Secrétariat du Grand Conseil **P 2058-A**

Date de dépôt : 20 mai 2019

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition : Non à la décharge de matériaux inertes d'excavation

Rapport de majorité de M^me^ Delphine Klopfenstein Broggini (page 1)
Rapport de minorité de M. Alexis Barbey (page 52)

RAPPORT DE LA MAJORITÉ

Rapport de M^me^ Delphine Klopfenstein Broggini

Mesdames et
Messieurs les députés,

La commission des pétitions a étudié la pétition 2058 lors de ses séances des 25 mars, 8 avril, 15 avril et 13 mai 2019, sous la présidence de M. Jean-Marie Voumard, en présence M^me^ Nadia Salama, secrétaire scientifique de la commission. Le procès-verbal a été tenu par M. Christophe Vuilleumier.

Vu l'emprise importante du projet de décharge de matériaux inertes d'excavation sur le territoire des communes de Collex-Bossy et de Bellevue, la majorité de la commission a voté en faveur de la pétition. Il lui a semblé essentiel que le Conseil d'Etat puisse réévaluer l'ampleur du projet tout en préservant la qualité de vie des habitant.e.s. Ci-dessous le détail des discussions en commission.

ATAR ROTO PRESSE – 150 ex. – 06.19

Audition des autrices et auteur de la pétition : M^me^ Ulla Birk, M^me^ Marie-José Bofill, M. Stefano Arcidiacono, membres de l'Association de sauvegarde des intérêts de Collex-Bossy et de ses environs

M. Arcidiacono prend la parole et explique que cette association s'est créée lorsque M^me^ Birk a découvert par hasard l'existence de ce projet de décharge, en décembre dernier. Il ajoute qu'il a vite paru important de déposer une pétition, laquelle a été signée par un tiers de la population de Collex-Bossy. Il précise que cette décharge mesurerait 700 000 m^2, soit 100 terrains de football, et serait prévue à cheval sur le territoire de sa commune et de la commune de Bellevue. Il remarque que le périmètre de cette décharge représente plus de la moitié de l'aéroport, ce qui a été particulièrement choquant pour les pétitionnaires de la commune.

M^me^ Bofill déclare qu'il est question de 200 camions par jour, soit 30 par heure dans une zone déjà très saturée. Elle rappelle que celle-ci reçoit déjà le trafic pendulaire venant de France voisine et du canton de Vaud. Elle observe ensuite que les informations sont floues et que les durées d'existence de cette décharge semblent varier entre 5 et 10 ans. Elle signale encore que c'est un consortium qui gère ce projet et elle mentionne que l'association a pu apprendre par le maire de la commune qu'il y aurait des mesures de mitigation des nuisances. Elle précise que des séances publiques ont été organisées le 1^er^ mars 2016 et le 20 mars 2018. Pour la première, un PowerPoint de 18 pages ne contenait qu'une seule page sur ce projet à Collex-Bossy, sans aucune indication sur les nuisances et les pollutions. De même pour la deuxième de 85 pages. Elle déclare qu'il n'y a donc aucune donnée sur les impacts pour les habitants.

Elle déclare ensuite que ces matériaux inertes sont certes dépollués, mais seraient à valoriser, et elle remarque que certains experts estiment qu'il est préférable de garder ces gravats sur les sites de chantier ou de reconstituer les gravières proches plutôt que de les transporter dans des décharges. Elle évoque alors le hameau de Crest d'El qui serait voisin direct de cette décharge en rappelant qu'en plus du trafic pendulaire, cette zone est soumise aux nuisances de l'aéroport et de l'autoroute proche.

Elle indique encore que la présentation de 2016 proposait que des buttes antibruit soient construites pour protéger les habitant.e.s du bruit de l'autoroute une fois que cette décharge serait terminée. Mais elle remarque que rien n'a été dit à propos des nuisances sonores se rajoutant à celles de l'aéroport ni des particules fines provoquées par la décharge.

Mme Birk remarque alors que le nombre de décès augmente notablement (de 1-2%) avec l'accroissement des particules fines. Elle rappelle que celles-ci réduisent la fonction pulmonaire, et augmentent la tension artérielle. Elle ajoute que les particules fines peuvent également générer des thromboses veineuses, allant jusqu'à créer des accidents cardio-vasculaires, des infarctus cardiaques et des naissances prématurées, entre autres. Elle rappelle que le trafic et la construction étaient jusqu'en 2014 les sources les plus importantes de particules fines. Elle évoque alors des exemples britanniques en déclarant que l'augmentation de la moyenne journalière de particules fines est démontrée dans le voisinage des gravières, jusqu'à 300 mètres.

Elle déclare ensuite que les émissions de particules fines dans le canton de Genève en 2010 se montaient à 18 à 20 microgrammes, soit à la limite des normes, et elle remarque que les émissions ont fortement diminué depuis 2017 en milieu urbain, ce qui n'est pas le cas en milieu rural. Elle ajoute que la moyenne de 50 microgrammes par jour, la valeur d'alarme, a été atteinte quatre fois dans les stations de mensuration en 2017. Elle ajoute que les brumisateurs prévus pour limiter ces émissions présentent un risque de légionellose, c'est-à-dire une pneumonie létale dans 5-10% des cas malgré un traitement antibiotique. Les brumisateurs devront être alimentés par de l'eau courante pour limiter le risque de contagion avec des germes. Et elle observe qu'avec le manque d'eau en été, ces brumisateurs risquent d'être stoppés, entraînant une augmentation importante des émissions.

Mme Bofill déclare que d'après les présentations faites aux habitants tous les déchets provenant des chantiers du canton, soit le CEVA, la gare, les Cherpines notamment, seront déposés dans cette décharge démesurée pour la taille de la commune et du canton. Elle ajoute que ce projet paraît en outre dépassé et elle remarque qu'il n'y a guère d'informations données à la population alors que sa santé est en question. Elle comprend que chaque commune est appelée à participer à ces efforts, mais elle mentionne que tel n'est pas le cas par rapport aux autres communes du canton et elle mentionne que ce projet doit être redimensionné.

Questions des député.e.s

Un député PLR demande quelles sont les autres démarches entamées par l'association. Mme Bofill répond que l'association a fait une course contre la montre, puisqu'elle n'existe que depuis un mois et demi. Elle ajoute que l'association a rencontré le maire à deux reprises (en janvier puis le 20 mars) ainsi que la commission des infrastructures de la commune de Collex-Bossy. Le député demande si la pétition a été déposée dans les communes impactées.

Mme Bofill répond que ce sont les habitant.e.s de Collex-Bossy qui sont impacté.e.s. Le député demande à qui appartiennent ces terrains.

Mme Bofill répond qu'il y a un certain nombre de propriétaires privés.

Une députée Verte demande si une butte plus modeste serait plus acceptable pour l'association. Elle remarque que cette butte servirait à protéger la commune du bruit de l'autoroute et non de l'aéroport. Mme Birk répond que ce serait envisageable, surtout si le site est plus éloigné des maisons. M. Arcidiacono observe que la commune est en outre largement soumise à la bise et donc au bruit de l'autoroute. Il remarque toutefois que plusieurs habitant.e.s de Mâchefer ne sont pas convaincu.e.s par la butte qui a été construite à proximité de leur hameau. La députée demande quelle route serait utilisée pour les flux de ces camions. Mme Bofill répond qu'une route serait construite à la hauteur du croisement de Colovrex avec la route de Vireloup, le long du chemin des Bisons, ce qui créera inévitablement des bouchons.

