent pas en sifflant dans les virages. Elle rappelle également que le quartier est mixte avec une école, des immeubles, des villas et des entreprises en petit nombre. Elle ajoute que 3500 à 4000 personnes sont impactées par le bruit du rail, en précisant que lorsque le PAV aura été fait, le nombre de personnes impactées augmentera largement. Elle signale alors que plusieurs pétitions ont été lancées durant et après les travaux et que la presse a évoqué à plusieurs reprises la

problématique. Elle mentionne que le magistrat communal Damien Bonfanti soutient les pétitionnaires.

Elle signale encore que les pétitionnaires ont écrit aux CFF en décembre qui ont répondu que des analyses seraient menées trois mois plus tard.

Elle ajoute que c'est la société CSD qui a en l'occurrence été mandatée pour ce faire et qui n'a pris en compte que les bruits aériens, lesquels présentent une moyenne de 44 à 54 DB, soit un niveau demeurant dans les normes.

Mais elle remarque que les bruits solidiens ne sont pas pris en compte, tout comme l'émergence et la durée du son lié au nombre de trains. Elle précise que cette émergence exerce une pression acoustique énorme.

Elle remarque alors que les conversations sont impossibles lorsque les trains passent, même les fenêtres fermées, et que les troubles du sommeil sont fréquents chez tous les riverains entraînant toute une série de problèmes, notamment le rendement cognitif des adultes et des enfants. Elle ajoute que les pétitionnaires souhaitent que les nuisances occasionnées par le Léman Express soient reconnues. Elle rappelle encore que les trains cargo ne fonctionnent pas du samedi soir au lundi et elle mentionne que des murs antibruit, la réduction de la vitesse des trains, voire une couverture complète des rails avec le passage de la Voie verte ou l'évolution du matériel roulant pourraient être autant de solutions. Elle précise qu'un mur antibruit permettrait de gagner 20 Db.

Un député PLR déclare que la commission a déjà traité une pétition sur ce même problème et a pu mesurer l'ampleur des nuisances. Il remarque alors que l'on a donc menti aux riverains et il se demande comment ces derniers se sont laissé bernier.

M^{me} Gattolliat répond que les riverains n'imaginaient pas que ce projet, voyant des technologies modernes sur coussin d'air, puisse générer autant de bruit. Elle remarque que les CFF ont également indiqué que ces trains feraient moins de bruit que les trains cargo. Elle ajoute en outre que le quartier est relativement défavorisé et elle mentionne que les gens n'ont pas forcément les moyens de se battre.

Un député PLR demande s'il est normal que des gens vivent à Genève cette situation.

M^{me} Gattolliat répond que les CFF indiquent que la limite autorisée en Suisse de 70 Db n'est pas dépassée mais elle répète que les pics ne sont pas pris en compte.

Une députée S demande jusqu'où se propagent les nuisances.

M^{me} Gattolliat répond que l'étude CSD indique que les impacts s'étendent jusqu'à 300 mètres des voies.

M^{me} Linehan remarque habiter à 300 mètres, et elle mentionne qu'elle ne parvient pas dormir. Elle précise que c'est un bruit solidien qu'elle ressent.

Un député MCG demande si les rails pneumatiques ont été posés et quelle est la vitesse des trains.

M^{me} Gattolliat répond par la négative et précise qu'il y a trois types de vitesse, mais elle précise ne pas avoir le détail.

Un député MCG demande s'il y a une différence entre les rames suisses et françaises.

M^{me} Gattolliat répond qu'il y a une différence de qualité sonore mais pas d'impacts.

Un député PDC demande combien il y avait de trains marchandises avant le Léman Express.

M^{me} Gattolliat répond que pour le moment les trains marchandises s'arrêtent à 23h et reprennent à 4h du matin. Elle précise que c'est environ une vingtaine de trains cargos par jour qui passent sur ce tronçon.

Ce même député demande si le fait d'être au-dessus des rails ne diminue pas les nuisances.

M^{me} Gattolliat répond par la négative.

Ce député déclare que les rails flottants ont été installés là où les gens avaient pris position durant les travaux.

Un député S demande si M. Dal Busco est intervenu.

M^{me} Gattolliat répond les pétitionnaires ont contacté M. Dal Busco, fort de l'expérience des pétitionnaires de la Seymaz, mais elle remarque qu'il a invité les pétitionnaires à s'adresser aux CFF sans donner plus de précisions.

Discussion et vote

Un député PDC pense que ces deux pétitions devraient être liées. Il propose de voter le renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat.

Un député PLR déclare partager cet avis. Il rappelle que l'on a menti aux gens pour faire accepter le projet par la population riveraine.

Un député UDC déclare que son parti soutient le renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat. Il signale avoir été surpris de constater que la commission était ébahie par la bande-son du passage des trains en observant qu'il est facile de mettre le volume à fond. Il ajoute, pour le reste, être

d'accord avec les avis exprimés. Il signale déplorer que les riverains n'aient pas pu déposer de recours afin d'obtenir satisfaction, comme d'autres l'ont fait.

