

Date de dépôt : 15 novembre 2010

Rapport

de la Commission des pétitions chargée d'étudier la pétition concernant le motocross de la commune d'Avusy

Rapport de majorité de M. Miguel Limpo (page 1)

Rapport de minorité de M. Antoine Droin (page 6)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M. Miguel Limpo

Mesdames et
Messieurs les députés,

La Commission des pétitions a traité de la pétition 1754 les 6 et 20 septembre 2010, sous la présidence de M. Ivan Slatkine. Les notes de séances ont été prises par M. Christophe Vuilleumier. Le rapporteur tient ici à le remercier pour la qualité de ses retranscriptions.

Vu la proximité géographique des sujets, la commission a décidé de traiter les P 1754 et P 1755 de manière conjointe.

Après avoir reçu les pétitionnaires, la commission a auditionné la maire d'Avusy, M^{me} Monique Meyer. Les explications données par la magistrate communale ayant suffi, la commission a renoncé à l'audition de l'association Les Meyrinos et ainsi qu'à celle de Pro Natura.

Audition de M. et M^{me} Slettenhaar, pétitionnaires (6 septembre 2010)

M^{me} Slettenhaar présente brièvement sa pétition. Un motocross géré par l'association Les Meyrinos est actuellement en fonction à proximité des villages de Sézegnin et de Laconnex. La pétition demande au Grand Conseil

d'exiger la fermeture du motocross ou son déplacement dans une zone industrielle où il ne nuirait ni à la faune, ni aux habitants des villages avoisinants. La plupart des motos possèdent des moteurs deux temps ce qui cause, selon les pétitionnaires, beaucoup de bruit et de pollution. Une réserve naturelle se trouve à 300 mètres de là, sur un terrain cantonal.

Selon les pétitionnaires, les compétitions ont lieu deux week-ends par mois à la belle saison et se terminent à 21 h. Par ailleurs, un grand nombre de visiteurs étrangers viennent lors des compétitions. Les entraînements ont lieu les mercredis et jeudis et se terminent à 20 h. Des commissaires font remarquer que le club indique sur son site Internet terminer ses entraînements à 17 h.

La pétition sur le motocross a obtenu 69 signatures. Celle sur les aménagements routiers dans la région (P-1736) plus de 300.

Un député radical fait remarquer qu'il y a peu de constructions et d'habitations autour du terrain de motocross. Il se demande si les motos ne risquent pas de se rendre dans des sites protégés, si le cross est interdit sur ce terrain. M^{me} Slettenhaar répond qu'il est de toute façon possible d'utiliser ces motos ailleurs. Un député MCG fait remarquer que ces motos ne sont pas immatriculées et qu'elles ne devraient donc pas être utilisées sur les routes.

Notes du rapporteur: la police a informé la Commission des pétitions qu'elle est intervenue à 3 reprises, les 27, 28 septembre 2008 et 4 avril 2009 pour des activités liées au motocross. Ces interventions pour du bruit avaient été sollicitées par M^{me} Slettenhaar.

L'association les Meyrinos a été fondée en 1966. A cette époque, les membres avaient pris possession d'un terrain à Meyrin, d'une gravière à Cartigny et d'une autre à Eaumorte. En 1967, l'association décida de se regrouper sur un même terrain à Vers près de Cruseilles, afin d'éviter des conflits réguliers avec la police genevoise. La localisation et le fait de traverser la frontière étant compliqués pour de nombreux jeunes, l'association s'est lancée dans de longues négociations avec l'Etat de Genève et a finalement obtenu un terrain à Sézegnin, en 1987. Les aménagements et la gestion du terrain sont actuellement entièrement à la charge du club.

Le club a actuellement plus de 100 membres et est notamment soutenu par le service des sports de la Ville de Genève.

