

*Date de dépôt : 9 octobre 2017*

## **Rapport**

**de la Commission des travaux chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives (CEVA)**

*Rapport de majorité de M. Christo Ivanov (page 1)*

*Rapport de minorité de M. Christian Flury (page 17)*

### **RAPPORT DE LA MAJORITÉ**

#### **Rapport de M. Christo Ivanov**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie le 26 septembre 2017 pour étudier le RD 1186.

Elle a siégé sous la présidence de M. Guy Mettan. Le procès-verbal a été tenu par M. Sébastien Pasche. Qu'ils soient remerciés pour la qualité de leur travail.

Ont également participé aux travaux de la commission : M. Allan Rosset, responsable investissements (DF), et M. Nicolas Huber, secrétaire scientifique (SGGC). Qu'ils soient ici remerciés de leurs apports appréciés aux travaux de la commission.

**Présentation du RD 1186 par M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat (DETA), M. Jean-Baptiste Ferey, secrétaire adjoint (DETA), M. Thierry Michel, directeur des grands projets (DETA), et M. Antoine Da Trindade, directeur du projet CEVA (DETA)**

Le président souhaite la bienvenue aux représentants du département et leur cède la parole.

M. Barthassat remercie la commission et indique tout d'abord qu'ils vont donc faire un point de situation comme d'habitude sur les avancements du CEVA. Il précise que presque 30 000 personnes se sont déplacées lors des portes ouvertes, le week-end dernier. Il relève que les gens se réjouissent que l'on arrive au bout des travaux et indique avoir l'impression qu'ils prennent possession du chantier. Il souligne que, au niveau des coûts, l'on maintient la stabilité et que l'on a maintenant une diminution des risques de moitié. Il ajoute que l'on a eu une autorisation partielle sur les lots concernant les dalles flottantes, pour continuer à travailler où il n'y a pas de dalles flottantes, ce qui signifie que l'on arriverait normalement à terminer le chantier, sous réserve d'autres recours, à fin 2019.

M. Da Trindade explique tout d'abord que l'on a des finances qui sont stables, avec un dépassement estimé à 54 millions à la fin des chantiers. Il souligne que les creuses des tunnels sont terminées, ce qui signifie que tous les risques importants d'accidents et d'effondrements sont également terminés et donc que ces risques ne sont plus estimés qu'à 78 millions. Il ajoute que l'on a aussi clôturé petit à petit l'ensemble des contrats de gestion des travaux de génie civil. Il précise ensuite que l'avancement des travaux est de plus de 80% et que l'objectif de mise en service de la gare de Lancy Pont-Rouge est toujours pour décembre 2017 car, dès mi-2018, l'offre au quart d'heure du tronçon Coppet-Lancy devient effective, l'offre actuelle étant desservie sur un seul quai.

Au niveau du détail des travaux, il souligne que, au niveau du pont de la Jonction, il y a déjà le ballast et que le bétonnage de la passerelle de mobilité douce est en cours. Il précise ensuite que, au niveau de la gare de Lancy Pont-Rouge, l'on se trouve vraiment dans les derniers travaux de câblage, de signalisation et d'installation technique. Il précise que la tour de CFF Immobilier se construit étage par étage, qu'elle monte et qu'il s'agit donc de l'un des bâtiments importants du PAV au Pont-Rouge.

Au niveau de Carouge-Bachet, il rappelle que le gros œuvre est terminé ; il souligne que la charpente métallique est entièrement montée et que l'on va maintenant installer les briques de verre, côté Bachet, d'ici à la fin de l'année. Il ajoute que les briques de verre sont déjà installées du côté du stade.

M. Da Trindade explique ensuite que les aménagements, de part et d'autre du Val d'Arve, sont faits soit par eux, soit par la Ville de Carouge. Il précise qu'ils sont en train de terminer de fermer cette tranchée couverte.

Un commissaire (S) ne comprend pas comment ils vont faire passer cette tranchée au niveau de la route de Veyrier.

