



PÉTITION

Réduire les nuisances sonores lors du passage des trains du Léman Express par le pont de la Seymaz

Protéger la santé et la qualité de vie des habitants

A partir du 15 décembre 2019, le Léman Express passera environ 12 fois par heure de 5:00 à 0:30 chaque jour (et chaque heure des nuits pendant le weekend) par le pont ouvert de la Seymaz ! Lors des essais du matériel roulant, le bruit généré s'est révélé insupportable. Avec la mise en service du Léman Express, les habitants seront soumis à cette nuisance sonore toutes les cinq minutes, ce qui engendrera des risques importants pour leur santé et réduira considérablement leur qualité de vie.

Les signataires de cette pétition, adressée au **Grand Conseil** et aux **Conseils municipaux de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg**, ont toujours soutenu le projet du Léman Express et ont accepté, par la suite, les multiples nuisances associées au chantier. Ils ont fait confiance aux promesses des responsables du projet concernant les mesures qui seraient prises pour la prévention de futures nuisances sonores excessives.

L'Argumentaire de la pétition (ci-rattaché) explique de manière détaillée des failles dans la planification et la construction du pont et décrit les prévisions légales pour la protection contre le bruit dans des contextes sensibles comme celui du pont de la Seymaz.

Les signataires jugent inacceptable la structure actuelle du pont et demandent la mise en œuvre urgente des solutions proposées ci-dessous :

- l'installation de parois anti-bruit performantes sur les deux côtés du pont,
- le revêtement des ouvertures du tunnel avec un matériel phono-absorbant, et
- l'installation d'un système éprouvé pour diminuer le bruit du passage des trains sur les rails.

Toute personne peut signer la pétition (aucune restriction liée à la nationalité et au lieu de résidence). Les noms et adresses ne seront pas divulgués à des tiers.

Nom	Prénom	Adresse	Signature

Les feuilles de signatures, même partiellement remplies, sont à envoyer ou à déposer dans la boîte aux lettres, de l'un des répondants : B. Barrow, 16 chemin du Pré-des-Esserts, 1224 Chêne-Bougeries ; J.-J. Rikly, 5 chemin du Pont-de-Ville, 1224 Chêne-Bougeries

Note aux lecteurs de la version sur site web: Vous pouvez imprimer la première page, signer et déposer la feuille dans l'une des boîtes aux lettres indiquées ci-dessus. Sinon, vous trouverez des boîtes (et des formulaires à signer) à la sortie du passage sous le pont ferroviaire au Chemin Cavussin et à la boulangerie Monnard, Avenue de Bel-Air 13.

ARGUMENTAIRE de la PETITION

Réduire les nuisances sonores lors du passage des trains du Léman Express par le pont de la Seymaz :

Protéger la santé et la qualité de vie des habitants

Le 15 décembre 2019 sera mis en service le Léman Express. Dans le secteur du pont sur la Seymaz, il roulera chaque jour de 5 heures du matin à 00h30, à une cadence de circulation de 10 minutes dans chaque sens (soit 12 passages de train par heure, aux heures de pointe, plus un train par heure toutes les nuits de vendredi et samedi). Des essais ont été effectués dès septembre 2019 avec le même modèle de rames que celles qui seront utilisées lors de la mise en service de cette nouvelle ligne ferroviaire.

Lors de ces essais, les riverains du pont sur la Seymaz ont été surpris, et fortement gênés, par l'intensité et la durée du bruit généré par chaque passage de train. **Un tel niveau de bruit tous les 5 minutes pour plus de 18 heures par jour ne sera pas supportable après la mise en service du Léman Express.** En effet, nous avons constaté, lors de ces essais, qu'il était difficile d'entendre son interlocuteur en dehors de son logis ou même à l'intérieur de celui-ci, si les portes ou fenêtres sont ouvertes. Il n'était pas non plus possible de dormir avec les fenêtres ouvertes, ce qui pose bon nombre d'inquiétudes vu les périodes de fortes chaleurs estivales. Le niveau sonore, lors du passage des trains, ne permettra plus d'apprécier le calme lors de promenades le long des rives de la Seymaz proches du pont ferroviaire. **Si rien n'est fait pour réduire suffisamment le niveau des nuisances sonores, la santé et la qualité de vie des riverains, mais aussi d'autres habitants, en pâtiront fortement.**

Sur les installations qui ont été faites, nous relevons les points suivants :

1. Seul le pont de la Seymaz (moins de 100 mètres sur la longueur totale du CEVA de plus de 12 km) n'a pas été couvert. Ceci constitue une violation évidente du principe de l'égalité de traitement des riverains du Léman Express. La décision des responsables du projet de ne pas couvrir le pont, comme ce fut le cas du pont traversant l'Arve, a été justifiée par le désir de certains responsables du projet de maintenir "l'intégrité visuelle du vallon" et d'éviter des "obstacles pour la renaturation et la continuité biologique de la Seymaz" (Arrêt du 15 juin 2011 du Tribunal administratif fédéral - TAF - art. 24.1.7). Ces arguments pour la construction d'un pont ouvert ont toujours été très discutables en ce qui concerne les conséquences escomptées. De toute façon, ce choix ne devrait pas porter préjudice à la santé et au bien-être des habitants. **Donc, tout devrait être mis en œuvre pour réduire les effets néfastes de cette décision.**
2. Dans le cadre de l'Étude d'Impact Environnemental (EIE) du CEVA effectuée avant le démarrage des travaux en 2008, il a été estimé que le bruit généré par le passage des trains serait inférieur aux limites imposées par la Loi sur la Protection contre le Bruit (OPB). Or, pour les raisons exposées ci-dessous, il y a de fortes chances que ces estimations soient largement dépassées par le niveau de bruit effectif généré suite à la mise en service du Léman Express :

