

Date de dépôt : 7 juin 2016

Rapport

de la Commission des travaux chargée d'étudier le 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)

Rapport de M. Christo Ivanov

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des travaux a traité la pétition 1904-B lors de ses séances du 8 mars et du 26 avril 2016. Elle a siégé sous la présidence de M. Sandro Pistis, et les procès-verbaux ont été tenus par M. Sébastien Pasche. M. Alan Rosset, responsable budget investissements, DF, assistait aux débats. Que toutes ces personnes soient remerciées pour leurs apports dans les travaux de la Commission des travaux et pour leur travail.

Débat en commission

Séance du 8 mars 2016 – Audition du comité pétitionnaire

Le Président souhaite la bienvenue à M. Heer, M. Mc Neill, M. Baillif et M. Béguin (comité pétitionnaire) et leur cède la parole.

M. Heer remercie la commission d'avoir accepté la pétition 1904, de son travail d'auditions et, enfin, de ne pas avoir accepté le rapport du Conseil d'Etat. Il désire souligner que l'ASSC n'est pas anti-CEVA et il ajoute qu'ils vont aujourd'hui surtout parler de Lancy, même s'ils y a aussi des personnes qui souffrent de nuisances, ailleurs sur le parcours du CEVA.

Il précise que les nuisances concernent les travaux du CEVA, notamment lors de la creuse des tunnels, mais que leurs craintes concernent aussi le bruit du futur passage des trains. Il relève qu'en ce qui concerne la creuse, il s'agit

d'un bruit de perceuse qui se propage dans le sol et qui ressort à l'intérieur des maisons. Il indique que le Conseil d'Etat affirme que tout va bien et que le CEVA a changé sa manière de creuser ses tunnels.

Il souligne que la situation a néanmoins vraiment empiré depuis la pétition qui date de mai 2014. Il rappelle qu'il y a eu deux étapes de travaux différentes. Il précise qu'il y a d'abord eu, de mars à juillet 2014, le forage des tiges, pour lequel ils tapaient le jour et parfois la nuit. Il souligne qu'ils sont ensuite passés dans la moraine, de novembre 2014 à février 2015, et qu'ils ont à ce moment foré 24h/24.

Il explique ensuite un graphique montrant des mesures en dB ; il souligne que le bruit minimum est de 20 dB (équivalent au silence la nuit) et que, pendant la nuit, il y a des pointes à 70 dB. Il souligne que les habitants ne dorment pas de la nuit et doivent aller travailler le lendemain, tandis que les enfants doivent aller à l'école. Il souligne que l'on se réveille généralement à partir de 30 dB et qu'à chaque fois que l'on augmente le bruit de 10 dB, il s'agit d'un facteur multiplié par 10, ce qui signifie que le bruit du chantier dépasse 10 000 fois le seuil de bruit permettant de dormir. Il souligne ensuite que ce n'est pas légal car, selon la directive sur les bruits de chantier, les bruits de travaux très bruyants peuvent durer au maximum 8h par jour.

Par ailleurs, il s'étonne du fait que tout le monde soit au courant de la situation et que rien ne change. Il précise que M. Barthassat a indiqué que les normes étaient plus ou moins respectées, que c'était les CFF qui décidaient tout à Berne et donc qu'il ne pouvait lui-même rien faire.

Il précise qu'il n'y a absolument aucune mesure correctrice qui a été prise, malgré ce qui a été avancé dans le rapport du Conseil d'Etat. Il indique qu'actuellement, il n'y a plus de bruits liés aux travaux de forage et donc qu'il n'y a plus de nuisances nocturnes, mais qu'il y a encore du bruit la journée. Il souligne qu'ils comprennent néanmoins que les travaux doivent avancer et donc qu'ils ne peuvent pas les empêcher de faire du bruit pendant la journée.

M. Heer explique ensuite que leurs inquiétudes portent aujourd'hui surtout sur le bruit que les véhicules feront à partir de la mise en service du CEVA. Il relève que le Conseil d'Etat assure que les mesures de protection seront mises en œuvre selon le même principe sur l'ensemble du tracé et par ailleurs que le coût de la mise en œuvre de ces mesures est compris dans le budget du CEVA, ce qu'il remet néanmoins fortement en doute.

Il lit ensuite un extrait d'un courrier des CFF adressé à l'OFP qui indique que les mesures de protection sont d'une catégorie supérieure à Champel car le nombre d'habitations à protéger est nettement plus important qu'à Lancy. Il relève en outre que M. Da Trindade a affirmé que la mesure confort allait être

appliquée sur l'ensemble du chantier mais que les mesures pourront néanmoins sensiblement varier.

Il explique que la norme officielle de l'OFT fixe 30 dB de moyenne dans l'heure, ce qui veut dire que chaque train peut faire un bruit de 100 dB tant que la moyenne horaire est respectée. Il relève que les CFF affirment eux-mêmes que, en appliquant cette norme, le bruit des trains reste dérangeant et que le respect de ces normes peut provoquer des recours, ce qui s'est effectivement passé à Champel.

Il relève que la mesure confort fixe la limite de 30 dB par train, ce qui est selon lui beaucoup plus acceptable. Il précise qu'à Champel ils ont, contrairement à eux, fait recours et ont obtenu la garantie que la mesure confort allait être appliquée.

Il précise ensuite que la mise en place d'une telle mesure sur l'ensemble du parcours a évidemment un coût : environ 17 millions, selon les CFF, alors que le budget du projet CEVA n'a que 7 millions pour cela. Il se demande donc ce qu'il reste comme argent pour protéger les habitants de Lancy, après la mise en œuvre de la mesure confort à Champel. Il indique par ailleurs qu'un crédit supplémentaire de 13 millions se prépare pour renforcer la lutte contre les vibrations, mais il explique ne pas savoir si ce crédit concerne le bruit à proprement parler.

Il explique enfin que leur demande est avant tout que tous les habitants concernés par les nuisances liées au CEVA puissent bénéficier des mêmes mesures ; que les travaux bruyants respectent les horaires ; que les mêmes objectifs de protection contre le bruit soient fixés sur l'ensemble du parcours, à savoir un maximum de 30 dB par train ; enfin, que le planning et le budget soient adaptés en conséquence.

Un commissaire (Ve) se demande si le CEVA aura des horaires nocturnes.

M. Heer lui répond qu'il y aura en principe un train toutes les 15 minutes durant la majeure partie de la nuit.

Un commissaire (Ve) demande si la mesure confort existante est appliquée actuellement à Zurich.

M. Heer explique qu'il s'agit d'une mesure constructive (une dalle en béton sous les rails, avec des amortisseurs entre le rail et le fond du tunnel) et donc que l'ensemble des trains sont visés par cette mesure, de jour comme de nuit.

Un commissaire (UDC) désire savoir où en est le recours au TF.

M. Heer indique que cela est toujours en cours. Il précise par ailleurs qu'il y a deux procédures en cours : premièrement, une procédure au sujet du bruit du chantier et de l'application de la Directive sur les bruits de chantier,

application contestée par la direction du CEVA ; deuxièmement, une procédure visant à reconsidérer la décision d'approbation des plans concernant les mesures sur les trains.

Un commissaire (UDC) rappelle que M. Barthassat avait reconnu que le bruit était impressionnant et avait en outre déclaré que des mesures comme le relogement étaient possibles. Il se demande si ce type de mesures leur a été proposé.