M. Da Trindade souligne qu'elle va passer sous la route et que l'on est donc en train de « fermer la boîte ». Il observe que beaucoup de gens, aux portes ouvertes, demandaient en effet comment ils allaient passer au niveau de la route. Il relève ensuite que, au niveau du tunnel de Champel, le bétonnage de la voûte est en cours et que cela devrait être terminé d'ici janvier prochain, afin que l'on puisse effectuer tous les tests vibratoires nécessaires à ce moment-là. Il souligne que la halte est entièrement terminée ; il rappelle qu'ils ont obtenu cet été l'autorisation pour construire 2 ascenseurs supplémentaires au niveau de l'hôpital et donc que les travaux vont débiter. Il explique ensuite que, à la gare des Eaux-Vives, la charpente de la halte est terminée et que cette émergence devrait être finalisée à la fin de l'année.

Il souligne que, à Chêne-Bourg, l'architecture est terminée, qu'il y a déjà des câbles tirés et des armoires électriques, mais qu'il y a néanmoins des équipements sensibles pour lesquels ils attendent encore avant de les installer. Il relève qu'à l'automne vont commencer les différents projets immobiliers aux abords de la gare. Il précise en outre qu'ils sont toujours actifs au niveau des quais, notamment en ce qui concerne les charpentes. Concernant la voie verte, il précise que les terrassements sont faits, qu'ils ont fait des tests avec les communes afin de régler les lumières, lesquelles s'intensifient par détection, selon les passages, dans le but que cela reste sécurisant pour les utilisateurs, mais sans gêner le voisinage et la faune de la voie verte.

Il explique ensuite que, au niveau de la technique ferroviaire, ils sont en train de poser l'ensemble des équipements sur le lot 7 (entre Genève et la France). Il précise que, au niveau du lot 3, les câbles sont bel et bien tirés dans le tunnel de Pinchat, même s'ils ne sont pas visibles. Il précise qu'ils ont donc obtenu l'autorisation partielle de continuer les travaux hors de la zone des opposants, car cela ne portait pas préjudice aux opposants ; il ajoute que l'OFE a bel et bien validé leur projet. Il précise que les composantes de la dalle flottante sont des tapis qui vont absorber le passage des trains.

Il observe qu'il y en a ici sur l'ensemble de la dalle, y compris sur les côtés. Il précise qu'il y a donc des prédalles fabriquées et posées sur les tapis, une étanchéité, puis ensuite le bétonnage de la dalle flottante à proprement parler. Il souligne qu'il y a enfin un béton de finition, les blochets et les rails.

Il explique que cette zone part de la frontière et qu'il y a environ 700 mètres de voies qui sont bétonnées ; il précise qu'ils vont faire une première voie, puis ensuite la deuxième. Il observe que les oppositions se situent sur ce secteur, d'où la demande d'autorisation partielle (en vert sur le schéma de la p.7), et il ajoute qu'il n'y a pas eu de recours.

Il relève que l'OFP doit encore rendre une décision pour la zone centrale où il y a 3 oppositions. Il ajoute qu'il y a enfin 1 opposition collective et 3 autres oppositions qui se sont manifestées au niveau du tunnel de Pinchat. Il relève qu'il y a en outre deux procédures en cours, mais sans opposition, et donc qu'ils devraient recevoir une autorisation de construire sans problème. Il explique ensuite qu'ils ont déjà l'autorisation sur la halte de Champel, tandis qu'entre Champel-Hôpital et Théodore Weber, ils doivent terminer le bétonnage du tunnel, de manière à faire les tests et ensuite un dossier.

Il évoque enfin les presque 30 000 visites à l'occasion des journées portes ouvertes. Il montre ensuite à la commission un appareil qui simule les vibrations d'un passage de train et montre le réel effet que les tapis des dalles flottantes produisent sur les rails. Il précise qu'ils ont maintenant mesuré la quasi-totalité du parcours, qu'ils ont une mesure confort et qu'ils sont sûrs que c'est donc ce type de vibrations atténuées que les riverains du CEVA auront en réalité.