Une députée MCG déclare que le Grand Conseil a déjà travaillé sur les dépôts de Mâchefer. Elle demande quelles sont les informations qui manquaient à propos des nuisances. Mme Bofill répond que rien n'a été dit sur le bruit des engins, sur le nombre de camions ou sur les poussières. M. Arcidiacono remarque que sur 90 pages de PowerPoint, il y avait une page en fin de présentation sur cette décharge. La députée remarque que certaines entreprises se chargent du broyage de ces déchets et elle se demande si c'est de cela qu'il est question. Mme Bofill répond qu'il n'y a pas d'information. M. Arcidiacono signale qu'il y a eu par contre une étude d'impact sur Mâchefer. La députée demande quelles sont les solutions antibruit auxquelles les habitant.e.s ont réfléchi. M. Arcidiacono répond que les membres de l'association ne sont pas ingénieurs et n'ont pas réfléchi à des solutions. Il observe que l'autre côté de l'autoroute est composé de forêts et il mentionne que les impacts seraient donc moindres. Mme Bofill signale qu'il y a également de véritables murs antibruit qui existent du côté de Morges et que le même système pourrait être installé pour protéger les habitant.e.s proches de l'autoroute mieux qu'avec des buttes de terre. Elle rappelle que la route de Collex passe sous l'autoroute et elle se demande comment il sera possible de protéger cet en endroit avec de simples buttes de terre. La députée remarque que rien ne changera à l'égard des avions. M. Arcidiacono répond que les avions ont été évoqués pour indiquer que la commune était déjà largement exposée aux bruits. La députée se demande si ces déchets d'excavation pourraient contenir des matériaux particuliers. Mme Birk répond qu'il y a différentes tailles dans les particules fines et elle remarque que ces particules qui se trouvent dans les poussières peuvent contenir de la silice.

Elle ajoute que tout ce qui pénètre dans les poumons peut entraîner des inflammations. Elle signale ensuite que le chantier du tunnel des Nations génère beaucoup de poussières contre lesquelles aucune mesure n'est prise pour protéger les habitant.e.s environnant.e.s. La députée demande quelle est la distance nécessaire. Mme Birk répond que la distance devrait être de 250 mètres. Elle ajoute qu'il est hors de question de placer une gravière à moins de 100 mètres des habitations comme le prévoit la réglementation cantonale du GESDEC.

Une députée socialiste demande quel est le planning de ce projet. Mme Bofill répond que ce projet est soumis aux délais d'autorisation prévus à Genève. Elle ajoute qu'il y a eu des informations données aux municipalités au cours des trois dernières années, municipalités qui ont rendu des préavis. Les habitant.e.s de Collex-Bossy n'ont simplement pas compris la nature de ce projet. Elle imagine que le Grand Conseil va être amené à prendre rapidement des décisions. La députée demande si le nombre de 200 camions quotidiens est une estimation sur une année. M. Arcidiacono répond que c'est une estimation sur dix ans. La députée demande où se trouve la décharge de Mâchefer. M. Arcidiacono répond qu'elle se trouve vers le golf de Bossy. La députée remarque qu'il faudrait donc prendre des mesures pour diminuer les nuisances et l'ampleur du projet. Elle se demande ensuite ce qu'il en est de ces brumisateurs. M. Arcidiacono répond qu'il a été dit que le chantier commencerait en juin 2020. Mme Birk déclare que c'est le maire qui a évoqué ces brumisateurs, mais il n'a pas plus de détails. Mme Bofill mentionne alors que ce projet est à la fin de la première étape du RIE (étude d'impact communiquée au maire le 19 mars 2019) et qu'une enquête publique devrait débuter pour une délibération et un vote en septembre prochain.

Une députée PDC remarque que la pétition n'a donc pas été déposée à Collex-Bossy ou à Bellevue. Elle se demande si la présentation a évoqué des avantages financiers pour la commune. Mme Bofill mentionne que la commune de Bellevue est plus en avance sur ce projet et elle remarque qu'il semblerait que des avantages aient été négociés dans cette commune. Elle ajoute que la commune de Collex-Bossy aurait en compensation cette butte antibruit. La députée déclare que les habitant.e.s de la commune n'ont donc pas été sollicité.e.s pour donner leur avis. M. Arcidiacono remarque que ce projet a été présenté par M. Barthassat en fin de soirée.

Un député PLR demande quelles sont les normes à l'égard des particules fines. Mme Birk répond que la norme est de 20 microgrammes par m^3 par jour avec une limite à 50 microgrammes qui ne doit pas être dépassée plus d'un jour par année.

Un député PDC demande s'il y a plusieurs propriétaires. M^me^ Bofill acquiesce. Le député demande si les travaux en cours à la route de Colovrex sont liés à ce projet. M^me^ Bofill l'imagine.

Un député UDC demande qui va exploiter cette décharge. M^me^ Birk répond que c'est un consortium de trois entreprises. Le député imagine que ce sont ces entreprises qui vont payer les brumisateurs. M^me^ Bofill l'ignore, tout comme elle ignore ce qu'il en sera de l'utilisation de l'eau.

Une députée Verte remarque que rien n'a été confirmé à ce stade puisqu'il existe différents scénarios. M. Arcidiacono répond qu'il a été dit aux pétitionnaires que ce projet allait se faire et qu'il fallait se faire une raison.

Un député socialiste demande si l'association est prête à accepter une diminution des dimensions de cette décharge. M. Arcidiacono acquiesce. Il précise que la distance entre cette décharge et les habitations devrait être au minimum de 250 m. M^me^ Bofill ajoute qu'il serait également intéressant d'avoir une réduction de la durée à 5 ans et une assurance qu'une fois déposés ces déblais ne seront pas retirés.

Audition de M. Jacques Martelain, directeur du service de géologie, sols et déchets (GESDEC), DT

M. Martelain prend la parole et déclare qu'il est question d'une décharge de type A – anciennement DCMI-matériaux d'excavation – qui concerne des matériaux non pollués. Il ajoute qu'il s'agit donc des matériaux d'excavation provenant, notamment, du CEVA, de routes comme celle des Nations, ou des Cherpines. Il mentionne que 2014 et 2015 ont été des années exceptionnelles puisque ce sont 2,5 millions de m^3, soit l'équivalent de trois tours RTS par mois qui ont été produits. Il précise que normalement c'est uniquement 1,2 million de m^3 qui sont produits annuellement. Il ajoute que 15% des matériaux sont recyclés, 50% de ceux-ci servant à combler les gravières et le solde étant exporté. Il mentionne qu'en 2018, 900 000 m^3 ont ainsi été exportés. Il remarque ensuite que la situation n'est pas pérenne puisque Genève dépend largement de la France voisine dans ce domaine et il observe qu'il n'est pas exclu que le préfet de Haute-Savoie décide un jour ou l'autre de stopper ces exportations. Il déclare qu'il semble en l'occurrence logique qu'un territoire qui produit des déchets puisse également les gérer. Et il observe que c'est la raison d'être de ces décharges de type A.

Il rappelle que ces dernières sont contrôlées et sont temporaires puisqu'elles retournent à terme à leur affectation d'origine, soit l'agriculture. Il explique alors que les recherches ont sélectionné de prime abord 90 sites,

mais que seuls 18 d'entre eux, dans 5 secteurs, répondent à l'ensemble des critères établis. Il rappelle que jusqu'à présent seule la Champagne recevait ces matériaux. Il ajoute que le potentiel de ces 18 sites représente 6 millions de m^3, soit une réserve de 10 ans. Il mentionne encore que le plan directeur a été adopté en avril 2018 par le Conseil d'Etat et il remarque que chaque site doit déposer un plan de zone. Il ajoute qu'une requête est ensuite déposée pour une autorisation de construire – compte tenu de la modification de la topographie – ainsi que pour une autorisation d'exploitation.

Il déclare alors que cinq plans de zone ont été déposés et sont en cours d'instruction technique. Il ajoute que ces démarches ne sont pas encore au stade de l'enquête publique. Il précise que celle-ci devrait démarrer d'ici un mois et demi. Il indique que la procédure est classique et suit les démarches urbanistiques habituelles. Il mentionne que le canton a pris en compte les observations des communes qui étaient réalisables. Il remarque que ce projet n'est donc pas encore connu du public.

