



Date de dépôt : 7 novembre 2022

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier :

- a) P 2146-A Pétition contre la tenue de la course de côte de Verbois**
- b) P 2155-A Pétition : Défendons la Course de côte de Verbois**

Rapport de majorité de Jean Romain (page 6)

Rapport de minorité de Sylvain Thévoz (page 44)

Pétition

(2146-A)

contre la tenue de la course de côte de Verbois

Nous, signataires de la présente pétition, habitant·es, usager·ères de la route de Verbois, et autres citoyen·nes, vous prions de refuser la tenue de la course de côte à moto se tenant annuellement sur la route de Verbois.

Cet événement produit pour les riverain·es **diverses et importantes nuisances**, non seulement sonores, mais également dans nos possibilités de déplacement les jours de la course.

Les nuisances sonores ne sont pas limitées à la durée de la course. En effet, des motard·es viennent, tout au long de l'année, s'entraîner sur la route qui constitue le parcours habituel. Cela se traduit en pratique par des va-et-vient, à toute vitesse et en **faisant vrombir leur moteur sous nos fenêtres.**

Nous précisons que des relevés de bruits ont été effectués sur la route de Verbois à la fin de l'année 2020. Il apparaît, en confrontation avec d'autres points de comparaison tels que l'avenue Wendt ou une commune soleuroise, que **le rapport vitesse-bruit est tout à fait particulier** à la route de Verbois, mettant en évidence un **comportement spécifique des motos** empruntant cette montée.

Il fait peu de doute qu'une **conduite « sportive »** explique ces différences et qu'elle est à mettre en lien avec la tenue de cette course.

Dans un contexte général où il convient de réduire le bruit inutile, **la tenue d'une telle manifestation est dès lors difficile à justifier** au vu de l'importance des nuisances.

Par ailleurs, nous rappelons le **contexte actuel d'urgence climatique indiscutable**. Des centaines de va-et-vient en côte sur des véhicules à moteur puissant constituent une promotion tout à fait anachronique de comportements à proscrire. Ceci est d'autant plus vrai que cette course attire un nombreux public, lui aussi motorisé. Tout au long de l'année, elle **rend la route pénible et dangereuse pour les usages de mobilité douce** comme les cyclistes.

De surcroit, une telle course motorisée **ne respecte pas le site naturel** qui se trouve à cet endroit et qui bénéficie d'une protection légale spéciale, y compris au niveau international.

La zone est effectivement un site de la **Convention RAMSAR** : elle est considérée comme paysage d'importance nationale et fait partie des **zones de réserves d'oiseaux d'eau et de migrants à ne pas déranger**. Enfin, c'est un « site Émeraude » dont il est noté qu'il est vulnérable, car « dérangé par les activités de loisir ».

La tenue d'une course automobile – et d'entraînements tout au long de l'année – va à l'encontre de la claire protection accordée à un site naturel exceptionnel et déjà menacé.

Nous vous prions dès lors respectueusement de **ne pas accorder d'autorisation de manifester pour la tenue de cette course** qui provoque des nuisances pour les habitant·es, les usager·ères de la route et la nature.

N.B. 118 signatures¹
M^{me} Emmanuelle Rohner
42, route de Verbois
1281 Russin

¹ Pour information, la pétition est en outre munie de 424 signatures électroniques.

Pétition (2155-A)

Défendons la Course de côte de Verbois

Amis motards, amateurs de sports mécaniques ou simples spectateurs, la course de côte de Verbois, dont la 66^e édition aura lieu les 15 et 16 octobre prochains, est menacée et nous avons besoin de vous pour la défendre, face à l'attaque dont elle fait l'objet par un groupe de riverains et deux associations de défense de l'environnement, sous des arguments mensongers et fallacieux.

En effet, une pétition a été lancée par une Russinoise, au début de l'été et va être déposée au Grand Conseil de la République et Canton de Genève. Pétition qui fait un amalgame douteux entre la course que vous connaissez et certains utilisateurs de deux-roues motorisés, qui passent leur temps à faire des allers-retours sur la route de Verbois.

Cette pétition dénonce aussi un côté anachronique qu'aurait cette course, de nos jours, étant faite par des véhicules à moteurs thermiques, alors que la planète se réchauffe. Il y est aussi fait mention de la protection de la nature, les berges du Rhône étant mentionnées dans la convention RAMSAR, en raison de zones de réserves d'oiseaux. Or, cette même convention mentionne que les risques sur ces berges sont principalement dus à des industries et des piétons et cyclistes qui ne respectent pas ces zones.

Si l'on peut comprendre les nuisances subies par quelques riverains de la route, il nous apparaît toutefois important de souligner que :

- Cette course est entièrement organisée par le NSC, ses bénévoles et des bénévoles d'associations amies, chaque année.
- Ses coureurs ne s'entraînent pas sur place, puisqu'interdit et inutile car la course démarre depuis l'usine du barrage, inaccessible le reste de l'année. S'y entraîner n'a donc aucun intérêt ; puisqu'il manque les deux premiers virages du tracé.
- L'organisation de cette course s'est toujours faite en bonne collaboration avec les autorités russinoises et cantonales, les SIG, les agriculteurs et vigneron locaux et la population, nombreuse à venir voir monter ces bolides, le temps d'un week-end.
- La course de côte, ni le NSC, ne bénéficie d'aucune subvention, sous quelque forme que ce soit, et est donc entièrement autofinancée. Elle représente également une des rares sources de revenus du NSC, les activités

motorisées étant de plus en plus difficiles à organiser sous nos latitudes. Sans course, plus de NSC, à terme.

- Le NSC apporte un soin particulier à limiter les atteintes à l’environnement, en disposant nombre de poubelles sur l’entier du parcours, en fournissant des verres consignés et, cette année, en offrant des cendriers portables.
- Cette course est devenue le seul événement motorisé du canton à l’accès libre pour le public et attire, bon an, mal an, entre 3000 et 10 000 spectateurs enthousiastes et passionnés, ou simplement curieux.

Par ma signature, je soutiens le NSC dans la défense de la Course de côte de Verbois et demande au Grand Conseil et à ses membres de classer la pétition qui lui a été transmise, visant à interdire ce bel événement, dont le public raffole.

N.B. 2235 signatures
Norton Sport Club (NSC)
M. Luc Bonfils
Chemin des Pontets 3
1212 Grand-Lancy

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de Jean Romain

La commission des pétitions, présidée par M. Alexis Barbey assisté par M^{me} Tina Rodriguez, secrétaire scientifique du SGGC, s'est penchée à cinq reprises sur deux pétitions antagonistes au sujet de la course de motos de Verbois.

La commission a auditionné, le 26 septembre 2022, les pétitionnaires de la P 2146, le 3 octobre 2022, le maire de Russin, puis les pétitionnaires de la P 2155, le 10 octobre 2022, M^{me} Laure Luchetta Myit, du service des autorisations, et le 17 octobre 2022, M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat. Les procès-verbaux ont été tenus par M. Christophe Vuilleumier ; qu'il en soit remercié.

1. Audition de M. Thibault Schneeberger, cosecrétaire de l'association actif-trafiC, M^{me} Caroline Marti, présidente de l'Association transports et environnement (ATE Genève), M^{me} Emmanuelle Zem Rohner, riveraine de la commune de Russin, et M. André Polier, riverain de la commune de Russin

De manière liminaire, un député PLR déplore qu'une fois encore **l'écriture inclusive** soit acceptée dans un document tel qu'une pétition. Il mentionne que cette écriture inclusive est une injure à la langue française, et que cette manière d'écrire est illisible. Le président lui répond que ce texte des pétitionnaires n'est pas un texte provenant d'une institution.

Pour M^{me} Zem Rohner, cette route cantonale est limitée à 80 km/h avec plusieurs virages. Les motards partent depuis le pont et remontent la côte jusqu'au garage, ce **tout au long de l'année**. La course démarre, quant à elle, sur une route parallèle avant de rejoindre la route cantonale. Qui plus est, elle traverse une réserve naturelle. M^{me} Zem Rohner habite ce périmètre depuis onze ans. Les habitants se sont souvent manifestés à la police ou en écrivant au Conseil d'Etat, mais la police ne peut rien faire puisque les motards se retirent lorsque les gendarmes arrivent. Elle rappelle qu'une pétition avait déjà été déposée en 2017, pétition qui a été classée.

M. Schneeberger affirme péremptoirement que **les motards s'entraînent toute l'année** de manière sportive, générant beaucoup de bruit, une activité dangereuse pour les cyclistes. C'est la course qui donne en outre une impression de légitimité aux motards toute l'année. Les motards se retrouvent

souvent sur la piste opposée en franchissant la ligne continue dans les courbes. Certains motards font des « *burns* » en brûlant leurs pneus, produisant beaucoup de fumée et de traces sur la route.

Pour M. Polier, de nombreuses choses sont interdites mais rien n'est fait, la police n'ayant pas les moyens d'intervenir. Il y a de nombreuses années, cette course était alors un amusement avec bien moins de participants. Il déplore que les motards **s'entraînent régulièrement**. Le *Norton Sport Club* a posé un panneau sur cette route demandant aux motards de ne pas s'entraîner, un **panneau inutile** que personne ne peut voir en raison de sa disposition.

M^{me} Zem Rohner ajoute qu'en 2011 la course était supportable, mais avec le temps la situation s'est dégradée. Elle précise avoir contacté les organisateurs en 2015 sans qu'il y ait d'effets. Promesse a cependant été faite d'une réunion avec les autorités de la commune, mais cette réunion ne s'est jamais tenue.

M. Schneeberger insiste sur le fait que **la pétition demande l'arrêt de cette course** en raison de ces différentes raisons, du bruit, de la pollution et de l'existence d'une réserve naturelle. Le Conseil municipal a débattu de cette course au printemps dernier et il a décidé de continuer à l'autoriser, à une voix près.

M^{me} Marti répète que cette course génère **des entraînements à longueur d'année** alors qu'il s'agit d'une voie publique. L'autorisation donnée laisse entendre qu'il est possible de rouler de manière sportive sur les routes genevoises, ce qui va à l'encontre de la lutte contre le bruit routier. Il est en l'occurrence compliqué de lutter contre les comportements de ce type qui mettent à mal la qualité de vie des riverains.

Un député PLR souligne que les motards recherchent la qualité de la route et les virages, comme la route qui monte à Saint-Cergues. Il est compliqué d'intervenir si les motards restent dans les limites autorisées. La course elle-même ne pose pas de question de sécurité puisque la route est alors fermée. Il demande s'il serait possible de négocier avec les organisateurs un contrôle du bruit des pots d'échappement. M^{me} Zem Rohner a proposé de promouvoir la moto électrique, mais elle mentionne ne pas avoir obtenu de réponse des organisateurs. Elle se demande si une course serait autorisée sur la route menant à Saint-Cergues. Le même député PLR dit que des gendarmes couchés ont été posés à l'entrée de Saint-Cergues et au départ en plaine, mais cela n'a pas eu d'influence réelle. Il ajoute que réaliser des ondulations sur une route interdit toute vitesse pour une moto.

M^{me} Marti ajoute avec raison que certains pots d'échappement homologués émettent des niveaux de bruit très élevés. L'interdiction, dit M. Schneeberger,

de circuits dédiés à la moto a été abolie dans la dernière mouture de *Via Sicura*. Mais cela ne change rien à cette pétition.

