

Date de dépôt : 29 mars 2017

Rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur la pétition relative aux nuisances sonores provoquées par la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 29 janvier 2015, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition dont le libellé est le suivant :

Depuis mi-avril 2014 les travaux d'excavation du tunnel de Pinchat provoquent des vibrations et des nuisances sonores très importantes. Ces bruits sont émis par les foreuses et les excavatrices et se propagent dans le sous-sol pour se manifester à l'intérieur des immeubles où ils résonnent. Ils sont presque inaudibles à l'extérieur.

La direction du projet CEVA autorise l'exécution de travaux très bruyants de nuit, en violation de la directive fédérale sur le bruit des chantiers, qui pourtant s'applique du fait de l'art. 6 de l'OPB et de la charge n° 2.50.01 de la décision d'approbation de plan émise par l'OFT le 5 mai 2008.

De plus, ces nuisances démontrent que le sous-sol traversé par le tunnel est particulièrement propice à la propagation des sons solidiens. Une caractéristique à prendre en compte car elle perdurera quand les trains circuleront, avec tous les inconvénients prévisibles pour les immeubles existants ou à construire dans le quartier.

Par conséquent, les pétitionnaires prient le Grand Conseil :

- D'intervenir auprès de la direction du projet CEVA pour que les horaires légaux soient respectés.*
- D'ordonner à la direction du CEVA de mettre en œuvre, pour le Tunnel de Pinchat, les mesures de protection contre les bruits de futur train au même niveau que pour le S-Bahn de Zurich et le Tunnel de Champel.*

- *De donner à la direction du projet CEVA les moyens en temps et en argent de remplir ces exigences.*

N.B. 49 signatures

p.a. Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle

Monsieur Fabio Heer

Président

14B rte de La-Chapelle

1212 Grand-Lancy

En date du 11 novembre 2015, le Conseil d'Etat a déposé au Grand Conseil la réponse suivante :

En préambule, notre Conseil relève qu'une plainte relative aux nuisances du chantier du projet de la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse en relation avec la creuse du Tunnel de Pinchat a été déposée le 10 juin 2014 par l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle (ASSC) et autres plaignants. Un recours a été déposé le 17 juin 2015, il est pendant au Tribunal administratif fédéral (TAF).

Sans préjugé des décisions du TAF, notre Conseil s'appuie sur les considérants de l'OFT qui constate que le maître d'ouvrage a pris les mesures nécessaires pour répondre à la première invite des pétitionnaires. En effet, la direction du projet CEVA, en fonction des plaintes du voisinage, a modifié en partie sa façon de travailler afin de réduire les nuisances.

En ce qui concerne les mesures de protection pour l'exploitation ferroviaire, notre Conseil par l'intermédiaire du COPIL et de la direction du projet, s'assurent qu'elles seront mises en œuvre selon les mêmes principes sur tout le tracé du projet.

En ce qui concerne les moyens, les analyses et travaux nécessaires sont bien planifiés et les conséquences financières prises en compte dans le budget du projet.

En date du 1^{er} septembre 2016, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat sa réponse P 1904-B afin qu'elle soit complétée.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En ce qui concerne la première invite de la pétition, l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle (ASSC) et autres habitants du secteur de La Chapelle au Grand-Lancy ont déposé le 10 juin 2014, auprès de l'Office fédéral des transports (OFT), une plainte relative aux nuisances du chantier du projet de la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse en relation avec la creuse du Tunnel de Pinchat. Suite à la décision rendue par l'OFT, ils ont fait recours le 17 juin 2015 au Tribunal administratif fédéral (TAF). Le TAF a rejeté leur recours par arrêt du 16 mars 2016.

Notre Conseil relève qu'il est démontré que la direction de projet a pris les mesures nécessaires pour réduire autant que possible les nuisances subies par les riverains pendant la phase chantier.

En ce qui concerne les mesures de protection contre le bruit pour l'exploitation ferroviaire, notre Conseil rappelle que, lors de la décision d'approbation des plans du 5 mai 2008, l'Office fédéral des transports (OFT) a exigé que les conditions à respecter pour atténuer les vibrations soient définies ultérieurement, une fois l'ouvrage construit et sur la base de mesures in situ permettant d'évaluer l'atteinte effective des vibrations pour les riverains. Cette exigence a été complétée par l'obligation de mettre à l'enquête les solutions techniques déterminées par ces mesures pour réduire la transmission des vibrations.

Pour ce faire, des tests et mesurages de vibrations et de bruit solidien sont effectués à l'aide d'un camion vibreur sur l'ensemble du tracé CEVA en souterrain, au fur et à mesure de l'achèvement du gros œuvre. Ils s'échelonnent sur 2 ans et permettent de déterminer le dispositif anti-vibrations à mettre en place pour diminuer l'impact des trains en souterrain sur les bâtiments du voisinage.

A ce jour, six campagnes de mesurages ont eu lieu depuis le mois de février 2016 : dans le tunnel de Pinchat, dans la halte de Champel-Hôpital et de la gare de Genève – Eaux-Vives jusqu'à la frontière. Il reste aujourd'hui à effectuer des mesures au Val d'Arve et dans le tunnel de Champel.

Ces campagnes, effectuées l'ensemble du tracé, font l'objet de mise à l'enquête publique et permettent à tous les riverains de prendre connaissance des mesures et des solutions techniques choisies pour atténuer les vibrations. Les procédures de mise à l'enquête déjà réalisées à ce jour concernent le secteur Théodore Weber – Eaux-Vives, le secteur Eaux-Vives – Frontière, et la halte de Champel; les prochaines mises à l'enquête concerneront le tunnel de Pinchat, puis le tunnel de Champel.

Notre conseil rappelle la volonté des maîtres d'ouvrage qui est d'aller au-delà des exigences légales qui sont cadrées par la norme EVBSR (évaluation des vibrations et du bruit solidien des installations de transport sur rails). Un renforcement des mesures de lutte contre les vibrations et les sons solidiens a été acté par la Confédération et le canton de Genève, qui ont octroyé au projet CEVA une somme de 13 millions pour aller au-delà de la norme EVBSR en mettant en place des mesures « confort » sur tout le long du tracé qui vont au-delà des seuils fixés par cette norme. Ainsi, les mesures constructives qui seront mises en place permettront d'atteindre un degré d'atténuation des vibrations et du son solidien supérieur à celui préconisé par la norme applicable. Ces mesures traduisent également la volonté, plus large, des maîtres d'ouvrage que le chantier maintienne le cap de l'exemplarité.

Notre Conseil peut ainsi affirmer que les riverains sur l'ensemble du tracé sont traités avec équité. Il confirme également que les moyens nécessaires seront alloués pour répondre à la protection des riverains.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :
Anja WYDEN GUELPA

Le président :
François LONGCHAMP