

Chêne-Bougeries s'oppose au projet d'insonorisation du pont sur la Seymaz

L'Exécutif aimerait un niveau de protection sonore supérieur. L'État craint que cette opposition ne retarde le projet.

Antoine Grosjean

Les Chênois qui attendent désespérément d'être protégés contre le bruit du Léman Express, au passage du pont sur la Seymaz, risquent de devoir patienter plus longtemps que prévu. La commune de Chêne-Bougeries et plusieurs riverains ont fait opposition au projet d'insonorisation de l'ouvrage envisagé par le canton, ne le jugeant pas assez efficace. Or, cela pourrait retarder sa réalisation. Les habitants des villas et immeubles voisins du pont craignent de devoir subir les nuisances sonores au moins une année de plus, jusqu'en 2023.

Constitués en collectif, ils ont manifesté leur mécontentement avant même la mise en service de la ligne ferroviaire franco-suisse,

dès la phase d'essais de l'automne 2019. Selon eux, il est impossible de dormir ou de poursuivre une conversation au passage d'un train, si l'on a sa fenêtre ouverte. Une pétition munie de près de 1300 signatures avait été adressée aux Conseils municipaux de Chêne-Bougeries et de Chêne-Bourg, ainsi qu'au Grand Conseil, qui l'a approuvée.

Les CFF ne feront rien

Équipé de simples murets antibruit, le pont, long de 52 mètres, est le seul tronçon qui ne soit pas entièrement couvert sur la dizaine de kilomètres de voie ferrée entre le Bachet-de-Pesay et les abords de la gare d'Annemasse. Même le pont sur l'Arve, pourtant moins proche d'habitations, est totalement fermé. Mais, le niveau sonore entrant tout juste dans les normes fédérales en matière de protection contre le bruit, les CFF estiment qu'ils ne sont pas tenus d'en faire davantage. Le conseiller d'État chargé des infrastructures à Genève, Serge Dal Busco, a toutefois décidé que le Canton prendrait les choses en main.

Un projet a donc été élaboré, prévoyant la couverture totale du

pont, ainsi qu'un revêtement des ouvertures du tunnel avec un matériel phonoabsorbant et l'installation d'un système pour limiter le bruit des vibrations au niveau des rails. Il a été soumis à l'Office fédéral des transports (OFT) en juillet dernier. Son coût est estimé à environ 4,8 millions de francs.

Grosse surprise

Ce projet était sur les rails - c'est le cas de le dire - jusqu'à ce que les riverains découvrent à la surprise générale, lors de la clôture de la mise à l'enquête publique cet automne, que le Conseil administratif de Chêne-Bougeries y faisait opposition. Deux de ses trois membres, les Verts Jean-Michel Karr et Florian Gross, se déclaraient pourtant, durant la campagne pour les élections municipales du printemps 2020, favorables à une réalisation rapide de ces travaux, prévus dès l'été prochain. «Nous avons été consternés d'apprendre la décision de l'Exécutif, confie Maurice Allal, un membre du collectif de riverains qui habite à 50 mètres de l'ouvrage. On ne nous a même pas permis de faire valoir notre point de vue.» Catastrophé, le collectif a donc écrit au Conseil adminis-

«Il n'y a aucune garantie que les riverains retrouveront tranquillité et sommeil avec ce projet. De plus, les communes n'ont pas été consultées.»

Jean-Michel Karr Maire de Chêne-Bougeries

tratif pour lui demander de retirer son opposition.

Le maire, Jean-Michel Karr, responsable de l'Aménagement, explique avoir mandaté un expert en acoustique de l'EPFL, qui a relevé des manquements dans la procédure, ainsi qu'un manque d'ambition dans l'insonorisation du pont. «Il n'y a aucune garantie que les riverains retrouveront tranquillité et sommeil avec ce projet, déplore le magistrat. De plus, les communes n'ont pas été consultées. L'opposition est notre

seul moyen d'être entendus, selon la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF).» Le magistrat assure ne pas vouloir retarder le chantier: «Nous avons proposé à l'OFT d'autoriser le projet par étapes, soit dans un premier temps le gros œuvre et ensuite les dispositifs d'amortissement des diverses sources de bruit.»

Cependant, Serge Dal Busco craint un retard: «Je m'étonne fortement de l'opposition de la Commune qui, en ralentissant, voire en bloquant le processus, empêcherait les habitants de retrouver la quiétude. Les échanges d'écritures sont susceptibles de générer un retard de six mois, en sus de l'année usuelle sur la procédure d'autorisation. De plus, les chantiers autour des voies CFF doivent parfois être planifiés plus de trois ans à l'avance. En l'occurrence, profitant de travaux d'entretien des voies prévus en 2021 par les CFF, des plages d'intervention ont été réservées pour l'insonorisation du pont. Si elles ne peuvent être utilisées, même un retard d'un seul mois sur l'autorisation est susceptible de reporter les travaux d'une année.»

Lors d'une séance avec le conseiller d'État en novembre

dernier, le représentant de Chêne-Bougeries a demandé qu'on étudie la possibilité d'une insonorisation supérieure à ce que le Canton envisage, en ajoutant que la Commune pourrait assumer le financement supplémentaire, si celui-ci est économiquement supportable. Serge Dal Busco a accepté d'examiner une telle variante, qui ne pourra toutefois être chiffrée que suite au prochain appel d'offres.

La commune voisine de Chêne-Bourg est également concernée, la moitié du pont se trouvant sur son territoire. Mais, bien qu'elles aient aussi déploré de ne pas être consultées en amont, ses autorités plaident pour une approche plus pragmatique du problème: «N'étant pas moi-même expert en acoustique, je ne sais pas s'il faut plus ou moins de centimètres de plexiglas, admet Jean-Luc Bösiger, conseiller administratif chargé de l'Aménagement. Mais l'atténuation phonique proposée par le Canton semble répondre aux besoins des riverains, sachant qu'avec le train, on ne peut pas s'attendre à zéro bruit. D'ailleurs, le projet restera modulable même une fois autorisé. Il faut maintenant aller de l'avant.»