M. Béguin indique que le directeur adjoint du CEVA s'est rendu chez lui et qu'il lui a dit qu'un relogement pourrait éventuellement être envisagé. Il souligne qu'il proposait néanmoins un maximum de 120 F pour l'ensemble de la famille. Il indique en outre que l'on ne peut pas se reloger de suite, sans une préparation préalable. Il considère que le directeur adjoint du CEVA a donc admis la possibilité d'organiser un relogement, mais sans permettre que cela soit appliqué dans les faits. Il souligne par ailleurs que le bruit correspond vraiment à la perceuse d'un voisin dans le mur contigu durant toute la nuit. Il souligne que ses filles de 9 et 10 ans ne dormaient pas non plus et qu'il a dû écrire à l'école pour avertir d'un éventuel problème scolaire.

Un commissaire (UDC) comprend qu'aucun membre de l'ASSC n'a donc bénéficié d'un relogement.

M. Béguin lui répond par la négative.

M. Baillif souligne que sa fille et sa femme sont parties plusieurs nuits car cela était insupportable. Il estime que l'on se moquait des gens et précise qu'on lui a proposé de lui fournir des Pamirs. Par ailleurs, il indique que les personnes mandatées pour poser les appareils de mesures sont venues une semaine après les nuisances principales liées à la casse de la dalle pour la pose de rails.

M. Mc Neill ajoute que la même situation s'est produite chez lui.

M. Béguin estime qu'ils se sont retrouvés confrontés à une mauvaise foi qui posait au final autant problème que les nuisances. Il considère qu'il n'a jamais vu une mauvaise foi pareille au cours de ses 60 ans de vie.

Un commissaire (UDC) se demande s'il y a aujourd'hui encore du bruit la nuit et par ailleurs s'ils ont éventuellement reçu des indemnités.

M. Heer indique que les gros travaux de forage se sont arrêtés en février 2015, qu'ils ont dû recasser la dalle en novembre et décembre et que, depuis, ils n'ont plus de bruit la nuit. Cela dit, il précise qu'ils ne savent pas quelles sont les prochaines étapes du chantier. Il indique enfin qu'ils n'ont pas reçu d'indemnités.

Un commissaire (PLR) indique qu'il habite aussi le quartier et relève qu'il sait, en tant que médecin, que l'exposition nocturne répétée au bruit est

relativement délétère pour la santé. Il observe par ailleurs que le S-Bahn à Zurich bénéficie de la mesure confort et se demande si les habitants ont obtenu cette mesure rapidement ou s'ils ont dû faire opposition. Par ailleurs, il se demande si la vitesse des trains a un impact sur le bruit ressenti.

M. Heer indique ne pas savoir comment les Zurichois ont obtenu ces mesures. Il précise néanmoins que ce même type de mesures a été obtenu après des recours à Loèche-les-Bains. Par ailleurs, il souligne que la réduction de la vitesse fait en effet moins de bruit, mais il relève que la limitation de vitesse peut changer du jour au lendemain et donc qu'une dalle flottante est la seule solution permanente.

Un commissaire (PLR) comprend que la dalle flottante renchérirait le prix global d'environ 1 %.

M. Heer précise qu'il manque environ 5 millions.

Un commissaire (MCG) observe que la configuration confort devrait être appliquée pour tout tunnel en milieu urbain ou périurbain. Il comprend que la creuse du tunnel de Pinchat est terminée et qu'ils sont en train d'effectuer des tests de nuisance avec des camions-vibreurs. Il se demande s'ils sont mis au courant lorsque ces tests sont effectués.

M. Heer indique qu'ils ont entendu parler de ce camion-vibreur. Il souligne toutefois que, pour que la mesure soit valable, un micro doit être mis dans les maisons, ce qui n'a pas été le cas. Il précise enfin qu'ils ne savent rien pour le moment de ces tests dans leur quartier.

Un commissaire (S) observe que le Conseil d'Etat a fait référence à des démarches juridiques ; elle se demande s'ils ont déjà reçu une réponse du TF.

M. Heer lui répond que ce n'est pas le cas. Il ajoute que la direction CEVA veut mettre des micros à 20 mètres, de part et d'autre du camion-vibreur, pour faire des mesures, mais il souligne, puisqu'ils peuvent prouver que l'on entend le bruit à plus de 350 m, qu'ils veulent que l'on place des micros dans leurs domiciles.

Il indique enfin que ces mesures doivent être comparées à 30 dB par train et non à 45 dB de moyenne horaire.

Une commissaire (S) relève que M. Heer a expliqué que Champel a pu obtenir la mesure confort à cause de la densité de la population de son territoire. Elle se demande si l'ASSC ne pourrait pas jouer sur le fait que la zone où ils habitent va faire l'objet de futurs projets d'urbanisation.

M. Heer indique que le tunnel a été autorisé avant les immeubles et que c'est donc aux futurs immeubles de s'adapter.

Une commissaire (PLR) rappelle que M. Heer avait mentionné, lors de sa dernière présentation, que les habitants de la Chapelle entendaient le bip de recul de l'un des engins du chantier ; elle se demande si c'est toujours le cas.

M. Heer lui répond par la négative. Il indique que cela concernait les personnes vivant juste à côté de l'entrée du tunnel et il souligne que le chantier utilise aujourd'hui un autre chargeur qui ne fait plus de bip.

Une commissaire (PLR) se demande si la configuration de la creuse permet la mise en œuvre de la dalle flottante que l'association désire, ou alors si le refus de la direction CEVA ne provient que d'arguments financiers.

M. Heer explique que le CEVA est construit tout du long avec une section suffisante permettant de construire l'épaisseur de la dalle. Il relève néanmoins qu'ils sont incapables de vérifier combien ils ont creusé. Il pense donc que le refus provient uniquement d'une question de coût. Il précise enfin que la dalle tourne autour des 10 millions.

M. Béguin désire souligner que Champel a fait opposition et a obtenu la mesure confort souhaitée et que, à Lancy, ils n'ont pas fait opposition et n'ont rien obtenu.

Il estime donc que le système encourage à faire opposition et qu'il ne faut donc pas ensuite se plaindre que tout le monde fasse opposition à Genève.

Un commissaire (Ve) observe qu'il est intéressant de voir qu'il y a un traitement différent selon la partie du tracé du CEVA. Il observe par ailleurs qu'il y a des risques provisionnés et il pense donc que le fait de ne pas avoir prévu la construction de cette dalle fait partie des risques. Il estime que le DETA doit donc revenir pour expliquer à la commission ce qu'il va faire à ce sujet. Il souligne les enjeux médicaux liés au bruit et mentionnés par un commissaire PLR et il considère enfin qu'il vaut mieux faire cette mesure maintenant avant la fin des travaux.

Un commissaire (UDC) indique que l'UDC souhaite l'audition du DETA avec, en même temps, celle de M. Barthassat.

Un commissaire (S) désire l'audition de l'avocat M. Poggia, puisque c'est lui qui a défendu les habitants de Champel.

Le Président indique qu'il n'est pas sûr que cela soit possible, compte tenu de sa position de conseiller d'Etat.

Un commissaire (Ve) propose que la direction CEVA vienne aussi.

Un commissaire (PLR) considère qu'il convient de se baser sur ce qui s'est fait à Zurich et il pense donc que les CFF doivent être aussi présents.

