
**Rapport de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de la mobilité
du 8 février 2022**

Rapporteur : Johan MARTENS

M 113 – 21.06 POUR UNE STRATÉGIE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT FERROVIAIRE

Un commissaire (UDC), motionnaire : La Ville de Vernier subit plusieurs formes de nuisances, telles que le bruit aérien, routier et ferroviaire. Ce dernier est moins souvent évoqué, car il s'agit d'un mode de transport propre. Le bruit des trains, les travaux d'entretien des voies et les freinages occasionnent des nuisances pour les personnes habitant à proximité du réseau ferroviaire et qui ne s'habituent pas à ce bruit. La Commune fait face à la pression cantonale en matière de densification, et des bâtiments sont implantés dans des endroits inimaginables, tels que le quartier de l'Étang, le PLQ Voies CFF et une partie de Châtelaine.

La motion entend cibler les zones pertinentes où le bruit ferroviaire pose problème. Sa première invite demande au Conseil administratif d'expliquer les efforts et négociations entreprises avec les CFF et la Confédération sur ce sujet.

En l'absence de représentant de l'OFT, la Commune a obtenu un certain nombre d'informations afin de pouvoir présenter un état des lieux de la situation concernant le bruit ferroviaire. Mme GUIBERT, Déléguée à la mobilité au service de l'aménagement, les a présentés sur la base des éléments transmis par l'OFT.

Les points (*consultables sur le document annexe : présentation Motion M 113*) sont :

Les bases légales, le programme d'assainissement du bruit ferroviaire, les compétences, la procédure, le financement des mesures antibruit, les mesures d'assainissement à Vernier et le cadastre du bruit sur Vernier. (Nb. En fin de présentation, une comparaison du cadastre du bruit routier montrant de nombreux endroits où les valeurs limites d'immission ne sont pas respectées.)

M. BUSCHBECK, Maire, rappelle que Châtelaine bénéficiera d'une halte ferroviaire d'ici une dizaine d'années. Ainsi, le train cesserait de n'être qu'une source de nuisances, mais deviendrait aussi un moyen de transport pour les habitants de la Commune. Une ligne ferroviaire supplémentaire devrait être construite en sous-sol pour rejoindre l'Aéroport, diminuant aussi les nuisances, après travaux.

Le quartier de l'Étang a aussi fait face à la problématique du bruit ferroviaire et aux normes OPAM. L'immeuble F situé le long des voies ferroviaires permet de protéger les habitants et sert de zone tampon. L'OFT et les CFF ont considéré que les mesures d'assainissement prises étaient suffisantes.

Un commissaire (SOC) constate que la Commune n'a aucune compétence en la matière et que les CFF ont déjà réalisé leur programme d'assainissement du bruit, ce qui répond à la première invite. L'étude de couverture des voies, demandée par la deuxième invite, porterait sur les seuls endroits concernés, soit : Châtelaine, qui va faire l'objet de transformations majeures, et l'immeuble des Coquelicots, devant la gare de Vernier. Elle ne pourrait en outre pas être utilisée pertinemment, la Commune n'étant pas compétente dans ce domaine.

Toutes les invites ayant donc été remplies, soit par l'OFT, soit par la limite des compétences communales, il propose aux motionnaires de retirer leur motion. Seul un rapport d'information serait rédigé.

Pour les motionnaires, l'objectif était de recevoir des éléments de réponse sur la stratégie du Conseil administratif en la matière, conscients que les chemins de fer ne sont pas de la compétence communale. Ils visaient une pré-étude pour identifier les secteurs où la couverture des voies peut être effectuée, telle que celle de Saint-Jean, visant à renforcer les liaisons entre les quartiers, amener une meilleure qualité de vie pour les habitants et des surfaces pour implanter des locaux pour les associations ou des terrains de sport.

Un motionnaire (UDC) propose d'amender la motion en retirant la deuxième invite, mais de garder la première invite afin de recevoir des informations officielles du Conseil administratif.

Un commissaire (SOC) suggère donc de voter la motion amendée et d'établir un rapport.

M. BUSCHBECK partage le bien-fondé, visionnaire, d'une couverture des voies, telle que celle de Saint-Jean, devenue une zone d'activités artisanales et de services publics intéressante (le crédit de cette infrastructure était de CHF 120 millions). L'idée est intéressante, notamment en regard des densifications prévues. Cela permettrait de

réduire les nuisances et de valoriser ces espaces. Mais les normes de sécurité OPAM renchériraient considérablement le projet.

