Ville de Genève
Conseil municipal

M-1595 A/B

Rapports de majorité et de minorité de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication chargée d'examiner la motion du 9 février 2021 de Mme et MM. Eric Bertinat, Pascal Altenbach, Vincent Schaller, Marie-Agnès Bertinat, Christo Ivanov, Didier Lyon et Pierre Scherb: «Réduisons la vitesse des trains à la hauteur de Châtelaine à 30 km/h».

1er septembre 2023

A. Rapport de majorité de M. Amar Madani.

Cette motion a été renvoyée à la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication lors de la séance plénière du Conseil municipal du 8 février 2022. Elle a été traitée sous la présidence de M. Maxime Provini le 8 décembre 2022 ainsi que les 2 mars et 25 mai 2023. Les notes de séances ont été prises par Mme Coralie Seydoux, que le rapporteur remercie chaleureusement.

PROJET DE MOTION

Considérant:

– le bruit, troisième source de maladie environnementale, ignoré par l'Etat;
– le développement important du quartier de Châtelaine, plus particulièrement du chemin du Croissant et du chemin des Ouches traversés par les voies ferrées des CFF;
– les multiples nuisances qui pénalisent durement la qualité de vie de ce périmètre extrêmement urbanisé (trafic routier à l'avenue de l'Ain et au pont de l'Ecu, à l'avenue de Châtelaine et vers le futur quartier de l'Etang, à l'avenue d'Aïre), sans oublier l'aéroport de Genève-Cointrin, qui est particulièrement bruyant en période de bise;
– l'introduction d'une limitation générale de vitesse à 30 km/h pour les véhicules privés se déplaçant sur des pneumatiques dans l'ensemble du territoire municipal, considérée comme <u>indispensable</u> par les autorités de la Ville de Genève;
– la déclaration de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative, selon qui «une réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h permet de baisser le niveau sonore moyen de près de trois décibels, ce qui correspond à une diminution significative du bruit causé par le trafic. Et ce n'est pas du luxe!» (*Tribune de Genève* du 13 janvier 2021);

- le trafic ferroviaire important en tranchée ouverte (à la hauteur du chemin François-Furet en direction de Cointrin et de Bellegarde) durant plus de vingt heures par jour, qui crée des pics de bruit à chaque passage de train, multipliés par les réverbérations du bruit des trains sur les immeubles environnants et la création de bruit aérien secondaire;
- le passage souterrain de trains de marchandises (raccordant la gare de la Praille à Vernier), provoquant des bruits solidiens, fortement ressentis par tous les habitants se situant au-dessus de ce tunnel;
- que des aménagements routiers (20 ou 30 km/h, et revêtement phonoabsorbant) ainsi que l'installation de fenêtres antibruit sont effectués dans ce quartier;
- que le projet de transformation de la gare de Cornavin a connu un curieux rebondissement en début d'année, sachant que le projet initial sera complètement revu. Un futur chantier repoussera les améliorations initialement prévues bien au-delà de 2030.
- que s'agissant du trafic voyageurs, les prestations de transport auront augmenté de 25% en 2040 par rapport à l'année de base (2010), selon les Perspectives pour le trafic voyageurs et le transport de marchandises en Suisse d'ici à 2040[1];
- que l'étude intitulée «Etat de la recherche et nécessité de recherche dans le domaine du bruit ferroviaire»[2] liste les nombreuses améliorations nécessaires au confort des riverains, mais se limite au matériel roulant et aux installations – avec un réel succès, notons-le! Cela étant, elle feint d'ignorer que la fréquence élevée du trafic ferroviaire multiplie les nuisances dues au passage de très nombreux trains (une quinzaine par heure) et à la vitesse de ceux-ci;
- que cette même étude relève que l'objectif minimal du nombre de personnes à protéger d'au moins deux tiers (degré de protection) formulé dans la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF) n'est toutefois juste pas atteint avec un score de 60 à 64%[3];
- qu'en 2019, des travaux ont été réalisés comme prévu sur tous les corridors des lignes à grande vitesse (LGV) encore non achevés. Concernant le projet Genève-Châtelaine, l'augmentation des prestations est mentionnée[4];

---

[1] Perspectives pour le trafic voyageurs et le transport de marchandises en Suisse d'ici à 2040 https://www.are.admin.ch/are/fr/home/mobilite/bases-et-donnees/perspectives.html

[2] «Etat de la recherche et nécessité de recherche dans le domaine du bruit ferroviaire» (décembre 2015), Prof. Dr. Ulrich Weidmann, EPF Zurich, Prof. Dr.-ing. Markus Hecht, TU Berlin, Markus Maibach, infras AG https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/bruit/info-specialistes/mesures-contre-le-bruit/mesures-contre-le-bruit-des-chemins-de-fer/recherche-de-l_administration-sur-le-bruit-des-chemins-de-fer.html

[3] Programmes d'aménagement ferroviaire Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), p.1, https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/publications/rapports/rapports-sur-les-grands-projets-ferroviaires.html

[4] Programmes d'aménagement ferroviaire Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), p.13

- que la construction de parois antibruit le long des tronçons actuels (environ 280 km sur le réseau national) est quasiment terminée. Rien n'a été fait sur le secteur traité par la présente motion[1];
- que les travaux contre le bruit et les réverbérations occasionnés par les avions, tel que démontré par M. Serge Reynaud, ne sont toujours pas pris correctement en compte. Certes, il n'est pas possible de modéliser informatiquement ces réverbérations, mais elles ne sont pas moins réelles[2];
- que la citation suivante concernant les avions est applicable aux trains, toutes proportions gardées: «Nous pouvons donc sans hésitation dire que les réverbérations du bruit des avions sur les bâtiments entraînent une augmentation de plus de 10 décibels (dB) (10 fois plus de bruit), pouvant atteindre 20 dB (100 fois plus de bruit). Cela confirme qu'il est dangereux de prévoir des bâtiments dans ces zones et qu'il est impensable de fermer les yeux sur ce fait en prétextant que la législation ne prend pas en compte l'effet des réverbérations acoustiques des bâtiments car cela dépasse la capacité des logiciels actuels. Il y va de la santé des gens.» (Lettre envoyée le 19 juin 2017 à la commission des pétitions par M. Serge Reynaud, président de l'Association Cointrin-Ouest),

le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

- de demander au Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (OCEV) de procéder à des mesures acoustiques le long des façades de la rue du Croissant, de l'avenue Henri-Golay (aux numéros 11, 13 et 15), du chemin des Ouches ainsi qu'entre les façades perpendiculaires aux voies CFF;
- de relever les pics de bruit (valeur maximale du bruit), soit le bruit entendu lors du passage d'un train;
- de prendre contact avec les CFF pour obtenir une baisse de la vitesse dans le quartier résidentiel de Châtelaine (30 km/h).

