

Date de dépôt : 15 septembre 2014

Réponse du Conseil d'Etat **à la question écrite de M. Serge Hiltbold : Trams : des nuisances sonores évitables**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 6 juin 2014, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite ordinaire qui a la teneur suivante :

Le réseau de tram, en milieu urbain, peut générer des nuisances sonores qui, tard le soir ou tôt le matin en particulier, ont d'importantes répercussions sur la qualité de vie des riverains. Les études les plus récentes montrent d'ailleurs que même en plein sommeil, un corps exposé au bruit subit un stress potentiellement générateur de problèmes de santé, notamment cardiaques.

Dans le Vieux-Carouge par exemple, de nombreux appartements sont situés le long de la ligne 12. Ils sont donc, a priori, très exposés. Or, en réalité, les nuisances sonores dues au passage des trams ne sont pas une fatalité : elles sont souvent dues à une vitesse excessive causant crissements, freinages trop brusques, etc. Le bruit peut en effet facilement être réduit par une vitesse et une conduite adaptées. Lorsque ce n'est pas le cas en revanche, les habitants sont réveillés dès le passage des premiers convois, après 4h du matin, et peuvent difficilement dormir avant minuit.

Une situation difficilement acceptable, ce d'autant plus que la densité de population est élevée au centre-ville et que le problème est susceptible de concerner de nombreuses familles. Par conséquent, il est primordial, dans ce type de zones, que les conducteurs adoptent une conduite adaptée à la situation. Pour l'instant, il apparaît que des problèmes tendent à persister, notamment à Carouge.

Mes questions sont donc les suivantes :

- 1) Les conducteurs sont-ils sensibilisés à cette problématique ? Si oui, de quelle manière ?*
- 2) S'ils ne parvenaient pas à garantir que les conducteurs respectent durablement une conduite adaptée dans les zones habitées, quelles mesures supplémentaires les TPG prendraient-ils ?*
- 3) Le Conseil d'Etat a-t-il été informé de cette problématique, et, d'une manière générale, comment entend-il y répondre ?*

Que le Conseil d'Etat soit vivement remercié par avance pour les réponses qu'il apportera à la présente question.

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

En préambule, il est important de rappeler que le concept d'exploitation du réseau tramways comprend quatre lignes (12/14/15/18) circulant sur 33,1 kilomètres de réseau ferré. Selon l'indicateur places kilomètres réalisés (PKR) des contrats de prestations liant les Transports publics genevois (TPG) à l'Etat, l'offre a progressé à ce jour de 118 % depuis 2002.

Pour réaliser l'offre de transport tramways, les TPG disposent de trois types de matériels roulants, à savoir le Düwag (23 convois), le Bombardier CityRunner (39 convois) et le Stadler Tango (19 convois). Ce matériel est homologué par l'Office fédéral des transports (OFT) et les convois les plus récents ont des charges à l'essieu plus importantes (+24 % pour le convoi Stadler par rapport au convoi Düwag et +40 % pour le convoi Bombardier par rapport au convoi Düwag).

Dans ce contexte de développement des infrastructures ferroviaires, de l'évolution du matériel roulant et de l'offre de transport tramways, les nuisances ont augmenté proportionnellement.

Pour y remédier, les TPG agissent selon trois axes :

- infrastructures ferroviaires tramways;
- matériel roulant;
- exploitation.

En ce qui concerne les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant, la maintenance effectuée par les TPG se concrétise par des travaux d'entretien préventifs planifiés et correctifs découlant d'incidents d'exploitation sur des composants pouvant provoquer des nuisances sonores.

De plus, les TPG sont en train de lancer un mandat d'études afin d'analyser les causes d'usure des rails et des roues de tramways, considérées par l'établissement comme anormales. Si cette étude n'a pas pour objectif premier de lutter contre les nuisances sonores, les recommandations qui seront préconisées dans ce cadre et ensuite déployées sur le matériel roulant et les infrastructures auront un impact positif sur lesdites nuisances sonores en permettant leur diminution.

Le troisième axe, celui de l'exploitation, se caractérise par l'organisation des horaires et le management des conducteurs. Ces derniers sont sensibilisés à cette problématique durant toute leur carrière au sein des TPG. Cela débute durant leur formation pour obtenir le droit de conduire et transporter des voyageurs à l'aide de tramways, puis tout au long de leur carrière au travers de diverses analyses de prestations professionnelles menées par leurs supérieurs hiérarchiques, soit les responsables de groupe.