Un commissaire (MCG) indique que, si M. Poggia ne peut pas venir, il pense qu'il y a sans doute un de ses associés qui pourrait être auditionné.

Séance du 26 avril 2016 – Audition de M. Barthassat et de la direction du CEVA

Le Président souhaite la bienvenue à M. Da Trindade et M. Ferey, rappelle que la pétition est revenue au sein de la commission, et que cette dernière a à nouveau entendu le Président de l'Association des habitants de la Chapelle, lequel affirmait qu'il y avait une différence de traitement entre les habitants de Champel et ceux de Lancy. Il précise que cette différence de traitement concernait l'équipement des rails et qu'un avocat ayant recouru pour les habitants de Champel a eu gain de cause, ce qui a conduit les CFF à équiper les rails d'un système permettant d'absorber le bruit, ce qui n'est a priori pas le cas du côté de Lancy.

M. Barthassat indique que, dans le cadre de leurs rencontres de la direction CEVA, entre le canton, la Ville et les CFF, ces questions ont été posées dès le départ et que des études de bruit ont été menées pour déterminer de quelle manière il convenait de prendre des mesures à différents endroits du chantier. Il relève que la question est très technique, mais que l'on a néanmoins des moyens de parer à ces nuisances, avec une marge d'erreur acceptable. Il souligne que les mesures sont encore en cours, mais il indique ne pas avoir l'impression que l'on péjore une région vis-à-vis d'une autre.

M. Da Trindade indique d'abord qu'aucun opposant ou recourant n'a eu gain de cause, que cela soit au niveau du Tribunal administratif fédéral ou au niveau du Tribunal fédéral. Il précise qu'il y a eu 65 recours mais qu'à chaque fois les instances leur ont donné raison. Il souligne que la directive à appliquer est l'EVBSR. Il précise que, au niveau de la procédure établie pour le projet, ils ont fait des estimations sur les dispositifs antivibratoires qui devraient être mis en œuvre pour respecter l'EVBSR. Il souligne que, cela étant très difficile à pronostiquer, ils ont décidé de venir faire des mesures avec un camion qui simule différentes fréquences, qui sont ensuite récupérées sur des points de mesure en surface, dans les maisons de certaines personnes choisies, dont des opposants au projet de la première heure.

Il précise que ces mesures ont débuté il y a deux mois, dès que le gros œuvre de génie civil était terminé. Il observe qu'ils ont fait des mesures au niveau de Théodore-Weber, au niveau de la halte de Champel, sur le premier tronçon de l'îlot 7 entre les Eaux-Vives et la halte de Chêne-Bourg et, enfin, sur le dernier tronçon de l'îlot 7. Il explique que ces tests vont leur permettre de déterminer si les mesures prévues sont les bonnes ou s'il faut les augmenter ; il relève en outre que les mesures qui ont été faites vont être envoyées à l'OFT, lequel donnera son approbation finale.

Il indique ensuite que les mêmes tests sont effectués partout et donc qu'il n'y a pas de différence de traitement. Enfin, concernant les dispositifs mis en œuvre, il explique que la Confédération et le canton de Genève leur ont donné une somme de 13 millions pour aller au-delà de la norme EVBSR, ce qu'ils vont faire en plaçant des seuils qui seront meilleurs que ceux fixés par ce cette norme.

Un député UDC désire rappeler la raison du renvoi du rapport à la commission. Il souligne que, après la remise du rapport du Conseil d'Etat, l'Association des habitants de la Chapelle ont renvoyé à la commission un échange de courriers leur faisant part du fait que tout était à peu près faux dans la réponse du Conseil d'Etat, ce qui pouvait laisser penser que rien n'avait été fait. Il indique que les pétitionnaires ont corroboré le fait que M. Barthassat les avait rencontrés, mais qu'il s'agissait néanmoins plus d'un apéro que d'une rencontre officielle avec les garanties qu'ils espéraient. Il explique qu'il a donc demandé le renvoi de ce rapport pour pouvoir discuter de la situation. Il observe que les pétitionnaires en sont actuellement toujours au même point, qu'ils veulent des garanties sur le fait qu'il y aura bel et bien des mesures anti-bruit. Il relève que l'on fait toujours référence aux mesures S-Bahn car Champel va apparemment obtenir ces mesures.

Il précise qu'à Lancy ils veulent donc ces mêmes mesures et surtout des garanties fermes indiquant qu'ils n'auront pas de problèmes de bruits solidiens. Il ajoute que le pétitionnaire a reconnu qu'il y avait des baisses des nuisances pendant un certain temps, mais qu'après coup, elles sont revenues de plus belle et qu'elles étaient même pires qu'auparavant. Par ailleurs, en ce qui concerne les mesures de relogement, il relève que le pétitionnaire a affirmé que ces dernières ont été en effet proposées, mais que les conditions n'étaient pas optimales pour qu'elles soient applicables.

Il observe en outre que l'on a dit à la commission que le tunnel devait avoir une circonférence minimale qui permette de mettre des mesures à 100% anti-bruit. Il se demande donc si l'on est bien dans ces normes. Il désire enfin que M. Barthassat leur garantisse qu'il y aura toutes les mesures concrètes anti-bruit qui seront mises en place.

M. Barthassat indique que la première fois que le département a été contacté par les habitants du Bachet, ils se sont déplacés chez les gens avant même que le Grand Conseil leur transmette le problème. Il souligne que le problème est toujours le même car, étant donné que les travaux avancent, ce ne sont pas toujours les mêmes personnes qui subissent les nuisances.

Il relève que quelqu'un lui a demandé qu'il vienne écouter ce qu'il avait dire et il indique qu'il y est allé et ensuite qu'ils ont préparé une séance, où

toutes les personnes s'étant plaintes étaient convoqués. Il relève qu'il y avait en effet un apéro, mais que c'était eux qui l'avaient organisé. Il précise que le département est venu avec des personnes compétentes capables de répondre à toutes les questions et qu'ils sont allés voir partout. Il ajoute qu'ils sont même allés jusqu'à proposer de les reloger à l'hôtel et même de payer à certains une semaine dans un grand chalet à Montana, lors des vacances de Pâques. Il souligne qu'ils étaient ouverts à tout.

Il précise qu'ils ont même reçu des plaintes de bruit pour des jours où le chantier était fermé. Il estime qu'il y a une espèce de psychose qui s'est installée, il salue la patience et le travail de M. Da Trindade et considère qu'ils se sont appliqués à ce que l'on ait les normes maximales. Il relève que l'on est actuellement au-dessus des normes maximales. Il relève qu'il ne peut néanmoins rien assurer du tout jusqu'à la fin du chantier, car il pense que l'on ne peut jamais affirmer qu'il n'y a aucun risque. Il précise qu'il a visité la maison d'une connaissance, où l'on entendait un bruit de perceuse à l'intérieur, alors que l'on n'entendait plus rien à l'extérieur.

Il considère que les mesures qui ont été prises sont exceptionnelles par rapport aux pratiques suisses et il pense que la part de risque devrait diminuer. Il relève par ailleurs que l'erreur de calcul a finalement été reconnue par les CFF. Il ajoute que M. Da Trindade s'est engagé à faire son maximum pour respecter les budgets et amenuiser au maximum les dépassements. Il souligne néanmoins que l'on ne peut être à l'abri de rien au niveau des nuisances du bruit, si ce n'est que l'on se situe actuellement au-dessus des normes nationales.