Séance du 8 décembre 2022

Audition de M. Eric Bertinat, motionnaire

M. Bertinat explique que la motion vise les trains qui passent à proximité de Châtelaine. Il précise qu'il habite en bordure de voie ferrée et indique que le trafic ferroviaire engendre beaucoup de nuisances sonores. Il signale l'étude «Etat de la recherche et nécessité de recherche dans le domaine du bruit ferroviaire» qui liste toutes les installations qui peuvent être améliorées pour réduire

---

[1] Programmes d'aménagement ferroviaire Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), p.23

[2] Association Cointrin-Ouest (ACO)
https://sauvegarde-geneve.ch/system/files/2018-09/Association%20Cointrin%20Ouest%20-%20Amplification%20du%20bruit%20par%20les%20reverberations-Aout_2018.pdf

le bruit. Il explique que les rames les plus modernes font bien moins de bruit et qu'il y a eu du progrès. L'étude relève que l'objectif minimal du nombre de personnes à protéger doit être d'au moins deux tiers. Ce chiffre se retrouve dans la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer. Il remarque qu'en réalité l'objectif des deux tiers n'est atteint qu'entre 60% et 64% de ce que l'on souhaite. Il y a de ce fait encore un tiers de la population concernée par la motion. Il ajoute que le plan fédéral relatif aux parois anti-bruit le long des tronçons est quasiment terminé, par conséquent d'éventuelles nouvelles constructions n'entreront plus dans le plan fédéral et seront entièrement à la charge des communes. Il ajoute que plus le train passe vite, plus il y a de bruit. Il note qu'il a fait l'expérience de trains qui passaient bien plus lentement et il a constaté la différence.

Il fait finalement référence à M. Serge Reynaud, ancien ingénieur du Centre européen de recherche nucléaire (CERN) et qui habite aujourd'hui dans le quartier de Cointrin, qui a démontré que le bruit est amplifié suivant la position des constructions aux alentours. Il indique que les pires bruits sont engendrés par les constructions sur les côtés de l'aéroport, phénomène qui est le même avec les routes et les voies ferrées. Il souligne qu'il n'y a rien de pire que de mettre des immeubles le long des voies ferrées car le bruit tape sur les immeubles et le bruit est amplifié. La théorie de M. Reynaud a été vérifiée par des études faites à l'aéroport d'Amsterdam, où il a été constaté que les immeubles augmentent le bruit de 10 dB, soit 10 fois plus de bruit. Il ajoute que M. Reynaud avait envoyé ses études à l'Office cantonal du bruit à Berne, qui lui a répondu qu'il avait effectivement raison, mais qu'il n'était pas possible de calculer précisément le phénomène, les ordinateurs ne disposant pas encore de la puissance de calcul nécessaire.

Le bruit peut être diminué et, là où cela est possible, cela devrait être fait. De plus, le bruit est calculé selon des moyennes mais cela ne veut rien dire car ce qui dérange le plus est le pic de bruit et non pas le bruit moyen. Il dépose alors cette motion afin que tout cela soit discuté, afin de répondre à des normes, sachant que c'est un tronçon qui tend à se développer et que les trains augmenteront de cadence. Il est d'ailleurs très surpris que les services de M. Hodgers (conseiller d'Etat chargé de Département du territoire) continuent à construire sans tenir compte de cette problématique. Il demande alors de faire des mesures acoustiques pour se rendre compte du bruit et, une fois que l'on aura ces études, il faudra prendre contact avec les Chemins de fer fédéraux (CFF) pour obtenir une baisse de la vitesse qui ne changera pas grand-chose sur leurs horaires, vu les petites distances concernées. Cela amènera une réelle plus-value à la qualité de vie des habitants.

Questions des commissaires

Une commissaire se demande si les CFF doivent remplir les conditions des 30 km/h fixés par la Ville relativement aux voitures.

M. Bertinat demande qu'une étude soit faite afin de démontrer que le seuil de bruit est comparable à un tronçon routier bien fréquenté. Il précise qu'il avait dans l'idée de couvrir la voie, mais cela est extrêmement coûteux et compliqué car ces infrastructures vieillissent mal. Il pense que baisser simplement la vitesse ne changera pas grand-chose en termes d'horaire.

La même commissaire demande si cela peut être demandé aux CFF.

M. Bertinat pense que cela est impossible car c'est simplement un tronçon de 3 km.

Une commissaire s'interroge si mettre des buissons permettrait d'atténuer le bruit et d'éviter que le bruit rebondisse.

M. Bertinat pense que cela est difficile car il n'est pas possible de savoir si les buissons auront un impact, et lequel. Il relève qu'il y a déjà aujourd'hui de nombreux immeubles qui longent la voie ferrée et cela continuera.

Un commissaire trouve la motion louable dans ses intentions et dans la sensibilité à la question du bruit qui est une question importante, quelle qu'en soit la source, mais il a une crainte sur les réponses qui seront données par les CFF. Il ajoute que tant dans la loi que dans l'ordonnance sur le bruit relatif aux chemins de fer, la réduction du bruit n'est pas quelque chose qui est prévu. Il faudrait alors saisir le Conseil national pour forcer les CFF à limiter la vitesse par rapport au bruit. En principe les mesures contre le bruit ferroviaire se font au niveau du rail, des parois anti-bruit, des couvertures des voies et des motrices des locomotives, mais a priori, à la lumière des études qu'il a lues, la vitesse de la locomotive n'a presque pas d'impact sur le bruit. Il pense alors que c'est pour cela que le législateur fédéral n'a pas prévu la vitesse comme une mesure anti-bruit. Il ajoute que les trains font Genève Cornavin - Genève Aéroport en sept minutes et il se demande s'ils montent réellement au-delà de 30 km/h. Il se demande également si la motion ne cherche pas à répondre de manière malicieuse à la limitation à 30 km/h imposée aux voitures, sachant que le Mouvement citoyens genevois est fortement opposé à cette mesure.

M. Bertinat lui répond qu'en diminuant la vitesse d'une voiture le bruit est diminué. Tel est alors également le cas pour les trains. Il relève qu'il n'y a toutefois aucune arrière-pensée politique. Concernant les motrices, il indique que, derrière la locomotive, il y a 12 voitures et que cela fait du bruit. Il ajoute que ce sont souvent de très longs convois avec une motrice à l'avant et une motrice à l'arrière. Il n'est donc pas vrai qu'une motrice ne fait pas de bruit. Il précise également que

le bruit est encore plus fort à l'arrière de son immeuble que directement le long des voies dû à la réverbération du bruit.

Discussions, suite des travaux et vote éventuel

Une commissaire propose d'auditionner une personne des CFF.

Le président ajoute que le Service de l'air, du bruit et des rayonnement non ionisants (SABRA) sera auditionné prochainement et propose de les entendre également concernant cette motion. Il propose alors l'audition du SABRA.

Il met au vote l'audition du SABRA, qui est acceptée par 11 oui (2 PLR, 1 UDC, 1 MCG, 1 LC, 3 Ve, 3 S) et 3 abstentions (EàG, S, LC).

Un commissaire demande si l'audition d'un conseiller administratif est obligatoire.