Le vice-président passe au vote du renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat :

Oui : 15 (1 EAG, 2 Ve, 3 S, 2 PDC, 1 UDC, 2 MCG, 4 PLR)

Non : –

Abstentions : –

La P 2082 et la P 2088 sont renvoyées unanimement au Conseil d'Etat.

Mesdames et Messieurs les députés,

Après la lecture des auditions des pétitionnaires et au vu des explications fournies, la commission vous demande le renvoi de ces deux pétitions au Conseil d'Etat.

Pétition (2082-A)

Réduire les nuisances sonores lors du passage des trains du Léman Express par le pont de la Seymaz. Protéger la santé et la qualité de vie des habitants

Mesdames et
Messieurs les députés,

A partir du 15 décembre 2019, le Léman Express passera environ 12 fois par heure de 5 :00 à 0 :30 chaque jour et chaque heure de la nuit pendant le week-end par le pont ouvert de la Seymaz ! Lors des essais du matériel roulant, le bruit généré s'est révélé insupportable. Avec la mise en service du Léman Express, les habitants seront soumis à cette nuisance sonore toutes les cinq minutes, ce qui engendra des risques importants pour leur santé et réduira considérablement leur qualité de vie.

Les signataires de cette pétition, adressée au **Grand Conseil** et aux **Conseils municipaux de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg**, ont toujours soutenu le projet du Léman Express et ont accepté, par la suite, les multiples nuisances associées au chantier. Ils ont fait confiance aux promesses des responsables du projet concernant les mesures qui seraient prises pour la prévention de futures nuisances sonores excessives.

L'argumentaire de la pétition explique de manière détaillée des failles dans la planification et la construction du pont et décrit les prévisions légales pour la protection contre le bruit dans des contextes sensibles comme celui du pont de la Seymaz.

Les signataires jugent inacceptable la structure actuelle du pont et demandent la mise en œuvre urgente des solutions proposées ci-dessous :

- l'installation de parois antibruit performantes sur les deux côtés du pont ;
- le revêtement des ouvertures du tunnel avec un matériel phonoabsorbant ;
et
- l'installation d'un système éprouvé pour diminuer le bruit du passage des trains sur les rails.

N.B. 991 signatures

M. Jean-Jacques Rikly
5, chemin du Pont-de-Ville
1224 Chêne-Bougeries

M. Brian Barrow
16, chemin du Pré-Des-Esserts
1224 Chêne-Bougeries

Pétition

(2088-A)

URGENCE de mesures sérieuses et efficaces contre les nuisances sonores du Léman Express à Lancy

Mesdames et
Messieurs les députés,

Nous, riverains du CEVA/Léman Express, subissons une invasion sonore de cacophonies ferroviaires depuis les premiers essais de cette nouvelle liaison, ici, entre la gare de Pont-Rouge et celle de Bachet. De toute évidence, tous les moyens adéquats et nécessaires n'ont pas été mis en œuvre, malgré les promesses et notre soutien au projet.

Les riverains et habitants vivant à proximité de la nouvelle ligne, à qui on a promis un service silencieux, ont constaté que ce train amène de forts bruits et vibrations au passage des liaisons de rail ; que les sifflements, engendrés par les courbes, hurlent sporadiquement à leurs fenêtres et que la fréquence n'offre aucun répit. Le déplacement de ces monstres peut faire croire à l'arrivée d'un orage : quelque 230 fois par jour ! De jour comme de nuit, fériés et vacances compris. Fini les repas sur le balcon ou la terrasse.

Faisons-nous partie d'une nouvelle expérimentation en matière de santé publique ? Les conséquences d'un vacarme régulier sur notre santé, afin de compléter ce qui est déjà avéré : sommeil non réparateur et décousu, générant un état de fatigue profond voire l'épuisement. Stress continu, avec des conséquences sur la vie en famille, les enfants et l'école. Une productivité au travail dégradée, augmentation d'états dépressifs et de dépressions... sans parler du phénomène des maladies cardiométaboliques.

Nos enfants, comme certains d'entre nous adultes, ont changé de chambre pour ceux qui le pouvaient évidemment. Et nos enfants nous ont demandé si on allait déménager ? « Tellement ça fait du bruit ! »

Cette situation est inacceptable pour nous, habitants de Lancy, comme elle le serait pour n'importe quel être humain. Et sommet de l'ironie, il y a 10 ans, on nous avait promis un passage sans aucune nuisance sonore : « Vous verrez ces nouveaux trains, on ne les entend même pas ! »

On croit faire un cauchemar mais c'est bien les trains qui nous ont réveillés !!!

Les signataires de la pétition demandent aux autorités cantonales et communales de :

- **Réaliser immédiatement une expertise indépendante sur les nuisances sonores et solidiennes occasionnées par le trafic ferroviaire.**
- **Prendre et faire prendre toutes les mesures utiles afin d'éliminer les nuisances sonores et solidiennes subies par les riverains du tracé.**

Contrôler l'efficacité de ces mesures, afin de garantir leurs effets dans le temps et ce, sans limite (comme le spécifie l'ordonnance fédérale 742.144.1).

N.B. 543 signatures
Groupement lancé des
riverains lésés par le bruit
M. Alexandre Pislér
Avenue Eugène-Lance 57
1212 Grand-Lancy