

Date de dépôt : 6 janvier 2015

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier la pétition relative aux nuisances sonores provoquées par la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)

Rapport de M. Alberto Velasco

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux s'est réunie les 17 et 24 juin 2014, sous la présidence de M. Stéphane Florey, pour étudier la pétition 1904 relative aux nuisances sonores provoquées par la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).

Assistait à nos travaux le département de l'environnement, des transports et de l'agriculture (DETA), avec M. Blaise Hochstrasser, directeur général DGT, et M. Benoît Pavageau, directeur des transports collectifs.

Les notes de séances ont été tenues par M. Sébastien Pasche, procès-verbaliste.

Introduction

Les pétitionnaires se sont adressés au Grand Conseil afin d'interpeller les députés sur les nuisances qu'ils subissent depuis mi-avril 2014 suite aux travaux d'excavation du tunnel de Pinchat.

Ils indiquent que ces travaux provoquent des vibrations et des nuisances sonores très importantes. Emises par les foreuses et les excavatrices, elles se propagent dans le sous-sol pour se manifester à l'intérieur des immeubles où elles résonnent bien qu'étant presque inaudibles à l'extérieur.

Ils relèvent que malgré la directive fédérale sur le bruit des chantiers, la direction du projet CEVA autorise l'exécution de travaux très bruyants de

nuit, en violation de celle-ci. De plus, ces nuisances révèlent que le sous-sol traversé par le tunnel est particulièrement propice à la propagation des sons solidiens, qui doivent inciter les autorités à les prendre en compte en vue de la mise en exploitation de la ligne. En effet, ces inconvénients sont prévisibles pour les immeubles existants ou à construire dans le quartier lors de la circulation des trains.

Eu égard à ce constat, 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 des futurs trains au même niveau que pour le S-Bahn de Zurich et le tunnel de Champel.

Audition de M. Fabio Heer, président de l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, pétitionnaire, accompagné de MM. Pascal Gindre et Alain Bissig

En préambule, M. Heer remercie la commission pour l'écoute et indique qu'ils représentent l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle (ASSC) qui regroupe environ 150 personnes, réparties autant sur la commune de Plan-les-Ouates que sur la commune de Lancy. Il souligne que l'association a souvent essayé de faire des remarques construites aux responsables du chantier car elle soutient le projet du CEVA, tant sur le fond que sur son tracé. Il indique que des personnes seront également bientôt concernées par les nuisances à Carouge et précise qu'il a reçu récemment des appels de personnes vivant à Champel et sur le plateau de Pinchat qui se plaignent des mêmes nuisances et qu'elles vont certainement faire d'autres pétitions.

Ensuite, il explique que la diffusion du bruit est accentuée par le sol argileux de la région, qui transmet facilement les bruits et les vibrations, et que de ce fait il y a des bruits très forts entendus au-delà de 200 m, et il indique que sur le site de Pinchat il y a des endroits sensibles, dont une crèche et le site de Clair-Bois. Il explique que la voûte-parapluie est la technique utilisée pour les forages du percement du tunnel de Pinchat et à terme de celui de Champel, et que l'on fore premièrement des pieux en béton, que l'on creuse ensuite et que l'on met un cintre pour soutenir les pieux. Ces cycles de forage durent environ une semaine et sont la nuisance principale pour les riverains car il a mesuré le bruit occasionné par ce type de travaux à l'intérieur de sa maison et ces mesures atteignent environ 50 dB selon le plan de l'appareil filmé.

M. Heer relève en outre que la pelleuse est aussi l'une des sources de fortes nuisances et qu'elles durent 24h/24h et que ce sont avant tout des vibrations qui se propagent dans le sol et se diffusent par les murs des maisons qui font ensuite office de haut-parleurs. Il explique que la perception de ces bruits pour les habitants est telle que l'on a l'impression que ces travaux se déroulent à l'intérieur des maisons, 24h/24h, 5 jours sur 7. Il ajoute que les forages durent bien au-delà des limites horaires légales et atteignent parfois 3 heures du matin.

Par ailleurs, il souligne que l'alarme de recul de la chargeuse est également une grande source de nuisance et à ce sujet il montre un extrait vidéo d'un enregistrement effectué à la fenêtre d'une maison située à environ 40 m du chantier, qui indique jusqu'à 70 dB. Il indique ensuite que l'ASSC a tenu un journal avec tous les déplacements d'horaires et que ce dernier a été envoyé au CEVA et aux services compétents du DETA, en rappelant qu'au départ les travaux bruyants se faisaient dans des horaires précis et que les responsables du chantier avertissaient régulièrement les riverains. Or, ce comportement a changé depuis le mois d'avril.