M. Da Trindade souligne qu'ils vont aller au-delà des normes applicables en Suisse, mais que cela ne veut pas dire que l'on peut garantir aux habitants qu'ils n'entendront rien. Concernant le dispositif en lui-même, il souligne que les mesures sont différentes selon les zones pour des questions géologiques, de type de tunnels et de type de bâtiments. Il explique que les recourants ont demandé au tribunal que les mesures constructives maximales soient mises en place partout, mais il observe que cela aurait d'autres coûts beaucoup plus importants, lesquels n'ont pas été mis à disposition du projet.

M. Ferey ajoute que le CEVA en est au top du top par rapport aux autres projets ferroviaires suisses.

M. Da Trindade souligne qu'il ne connaît pas le projet S-Bahn et les mesures mises en place, mais il relève que les CFF ne vont généralement pas au-delà des normes applicables car ils ont des budgets à gérer.

Un commissaire (Ve) relève que les pétitionnaires affirment cependant qu'il y a une différence de traitement entre les habitants de Champel et ceux

de Lancy. Il observe que M. Da Trindade dit néanmoins qu'il n'y a pas de différence.

M. Da Trindade souligne que les mesures pour Champel ne sont pas définies, car c'est l'OFT qui les validera. Il relève néanmoins qu'il est possible que, sur une zone donnée et en fonction de la profondeur des bâtiments, l'on ait des mesures de type 1 et ailleurs des mesures de type 2. Il souligne que cela relève de questions techniques qui seront prises sur la même base de mesures partout.

Un commissaire (Ve) observe que les recourants sont persuadés que les gens de Champel ont déjà obtenu ces mesures.

M. Da Trindade souligne qu'ils se sont engagés à faire a minima ce qui a été défini avec l'argent donné et qu'ils n'iront pas en dessous. Il pense que les pétitionnaires s'attardent sur les mesures constructives alors que l'on vise en fait la somme de dB.

Un commissaire (Ve) en vient aux valeurs d'émissions de bruit. Il comprend que M. Da Trindade indique que le bruit ne dépassera pas les 30 dB la nuit.

M. Da Trindade lui répond par l'affirmative et qu'il s'agit d'une obligation légale.

Un commissaire (Ve) se demande si les mesures anti-bruit ont été estimées et, le cas échéant, s'ils sont disposés à dépasser l'enveloppe prévue.

M. Da Trindade indique que 13 millions ont été budgétés pour cela et que, si cette enveloppe doit être dépassée, ils iront chercher un complément de budget en le demandant aux financeurs (Etat de Genève et Confédération).

Il ajoute qu'un tel complément pourrait découler de deux situations : soit des appels d'offres sont moins favorables que prévu, soit les mesures sont moins bonnes que ce qui était escompté.

Un commissaire (Ve) se dit rassuré par la réponse et considère que le travail sera bien fait.

M. Da Trindade observe que les recourants demandent des pics, alors que la directive EVBSR parle d'une moyenne. Il précise que cette exigence des pétitionnaires a néanmoins été déboutée par les tribunaux.

Une commissaire (S) se demande, par rapport au protocole d'enregistrement du son, s'ils ont pensé à faire des analyses au niveau de la gare de Cornavin, afin d'avoir un point de comparaison dans un endroit où il y a parfois des travaux et où il y a des habitations à 20 mètres. Elle considère qu'il serait intéressant de montrer qu'il existe des bruits de rails, lorsque l'on

habite à proximité d'une voie ferrée. Par ailleurs, elle se demande si plusieurs hypothèses de travail et de financement vont être envisagées.

M. Da Trindade souligne que le bruit est quelque chose de très subjectif. Il indique qu'ils ont, dès 2006, fait une présentation à des propriétaires mécontents, à la salle des Vieux-Grenadiers à la rue de Carouge. Il explique que l'on entend très bien le tram à cet endroit, mais qu'il a demandé, lors de cette séance, si quelqu'un avait entendu le tram. Il souligne que personne ne l'avait entendu et relève donc que l'on n'est pas tous égaux face au bruit. Il souligne que les gens qui vivent au bord de voies ferrées seront sans doute plus enclins à pouvoir vivre aux abords du tracé du CEVA.

Concernant les différents scénarios, il explique qu'ils connaissent les différentes options au niveau du prix, mais il précise que les différents dispositifs ne font gagner que quelques décibels, pour un coût de 2000 F ou 3000 F le mètre linéaire. Il souligne néanmoins qu'il a discuté avec certains spécialistes qui décourageaient certains propriétaires de Champel d'investir pour des dispositifs supplémentaires car ils ne sentiraient pas la différence. Par ailleurs, il relève qu'il conviendrait en outre de reporter les coûts additionnels sur les 8 kilomètres restants, alors que l'on parle déjà de 5 millions sur 2 kilomètres.

Une commissaire (S) observe que, si l'on pense à l'urbanisation en surface, il s'agit peut-être de sommes intéressantes.

M. Ferey ajoute que la décision finale va être prise au niveau du comité de pilotage, sur la base de différentes options. Il rappelle que l'on s'est déjà prononcé pour un budget de 13 millions destinés à prendre des mesures visant à plus de confort que les normes EVBSR.

M. Da Trindade souligne qu'il s'agit d'une démarche qui avait déjà été faite en 2008 et qui a permis que 7 millions soient mis à disposition par la Commission des travaux, auxquels la Confédération a rajouté sa part, ce qui fait au final 13 millions.

Une commissaire (S) désire revenir sur la question de son préopinant au sujet des mesures prises à Lancy, par rapport à Champel. Elle comprend que les mesures contre le bruit choisies sont supérieures aux normes en vigueur, mais elle observe que la question posée par les habitants à la commission est vraiment de savoir si les mesures prises à Champel seront les mêmes qu'à Lancy. Elle relève que les habitants de Lancy pensent que le fait que les habitants de Champel aient fait opposition leur ont permis d'avoir un avantage, alors qu'eux ont accepté le projet sans faire recours et sont donc devenus les parents pauvres. Elle désire donc savoir, sans entrer dans la technique, si les mesures pour le bruit sont les mêmes à Lancy qu'à Champel.

M. Da Trindade observe tout d'abord que l'Association du quartier de la Chapelle fait partie de la liste de ceux qui ont fait opposition au projet. Par ailleurs, il souligne que les mesures finales sont les mêmes utilisées sur l'ensemble du parcours, par rapport aux directives EVBSR. Enfin, il répète que c'est l'OFT qui va valider au final les mesures. Il souligne que le fait que ce soit l'OFT qui les valide constitue une garantie d'égalité de traitement, indépendamment de la zone d'habitation. Il observe que, si l'on prend comme exemple le bruit aérien, plusieurs paramètres sont pris en considération (en fonction de la densité des habitations, etc.) et une directive fédérale explique comment l'on doit fixer les normes.

Une commissaire (S) se demande si l'OFT va utiliser les mêmes critères de base pour Champel et pour la Chapelle. Elle voudrait savoir cela pour rassurer les personnes au niveau de l'égalité de traitement.

M. Joseph estime qu'il convient plus de déterminer la manière dont on veut protéger les gens par rapport au bruit que de savoir à tout prix si les mesures sont les mêmes partout. Concernant les nuisances du trafic routier par exemple, il relève que l'on propose différentes mesure selon le lieu comme une réduction du trafic, la pose d'un revêtement phono-absorbant, etc.

