

Bruit ferroviaire



Image de synthèse de l'apparence projetée du pont sur la Seymaz après les travaux prévus dès l'été 2021. DR

Les riverains du CEVA reçoivent un large appui

Les pétitions de Chêne et Lancy sont largement soutenues par le Grand Conseil. Travaux prévus sur la Seymaz.

Marc Moulin

Les voisins chénois du CEVA peuvent cultiver l'espoir d'un meilleur sommeil. La procédure est en cours pour réaliser une couverture complète du pont ferroviaire sur la Seymaz, aux confins de Chêne-Bourg et Chêne-Bougeries, seul point où les trains roulent à l'air libre entre Annemasse et le Bachet.

En plus, leur pétition a reçu le vendredi 28 août un appui massif, sans la moindre opposition, du parlement. Les députés ont réservé un accueil similaire à une autre pétition émanant du Grand-Lancy où le voisinage se plaint du vacarme lié au trafic des trains traversant La Praille, à l'air libre aussi. La Com-

mission parlementaire des pétitions s'est rendue sur place pour jauger le vacarme. «C'était tout simplement effarant», relate Jean-Marie Voumard (MCG), auteur du rapport. «On a menti aux habitants pour faire taire les éventuelles oppositions», dénonce un autre commissaire, le PLR Jean Romain.

Dans le cas chénois, le conseiller d'État Serge Dal Busco s'était dit résolu à agir il y a déjà près d'un an. Le dossier avance: une autorisation de construire a été requise en juillet auprès de Berne, toute-puissante en matière ferroviaire, et une autre procédure, imminente, permettra d'isoler les tunnels adjacents. Le tout pour un chantier prévu dès juillet 2021.

Un double viaduc

On peut déjà se préfigurer le nouveau visage du double viaduc qui permet aux trains sur un premier niveau et à la Voie verte à l'étage supérieur de franchir la rivière. Ingénieur cantonal, Christian Gorce résume le projet qui vise à «limiter les interventions sur l'ouvrage existant», évite de toucher

aux installations ferroviaires «pour ne pas altérer le bon fonctionnement du réseau» et renonce à ajouter des emprises définitives au sol pour préserver la nature du vallon.

Voisins sur le qui-vive

Pour envelopper le chemin de fer, la passerelle de la Voie verte, qui en constitue de fait le toit, verra sa largeur passer de 5 à 11,5 mètres. Elle sera en béton plutôt qu'en bois, comme aujourd'hui. Le long des rails, les actuelles parois antibruit, hautes d'un gros mètre, céderont la place à une couverture latérale complète de 7 à 7,5 mètres.

Les voisins restent sur le qui-vive. «Il ne peut être que positif que Serge Dal Busco ait l'appui des députés, salue Linda Allal, riveraine. L'image de synthèse du projet est assez jolie, mais l'essentiel pour nous est le bruit. Or nous n'avons pas eu accès au rapport de l'acousticien projetant les émissions futures. Nous avons confiance dans la démarche de l'État, mais on attend

le résultat.» Les promesses déçues du passé rendent prudent...

Lancy en attente

Le Canton compte assumer la facture des travaux chénois, évaluée à 5 millions de francs. Pour Lancy, l'État renvoie en revanche aux CFF.

S'étant vu promettre des flux silencieux, les plus de 500 pétitionnaires lancés dénoncent l'impact du bruit ferroviaire, enflé par des cadences accrues, sur la santé de 3500 à 4000 voisins, un nombre voué à croître avec l'urbanisation prévue de La Praille. Les décibels mesurés seraient dans les normes, mais ce serait compter sans les pics de bruit ni le son solide, issu des vibrations, arguent-ils.

Le dossier lancéen est dans les limbes. Le bruit a été mesuré, selon les CFF. «Les données récoltées sont en cours d'analyse et on devrait obtenir les résultats dans les prochaines semaines, indique Frédéric Revaz, porte-parole. L'objectif de ces mesures et analyses consiste à déterminer si les normes légales en matière de nuisances sonores sont respectées.» Patience, donc.