Le président met au vote l'audition de Mme Perler, qui est acceptée par 12 oui (2 PLR, 1 UDC, 1 MCG, 2 LC, 3 Ve, 3 S) et 2 abstentions (EàG, S).

Séance du 2 mars 2023

Audition de Mme Aline Staub Sporri, directrice du Service de l'air, du bruit et des rayonnement non ionisants (SABRA), et de M. Paul Royo, collaborateur

Mme Staub Sporri rappelle que les installations ferroviaires sont de la compétence de l'Office fédéral des transports (OFT) au sens de l'article 45 de l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). Le champ de compétence n'est alors pas cantonal mais fédéral. Elle ajoute que l'OFT est également chargé de tenir le cadastre du bruit ferroviaire. Le SABRA, quant à lui, ne s'occupe que du cadastre du bruit routier. L'OPB indique également comment procéder pour les mesures d'assainissement mais cela reste toujours de la compétence fédérale. Elle indique qu'il existe toutefois un règlement cantonal, le règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations, qui précise à son art. 4 que le SABRA a pour tâche de contrôler les immissions émanant d'installations dont l'autorisation relève de la compétence de l'autorité fédérale, comme l'aéroport et les lignes ferroviaires. Elle souligne qu'il y a alors tout de même une tâche éventuelle de contrôler les immissions qui proviendraient des lignes ferroviaires. La motion demande que le SABRA procède à des mesures acoustiques le long des façades, de relever les pics de bruit et de prendre contact avec les CFF. Elle souligne que le SABRA ne peut pas amener beaucoup d'informations car ce sont des choses qui ne relèvent pas de sa compétence et ce n'est pas lui qui gère les données.

Faisant référence aux considérants de la motion, elle tient tout de même à souligner que le bruit n'est pas ignoré par l'Etat de Genève. Elle détaille que les plans de mesures d'assainissements du bruit routier ont été mis à jour en 2016 et qu'une stratégie bruit 2030 a récemment été adoptée. Elle ajoute qu'un plan de mesures bruit est actuellement en consultation au niveau interne à l'Etat et qu'il sera bientôt en consultation externe, y compris à l'Association des communes genevoises (ACG). Elle remarque que des théories sont avancées dans les considérants concernant des réverbérations du bruit des avions et précise que les augmentations de 10 à 20 dB sont incorrectes et que cela n'est pas applicable par analogie aux trains. Elle admet que les effets de réflexion acoustique sont réels mais cela est pris en compte dans la modélisation du bruit ferroviaire, dont la responsabilité revient à l'OFT. Finalement, elle répond qu'il est correct que le cadre légal fédéral qui régit la problématique du bruit ferroviaire prend en compte des valeurs moyennes et non des pics de bruit.

M. Royo montre un graphique illustrant le principe de valeur moyenne de bruit. Il indique que, du point de vue légal, ils se réfèrent à des valeurs moyennes sur des périodes définies dans les annexes de l'ordonnance. Concernant le bruit ferroviaire, deux périodes sont valides, soit la période de jour et celle de nuit. Il précise qu'il ne dispose pas des courbes sur le bruit ferroviaire car cela ne relève pas de leurs compétences, mais le principe est le même que le bruit routier. Il indique que l'ordonnance ne prend pas en compte les pics mais les valeurs moyennes. Ensuite, il explique que les valeurs moyennes sont comparées par rapport à des valeurs légales limites, définies dans les annexes de l'ordonnance, et chaque type de bruit a des valeurs limites qui lui sont propres. Il renvoie à l'annexe 4 OPB qui précise les valeurs du bruit des chemins de fer. Il ajoute qu'il existe une valeur légale qui dépend du niveau de sensibilité au bruit des parcelles sur lesquelles sont évalués les niveaux sonores. Il explique que le degré de sensibilité au bruit (ci-après DS) est un outil d'aménagement du territoire, étroitement lié aux régimes de zones et aux affectations. Il précise qu'il existe quatre valeurs et pour chacun des DS il y a le droit de mettre un certain type d'affectation et sur d'autres il n'y a pas le droit. Il explique que le cadastre du bruit ferroviaire contient deux types d'informations. Les premières sont les émissions fixées, qui représentent le niveau maximal d'émission que l'exploitant de l'installation peut produire. Les deuxièmes sont les émissions effectives qui correspondent au niveau de bruit réellement émis par l'installation. Ces niveaux sont mis à jour de manière périodique par la Confédération, la dernière datant de 2015. Il ajoute que le bruit ferroviaire est en principe déterminé par calcul et n'est pas mesuré. Finalement, l'annexe 2 de l'OPB précise que les méthodes utilisées pour faire les calculs d'émission de bruit doivent prendre en considération les effets de constructions et les obstacles naturels sur la propagation du son. Les effets d'atténuation et de réflexion dus aux obstacles sont alors pris en compte par le cadastre, contrairement à ce qu'indiquent les considérants de la motion.

Il indique que le SABRA a contacté l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) afin d'avoir des informations plus précises sur l'exposition au bruit de la zone en question et le SABRA a eu la confirmation que le cadastre utilise les valeurs de trafic de 2015 et les valeurs légales fixées sont respectées avec marge sur toute la zone considérée par la motion. Finalement, les émissions effectives sont bien inférieures aux pronostics 2015. Il précise que le cadastre du bruit ferroviaire est public et il prend l'exemple d'un des points les plus exposés, qui se monte à 53 dB, alors que la valeur légale est de 65 dB. M. Royo conclut et indique que les valeurs légales sont respectées sur tous les bâtiments considérés. Il rappelle que la mise à jour du cadastre est de compétence fédérale et les pics de bruit ferroviaire ne sont pas pris en compte dans le cadastre. Il indique que les pics de bruit peuvent être mesurés mais pas comparés à un référentiel légal car il n'y en a pas. Les valeurs légales étant respectées avec une marge importante, le SABRA estime qu'il n'est pas nécessaire de réfléchir à implémenter une baisse de vitesse. Il ajoute qu'en cas de volonté de plainte officielle, cette dernière devra être adressée à l'OFT qui est l'autorité compétente.

Questions des commissaires

Un commissaire demande si un point d'attention particulier devrait être porté sur d'autres sources de bruit, notamment le bruit routier pour lequel le SABRA est compétent.

Mme Staub Sporri indique que le SABRA tient le cadastre du bruit routier et relève que Genève, d'un point de vue cantonal, est plutôt un modèle relativement à l'avancée de l'assainissement du bruit routier. Elle admet que tout n'est pas parfait mais il y a une volonté politique largement soutenue au niveau du Conseil d'Etat. Elle ajoute que le SABRA travaille de manière quasiment hebdomadaire avec les services concernés de la Ville de Genève et que des préavis sont produits concernant le bruit. Elle ne peut pas donner d'endroit précis mais elle confirme que des collaborations existent avec les équipes de la Ville de Genève.

Une commissaire revient sur les pics de bruit et demande si des études existent et si les valeurs de pics de bruit ferroviaire peuvent être accessibles.