M. Heer informe que les responsables du CEVA avaient indiqué au départ une limite de 100 dB, ce qui correspond selon lui à un volume pouvant causer des troubles auditifs, puis ensuite de 60 dB, mais il tient à indiquer que ce seuil doit découler d'une mesure effectuée à l'extérieur et non à l'intérieur des maisons. Il considère donc qu'ils essayent de noyer le poisson en indiquant que toutes les normes sont respectées, en rappelant que le CEVA a une autorisation de construire qui mentionne une directive fédérale sur les bruits de chantier, laquelle souligne trois niveaux de mesures de protection. Il explique que le niveau B, voire le niveau C pour les travaux de nuit s'appliquent au chantier du CEVA et souligne que les responsables du CEVA nient les violations de cette directive; il constate qu'ils n'appliquent pas les dispositions fédérales en matière de bruit et qu'ils ne respectent pas leur propre autorisation de construire, ni les horaires légaux.

M. Heer se dit par ailleurs inquiet du bruit des futurs trains et précise qu'on lui a expliqué que l'on allait faire passer des camions qui vibrent et mesurer les sons, mais seulement jusqu'à 30 mètres du tunnel alors que les nuisances se perçoivent jusqu'à plus de 200 mètres. Par ailleurs, il indique que l'ASSC n'avait pas fait recours comme à Champel et qu'elle ne peut donc pas faire pression pour que les mêmes mesures soient appliquées au tunnel de Pinchat.

M. Heer estime cette situation très regrettable et rappelle que le PL de crédit complémentaire concernant le CEVA indiquait que les frais de solutions de confort pour des bruits de 30 dB maximum s'élevaient à

13 millions de francs pour l'ensemble du chantier et que le crédit final ne s'est élevé qu'à 5,5 millions. Il se demande donc s'il reste de l'argent en suffisance pour leurs quartiers, après les mesures prises à Champel. Soulignant que des dizaines de mails, de SMS et d'appels téléphoniques ont été faits, et plusieurs courriers envoyés au CEVA, avec copie au DETA, ainsi que deux lettres à l'OFT, il vient à considérer que c'est actuellement la loi du plus fort qui domine la situation et que les riverains ne sont pas pris suffisamment en compte. Il demande donc que les riverains puissent vivre normalement et que les mesures en matière de bruit soient appliquées sur tout le tracé du CEVA. Enfin, il précise que le fait de creuser des tunnels en pleine ville n'est pas la même chose que de le faire en montagne et que cela doit être pris en compte par les responsables du chantier.

M. Bissig, prenant la parole, ajoute qu'il a un enfant en très bas âge et qu'il est très difficile de vivre normalement et de dormir la nuit avec les nuisances occasionnées par le chantier du CEVA. Il indique avoir l'impression d'avoir une perceuse à côté de son lit.

A son tour, M. Gindre indique qu'il s'est déjà rendu plusieurs fois sur le chantier et qu'il n'était pas aussi diplomate que M. Heer, car il ne dort plus la nuit; il va finir par avoir un véritable problème et ajoute qu'il a demandé au responsable du CEVA de prendre note de ce qu'il avait dit. Il estime que l'on ne prend pas en compte les riverains et que, si cela ne donne pas de résultats, les riverains devront défendre leur territoire.

Questions des commissaires

Un commissaire rappelle que le Grand Conseil a déjà reçu une pétition sur les nuisances du CEVA au niveau de la poussière dégagée autour de la gare des Eaux-Vives et indique qu'il y avait un problème de surveillance du chantier car ce dernier était de la responsabilité fédérale, le contrôle ne s'effectuant en réalité pas. Il ajoute que la commission a appris le 4 juin 2014, par le communiqué de presse du Conseil d'Etat, que la Délégation au canton du contrôle environnemental du chantier de la liaison ferroviaire CEVA allait venir au canton. Il désire savoir si le département a fait part de cette information à l'ASSC.

M. Heer indique qu'étant au courant de cette information il a contacté le jour même M. Vetterli, la personne en charge de ce contrôle. Ce dernier a répondu qu'il n'avait pas l'autorité, par rapport à Berne, pour prendre des mesures et qu'il fallait de toute façon d'abord former des personnes pour effectuer ce contrôle.

Revenant sur les questions géologiques, le commissaire comprend que les habitants de Champel vont bientôt avoir les mêmes problèmes que les riverains du tunnel de Pinchat et désire savoir si plusieurs personnes de cette région l'ont contacté.

M. Heer indique qu'il a eu récemment de nombreux contacts avec plusieurs riverains mécontents, qui découvrent peu à peu l'existence de l'ASSC et de la pétition.

Ensuite, le commissaire demande s'il est envisagé de faire des prises de mesures dans les environs et désire savoir quelle a été la réaction des responsables du chantier par rapport aux dépassements d'horaires.

M. Gindre indique que les responsables du CEVA ne se disent pas au courant des dépassements d'horaires, ce qu'il considère comme très énervant.