Il encourage les motionnaires à intervenir auprès du Grand Conseil afin qu'il engage une étude de faisabilité et à voir s'il serait prêt à s'engager avec un partenariat public/privé.

Un commissaire (SOC) met en garde contre le bruit des vibrations. Certaines habitations éloignées des rails, à Saint-Jean, subissent davantage de nuisances qu'avant la construction de la couverture, la masse de béton transmettant des vibrations beaucoup plus loin que le bruit aérien. Il y a parfois des effets pervers à la construction de ces tunnels et murs.

M. MORO, Chef du service de l'aménagement, ajoute qu'à l'époque de l'élaboration du PLQ Voies CFF, la Commune s'était posé la question de la couverture des voies CFF à la place de la construction du mur. Dans ce cadre, il a été indiqué que si une couverture à Châtelaine se situe à une distance inférieure à celle d'un train par rapport au tunnel du Furet, ce qui est presque inévitablement le cas, il faut assainir tout le tunnel du Furet en termes de risques majeurs, car il n'est pas aux normes. En effet, les CFF et l'OFT calculeraient le tunnel du Furet et la nouvelle couverture comme étant un seul et unique tunnel. Au vu du financement exigé pour un tel projet, celui-ci avait été abandonné.

Pour une commissaire (LES VERT-E-S), la couverture des voies permettrait de joindre les quartiers qui sont souvent coupés par des grands axes routiers et qui empêchent un urbanisme convivial. Ce projet mérite d'être gardé en mémoire et d'être défendu auprès des Députés.

VOTE :

Acceptons-nous l'amendement proposé par M. NOBS, à savoir de supprimer l'invite n°2 de la motion M 113 – 21.06 ?

11 OUI (3 SOC, 2 VERT.E.S, 1 PDC-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE, 1 PLR, 1 UDC)

L'amendement est accepté à l'unanimité.

Acceptons-nous la motion M 113 – 21.06, Pour une stratégie de lutte contre le bruit ferroviaire, amendée ?

11 OUI (3 SOC, 2 VERT.E.S, 1 PDC-VERT'LIBÉRAUX, 2 MCG, 1 ALTERNATIVE, 1 PLR, 1 UDC)

La motion amendée est acceptée à l'unanimité.



MOTION 113
POUR UNE STRATÉGIE DE LUTTE CONTRE LE BRUIT FERROVIAIRE

Commission ENV-AT-MOB du 8 février 2022

Th 227661

- I. Rappel de la M113
- II. Bases légales
- III. Programme d'assainissement du bruit ferroviaire
- IV. Compétences
- V. Procédure
- VI. Financement des mesures anti-bruit
- VII. Mesures d'assainissement Vernier
- VIII. Cadastre du bruit Vernier

- Le Conseil administratif est invité
 - À rendre rapport au Conseil municipal sur sa stratégie de lutte contre le bruit ferroviaire et d'atténuation du bruit ferroviaire ;
 - À déposer un projet de délibération pour un crédit d'étude destiné aux études préalables en vue de la réalisation de la couverture totale des voies ou de la pose de murs antibruit visant à réduire le bruit ferroviaire dans les secteurs densément peuplés de Vernier.