Il signale alors avoir reçu les pétitionnaires la semaine précédente et il déclare ne pas avoir pu leur donner le dossier, puisque ce dernier est en cours d'instruction. Il répète que le GESDEC assurera le contrôle de cette installation. Il déclare ensuite que le projet est à cheval sur deux communes en mentionnant qu'à l'origine il était question de deux projets différents. Mais il mentionne que les porteurs de projet ont été regroupés dans un souci de cohérence. Il explique que la première opération sera de construire une piste le long de l'autoroute afin d'éviter que les camions traversent les villages. Il précise qu'une piste cyclable sera par contre réalisée sur la route de Colovrey afin de sécuriser les vélos lorsque les camions emprunteront cette route. Il déclare alors que le phasage sera modifié afin d'isoler immédiatement les habitations avec des merlons qui permettront de couper et le bruit et la vue sur le chantier. Il ajoute que le volume de stockage est de 2,8 millions de m^3 sur 16 parcelles agricoles représentant quelque 691 738 m^2, sachant que tous les propriétaires sont d'accord avec ce projet à l'exception d'une personne. Il rappelle que ces terrains ont déjà été remblayés lors de la construction de l'autoroute et présentent une qualité médiocre, raison pour laquelle il y a là des bisons. Mais il mentionne qu'à l'issue de la décharge, les critères SDA seront respectés. Il remarque encore qu'il sera également nécessaire de gérer les eaux de ruissellement en respectant les bassins versants, d'assurer l'exploitabilité mécanisée et de limiter les impacts sur le paysage. Il mentionne encore qu'un talus de 2,5 m sera construit le long de l'autoroute afin de protéger les habitations du bruit.

Questions des député.e.s

Un député UDC évoque alors le CEVA et il remarque que les remblais ne font pas l'objet d'une mise en décharge sur le sol helvétique. Il rappelle que les Français ont gagné ce marché, mais il précise qu'ils se sont trompés dans les chiffres, ce qui a entraîné un recours. M. Martelain répond qu'il s'agissait des lots de parois moulées, et il mentionne qu'une partie des remblais sont restés sur Suisse.

Une députée Verte remarque que l'emprise de cette future décharge est considérable proportionnellement à la taille des deux communes concernées. Et elle se demande s'il est possible de redimensionner le projet. M. Martelain acquiesce, mais il déclare qu'il sera dès lors nécessaire de trouver d'autres sites. Il mentionne qu'il est clair que le site est important. Il précise que c'est le plus grand et il observe qu'il s'étend le long de l'autoroute. Il déclare encore qu'il n'y a pas forcément de potentiel équivalent ailleurs. La députée se demande s'il ne serait pas possible de concentrer le site le long de l'autoroute. M. Martelain répond qu'il y a également une question de foncier et il mentionne que les entreprises doivent négocier avec les agriculteurs qui doivent évidemment être dédommagés. Il signale en outre qu'il est envisageable que l'OFROU soit intéressé par ce site pour la construction de la troisième voie et finance dès lors la piste cyclable.

La députée remarque que la décharge sera à 100 mètres des premières habitations et elle se demande si la distance est légale. M. Martelain répond qu'il n'y a pas de distance minimum pour ce type d'installation. La députée demande si ce site est propre pour le moment. M. Martelain acquiesce et déclare que les études ont démontré que le périmètre est propre. Il précise que si les terres sont propres, elles ont toutefois été mal remblayées à l'époque. Il signale que cette étude figure dans le dossier de l'enquête publique. La députée demande s'il y a également une étude d'impact. M. Martelain acquiesce.

Un député PLR demande quels sont les critères autorisant la réalisation d'une décharge. M. Martelain répond que les différents services ont émis des critères, raison pour laquelle seuls 18 sites ont pu être retenus. Il mentionne, cela étant, que l'idée est d'utiliser des terres dégradées afin de pouvoir les revaloriser à l'issue du projet.

Une députée socialiste déclare que ce sera donc une terre agricole à l'issue de l'exploitation de la décharge, mais elle se demande quels sont les délais.

M. Martelain répond que de la luzerne est plantée durant trois ans après la fin du projet, avant qu'une exploitation agricole ne puisse se développer. Il

rappelle que la décharge sera utilisée durant 10 ans. Il précise qu'il faut compter encore 2 ans de remblayage, et il mentionne qu'il faut donc attendre 5 à 6 ans pour une exploitation agricole. La députée remarque qu'il est question de 200 camions par jour. M. Martelain acquiesce. La députée demande ce qu'il en est des brumisateurs. M. Martelain répond que les pistes seront en enrobé et ne généreront pas de poussière. Mais il mentionne que des brumisateurs seront utilisés pour la décharge, comme sur les chantiers, afin d'abattre les poussières. La députée remarque que la commune voulait une passerelle sur l'autoroute. M. Martelain acquiesce en mentionnant que le canton n'est pas entré en matière sur cette demande. Il précise que le canton a demandé beaucoup de choses au consortium qui doit construire deux ponts provisoires. Mais il remarque qu'il était compliqué de faire entrer la passerelle dans le cahier des charges puisque celle-ci relèverait de l'OFROU. La députée remarque que les camions longeront donc l'autoroute. M. Martelain acquiesce en mentionnant que les camions ne créeront pas de nuisances directes pour les habitations voisines.

Une députée Verte observe qu'il y aura des travaux en permanence s'il y a un phasage. M. Martelain acquiesce. Mais il mentionne que toutes les surfaces ne seront pas actives en même temps.

Un député PLR demande s'il y a d'autres demandes des pétitionnaires auxquelles il n'est pas possible de répondre. M. Martelain répond par la négative en déclarant que la piste cyclable sur la route de Colovrey sera réalisée à la demande des communes. Il précise que ces dernières sont en l'occurrence plutôt favorables à ce projet.

Un député PLR demande si les mesures qui seront prises pour cette décharge seront similaires à celles de la gravière d'Aire-la-Ville. M. Martelain acquiesce. Le député demande ce qu'il en est des particules fines. M. Martelain répond qu'il n'y a pas de danger particulier en indiquant qu'il n'y aura pas de particules siliceuses. Il rappelle que les chantiers sont gérés de manière à ce que les impacts soient le plus faibles possible. Il ajoute qu'il n'y aura pas plus de risques en se promenant le long de cette décharge que le long de la route des Nations. Le député demande si les communes seront indemnisées. M. Martelain acquiesce. Le député demande si ces sommes sont conséquentes. M. Martelain acquiesce.

Un député UDC demande s'il s'agira d'une piste ou d'une bande cyclable.

M. Martelain répond qu'elle sera en site propre. Le député remarque qu'elle se développera donc sur les terrains des paysans. M. Martelain acquiesce en précisant que le territoire de l'aéroport sera également sollicité.

Le député se demande s'il n'y aura pas d'expropriation. M. Martelain répond que ce n'est pas le but en indiquant que, pour le moment, la faisabilité de cette piste cyclable est à l'étude.

Une députée Verte évoque la décharge de Mâchefer et demande quelle sera sa taille. M. Martelain répond que ce site sera bien plus modeste. Il rappelle alors que le territoire est tellement contraint que les répercussions sont inévitables. Il ajoute que le canton fait en sorte que les impacts soient les plus restreints possible.

La présidente remarque que les pétitionnaires avaient l'impression de ne pas avoir été tenus au courant. Elle comprend donc que le projet n'était pas abouti et que c'est maintenant que le projet débute. M. Martelain acquiesce en remarquant, toutefois, avoir fait deux séances publiques pour expliquer dans les grandes lignes ce projet. Mais il rappelle qu'il y a une procédure et qu'il est difficile de communiquer avant l'enquête publique puisque le projet n'est pas encore arrêté. Il pense dès lors que les pétitionnaires sont arrivés trop tôt et recevront toutes les informations par la suite.

Une députée socialiste demande quelles sont les qualités du sous-sol à Collex-Bossy pour recevoir deux décharges. M. Martelain répond que les sous-sols sont différents. Il observe qu'il n'y a pas de critère géologique particulier pour les décharges de type A, contrairement aux décharges de type D qui nécessitent un sous-sol spécifique et imperméable. Il précise qu'il n'y a que 14 sites potentiels dans le canton pour les décharges de type D.