Mme Staub Sporri répond que le cadastre de bruit ferroviaire ne tient pas compte des pics de bruit. Le SABRA a toutefois accès aux pics de bruits routiers et des choses sont mises en place pour lutter contre ces pics, mais du point de vue légal il n'y a pas de valeurs limites sur lesquelles s'appuyer.

La commissaire indique que les personnes se plaignent principalement de ces pics et non pas des moyennes.

Mme Staub Sporri précise que des plaintes peuvent être déposées auprès de l'OFT. Elle ajoute que les CFF sont également responsables de la qualité de leurs

installations et, si une personne constate un bruit anormal sur les voies, elle peut contacter directement les CFF ou le SABRA qui renverra le cas aux CFF.

La même commissaire conclut que le pouvoir du SABRA est limité à rapporter les faits concernant les bruits ferroviaires. Mme Staub Sporri acquiesce.

Séance du 25 mai 2023

Audition de Mme Frédérique Perler, conseillère administrative, en charge du département de l'aménagement, des constructions et de la mobilité (DACM)

Mme Perler explique que la réduction de la vitesse des trains est de la compétence des CFF. Elle admet douter de la possibilité que les CFF accèdent à la demande, pour des questions d'horaire. Concernant les pics de bruit, elle explique qu'il est possible de relayer la demande, tout comme le 30 km/h, or selon les informations reçues par le SABRA le droit fédéral sur les limitations du bruit ne tient pas compte des pics de bruit mais uniquement d'une moyenne. Elle admet avoir peu d'espoir sur ce point également. Concernant la mise en place de mesures acoustiques le long des façades, elle indique que cela ne relève pas de la compétence communale. Elle ajoute que la couverture des voies telle qu'elle a été faite à Saint-Jean ne serait aujourd'hui plus possible pour des questions de normes et d'autorisations. Elle indique qu'il est possible de relayer des demandes mais la Ville de Genève ne pourra pas, elle-même, agir sur ces paramètres puisqu'elle n'en a pas les compétences.

Un commissaire avoue qu'il s'attendait à ces réponses mais remarque que Mme Perler ne nie pas l'existence des nuisances. Il admet qu'il aurait souhaité que la question des mesures soit approfondie car se limiter au calcul des moyennes n'est pas suffisant. Il ajoute que la modernité des trains ne change pas grand-chose au bruit et il estime que réduire la vitesse sur ce tronçon serait tout à fait envisageable sans perturber l'horaire des CFF. Il admet qu'il aurait aimé entendre ce que les CFF vont faire comme travaux entre Cornavin et Cointrin et relève que ce tronçon va être durement pénalisé en termes de bruit. Il souligne que c'est un réel souci pour les habitants.

Mme Perler entend ses remarques et admet que Châtelaine n'est pas le seul quartier impacté, ni la seule commune sur tout le territoire du pays. Elle indique que l'audition tombe bien car cela lui permet de réentendre les préoccupations citoyennes. Etant en charge de l'aménagement et de la mobilité, elle travaille beaucoup avec le Canton, les CFF et l'Office fédéral des transports au sujet de la gare Cornavin. Elle ajoute qu'ils ont des comités de pilotage et aussi avec d'autres communes. Elle admet qu'il faut trouver une solution qui permette de développer une mobilité par le rail, tout en tenant compte de l'impact sur les quartiers traversés. Elle propose de relayer l'information afin de marquer une intention et d'être entendu.

Un commissaire revient aux voies couvertes de Saint-Jean et rappelle qu'il y a eu des projets de couverture plus récents, notamment la Micheline dans le cadre du CEVA où la couverture en cours du pont sur la Seymaz entre Chêne-Bougeries et Chêne-Bourg. Il ne comprend alors pas quelles seraient les normes techniques qui empêcheraient de couvrir les voies. Il souligne que diminuer la vitesse ne changerait pas grand-chose, au contraire d'une couverture des voies.

Mme Perler répond que le fait de recouvrir serait possible, bien que ce soit très conséquent financièrement, et permettrait de reconnecter une partie de la Ville avec une autre. Il ne serait toutefois plus possible de mettre des immeubles dessus comme cela a été fait à Saint-Jean, mais d'autres aménagements seraient possibles.

Un commissaire demande si la Ville a d'autres moyens à sa disposition afin de faire diminuer le bruit tels que monter des murs anti-bruit ou lancer un projet de couvertures de voies.

Mme Perler ne peut pas lui répondre précisément mais indique que pour faire des voies couvertes il faudrait diverses autorisations. Elle indique que cela est plus délicat pour les murs anti-bruit car ils ne sont pas très esthétiques pour les riverains et il y a une question de hauteur exigée pour que le mur soit efficace.

Le même commissaire demande si ce type d'aménagement ferait partie des prérogatives de la Ville ou si cela relève uniquement des CFF.

Mme Perler répond qu'un mur situé sur une parcelle de la Ville serait possible, mais si c'est sur une parcelle des CFF ce sont eux qui décident.

A une question d'une commissaire demandant si la baisse de vitesse aura un réel impact sur les horaires, Mme Perler répond que les CFF estiment qu'une réduction de la vitesse serait très compliquée.

Un commissaire demande s'il existe déjà des parois anti-bruit et si elles sont efficaces. Il demande que Mme Perler pose la question aux CFF afin qu'ils fassent des propositions.

Un commissaire répond que les CFF sont tout à fait au courant de la problématique. Il souhaite que des mesures soient faites pour que l'on se rende compte de l'impact des pics de bruit.

Une commissaire demande, en termes de mesures, si c'est au niveau fédéral que sont faites les mesures sur le bruit ferroviaire.

Mme Perler répond que le SABRA aurait la capacité de le faire mais rappelle que l'interprétation des CFF et des offices fédéraux se fait sur des moyennes.

La même commissaire demande s'il existe un moyen de réunir les communes touchées par le bruit ferroviaire sur ces questions.

Mme Perler propose de relayer la question afin de savoir si des demandes ont déjà été formulées et s'il y aurait un intérêt de leur part.

Se référant au procès-verbal de l'audition du SABRA, un commissaire précise que ce dernier a indiqué que le bruit ferroviaire était une compétence fédérale. Il estime qu'il n'est pas nécessaire de demander au SABRA de faire des mesures alors que ce n'est pas de leur compétence.

Discussion et vote

Le président demande s'il y a des objections à voter cet objet ce soir. Il estime que cette motion mériterait une question écrite dans laquelle il serait demandé dans quelle mesure il serait possible de couvrir les voies. Suite à cette motion, il serait possible de déposer un projet de délibération et de demander un crédit d'étude si la réponse à la question écrite est favorable. Il propose de renvoyer cette motion de manière favorable, éventuellement d'ajouter des amendements et de poser une question écrite.