A la suite de quoi, le commissaire considère qu'ils ne devraient pas être pressés de terminer les travaux du tunnel de Pinchat, compte tenu du retard des travaux du tunnel de Champel.

Le président précise alors que M. Leutwyler a communiqué par mail qu'ils avaient les autorisations légales pour travailler 24h/24h.

Considérant que les normes fédérales ne sont vraisemblablement pas respectées, le commissaire estime qu'il convient d'entendre M. Leutwyler sur cette question.

M. Heer indique ne pas contester le fait que le chantier doit fonctionner en 3/8, mais il estime que les travaux doivent être organisés en fonction du bruit, afin que les étapes non bruyantes soient faites la nuit.

Le président souligne que la pétition demande que les horaires légaux soient respectés, mais il observe que la requête ne relève pas vraiment des horaires à proprement parler, mais du type de travaux exécutés la nuit.

En réponse à la question d'un commissaire qui demande si l'ASSC a déjà eu des contacts avec le Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), M. Heer lui répond par l'affirmative et indique qu'on lui a dit que ce n'était pas de leur compétence et qu'il s'agissait de la compétence fédérale.

A la suite de quoi le commissaire estime qu'il convient de faire intervenir un acousticien afin que les mesures soient faites selon une procédure officielle, dans le but de certifier légalement ces dernières. Il considère que la présentation de M. Heer est parfaite et qu'il est maintenant du devoir du Grand Conseil de traiter avec le département pour voir ce qui pourrait être fait.

Des commissaires relèvent qu'il y a trois types principaux de travaux occasionnant des nuisances pour les riverains : le forage, la creuse et l'alarme de recul de la chargeuse. Ils comprennent que les membres de l'ASSC veulent pouvoir bénéficier des mêmes mesures acoustiques que les habitants de Champel et considèrent également que les mesures doivent être certifiées par un huissier. Ils désirent savoir jusqu'à quand ces bruits sont prévus et le lieu précis de leur enregistrement.

M. Heer indique que les bruits de forage et d'alarme sont les bruits les plus dérangeants et qu'ils empêchent d'avoir une vie normale et que la première mesure a été faite chez lui, au 14b rte de la Chapelle, à environ 250 m du chantier, tandis que la seconde a été faite au chemin de la Chaumière 4, à environ 40 m du chantier. S'agissant du délai, il indique qu'ils devraient encore durer environ une année. M. Gindre ajoute que l'extraction de la glaise du forage produit également un bruit insupportable.

Un commissaire observe qu'au niveau technique, il n'y a pas de solution et qu'il convient donc d'agir sur l'organisation du chantier. Par ailleurs, il doute qu'avec le respect de cette ordonnance le délai d'exécution du tunnel soit tenu et se demande si l'ASSC a prévu des mesures préventives pour le bruit lié au matériel roulant.

M. Heer indique que l'ASSC demande l'application de l'ordonnance fédérale qui indique huit heures de travail par jour, de préférence de 8h à 12h et de 13h à 17h, plutôt que de 7h à 12h et de 14h à 17h, afin d'avoir moins de nuisances tôt le matin. Ensuite, il souligne qu'il ne faut pas appliquer les normes de bruit en moyenne, mais plutôt fixer un maximum de 30 dB par train, c'est-à-dire la norme appliquée pour le S-Bahn de Zurich. Il précise que la nuit, il y a peu de trains et que ces derniers peuvent donc passer à toute vitesse en faisant un bruit, sans que la norme horaire soit dépassée.

Ensuite, des commissaires, tout en remerciant les personnes auditionnées pour leur action, observent que tous les chantiers du monde font généralement du bruit quand on ne le veut pas et considèrent qu'il manque avant tout un seul répondant qui puisse communiquer régulièrement avec les riverains. Par ailleurs, ils constatent que l'on a parlé de ce qui se passait dans un quartier précis sans se poser la question de savoir s'il y a eu des nuisances semblables dans d'autres régions, afin de pouvoir faire des comparaisons et ainsi aider les personnes lésées par le chantier du CEVA.

M. Heer indique qu'ils ont eu plusieurs intervenants, mais qu'aucun n'a pu agir et n'a répondu concrètement. Il observe que le problème vient hiérarchiquement d'assez haut, mais qu'il existe aussi un problème de communication et admet que les travaux puissent se dérouler jusqu'à 19h,

mais pas plus tard. Au sujet des autres sites, il indique avoir trouvé l'exemple du S-Bahn de Zurich, où il y a même eu des plaintes pénales, ou encore le tunnel de Loèche, où l'on a effectué des mesures de protection contre le bruit qui ont été, selon lui, efficaces. Il ajoute que l'ASSC a encouragé les personnes qui ont déposé plainte à Champel et les riverains lésés à Pinchat à se regrouper.