Une commissaire (S) rappelle que l'on avait déjà évoqué les oppositions par le passé et que la commission avait demandé à connaître le nom de ces opposants ; elle se permet donc de redemander aux personnes auditionnées si elles sont à même de donner ces noms, compte tenu notamment du fait que la plupart des oppositions sont en train d'être levées. Elle estime que le rôle de la commission est de pouvoir travailler de manière ouverte, en faisant des recommandations après avoir reçu les éventuels opposants, mais qu'en l'occurrence l'on ne sait toujours pas qui sont ces personnes.

Elle précise que l'on sait cependant que le coût de la facture va grandir de manière conséquente et estime qu'il est un peu particulier que l'on retrouve toujours les mêmes personnes à tous les stades de la procédure.

M. Barthassat lui répond que l'on a actuellement une autorisation partielle, que les travaux continuent normalement et que, pendant ce temps, les recours sont traités sur les tronçons où l'on ne peut pas faire de travaux aujourd'hui ; il pense que l'on pourra continuer comme si de rien n'était, une fois que ces recours seront traités. Il explique qu'ils partent du principe qu'ils ne vont pas payer ces gens et que les technologies employées sont bonnes et au-dessus des normes en vigueur.

M. Da Trindade souligne que l'OFT a stipulé que les noms des opposants n'étaient pas communicables. Il précise qu'il faudrait idéalement que les gens de Pinchat n'aillent pas au TFA après la décision du TF car, dans le cas contraire, il y aurait clairement des risques que la mise en service prévue à fin 2019 soit retardée.

Le président se demande s'il vaudrait la peine que la commission les rencontre.

Une commissaire (S) observe qu'il y a donc bien des risques ; elle précise qu'il ne s'agit pas d'une histoire de clouer des personnes au pilori, mais de souligner que, régulièrement, l'on aura les mêmes personnes qui s'opposent et que cela peut mener au risque de retarder la mise en service.

Elle observe qu'au final, s'il s'agit uniquement de questions de procédure, l'intérêt public est alors supérieur. Elle ajoute enfin que les gens qui font des référendums ont au moins la capacité d'avancer en utilisant les droits démocratiques, contrairement à ces gens qui agissent de manière masquée.

M. Barthassat rappelle qu'aujourd'hui l'on maîtrise l'agenda, contrairement à ce que certains disaient ; il pense qu'au pire des cas, si l'on rajoute la part des risques, l'on se retrouve avec un dépassement à 130 millions. Il souligne que l'on n'arrivera donc jamais au demi-milliard ou au milliard de dépassements que certains avaient avancé.

Un commissaire (PLR) se demande donc ce qu'il reste actuellement comme oppositions.

M. Da Trindade lui répond qu'il y en a 8, plus celles qui sont potentielles par rapport à la mise à l'enquête.

Un commissaire (PLR) comprend qu'il y a donc 8 oppositions et une seule mise à l'enquête.

M. Da Trindade lui répond que le but est de lancer les procédures dès que les ouvrages sont terminés.

Un commissaire (PLR) se demande, au niveau de la surface de la voie verte, si les oppositions pourraient en empêcher l'ouverture.

M. Da Trindade précise que l'objectif est d'ouvrir la voie verte à la fin de l'année ; il relève que cela va dépendre surtout du climat, car certains matériaux ne peuvent pas se poser à moins de 5 degrés, mais que les oppositions n'ont pas d'influence là-dessus. Il souligne que, au plus tard, elle sera opérationnelle au printemps 2018.

Un commissaire (PLR) se demande s'il y a un investissement de la part des CFF au niveau de la parcelle vers le chemin qui va descendre sur Pont-Rouge.

M. Ferey relève que l'on voit sur l'image de Lancy-Pont-Rouge les différentes parcelles, mais que cette parcelle concerne ici les activités de CFF Immobilier et que l'on ne sait pas encore ce qui va y être construit.