Un commissaire de l'Union démocratique du centre dit qu'il ne souhaite pas s'acharner sur cette question, mais il précise qu'il a déposé un texte et que trois séances de commission se sont tenues sur le sujet; il y aura donc de toute façon un rapport. Il préfère voter l'objet ce soir puis revenir avec une question écrite. Il souhaite principalement qu'une mesure contre le bruit soit prise car il n'est pas satisfait par la notion de «mesure moyenne».

Un commissaire socialiste estime qu'il y a un positionnement politique important à faire. Il souligne que le Parti socialiste est sensible à la question du bruit, tant ferroviaire que routière. Cependant, il pense que cette motion est une réponse à l'abaissement de la vitesse des voitures à 30 km/h, mesure à laquelle l'Union démocratique du centre est défavorable. Le Parti socialiste ne soutiendrait alors pas une motion portant ce titre. Il ajoute que réduire le trafic routier ne permet pas seulement de diminuer le bruit, mais aussi d'assurer la sécurité dans les rues. Il admet avoir l'impression que les motionnaires souhaitent mettre la route et le rail en compétition de manière malsaine. Il ajoute qu'il serait compliqué d'envoyer le message à Berne que Genève souhaite d'un côté diminuer la vitesse des trains, mais de l'autre s'assurer de bonnes connexions entre Genève et Lausanne. Le Parti socialiste ne soutiendra pas cette motion en l'état, mais le commissaire, à titre personnel, est tout à fait favorable à une question écrite sur les modalités techniques et normatives d'une couverture des voies. Il pense qu'il faudra faire quelque chose de plus qu'une simple réduction de la vitesse.

Le commissaire de l'Union démocratique du centre admet que la notion des 30 km/h dans le titre ne pourra pas être enlevée, mais qu'il serait possible de demander une baisse de la vitesse, décidée en fonction de la prise de mesure du bruit. En réponse au commissaire socialiste, il précise que le choix des 30 km/h a été fait car il lui semble qu'à cette vitesse les trains font beaucoup moins de bruit. Il précise qu'il n'y a aucune malice dans le choix de l'intitulé de la motion. Concernant

la couverture des voies, il précise que cela ne serait pas une réponse au problème car c'est d'une part très cher et la couverture des voies qui existe déjà pose beaucoup de problèmes. Il invite la commission à accepter la motion afin de porter la discussion plus loin. Il estime que cette motion montre aux citoyens que la Ville de Genève se soucie également du bruit ferroviaire et pas uniquement du bruit routier.

Le commissaire socialiste reste sceptique quant à la réponse de représentant de l'Union démocratique du centre sur la malice de la motion. Il admet qu'il n'est pas fermé à réétudier un autre texte qui défende moins des choses auxquelles le parti ne peut pas souscrire.

Un commissaire Vert admet que, pour son groupe, il existe une problématique de fond en termes de bruit ferroviaire. Ils soutiendront le texte, même s'ils ne partagent pas l'ensemble des considérants, tant sur le fond que sur la forme pour certains. La motion met en lumière certaines problématiques importantes des habitant-e-s et les Verts estiment qu'il existe une question de fond qui mérite d'être étudiée.

Un commissaire du Mouvement citoyens genevois remarque qu'il existe des plaintes de la population et cela vaut la peine d'être relayé au Conseil administratif, malgré les contraintes techniques de réalisation de la motion. Le Mouvement citoyens genevois soutiendra la motion.

Un commissaire du Centre indique que le parti soutiendra également la motion. Il estime que la lutte contre le bruit est fondamentalement essentielle et c'est une motion de plus qui permet à la municipalité de s'intéresser à cela.

Le commissaire socialiste ajoute qu'il existe le projet de délibération PRD-292 qui vise à réduire les nuisances sonores ferroviaires, notamment avec la couverture des voies ou avec des murs anti-bruit dans la même zone que la motion. On l'informe que ce projet de délibération n'est pas encore traité. Il se demande si cela ne va pas générer un doublon. Il ne voit pas ce que la motion amènerait de plus au projet de délibération.

Vote

Mise aux voix, la motion est acceptée par 9 oui (3 Ve, 2 LC, 2 PLR, 1 MCG, 1 UDC) contre 4 non (S) et 1 abstention (PLR).

Le commissaire socialiste annonce un rapport de minorité pour le Parti socialiste.

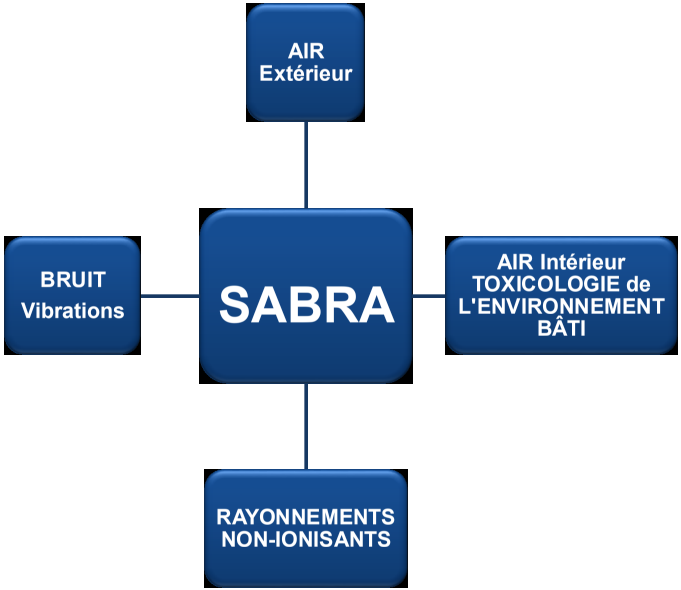
Annexe: présentation du SABRA (séance du 2 mars 2023)

Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA)

Commission de la sécurité du domaine public, de l'information et de la communication du Conseil municipal de la Ville de Genève

Séance du jeudi 2 mars 2023

Domaines de compétences
Missions principales



Mise en œuvre de la politique publique

Missions de type normatif

Service à la population

Bruit ferroviaire: cadre légal

Ordonnance
sur la protection contre le bruit
(OPB)

814.41

du 15 décembre 1986 (Etat le 1er juillet 2021)

Art. 45[42] Compétences de la Confédération et des cantons[43]

[1] Les cantons exécutent la présente ordonnance, à moins que celle-ci ne confie l'exécution à la Confédération.

[2] Lorsque les autorités fédérales appliquent d'autres lois fédérales, des accords internationaux ou des décisions internationales qui touchent des objets relevant de la présente ordonnance, elles exécutent également la présente ordonnance. La collaboration de l'Office fédéral de l'environnement et des cantons est régie par l'art. 41, al. 2 et 4, de la loi; les dispositions légales sur l'obligation de garder le secret sont réservées.