Un commissaire constate que le début des travaux nuisibles au niveau du bruit a commencé au mois de mars. Il fait un parallèle avec le retard du chantier annoncé au même moment et relève que les riverains du chantier ont eu l'impression d'être entendus mais pas écoutés. Il désire savoir si M. Heer a déjà entamé un contact avec la Confédération.

M. Heer indique qu'un courrier a été envoyé début mai 2014, mais qu'aucune réponse n'a été donnée, ni même un accusé de réception. Par ailleurs, il ajoute qu'une demande de mise en demeure visant à demander le respect de la directive fédérale est partie il y a une dizaine de jours. M. Gindre estime que l'on se trouve dans une voie sans issue.

En réponse à une dernière question, à savoir si les bruits décrits précédemment peuvent être contrés par des mesures au sein des maisons, M. Heer indique que cela dépend beaucoup des fondations de la maison, de son isolation et du lien existant entre le terrain et le bâtiment. Il indique ne pas savoir quoi faire à ce niveau.

Audition du DETA:

- *M. Luc Barthassat, conseiller d'Etat ;*
- *M. Thierry Michel, en charge de la direction des grands projets des Services généraux à la DGCC ;*
- *M. Antoine Da Trindade, directeur du projet CEVA ;*
- *M. Nicolas Gouneaud, chef de secteur du Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (DGE / SABRA) ;*
- *M. Walter Vetterli, directeur du Service de l'environnement et des risques majeurs (SERMA).*

M. le président cède la parole à M. Da Trindade qui en préambule désire résumer la situation au niveau du tunnel de Pinchat. Il rappelle que ces travaux ont commencé en février 2012 et que le tunnel est constitué de la halte de Champel, la halte de Carouge-Bachet et du tunnel à proprement parler. Que la première phase de travaux qui s'est prolongée jusqu'à début

septembre 2013 a consisté à faire le puits et la halte de Champel, tandis que la seconde, dès septembre 2013, a été marquée par la creuse du tunnel. Il souligne que les premiers 250 mètres du tunnel constituent une phase de creuse très spécifique car il s'agit d'une couche d'argile où l'on creuse deux galeries qui se retrouvent sur la partie extérieure du grand tunnel. Il indique qu'ensuite une demi-voûte, dont la partie supérieure vient s'appuyer sur les deux galeries, est réalisée et observe que la construction de ces deux galeries n'a pas suscité de plaintes particulières.

Il explique ensuite que les contacts avec l'Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle (ASSC) existent depuis huit ans (depuis le moment où l'ASSC s'oppose au projet du CEVA) et qu'il s'est donc établi une relation étroite avec cette dernière, notamment à l'occasion de cafés de chantier, afin d'informer de la progression des travaux à chaque nouvelle phase importante. Il ajoute qu'une analyse des nuisances a été faite, ce qui a constitué un processus relativement long, et souligne que des capteurs de sons ont été placés chez les habitants afin d'identifier les phases les plus bruyantes, en l'occurrence les phases de percement des voûtes parapluie et des boulons d'ancrage, lorsque l'on utilise l'auto-percussion. Il ajoute que ce processus d'analyse a duré quelques semaines et que des mesures ont été mises en place avec l'entreprise qui effectue ces percussions afin d'exclure ce type de travaux lors des périodes nocturnes.

M. Michel indique que ce type de processus d'analyse a répondu à la plainte faite en cours de chantier et qu'il s'agit d'un processus courant sur les autres chantiers. L'analyse ayant duré toutefois un peu plus de temps car il a fallu identifier quelles étaient les sources de bruit.

Questions des commissaires

Est-ce que l'ASSC a fait récemment une nouvelle opposition au projet et dans ce cas est-ce qu'une issue a été envisagée ?

M. Da Trindade indique que l'ASSC a fait opposition au sujet de l'issue de secours de la Drize, située sur le chemin de Compostelle. S'agissant de l'issue possible, il répond par la négative et ajoute que ce lieu a été déterminé comme le plus stratégique. Il souligne que les études montrent qu'une alternative causerait d'autres nuisances pour les riverains.

M. Vetterli précise que le projet fait l'objet d'une procédure d'approbation des plans dite complémentaire et indique que le projet CEVA fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement et précise que l'OFT transmet le dossier que la direction du CEVA lui a remis à la DGT, laquelle le transmet ensuite à son propre service qui se charge de la coordination

environnementale du dossier. Il précise que ce dernier est en cours d'instruction, indique qu'une visite de terrain avec le SIS a été faite la semaine dernière et ajoute que, du point de vue du paysage, les choses sont en ordre, alors que du point de vue des monuments et sites, il reste toutefois certains points à régler. Il affirme que l'impact sur l'environnement sera réduit au maximum, souligne que la sortie de secours incriminée a fait l'objet d'une analyse particulière et que l'impact sur le paysage sera minime.