Audition de M^{me} Monique Meyer, maire d'Avusy (20 septembre 2010)

M^{me} Meyer déclare que le motocross se trouve sur une parcelle cantonale. Elle évoque les horaires, le mardi de 16 h à 18 h, de 14 h à 17 h le mercredi en été et de 13 h à 17 h en hiver. Il y a eu deux compétitions cette année. M^{me} Meyer ajoute que les activités le dimanche sont respectées. Le bruit dépend du vent. On entend les motos depuis le village, mais c'est davantage Laconnex que Sézegnin qui est dérangé.

M^{me} Meyer signale que l'affluence du lieu n'est pas énorme et qu'il s'agit du seul site du canton. Actuellement, c'est plutôt le motocross sauvage qui pose problème. De nombreux villages du canton sont déjà confrontés à ce problème.

Discussion de la commission, prises de position et vote

Le groupe socialiste indique ne pas être opposé à l'idée de déplacer le motocross en zone industrielle. Il propose de renvoyer l'objet au Conseil d'Etat, même si la question du motocross relève néanmoins du niveau communal.

Les Verts sont divisés sur la question du motocross, un sport qu'ils ne chérissent pas particulièrement. Ce parcours crée apparemment des nuisances. Dans le même temps, on ne peut pas prendre le risque de voir augmenter davantage encore le motocross sauvage ou de voir ce parcours s'installer dans des régions plus lointaines et qui augmenterait les déplacements dans le bassin franco-valdo-genevois. Enfin, les Verts sont attachés à la densification de la zone industrielle: il semblerait difficile de poursuivre cette logique en y installant un parcours de motocross particulièrement gourmand en espace.

Le groupe UDC propose le dépôt de la P 1754 sur le bureau du Grand Conseil et considère qu'on ne peut en tous les cas pas imputer le cross sauvage au motocross d'Avusy.

Le groupe libéral propose le classement car les pétitionnaires ont donné des informations erronées à la commission. Un commissaire libéral dit connaître des forêts en France où cohabitent des motos, des chasseurs et des amateurs de la nature.

Le président de la commission met ensuite aux voix les différentes propositions de renvoi et de dépôt.

Renvoi de la P 1754 au Conseil d'Etat :

OUI: 3 (2 S, 1 Ve)

NON: 11 (2 R, 1 PDC, 2 Ve, 2 MCG, 3 L, 1 UDC)

Le renvoi est refusé.

Dépôt sur le bureau du Grand Conseil

OUI: 7 (3 Ve, 1 UDC, 2 MCG, 1 PDC)

NON: 7 (2 R, 3 L, 2 S)

Le dépôt sur le bureau du Grand Conseil est refusé.

Classement de la pétition :

OUI: 6 (2 R, 3 L, 1 UDC)

NON: 8 (2 S, 3 Ve, 2 MCG, 1 PDC)

Le classement de la pétition est refusé.

Afin de sortir de cet imbroglio, **le Président propose de revoter sur le dépôt sur le bureau du Grand Conseil** qui peut apparemment obtenir un consensus assez large de la commission:

OUI: 10 (3 Ve, 2 R, 1 UDC, 2 MCG, 1 L, 1 PDC)

NON: 2 (2 S)

Abst.: 2 (2 L)

En conclusion, la majorité de la commission vous invite par conséquent, Mesdames et Messieurs les député-e-s, à déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.

Pétition

(1754)

concernant le motocross de la commune d'Avusy

Nous, habitants des communes d'Avusy, de Laconnex et Soral, demandons au Grand Conseil la fermeture du motocross de Sézegnin.

En effet, nos week-ends sont trop souvent perturbés par les bruits continus des motos à deux temps.

Celles-ci polluent énormément aux abords de la réserve naturelle « Gravière de Laconnex » et soulèvent beaucoup de poussière sur la route cantonale de Sézegnin. En effet, les réserves naturelles sont des zones protégées de manière durable en vertu du droit cantonal.

Les concours fréquents amènent un surplus de véhicules et de nuisances aux abords du terrain. Des camping-cars et des caravanes viennent s'installer pendant les week-ends sur les champs avoisinants.