Les « Prescriptions d'exploitation tramways » (PETW) sont le document TPG de base pour la formation et le suivi professionnel des wattmen. Son respect est impératif et il est appliqué avec rigueur. Ce document, validé par l'OFT, est élaboré en conformité avec la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) et son ordonnance (OCR) ainsi qu'avec les caractéristiques techniques spécifiques à la circulation des tramways sur le réseau des TPG (vitesse, installation de sécurité, géométrie ferroviaire, alimentation en énergie de traction, etc.).

La formation des wattmen est validée par des examens de capacité (théorique et pratique) effectués par des examinateurs internes aux TPG, agréés par l'OFT. Cet examen répond aux exigences de l'ordonnance du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer (OCVM – RS 742.141.21).

Une fois leur permis de conduire tramways obtenu, les wattmen sont soumis tous les cinq ans à un examen périodique permettant de s'assurer que leurs compétences, telles que prescrites dans l'OCVM, sont à niveau pour poursuivre leur activité de conduite.

S'ajoutent à ce qui précède plusieurs actions de management entreprises régulièrement tout au long de l'année par les responsables de groupe, à savoir :

- des audits de procédures qui sont effectués régulièrement durant l'exploitation du réseau. Ces audits sont effectués sur le réseau par le coordinateur sécurité, l'expert tramway et les responsables de groupe du domaine de l'exploitation;
- des audits d'accompagnement qui sont effectués régulièrement à bord des véhicules par les responsables de groupe. L'auditeur contrôle, entre autres, le respect des limitations de vitesse et l'accélération du convoi à la sortie de la courbe;
- des contrôles pédagogiques de vitesse qui sont organisés par l'expert tramway en collaboration avec les responsables de groupe et le service de la police municipale des communes concernées. Ces contrôles s'effectuent à l'aide d'un « radar mobile ». Concernant plus spécifiquement le secteur sensible de Carouge, deux contrôles de vitesse de ce type ont été réalisés en 2014, soit les 20 mars et 3 juillet.

Enfin, la direction de l'exploitation des TPG s'assure que ses cadres soient présents régulièrement sur le réseau afin de sensibiliser les wattmen à la bonne conduite et à l'application des prescriptions en vigueur.

Lorsqu'il apparaît que ces mesures ne sont pas respectées ou que des dysfonctionnements sont constatés lors des audits et contrôles cités ci-avant, des objectifs d'amélioration sont fixés aux wattmen avec un délai défini. A son échéance, une vérification est réalisée pour s'assurer de l'atteinte de l'objectif fixé.

En cas de persistance des nuisances sonores des tramways, dans des cas particuliers et très ponctuellement sur le réseau, des limitations de vitesses peuvent être introduites pour atténuer lesdites nuisances, tout en veillant à ce que ces dernières impactent le moins possible la vitesse commerciale et l'exploitation du réseau tramways.

Pour illustrer ce qui précède, depuis le 28 juin dernier, les TPG ont réduit sur l'axe du Vieux-Carouge, soit les rues Ancienne, du Marché et Saint-Victor où circulent les lignes 14 et 18, la vitesse des tramways toutes les nuits entre 21h30 et 06h30 selon les modalités suivantes :

- 15 km/h au lieu de 25 km/h entre les arrêts « Ancienne » et « Armes » direction Plainpalais;
- 15 km/h au lieu de 30 km/h entre les arrêts « Marché » et « Ancienne » direction Rondeau de Carouge.

Il sera également procédé à une intensification des contrôles inopinés des wattmen, contrôles consistant à prélever aléatoirement l'enregistreur de fin de parcours du véhicule pour vérifier la vitesse réelle de déplacement du tramway ainsi que d'autres paramètres de conduite. L'analyse de l'enregistrement permettra d'engager, si nécessaire, une action de management auprès du conducteur concerné par la fixation d'objectifs d'amélioration pour remédier aux défauts comportementaux constatés.

En ce qui concerne les infrastructures et le matériel roulant, les TPG sont en train d'intervenir pour installer des graisseurs de voies fixes supplémentaires dans l'infrastructure, respectivement pour améliorer le graissage du boudin des roues des tramways.

Le conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), Monsieur Luc Barthassat, qui préside la commission cantonale de protection contre le bruit, a par ailleurs fait inscrire à l'ordre du jour de la séance plénière du 16 juin 2014 une audition des TPG relative aux nuisances sonores générées par la circulation des tramways. Le Conseil d'Etat suit dès lors avec attention cette problématique et attend des TPG une mise en œuvre rigoureuse et rapide des mesures énoncées ci-avant.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les Députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Anja WYDEN GUELPA

Le président :

François LONGCHAMP