Considérant que des bruits solidiens touchent un certain nombre d'habitations, au travers de vibrations, quelles sont les solutions prévues pour réduire ces nuisances ? Est-ce que des corrections ont pu être effectuées lors des percements du tunnel ? Est-ce que les auditeurs ont pris contact avec leurs collègues zurichois, où il y a eu un cas de figure similaire ? Existe-t-il d'autres plaintes concernant le bruit ?

M. Gouneaud rappelle qu'il y avait deux choses dans la pétition : les nuisances du chantier et les nuisances lors de la phase d'exploitation du CEVA. A ce sujet il explique que ces deux volets n'ont pas la même base légale. Concernant les bruits de chantier, il explique que le législateur n'a pas réussi à fixer une valeur limite de bruit dans le cadre de ce chantier et relève toutefois que la directive fédérale sur les bruits de chantier stipule qu'il convient de caractériser la gêne que les riverains peuvent ressentir afin de limiter les impacts liés au chantier. Il estime que cela signifie qu'il faut prendre en compte les nuisances en établissant des mesures de planification qui permettent de limiter au maximum ces impacts. Concernant la mise en exploitation, il relève qu'il n'existe pas d'ordonnance fédérale sur les vibrations et les sons solidiens et ajoute que les services de l'environnement peuvent toutefois se baser sur des normes légales européennes, ce qui selon lui a été fait dans le cadre du CEVA.

M. Vetterli ajoute qu'un camion vibreur passera dans le tunnel à la fin du chantier et se chargera de déterminer quel dispositif il convient de mettre en place pour absorber ces bruits.

M. Gouneaud souligne que l'expertise réalisée par la direction du CEVA a permis d'identifier quels types de travaux sont les plus bruyants. Il juge cet élément important et estime par ailleurs que le cas est fort particulier et que beaucoup de paramètres ne sont pas toujours prévisibles, compte tenu notamment de la nature des sols.

M. Da Trindade ajoute que la méthodologie d'analyse a été validée par le canton, l'OFT, le Tribunal administratif fédéral et le Tribunal fédéral. Il estime qu'elle a donc été défendue au niveau légal et relève que la directive sur les bruits des chantiers parle essentiellement d'aspects techniques connus

actuellement. Il souligne que l'auto-percussion est une technique bruyante mais qu'il s'agit toutefois de la seule solution permettant de construire le tunnel. Il ajoute que la zone est la moins profonde du projet, que l'on ne se trouve qu'à 10 mètres de profondeur, ce qui se ressent bien entendu sur la perception du bruit. Il souligne que cette perception est toutefois très différente selon les habitations.

Au sujet d'autres plaintes reçues, il indique qu'il reçoit régulièrement des interpellations et que ces dernières ne concernent pas que le bruit. Il estime que l'ampleur du chantier occasionne inévitablement des plaintes ou des commentaires et ajoute par ailleurs qu'il reçoit aussi des fausses plaintes. Il souligne enfin qu'il est impossible de contrôler en permanence les 500 ouvriers qui travaillent sur le chantier. Au sujet des recours possibles, il indique qu'il ne peut pas y avoir de recours car l'on ne se trouve pas dans une situation de procédure. Il relève toutefois que l'ASSC a déposé une plainte auprès de l'Office fédéral des transports (OFT). M. Gouneaud relève que l'autorisation de construire a fait l'objet d'un préavis émis par son service qui montre que la sortie est conforme.

Relevant qu'il n'existe donc aucune norme au niveau des décibels, un commissaire désire que l'on revienne sur les points éventuellement contestables de la présentation de l'ASSC. Par ailleurs, considérant que les horaires des travaux constituent au fond la grande problématique, il désire savoir ce qu'il en est à ce niveau, notamment au sujet des plaintes de travaux effectués en dehors des horaires prévus. Enfin, il désire savoir si le journal des travaux présenté par l'ASSC est cohérent.

M. Gouneaud indique que le graphique de la page 17 de la présentation de l'ASSC se réfère à la protection des travailleurs et n'a donc rien à voir avec les nuisances subies par les riverains d'un chantier. Il explique que son service représente également un point d'entrée pour l'ASSC, mais il souligne qu'il préfère que les personnes s'adressent directement à la direction du CEVA.

Au sujet des horaires, M. Da Trindade estime qu'il n'est pas cohérent et relève que la directive sur les bruits de chantier compte beaucoup de mesures organisationnelles et que les horaires conseillés par cette directive ne constituent qu'une des mesures proposées, mais aucunement une obligation. Il indique par ailleurs qu'une organisation de travail en 3/8 constitue un standard pour la construction de tunnels ; il estime qu'à ce niveau, tous les travaux qui se font actuellement dans le cadre du CEVA sont donc légaux. Il ajoute qu'ils ont proposé d'installer des capteurs dans les habitations des plaignants, malgré le fait qu'il n'y ait pas de seuil légal de bruit, et relève que

des pics de bruit ont été enregistrés le week-end alors que personne ne travaille à ce moment sur le chantier.