On répond à une députée PLR que la course a lieu en octobre depuis 65 années, que la commune autorise cette course, et que le *Norton Sport Club* a promis qu'il organiserait une réunion officielle avec la commune sans que cette séance n'ait encore été tenue. On lui confirme que les organisateurs seront auditionnés. Elle pose alors la question essentielle : sans cette course, ce tronçon serait-il moins attractif ?

La réponse est claire pour les pétitionnaires : **les motards viennent s'entraîner en vue de la course.**

M. Polier ajoute que la police a tout de même fait des **contrôles de bruit et de vitesse sur ce tronçon**, mais les motards modéraient leur vitesse lorsque le véhicule de la police était présent. Il s'étonne que la police n'ait pas les moyens d'intervenir.

Un commissaire PDC remarque que cette course se déroule un seul week-end par année. Il comprend que certains motards apprécient le bruit d'un moteur de Ducati. Il a l'impression que ce tronçon de route est idéal puisqu'il semblerait qu'il n'y ait pas de nombreuses habitations à proximité. Il se demande quel est le nombre d'accidents sur cette route. M. Schneeberger répond qu'il y a tout de même des personnes qui vivent là. M^{me} Marti déclare que ce n'est pas un circuit mais une route cantonale qui n'a pas vocation d'accueillir de courses de motos. Elle indique ne pas connaître le nombre d'accidents, mais elle ne croit pas qu'il faille attendre un drame. M^{me} Zem Rohner ajoute qu'il y a eu cinq accidents en 2021, chaque accident incluant une moto.

Un député UDC demande si les pétitionnaires s'attaquent à la course ou s'ils s'opposent à la moto. Les niveaux sont mélangés. Durant la course, il n'y a pas de limites de vitesse et le reste de l'année des contrôles de la police n'ont pas entraîné de sanction puisque tous les véhicules contrôlés respectaient les normes en vigueur. Il déclare que toutes les accélérations de véhicules génèrent une hausse de bruit. M. Schneeberger répète que les habitants ont déposé une pétition en 2017 qui a été classée par le Grand Conseil, et ces habitants n'ont fait que souffrir davantage depuis lors. Si l'Etat donne sa bénédiction pour un comportement de chauffard, les motards se sentent inévitablement légitimés. M. Polier est certain que **les entraînements vont de pair avec cette course.**

Un député S demande s'il existe une autre course similaire à Genève. Il demande quels sont les échanges des pétitionnaires avec les autorités pour l'installation d'une piste cyclable. Il considère que la pétition est modérée et estime que, si cette course est interdite, la situation serait peut-être améliorée.

Les pétitionnaires n'ont-ils pas imaginé des mesures plus drastiques, comme l'interdiction de circulation pour les motos le week-end ? Il se demande enfin si certaines personnes évitent de passer par cette route par crainte. M. Schneeberger ne pense pas qu'il existe d'autres courses de ce type à Genève. Les changements de société vont intervenir en 2035 avec l'interdiction des véhicules thermiques et il pense que cette course sera alors interdite. M^{me} Marti déclare que **les cyclistes ne sont pas des boucliers humains** et elle ne croit pas qu'il installer une piste cyclable soit très logique sur cette route.

Un commissaire EAG demande si les autorisations pour la course ont été validées, ces autorisations devant être validées par le canton et la commune chaque année. M^{me} Zem Rohner répond avoir écrit au service juridique du département de la santé, et elle attend la réponse. M. Schneeberger ajoute que **la pétition demande que le canton ne délivre plus d'autorisation.**

Une députée PDC remarque que les habitants sont plus nombreux qu'il n'y paraît et que les habitants de Vernier et Aire-la-Ville entendent des bruits. Cela étant, elle ne parvient pas à faire la différence avec le motocross qui se pratiquait dans la région, notamment dans les carrières qui se trouvent sous Satigny.

2. Audition de M. Olivier Favre, maire de la commune de Russin

M. Favre dit que la course de côte de Verbois en est à sa 66^e édition cette année. Celle-ci a toujours suscité de nombreuses questions, et le préavis de la commune est purement consultatif, puisque la course se déroule sur une route cantonale. Le maintien de la course a été voté à la majorité cette année, le Conseil municipal estimant qu'il s'agissait **d'une fête populaire**. Un groupe interdépartemental auquel il participe a été constitué afin de réaliser des tests de vitesse et de bruit, dans le but de mesurer la réalité des impacts qu'occasionne cette course. La vitesse moyenne enregistrée se monte en l'occurrence à 60 km/h, une vitesse qui a été décidée comme limite. Cette route ne permet, quoi qu'il en soit, pas d'aller plus vite. Le SABRA a procédé à des mesures de bruit et **les nuisances sonores respectent les normes**. De plus, **ce périmètre ne se trouve pas dans le site protégé de Verbois**. Il remarque, cela étant, qu'il est vrai que l'ensemble du périmètre s'inscrit dans le plan Ramsar.

En conclusion, **la commune n'entend pas interdire cette course** qui est une vieille tradition, même si ce type d'événement n'est pas au goût du jour ; l'interdire serait analogue à interdire la Fête des vendanges pour lutter contre l'alcoolisme.

Un député PLR remarque qu'il y a la course elle-même, mais aussi des motards qui font des allers-retours dans cette côte en raison de la qualité de l'asphalte et des larges virages que cette route présente. Il demande s'il n'y a pas un amalgame de la part des pétitionnaires, lesquels font preuve d'une velléité habituelle qui est celle de lutter contre les véhicules. Il pense qu'il y a par ailleurs une question de police qui est indépendante de la course. M. Favre répond qu'il y a effectivement **un amalgame** et il remarque que, si l'on peut imaginer des entraînements le reste de l'année de la part de certains motards, il y a également des **scooters et des voitures qui font des allers-retours dans cette côte attractive**. Il est même intervenu auprès du Bureau des autos pour demander que les examens de conduite ne se déroulent pas aussi fréquemment sur cette route. Puisque cette route est utilisée par les véhicules qui entretiennent le barrage de Verbois, elle est particulièrement bien entretenue. Ainsi les motards ont le droit de faire des allers-retours, puisque la loi le permet.

Une députée PDC pense que ce sont les pics de bruit qui sont gênants et elle se demande quelles seraient les alternatives, ou si des radars pourraient être posés. M. Favre assure que le groupe de travail interdépartemental est en force et il mentionne que **des radars seraient inutiles puisqu'il n'y a pas de dépassement de vitesse**. Le seul contrôle serait un contrôle portant sur la conformité des véhicules, ce qui serait compliqué à organiser dans ce contexte. Poser des gendarmes couchés est source de bruit, et l'association agricole s'oppose aux mesures qui entravent le passage des tracteurs. En outre, proposer un autre trajet ne fera que déplacer le problème.

Une députée PLR demande si les $\frac{2}{3}$ des habitants du village de Russin, qui compte plus de 500 âmes, ont signé cette pétition. Elle rappelle que celle-ci a recueilli plus de 400 signatures. Elle demande s'il a été approché par les pétitionnaires. M. Favre répond qu'il suffit de regarder les signatures pour se rendre compte que **l'association actif-TrafiC a joué un rôle important**. Il ajoute que **les habitants de Russin n'ont donc guère été impliqués dans la pétition** ! Il observe ne pas avoir été contacté par les pétitionnaires.

Un député S demande quelles sont les mesures prises par la commune pour lutter contre ces nuisances. Les organisateurs ont installé un panneau de sensibilisation et il pense que ce serait à la commune de se charger de cela. La commune n'a pas de compétences sur cette route qui est cantonale et M. Favre répond que le SABRA a posé un radar de bruit. Les résultats de ce radar ont indiqué qu'il n'y avait **pas de dépassement significatif**, si ce n'est quelques pics anecdotiques. Les panneaux font l'objet d'une autorisation communale et ces derniers n'ont pas fait l'objet de cette requête. Il observe avoir installé

également des panneaux qui ont été retoqués par la police en raison des distances.

Le même député remarque que la commune pourrait être une force de proposition et être proactive en acquérant par exemple un radar de sensibilisation. Il se demande si la commune entend prendre des mesures de cette nature, car il craint que certaines personnes victimes de ces nuisances ne finissent par prendre des mesures plus radicales. M. le maire répond que **les mesures du SABRA opérées cet été ont été très précises**. A Neuchâtel, ces radars de bruit semblent avoir largement amusé les motards qui les déclenchaient pour le plaisir puisque ces radars ne permettent pas d'amender de véhicules. Il comprend que la situation puisse être insupportable, mais il déclare que **les normes sont respectées**. Il répète que la commune appartient à ce groupe de travail interdépartemental. Il souligne ne pas avoir d'action concrète à proposer.

Le même commissaire dit que, si la commune ne donne pas l'autorisation, la course n'aurait pas lieu. Serait-il possible **d'autoriser cette course une année sur deux** ? Ce qui permettrait de donner satisfaction aux habitants et de voir dans quelle mesure les motards viennent s'entraîner. M. Favre répond que le préavis communal est consultatif. Il suit la décision du Conseil municipal. La course n'a pas eu lieu durant le COVID et un test d'interruption forcée a donc été réalisé. Il précise que, la seconde année de la pandémie, la course ne s'est tenue que pendant un jour.

Un député EAG demande si **l'autorisation** a été délivrée cette année. Le maire répond que tous les préavis sont octroyés – notamment les préavis de la sécurité et du médecin cantonal – lorsque la mairie reçoit la demande de préavis. Le député rappelle que c'est le Conseil d'Etat qui octroie l'autorisation formelle et on ne sait pas si celle-ci a été donnée.

Un député PLR revient sur la proposition de permettre cette course une année sur deux, ce qui s'est passé durant le COVID, et veut savoir si des motards ont malgré tout généré des nuisances durant cette interruption. M. Favre répond qu'une grande partie du Mandement a été fermée à la circulation durant cette période, et il déclare que la situation a donc été faussée. Mais il remarque que, lorsque les routes ont été rouvertes, les motards et les voitures sont revenus.

Le député S demande s'il ne serait pas possible de **fermer cette route aux motards le samedi après-midi ou le dimanche** durant certaines périodes de l'année. M. Favre répond ne pas avoir de compétences en la matière, mais il doute que cette mesure soit possible. Il est difficile de procéder à des interdictions sectorielles de ce type et il s'opposerait à titre personnel à une

solution de ce type. Le député S se demande si cette course n'est pas un peu choquante alors qu'il est question d'une crise énergétique. M. le maire répond que la moto reste un sport très fédérateur. Il ajoute que le public se monte entre 3000 et 5000 personnes alors que le tracé de la course mesure 1 kilomètre. En plus, si la route est dans un site de la convention Ramsar, le périmètre de **la réserve naturelle de Verbois est préservé puisque cette route ne le traverse pas.**

3. Audition de M. David Fenger, président du comité d'organisation de la course de côte de Verbois, M^{me} Livia Di Lauro, membre du comité du Norton Sport Club, M. Raphaël Coudray, chargé de mission « pétitions » et membre du Norton Sport Club

M^{me} Di Lauro explique que le club réunit des passionnés depuis 73 ans. Elle rappelle que ce club était réservé à l'origine aux détenteurs de motos de la marque Norton. Il est question de 333 membres. Le club a organisé 33 championnats d'enduro, une vingtaine de manches du championnat suisse, et de très nombreuses courses nationales ; il a accueilli des pilotes de renommée internationale. Le club organise des sorties sur circuit à l'étranger, des sorties sur route et de multiples événements. Des personnes de tous statuts et de tous les milieux sont membres de ce club.