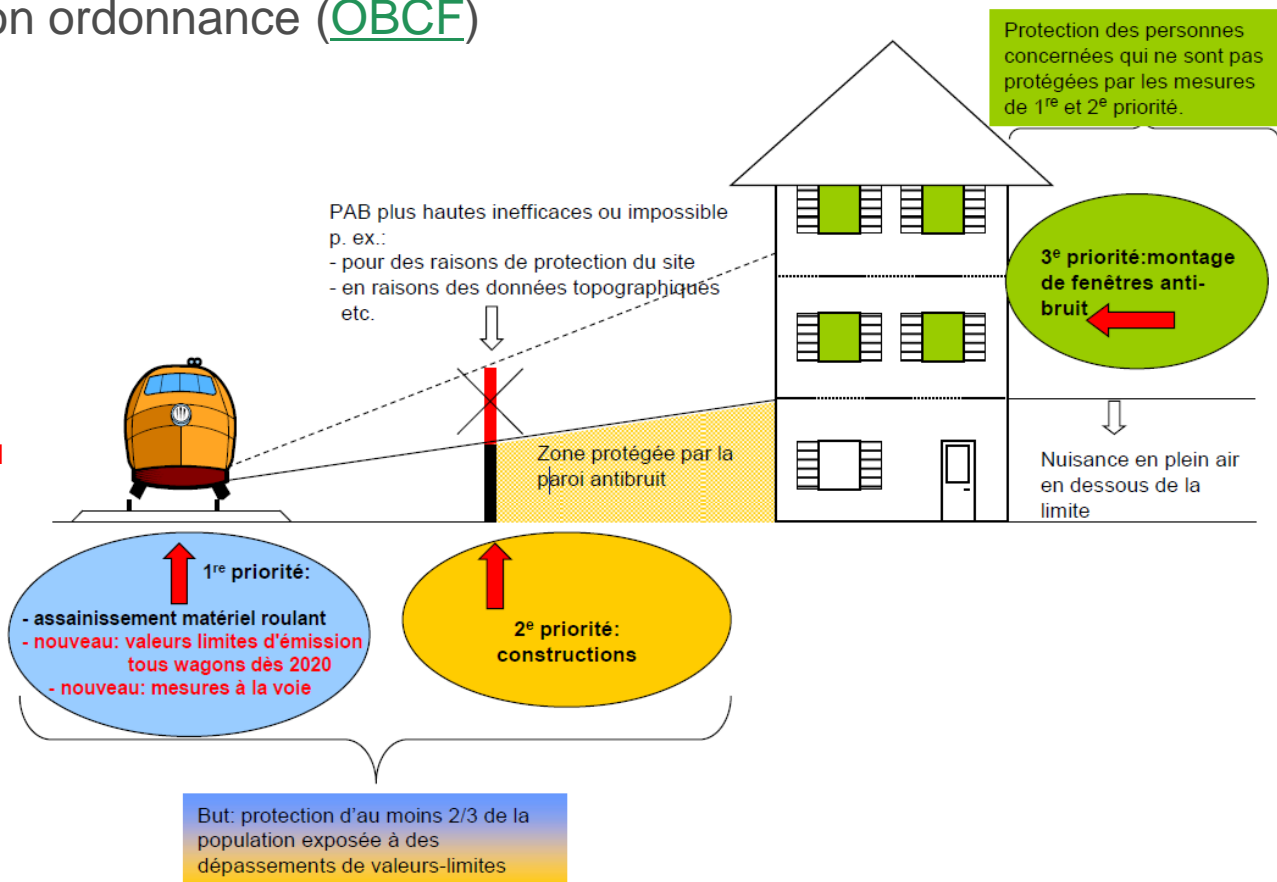
- Loi topique régissant les procédures et compétences en matière d'installations ferroviaires → loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF)

- Le cadre légal régissant le bruit en général et le bruit ferroviaire en particulier → loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et son ordonnance, l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB)
 - Art. 13-15 LPE: Valeurs limites d'immissions relatives au bruit et aux vibrations
 - Art. 16 LPE: Obligation d'assainir les installations → le CF édicte et ordonne les mesures à prendre, les délais à respecter et la procédure à suivre

- Objectif: protéger tous les riverains du rail d'un bruit ferroviaire dépassant la valeur limite d'immission
- Du temps de ce projet, en complément de la LPE et de l'OPB, il y avait une loi spécifique → la loi fédérale sur la réduction du bruit émis par les chemins de fer (LBCF) et son ordonnance (OBCF)

Principale mesure

Introduction d'une valeur limite d'émission → depuis 2020, seuls les wagons équipés de freins silencieux peuvent circuler sur le réseau ferré (aides financières à l'acquisition de matériel roulant silencieux)



- Le projet/programme étant à présent achevé, (y.c. à Vernier), la [LBCF](#) et son ordonnance n'ont plus vocation à s'appliquer
 - Plus de projet spécifiquement dévolu à l'assainissement du bruit ferroviaire.

→ La thématique du bruit ferroviaire est désormais examinée au cas par cas, dans le cadre de projets d'infrastructure ferroviaire envisagés par les entreprises de transports publics (ex: CFF, BLS...), parmi plusieurs autres thématiques environnementales.

