

*Date de dépôt: 30 juillet 2003*

*Messagerie*

**Rapport du Conseil d'Etat**  
**au Grand Conseil sur la motion de MM. Roger Beer, David Lachat, Andréas Saurer, Nicolas von der Weid et Jean-Claude Genecand, concernant le trafic de poids lourds transitant par la douane de Landecy – La Mûre (Bardonnex)**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 21 juin 1990, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat la motion 659 susmentionnée, qui a la teneur suivante :

*« Considérant :*

- que le nombre des camions transitant quotidiennement par la commune de Bardonnex et empruntant la douane de Landecy - La Mûre n'a cessé d'augmenter au fil des mois;*
- que la majorité de ces camions passent à grande vitesse devant l'école de Compesières et mettent en danger la sécurité des enfants;*
- que les habitants de la commune de Bardonnex sont importunés par ce trafic incessant de véhicules lourds qui vont déverser leur chargement, pour l'essentiel de la terre, en France voisine;*
- que les diverses associations représentatives des habitants de la commune ont demandé aux députés qui y résident d'intervenir au Grand Conseil pour que le Conseil d'Etat prenne les mesures adéquates,*

*le Grand Conseil invite le Conseil d'Etat*

- à établir un rapport répondant aux questions suivantes :
  - a) *Pour quelles raisons, et à quels coûts, les entreprises genevoises de la construction et du génie civil exportent-elles de plus en plus leurs déchets et surplus de terre en France voisine ? N'y a-t-il pas des moyens d'éliminer ces terres et déchets sur le territoire cantonal ?*
  - b) *Est-il exact, et le cas échéant pour quels motifs, que le transit de ces camions ne peut se faire, sur la rive gauche, qu'à de rares postes frontière, en particulier celui de Landecy - La Mûre. Quels sont ces autres postes frontière ? Est-il exact que les camions travaillant sur le chantier de l'autoroute de contournement n'utilisent pas ces postes frontières ?*
  - c) *Les chiffres articulés par les habitants de Bardonnex, qui comptabilisaient en moyenne 400 passages de camions par jour à la douane de Landecy - La Mûre il y a une année, et en comptabilisent aujourd'hui 1000 par jour environ, sont-ils exacts ? Le Conseil d'Etat ne considère-t-il pas qu'il s'agit là d'un flot exagéré de camions pour une route et une douane secondaire ?*
- à préconiser et à mettre en œuvre sans tarder toutes les mesures propres à réduire considérablement le trafic de poids lourds à travers la commune de Bardonnex;
- à mieux répartir entre les diverses douanes et communes le trafic transfrontalier des poids lourds;
- à prendre d'urgence, avant la prochaine rentrée scolaire, les mesures propres à assurer la sécurité des enfants et des habitants de la commune, en particulier de La Croix-de-Rozon et devant l'école de Compesières. »

Jusqu'en juin 1993, moment de l'ouverture de l'autoroute de contournement, les camions, comme le trafic en général, étaient orientés en grande partie par la douane de Landecy – La Mûre (Bardonnex). Une part importante du trafic poids lourds était d'ailleurs due à la construction de l'autoroute de contournement.

Depuis, cette situation a considérablement évolué, allant jusqu'à une quasi-disparition du trafic poids lourds à cet endroit, puisque le passage de marchandises y est interdit et que les douanes n'ont délivré aucune dérogation par cet itinéraire.

Conformément à l'ordonnance concernant la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, du 6 mars 2000 (ORPL, RS 641.811), l'administration fédérale des douanes désigne les bureaux de douane que doivent utiliser les conducteurs de véhicules soumis à la redevance (système de radiobalise pour les véhicules suisses – carte d'identification pour les véhicules étrangers) et qui sont donc empruntés par le trafic poids lourds.

Dans le canton de Genève, les passages aux lieux suivants sont autorisés dans ce cadre : Anières – Mon-Idée – Moillesulaz – Thônex-Vallard – Veyrier – La Croix-de-Rozon – Bardonnex – Chancy (cas spéciaux) – Meyrin et Ferney-Voltaire.