M. Fender rappelle que la course de Verbois date des années 50 et propose 6 virages dont un quart sur le domaine privé. Le plus vieux pilote a 82 ans et le plus jeune 7 ; 100 bénévoles participent à cette course ; la restauration est assurée par les fournisseurs de la région ; l'événement propose des centres de tri, des toilettes, un pôle sanitaire et une ambulance avec un médecin ainsi qu'une remorque-samaritain. Cet événement accueille 6000 visiteurs sur l'ensemble du week-end. Les autorisations sont données après renseignements. La PC du Mandement vient encadrer cette manifestation tout comme la police. Des personnes diplômées par la fédération suisse assurent la sécurité des pilotes et du public. L'organisation est donc professionnelle, le club ne peut pas se permettre d'erreurs.

M. Coudray évoque la convention Ramsar en mentionnant que l'argument mis en avant par les pétitionnaires est fallacieux. Il déclare que c'est la production électrique et les deux usines chimiques qui posent surtout un problème dans cette région, tout comme le rafting et le camping. Le tracé de la course n'a pas d'impacts sur les berges du fleuve. Il rappelle toutefois que de nombreuses mesures ont été prises pour **limiter les impacts** inhérents au public avec des cendriers portables, des centres de tri, la vaisselle recyclable n'étant financièrement pas possible. Les accès aux vignes sont également interdits. La

course de Verbois assure la balance financière du club qui n'a jamais demandé de subvention. Le club a respecté toutes les demandes légales et a réussi à obtenir des SIG le maintien de la course, alors que le barrage de Verbois est considéré comme une infrastructure stratégique. Le club a obtenu cette autorisation en raison de son **excellente réputation**.

Il ajoute que la course ne s'est pas tenue en 2020 mais a été organisée en 2021 malgré le COVID et les efforts que cela a impliqués. Le club participe au financement de la PC de l'arrondissement en demandant son aide, et entretient de bons rapports avec les vigneronns et les habitants. **L'entrée à la manifestation est gratuite**, fait très rare à Genève. De plus, le club guide les jeunes vers les circuits et il pense que **le club a donc un aspect éducatif**.

Les pétitionnaires mentent en disant que ce sont les participants de la course qui roulent toute l'année sur cette route. Et il observe que, s'il était riverain, il aurait certainement signé la pétition. Il déclare **que le règlement de la course interdit de s'entraîner sur cette route et il mentionne que les fautifs n'ont pas le droit de s'inscrire et peuvent même être exclus du club**. S'entraîner sur cette route ne sert à rien, car (il le montre sur une carte) **le circuit officiel diffère très largement de la route de Verbois**, puisqu'il passe sur des tronçons d'une route parallèle appartenant aux SIG, et il déclare qu'un entraînement sur la route publique entraînerait donc de fausses appréciations pour négocier les virages lors de la course. Le club a lancé également une pétition en observant qu'il aimerait bien pouvoir organiser une course de motos électriques, mais cela est impossible.

Un député PLR demande comment se déroule l'acquisition d'une autorisation cantonale. Il ajoute que **la pétition ne distingue pas la course des allers-retours dont sont victimes les riverains toute l'année**. Il signale alors que la Confédération va permettre que des circuits puissent être construits et il se demande si cette possibilité permettrait de régler le problème. Il ajoute que la question des pots d'échappement est un autre problème, puisque certains motards le modifient pour faire plus de bruit. Et il se demande si le club peut intervenir à cet égard. M. Fender répond que tout le monde peut faire une demande d'autorisation en ligne. Il est nécessaire de répondre à différentes questions et les aspects de la manifestation sont tous étudiés par les services concernés, notamment la police, le service du médecin cantonal, etc. Il ajoute que chaque service rend ensuite un préavis. Il ajoute que chaque pilote paie son week-end de course, ce qui sert à financer l'organisation de la course. M. Coudray déclare que tous les motards n'iraient pas sur un circuit dédié, puisque cela représente un coût, notamment en matière d'équipement. Cela étant, il se demande qui paiera la construction d'un circuit, puisque personne ne veut de circuit sous ses fenêtres. Une expérience sur piste coûte 1000 francs,

puisque'il faut s'y rendre, payer les frais d'inscription, et louer une moto. Il rappelle qu'il n'est pas possible de rouler sur une piste avec une moto « quotidienne ».

Il explique ensuite que les motos génèrent toutes des nuisances sonores, la limite prévue par les normes étant de 98 dB. Seules les motos de course font l'objet de dérogations. Les motos anciennes font évidemment bien plus de bruit.

A une députée PLR qui veut connaître le budget de la course, M. Fenger répond qu'il oscille entre 80 000 et 100 000 francs. Les inscriptions sont de 100 francs pour une journée et 170 francs pour les deux jours. Une caution est demandée pour les nettoyages. Ce sont les buvettes et les stands qui permettent d'équilibrer les finances. La même députée demande si le club a rencontré les pétitionnaires. On lui répond que la première plainte pour nuisances sonores date de 2007. Le club a rencontré M^{me} Rohner en 2011 ainsi que les années suivantes puisque la course passe le long de sa propriété. Cette personne est en outre à côté de la voie CFF et est sous les avions, il comprend qu'elle soit fatiguée par le bruit. Il mentionne que le club continuera à la rencontrer. Le club prévient tous les riverains, et prépare un tous-ménages afin d'informer l'ensemble des habitants. M. Coudray ajoute que M^{me} Rohner peut rentrer et sortir à sa guise de chez elle puisque les organisateurs déplacent les installations pour elle.

Un député S demande si le club a dû interdire à des membres de participer à la course. M^{me} Di Lauro répond que ça n'a pas été le cas. Une newsletter est envoyée chaque mois et une sensibilisation est faite à chaque occasion. Au même député qui s'inquiète des contrôles, M. Coudray répond que M^{me} Rohner a envoyé des numéros de plaques. Des membres du club sont policiers et il n'a jamais eu de retour. Cela ressortit à la police.

On apprend encore :

- que des essais sont possibles durant le week-end de course, soit les deux premières montées du matin qui sont chronométrées et qui permettent de valider les passages des concurrents ;
- que l'autorisation officielle leur parvient le vendredi avant le week-end de course alors que toute la démarche est réalisée très en amont ;
- que la commission obtiendra une copie l'autorisation de 2021, pour l'instant ;
- que le reste de l'année, ce tronçon est très surveillé par la police ;
- que le « burn » est une manie terriblement bruyante, mais elle marque la joie de certains motards en fin de course et n'est pas de tradition ;

- qu'il y a 21 femmes sur les 151 pilotes inscrits ;
- que les pots d'échappement sont parfois problématiques, mais que l'homologation se fait par le service des autos, y compris lorsque ce pot est changé ;
- qu'il devient de plus en plus évident à la majorité de la commission que les allers-retours et la course elle-même sont deux phénomènes distincts.

4. Audition de M^{me} Laure Luchetta Myit, directrice juridique de la direction juridique du DSPS

M^{me} Luchetta Myit explique que le département est l'autorité compétente pour délivrer les autorisations concernant les manifestations se déroulant sur l'espace public sur le canton. 1500 manifestations se déroulent chaque année sur le domaine public. Différentes autorités sont compétentes pour se prononcer, soit sous la forme d'un préavis, soit sous la forme d'une autorisation. La demande d'autorisation doit être déposée au plus tard 30 jours avant la manifestation. Un émoulement est perçu lorsqu'il s'agit de donner une autorisation en urgence. En fonction de l'événement, les autorités appelées à se prononcer peuvent être différentes. L'autorité communale est concernée lorsqu'il s'agit d'une utilisation accrue du domaine public, l'OCIRT étant compétente lorsque la manifestation est de plus grande ampleur. La police et le service du médecin cantonal peuvent être également impliqués. Des séances de coordination peuvent aussi être organisées en fonction de la manifestation. Concernant la course de côte 2022, la demande d'autorisation est arrivée le 27 septembre dernier. Les organisateurs ont demandé à la commune son autorisation le 20 juillet, autorisation qui a été donnée.

Un député PLR déclare que plusieurs personnes indiquent que l'autorisation définitive est envoyée aux organisateurs au tout dernier moment. Pourquoi ne pas délivrer cette autorisation plus rapidement ? M^{me} Luchetta Myit répond que le département attend le retour principalement de la police qui vérifie l'organisation de la sécurité interne de l'organisateur. Le département a été rapide cette année compte tenu de la date de dépôt de la demande d'autorisation. Le département est dépendant de facteurs comme d'éventuels travaux sur le domaine public, et il est parfois préférable d'attendre pour lever les éventuels doutes avant de délivrer l'autorisation. Le même député demande si le département a eu refusé une autorisation par le passé entre le moment où il donne une pré-autorisation et l'autorisation définitive. M^{me} Luchetta Myit répond qu'il n'y a pas de pré-autorisation. Les organisateurs sont rarement déçus. Une possibilité de refus relèverait des horaires, par exemple sur la place des Nations où de nombreuses

manifestations ont lieu et elle remarque qu'il s'agit parfois de différer les horaires. Le même commissaire demande si un avocat qui interviendrait à l'encontre d'une autorisation octroyée en déposant un recours pourrait empêcher une manifestation. M^{me} Luchetta Myit répond que la justice pourrait en effet décider d'interdire provisoirement la course.

Une députée PLR demande si l'organisateur peut remplir le formulaire de demande au fur et à mesure ou s'il lui faut remplir tous les critères en une fois. M^{me} Luchetta Myit répond que les organisateurs ont en l'occurrence pensé que la demande avait été déposée, ce qui n'était pas le cas. Ce couac est rare. De nombreuses demandes arrivent avant le délai des 30 jours, ce qui permet de vérifier que les différents critères sont remplis. La même députée demande si le département a refusé des manifestations. M^{me} Luchetta Myit acquiesce. Les décisions de refus sont motivées et sont rendues à temps.

Un député S évoque l'autorisation donnée à la course en 2021 et la question portant sur les nuisances de bruit en observant que, vu la pétition, il serait possible d'imaginer que la course se déroule en milieu urbain. Des DJ ont joué jusqu'à 1h du matin et un plan validé par le SABRA est nécessaire alors que les organisateurs ont indiqué que les nuisances se terminaient à minuit et qu'il ne s'agissait pas d'une manifestation sportive. Il demande ce qu'il en est de la demande 2022. M^{me} Luchetta Myit répond que les organisateurs ont indiqué qu'il s'agissait d'un événement sportif pour l'édition 2022. Elle ajoute qu'il est indiqué qu'il n'y a pas de diffusion de musique après minuit. C'est la commune qui doit se prononcer sur la musique diffusée après minuit, les buvettes, quant à elles, étant sur le domaine privé. Le même député déclare qu'un concept de prévention contre le bruit du SABRA serait toutefois nécessaire puisque la manifestation se déroule sur plus de deux jours. M^{me} Luchetta Myit répond qu'il n'y a pas de bruit avant le samedi 15h. Le député S demande comment définir ce qui est urbain et ce qui ne l'est pas. M^{me} Luchetta Myit ne sait pas à partir de quelle densité de population un milieu est considéré comme urbain. Le triathlon se déroule sur deux jours.