Au sujet du fait qu'il y a une grande incompréhension de la part de l'ASSC, qui estime que le CEVA ne respecte pas certaines normes légales, M. Da Trindade estime que l'ASSC n'est peut-être pas habituée à se voir imposer un nouveau cadre de travail comme le projet CEVA. Il considère que l'on se trouve actuellement dans une période de nuisances, au cours de laquelle la perception du bruit avance, mais qui est malheureusement nécessaire pour la bonne marche des travaux car, selon lui, l'on ne sait pas effectuer ces étapes du chantier autrement. M. Da Trindade indique que l'on ne peut pas respecter les horaires demandés par l'ASSC car ils ne permettent pas le bon déroulement des travaux. Il estime que la direction du CEVA a répondu partiellement aux plaintes, au niveau horaire, mais que cela ne satisfait toujours pas les plaignants. Il indique par ailleurs qu'il refuse de supprimer les alarmes des véhicules décriées par l'ASSC, car il en va de la sécurité des ouvriers présents sur le chantier. Toutefois, il informe que des mesures vont être prises afin de vérifier que le volume des alarmes est bien réglé.

M. Gouneaud ajoute que le niveau sonore de ces alarmes est normalisé par des bases légales et que ces dernières sont en principe respectées.

M. Vetterli désire faire la lecture de certaines mesures de la charge par rapport à la protection contre le bruit dans la phase de construction, afin de montrer que le projet CEVA va plus loin que ce qui a été demandé par les charges posées par l'OFT, notamment du fait que le chantier n'est pas actif toute la journée du dimanche.

En réponse à une indication qui relève que l'ASSC demande à bénéficier des mêmes mesures que celles prises pour le site de Champel, ainsi qu'à la question de savoir quand s'arrêtera la période critique de bruit, M. Da Trindade explique que la mesure confort va être appliquée sur l'ensemble du chantier, c'est-à-dire sur chacun des tronçons du CEVA. Il relève qu'en fonction des habitations et des couvertures, les mesures pourront toutefois sensiblement varier. Au sujet du délai, il indique qu'elle devrait se terminer fin août, mais il souligne toutefois que le chantier s'interrompt durant deux semaines au mois d'août. Il précise qu'ensuite il s'agira d'une phase de creuse traditionnelle, qui peut parfois aussi générer des dérangements, mais que les processus de communication seront améliorés dans le but d'avertir les riverains d'éventuelles nuisances liées au chantier.

Une commissaire indique que l'ASSC a constaté qu'il y a eu un changement, à leurs yeux brutal, effectué dès le mois d'avril, moment où les

nuisances ont considérablement augmenté. Elle rappelle que l'ASSC a fait mention de trois types de nuisances : l'auto-percussion, les alarmes de machines de chantier et le déchargement de la glaise. Elle souligne que la commission a été surprise par les enregistrements sonores des nuisances présentées la semaine dernière. *Elle désire savoir si les changements horaires dénoncés existent véritablement et s'ils découlent du retard global du projet CEVA. Par ailleurs, elle voudrait savoir qui a délivré l'autorisation de travail en 3/8 et si ce mode d'organisation de travail est prévu pour toute la durée du chantier. Enfin, elle désire savoir si la plainte au sujet de la sortie de secours de Drize doit être au fond comprise comme une espèce de levier pour l'ASSC, afin de se faire entendre.*

M. Da Trindade souligne qu'il n'y a eu aucun changement dans l'organisation horaire en lien avec le retard du chantier, mais que le rapprochement des travaux a toutefois causé davantage de plaintes. Il ajoute qu'en avril une annonce a été faite avant de creuser le tunnel, pour expliquer qu'un sillage allait être fait, et que des fiches d'informations n'ont pas cessé d'être émises par la direction du chantier. Concernant les autorisations pour les 3/8, il indique que ces dernières sont données par des personnes qui se chargent des travaux souterrains au niveau national. Il répète que le travail en 3/8 est un mode d'organisation normal pour la construction des tunnels. Concernant la plainte au sujet de la sortie de secours, il indique que seule l'ASSC connaît sa réelle motivation.