Il souligne que, dans le cas du CEVA, cela va dépendre surtout des conditions du sol, du lieu où se trouvent les bâtiments, etc. Il précise que le fait de prévoir exactement les mêmes mesures partout pourrait avoir un effet inverse, à savoir d'appliquer de mauvaises mesures aux mauvais endroits. Il désire enfin relever que la perception des gens par rapport au bruit n'est pas quelque chose de scientifique. Il souligne que Carouge a posé des milliers de capteurs sur sa commune pour pouvoir mesurer différemment le bruit, mais il considère que cela ne permettra pas de garantir que la perception des gens sera meilleure.

M. Da Trindade souligne que tous les habitants seront traités de la même manière, mais il rappelle que les directives EVBSR précisent qu'il faut appliquer telle ou telle mesure selon un certain nombre de paramètres liés aux lieux.

Une commissaire (S) comprend que les mesures peuvent être différentes avec le même résultat. Cependant, elle estime que l'on doit pouvoir dire aux habitants de Champel et de Lancy qu'ils auront la même qualité de confort car il s'agit dans les deux cas de quartiers urbains. Elle voudrait donc savoir si au final les deux quartiers seront traités de la même manière.

M. Ferey souligne qu'il s'agit d'une égalité de traitement pour tous en application de la loi et qu'ils ne font pas de différence de traitement par rapport aux quartiers car ils doivent justement respecter la loi.

Un commissaire (UDC) désire en revenir à la question des 30 dB. Il souligne que le nœud du problème est, lorsque l'on parle des mesures S-Bahn, qu'il s'agit de 30 dB sur le pic et non pas de 30 db de moyenne. Il considère qu'il faudrait donc pour le CEVA également parler de pic et pas de moyenne ; il pense que c'est cela que les recourants veulent comme garantie. Il relève que les pétitionnaires ont affirmé que les habitants de Champel ont obtenu les mesures S-Bahn.

M. Da Trindade précise qu'il ne sait pas en détail ce qui a été fait pour le S-Bahn, mais il observe qu'un murmure constitue déjà environ 35 dB. Il souligne qu'il n'y a pas sur le CEVA de traitement de pic et que, pour Champel, l'on parle aussi de moyenne. Il indique être très sceptique sur le chiffre de 30 dB en pic.

M. Ferey propose de se renseigner auprès de Zurich.

M. Da Trindade souligne qu'il faudrait encore déterminer sur quel tronçon cela est appliqué, compte tenu de la longueur du S-Bahn à Zurich.

Un commissaire (UDC) estime que les habitants de la Chapelle ont conscience qu'ils ne vont pas se retrouver cloisonner dans un caisson anti-bruit, mais il relève qu'ils ne veulent pas qu'on leur dise qu'on est dans les normes et qu'il y ait de très fortes vibrations à chaque fois qu'un train passe près de leurs maisons. Il ajoute qu'il comprend bien le discours du département lorsque ce dernier affirme qu'ils sont bien au-dessus des normes EVBSR, mais il désire que les habitants ne se retrouvent pas dans ce cas de figure.

M. Da Trindade souligne que les spécialistes ont affirmé qu'il n'y aurait pas de transmission de vibrations. Concernant les bruits, il précise que des garanties totales ne sont pas possibles et en outre que les habitants ont lutté contre cela jusqu'au TF, mais que ce dernier a affirmé que c'était la norme EVBSR qui était celle qui devait être applicable.

Un commissaire (UDC) se demande s'ils utilisent des capteurs sismiques pour faire leurs mesures et, par ailleurs, si les infrasons sont aussi analysés, car il relève que ces bruits sont dangereux pour l'organisme humain.

M. Da Trindade souligne que les infrasons se produisent par le vent et donc que, dans le cas d'un train dans un tunnel, ils restent dans le tunnel et ne remontent pas à la surface, contrairement aux bruits solidiens.

Un commissaire (UDC) se demande si les mesures sont disponibles.

M. Da Trindade indique qu'elles seront disponibles à partir du moment où ils auront réunis les résultats et que ces derniers seront transmis à l'OFT.

Un commissaire (MCG) remercie les personnes auditionnées pour leurs explications, mais il se dit néanmoins surpris par l'exposé des motifs qui

stipule que la directive EVBSR de l'OFT prévoyait une moyenne de 25 dB sur le trafic de nuit et il pense qu'il serait intéressant de savoir pourquoi le S-Bahn a obtenu une valeur crête maximale de 30 dB.

Un commissaire (UDC) se demande si les tunnels du CEVA seront en exploitation jour et nuit ou s'il y aura des heures sans aucun train.

M. Da Trindade souligne qu'il n'y aura pas de trains du tout entre 1h et 5h du matin. Il précise que les trains de marchandises ne pourront passer que sur demande exceptionnelle et des mesures d'exploitation définies, comme par exemple une exigence de circuler à maximum 20 km/h. Il souligne qu'il n'y aura jamais de marchandises dangereuses.

Un commissaire (Ve) estime que, si le Conseil d'Etat avait mis les éléments présentés aujourd'hui au sein de leur rapport sur la pétition, cette dernière n'aurait pas été renvoyée en commission.

M. Ferey pense que les riverains de la Chapelle ont dû sentir des dérangements pendant quelques jours au moment où ils en étaient à la creuse de la seconde partie du tunnel, lequel a été construit en demi-section, raison pour laquelle ils sont, selon lui, revenus à la charge. Concernant la réponse du Conseil d'Etat, il rappelle qu'il y avait à l'époque encore en attente une réponse du TF et donc qu'une réponse plus précise était à l'époque délicate.

M. Barthassat ajoute qu'il avait transmis à la direction CEVA le souci des riverains afin que l'on aille le plus loin possible dans les études pour avoir un maximum de chances qu'il n'y ait pas de bruits lors du passage des rames. Il relève que l'on va au-delà des normes et que des essais sont en cours. Il ajoute que cela a calmé certaines personnes, mais néanmoins pas d'autres. Il souligne qu'il est allé personnellement chez certaines personnes, qui ne voulaient même pas que cela se sache. Il précise qu'ils n'ont pas intérêt à empêcher que le projet se passe bien pour l'ensemble de la population et qu'ils vont donc mettre toutes les chances de leur côté pour que ce soit le cas. Il considère que tous les acteurs du projet ont le même sens des priorités et du bien commun.

Un commissaire (S) désire que le département fournisse la plus-value pour les mesures de confort.

M. Ferey souligne qu'il s'agit d'un budget de 13 millions en plus pour l'ensemble du tracé.

M. Barthassat précise qu'ils ont tout blindé pour qu'il ne se passe rien de grave, comme cela a été le cas au niveau de la sécurité des travailleurs.

M. Ferey indique qu'ils reviendront prochainement faire un point de situation et continuer à informer la commission sur les avancées du CEVA.

Un commissaire (S) se demande si les 13 millions concernent tout le monde ou seulement Genève.

M. Da Trindade lui indique que les 13 millions concernent tous les acteurs et que 7,5 millions sont pris en charge par le canton.

Le Président remercie les personnes auditionnées et les raccompagne.

Le Président rappelle qu'un commissaire (S) avait demandé que la commission auditionne M. Poggia, lequel était l'avocat de l'un des recourants de Champel.

Le commissaire (S) retire sa demande.

Le Président demande si la commission désire auditionner les CFF.