Un autre commissaire S remarque que le département tire donc la situation au clair avant de donner son autorisation. M^{me} Luchetta Myit répond que les refus sont rares. Ce sont certaines manifestations politiques qui peuvent être refusées, comme celle en lien avec un leader politique. Le même député déclare que ce n'est pas tant la course qui pose un problème, mais le fait que la perspective de cette course entraîne une utilisation accrue de cette route. Il demande si ce facteur est pris en compte par le département. M^{me} Luchetta Myit répond par la négative.

Un commissaire S demande si le département peut donner une autorisation partielle. M^{me} Luchetta Myit répond que ce débat n'a jamais eu lieu pour cette

course. Il est possible de négocier des solutions à l'amiable avec les organisateurs lorsque des nuisances peuvent impacter des tiers.

Une députée PLR veut savoir si c'est une décision organisationnelle ou une lecture plus politique qui force le département à négocier une autorisation avec un organisateur. M^{me} Luchetta Myit répond que ce sont des raisons organisationnelles qui impliquent la tenue de négociations. Des charges et conditions sont parfois imposées pour des raisons de nature politique, en observant que c'est une dimension qui existe alors qu'il est question de fermer le pont du Mont-Blanc, par exemple.

On apprend dans la discussion interne :

- qu'on peut éventuellement demander à l'OFROU ce qu'il en est de l'homologation des pots d'échappement – cette proposition sera abandonnée ;
- qu'on peut demander les examens menés par le SABRA ;
- que tous les contrôles réalisés par la police ont permis de mettre en lumière une seule moto dont le pot n'était pas homologué ; on peut out acheter en Suisse alors qu'il n'est pas toujours possible d'employer ce matériel sur le domaine public ;
- qu'il faut distinguer la course elle-même et les motards qui modifient leur véhicule et qui roulent sur cette route le reste de l'année.

5. Audition de M. Mauro Poggia, conseiller d'Etat (DSPS)

M. Poggia déclare que cette course s'est déroulée ce week-end et qu'il n'y a pas eu d'accidents. Il y a donc des personnes qui se plaignent du bruit inhérent à ce tronçon de route, indépendamment de la course, alors que d'autres personnes soutiennent la tenue de cette course. Ses services sont alertés à l'avance et sont tenus au courant des demandes de préavis à la commune, à la police et aux services de santé. Les organisateurs savent que la manifestation est autorisée quelques jours au préalable et il n'y a pas eu de recours contre cette course. Toute la question est de limiter les nuisances et il serait possible de poser des dos-d'âne qui sont dangereux, ou des radars limitant la vitesse. Ce serait moyennement efficace et une limitation de la vitesse avec deux radars serait la meilleure solution.

Un député S évoque la nouvelle LCR qui autorise les sports motorisés en circuit et il demande si une telle compétition pourra être reléguée sur un circuit. M. Poggia répond que c'est une bonne chose que d'autoriser les circuits. Il n'y a pas unanimité sur la question au sein du Conseil d'Etat, ce d'autant plus qu'il y a des circuits en France voisine. Il imagine mal la création d'un circuit à

Genève où le terrain manque. Il pense que les nouveaux utilisateurs devraient tous faire une expérience sur circuit, notamment du TCS, afin d'apprendre à maîtriser leur véhicule dans l'urgence. Cela étant, il ne sait pas si une course de côte pourrait être remplacée par un circuit. Le même député demande s'il y a une réelle équité entre la question des nuisances que ressentent les habitants et celle de l'intérêt de la tenue de cette course. M. Poggia répond qu'une manifestation organisée sur deux jours est un sacrifice qui semble bien modeste. Il ne pense pas en revanche qu'il faille imposer aux habitants des nuisances le reste de l'année.

Un député PLR demande s'il serait possible d'intervenir à l'égard de l'homologation des pots d'échappement afin de limiter le bruit. Une moto en pleine nuit en campagne est très agaçante, ce d'autant plus si son pot d'échappement est modifié. M. Poggia répond que c'est également le cas en ville, que ce soit des motos ou des TMAX qui sont livrés avec des pots Akrapovic. La question de l'homologation est de nature fédérale. Mais c'est la police qui vérifie si les pots sont homologués et qui confisque le véhicule en cas de besoin. Le même député demande si les contrôles de police ne pourraient pas être plus rigoureux à l'égard de cette question de pots d'échappement, puisque certains utilisent simplement des perceuses pour modifier les pots et accroître le bruit. M. Poggia répond qu'il n'y a pas que le pot qui peut poser un problème, mais aussi la manière de conduire, et il rappelle que faire du bruit exprès est amendable. La police routière mène des interventions à cet égard. Il a le sentiment qu'il y a moins de bruit aujourd'hui que par le passé.

Un commissaire S déclare que les organisateurs qui ont rédigé la pétition défendant la course n'y vont pas par quatre chemins. La demande d'autorisation qui a été transmise en 2021 semble fallacieuse à certains égards, notamment par rapport au nombre de visiteurs, et il demande si ce type d'éléments est contrôlé et ajusté et si cela a été le cas pour 2022. Il ajoute être surpris que les organisateurs indiquent qu'il n'y a pas de mineurs qui participent à l'événement alors que cela semble être le cas. En outre que la demande ne spécifie pas qu'il s'agit d'un événement sportif, ce qui est également étonnant. Il pense qu'il n'y a pas eu de plan de protection SABRA alors que la réalité de l'événement l'aurait exigé. M. Poggia répond que c'est la police et le service juridique qui rendent des décisions. Il ne croit pas que les organisateurs aient la volonté de tromper qui que ce soit. Il pense que l'intervention du SABRA se justifie surtout lorsqu'il y a de la musique. Il demande s'il n'y a pas de personnes de moins de 25 ans annoncés pour 2021. Le même député demande si des policiers ont été déployés pour éviter des pratiques comme le *burn*. M. Poggia répond qu'il y a toujours des forces de

l'ordre pour sécuriser la manifestation. Il vérifiera si la chaussée a été endommagée. Il indique que, lors d'une course, il y a inévitablement des dérapages. Il vérifiera si les *burns* méritent une sanction. Le même député rappelle que les déambulations pacifiques en ville sont encadrées par la police alors que, dans un tel contexte, tel n'est pas le cas. Il se demande s'il n'y a pas de la légèreté dans le traitement de cette demande d'autorisation. Le magistrat pense **qu'il y a deux poids et deux mesures entre des personnes qui demandent des autorisations et d'autres qui bloquent la ville deux fois par mois sans autorisation**. Les organisateurs de la course de côte ont un service de sécurité et sanitaire, ce qui n'est pas le cas des manifestations évoquées par le député S ! Quant à interdire la circulation sur ce tronçon le week-end, ce serait à la commune de faire une telle demande à laquelle lui-même ne serait pas favorable.

Un député MCG en profite pour ajouter qu'une telle interdiction permettrait également d'envisager l'interdiction **des véhicules frontaliers** qui dérangent ces villages à longueur de journée.

Une députée Verte déclare ne pas avoir entendu de solution de la part du Conseil d'Etat pour répondre aux préoccupations des riverains. Le magistrat répond qu'il n'est pas possible de donner suite à toutes les doléances, mais l'idée serait de limiter la vitesse avec des radars. Il signale être interpellé tous les trois mois par les habitants de Perly qui sont réveillés par des ambulances qui ramènent des patients à l'hôpital de Saint-Julien, et il n'a pas de solution à cet égard.

6. Discussion et vote des deux pétitions

On renonce au courrier à l'OFROU. Certains groupes sont dès lors prêts à voter, d'autres veulent attendre quelques précisions. Le vote immédiat est accepté.

Pour le **PDC**, les sources de bruit sont multiples dans cette région et placer des radars permettrait de régler ce problème de bruit routier. Le groupe ne peut pas adhérer à la pétition interdisant la tenue de la course, mais il acceptera la seconde pétition.

Pour le **MCG**, la première pétition confond volontairement deux aspects, soit la course elle-même et la pratique des motards le reste de l'année sur ce tronçon. Il regrette cet amalgame et refusera la P 2146, mais soutiendra la P 2155.

Pour les **Verts**, les auditions ont démontré qu'il n'y avait pas de lien avéré entre cette course et les nuisances dénoncées. Interdire cette manifestation

serait un dangereux précédent et le groupe propose le dépôt sur le bureau de la P 2146.

EAG regrette de devoir se positionner maintenant sans avoir tous les éléments. Les riverains qui sont dérangés par ces nuisances sont légitimés dans le cadre d'une pétition. Il affiche autant de sympathie pour les organisateurs de cette course qui ne risque pas d'avoir toutefois un très long avenir. Il votera donc favorablement aux deux pétitions.

Les socialistes sont divisés. D'aucuns, rendus sur place, ont constaté que la manifestation était gratuite, bien organisée et populaire. Les organisateurs maintiennent le dialogue avec la personne qui se plaint. La commission passe trop de temps sur un sujet qui n'en est pas un. Le bruit appartient également à la vie et ils voteront pour le dépôt sur le bureau de ces deux pétitions.

D'autres S voteront le dépôt sur le bureau de la P 2155 très agressive. La demande d'autorisation 2021 semble avoir été remplie de manière bien légère. Ils soutiendront la P 2146, puisque ce genre de manifestation appartient à un autre temps alors que la société est confrontée à une crise environnementale. Il serait judicieux d'envisager une évolution de cette course en faisant l'économie du culte de la violence et de la vitesse.

L'**UDC** votera le dépôt sur le bureau de la P 2146 et renverra la P 2155 au Conseil d'Etat. Il s'agit en fin de compte d'une attaque provenant plus d'associations que d'habitants contre un événement sportif qui attire pas mal de personnes. Les contrôles effectués par la police n'ont relevé qu'un contrevenant.

Le **PDC** ajoute avoir été enthousiasmé d'entendre les organisateurs, ces derniers étaient sérieux et bienveillants, contrairement à ce que laisse entendre le député S.

Le **PLR** refusera la première pétition et acceptera la seconde pétition. Des débordements existent qui ne doivent pas être tolérés.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2146 au Conseil d'Etat :

Oui :	3 (1 EAG, 2 S)
Non :	10 (1 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Abstentions :	2 (2 Ve)

Le renvoi de la P 2146 au Conseil d'Etat est refusé.

Le président passe au vote du dépôt sur le bureau du Grand Conseil de la P 2146 :

Oui :	11 (2 S, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 S)
Abstentions :	3 (1 EAG, 2 Ve)

Le dépôt sur le bureau de la P 2146 est accepté.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2155 au Conseil d'Etat :

Oui :	9 (2 PDC, 4 PLR, 1 UDC, 2 MCG)
Non :	1 (1 S)
Abstentions :	5 (1 EAG, 2 S, 2 Ve)

Le renvoi de la P 2155 au Conseil d'Etat est accepté.