M. Barthassat désire s'assurer que ce n'est pas la même association qui fait recours partout.

M. Ferey lui répond qu'il s'agit à chaque fois de riverains différents.

Un commissaire (Ve) désire s'assurer que les images de la voie verte ne montrent pas l'état définitif.

M. Da Trindade lui répond qu'il y aura des endroits où il y aura plus d'arbres et que ce n'est donc clairement pas l'état définitif de la voie verte.

Un commissaire (Ve) se demande, au niveau des Eaux-Vives, quand les immeubles vont être construits.

M. Da Trindade précise que, au niveau des Eaux-Vives, il y a actuellement l'ensemble « Tête de gare » (La Comédie et un immeuble locatif), construit par CFF Immobilier, qui doit être bouclé à fin 2019, tandis que les bâtiments du côté Frank Thomas sont prévus pour après la mise en service à fin 2019.

Un commissaire (Ve) se demande quelle est la distance entre la gare du Bachet et celle de Lancy-Pont-Rouge, puis entre les Eaux-Vives et Chêne-Bourg.

M. Da Trindade lui répond qu'il y a un peu plus de 1 km entre Bachet et Pont-Rouge et environ 2,4 km entre Eaux-Vives et Chêne-Bourg.

Un commissaire (Ve) désire savoir si les noms des gares sont les noms finaux.

M. Da Trindade souligne que ce sont ces noms qui seront utilisés jusqu'à ce que d'autres noms (ou pas) soient choisis ; il ajoute que Lancy-Pont-Rouge sera mise en service sous ce nom-là, même si cela pourrait être changé en 2018.

Le président se demande pourquoi l'on ne peut pas intervenir à l'OFT pour faire changer les noms.

M. Da Trindade souligne que l'OFT a déjà émis son avis et s'est prononcé en faveur du canton de Genève. Il souligne que Lancy a ensuite fait recours au TF et au DETEC.

Un commissaire (MCG) précise que les travaux de la zone sud à Chêne-Bourg démarrent demain. Il ajoute qu'il y a une super présentation sur la page de l'école d'ingénieurs de Genève sur les différents tronçons de la gare CEVA, avec toutes les distances. Il se demande par ailleurs si, dans les

zones soumises à opposition, ils vont faire de nouvelles mesures pour valider les matériaux phonoabsorbants. Par ailleurs, il désire connaître l'état de traitement du recours quant au traitement des gravats du chantier CEVA.

M. Da Trindade précise qu'ils ont fait des mesures tous les 50 m, chez les particuliers. Il rappelle qu'ils ont fait deux campagnes de mesures sur le lot 7 pour vérifier que leurs calculs étaient bien avérés, ce qui était le cas. Il précise que la norme VBSR impose 25 dB en moyenne horaire de nuit. Il souligne qu'ils ont par exemple mesuré à un endroit 27 dB, qu'ils ont alors rajouté 4 dB (comme marge d'erreur) et ils se sont demandé quelle était la dalle flottante qui permettait d'arriver à 25 dB.

Il précise qu'ils ont encore rajouté 4 dB de marge de confort et donc que l'on a en tout 8 dB de marge d'erreur et de confort, par rapport aux normes en vigueur, ce qui donne une certaine sécurité sur une échelle logarithmique quant au respect des normes des dispositifs. Concernant la seconde question, il souligne qu'ils ont trouvé un accord avant la fin de l'été, qu'ils n'ont rien payé pour les gravats, mais qu'ils ont payé sur d'autres choses, notamment au sujet des zones d'arrivée.

Il précise qu'ils ont analysé, fait expertiser et sont tombés d'accord sur un accord financier. Il précise donc qu'il n'y aura ni procès ni surcoût là-dessus.

M. Ferey ajoute qu'ils avaient des revendications très poussées et que M. Da Trindade leur a démontré, au fil des séances, qu'il n'y avait aucune chance d'aboutir, ce qu'ils ont finalement compris, et qu'il était donc absurde d'aller jusqu'au tribunal pour des revendications infondées.

Un commissaire (MCG) se demande si les normes VBSR sont des mesures de crête ou moyennes.