[3] Sont tenus de veiller à l'exécution des prescriptions sur la limitation des émissions (art. 4, 7 à 9 et 12), sur l'assainissement (art. 13, 14, 16 à 18 et 20) ainsi que sur la détermination et l'évaluation des immissions de bruit (art. 36, 37, 37*a* et 40):

a. pour les installations ferroviaires:
   1. le DETEC, dans la mesure où les prescriptions concernent des grands projets ferroviaires au sens de l'annexe à la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer[44], et où elles doivent être mises en œuvre dans le cadre d'une procédure d'approbation des plans,
   2. dans les autres cas, l'Office fédéral des transports;

Comme le prévoient l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB ; RS 814.41) à ses art. 37 et 37*a* ainsi que l'ordonnance du 21 mai 2008 sur la géoinformation (OGéo ; RS 510.620) à son annexe 1, l'OFT tient un cadastre du bruit. Les données sont conformes au modèle de géodonnées « Cadastre de bruit pour les installations ferroviaires ». Le cadastre du bruit s'articule en deux parties :

1. Émissions
2. Immissions

Bruit ferroviaire: cadre légal

814.41

Ordonnance
sur la protection contre le bruit
(OPB)

du 15 décembre 1986 (Etat le 1er juillet 2021)

Chapitre 4 Installations fixes existantes
Section 1 Assainissement et mesures d'isolation acoustique

Art. 13 Assainissement

1 Pour les installations fixes qui contribuent de manière notable au dépassement des valeurs limites d'immission, l'autorité d'exécution ordonne l'assainissement nécessaire, après avoir entendu le détenteur de l'installation.

Art. 17 Délais

5 Pour la réalisation des assainissements et des mesures d'isolation acoustique concernant les installations ferroviaires, les délais sont fixés dans la loi fédérale du 24 mars 2000 sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer[11,12]

742.144

Loi fédérale
sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer
(LBCF)[1]

du 24 mars 2000 (Etat le 1er mars 2014)

Art. 3[9] Délais

1 Les mesures appliquées aux véhicules ferroviaires et aux bâtiments existants ainsi que sur le chemin de propagation du son doivent être réalisées d'ici au 31 décembre 2015.

2 Les mesures complémentaires visées à l'art. 7*a* doivent être réalisées d'ici au 31 décembre 2025.

Art. 7*a*[18] Mesures complémentaires

1 Si des allégements ont été accordés conformément à l'art. 7, al. 3, l'Office fédéral des transports peut ordonner dès 2016 des mesures applicables à la voie et d'autres mesures à réaliser sur le chemin de propagation du son.

2 Le Conseil fédéral réglemente les mesures et l'évaluation de la proportionnalité des coûts.

Bruit ferroviaire: cadre légal

Dernières modifications au 15 novembre 2022

Règlement sur la protection contre le bruit et les vibrations (RPBV) **K 1 70.10**

du 12 février 2003

(Entrée en vigueur : 20 février 2003)

Art. 4[12] **Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants**[13]

[1] Le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants[13] (ci-après : service spécialisé) est le service spécialisé en matière de protection contre le bruit, les vibrations et les rayonnements non ionisants.

[2] Dans ce cadre, le service spécialisé a notamment pour tâches :

a) d'élaborer le plan de mesures de protection contre le bruit en vue de son adoption par le Conseil d'Etat (art. 12 de la loi cantonale);
b) d'élaborer les cadastres du bruit qui ne relèvent pas de la compétence des autorités fédérales;
c) d'émettre les préavis requis dans la législation visée par le présent règlement;
d) de procéder, à la demande des autorités compétentes, aux contrôles et expertises des équipements techniques sources de nuisances sonores et de s'assurer du respect de l'article 35 OPB;
e) de vérifier, à la demande des autorités compétentes, les expertises confiées à un bureau spécialisé;
f) de procéder en tout temps ou sur demande à des contrôles ou à des expertises;
g) de contrôler les immissions émanant d'installations dont l'autorisation relève de la compétence d'autorités fédérales (aéroport, lignes ferroviaires, etc.);
h) de rendre les décisions, notamment d'assainissement, et de prononcer les sanctions relevant de sa compétence.[15]

[3] Le service spécialisé est également l'autorité compétente en matière de protection contre le bruit et les vibrations lorsque cette compétence n'est pas dévolue à une autre autorité.

Art. 14A[24] **Protection contre le bruit émis par les chemins de fer**

La direction générale du génie civil est l'autorité compétente pour appliquer les prescriptions concernant l'isolation acoustique des bâtiments au sens de l'article 13, alinéa 2, de la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer, du 24 mars 2000.

Demandes de la motion 1595

Le Conseil municipal demande au Conseil administratif:

1. de demander au Service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (OCEV) de procéder à des mesures acoustiques le long des façades de la rue du Croissant, de l'avenue Henri-Golay (aux numéros 11, 13 et 15), du chemin des Ouches ainsi qu'entre les façades perpendiculaires aux voies CFF;

2. de relever les pics de bruit (valeur maximale du bruit), soit le bruit entendu lors du passage d'un train;

3. de prendre contact avec les CFF pour obtenir une baisse de la vitesse dans le quartier résidentiel de Châtelaine (30 km/h).

Demandes de la motion 1595

Quelques remarques sur les "considérants" de la motion

1. Le bruit, troisième source de maladie environnementale n'est pas "ignoré par l'Etat" (Plan des mesures d'assainissement du bruit routier 1998, mis à jour en 2016, Stratégie bruit 2030 adoptés par le Conseil d'Etat le 26 mai 2021 notamment)

2. Les théories émises par M. Serge Reynaud sur des réverbérations entraînant des augmentations de 10 à 20 dB sont incorrectes. "La citation suivante" n'est pas "applicable aux trains", même "toutes proportions gardées"

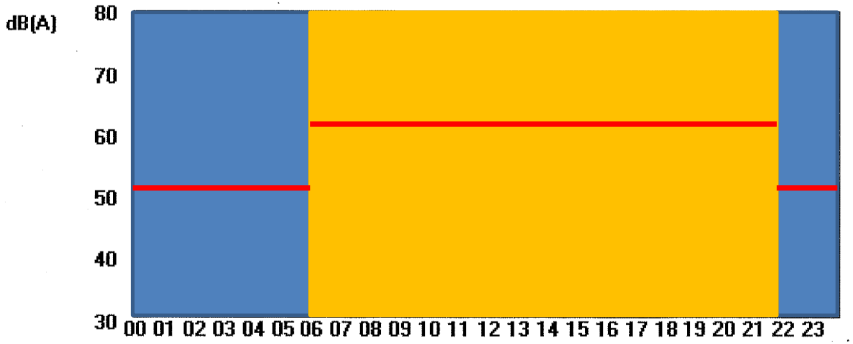
3. Les effets de réflexion acoustiques sont cependant tout-à-fait réels et sont pris en compte dans les modélisations du bruit ferroviaire.