Catégorie de traitement préavisée : II

Annexes :

P 2146

- 1. Radar bruit Russin 2020*
- 2. Mesures Russin 2022*
- 3. Autorisation Verbois 2021*

P 2155

- 4. Autorisation Russin 2022*
- 5. Autorisation sanitaire 2022*

Radar bruit Innolutions sur la route de Verbois à Russin



Département du territoire
Office cantonal de l'environnement (OCEV) - SABRA

11/10/2022 - Page 1

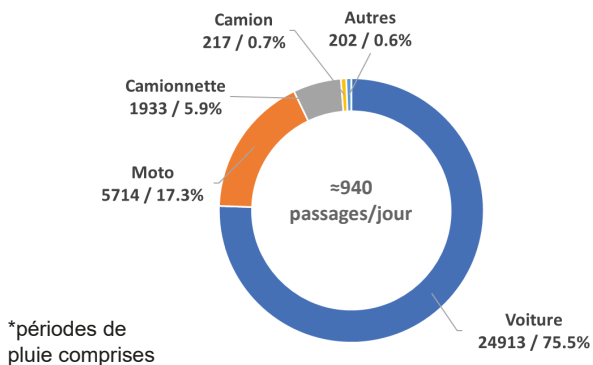
Situation



Radar bruit sur la route de Verbois du 20 octobre au 22 novembre 2020 sur une voie de circulation en direction d'Aire-la-Ville

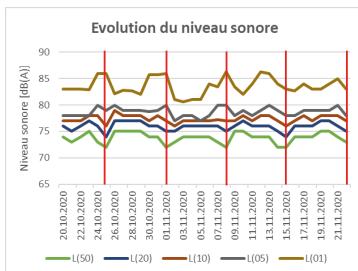
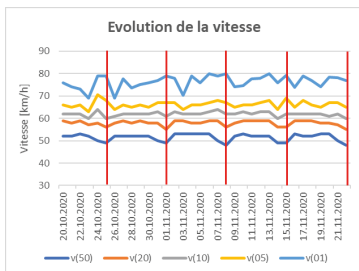


Répartition du trafic*



11/10/2022 - Page 3

Impact sur le trafic

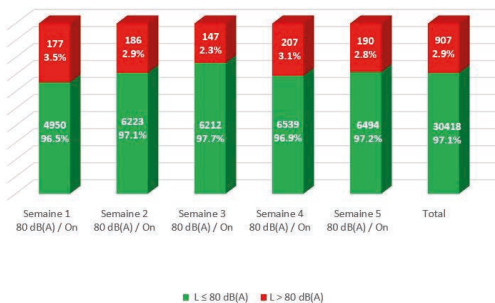


— Dimanche

11/10/2022 - Page 4

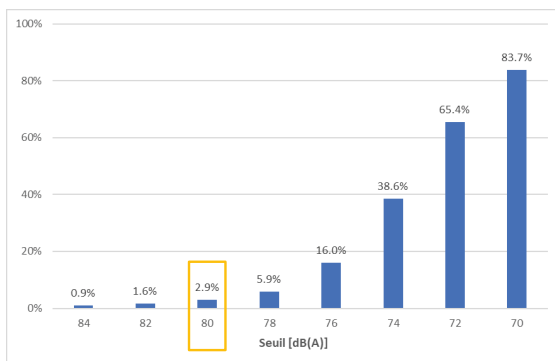
Niveaux sonores

Pourcentage de véhicules en fonction du seuil



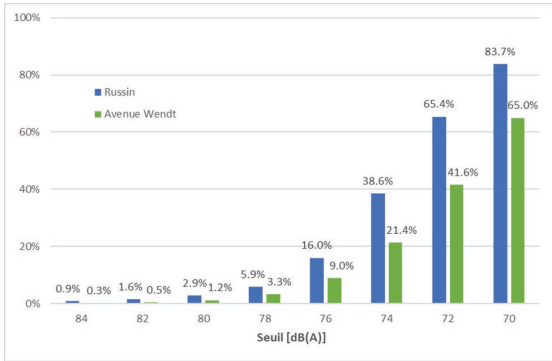
11/10/2022 - Page 5

Pourcentage de véhicules en dépassement en fonction du seuil radar



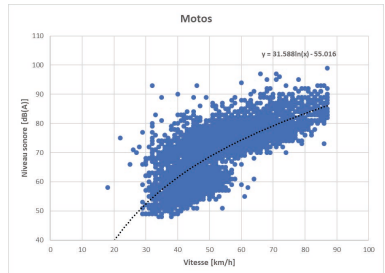
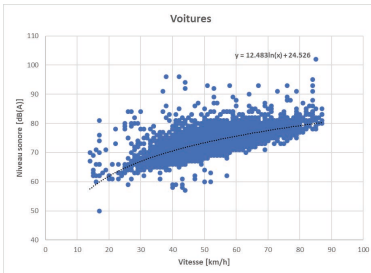
11/10/2022 - Page 6

Pourcentage de véhicules en dépassement en fonction du seuil radar



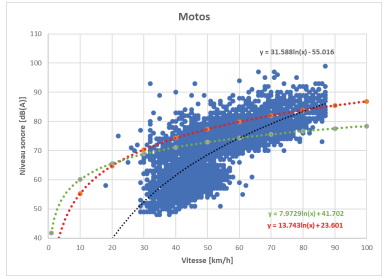
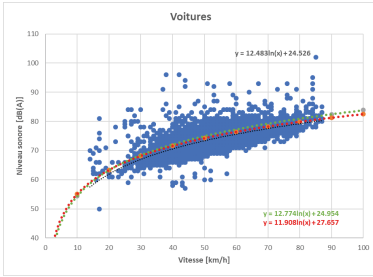
11/10/2022 - Page 7

Relation vitesse-bruit

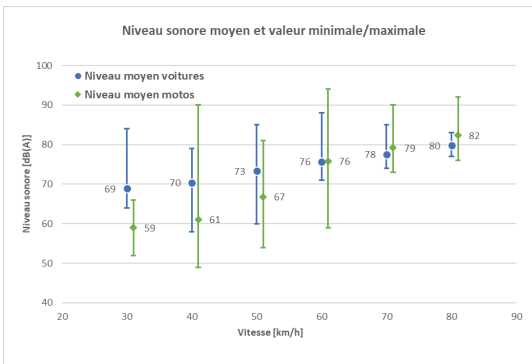


11/10/2022 - Page 8

Comparaison Russin – Soleure (OFEV-EMPA) et Avenue Wendt (SABRA)



Relation vitesse-bruit



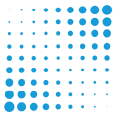
Conclusions

- Test représentatif avec plus de 30'000 véhicules mesurés.
- Selon Innolutions, de nombreux véhicules se déportent sur la voie opposée, influençant le niveau sonore mesuré.
- Plus de 99% des véhicules respectent la vitesse limite (80 km/h) et 2.9% des véhicules ont dépassé le seuil de 80 dB(A).
- Pas de baisse du nombre de véhicules bruyants au cours du test.
- En dessous de 60 km/h, en moyenne, les voitures font plus de bruit que les motos. Entre 50 et 80 km/h, la moyenne du niveau sonore diffère de 7 dB(A) pour les voitures et de 15 dB(A) pour les motos.
- 1% des véhicules dépassent 85 dB(A) le weekend contre 83 dB(A) en semaine.

11/10/2022 - Page 11

Merci de votre attention

11/10/2022 - Page 12



MESURE NUISANCES SONORES ROUTE DE VERBOIS

Impact sur le bruit de l'abaissement de la vitesse
80 km/h-60 km/h

L. Baillon, SABRA, 27.09.2022



DT
OCEV/ SABRA

JJMMAAAA - Page 1



PLANNING

Prévisionnel

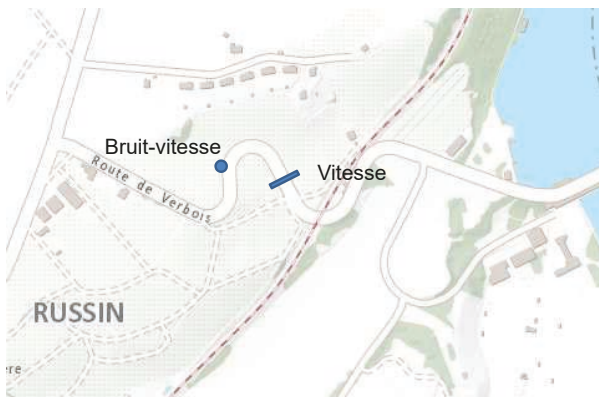
- 2 mai publication de l'arrêté
- 13 - 30 mai 2022 : Mesure du bruit et vitesse avant abaissement de vitesse.
- 6 juin 2022 : entrée en force de l'arrêté et pose de la signalisation.
- 17 juin- 4 juillet 2022 : 2ème campagne de mesure du bruit et vitesse (60km/h)

Les mesures ont été effectuées par le SABRA

- 13 au 23 mai 2022, vitesse autorisée 80 km/h
- 24 juin au 12 juillet, vitesse autorisée 60 km/h

POSITIONNEMENT

DS III: VLI J/N 55/65 DB(A)



JJ/MM/AAAA - Page 3

MESURAGES SABRA

- Les mesurages des niveaux sonores ont été effectués avec un filtre de pondération A et un temps d'intégration "FAST". Le signal provenant du microphone est mesuré chaque seconde par un sonomètre DUO 01dB, et stocké dans un fichier.
- Le sonomètre est homologué, certifié par l'Office fédéral de la métrologie (Metas) et dûment calibré avant les mesurages. Le dépouillement est réalisé en notre laboratoire, sur ordinateur, avec le programme dBTrait 6.
- Les conditions météorologiques ont été adéquates tout le long des mesurages (peu ou pas de vent, ensoleillé).



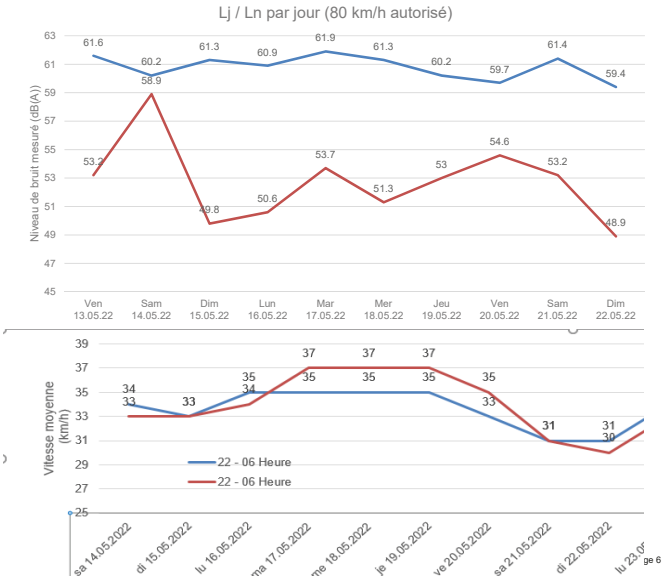
JJ/MM/AAAA - Page 4

RÉSULTATS/ PÉRIODE DE MESURE

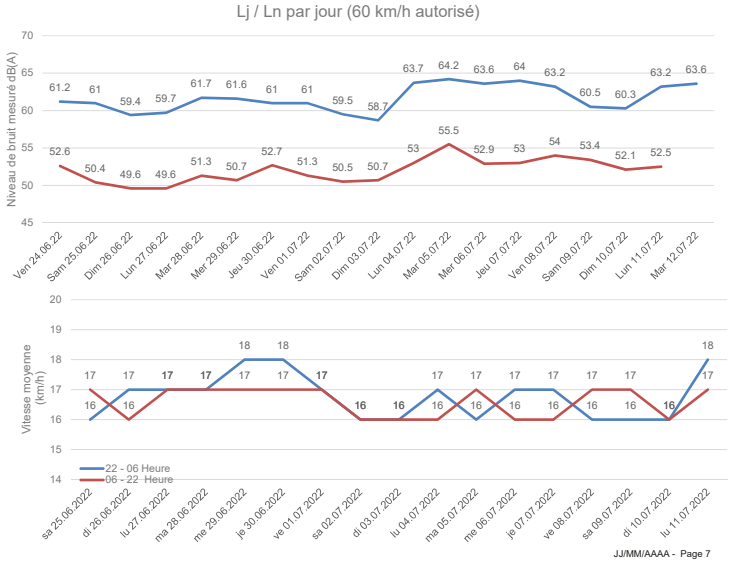
- Période 1 : 13 au 23 mai 2022, 80 km/h autorisé
 - Leq jour = 60.9 dB(A)
 - Leq nuit = 53.8 dB(A)
 - TJM : 2540 véhicules
 - Vitesse moyenne : 36 km/h
 - 2 roues: 20%
- Période 2 : 24 juin au 12 juillet 2022, 60 km/h autorisé
 - Leq jour = 61.9 dB(A)
 - Leq nuit = 52.3 dB(A)
 - TJM : 3025 véhicules
 - Vitesse moyenne : 20 km/h
 - 2 roues: 20%