La route douanière de Landecy n'est pas équipée pour ce type de trafic. En conséquence, aucun véhicule de plus de 3,5 tonnes ne peut emprunter ce passage, sauf autorisation spéciale. Actuellement, Landecy ne bénéficie d'aucune autorisation de ce genre et la direction d'arrondissement des douanes n'envisage pas d'en délivrer à l'avenir.

Enfin, les mesures de trafic suivantes ont été réalisées, conformément aux souhaits des auteurs de la motion :

### **La Croix-de-Rozon**

En 1992, le carrefour a été aménagé en giratoire et des ralentisseurs ont été posés sur la route d'Annecy. En 2000, la chaussée a été rétrécie sur le tronçon de la route d'Annecy, entre La Croix-de-Rozon et la douane de Landecy, et un passage piétons a été installé.

### **Compesières**

Le carrefour de Saconnex – d'Arve avait déjà été aménagé en giratoire en 1988. Des seuils ont été aménagés devant l'école (kit école) en 1992. La route de Cugny est équipée de pistes cyclables séparées de la chaussée et d'un chemin protégé pour piétons.

La motion est ainsi devenue sans objet sur ces points.

### **Terrassements et décharges**

Plusieurs paramètres doivent être pris en compte dans l'examen de la question de l'évacuation des matériaux d'excavation et des déchets inertes provenant des chantiers genevois en France voisine.

Il faut encore préciser que l'exportation concerne en premier lieu les matériaux d'excavation non pollués, et d'une façon beaucoup moins importante les déchets inertes.

Tout d'abord, le nombre de gravières à remblayer et de décharges pour matériaux inertes sur le territoire du canton de Genève est faible.

Le deuxième élément à prendre en considération est celui de la proximité du chantier par rapport à la décharge. Les gravières genevoises sont presque toutes situées dans un périmètre compris autour des communes d'Aire-la-Ville, Sézegnin, Russin et Laconnex.

Le troisième élément a trait au coût des décharges, qui est de F 14.50/m<sup>3</sup> pour les matériaux d'excavation dit propre et de F 60.-/m<sup>3</sup> pour les matériaux inertes. Pour avoir un ordre de grandeur, les matériaux d'excavation pour la construction d'une villa sont de l'ordre de 450 à 600 m<sup>3</sup>.

En France voisine, le nombre de décharges susceptibles d'accepter les déchets de chantier est important. Le chemin à parcourir est souvent plus court, principalement pour les chantiers situés près des communes de Versoix et de Chambésy avec les décharges situées dans l'Ain et pour les communes de Carouge, Veyrier, Coligny, Vandœuvres, etc., avec les décharges situées près du Salève. Concernant les tarifs, ceux-ci sont réduits de moitié environ en France.

De plus, la France a besoin de certains types d'argiles, afin de recouvrir d'anciennes décharges de déchets ménagers, en attendant de les assainir. Ces argiles ont été trouvées sur les chantiers d'une grande banque privée et d'un grand groupe horloger. Les matériaux d'excavation provenant des chantiers genevois sont également utilisés dans le cadre du remblaiement du Salève.

## Conclusion

L'exportation des matériaux d'excavation par les entreprises genevoises de la construction et du génie civil en France voisine est due à des raisons de proximité de la décharge, de coût, mais aussi des volumes à évacuer. En utilisant exclusivement les gravières et les décharges genevoises, celles-ci seraient rapidement remblayées.

De nouvelles procédures ont été mises en place depuis janvier 2002 par le service de gestion des déchets en collaboration avec la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE) Rhône-Alpes, permettant un meilleur contrôle des matériaux qui sont exportés. Très probablement, dès janvier 2004, une autorisation d'exportation devra être aussi demandée, ce qui permettra de renforcer encore les contrôles.

Il convient enfin de relever que les exportations de déchets n'ont pas augmenté de manière sensible depuis 1990. Les fluctuations des volumes exportés sont étroitement liées à l'emplacement, à la taille, ainsi qu'au nombre de chantiers.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :  
Robert Hensler

Le président :  
Laurent Moutinot