- La législation ferroviaire est de la stricte **compétence du Conseil fédéral** ([Art. 87a Constitution](#)), au même titre que l'assainissement du bruit ferroviaire

- Lorsque les **valeurs limites d'immission (VLI) ne sont pas respectées**, les **CFF** ont l'obligation d'analyser les atteintes et de proposer, le cas échéant, des mesures.
 - Ces mesures font l'objet d'une procédure d'approbation des plans (PAP) ([Art.18 LCdF](#))
 - L'autorité chargée du lancement de la procédure et de l'approbation des plans est l'OFT ([Art. 18 LCdF](#))

- **Les cantons** sont uniquement consultés. Ils n'ont que des compétences résiduelles, par exemple en ce qui concerne la modification ou la construction d'installations annexes ([Art. 18m LCdF](#))

- Dans la procédure: **les parties / communes** concernées peuvent faire opposition de manière écrite et motivée pendant le délai de mise à l'enquête de 30 jours (Art. 18d al.2 et 18f al.1 et 2 LCdF)
 - Objections en matière d'expropriation
 - Demande d'indemnité
 - Demande de réparation en nature

- Hors procédure: **les parties / communes** concernées peuvent formuler des remarques et/ou requêtes auprès de l'OFT
 - Ex: en cas de nuisances sonores engendrées par l'exploitation ferroviaire

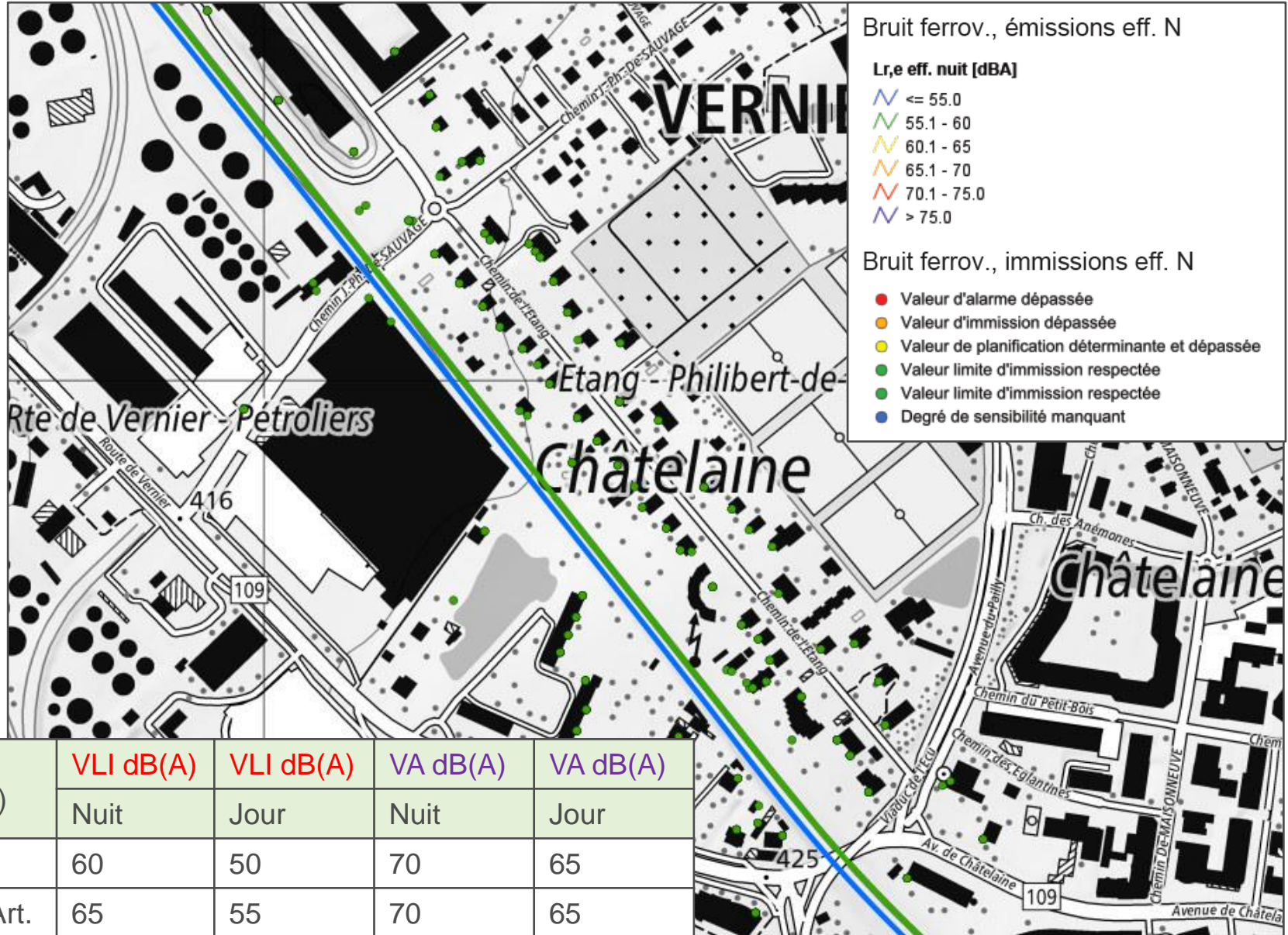
1. L'entreprise de transports dépose une **demande d'approbation des plans à l'OFT**, qui ouvre alors la procédure:
 - a. En la forme simplifiée → le canton et/ou la commune sont directement invitées par l'OFT à se déterminer.
 - b. En la forme ordinaire → mise à l'enquête publique du projet → la commune/le particulier peut faire valoir son droit d'être entendu par voie d'opposition ([Art.18f LCdF](#))
 - c. Dans la pratique, les chefs de projet d'infrastructures contactent la commune concernée avant dépôt du projet à l'OFT.
 - d. Les services cantonaux et fédéraux spécialisés en matière de lutte contre le bruit prennent aussi position.
2. Après avoir traité les éventuelles observations/oppositions, **l'OFT** statue sur les litiges relatifs aux questions suivantes:
 - a. Exigences en matière de construction et d'exploitation ferroviaire
 - b. Les frais et leur répartition
 - c. Les éventuelles indemnités
3. L'OFT émet une **décision d'approbation des plans (DAP)**