J/J/M/A/A/A - Page 5

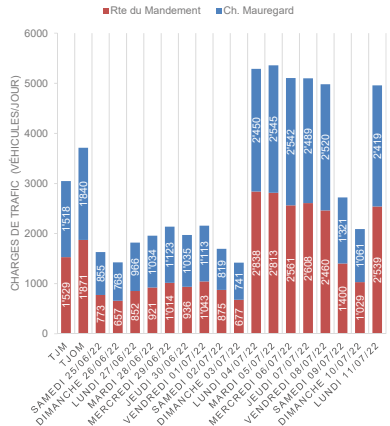
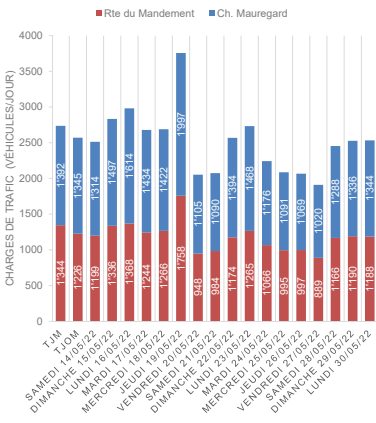
PÉRIODE 1 : 13 AU 23 MAI 2022, 80 KM/H AUTORISÉS



PÉRIODE 2 : 24 JUN AU 12 JUILLET 2022, 60 KM/H AUTORISÉS



TRAFIC



CONCLUSIONS

- Le point de mesure (en sortie de virage sens montant ou entrée de virage sens descendant) ne détecte pas de différence significative sur le niveau sonore lié à la baisse de vitesse
 - Bruit du moteur dominant au point de mesure
- Augmentation du niveau sonore sur la semaine du 4 au 11 juillet 2022 liée à l'augmentation du trafic sur la route de Verbois du à la fermeture du pont de Peney à la circulation dès le lundi 4 juillet.
- Au niveau du point de mesure les valeurs limites d'immission de l'OPB (annexe 3) sont respectées pour une zone dont le degré de sensibilité est DS III.

JJ/MM/AAAA - Page 9

MERCI POUR VOTRE ATTENTION



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de la population et de la santé
Secrétariat général

DSPS - DJUR
Case postale 3952
1211 Genève 3

Courrier A+
Monsieur David Fenger
Chemin de l'Esplanade 16
1214 Vernier

N^oréf.: HSW/

Anticipé par courrier

Genève, le 6 août 2021

Concerne : Course de côte de Verbois des 16 et 17 octobre 2021 organisée par le Norton Club

Monsieur,

Nous nous référons à notre courrier du 27 juillet 2021, relatif à la demande de Mme Emmanuelle Rohner de consulter le dossier de votre manifestation.

En complément de ce dernier, nous vous remettons ci-joint l'autorisation de la commune de Russin, reçu à notre département le 29 juillet 2021 et vous remercions également de nous indiquer, également d'ici au 9 août 2021, si vous avez une objection à sa transmission.

Faute de réponse de votre part dans le délai indiqué ou en cas d'opposition de votre part à la communication, nous saisirons le préposé cantonal à la protection des données de la requête de Madame Rohner.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de notre considération distinguée.


Hana Sultan Warnier
Secrétaire générale adjointe

Annexe mentionnée



DSPS - Secrétariat général

29 JUL. 2021

Département de Sécurité, police
et environnement
Secrétariat général
14, rue de l'Hôtel-de-Ville
Case postale 3962
1211 GENEVE 3

Russin, le 27 juillet 2021

Concerne : 65^{ème} Course de côte de Verbois – 16 et 17 octobre 2021

Madame, Monsieur,

Ces quelques lignes pour vous communiquer sous ce pli, pour votre information, copie de notre courrier de ce jour au Norton Sport Club Genève.

C'est en vous souhaitant bonne réception de la présente et de son annexe que nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.



Olivier FAVRE
Maire

Annexe mentionnée

Mairie

Place du Mandement 1
CH-1281 Russin
T. +41 22 754 90 00
info@russin.ch
www.russin.ch



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
COMMUNE DE RUSSIN

COPIE

Norton Sport Club Genève
M. Christophe Labarthe
p.a. M. Luc Bonfils
Chemin des Pontets 3
1212 GRAND-LANCY

Russin, le 27 juillet 2021

Concerne : 65^{ème} Course de côte de Verbois - 16 et 17 octobre 2021

Monsieur,

Votre requête concernant une autorisation pour l'organisation de la manifestation précitée en marge nous est bien parvenue. La Mairie de Russin n'a pas d'objection à formuler en ce qui concerne le principe même de votre manifestation. Nous avons pris note que vous avez déposé votre demande d'autorisation auprès du Scdm pour l'utilisation de la route de Verbois et que vous êtes dans l'attente de leur réponse. A ce propos, nous vous saurions gré de demander sa fermeture le vendredi soir à **19h00**, en lieu et place de 18 heures, **au dimanche soir 22h00**. Pour sa fermeture, vous voudrez bien placer la signalisation nécessaire afin d'en informer les personnes empruntant cette route.

Nous nous permettons toutefois, comme les années précédentes, de vous rappeler les conditions auxquelles nous subordonnons cette autorisation.

Tous dégâts causés aux propriétés privées ou communales, soit par les concurrents ou les spectateurs de la course, seront indemnisés ou réparés par les soins du « Norton Sport Club ».

La route, ses abords et tous les emplacements utilisés par les coureurs ou les spectateurs doivent être débarrassés de tous papiers, paille, déchets divers et remis en ordre immédiatement après la course.

Vous voudrez bien en avertir les riverains concernés.

Pour la bonne forme, nous transmettons une copie de cette autorisation avec son préavis au Département des institutions et aux Services Industriels de Genève.

Nous vous souhaitons plein succès pour votre manifestation et vous prions d'agrèer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Copies : Département des institutions et SIG

Olivier FAVRE
Maire

Mairie

Place du Mandement 1
CH-1281 Russin
T. +41 22 754 90 00
info@russin.ch
www.russin.ch



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de la population et de la santé
Direction générale de la santé

DSPS - DGS
Service du médecin cantonal
Rue Adrien-Lachenal 8
1207 Genève

Courrier A
Anticipée par courriel :
david.fenger@norton-club.ch

Association Norton Sport Club
Chemin Victor-Duret 6
1213 Onex

Genève, le 13 octobre 2021

DECISION

« Course de côte de Verbois » - demande d'organisation d'une manifestation de plus de 1'000 personnes au sens des articles 15 à 18 de l'ordonnance sur les mesures destinées à lutter contre l'épidémie de COVID-19 en situation particulière du 23 juin 2021 (Ordonnance COVID-19 situation particulière ; RS 818.101.26)

Vu les articles 6, 33 et 40 de la loi fédérale sur la lutte contre les maladies transmissibles de l'homme, du 28 septembre 2012 (LEp ; RS 818.101) ;

Vu l'ordonnance sur les mesures destinées à lutter contre l'épidémie de COVID-19 en situation particulière, du 23 juin 2021 (Ordonnance COVID-19 situation particulière ; RS 818.101.26), en particulier ses articles 15 à 18 ainsi que ses annexes ;

Vu la loi sur la santé, du 7 avril 2006 (LS ; K 1 03), notamment son article 121 ;

Considérant que

1. Le 22 septembre 2021, l'Association Norton Sport Club, soit pour elle, Monsieur David Fenger, a déposé une demande d'organiser la manifestation intitulée « Course de côte de Verbois » laquelle se tiendra à la Route de Verbois du 16 au 17 octobre 2021 ;
2. L'événement faisant l'objet de la demande d'autorisation réunit plus de 1'000 personnes ;
3. Le calendrier prévu pour cette manifestation est le suivant :
 - Le 16 octobre 2021 de 09h00 à 01h00
 - Le 17 octobre 2021 de 09h00 à 18h00

4. Les plans de protection communiqués à l'autorité compétente pour la susdite manifestation sont conformes aux règles sanitaires actuelles pour les grandes manifestations ;

PAR CES MOTIFS
LA MEDECIN CANTONALE

Autorise la tenue de la manifestation « Course de côte de Verbois » qui se tiendra à la Route de Verbois selon le calendrier susmentionné moyennant le strict respect des plans de protection du 12 octobre 2021 annexés ;

Précise que lorsque l'autorisation est donnée pour un événement récurrent, celle-ci n'est valide que lorsque l'événement se répète dans des conditions conformes à celles qui ont fondé l'autorisation ;

Indique que la présente autorisation est susceptible d'être modifiée ou révoquée en tout temps en fonction de la situation épidémiologique dans le canton de Genève, notamment si, au moment de la manifestation, les capacités nécessaires à l'identification et à l'information des personnes présumées infectées ne peuvent être garanties ou si les capacités nécessaires pour pouvoir soigner sans réserve aussi bien des patients atteints du COVID-19 que d'autres patients ne peuvent être garanties ;

Rappelle qu'en cas de révocation de la décision ou d'émission de restrictions supplémentaires en vertu de l'article 16 alinéa 5 de l'ordonnance COVID-19 situation particulière, les organisateurs ne peuvent pas prétendre à une indemnisation ;

La présente décision peut faire l'objet d'un recours auprès de la chambre administrative de la Cour de Justice (rue Saint-Léger 10, case postale 1956, 1211 Genève 1) dans un délai de 30 jours suivant sa notification. L'acte de recours doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée ainsi que les conclusions du recourant.