- ◆ L'étude d'impact sur l'environnement (EIE) a été établie sur la présomption que le CEVA est une modification notable d'une installation existante. Or, la Directive 2019 de l'Office fédéral des transports (OFT), Art. 4.2, stipule *qu'une installation fixe existante qui, jusqu'à présent, n'a produit que peu ou pas de bruit et qui est transformée en installation générant plus de bruit doit être, en principe, considérée comme une nouvelle installation*. Ceci est effectivement le cas du tronçon du CEVA dans le secteur du pont sur la Seymaz : l'ancienne ligne Annemasse-Eaux-Vives ne passait qu'une fois par heure dans chaque direction (aucun train la nuit) et ne générait pas de bruit de sortie et d'entrée dans un tunnel. Ce tronçon du CEVA nécessite donc l'application de mesures de prévention à prévoir pour une nouvelle installation.
 - ◆ La cadence horaire du Léman Express sur le pont de la Seymaz a fortement augmenté par rapport à la prévision initiale d'octobre 2008 de l'EIE, passant d'une cadence de circulation de 15 minutes à une cadence de 10 minutes (12 trains par heure, soit une augmentation du nombre de trains par heure de 50%) ;
 - ◆ Les trains du Léman Express rouleront 24 heures sur 24 le week-end, alors qu'il était initialement prévu que les trains ne rouleraient pas entre 00h30 et 5 heures du matin ;
 - ◆ Le système de simulation/estimation du bruit SEMIBEL, utilisé pour l'EIE, ne permet pas des estimations suffisamment précises dans des conditions complexes (telles que réflexions multiples, réflexions de rochers, propagation aux portails de tunnels, dans les tranchées, etc. (Voir la Directive Protection contre le bruit des installations ferroviaires de l'OFT, art. 8.1 et 8.2). Cette Directive indique également (art. 10.2.2), que, selon la jurisprudence, tous les bruits impulsifs et grinçants doivent être considérés dans la détermination des immissions. Cela concerne donc les bruits de freinage le long du pont sur la Seymaz et lors du passage des trains dans le tunnel avant la halte de Chêne-Bourg. **Il est donc essentiel de procéder à une mesure du niveau sonore précise par un institut indépendant avant et après la réalisation des mesures de réduction de bruits qui s'imposent (voir les demandes ci-dessous).**
3. La Loi sur la Protection de l'Environnement (LPE, articles 1, 2, 11 et 15) prescrit les éléments suivants : *Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable*. La mise en œuvre effective de ce **principe de prévention** est d'autant plus indiquée si les atteintes sont nuisibles ou incommodes et gênent le bien-être et la santé de la population. L'article 12.1 de la Directive Protection contre le bruit des installations ferroviaires de l'OFT, du 20 mai 2019, précise que ce principe de prévention *va au-delà des valeurs limites d'exposition au bruit, qui représentent seulement le niveau de nuisance maximal admissible*. *Le principe de prévention englobe toutes les mesures possibles pour réduire les émissions, en particulier l'utilisation de la meilleure technologie possible*. De plus, une initiative adoptée par le Grand Conseil, en date du 9 avril 2019, exige de l'État des actions concrètes de lutte contre la pollution de l'air et du bruit. **Donc, des mesures efficaces de réduction de bruit dans les limites des possibilités techniques et financières sont légalement prescrites.**

Demandes de cette pétition

Les soussignés demandent, au vu des éléments qui précèdent, à l'Etat de Genève ainsi qu'aux communes de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg de trouver, en concertation avec les CFF, des solutions techniques susceptibles de réduire les nuisances sonores à un niveau compatible avec les politiques environnementales actuelles, et de réaliser, le plus rapidement possible, celles qui assureront un niveau de protection contre des risques graves pour la santé et le bien-être auquel devraient avoir droit les habitants des communes concernées.

Les soussignés proposent les mesures suivantes qui s'imposent compte tenu du fait qu'elles sont couramment appliquées en Suisse et d'autres pays pour réduire le niveau des nuisances sonores des trains roulant dans des secteurs sensibles :

- ❖ Remplacer les mini-parois anti-bruit actuelles (qui ne correspondent nullement aux normes en vigueur, voir la Directive de l'OFT, art. 12), par des parois plus performantes. Étant donné les caractéristiques de l'ouverture du tunnel, il faudrait une plus grande hauteur de la paroi que la hauteur habituelle de 2m (voire art. 12.3.3 de la Directive de l'OFT). Il faudrait une hauteur d'environ 3.5m et l'utilisation d'un matériau ayant un niveau d'absorption A3 (coefficient d'absorption de 0,8). Si c'est techniquement faisable, on pourrait également prévoir une couverture du pont similaire à celle utilisée dans le cas du pont sur l'Arve.
- ❖ Couvrir, sur 50 mètres, les surfaces intérieures du tunnel des deux côtés du pont sur la Seymaz avec un enduit phono-absorbant ou avec des panneaux en mousse acoustique
- ❖ Installer sur une longueur appropriée (environ 200 mètres) un système masse-ressort entre les rails pour obtenir un niveau plus faible de nuisances sonores lors du passage des trains.

Ces mesures, facilement et rapidement applicables, sans augmentation excessive du coût global du projet CEVA et sans la nécessité de retarder la mise en service du Léman Express, permettront de garantir aux nombreux riverains une bonne qualité de vie sur le long terme, comme prévu par la LPE.