Revenant sur la question de communication avec les habitants, un commissaire désire savoir *s'il y a eu un changement de pratique* à ce niveau car il relève que l'ASSC a indiqué ne pas avoir eu de retour quant aux mesures effectuées dans les habitations. *Il voudrait savoir enfin quel est le référentiel qui a permis de prendre ces mesures.*

M. Da Trindade indique en premier lieu que des séances d'informations sont organisées depuis huit ans. Il explique ensuite que des capteurs ont été installés dans les maisons et que des SMS sont envoyés régulièrement auprès des habitants. Il indique avoir reçu environ 40 mails, mais il souligne toutefois que les messages deviennent de plus en plus redondants et qu'il ne lui est donc plus possible de répondre constamment aux mêmes plaintes, en particulier lorsque l'on ne se trouve plus dans une logique de dialogue. Il ajoute que les acousticiens ont effectué des mesures, mais qu'elles n'ont pas encore été communiquées à l'ASSC car leur analyse n'est pas encore terminée. Il explique que les mesures sont à mettre en corrélation avec les phases de travaux effectuées afin d'identifier les phases bruyantes, et qu'elles ont permis d'identifier les travaux les plus bruyants et ensuite de demander aux entreprises d'adapter les travaux en fonction de ces paramètres.

M. Gouneaud explique qu'il est nécessaire, même si la directive fédérale ne donne pas de seuil à respecter, de faire une objectivation de la gêne afin de caractériser cette dernière. Il ajoute que la Confédération donne la possibilité de se baser sur des normes européennes.

A la suite de quoi un commissaire considère qu'il est intéressant d'avoir les deux sons de cloche et souligne qu'il a toujours soutenu le projet du CEVA, mais qu'il comprend aussi les désagréments que subissent les riverains. Il estime qu'il conviendrait de donner encore plus de précisions concernant les horaires précis des phases bruyantes de travaux et ajoute qu'il est important que les plaignants n'aient qu'un seul interlocuteur. Par ailleurs, *il désire savoir si les habitants de Champel vont subir le même problème comme le relève l'association auditionnée.*

M. Da Trindade répond que le processus d'analyse a été entamé et qu'il va être communiqué et souligne qu'il est nécessaire de comprendre le caractère passager de cette gêne. Il relève que l'action de l'ASSC par avocat interposé complique les choses. Concernant Champel, il explique que les caractéristiques des habitations ne sont pas les mêmes qu'à Pinchat, mais qu'il est toutefois possible que certains habitants entendent des nuisances semblables.

Relevant le fait que le sommeil est garanti par la Constitution et que les nuisances sont infernales pour les familles, un commissaire s'étonne qu'il n'y ait pas eu de solutions pratiques proposées. *Par exemple, pourquoi n'offre-t-on pas un relogement provisoire aux personnes concernées par les nuisances les plus grandes ?*

M. Da Trindade relève que la première mesure a été de type organisationnel, en l'occurrence l'identification de la source des nuisances. Il considère en outre qu'un relogement de l'ensemble d'un secteur causerait un dépassement de budget.

Répliquant à ce constat, le commissaire estime qu'il y a déjà eu de nombreux dépassements de crédits et que ce n'est pas à la direction du CEVA de décider du bien-fondé d'une telle solution politique et *insiste pour savoir si un relogement a été proposé au Conseil d'Etat.*

M. Da Trindade indique que la direction du CEVA a expliqué la situation au Conseil d'Etat mais qu'elle n'a pas demandé de crédits supplémentaires pour le relogement des habitants.

Le commissaire relève que les citoyens n'en peuvent plus et indique que le relogement est, à ses yeux, la seule solution. Il estime que, s'il s'agit d'une question financière, c'est à la sphère politique de décider.

En réponse aux questions suivantes : *Est-ce qu'il n'y a pas de forages bruyants la nuit ? Est-ce qu'une analyse a été effectuée afin de déterminer si l'on a la même problématique, au niveau de la nature des sols, à Champel ? Combien de temps les riverains auront encore à subir ces nuisances ? Existe-t-il un journal de chantier ?*, M. Da Trindade indique qu'il y a parfois du forage, mais pas de percussions et il explique que l'on a à peu près les mêmes types de terrains entre le Val d'Arve et la halte, tandis qu'entre la halte et l'avenue Théodore-Weber, les terrains sont plus hétérogènes et que l'on peut donc rencontrer, à cet endroit, de l'argile ici et là. Au sujet de la durée du chantier, il répond qu'il s'agit d'une période de trois à cinq mois. Il explique par ailleurs que des fiches quotidiennes indiquant les phases de travaux sont envoyées par les entreprises à la direction du projet.

En réponse à une commissaire qui insiste sur le fait que les nuisances sont terribles et qu'il conviendrait effectivement de prévoir des solutions de relogement provisoire, M. Da Trindade ajoute qu'un avertissement par e-mail est envoyé à toutes les personnes qui se sont annoncées à la direction du CEVA au sujet de la progression des phases du chantier.

Compte tenu du retard global du chantier du CEVA, un commissaire désire savoir pourquoi l'on maintient la nécessité de travailler en 3/8. Il se demande si une personne a déjà été déléguée pour aller passer une nuit chez l'un des pétitionnaires afin de constater les désagréments subis par les riverains. Car il considère que cela pourrait constituer un petit effort humain qui permettrait de détendre la situation.