Pour ces raisons, nous vous demandons d'exiger la fermeture du motocross ou son déplacement dans une zone industrielle où il ne nuirait ni à la faune, ni aux habitants des villages avoisinants.

Les soussignés demandent au Conseil d'Etat et au Grand Conseil de bien vouloir soutenir cette pétition.

N.B. Nombre de signatures 69

p.a M^{mes} Charlotte Slettenhaar et Joëlle Gaspoz

Route du Creux-du-Loup 33

Sézegnin

1285 Athenaz

Date de dépôt : 27 octobre 2010

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Antoine Droin

Mesdames et
Messieurs les députés,

Evoquer le motocross sans évoquer comme base de référence les questions de développement durable est impossible. La pétition dont nous avons été saisis en est l'illustration même. Il convient, dans un premier temps, de rappeler quelques éléments que notre législation prévoit.

La Suisse¹ se réfère à la définition du développement durable telle qu'elle a été formulée en 1987 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (Commission Brundtland), dans son rapport « *Notre avenir à tous* »: « *le développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité, pour les générations à venir, de pouvoir répondre à leurs propres besoins* ». Le rapport soulignait l'interdépendance des phénomènes économiques, sociaux et écologiques et a fourni la base de la conception tridimensionnelle de la notion diffusée lors du Sommet de la Terre de Rio de Janeiro en 1992.

Pour la Confédération et les cantons, le développement durable n'est pas une tâche facultative: l'article 2 de la Constitution fédérale (But) élève le développement durable au rang de but constitutionnel et l'article 73 (Développement durable) demande à la Confédération et aux cantons d'œuvrer « *à l'établissement d'un équilibre durable entre la nature, en particulier sa capacité de renouvellement, et son utilisation par l'être humain* ». Jusqu'à présent, le Conseil fédéral a mis en œuvre ces prescriptions constitutionnelles sous la forme de stratégies pour le développement durable (1997, 2002, 2008).

¹ <http://www.are.admin.ch/themen/nachhaltig/00260/index.html?lang=fr>

Du point de vue genevois², la loi sur l'action publique en vue d'un développement durable (Agenda 21) stipule :

Art. 1 But

1 L'ensemble des activités des pouvoirs publics s'inscrit dans la perspective d'un développement de la société, à Genève et dans la région, qui soit compatible avec celui de l'ensemble de la planète et qui préserve les facultés des générations futures de satisfaire leurs propres besoins.

2 A cette fin, on recherchera la convergence et l'équilibre durable entre efficacité économique, solidarité sociale et responsabilité écologique.

Art. 2 Convergence des politiques publiques

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat veillent à la cohérence des objectifs poursuivis et des modalités adoptées, dans tous les domaines de l'action publique, avec la perspective d'un développement durable.

Développement durable³

Le développement durable est un développement qui considère les trois dimensions économique, sociale et écologique. Ainsi, sa mise en œuvre implique la prise en compte de ces trois paramètres dans toute décision. Cette triple compatibilité en est le fondement même. Il en résulte une double approche, à la fois normative (une échelle de valeurs qui devrait peu à peu s'imposer comme référence) et évolutive (les relations entre les divers éléments devant s'ajuster constamment).

Toutefois, depuis la conférence de Rio, qui en a marqué la consécration, une confusion demeure, le développement durable est souvent associé à l'environnement plus qu'à l'économie ou au social, ce qui est réducteur car, comme l'économie ou le social, l'environnement ne saurait exister pour lui-même. Avec la seule réserve que ses paramètres scientifiques (définition des capacités de charge des écosystèmes) nous indiquent les limites physiques, chimiques et biologiques à ne pas dépasser et dans quelle réalité il nous faut, grâce à de meilleures méthodes de gestion, inscrire notre rapport aux ressources que la Planète recèle. Le sens du développement durable est bien de définir des équilibres dynamiques sectoriels et globaux, compte tenu des interrelations factuelles.