M. Da Trindade lui répond qu'il s'agit de moyennes.

Un commissaire (S) indique avoir vu qu'il n'y avait, à Chêne-Bourg, qu'un escalator par quai et il se demande s'il y a une possibilité d'en rajouter.

M. Da Trindade souligne qu'il est toujours possible d'en rajouter après coup, mais que ce qui est pour le moment prévu correspond aux normes.

M. Barthassat relève que la plupart des remarques lors des visites concernaient les escaliers que les gens jugeaient assez raides.

M. Da Trindade précise que les standards sont ce qu'ils sont, qu'ils doivent les suivre, qu'il y a certes mieux, mais que c'est toujours plus cher. Il relève en outre que l'on peut quand même rentrer 2 à 3 poussettes dans l'ascenseur.

Un commissaire (UDC) se demande ce qu'il en est du tunnel de liaison entre la halte de Champel et l'hôpital et si quelque chose est prévu au-delà.

M. Michel souligne que l'excavation va se terminer la semaine prochaine au niveau de ce tunnel et qu'il est bel et bien prévu que le tunnel s'arrête sur la halte du CEVA, (il commence à la Cave à fromage).

Un commissaire (UDC) relève qu'il y a eu à Carouge un plan de développement ; il se demande s'il y aura à ce sujet des plus-values ou des moins-values.

M. Da Trindade explique que le principe consiste à avoir l'obligation de remettre en l'état existant et que, si la commune souhaite aménager quelque chose de différent, alors les surcoûts sont pris en charge par la commune.

Un commissaire (UDC) se demande si le côté français terminera ses travaux en même temps que le canton de Genève.

M. Da Trindade lui répond par l'affirmative ; il souligne qu'ils ont terminé toute la creuse, que les rails sont déjà posés et qu'ils en sont à la technique ferroviaire, comme les conduites incendies, etc. Il relève que la prochaine grande étape aura lieu en mars 2018, pour la fermeture et la modernisation de la gare d'Annemasse.

Il souligne qu'ils ont demandé au projet CEVA de leur fournir 15 KV en février 2019, pour qu'ils puissent réaliser tous les tests nécessaires et pour qu'enfin, à l'été 2019, les installations soient prêtes du côté français.

Le président remercie les personnes auditionnées et les raccompagne.

Le président met aux voix le RD 1186 :

<b>Pour :</b>	<b>12 (3 S, 1 EAG, 1 Ve, 2 UDC, 4 PLR, 1 PDC)</b>
<b>Contre :</b>	<b>3 (3 MCG)</b>
<b>Abstention :</b>	<b>–</b>

**La commission prend acte du RD 1186.**

**La catégorie II est préavisée.**






**Etat des travaux**  
Antoine Da Trindade



Commission des travaux  
26 septembre 2017

## Projet CEVA



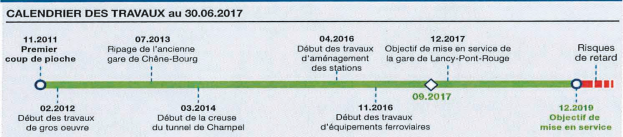


CEVA commission des travaux 20170926 1

### Tableau de bord

**CALENDRIER DES TRAVAUX au 30.06.2017**



11.2011 Premier coup de pioche  
02.2012 Début des travaux de gros oeuvre  
07.2013 Ripage de l'ancienne gare de Chêne-Bourg  
03.2014 Début de la creuse du tunnel de Champel  
04.2016 Début des travaux d'aménagement des stations  
11.2016 Début des travaux d'équipements ferroviaires  
12.2017 Objectif de mise en service de la gare de Lancy-Pont-Rouge  
09.2017  
12.2019 Objectif de mise en service  
Risques de retard

**FINANCES au 30.06.2017 (en millions)**


Budget (base de prix 2008)	CHF 1'001
Dépenses	CHF 1'224,83
Engagements financiers (y.c. dépenses)	CHF 1'408
Prévision coûts finaux (base de prix 2008)	CHF 1'820,3
Prévision coûts finaux (base de prix actuel)	CHF 1'967,4
Risques	CHF 74