Un député MCG remarque que ce projet permet de noyer ses nuisances dans celles de l'autoroute. Il se demande ce qu'il en est du projet à Arare. M. Martelain répond que ce site a été supprimé. Il signale ensuite qu'une condition *sine qua non* relève de l'acceptation du projet par le propriétaire. Le député rappelle qu'au large de Chillon, la profondeur du lac est de 300 mètres et il se demande s'il serait possible d'y immerger ces matériaux. M. Martelain répond que c'est un sujet qui revient périodiquement. Il ajoute que des gravières vaudoises le font, mais il imagine assez mal noyer ces matériaux au milieu du lac. Il pense que les gens accepteraient très mal cette pratique. Le député évoque la zone en friche dite « La Cuvette » qui est inconstructible et qui a été écartée d'office, car elle appartiendrait à un ancien magistrat. M. Martelain répond par la négative. Il signale qu'il y a par contre un énorme trou sous le viaduc de Bardonnex et il remarque qu'il a été envisagé de le remblayer. Mais il déclare que cette possibilité a finalement été écartée, car le viaduc bouge un peu. Le député se demande si remblayer ce trou ne permettrait pas justement de consolider les piles de ce viaduc. M. Martelain répond par la négative.

La présidente demande si les propriétaires sont payés pour mettre à disposition leur terrain. M. Martelain acquiesce en indiquant que les propriétaires refusent rarement de tels projets. Il signale alors qu'il est possible de remblayer dans deux cas de figure, soit lorsque l'agriculture n'est plus possible, soit lorsque le terrain se trouve dans le plan directeur. Il ajoute que le canton a donc été inondé de demandes par des propriétaires qui espéraient être payés pour des remblayages.

Un député MCG observe que la commune de Plan-les-Ouates a exigé que le terrain des Cherpines soit remblayé et il demande si c'est une obligation. M. Martelain répond par la négative en indiquant que son service a même refusé des projets, car la gestion des déchets prévue dans leur cadre était trop mauvaise, comme dans le cas du projet des Vergers. Il précise qu'il faut être en amont des projets pour gérer ces questions.

Audition de M. Ricardo Munoz, maire de la commune de Collex-Bossy

M. Munoz explique que le projet de décharge date de 2008 et provient d'un ancien habitant de sa commune qui proposait de créer une butte antibruit le long de l'autoroute. Il ajoute que cette personne s'était entretenue avec M. Cramer à ce propos. Il mentionne que ce projet a ensuite suivi son cours, au gré des humeurs des uns et des autres, et est parvenu au Conseil municipal en 2013. Il observe que ce dernier a alors adopté une résolution en faveur de la création d'une décharge avec pour objectif de créer une butte antibruit. Il précise qu'une nouvelle résolution du 14 mars 2016, conjointe à une résolution présentée à Bellevue, a été adoptée en faveur de ce projet avec une série de conditions. Il déclare encore que, quinze jours plus tard, le GESDEC réalisait une séance publique à ce propos.

Il rappelle alors occuper son poste depuis peu de temps et il mentionne avoir essayé de reprendre le dossier au cours de ces derniers mois et avoir eu l'occasion de rencontrer les porteurs du projet. Il indique avoir signalé à ces derniers que le projet présentait des faiblesses, notamment à l'égard de la communication sur ledit projet, et il remarque avoir demandé des compléments d'information. Il ajoute n'avoir rien eu depuis le mois de novembre dernier, si ce n'est la première étude d'impacts en mars dernier. Il signale qu'une quarantaine de points ressortent de ce document qu'il souhaite évoquer à M. Martelain. Il précise à cet égard qu'il devait le rencontrer le 4 avril, une séance qui a été décalée à la semaine prochaine. Il pense en l'occurrence qu'il est nécessaire d'apporter des réponses à certaines questions et d'avoir un éclairage complet de la part des porteurs du projet. Il indique en l'occurrence que le merlon et les mesures antibruit ne figurent pas dans ce document et il déclare avoir l'impression que les éléments déclencheurs de ce

projet ont été oubliés. Quant à l'association, il mentionne l'avoir rencontrée en mars 2019 et il observe qu'elle a ensuite demandé à rencontrer la commission d'infrastructure de la commune, le 20 mars. Il précise que la discussion a été cordiale en mentionnant que l'association s'est présentée comme un partenaire de la commune.

Questions des député.e.s

Une députée Verte demande quelles étaient les conditions d'acceptation de ce projet à l'époque. M. Munoz évoque différentes conditions, comme une durée d'exploitation de 5 ans, l'abandon de la décharge de Mâchefer. Il ajoute que la résolution propose encore des créations de zones de développement, et met en avant des sujets liés à la mobilité comme une piste cyclable et la piste d'accès à ce site. Il précise que la résolution conditionne aussi des éléments liés à l'environnement comme la maîtrise des drainages. Il observe que c'est la durée d'exploitation qui n'a pas été respectée et le fait qu'à ce jour le GESDEC ne peut pas prendre position à l'égard de la décharge de type D à Mâchefer qui soulèvent une attention particulière. Il déclare encore ne pas pouvoir dire quelle sera la position du Conseil municipal à propos de ces deux points. Il signale encore que l'étude d'impact indique en page 16 le planning des travaux. La députée répond que la commission n'a pas reçu l'étude d'impact.

Un député PLR demande quel est l'intérêt financier pour la commune à l'égard de cette décharge. M. Munoz répond que c'est un consortium privé (Piasio-Induni) qui utilise des terrains privés, et il déclare que la commune, à sa connaissance, ne touchera pas un franc.

Une députée socialiste demande si la commune toucherait quelque chose à l'égard de la décharge de Mâchefer. M. Munoz l'ignore. La députée signale ensuite que le projet verrait un phasage de six ans et elle constate que la durée d'exploitation dépasserait donc le délai de 10 ans. M. Munoz répond qu'un secteur vit 4 étapes (décapage – stockages des matériaux – phase de restructuration des sols de 3 ans – surveillance de la fertilité des sols). Il mentionne que la phase la plus lourde à supporter est la plus courte, soit 2 ans. Il précise que le secteur des bisons verra une durée de stockage de trois ans et demi. La députée signale que les pétitionnaires aimeraient que la décharge soit plus éloignée des maisons. M. Munoz répond que les habitant.e.s se situent du côté Jura. Il ajoute les merlons sont censés rendre invisible le chantier pour les habitations.

Audition M. Philippe Royer, directeur du service de l'air, du bruit et des rayonnements non ionisants (SABRA), DT

M. Royer prend la parole et explique que l'expertise du SABRA, dans le cadre des travaux sur la décharge dans le secteur concerné, a porté sur la protection de l'air et la protection contre le bruit. Il observe en l'occurrence que deux polluants sont sous surveillance, soit les oxydes d'azote inhérents aux machines et au trafic induit par la décharge, et les particules fines inhérentes aux activités de la décharge et du trafic. Il évoque ensuite le bruit et mentionne qu'il y a deux aspects à prendre en compte à cet égard, soit les activités de la décharge, considérée comme une nouvelle installation bruyante et pour laquelle les valeurs habituelles s'imposent, et le bruit du trafic induit. Il ajoute que son service a donné un premier préavis favorable en 2016, et un second préavis favorable mais sous condition, en avril 2017.

En ce qui concerne l'air, il mentionne que la situation dans le secteur considéré est bonne et il observe que des mesures ont été proposées dans le cadre de l'établissement de cette décharge, comme une modification des secteurs critiques et une utilisation de machines qui respectent l'état de la technique, soit les dernières normes euro et des filtres à particules. Il précise que le SABRA a en outre proposé un suivi environnemental de manière à suivre les émissions. Il remarque encore que l'étude d'impact évoque 300 mouvements de camions par jour avec un itinéraire défini diminuant l'impact sur la qualité de l'air.