M. Da Trindade explique que l'on essaye d'appliquer la même organisation sur tous les secteurs du projet et que le retard serait conséquent si l'on supprimait le travail en 3/8. Il souligne qu'il n'y a pas de travaux les nuits de samedi à dimanche et de dimanche à lundi et estime qu'il a fait beaucoup de choses en indiquant, non sans ironie, qu'il pourrait éventuellement aller dormir chez l'habitant. Il précise que les mesures organisationnelles ont été appliquées au niveau du front du Bachet-de-Pesay, mais pas sur l'autre front.

M. Michel résume en indiquant qu'un processus a été mis en place pour détecter les travaux bruyants, lesquels ont été interdits par la suite entre 19h et 7h. Il estime que l'on répond par cela à la majorité des plaintes et ajoute que les riverains sont avertis à l'avance des heures de forage.

M. Barthassat constate qu'il s'agit d'un gros chantier qui cause effectivement des nuisances et estime que les services et la direction du chantier sont à l'écoute de la population plaignante. Il relève que les choses sont en train de se régulariser, puisque les travaux de percussion ne sont plus

effectués de nuit et souligne que Genève est un endroit où les gens ont tendance à se plaindre énormément et qu'en ce sens la gestion du chantier est d'autant plus difficile. Il estime qu'il convient de répondre à ces préoccupations et que les services s'efforcent de faire au mieux pour garder le rythme du chantier, tout en respectant les normes et en limitant les nuisances. Il souligne par ailleurs qu'un relogement des riverains n'est pour le moment pas envisagé, mais qu'il s'agit toutefois d'une option qui, à l'avenir, pourrait être prise en compte, si les désagréments deviennent invivables. Il indique enfin que l'on essaye de respecter au mieux toutes les normes.

Discussion, prise de position et vote

Le groupe PDC indique que lorsque l'on a entendu les pétitionnaires, ces derniers avaient l'air sincères et considère que les explications que la commission a entendues aujourd'hui sont plutôt habituelles lorsque l'on est accusé de quelque chose. Il ne se dit pas contre le CEVA mais il ne se dit pas défavorable non plus à un **renvoi de la pétition au Conseil d'Etat**.

Le groupe PS estime que la commission a eu deux sons de cloche et que la décision politique à prendre dépasse clairement la direction du projet du CEVA. Il considère qu'il convient de prendre contact avec les personnes lésées et de trouver une solution, et indique que le groupe socialiste est pour le **renvoi de cette pétition au Conseil d'Etat**.

Le groupe des Verts relève que la situation est difficile pour les faiseurs d'ouvrages et indique que le groupe des Verts soutient le **dépôt de la pétition**.

Le groupe EAG indique être **pour le dépôt** de la pétition, compte tenu du fait que les normes fédérales sont respectées.

Le groupe PLR relève que les maîtres d'ouvrages sont dans les normes légales, mais qu'humainement il est plus correct de **renvoyer la pétition au Conseil d'Etat**. Il considère en outre qu'il est important de procéder à une communication sincère et même peut-être exagérée afin de ne pas créer de mauvaises surprises aux personnes concernées par les nuisances du chantier. Il s'étonne de la nature des propos de M. Barthassat qui a souligné que les normes étaient plus ou moins respectées et estime qu'il y a un problème de communication à ce niveau.

M. Barthassat indique qu'il s'agit d'un genre de réponse donnée au sein de la commission pour mettre un peu d'ambiance, mais qu'il ne communiquerait pas de la même manière avec les pétitionnaires. Il souligne que les nuisances sonores sont discontinues et qu'il est dès lors difficile de

savoir si les normes sont correctement appliquées car il y a des moyennes qui s'établissent sur toute la journée.

Le groupe UDC se dit en accord avec les propos du groupe PLR et qu'il convient d'améliorer la communication. Il souligne toutefois que l'administration suit bien le dossier et indique enfin qu'il soutiendra le **renvoi de la pétition au Conseil d'Etat**.

Le groupe MCG estime que le relogement temporaire est une bonne idée et indique que le MCG soutient également le **renvoi de la pétition au Conseil d'Etat**.

A la suite de quoi et sans autre commentaire, le président soumet au vote le renvoi de la pétition P 1904 au Conseil d'Etat :

<p>Soumis au vote, le renvoi de la P 1904 au Conseil d'Etat est approuvé par : Pour : 12 (2 MCG ; 2 UDC ; 4 PLR ; 3 S ; 1 PDC) Contre : - Abstentions: 2 (1 Ve ; 1 EAG)</p>

Pétition (1904)

relative aux nuisances sonores provoquées par la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)

Mesdames et
Messieurs les députés,

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