**DONNÉES au 30.05.2017**

Taux d'avancement global	82%
Nombre d'ouvriers	168
Nombre d'entreprises et bureaux	73

**CREUSE DES TUNNELS: Au 8.06.2017, les deux tunnels sont creusés!**

<b>Tunnel de Pinchat 2'100m</b>		
Front Bachet (pièce secteur)	CREUSE TERMINÉE!	Front Val d'Arve (pièce secteur)
<b>Tunnel de Champel 1'630m</b>		
Front Val d'Arve (pièce secteur)	CREUSE TERMINÉE!	Front Théodore-Weber (pièce secteur)

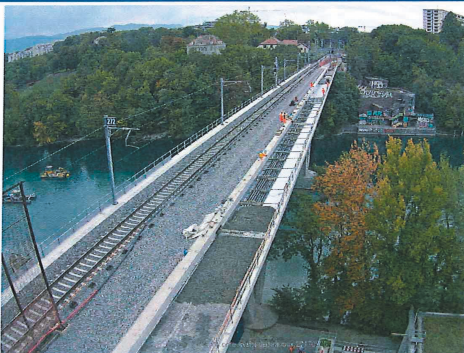


CEVA commission des travaux 20170626 2



SBB CFF FFS

## Pont de la jonction: pose ballast / bétonnage passerelle



CEVA

3



SBB CFF FFS

## Gare de Lancy Pont Rouge: pose technique ferroviaire





## Halte de Carouge-Bachet: pose charpente côté TPG



CEVA

5



## Halte de Carouge-Bachet: charpente terminée côté Praille



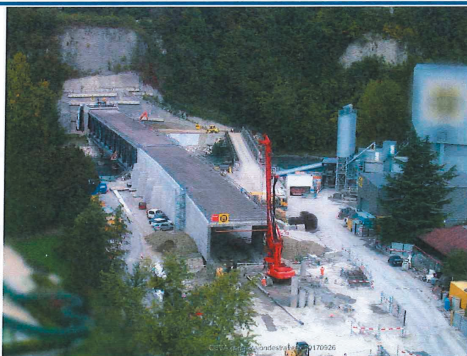
CEVA

6



SBB CFF FFS

## Val d'Arve: travaux tranchée couverte de liaison



CEVA

7



SBB CFF FFS

## Tunnel de Champel: bétonnage voute en cours CHHOP - GEV



CEVA

CEVA.com/m/1p/ovds/travaux/20170526

8





 SBB CFF FFS

## Halte de Champel: architecture finalisé (hors quais)



**CEVA**

9



 SBB CFF FFS

## Gare des Eaux-Vives: architecture chemin Frank-Thomas



**CEVA**

CEVA.com/misson/les-travaux-2017/0526

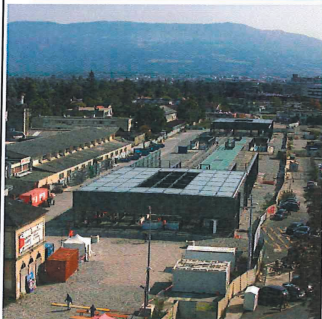
1

0



SBB CFF FFS

## Gare Chêne-Bourg: architecture terminée



CEVA

CEVA.com/mis/le/des/travaux/2011/05/06

1



SBB CFF FFS

## Voie verte: travaux de génie civil et replantations en cours



CEVA

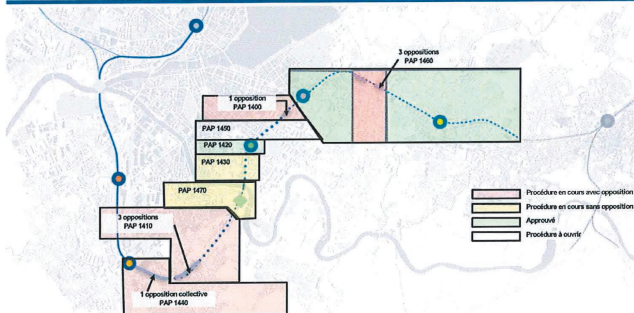
CEVA.com/mis/le/des/travaux/2011/05/28

## Techfer: pose des équipements lot 7 (DFL) & lot 3




CEVA.commission20170326

## Procédures DFL: situation




CEVA.commission20170326

 1  
4



### Portes ouvertes : près de 30'000 visites



1  
5



*Date de dépôt : 7 novembre 2017*

## RAPPORT DE LA MINORITÉ

### **Rapport de M. Christian Flury**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La Commission des travaux doit régulièrement se pencher sur les rapports du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives (CEVA).

Dès le départ, le MCG s'est opposé à ce projet pharaonique dont le trajet ne dessert qu'imparfaitement le territoire genevois et ne correspond plus aux besoins de l'agglomération genevoise du XXI<sup>e</sup> siècle.

Le Léman Express, qui circulera sur les voies du CEVA, permettra surtout un afflux facilité de travailleurs frontaliers provenant d'Annemasse et de la vallée de l'Arve qui viendront occasionner une concurrence excessive sur le marché de l'emploi genevois pourtant déjà touché par un fort taux de chômage.