Concernant le bruit, il mentionne que le secteur est en DS2, soit un secteur soumis à une protection contre le bruit assez importante, et en DS3 pour les zones agricoles. Il mentionne que l'installation est soumise à des valeurs de planification qui doivent être respectées, et il déclare que le SABRA a demandé que le temps de travail soit seulement de 7h par jour afin de respecter la valeur limite. Il ajoute que la question du trafic est, quant à elle, plus aisée, puisque les décibels augmentent de moins d'un décibel et il remarque que l'augmentation n'est donc pas notable selon l'ordonnance fédérale. Il signale toutefois que des mesures doivent être prises, notamment le fait que toutes les machines ne doivent pas être utilisées en même temps. Il précise également que l'état de la technique ainsi que la création d'une butte antibruit sont envisagés. Il observe encore qu'il est nécessaire de bien surveiller l'itinéraire des camions en remarquant que ce serait par exemple une erreur d'utiliser la route des Fayards.

Questions des député.e.s

Une députée Verte évoque le contrôle que M. Royer a indiqué et elle demande quelles seraient les mesures envisagées si les contraintes étaient violées. M. Royer répond qu'il est possible de placer des instruments de détection de la qualité de l'air. Il ajoute qu'il serait ainsi possible de détecter des filtres à particules déficients. M. Royer ajoute qu'il est également possible de rappeler les consignes opérationnelles à l'opérateur. La députée demande s'il arrive qu'un chantier soir arrêté. M. Royer répond que c'est très rare. Il ajoute qu'il est arrivé que le SABRA intervienne sur des chantiers de démolition où il n'y avait pas d'arrosage permettant de limiter les poussières. La députée remarque que diminuer le temps à 7h n'a aucun effet sur les pics de bruit et elle se demande si une telle mesure est efficace. M. Royer répond que cette mesure découle du droit fédéral. Il ajoute qu'il n'y a pas de disposition sur les pics de bruit et il remarque que ce sont des moyennes qui sont prises en compte. Il ajoute que ces pics de bruit dépendent largement de l'opérationnel. La députée évoque la butte antibruit et demande si cette mesure est efficace. M. Royer acquiesce en déclarant que l'ordonnance fédérale vise la source de la nuisance, le chemin de propagation et les fenêtres des maisons. Il mentionne que la butte permet en l'occurrence de diminuer le bruit sur son chemin, de l'ordre de 10 décibels. La députée remarque que le périmètre retenu est très large et elle demande si cela est inquiétant. M. Royer remarque que l'ampleur est importante et il ne sait pas si le chantier va se développer par étapes.

Une députée PDC demande si les ouvriers portent des masques sur ce type de chantier. M. Royer l'ignore. Il mentionne que son service s'occupe de la protection de l'environnement et pas des travailleurs puisque c'est l'OCIRT qui est compétent en la matière. Il remarque que les règles du SABRA sont plus strictes, mais il imagine que les ouvriers devraient avoir la possibilité de se protéger.

Un député PLR demande combien de personnes s'occupent de ces contrôles et si ces derniers sont fréquents. M. Royer répond qu'il n'imagine pas un contrôle de l'Etat mais une organisation proposée par les porteurs du projet. Cela étant, il remarque que les moyens de son service sont très limités et il mentionne avoir deux inspecteurs qui s'occupent des chantiers, notamment à l'égard des substances dangereuses. Il précise que les capacités sont donc réduites. Le député demande si ce contrôle a été évoqué pour ce chantier. M. Royer acquiesce en déclarant que le site est important et il pense qu'un contrôle de la qualité de l'air serait nécessaire.

Un député d'Ensemble à Gauche remarque que 300 camions par jour signifient un camion aller par minute et un camion retour en même temps. Il

mentionne que descendre le temps de travail à 7h concentrerait encore plus ces passages. Il se demande si cette activité est en dessous de la barrière critique. M. Royer répond ne pas connaître la répartition de ces passages dans la journée. Il mentionne que le chantier induit un trafic, mais il remarque que les valeurs limites sont respectées. Il rappelle qu'une route qui voit un trafic de moins de 4000 passages par jour est en dessous de ces valeurs. Le député remarque que tout dépend de la puissance du camion en question. M. Royer acquiesce et mentionne que ces camions appartiennent à la catégorie des véhicules bruyants. Il remarque que cet aspect est pris en compte dans les calculs. Il répète qu'il est question de moyennes et non de pics. Le député demande combien de décibels émettent deux camions extrêmement puissants qui passent en même temps. M. Royer répond que cela dépend de leur charge et du revêtement de la route. Il ajoute qu'il peut être question de 70 à 80 décibels au passage.

Un député PLR remarque que les autorités communales ont donné leur aval, en raison notamment de la butte antibruit. Il se demande alors ce qu'il en est de la durée de ce chantier. M. Royer répond ne pas avoir l'information. Il ajoute qu'il ne faut toutefois pas surévaluer la gêne de l'autoroute, l'impact sur le village n'étant pas énorme. Il répète qu'il est question de valeurs limites, et il mentionne que la butte sera utile pour le confort des gens.

Une députée MCG demande s'il est possible d'avoir les documents de M. Reno, ingénieur au CERN, qui avait été auditionné par le Conseil municipal et qui sont versés au SABRA. Elle rappelle que cette étude portait sur le bruit et la réverbération des sons. M. Royer répond que l'étude de M. Reno est contestable à certains points de vue et il mentionne que son propos est lié au bruit des avions et n'a donc rien à voir avec le bruit routier. La députée remarque que ça reste des ondes sonores. M. Royer répond que M. Reno expliquait que les ondes sonores provenant des avions n'ont pas d'obstacle et se reflètent sur les façades, ce qui n'est pas le cas d'une route puisque les ondes sont stoppées par de nombreux obstacles. Il ne pense pas dès lors que l'étude de M. Reno soit pertinente pour ce projet. Il répète que certains aspects de son analyse pour les avions sont en outre contestables.

Une députée PDC signale que les pétitionnaires sont inquiets de la sécurité des cyclistes au passage des camions et elle remarque qu'elle pensait qu'il y aurait une route dédiée. M. Royer répond qu'un itinéraire est arrêté. Il mentionne que la remarque des pétitionnaires est juste pour l'itinéraire des camions sur les routes cantonales.

Audition de M. Jean-Daniel Viret, conseiller administratif, commune de Bellevue

M. Viret prend la parole et déclare que la commune a rendu un préavis le 8 mars 2016 qui est très clair. Il mentionne que la position de la commune n'a pas changé à l'égard de cette décharge. Il remarque que la commune estime que c'est une aberration de transporter des déchets sur des kilomètres et que les communes doivent faire leur part. Il précise que cela ne signifie pas que cette activité doit se faire au détriment des communes concernées.

Questions des député.e.s

Un député PLR demande si créer un obstacle contre le bruit est de nature à remporter l'aval des communes. Il se demande quel est l'apport financier pour les communes. M. Viret remarque que cette butte risque de dévier le bruit vers la commune. Il mentionne par ailleurs que l'apport financier est négligeable. Il rappelle que cette décharge rapportera plus de 100 millions au transporteur et aux agriculteurs et il remarque que la commune touchera 800 à 900 000 F. Il mentionne alors que sa commune va devoir supporter un trafic très important sur des routes qui ne sont pas adaptées à cet égard. Il ajoute que la commune a donc été très claire et il mentionne que ces camions ne passeront pas avant que ces routes soient aménagées correctement pour la mobilité douce. Il observe qu'il y a déjà 15 000 à 18 000 véhicules par jour sur la route qui est envisagée dans ce projet. Il signale que personne ne veut en l'occurrence payer ces aménagements pour le moment, la route étant communale. Il précise que ces aménagements se monteraient à 4 à 5 millions de francs, et il déclare qu'il n'y a pas de raison que la commune paie ces aménagements pour devoir en outre supporter un trafic de cette ampleur. Le député se demande s'il serait possible de se tourner vers le consortium pour qu'il finance ces aménagements puisque ce sont les grands gagnants de cette opération. M. Viret acquiesce en mentionnant qu'il en va de même des agriculteurs qui sont impatients que ce chantier démarre. Il ajoute que le consortium n'a jamais fait de plan financier à cet égard, bien qu'il soit d'accord de participer. Mais il déclare qu'il n'y a pas eu d'accord arrêté. Il ajoute que c'est le canton qui a repris ce dossier, canton qui est impatient, et il mentionne qu'une option serait de procéder à un transfert de propriété, un échange avec la route de Collex. Mais il déclare que la Cour des comptes a décidé que la route de Colovrey était une route communale. Le député demande dans quel camp se trouve la balle à présent. M. Viret répond que c'est M. Dal Busco qui est en train de s'occuper de ces questions, M. Joseph étant en train de plancher sur un projet de négociation.