- La Confédération prend à sa charge la part principale du financement de l'infrastructure ferroviaire par le biais d'un fonds ([Art. 87a al. 1-2 Constitution](#))
- En 2013, un crédit d'engagement de 1.5 milliard de CHF a été ouvert par la Confédération pour financer la réduction du bruit émis ferroviaire.
- Les éventuelles mesures antibruit sont partie intégrante des projets, en cas de non respect des valeurs limites d'immission (VLI).
 - Si les niveaux de bruit sont respectés, la Confédération ne finance pas de mesures spécifiques.

- 30.06.2010 → Demande d'approbation des plans des CFF auprès de l'OFT
 - Oppositions Vernier et Groupement habitants du Ch. De l'Etang
 - 11.07.2012 → Décision d'approbation des plans (DAP) de l'OFT
 - Rejet des oppositions
 - Les mesures prises ont permis de faire respecter les VLI pour les riverains des voies de chemin de fer à Vernier
 - 23.07.2014 → Arrêt du tribunal administratif fédéral
 - Confirme la DAP de l'OFT
 - 2019 → Assainissement complété par le remplacement du pont métallique Jacques-Philibert de Sauvage
 - Réduction du bruit entre 10 et 15 dB pour les riverains concernés
 - 2020 → Fin de l'assainissement du matériel roulant
 - Seuls les wagons équipés de freins silencieux peuvent circuler sur le réseau ferré (*programme de réduction du bruit des chemins de fer*)
-
- Pas d'augmentation significative du trafic ferroviaire depuis le dernier examen périodique.
 - Pas d'obligation d'assainissement pour les CFF.
 - Si les émissions devenaient nettement plus élevées, l'OFT adresserait une ordonnance d'assainissement aux CFF.

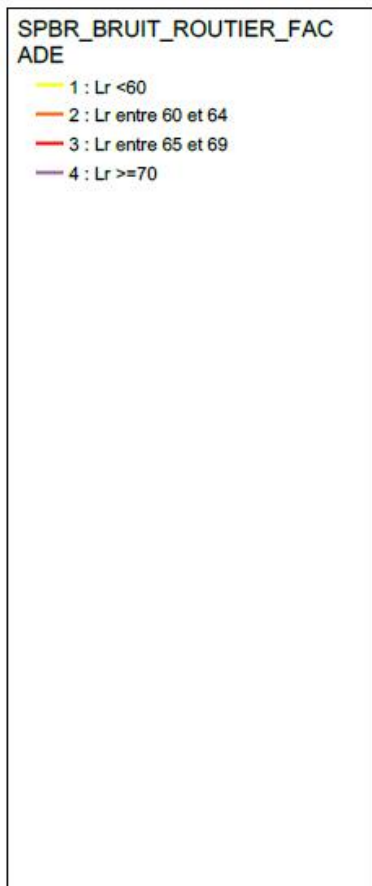
VIII/ Cadastre du bruit des installations ferroviaires

Valeurs d'immission aux façades et émission nuit



VIII/ Cadastre du bruit routier

Valeurs d'immission aux façades



Degré de sensi (DS)	VLI dB(A)	VLI dB(A)	VA dB(A)	VA dB(A)
	Nuit	Jour	Nuit	Jour
II Hab.	60	50	70	65
III Hab. / Art.	65	55	70	65