Une commissaire (S) observe que l'on a parlé des normes de l'OFT et que l'on a déjà eu le représentant des CFF pour les projets ; elle a peur que l'on fasse un doublon, pense qu'il n'est pas intéressant de les auditionner pour cette question et désire que l'on se réserve l'audition des CFF pour les bilans semestriels. Elle relève que la direction du CEVA a affirmé qu'il y avait une convention passée au niveau des auditions au TF et qu'il allait y avoir un processus par rapport au bruit. Elle considère qu'il conviendra de prendre cela en compte lorsqu'il y aura un rapport global sur le CEVA, afin que l'on s'assure à ce moment que l'on a le même traitement de part et d'autre du tunnel. Elle estime qu'il est donc inutile pour le moment de continuer à auditionner sur cette pétition.

Un commissaire (UDC) trouve qu'il est désagréable de revenir sans cesse sur des auditions qui ont été décidées et votées. Il estime que cela nuit aux travaux de la commission. Il considère qu'il faut écouter les CFF sur cette question afin qu'ils viennent notamment expliquer quelles mesures ont été appliquées à Zurich, compte tenu du fait que les pétitionnaires veulent ces mêmes mesures, et qu'ils expliquent en outre quelles sont les mesures qui seront appliquées à Genève.

Un commissaire (Ve) observe que l'audition d'aujourd'hui a permis d'apprendre beaucoup sur les mesures, que sur la base de ces mesures des propositions seront faites à l'OFT, lequel proposera des mesures adéquates minimales, et enfin que la direction du CEVA s'engage à aller au-delà de ces mesures de protection.

Concernant les auditions votées, il estime que la commission peut revenir sur une décision au gré de l'évolution des travaux, car ces auditions ne sont pas gravées dans le marbre. Il considère que la proposition de la députée (S) consistant à auditionner le cas échéant les CFF au moment du prochain rapport général CEVA est une bonne idée.

Le Président souligne qu'il n'y a pour le moment pas de demande d'annulation de l'audition des CFF.

Une commissaire (Ve) comprend ce que propose sa collègue (S), mais il estime néanmoins que, lorsque les mesures seront décidées, il sera trop tard pour agir et il pense qu'il faut donc traiter le problème maintenant.

Une commissaire (S) demande un vote sur cette audition.

Le Président soumet au vote l'audition des CFF :

Pour :	5 (2 UDC, 3 MCG)
Contre :	6 (1 Ve, 1 S, 1 PDC, 3 PLR)
Abstentions :	3 (2 S, 1 EAG)

L'audition des CFF est refusée.

Le Président propose soit de geler la pétition, soit de la voter ce soir.

Un commissaire (UDC) prend acte de la suppression de l'audition, mais considère que l'on ne peut pas geler cet objet de manière indéfinie.

Une commissaire (S) propose de passer au vote.

Une commissaire (S) explique que la commission doit soit prendre acte du rapport, soit ne pas en prendre acte et, dans ce dernier cas, cela signifie que le rapport est renvoyé au Conseil d'Etat afin que ce dernier revoie sa copie.

Un commissaire (PLR) souligne que le Grand Conseil a refusé de prendre acte du rapport, raison pour laquelle l'objet est à la commission. Il observe qu'il faut donc se prononcer maintenant sur le rapport du Conseil d'Etat et décider d'en prendre acte ou non.

Un commissaire (UDC) indique que son groupe ne prendra pas acte de ce rapport du Conseil d'Etat car l'UDC veut qu'il soit renvoyé au Conseil d'Etat. Il juge le rapport incomplet et pense que les éléments qui ont été présentés ce soir doivent figurer dans le rapport. Il estime que l'on n'a pas obtenu de réponse complète et en outre qu'aucune garantie n'a été donnée sur le fait que toutes les mesures seront prises. Il estime que l'on peut bien attendre tous les rapports trimestriels, mais qu'il n'y aura aucune garantie. Il souligne que le fait que le TF se soit prononcé dans leur sens laisse finalement une marge de manœuvre aux CFF et aux mesures qu'ils voudront bien leur transmettre.

Une commissaire (S) indique que son collègue de parti et elle-même sont contre la prise d'acte du rapport car, bien qu'ils aient entendu que des mesures vont être prises contre et que les normes fédérales ne seraient pas dépassées, ils n'ont néanmoins pas reçu de garantie quant à l'égalité de traitement de tous

les habitants au niveau du but recherché ; elle estime que la réponse n'est pas très claire à ce niveau. Elle considère qu'ils doivent défendre l'égalité de traitement des citoyens en milieu urbain et elle indique qu'ils ne prendront donc pas acte de ce rapport.

Un commissaire (Ve) se dit rassuré par les propos du département. Il relève que le rapport initial est trop lacunaire, mais il considère qu'il y a eu une égalité de traitement. Par ailleurs, il observe que la direction CEVA a affirmé qu'ils feraient une demande de complément budgétaire pour assurer des mesures de protection supplémentaires, si cela est nécessaire. Pour cette raison, il indique qu'il prendra acte du rapport, pour autant que les garanties obtenues soient ajoutées au rapport.

Un commissaire (MCG) indique que le MCG demande un renvoi de la pétition au Conseil d'Etat afin que les éléments nouveaux présentés ce soir soient intégrés au sein du rapport et qu'ils puissent offrir aux pétitionnaires des garanties quant au fait que toutes les mesures seront prises pour les protéger des nuisances.

Un commissaire (PLR) pense que la commission n'est pas composée de juges et il voit mal les CFF et la direction CEVA ne pas faire les choses de manière légale par rapport aux nuisances. Il considère que la tolérance au bruit est différente d'une personne à une autre. Par ailleurs il estime que la construction moderne a un vrai problème : le fait de vouloir tout isoler crée selon lui au final des caisses de résonance, ce qui fait que l'on entend beaucoup plus à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Il observe ensuite que, si l'on donne raison aux pétitionnaires, il faudra alors voter un crédit supplémentaire pour des mesures supplémentaires liées aux bruits et, ce, sur l'ensemble du parcours. Il relève que l'on se trouve dans une situation où la commission devrait se poser en arbitre alors qu'elle n'a pas les compétences pour cela. Il pense que, si les normes ne sont pas respectées par le CEVA, le jour de la mise en exploitation les habitants auront tout le loisir de reprendre une procédure pour demander des modifications ou alors des indemnités. Il ne voit pas comment l'on peut aller plus loin aujourd'hui.

Une commissaire (S) désire préciser qu'ils ont bien compris que les normes légales sont respectées, mais elle souligne qu'elle considère que l'égalité de traitement signifie que chacun a droit au même confort.

Un commissaire (UDC) désire voir plus loin qu'aujourd'hui. Il relève que, si l'on ne prend pas les mesures nécessaires aujourd'hui, c'est demain qu'il y aura des problèmes. Il relève que les villas vont progressivement être démolies et que des immeubles se construiront. Il ajoute que, si des nuisances sont constatées aujourd'hui dans les villas, ces nuisances se répercuteront dans les

immeubles. Il souligne par ailleurs que, sur la route de Chancy, certains immeubles situés sur la gauche, avant la Coop de Lancy, connaissent aujourd'hui des nuisances, alors qu'il n'y avait pas ces problèmes avant l'arrivée du tram à cet endroit et que ces bruits solidiens n'étaient pas prévus au départ.