Une députée MCG rappelle que la Cour des comptes n'a pas de pouvoir décisionnel. M. Viret acquiesce, mais il mentionne que le canton se cache toujours derrière la Cour des comptes en déclarant qu'il est difficile de défaire ce que celle-ci a fait. Il observe encore que la commune a été proactive en finançant une étude d'aménagement.

Une députée PDC demande si la commune a reçu la pétition. M. Viret répond que la pétition lui est parvenue la semaine passée et il mentionne que les pétitionnaires seront entendus prochainement. Mais il remarque que ces derniers sont originaires de Collex-Bossey et il mentionne qu'ils ne seront pas gênés par le trafic supplémentaire.

Un député d'Ensemble à Gauche signale qu'il est question de 300 camions par jour et non de 200. M. Viret répond qu'il était question de 235 camions très exactement. Le député remarque que cela représente un camion par minute à l'aller et au retour.

Audition de M. Antonio Hodgers, conseiller d'Etat (DT), et de M. Matthieu Raeis, chef du secteur déchet – SDEC (DT)

M. Hodgers prend la parole et déclare qu'il s'agit également d'un projet en cours et il remarque avoir voulu faire un temps d'arrêt afin d'examiner les différentes alternatives. Il mentionne que ce type de décharge est une nécessité sur le territoire cantonal, mais il aimerait s'assurer qu'il n'est pas possible de réduire les volumes.

M. Raeis déclare que le canton est dans une situation critique à l'égard des déblais puisque le canton en produit plus qu'il ne peut en éliminer. Il rappelle qu'en 2018, la moitié des déchets produits sur le canton ont été exportés, et il remarque que pour le moment c'est une enquête technique qui est en cours pour le projet de Collex-Bossy. Il précise que les services techniques sont donc en train d'examiner les différents volets de ce projet, l'étape suivante étant l'enquête publique.

Questions des député.e.s

Un député d'Ensemble à Gauche déclare que personne ne doute de la nécessité de cette décharge. Cela étant, il mentionne être interpellé par la dimension considérable de cette décharge qui mesure près de la moitié des terrains de l'aéroport. Il se demande si cet aspect a été réfléchi et s'il serait possible de diviser cette superficie. M. Raeis répond que l'impact est pris en compte afin de réduire les conséquences paysagères. Il ajoute qu'un terrain volumineux est un avantage tant en termes de paysage que de gestion. Il évoque la décharge de Saconnex-d'Arve en observant que ce projet a été

écarté en raison de sa volumétrie trop faible et des critères relevant de la protection du patrimoine. Il déclare que c'est donc une opportunité d'avoir un site qui puisse accueillir autant de déblais. Le député remarque que le flux de camions sera très important et générera de nombreuses nuisances et il demande ce qu'il faut en penser. M. Raeis répond que ces éléments figurent dans l'enquête publique et il mentionne que le site est plutôt favorable puisqu'il donne sur une route cantonale. Il ajoute que les accès de plusieurs autres sites sont bien plus proches de lieux d'habitation.

Une députée Verte rappelle que cette région est déjà soumise aux nuisances de l'autoroute et de l'aéroport et elle se demande s'il serait possible à ce stade de revoir à la baisse l'ampleur du site. M. Raeis répond qu'une décharge est exploitée par étapes et jamais sur l'ensemble de la surface. Il répète qu'il n'y aurait pas de sens de réduire les volumes. M. Hodgers mentionne que ces déblais sont produits par les chantiers du canton et il déclare qu'il est également possible de récupérer des déblais sur site et d'accentuer cet effort. La députée se demande s'il serait possible d'imaginer répartir cette décharge le long de l'autoroute afin de créer des coulées vertes et d'alléger ce projet et pour permettre d'améliorer la qualité de vie des habitant.e.s. M. Hodgers répond qu'il existe également des modèles d'ondulation du paysage permettant d'atténuer les nuisances des avions, et il pense qu'il lui semble nécessaire de se poser des questions sous l'angle urbanistique. La députée déclare qu'il y a pour le moment des bisons sur ces terrains, mais elle se demande quel est l'historique des lieux. M. Raeis répond que l'ensemble du périmètre est inscrit aux surfaces d'assolement. Il ajoute qu'une partie des sols est dégradée et que la décharge permet de réviser ces sols pour les rendre viables. Il pense par ailleurs que ce site doit certainement abriter des déblais datant de la construction de l'autoroute.

Une députée socialiste déclare que l'ensemble de l'occupation du site durera plus que 10 ans en raison des étapes d'utilisation. M. Raeis répond qu'il y a une période de remise en état de 3 ans avant la remise en culture. Mais il mentionne qu'il n'y aura plus d'activités à ce moment et donc plus de nuisances. La députée évoque ensuite la décharge de Mâchefer et elle demande ce qu'il en est de ce projet. M. Hodgers répond que les SIG sont mandatés pour ce projet et il mentionne que les chercheurs parviendraient à réduire drastiquement ce site. Il signale par ailleurs être en train de négocier avec les autres cantons l'exportation de déchets, mais il mentionne que cette alternative ne pourra pas être durable. M. Raeis signale qu'il est difficile de comparer les deux décharges qui ont des natures très différentes. Il remarque que c'est de la responsabilité du canton de gérer les déchets et de tout mettre en œuvre pour réduire les sources. La députée socialiste se demande tout de

même ce qui attend les habitant.e.s de cette région à l'avenir. M. Raeis répond qu'il est difficile de dire pour le moment où se trouvera la décharge. Il rappelle que trois lieux ont été identifiés et il mentionne que les études portent sur l'analyse des critères géologiques.

Une députée PDC se demande ce qui se passera pour l'éleveur de bisons. Elle rappelle que ce type d'élevage coûte très cher. M. Raeis ne sait pas ce qu'il en est. Il ajoute que cette question doit être traitée dans le rapport d'impact sur l'environnement. Il rappelle toutefois que de nombreux agriculteurs sont satisfaits de pouvoir mettre des terrains à disposition pour des décharges. La députée demande combien de temps durera l'exploitation de la décharge, toutes étapes confondues. M. Raeis répond qu'elle fonctionnera une dizaine d'années. Il rappelle qu'historiquement, le canton s'est reposé sur les gravières pour déposer les déblais, et il mentionne que ces décharges ont pour but de créer une soupape permettant de diminuer la pression existante au sein des entreprises. La députée demande quelle est la superficie de la décharge prévue. M. Raeis répond qu'il s'agit de 70 hectares.

Un député PLR déclare qu'avoir réussi à placer une décharge d'une telle taille, si près de l'autoroute et sur des sols ne pouvant pas être exploités, est une solution incroyable. Il félicite les services pour ce résultat. Il demande ensuite si le nombre de décharges de plus petite taille et les tonnes de CO_2 économisés pourront être calculés avec cette décharge. M. Raeis répond qu'il n'y a pas eu de calcul dans ce sens. Il mentionne que c'est la première fois qu'une décharge de ce type est envisagée. Il ajoute que certains matériaux partent à 100 kilomètres et il mentionne que ce site permettra de diviser par trois ou quatre l'impact lié au transport.