² http://www.geneve.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_a2_60.html

³ Etat de Genève. Agenda 21 pour Genève. Adresse <http://www.geneve.ch/agenda21> mars 1999. Cahier D3. Références et contenus de la notion de développement durable, page 3

Volonté corrective et proactive

Dans un monde marqué par des tendances contradictoires majeures – mondialisation mais repli sur soi, multi culturalité mais intégrisme, compétition économique croissante et précarité sociale – on assiste à une gigantesque course de vitesse entre les forces de construction et celles de déstructuration sur tous les plans : politique, moral, économique, environnemental, social et culturel. La notion de développement durable inspire des tentatives correctrices, mais n'est pas la seule et ne constitue pas en elle-même une solution miracle. Cependant, elle a le double avantage d'être un standard mondialement accepté et une notion validée sur le fond. Elle exprime la vanité de poursuivre des politiques environnementales, sociales ou économiques sans liens entre elles. Elle exprime une éthique de base acceptable par toute l'humanité et donne une direction souple mais néanmoins claire. Le développement durable est avant tout une nouvelle échelle de valeurs, un cadre éthique, un ensemble de principes capables de reformuler la vie sociale, tels que :

- la justice sociale ;
- la prudence écologique ;
- l'efficacité économique ;
- la diversité culturelle ;
- la solidarité intergénérationnelle ;
- l'aménagement équilibré de l'espace ;
- la citoyenneté et la concertation.

Le développement durable donne du sens à l'action de chacun. Il oblige à la coopération, à la transversalité. Il exige une gestion du temps et de l'espace, des flux de matière et d'information, vise à recréer les liens sociaux. Il comporte des valeurs comme la subsidiarité, la responsabilité, la réversibilité. Il demande de revisiter les notions de coûts et de bénéfice en y intégrant le sort des générations futures.

Motocross et développement durable

Sur ce point, nul besoin de présenter longuement la problématique des moteurs 2 temps⁴ extrêmement polluant (consommation essence / huile) à proscrire le plus rapidement possible au vu du drame écologique que cela représente (annexe1). De plus en plus d'organismes non gouvernementaux et de pouvoirs publics à travers le monde, supportent maintenant l'idée d'adopter des mesures plus restrictives à l'utilisation des moteurs deux temps, ce qui mènera vraisemblablement à leur interdiction à échéance⁵ et à la mort probable annoncée du motocross.

Socialement, cette industrie ne concerne que le loisir pour une très petite quantité de personnes concernées et n'apporte de toute évidence qu'une infime valeur ajoutée en matière économique (emploi principalement – fabrication/vente des motos). De plus, outre la pollution atmosphérique, il est à mettre en évidence la pollution sonore telle que relevée par les pétitionnaires.

Recommandation de la minorité

Bref, que de bien maigres valeurs en termes de développement durable et motocross, qui pousse **la minorité de la commission à vous recommander d'envoyer cette pétition au Conseil d'Etat** en vue d'obtenir des réponses aussi complètes que possible en la matière sur les perspectives et les mesures à prendre à court terme. Bien entendu, la réponse du Conseil d'Etat devrait élargir le débat et naturellement comporter aussi la vision à moyen et long terme en matière de sports motorisés, pollutions, exigüité du territoire et corrélation avec les principes du développement durable intimement liés à notre législation. Cette pétition révèle bien une vraie question à laquelle il appartient d'apporter une vraie réponse.

⁴ Pour les moteurs 2 temps, les progrès de la technique font que maintenant (2010) tous les scooters 2 temps sont à la norme Euro 3. Ils ont probablement perdus quelques plumes question puissance, mais pas trop. Actuellement l'avenir du 2 temps est encore assuré Pour le futur les motos en 125cc 2 temps, il est fort probable qu'une motorisation 4 temps performante sortira d'ici peu. Pour les motos/scooters 50cc, c'est plus difficile, les motorisations 4 temps existent déjà, mais les performances ne sont simplement pas là. En effet, même si un moteur 4 temps affiche une puissance équivalente à un 2 temps, celle-ci ne se transmet pas de la même manière, le couple n'est pas présent et le véhicule est un véritable veau avec une vitesse de pointe largement en deçà d'un moteur 2 temps.