Vote

Le président met aux voix la prise d'acte de la P 1904-B :

Pour : 6 (1S, 1 PDC, 1 Ve, 3 PLR)

Contre : 8 (1 EAG, 2 S, 2 UDC, 3 MCG)

Abstention : –

La prise d'acte ayant été refusée, la Commission des travaux vous recommande de refuser ce rapport et de le renvoyer au Conseil d'Etat.

La commission préavise la catégorie III.

P01904 B
relative aux nuisances sonores provoquées par la Liaison
ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA)

Association pour la Sauvegarde du Site de La Chapelle
8 mars 2016

Préambule

1. MERCI, MERCI, MERCI !
2. L'ASSC soutient le projet CEVA !
3. Nous ne sommes pas les seuls !

Les bruits dus aux travaux

Les bruits dus aux trains

3

La machine



4

Ce que dit le Conseil d'Etat

P 1904 B

-, la direction du projet CEVA, en fonction des plaintes du voisinage, a modifié en partie sa façon de travailler afin de réduire au maximum les nuisances.....

Dans les faits :

5

La situation a empiré

- **De mars à juillet 2014**

- Forages continus de 7h00 à 19h00 et sporadiques durant la nuit.

- **La pétition date de mai 2014**

- **De novembre 2014 à février 2015**

- Forages 24h/24h

6

Janvier 2015 : une nuit type CEVA

CEVA MBR

Basler & Hofmann
compte rendu MBR - Leq et Ln par heure
PM CEVA 1: Route de La Chapelle 296

- exposition faible
- exposition moyenne (à observer)
- exposition significative
- exposition importante

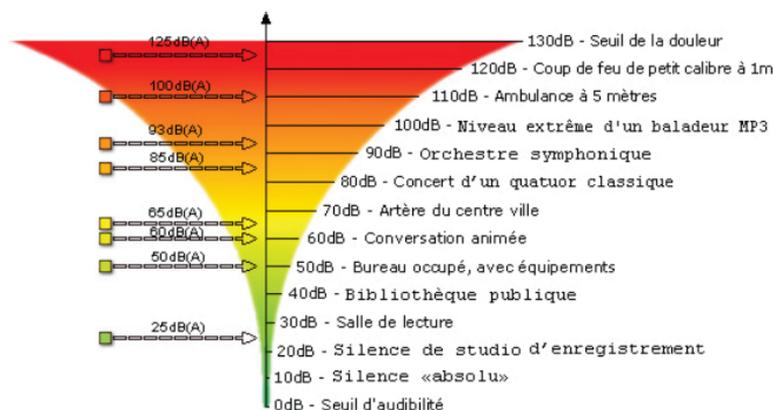
nuit		jour	
20:00 - 07:00 h		08:00 - 00:00 h	
dB(A)			
Leq	53.9	56.9	57.1
L10	21.4	22.1	20.5
L50	69.9	70.9	69.6

heure	Leq	L10	L50
20:00 à 21:00 h	53.9	21.4	69.9
21:00 à 22:00 h	48.2	22.1	67.0
22:00 à 23:00 h	55.0	20.5	70.9
23:00 à 00:00 h	53.1	20.2	69.6
00:00 à 01:00 h	54.3	20.2	71.4
01:00 à 02:00 h	51.6	20.3	70.2
02:00 à 03:00 h	52.8	20.2	68.0
03:00 à 04:00 h	55.7	20.3	67.4
04:00 à 05:00 h	52.3	20.2	66.2
05:00 à 06:00 h	51.9	20.1	63.9
06:00 à 07:00 h	54.6	20.2	68.0

nuit		jour	
20:00 - 07:00 h		08:00 - 00:00 h	
dB(A)			
Leq	53.9	56.9	57.1
L10	21.4	22.1	20.5
L50	69.9	70.9	69.6
L90	21.4	22.1	20.5
L95	21.4	22.1	20.5
L99	21.4	22.1	20.5
L01	21.4	22.1	20.5
L05	21.4	22.1	20.5
L10	21.4	22.1	20.5
L15	21.4	22.1	20.5
L20	21.4	22.1	20.5
L25	21.4	22.1	20.5
L30	21.4	22.1	20.5
L35	21.4	22.1	20.5
L40	21.4	22.1	20.5
L45	21.4	22.1	20.5
L50	21.4	22.1	20.5
L55	21.4	22.1	20.5
L60	21.4	22.1	20.5
L65	21.4	22.1	20.5
L70	21.4	22.1	20.5
L75	21.4	22.1	20.5
L80	21.4	22.1	20.5
L85	21.4	22.1	20.5
L90	21.4	22.1	20.5
L95	21.4	22.1	20.5
L99	21.4	22.1	20.5

9

Echelle de bruit Ge.ch



Une artère principale dans la chambre à coucher
10'000 x le seuil de réveil

10

Directive bruits de chantiers p.19

3.1.4 Mesures d'organisation

Niveau

	A	B	C
3.1.4.1 Planification tenant compte des périodes de repos (pendant la phase de construction bruyante) <i>Remarque:</i> L'horaire de travail doit être concentré sur les heures les moins sensibles. En principe, les horaires de travail s'étendent de 07h00 à 12h00 et de 13h00 à 17h00, exceptionnellement jusqu'à 19h00.			
3.1.4.2 Limitation de durée à 9 heures par jour pour les travaux de construction très bruyants (07h00-12h00 et 13h00-17h00)	A		
3.1.4.3 Limitation de durée à 8 heures par jour pour les travaux de construction très bruyants (07h00-12h00 et 14h00-17h00)		B	
3.1.4.4 Limitation de durée à 7 heures par jour ou moins pour les travaux de construction très bruyants (08h00-12h00 et 14h00-17h00)			C

<http://www.bafu.admin.ch/publikationen/publikation/00006/index.html?lang=fr>

11

Dispositions applicables

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC
Office fédéral des transports OPT
3003 Berne

Référence du dossier: 341.11/2006.0098
Ittigen, le 5 mai 2008

DECISION D'APPROBATION DES PLANS

Procédure ordinaire

PROJET DES CHEMINS DE FER FEDERAUX SUISSES ET DE L'ETAT DE GENEVE

concernant

la construction de la liaison ferroviaire Cornavin –
Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)

km 60.630 – 74.390

12

DAP p. 114

6.2.4 Evaluation

Phase de construction

En vertu de l'art. 6 OPB, l'OFEV édicte des directives sur les mesures de construction et d'exploitation destinées à limiter le bruit des chantiers. La directive du 24 mars 2006 sur le bruit des chantiers définit trois niveaux de mesures de protection phonique dépendant de la durée du chantier et du degré de sensibilité au bruit attribué aux zones exposées aux nuisances.

Plusieurs chantiers seront entrepris parallèlement. Le caractère souterrain de la liaison CEVA implique des travaux d'excavation importants et la nécessité d'évacuer environ 1'420'000 m³ de matériaux. Le rapport d'impact, corroboré par les préavis du SPBR et de l'OFEV, préconise l'application des mesures de niveau B de la directive précitée. Pour les travaux qui devront impérativement être réalisés de nuit, le dimanche ou entre 12h00 et 13h00, il y aura lieu d'observer les mesures de niveau C. Ces points devront figurer dans le cahier des charges des entreprises adjudicataires. Ceci est retenu à la **charge** des maîtres d'ouvrage.

13

Tout le monde est au courant...