Un député PLR demande si des solutions de revalorisation ont été envisagées pour ces déchets. M. Raeis répond que son service tente de sensibiliser les acteurs pour développer des solutions de valorisation, mais il mentionne que cela dépend de la qualité des déblais. Il indique que les fouilles du CEVA ont permis ainsi de valoriser les graviers. Il ajoute qu'il est toutefois très compliqué de trouver des solutions, puisque cela coûte de l'argent et de la place. Il ajoute en outre que les infrastructures nécessaires ne peuvent être créées qu'en zone industrielle, là où le terrain est trop cher pour ce type de démarches. Il signale encore que la législation parle de « matériaux non valorisables » et il déclare qu'il s'agit donc d'une interprétation à poser.

Déclaration des groupes

Un député PLR déclare que son groupe estime que la croissance du canton produit des déchets qu'il faut bien mettre quelque part, et il remarque que la situation qui est envisagée satisfait les agriculteurs et permettra de redonner des sols disponibles à l'agriculteur dans quelques années. Il ajoute que son groupe propose donc le dépôt de la pétition.

Une députée Verte mentionne que son groupe est surpris par l'emprise de ce projet. Elle ajoute qu'il existe d'autres décharges de ce type, beaucoup plus petites, et elle pense qu'il serait nécessaire de reconsidérer la taille de ce site. Elle rappelle en outre qu'un autre projet de décharge est également envisagé à proximité, mettant la région sous pression. Elle rappelle par ailleurs qu'il y a une vraie question de fonds sur la surdensification et la boulimie constructive dont fait l'objet le canton et elle déclare que, pour toutes ces raisons, son groupe soutiendra cette pétition.

Une députée socialiste mentionne que les pétitionnaires étaient en faveur d'une solution envisageant un redimensionnement de cette décharge. Elle ajoute que les signatures sont nombreuses et elle pense qu'il est nécessaire de tenir compte de ces inquiétudes. Elle mentionne que renvoyer cette pétition à l'Etat permettrait de garantir un dialogue entre celui-ci et les habitants.

Un député d'Ensemble à Gauche déclare que son groupe partage les propos de la députée Verte et acceptera le renvoi de la pétition au Conseil d'Etat.

Un député PLR rappelle que le projet n'a pas encore été déposé et il remarque que renvoyer cette pétition revient à demander au Conseil d'Etat de fournir un rapport sur un projet qui n'est pas encore abouti.

Une députée MCG déclare que la plupart des pétitions sont généralement tardives, ce qui est regrettable. Elle ajoute que le passage de nombreux camions nuit véritablement à la qualité d'une région, mais, ne parvenant pas à s'imaginer la réalité, elle s'abstiendra.

Le président passe au vote du renvoi de la P 2058 au Conseil d'Etat :

Oui :	7 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 1 PDC)
Non :	4 (4 PLR)
Abstentions :	4 (1 PDC, 1 UDC, 2 MCG)

Le renvoi au Conseil d'Etat est accepté.

Pétition
(2058-A)

Non à la décharge de matériaux inertes d'excavation

Mesdames et
Messieurs les députés,

Les communes de Bellevue et de Collex-Bossy sont pressenties pour accueillir un projet de décharge gigantesque et démesuré de matériaux inertes d'excavation sur le terrain des bisons (le Crest d'El, les Biolays), et le Bracasset (voir plan).

- 200 camions en moyenne par jour ;
- atteinte grave à la santé : poussières, particules fines et nuisances sonores ;
- dangerosité pour les piétons, cyclistes, motocyclistes ;
- surcharge du réseau routier déjà saturé.

Les habitants de ces deux communes subissent déjà fortement les nuisances de l'autoroute et de l'aéroport.

Nous soulignons qu'un projet de décharge a été abandonné à Plan-les-Ouates à cause de la proximité des habitations. Le projet à Bellevue et Collex-Bossy se trouve juste en face d'habitations !

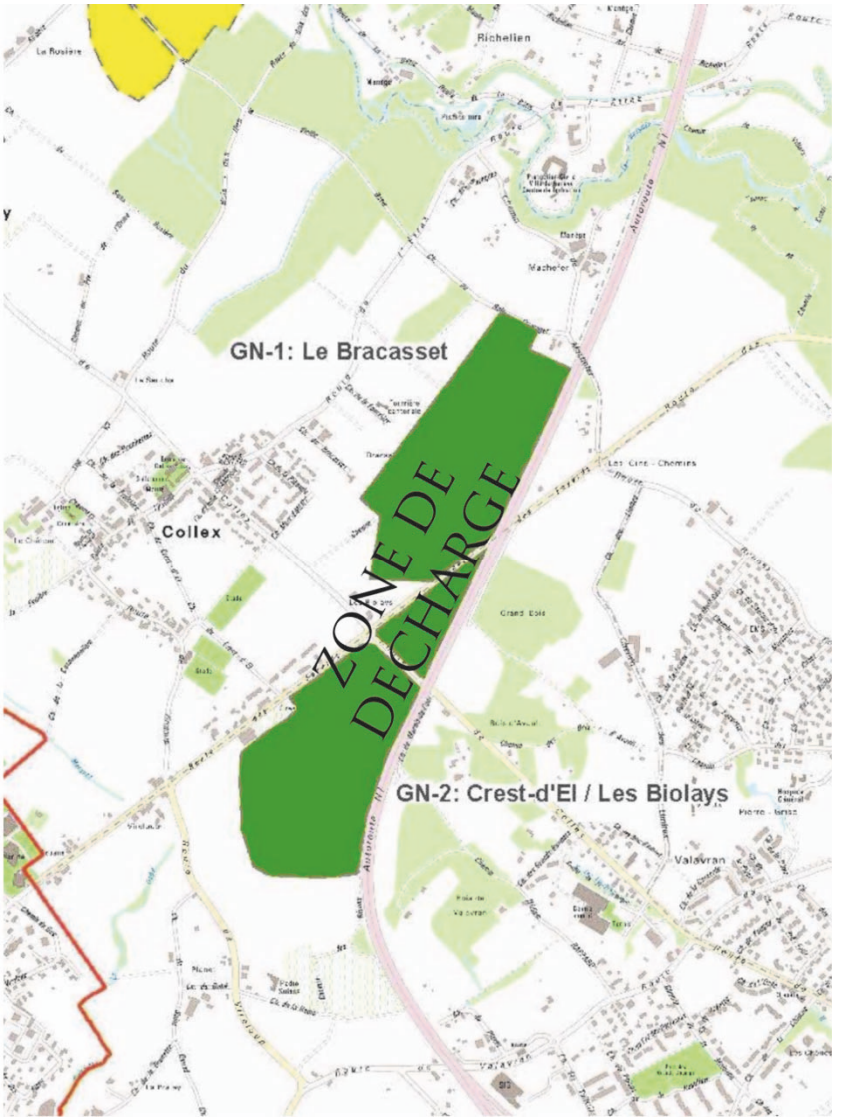
Les riverains (les habitants, et également les utilisateurs des terrains de football du Stade Marc-Burdet) vont subir ces nuisances.

Si ce projet était mené à bien, le poumon vert de Collex-Bossy serait mis à mal.

Du fait que ce projet va toucher une région déjà mise sous une pression environnementale considérable, nous demandons au Grand Conseil de reconsidérer son choix et d'abandonner la réalisation de cette décharge.

N.B. 1025 signatures

Association de Sauvegarde des Intérêts
de Collex-Bossy et de ses Environs
ASICB & E
c/o Ulla Birk
Chemin de Crest-d'El 9
1239 Collex-Bossy


Richelien
GN-1: Le Bracasset
ZONE DE DECHARGE
Collex
GN-2: Crest-d'El / Les Biolays
Valavran

ANNEXE 1

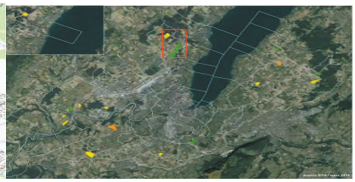
ASSOCIATION DE SAUVEGARDE DES INTERETS DE COLLEX-BOSSY ET SES ENVIRONS

(ASICB&E)

1

DECHARGE DE MATERIAUX INERTES A BELLEVUE ET COLLEX-BOSSY. QUELLES INFORMATIONS?