En finalité, ce ne sera qu'une infime partie de nos résidents qui en profitera, alors que la collectivité genevoise supporte les frais de construction – frais de construction qui auront surtout bénéficié à un gros bureau d'ingénieurs ayant son siège dans l'Hexagone.

Si le projet ne satisfait pas le MCG, nous devons bien nous en contenter et nous devons reconnaître que les « dégâts » globaux ont pu être atténués.

A ce titre, nous retiendrons quelques points.

Le montant final de dépassements est maintenant (lors de la dépose de ce rapport) estimé à 54 millions étant donné que toutes les creuses de tunnels sont terminées, ce qui signifie que les risques importants d'effondrement et d'accident sont terminés (ils étaient estimés à 78 millions).

Les revendications des transporteurs liées aux distances supplémentaires qu'ils devaient effectuer pour aller déverser le gravier provenant du chantier loin en France ont pu se régler à l'amiable et sans surcoût pour notre part.

La gare de Lancy-Pont-Rouge devrait pouvoir être inaugurée en décembre de cette année, ce qui permettra l'introduction d'un horaire cadencé au quart d'heure de la ligne Coppet-Pont-Rouge.

Nous regretterons, par contre, que cette gare entièrement située sur sol lancéen soit inaugurée avec son nom actuel et, lorsque le Léman Express entrera en fonction, qu'elle soit appelée à changer de nom à cause de certains fonctionnaires psychorigides qui veulent absolument l'appeler d'un nom commençant par « Genève ». Peut-être que, d'ici là, une décision de la justice, saisie par la Ville de Lancy, empêchera cette aberration.

Le long du tracé, les Genevois voient émerger des espèces d'étagères métalliques portant des baies vitrées. Certains sont surpris de voir à quoi ressemble le produit du coup de crayon de ce très cher architecte français dont les projets ont été retenus. Ils finiront bien par s'y habituer.

Quant au délai de mise en service qui était initialement prévu pour la fin 2019, nous devons nous attendre à un retard pouvant atteindre 18 mois en raison de recours de voisins.

Actuellement, 8 recours sont pendants, sous réserve de nouveaux liés au secteur dont la réalisation n'a pas encore été mise à l'enquête. Ces retards sont liés à la durée des procédures et pourraient encore s'allonger si les opposants portent leurs dossiers au TFA après décision du TF défavorable à leur encontre.

Il s'agit de recours liés aux bruits solidiens engendrés par le passage de trains dans des tunnels à proximité de leurs habitations et à leurs effets sur la qualité de vie des riverains ainsi que sur la dépréciation de leurs biens immobiliers.

Sur la base de ces explications, Mesdames et Messieurs les députés, le Mouvement Citoyen Genevois confirme son opposition à ce projet et refuse ce rapport, vous invitant à faire de même.