- La direction CEVA, l'OFT.
- Les médias : La Tribune, Le Temps, Léman bleu.
- Le Maire de Lancy, est intervenu plusieurs fois auprès du CEVA.
- A notre connaissance, le SERMA n'est jamais venu écouter le bruit, mais,
- 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... » P 1904-A p. 15/17!! (lire la phrase suivante ©)...est venu le 19 aout 2015,nous dire qu'il ne pouvait rien faire

Et rien n'a été fait !

14

Les bruits dus aux travaux Les bruits dus aux trains

15

Ce que dit le Conseil d'Etat

P 1904 B

- ...
- En ce qui concerne les mesures de protection pour l'exploitation ferroviaire, notre Conseil, ..., s'assure 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 sont bien prises en compte dans le budget du projet CEVA
-

Dans les faits :

16

K-RC-A-BAU: Av de la Gare 43, 1203 Lausanne

Courrier A
Office fédéral des transports OFT
Infrastructure / Autorisations II
3003 Berne

À l'att de Mme Emilie Morandi

Genève, le 6 février 2015

CEVA, tunnel de Pinchat
Demande des époux Gonella et consorts de reconsidération de la DAI 2008 tendant à l'élargissement du périmètre des mesurages in situ par vibreur, voire au renforcement des mesures de réduction à s vibrations liées au trafic ferroviaire

V. réf. BAV-411.11-00001/000049

↔ SE

7. De plus, il a précisé que les mesures de protection prévues à Champel fonctionnent sur le même principe que celles prévues à Lancy, mais sont d'une catégorie supérieure en raison du fait que le nombre d'habitants à protéger à Champel est nettement supérieur au nombre d'habitants à Lancy. C'est, comme en matière de protection contre le bruit (aérien) ferroviaire, l'application d'un rapport entre le coût de la mesure de protection et le nombre de personnes protégées par la mesure (indice coût-utilité).
8. La situation sur ces deux tronçons de la liaison CEVA n'étant pas identique, un traitement identique n'est donc pas justifié.
9. Tout cela est parfaitement conforme à la décision d'approbation des plans du 5 mai 2008.
10. Enfin, étant donné que la mise en place de la dalle de protection à Lancy devra être effectuée en 2017, la détermination définitive du type de dalle devra avoir lieu à la m-2016 au plus tard.
11. Il convient dès lors que la demande de reconsidération susmentionnée soit traitée dans les meilleurs délais.
12. À cet égard, la Direction de projet CEVA a pris note de votre courrier du 4 février, reçu hier, qui lui impartit un délai au 27 février pour prendre position au sujet de ladite demande.

En vous remerciant de prendre acte de ce qui précède, je vous prie d'agréer, Madame, mes salutations distinguées.

Thierry Vonlanthen, av.

P 1904-A

-M. DaTrindade 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.... P. 11/17

1999

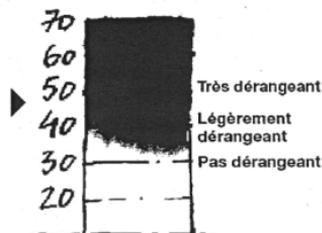
Directive EVBSR OFT/OFEFP

moyenne 25 dBA max sur l'heure de pointe de nuit (22h -> 6h)

2007

Projet de nouvelle ordonnance (valeurs encore en discussion)

- moyenne 30 dBA max sur l'heure de pointe de nuit et
- 90% des trains ont une moyenne de 48 dBA max sur 5 secondes.



source:
aide-mémoire « Vibrations et sons solidiens »,
CFF I-PM, 2006

I-FW-PM-LS/Bg 16.07.2007

En respectant ces valeurs, les sons solidiens sont dérangeants lors du passage de la plupart des trains.

19

☹ Le strict respect des normes peut provoquer:

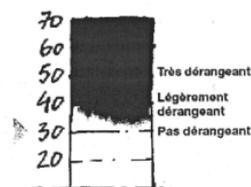
- des recours qui ont pour effet de prolonger la durée de la procédure d'approbation des plans (PAP)
- des demandes de dommages et intérêts
- de nombreuses réclamations en phase d'exploitation. Exemples vécus aux CFF: Hausen (pas encore terminé malgré 12 ans de procédures) et Leuk

😊 Les valeurs appliquées par les CFF pour le S-Bahn sont les suivantes:

- valeur par convoi pour les zones d'habitations et nouveaux tronçons: max. 30 dBA
- valeur par convoi pour les tronçons existants et les zones mixtes: max. 35 dBA

En respectant ces valeurs, les sons solidiens ne sont plus ou que peu dérangeants lors du passage de la plupart des trains.

Cette solution a l'avantage d'avoir une bonne acceptation de la part des habitants concernés (expériences positives pour le S-Bahn et lors de la PAP pour la DML).



I-FW-PM-LS/Bg 16.07.2007 2

20

→ Les coûts à +/- 30% sont les suivants:

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. Respect des valeurs selon directive EVBSR de 1999 | 1,5 * - 2,5 mio CHF** |
| 2. Respect solution « Confort » (S-Bahn Zürich) seuil =30 dBA | 23,2 mio CHF** |
| 3. Respect solution « Confort » (S-Bahn Zürich) seuil =35 dBA | 9,8 mio CHF** |
| 4. Respect « Confort » (S-Bahn Zürich) seuil = 30 dBA tronçon nouveau et = 35 dBA tronçon déjà exposé | 17,0 mio CHF** |

Solution qui ne respecte pas l'égalité de traitement :

Respect « Confort » (S-Bahn Zürich) seuil = 30 dBA tronçon nouveau et EVBSR pour tronçon déjà exposé	10,4 mio CHF**
--	----------------

→ Au budget du projet CEVA (base de prix octobre 2000):

7.8 mio CHF

* Montant en considérant des zones mixtes et zones habitation type « centre-ville »

** Ces coûts sont valables sous réserve de l'homologation du système «traverses avec chausson LVT HA » (gain de l'ordre de 5 dBA vis-à-vis du système « LVT standard » déjà homologué).

I-FW-PM-L/S/Bg 16.07.2007 4

PL 10444 A

8 juin 2009

- M. Muller indique que les frais de la « solution confort », qui correspond au projet S-Bahn de Zurich, se monteraient à 13 millions de francs supplémentaires. Seuls 5.5 ont été votés.
- A Champel plusieurs recours ont été levés suite à l'engagement de la mise en œuvre de la solution S-Bahn.
- Reste-il de l'argent pour les habitants-tes de Lancy.

P 1904 B

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

VRAIMENT ?

23

-Un budget supplémentaire de 13 millions de francs, financé par le Canton et la Confédération, est prévu pour renforcer les mesures de lutte contre **les vibrations**. (TDG)(Créé: 03.02.2016, 19h03).

<http://www.tdg.ch/geneve/actu-genevoise/camion-vibreux-source-excitation-teste-gares-ceva/story/12430213>

Et le bruit ?

24

Les bruits dus aux travaux

Les bruits dus aux trains

RAPPEL DES DEMANDES DE LA PETITION

25

Résumé des demandes

1. Cas échéant, respect des horaires **pour les travaux bruyants**,
2. Fixation des mêmes objectifs de protection contre le bruit des trains idem Champel et Zurich, à savoir **max 30 dBA par train** à l'intérieur de toutes les habitations.
3. **Adapter** le planning et **le budget** du projet en conséquence.

26