Docteur Aglaé Tardin
Médecin cantonale



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département des infrastructures
Office cantonal du génie civil

DI – OCGC – DER
Service de l'entretien du patrimoine des
routes cantonales
Chemin Le-Sapay 3
1212 Grand-Lancy

Monsieur Christophe Labarthe
c/o Monsieur Bonfils
Chemin des Pontets 3
1212 Grand-Lancy

Genève, le 14 octobre 2021

N/réf. : SH/RTM/asr

PERMISSION D'UTILISATION ACCRUE DU DOMAINE PUBLIC CANTONAL

Vu la loi sur le domaine public du 24 juin 1961;

vu la loi sur les routes du 28 avril 1967;

vu le règlement concernant l'utilisation du domaine public du 21 décembre 1988;

vu le règlement fixant le tarif des empiètements sur ou sous le domaine public du 21 décembre 1988;

vu la requête du 07 octobre 2021 portant le n° **B21649** ci-annexée;

déposée par Monsieur Christophe Labarthe

et concernant :

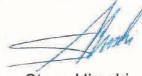
- une occupation diverse : Manifestation

à l'adresse suivante : **RC 81 – Route de Verbois / Hauteur : du barrage de Verbois et la route du Mandement.**

1. L'article 57 al.1 LRoutes prévoit que les permissions sont accordées par l'autorité communale s'il s'agit d'une voie communale et par l'autorité cantonale dans tous les autres cas. La nécessité de solliciter la délivrance d'une autorisation en vertu de l'article 7 ou en vertu de la loi sur les constructions et les installations diverses, du 25 mars 1961, est réservée.
2. L'Entrepreneur-Bénéficiaire est mis au bénéfice de la permission sollicitée.
3. La permission est valable un an à dater de ce jour. Elle est accordée à titre précaire. Toute permission excédant ce délai devra faire l'objet d'une nouvelle demande.
4. Les droits des tiers sont réservés

5. Les travaux réalisés sur le domaine public sont à la charge du bénéficiaire de la permission. Si du mobilier urbain doit être aménagé, la fourniture, les travaux d'installation, d'entretien et d'exploitation sont intégralement à la charge du maître d'ouvrage et du bénéficiaire de la permission. Lorsque l'intérêt public l'exige, le démontage et les frais de remise en état du domaine public devront être supportés par le maître d'ouvrage et par le bénéficiaire de la permission.
6. Tous les travaux sur le domaine public cantonal doivent respecter les prescriptions constructives génie civil (par ex : type et épaisseur enrobés, utilisation grave recyclée, type bordure trottoir, etc.), disponible à cette adresse : <https://www.ge.ch/document/prescriptions-travaux-genie-civil>.
7. La permission est délivrée sous réserve du rendez-vous OCT qui devra être impérativement requis par le bénéficiaire, disponible à cette adresse : <https://www.ge.ch/ouvrir-chantier/chantier-emprise-voie-publique>.
8. Les conditions d'interventions sur le domaine public cantonal sont définies ci-après : Suite au rendez-vous sur place avec Monsieur Christophe Labarthe le 08 octobre 2021 :
 - a. L'occupation pour la manifestation de la course de côte de Verbois est prévue le 15 octobre 2021 et l'entité en charge de l'évènement est le Norton Sport Club.
9. La permission doit être présentée sur le lieu du travail à toute réquisition des agents de l'Etat.
10. Toute dégradation du domaine public devra faire objet d'une remise en conformité.
11. En vertu de l'article 59 alinéa 5 de la loi sur les routes, un émolument de Fr. 500.- est dû par le bénéficiaire.
12. Le maître d'ouvrage veillera à la transmission vers la direction de l'information du territoire, rattachée au département du territoire (DT), les informations relatives à toute canalisation souterraine (ou partie de canalisation) nouvelle, remplacée ou transformée, en application des articles 49A, 49B et 49C du règlement concernant l'utilisation du domaine public (L 1 10.12). Cette transmission interviendra au plus tard 30 jours dès l'achèvement des travaux.
13. Préavis favorable de l'office cantonal de l'agriculture et de la nature du département du territoire (DT) sous réserve de prendre, lors des travaux, toutes les précautions nécessaires afin de conserver valablement les arbres maintenus à proximité du chantier. Aucune construction, ni pénétration (dépôt de matériaux, circulation ou piétinement), ni modification du terrain naturel ne seront tolérées dans leur domaine vital (arbre tige : aplomb de la couronne, plus 1 m), conformément aux directives de l'OCAN en vigueur. Toutes interventions contrevenant aux directives devront faire l'objet d'une dérogation de l'OCAN (Tél. 022 388 55 23).

14. La présente décision peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif de première instance dans les 30 jours qui suivent sa notification, conformément aux articles 93 alinéa 1 de la loi sur les routes (L 1 10) et 62 alinéa 1 lit. a de la loi sur la procédure administrative (E 5 10, ci-après : LPA). L'acte de recours est formé par écrit et doit contenir, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée et les conclusions du recourant (articles 64 et 65 LPA).



Steve Hirschi
Chef de service

Annexe : requête du bénéficiaire



Norton Sport Club Genève
M. David FENGER
p.a. M. Luc Bonfils
Chemin des Pontets 3
1212 GRAND-LANCY

Russin, le 30 août 2022

Concerne : 66^{ème} Course de côte de Verbois - 15 et 16 octobre 2022

Monsieur,

Votre requête concernant une autorisation pour l'organisation de la manifestation précitée en marge nous est bien parvenue. La Mairie de Russin n'a pas d'objection à formuler en ce qui concerne le principe même de votre manifestation. Nous avons pris note que vous allez déposer votre demande d'autorisation auprès du Scdm pour l'utilisation de la route de Verbois. A ce propos, nous vous confirmons la fermeture le vendredi soir à **18h00 au dimanche soir 22h00**. Pour sa fermeture, vous voudrez bien placer la signalisation nécessaire afin d'en informer les personnes empruntant cette route.

Nous nous permettons toutefois, comme les années précédentes, de vous rappeler les conditions auxquelles nous subordonnons cette autorisation.

Tous dégâts causés aux propriétés privées ou communales, soit par les concurrents ou les spectateurs de la course, seront indemnisés ou réparés par les soins du « Norton Sport Club ».

La route, ses abords et tous les emplacements utilisés par les coureurs ou les spectateurs doivent être débarrassés de tous papiers, paille, déchets divers et remis en ordre immédiatement après la course.

Vous voudrez bien en avertir les riverains concernés.

Nous vous informons également qu'en séance du 26 avril dernier, le conseil municipal a préavisé favorablement sur le maintien de cette manifestation.

Nous vous souhaitons plein succès pour votre manifestation et vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.



Olivier FAVRE
Maire

Mairie

Place du Mandement 1
CH-1281 Russin
T. +41 22 754 90 00
info@russin.ch
www.russin.ch



REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
Département de la sécurité, de la population et de la santé
Direction générale de la santé

DSPS - DGS
Service du médecin cantonal

Monsieur
David Fenger

david.fenger@hotmail.com

N/réf.: AT

Genève, le 21 septembre 2022

Concerne : préavis sanitaire POSITIF

Monsieur,

Après examen des différentes pièces du dossier, nous vous informons que la Direction générale de la santé a délivré un préavis sanitaire POSITIF concernant la manifestation suivante :

Nom de la manifestation	Course de côte de Verbois
Date(s) de la manifestation	15 et 16 octobre 2022
Nom et Prénom du requérant	Funger David
Remarques	

Nous vous rappelons que :

- 1) le titulaire de l'autorisation répond personnellement de la sécurité des personnes présentes;
- 2) le transport urgent de patients sur le territoire cantonal ne peut être réalisé que sur mandat de la centrale 144 et par une entreprise affiliée à Urgences-Santé Genève;
- 3) le droit d'exercer une profession de la santé (médecin, ambulancier, infirmier, etc.) est soumis à la loi K 1 03 ainsi qu'à son règlement d'application K 3 02.01.
- 4) les secouristes actifs sur le site doivent pouvoir attester d'une formation de niveau selon les critères de l'Interassociation de sauvetage (IAS) pour la formation des non-professionnels du sauvetage;

- 5) la mise en place de mesures sanitaires urgentes destinées à pallier une éventuelle carence de l'organisateur dans la gestion d'événements prévisibles pourra lui être facturée par les services d'intervention.

Merci d'avance de nous faire parvenir, aussitôt la manifestation terminée, le bilan sanitaire que vous trouverez en pièce jointe.

En vous priant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous adressons, Monsieur, nos salutations les meilleures.



Aglaé TARDIN
Médecin cantonale

Date de dépôt : 29 novembre 2022

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de Sylvain Thévoz

Plus de 120 000 personnes souffrent du bruit excessif à Genève. Les valeurs limites d'exposition au bruit y sont quotidiennement explosées. Les nuisances sonores ont des conséquences sur la santé physique et psychique des personnes qui y sont exposées, allant du stress et de la nervosité à la détérioration de l'audition en passant par des troubles du sommeil. Les nuisances sonores entraînent une dégradation du cadre de vie ou génèrent des relations conflictuelles. **Genève est le canton le plus exposé de Suisse avec 51,4% de la population qui se plaint des nuisances sonores.** C'est dans ce contexte que la pétition P 2146 demande au Conseil d'Etat d'agir afin de protéger les riveraines et riverains des nuisances sonores provoquées par une course de motos encourageant les vitesses excessives et les comportements dangereux.

Une course qui encourage toute l'année les nuisances envers le voisinage et banalise la pollution environnementale

La route dont il est question dans cette pétition est cantonale et dotée de plusieurs virages. Les motards se font une gloire de partir du pont de Verbois à l'assaut de la côte du même nom, et ce tout au long de l'année pour s'y entraîner, comme l'a confirmé la police aux membres du Conseil communal du village de Russin. La tenue de la course de côte popularise ce lieu de rassemblement pour les motards et encourage la recherche de vitesse pure. Les habitantes et habitants se sont souvent manifestés en appelant la police ou en écrivant au Conseil d'Etat. La réponse demeure en deçà des nuisances éprouvées. L'action de la police est limitée, les motards se retirent lorsque les gendarmes arrivent. Il règne en conséquence une sorte d'impunité concomitante à une appropriation sauvage de l'espace public.

Aberration : un paddock au milieu d'une réserve naturelle

La course traverse une réserve naturelle. L'ensemble du périmètre s'inscrit dans le plan Ramsar¹. Les sites Ramsar, protégés, font partie intégrante de l'infrastructure écologique. Ces sites sont fondés sur leur importance internationale au point de vue écologique, botanique, zoologique, limnologique ou hydrologique. Nous sommes là dans une zone humide rare ayant une importance internationale pour les oiseaux d'eau en toutes saisons. Y projeter volontairement des microparticules de plastique brûlé (pratique du « burn » sur la chaussée) et des flots de décibels pour assouvir un plaisir individuel décomplexé est tout simplement ahurissant. Pour rappel : 8000 tonnes annuelles de plastique inondent la nature en Suisse via l'abrasion des pneus. C'est un problème de société qu'il faut affronter et non encourager².

La Confédération a délimité onze sites Ramsar, qui couvrent environ 15 ha ou 0,2% de la surface du pays. Ce sont de tout petits espaces, précieux et rares. Y injecter une course de moto est un non-sens. Concentrer les nuisances année après année sur un même endroit alors qu'il devrait au contraire être protégé heurte naturellement le bon sens.