4. Il est exact que le cadre légal fédéral qui régit la problématique du bruit ferroviaire ne prend en compte que des valeurs moyennes et non les valeurs maximales du bruit (pics de bruit)

Principes de l'OPB

Valeurs moyennes / valeurs instantanées :

Pour la plupart des cas, l'OPB se réfère à des valeurs <u>moyennées</u> sur des périodes qui sont définies dans ses annexes et qui dépendent de la source du bruit (routes, avions, stands de tir, installations fixes etc)



Exemple de mesure de bruit <u>routier</u>
!!! Cette image illustre la notion de bruit <u>moyen</u>

Valeurs limites

- **Annexe 3 OPB** – Bruit routier
- **Annexe 4 OPB** – Bruit des chemins de fer
- **Annexe 5 OPB** – Bruit des aérodromes civils
- **Annexe 6 OPB** – Bruit de l'industrie et des arts et métiers
- **Annexe 7 OPB** – Bruit des installations de tir civiles
- **Annexe 8 OPB** – Bruit des aérodromes militaires
- **Annexe 9 OPB** – Bruit des places d'armes, de tirs et d'exercices militaires

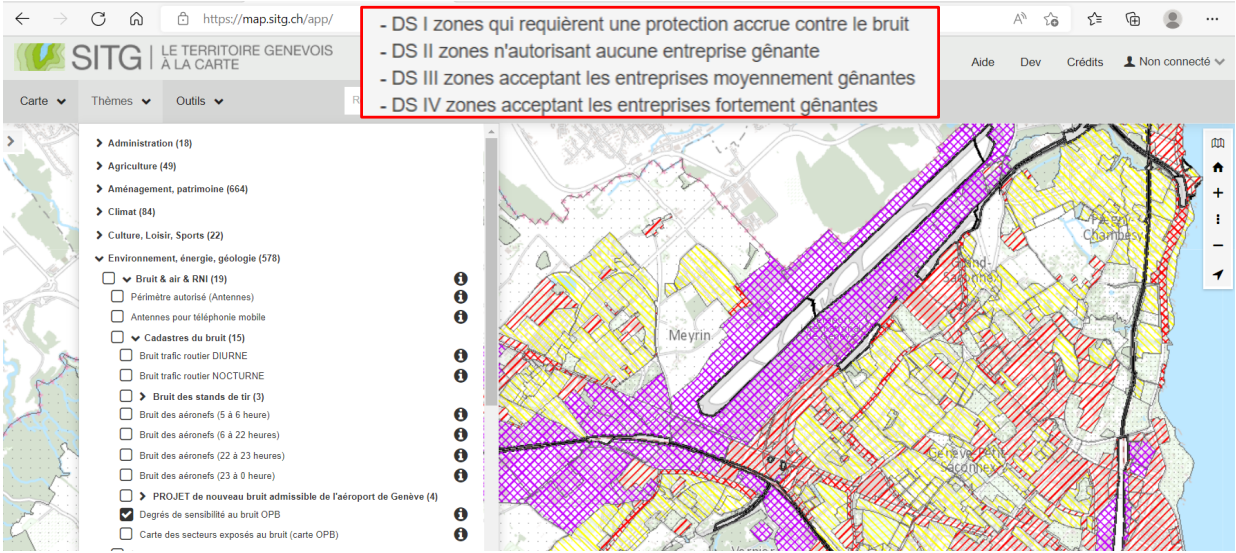
DS	VP		VLI		VA	
	jour	nuit	jour	nuit	jour	nuit
I	*50*	*40*	*55*	*45*	*65*	*55*
II	*55*	*45*	*60*	*50*	*70*	*65*
III	*60*	*50*	*65*	*55*	*70*	*65*
IV	*65*	*60*	*70*	*65*	*75*	*70*

Les valeurs de la table sont exprimées en unités de dB(A)

Seuils à partir desquels le bruit dérange considérablement le bien-être de la population.

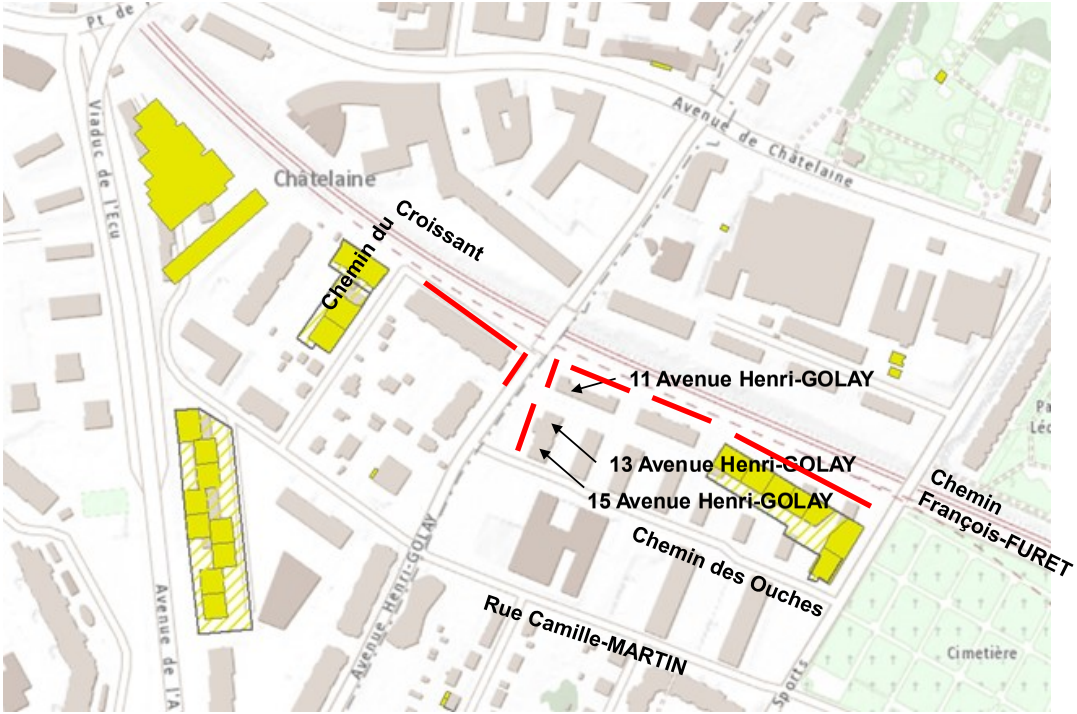
VP = valeur de planification
VLI = valeur limite d'immission
VA = valeur d'alarme

Degré de sensibilité au bruit (DS)



DS = outil d'aménagement du territoire en lien avec le régime de zone et avec les affectations prévues
Les plans des DS sont adoptés par le Conseil d'Etat

