

*Proposition présentée par les députés :
M^{mes} et MM. Eric Bertinat, Stéphane Florey,
Christina Meissner, Antoine Bertschy, Patrick
Lussi, Céline Amaudruz, Eric Leyvraz, Marc
Falquet, Christo Ivanov, Bertrand Buchs et
Fabiano Forte*

Date de dépôt : 17 décembre 2010

Proposition de motion demandant de substituer le sel par du sucre sur les routes cantonales

Le GRAND CONSEIL de la République et canton de Genève
considérant :

- que les capacités cantonales de stockage de sel sont modestes ;
- que les importations de sel étranger sont onéreuses ;
- l'impact négatif du sel sur l'environnement ;
- que le sel est corrosif pour les automobiles et les infrastructures ;
- que les réserves de nos salines nationales ne sont pas inépuisables ;
- que les routes pourraient être sucrées au lieu d'être salées ;
- que le sucre de betterave indigène est produit de façon renouvelable ;
- que les cours de la tonne de betterave se sont effondrés,

invite le Conseil d'Etat

- à substituer une partie ou la totalité du sel utilisé par la voirie cantonale par du sucre de betterave indigène ou des produits dérivés de ce dernier ;
- à promouvoir ladite mesure auprès des communes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames et
Messieurs les députés,

Au cours de l'hiver 2009-2010 divers épisodes de précipitations neigeuses ont mis les stocks communaux et cantonaux à rude épreuve. La Ville de Genève avec ses silos d'une capacité de 300 tonnes de sel, sis à la rue François-Dussaud, a dû faire appel au canton pour que celui-ci lui vienne en aide et lui livre du sel. Quant aux réserves de sel cantonales, un responsable de la voirie cantonale indiquait, en janvier 2010, que la voirie avait utilisé 1700 tonnes de sel et qu'il lui en restait 300 tonnes. Dans l'ensemble, toutes les communes genevoises ont connu des difficultés d'approvisionnement. Les salines du Rhin et la saline de Bex ont extrait du sel à plein régime afin d'éloigner la pénurie qui nous pendait au nez.

Dans d'autres pays d'Europe, comme en France notamment, des collectivités locales ont dû importer à grands frais du sel en provenance du Maroc et d'Egypte, les salines européennes n'étant plus en mesure de répondre à la demande. Outre le coût économique de ces importations, c'est aussi la question de leur bilan écologique qui se pose.

L'utilisation de sel à des fins de déneigement n'est pas sans conséquences sur l'environnement. La flore aux alentours des routes pâtit de l'utilisation massive de sel en hiver, puis avec le ruissellement des eaux, ce sont les nappes phréatiques (qui se remplissent principalement en hiver), les cours d'eau et les lacs qui voient leur teneur en sel augmenter.

Corrosif, le sel attaque non seulement le châssis des automobiles mais aussi les structures métalliques des ouvrages routiers. C'est la raison pour laquelle il est recommandé aux automobilistes de laver leur voiture régulièrement en hiver, s'ils ne veulent pas que celle-ci se mette à rouiller prématurément. Malgré ces inconvénients, l'usage de sel ou d'autres produits fondants est nécessaire pour assurer la sécurité des usagers de la route et celle des piétons empruntant les trottoirs.

En Suisse, notre sel provient principalement des salines du Rhin (saline de Schweizerhalle et saline de Riburg) et de la saline de Bex. Ces salines fournissent le pays en sel de déneigement, en sel pour l'industrie (chimique et alimentaire) et pour l'agriculture. Nos salines nous assurent un approvisionnement bon marché et écologique par rapport au sel de mer devant être transporté sur de plus longues distances. Toutefois, les réserves

de sel de nos salines ne sont pas éternelles et pourraient, certes dans un avenir lointain, se tarir.

L'épandage de sel est le moyen le plus fréquemment utilisé pour assurer la sécurité des usagers des routes et des trottoirs. D'autres solutions existent pour dégager les routes. Les fondants chimiques sont efficaces, notamment en cas de températures très basses, mais leur impact sur l'environnement et encore plus important que celui du sel.

La solution réside dans le sucre de betterave indigène. L'Office fédéral des routes a répandu sur l'autoroute A6 du sucre sous forme liquide. Les résultats de cet essai se sont révélés très encourageants. Il a été constaté que le sucre liquide adhère mieux à la chaussée. Le sucre reste efficace jusqu'à -35° et n'est pas dispersé par le vent, contrairement au sel. Par ailleurs, le personnel manipulant le sucre n'a pas besoin de se munir des protections habituellement utilisées avec le sel. Le sucre peut aussi être mélangé au sel. En résumé, le sucre n'a aucun des défauts du sel : il n'est ni corrosif, ni nocif pour l'environnement.

Promouvoir l'usage du sucre de betterave indigène est aussi un acte solidaire envers les producteurs suisses de betteraves sucrières. En effet, alors que la tonne de betterave sucrière était autrefois payée 15-16 F, son cours s'est effondré en 2010 à 5,3 F la tonne, à cause d'une adaptation des prix à la baisse, politique de libre-échange oblige. Pour beaucoup d'agriculteurs ayant opté pour la production intégrée, les cours autrefois intéressants de la betterave permettaient de compenser des productions rapportant moins, comme les céréales. Ainsi, le fait de mettre du sucre comme fondant sur nos routes cantonales ouvrira un nouveau débouché pour nos agriculteurs.

Au bénéfice de ces explications, nous vous remercions, Mesdames et Messieurs les députés, de réserver un bon accueil à cette motion.