⁵ Un lien intéressant concernant cette problématique, du Ministère Suisse de l'environnement: <http://www.buwal.ch/bulletin/1997/f3a10s02.htm>

ANNEXE

Rappelons le principe du fonctionnement archaïque de ce type de moteur

- Dès l'admission du mélange air/essence/huile, via le carburateur, le piston effectue un premier mouvement vers le haut, ce qui comprime ce mélange. La bougie d'allumage, au sommet du cylindre, enflamme alors le carburant. Cette explosion a pour effet de propulser le piston vers le bas. Ce processus constitue le premier «temps» d'un moteur à «deux temps».
- Dans le deuxième «temps», le piston remonte vers le haut, et les gaz de la combustion sont évacués par l'orifice d'échappement. Mais alors où est donc le problème? C'est qu'au moment où le piston remonte, l'admission du «premier temps» recommence, et se combine ainsi à l'échappement du «deuxième temps». L'orifice d'admission et l'orifice d'échappement se retrouvent donc ouverts simultanément.
- Le résultat est le suivant: une partie du mélange d'essence et d'huile de l'admission passe tout droit vers l'échappement, avant d'être brûlée. De l'essence et de l'huile pures sont évacuées directement dans l'environnement par l'échappement du moteur.

Règle générale, ces pertes sont de l'ordre de 25 à 33% du mélange essence/huile. Mais selon M. Peter Barton, ingénieur en chef à Environnement Canada, ces pertes peuvent très bien s'élever à 50% dans certains cas. En fonction de l'âge du moteur, de son entretien, du recours ou non à l'injection d'huile, et de sa puissance, il y a des variations.

La technologie des moteurs deux temps date de la fin du dix-neuvième siècle, et est demeurée essentiellement inchangée depuis les années 1940.

Bien que l'industrie des loisirs motorisés prétende qu'il a des solutions technologiques pour améliorer le moteur deux temps, la plupart des experts «indépendants» s'entendent pour dire que ce type de moteur n'est bon «que pour la ferraille».

À chaque année au États-Unis, les moteurs deux temps déversent plus de 15 fois la quantité d'huile et d'essence que ne l'a fait le déversement du pétrolier *Exxon Valdez* en Alaska en 1989.

L'Agence de la Protection de l'Environnement des États-Unis, l'EPA, estime que l'utilisation d'un moteur deux temps de 70 chevaux, pendant une heure, émet la même quantité de pollution par les hydrocarbures imbrûlés qu'une

automobile moderne roulant sur une distance de 5000 milles (8046,72 kilomètres).

Des recherches récentes démontrent que des expositions pourtant très faibles aux hydrocarbures peuvent provoquer des dommages aux chromosomes, réduire la croissance, entraîner des tumeurs cancéreuses, et augmenter les taux de mortalité des poissons. L'utilisation des moteurs deux temps constitue donc une réelle menace pour la qualité de l'eau potable, d'autant plus que le nombre des embarcations à moteur en circulation augmente sans cesse.

Comme il est possible de le constater sur ce graphique, un moteur deux temps conventionnel émet 151 grammes d'hydrocarbures par kilowatt/heure. Le moteur deux temps «amélioré», et tant vanté par l'industrie de la «déplaisance», est illustré par la deuxième colonne, et représente des émissions de 40 grammes par KW/hr. Il s'agit d'un moteur deux temps à «injection directe», où le mélange essence/huile est injecté directement dans la chambre de combustion. Mais remarquez que ce moteur est encore 10 fois plus polluant que le moteur à quatre temps (colonne de l'extrême droite à 4 KW/hr).