Emplacement des mesures demandées



Cadastre du bruit ferroviaire

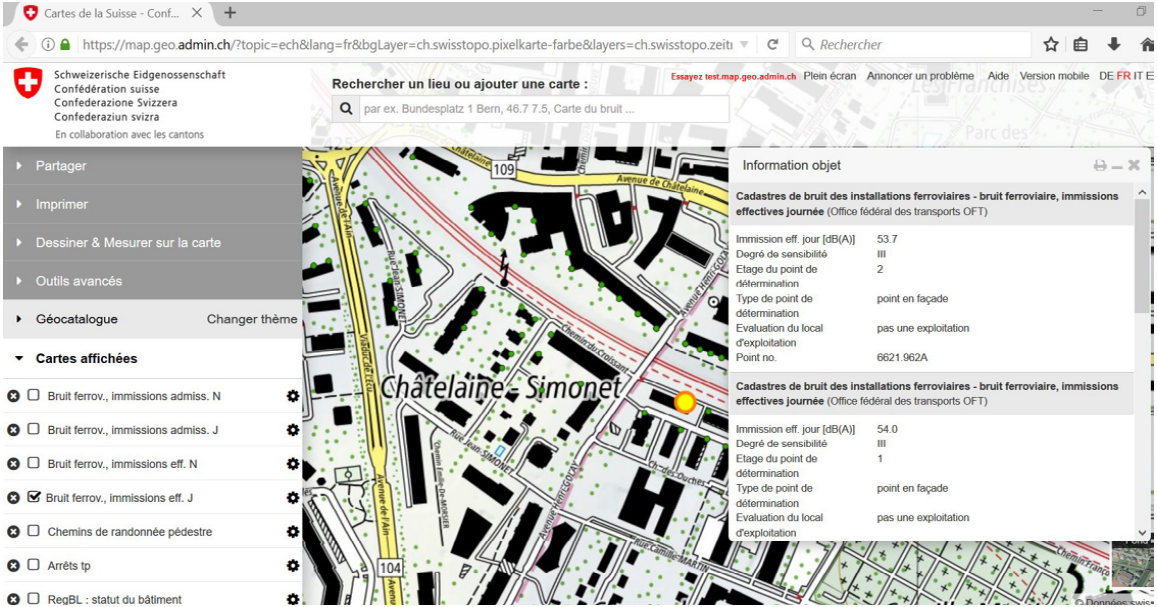
- Émissions fixées: la fixation des émissions permet de définir le niveau maximal d'émission que l'exploitant de l'installation peut produire sans dépasser les immissions de bruit admissibles au sens de l'art. 37a OPB.
- Les émissions effectives sont déterminées de façon périodique. Les valeurs les plus récentes sont celles de l'année 2015. Conformément à l'art. 37a, al. 2, OPB, l'autorité d'exécution (OFT) prend les mesures nécessaires si les immissions de bruit (et, logiquement, les émissions) effectives diffèrent notablement et durablement des immissions admissibles, et engage une procédure.
- Le bruit ferroviaire est en principe déterminé par calcul (Ref: "Directive Protection contre le bruit des installations ferroviaires" OFT 20 mai 2019)
- Annexe 2 OPB: Les méthodes utilisées pour calculer les immissions de bruit doivent prendre en considération les effets de constructions et des obstacles naturels sur la propagation du son (atténuation et réflexions dues aux obstacles)

Cadastre du bruit ferroviaire

Selon les informations fournies par l'OFEV (janvier 2023):

- Le cadastre actuel utilise les valeur du trafic 2015 (valeurs effectives)
- Les valeurs légales fixées sont respectées avec marge sur toute la zone considérée dans cette motion
- Les émissions effectives 2015 sont inférieures à celles du pronostique 2015 (émissions fixées)

Cadastre du bruit ferroviaire



Conclusions

- Sur la base des valeurs du cadastre fédéral, les valeurs légales OPB sont respectées pour tous les bâtiments considérés dans cette motion et exposés au bruit ferroviaire.
- La vérification et la mise à jour de ce cadastre est de la compétence de la Confédération
- Les pics de bruit ferroviaires ne sont pas déterminants dans le cadre légal suisse (LPE et OPB) – il n'existe aucune valeur limite légale
- Compte tenue du respect des exigences légales, implémenter une baisse de vitesse n'est pas nécessaire d'un point de vue légal
- En cas de plainte officielle concernant le bruit ferroviaire, celle-ci devrait être adressée à l'OFT qui est l'autorité compétente

23 août 2023

B. Rapport de minorité de M. Manuel Zwyssig.

Préambule

Ce rapport de minorité fait suite au vote de la motion par la majorité de la commission de la sécurité, du domaine public, de l'information et de la communication lors de la séance du 25 mai 2023. Bien qu'il partage certains considérants, notamment sur le fléau que constitue le bruit excessif généré par les mobilités motorisées, le Parti socialiste refuse de soutenir cette motion tant sur la forme que sur le fond.

Un message politique contre-productif

Pendant que Genève se mobilise avec de nombreuses autres villes pour s'opposer à une dégradation de l'offre ferroviaire annoncée par les CFF pour 2025, la majorité de la commission soutient le principe d'une diminution de la vitesse sur la ligne reliant Genève à plusieurs communes de la région, mais aussi à des destinations plus lointaines comme Paris ou Marseille. Soutenir cette motion, c'est affaiblir la crédibilité de la Ville de Genève et son engagement en faveur d'un réseau ferroviaire performant, pour que le rail soit une vraie alternative aux déplacements en voiture ou en avion.

Un train n'est pas une voiture

Le Parti socialiste n'est pas dupe du message que la droite démagogique souhaite envoyer avec cette motion aux automobilistes mécontents des limitations à 30 km/h sur de nombreux axes routiers de la ville. En effet, la motion constitue une réponse «œil pour œil, dent pour dent» à une mesure pourtant efficace, tant sur les questions de bruit que sur les aspects de sécurité.

Pour le trafic routier, limiter la vitesse à 30 km/h «recèle un énorme potentiel d'amélioration de la sécurité routière. Des modèles théoriques estiment que le nombre de blessés graves et de tués évités pourrait atteindre jusqu'à 50%.» En 2021, on recense en Suisse 17 436 accidents de la circulation routière avec dommages corporels contre 53 pour le trafic ferroviaire.

Vouloir, par mimétisme revanchard, appliquer au rail des mesures qui produisent de vrais résultats pour la route relève d'une vision simpliste et trompeuse à laquelle le Parti socialiste ne peut se rallier.

Pour de vraies solutions contre les nuisances sonores des mobilités

Les commissaires du Parti socialiste veulent lutter de manière efficace et crédible contre les nuisances sonores qu'occasionnent nos déplacements. Pour la route, la limitation à 30 km/h ainsi que la diminution de la voirie publique réservée au transport individuel motorisé par une politique de piétonnisation ambitieuse contribueront à apaiser la cité. Concernant le bruit ferroviaire, la proposition de limiter la vitesse ne constitue pas une solution praticable. En effet, hormis le fait que la Ville n'a pas de compétences en la matière, réduire la vitesse sur un tronçon de moins de 700 m aurait pour conséquence d'exposer les habitants au bruit lié aux processus de freinage, perçu «comme particulièrement gênant pour l'oreille humaine».

Il convient donc de proposer de vraies solutions, comme la couverture des voies, qui, rappelons-le, a permis de relier élégamment les quartiers de Saint-Jean et des Charmilles dans les années 1990, mais aussi d'accueillir des espaces publics, des ateliers, une voie réservée aux mobilités douces et même… un parking souterrain.