Ce site fait également partie du réseau Emeraude qui a pour vocation de protéger les espèces et les milieux naturels de valeur écologique particulièrement élevée en Europe. La Suisse, en tant que partie contractante à la Convention de Berne, s'est également engagée à poursuivre cet objectif. Jusqu'à présent, 37 zones proposées par la Suisse ont été intégrées à ce réseau international³. Comment est-il possible d'autoriser une course de motos dans un tel lieu ?

Les motards s'y entraînent toute l'année de manière sportive, générant beaucoup de bruit et de pollution. C'est une activité dangereuse pour les autres usagers de la route, notamment les cyclistes. Cette course donne un sentiment de légitimité aux motards et les encourage à considérer cette route cantonale comme un circuit de course privé pour y faire leurs essais.

¹ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/info-specialistes/infrastructure-ecologique/sites-ramsar.html>

² <https://www.24heures.ch/la-civilisation-de-lauto-un-siecle-de-nuisances-et-de-deni-824469641463>

³ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/info-specialistes/infrastructure-ecologique/sites-emeraude.html>

Un non-sens énergétique

En pleine crise énergétique, alors que des efforts conséquents sont demandés aux citoyennes et citoyens, cette course de côte est choquante et ne va pas dans le sens des actions développées par le canton ni des efforts environnementaux nécessaires exigés par la loi. Pendant que certains motards font des « *burn* » en brûlant leurs pneus, produisant beaucoup de fumée et de traces sur la route, des enfants et des aînés souffrent de maladies pulmonaires. Les substances nocives déversées dans cet écosystème fragile l'affaiblissent d'autant. Ces comportements voyous sont largement encouragés, pratiqués, filmés lors de la course et décrits comme intrinsèques à la « culture moto ».

Un habitant rappelle qu'il y a de nombreuses années, cette course était encore un amusement bon enfant avec beaucoup moins de participants. L'échelle a désormais changé, avec des motards qui viennent de très loin et d'autres pays, pour s'éclater à Verbois.

La vitesse : un danger mortel sur les routes genevoises

Cette course génère des entraînements à longueur d'année alors qu'il s'agit d'une voie publique. L'autorisation donnée à cette compétition laisse entendre qu'il est possible de rouler de manière sportive sur les routes genevoises, ce qui va à l'encontre de toute prévention et sécurité routière. Les comportements liés à cette course mettent en danger la vie des riverains et des autres usagers de la route. Selon les observations des habitants, des motards se retrouvent souvent sur la piste opposée, franchissant la ligne continue dans les courbes.

Les accidents de la route causent des souffrances humaines considérables : la famille, les amis et la communauté de chaque victime sont frappés de plein fouet par les conséquences physiques, psychologiques et économiques du décès, des blessures ou de l'invalidité de leur proche. Les rescapés et leurs familles subissent les conséquences souvent longues et douloureuses des traumatismes, des incapacités et de la réadaptation. Il n'est pas rare que la disparition du soutien de famille, les frais d'obsèques, le coût des soins et la perte de revenu consécutive à une incapacité plongent la famille dans la pauvreté.

A Genève, les routes ont été plus meurtrières en 2021, par rapport aux années précédentes. 14 personnes ont perdu la vie dans un accident de la route cette année, dont 10 entre le 1^{er} septembre et le 15 novembre. C'est une hausse considérable par rapport aux années précédentes. Cette série d'accidents a choqué la population. Sur l'ensemble des accidents de 2021, les conducteurs sont, dans la majorité des cas, responsables, en raison d'un manque de

concentration sur la route et surtout en raison de vitesses excessives. Une telle course prend à rebours tout message de prévention.

La souffrance des habitants

Cette route cantonale n'a pas vocation d'accueillir de courses de motos. Les habitants avaient déjà déposé une pétition en 2017, classée par le Grand Conseil. Les habitants n'ont fait depuis que souffrir davantage. Si l'Etat donne sa bénédiction pour un comportement de chauffard, les motards se sentent inévitablement légitimés. Le bruit se répercute loin à la ronde du fait de la topographie en cuvette. Les habitantes et habitants de Vernier et d'Aire-la-Ville souffrent également de cette compétition. Le service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA) a souligné que ce sont les comportements et non la vitesse qui génèrent le plus de nuisances. La course favorise ce type de comportements.

Les SIG développent des énergies vertes et hébergent une course brûlant des énergies fossiles. Schizophrénique ?

Le barrage de Verbois est considéré comme une infrastructure stratégique. Il est surprenant et singulier qu'une course obtienne un passe-droit pour se dérouler à cet endroit. Le tracé se déroule en partie sur le territoire des SIG qui ouvrent leur portail pour accueillir le paddock. Comment comprendre que les SIG affirment « s'engager dans le développement des énergies durables à Genève en fournissant des énergies vertes et locales et en agissant sur la diminution de la consommation d'énergie », tout en étant à la source d'une course de motos vaporisant dans l'air quantité d'énergie fossile ? Que faut-il penser du programme éco21 des SIG qui accompagne les Genevoises et les Genevois pour réduire leur consommation d'énergie et, plus récemment, leur production de déchets, si les SIG contribuent à un gargantuesque potlatch énergétique en parallèle ? Ce manque de cohérence interroge.

Un précédent : l'Enduro de Peney

L'Enduro de Peney a tiré sa révérence en 2016. Le propriétaire des terrains à Satigny ne souhaitait plus les mettre à disposition du comité organisateur de cette course de motos qui nuisait au voisinage. Trop de nuisances, trop de plaintes. Il serait sage de tirer les mêmes conclusions à Verbois. Les organisateurs reconnaissent que personne ne veut de circuit sous ses fenêtres. Les motos génèrent toutes des nuisances sonores. Les motos anciennes faisant évidemment bien plus de bruit. De plus, il existe des circuits en France voisine

à l'écart des habitations, dont la course est la vocation. Pourquoi ne pas les investir ?

Des demandes d'autorisations hors délais et mal remplies

Concernant la course de côte 2022, la demande d'autorisation est arrivée le 27 septembre dernier. Vu la date de dépôt de la demande d'autorisation, les autorités ont travaillé en urgence et procédé rapidement à l'analyse de la situation, malgré le fait que la demande d'autorisation n'ait pas respecté le délai légal. Le département a délivré l'autorisation le 6 octobre, soit 8 jours après la date de dépôt de la demande d'autorisation et quelques jours avant le début de la course. Un concept de prévention contre le bruit du SABRA serait nécessaire puisque la manifestation se déroule sur plus de deux jours en milieu urbain avec des DJ jusqu'à 1h du matin. Il n'a pourtant jamais été exigé ! Surprenant, quand on sait la sévérité avec laquelle les émissions sonores de chaque petite fête de quartier sont scrutées avant d'obtenir une autorisation.

Conclusions

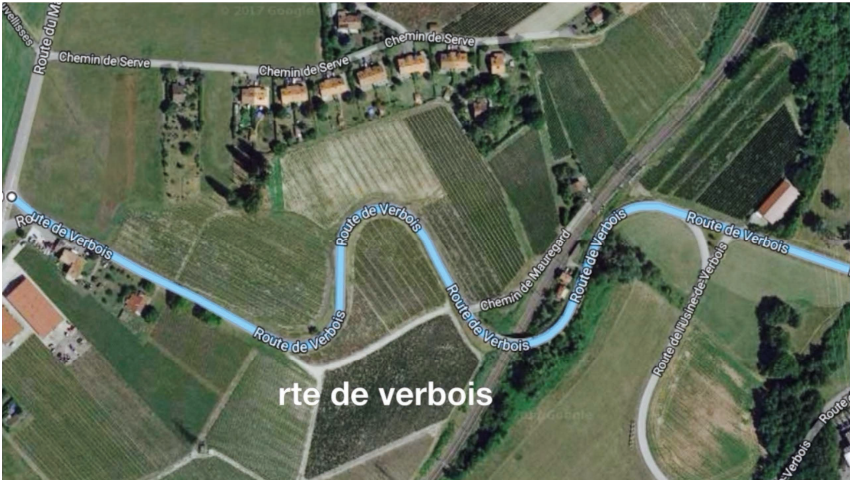
Notre société est confrontée à une crise environnementale sévère. Le culte de la vitesse est nocif et fauche des vies chaque année. Cette manifestation appartient à un autre temps, la complaisance dont les autorités font preuve à son égard inquiète. Si l'on veut pratiquer la moto comme passion, nul besoin de le faire en meute sous les fenêtres d'honnêtes citoyens en poussant sa machine au maximum, ni de semi-privatiser une route cantonale durant toute l'année.

Invoquer un côté sportif ou populaire pour s'affranchir des égards liés au vivre ensemble et au respect de la santé des autres n'est pas acceptable. La cigarette était certes populaire. On n'en a pas moins limité l'usage dans l'espace public. La corrida est éminemment populaire, ce qui n'empêche pas que le fait de tuer des bêtes pour un simple plaisir esthétique revulse. On peut d'ailleurs raisonnablement douter du côté « populaire » d'un sport mécanique coûtant plusieurs dizaines de milliers de francs d'équipement, à l'entretien. Personne ne veut interdire les motos, simplement leur mésusage visant à produire le maximum de vitesse et de décibels au cœur d'une zone naturelle à préserver.

Mesdames et messieurs les députés, pour toutes les raisons évoquées dans ce rapport de minorité, nous vous invitons à renvoyer la P 2146 au Conseil d'Etat afin qu'il trouve une solution durable aux nuisances liées à cette course.

Nous vous invitons conséquemment, et en parallèle, à déposer sur le bureau du Grand Conseil la P 2155 rédigée dans la précipitation pour contrer la P 2146. Cette pétition d'obstruction démontre clairement que les organisateurs de cette course ne veulent ni s'adapter ni réduire les nuisances liées à cette course, mais la maintenir à tout prix, sans aucun égard pour l'environnement, et le voisinage immédiat de celle-ci. Faisant la même chose depuis maintenant 66 ans, les organisateurs ne sont visiblement pas encore prêts à accepter que le monde a changé et que l'urgence climatique impose de faire évoluer les pratiques et limiter les activités nocives pour l'environnement. On pourrait imaginer une course de véhicules électriques ou une compétition basée sur le style plutôt que la vitesse. Il revient d'y inviter les organisateurs en appelant le Conseil d'Etat au dialogue à travers la pétition 2146.







Nuisances le jour de la course :

- **Bruit important**
- **Entrave aux déplacements pour les habitantes et habitants**
- **pollution locale importante (pots d'échappement, pneus, spectateurs motorisés, etc.)**



Nuisances toute l'année

- va-et-vient à toute vitesse de motard-es pour s'y entraîner, avec une « conduite sportive » caractéristique
- rend la route dangereuse aussi pour les cyclistes qui l'empruntent
- la présence de la course à cet endroit contribue à faire voir cette route comme un « terrain de jeu »



**Un panneau
qui part
d'une bonne
intention...**

...mais qui est très peu visible et placé à contresens (du mauvais côté de la route).



- la course **valorise la conduite sportive de deux-roues motorisés**, un comportement routier identifié comme la source de nuisances sonores importantes dans tout le Canton



- contraire à **l'urgence climatique**: le message envoyé n'est pas bon



- la zone est un site de la **Convention RAMSAR**: paysage d'importance nationale, zones de réserves d'oiseaux d'eau et de migrateurs à ne pas déranger, « site Émeraude »