- Zone de la décharge : selon nos estimations, la décharge aura une taille d'environ **700'000m2**[1] ce qui représente environ **100 stades de foot**. Elle se trouvera *en face et à proximité (parfois même à moins de 10m)*[2] de nos habitations, de plusieurs places de jeux, de notre stade de football où des équipes de Collex-Bossy, Genthod, Bellevue et Chambésy s'entrainent régulièrement et de notre école. Un volume annoncé à la mairie de Collex-Bossy a, selon le PV de Bellevue du 4 octobre 2016, augmenté de 1/3 ![3]



2

1 – Nous avons effectué une estimation sur la base d'extraits du registre foncier (Annexe 1) et arrondi notre chiffre vers le bas (de 738'000 m2 arrondi à 700'000 m2). En complément, un stade de foot fait 7'000m2.

2 – Selon les images des plans présentés sur le plan directeur des décharges pour matériaux d'excavation non pollués (décharges de type A).

3 – «..Le volume des deux sites GN1 et GN2 n'excède pas 2'000'000 de m3 au total…» selon le PV du 14 mars 2016 du conseil municipal de Collex-Bossy (annexe 3). Selon le PV du 4 octobre 2016 de Bellevue «…Total du volume de gravats estimé à 3.2 millions m3 au lieu de 2…» (annexe 2)

SUITE: DECHARGE DE MATERIAUX INERTES A BELLEVUE ET COLLEX-BOSSY. QUELLES INFORMATIONS?

- **200 camions**[4] par jour devraient venir «vider» leur contenu auxquels devraient s'ajouter des **engins de chantier** qui seront au travail de manière constante**.**
- Le carrefour de Colovrex, qui serait utilisé par ces camions, est déjà une source de danger dû au trafic excessif.

Environ 30 camions par heure devraient vider leur contenu chaque jour

Un jour comme un autre sur la route de Colovrex…

Le défilé de voitures continue chaque jour sur la route des Fayards…

3

4 – selon PV du 14 mars 2016 (annexe 3) du Conseil municipal de Collex-Bossy, il y a une mention «… Considérant que le trafic poids lourds (estimé à plus de 200 camions par jours) induit par l'exploitation des futures décharges à matériaux inertes d'excavation aura un impact très significatif pendant de nombreuses années pour Collex-Bossy et les communes voisines ; Constatant que le trafic pendulaire est en constante augmentation..».

Par ailleurs, le Conseil municipal de Bellevue s'est réuni le 4 octobre 2016 et a obtenu une moyenne exacte de 236 camions par jour de la part de Monsieur J. Martelain. (annexe 2).

SUITE: DECHARGE DE MATERIAUX INERTES A BELLEVUE ET COLLEX-BOSSY. QUELLES INFORMATIONS?

- **La durée** initiale de la décharge était, au départ, de 3 à 5 ans[5] selon les informations disponibles à la mairie de Collex puis très vite, cela a changé. Selon celles de la mairie de Bellevue, la durée prévue est de **10 ans voire plus[6].** Quid du retard systématique des chantiers de cette envergure?
- Les mesures contre les nuisances seraient prises en charge pendant toute la durée de l'exploitation par un «consortium d'entreprises exploitantes et des propriétaires concernés» alors qu'il s'agit de projets de l'Etat impactant les résidents. A l'heure actuelle, les mesures concrètes évoquées seraient **un remblai servant «d'antibruit» et des brumisateurs «antipoussière»[7].**
- Lors des **séances publiques** de 2016 et 2018 du DETA[8], la population n'a eu aucune information sur les nuisances relatives à ce projet. C'est pour cela que la population n'a pas réagi!

4

5 – selon le PV du 14 mars 2016 du Conseil municipal de Collex-Bossy (annexe 3) «…l'exploitation sur les deux sites GN1 et GN2 ne dépasse pas 5 ans au total…»

6 – selon le PV du 4 octobre 2016 du Conseil municipal de Bellevue (annexe 2) «…durée estimée à 8-10 ans…»

7 – selon les PV déjà mentionnés et une discussion que nous avons eue avec le maire actuel de Collex-Bossy en janvier 2019.

8 – présentation du DETA du 20 mars 2018 (annexe 4) et présentation du GESDEC du 1er mars 2016 (annexe 5).

Qu'est-ce qu'une décharge de «matériaux inertes d'excavation non pollués, de type A»?

D'après M. Jacques Martelain, Directeur du service de géologie, sols et déchets (GESDEC) il s'agit : « principalement de la terre plus ou moins caillouteuse ou argileuse selon sa provenance» (article de la Tribune du 6 février 2019).

5

Ces matériaux inertes d'excavation non pollués seront certainement ***des «déchets à valoriser" ,*** c'est-à-dire peut-être réutilisés *(selon le Gesdec ECOMAT - brochure excavation 2016).*

Cela signifie que, non seulement, des camions viendraient déposer leur contenu mais aussi, qu'ils devraient venir, selon les besoins du Canton, rechercher une partie de ces «matériaux» en vue de leur revalorisation.

Bien que les matériaux inertes non pollués soient, certes, des matériaux qui n'ont subi aucune modification chimique dangereuse, tout ce mouvement produit de la poussière et des particules fines!

6

Vue aérienne du village de Collex

C2

Vue aérienne du village de Collex

Stade Marc Burdet qui accueille des équipes composées principalement d'enfants des communes de Bellevue, Genthod, Collex-Bossy et Chambésy

Zone de transit, principalement transfrontalier

Proximité de l'autoroute

Habitants du Crest d'El (centaine de personnes). Des aires de jeux se trouvent à cet endroit.

CETTE ZONE EST AUSSI TOUCHEE PAR LE TRAFIC AERIEN!

Slide 8

C2 Cecilia; 20.03.2019

Nuisances déjà existantes

LA POLLUTION DE L'AIR ACTUELLE DANS LA ZONE EST GENEREE PAR:

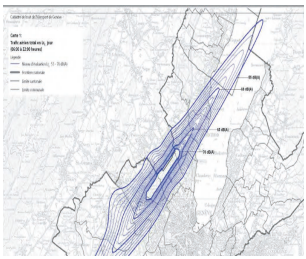
- LE TRAFIC AERIEN
- L'AUTOROUTE
- LE TRAFIC TRANSFRONTALIER (COLLEX A DEUX FRONTIERES A ELLE SEULE)
- LE TRAFIC COMMUNAL HABITUEL

A LAQUELLE DEVRAIENT S'AJOUTER 200 CAMIONS PAR JOUR AINSI QUE DES ENGINS DE CHANTIER QUI DEVRAIENT APPORTER DE LA POUSSIERE ET DES PARTICULES FINES!

POURTANT: il existe des lois afin de protéger l'air des pollutions atmosphériques incommodantes et dangereuses. De plus, l'Etat de Genève communique constamment à propos de son souci environnemental et de ses compétences en ce qui concerne la protection du bien-être de ses habitants. MYTHES ET REALITES!

9

Le cadastre de bruit du trafic aérien nous permet de suivre le parcours des avions qui circulent chaque jour dans la zone prévue pour une décharge à gravats!



10

Suite: nuisances déjà existantes

LES BRUITS ACTUELS DANS LA ZONE SONT, EUX AUSSI, GENERES PAR LES MEMES SOURCES DE NUISANCE MENTIONNEES SUR LA PAGE PRECEDENTE, C'EST-À-DIRE LE TRAFIC AERIEN, L'AUTOROUTE, LE TRAFIC TRANSFRONTALIER ET LE TRAFIC COMMUNAL.

AUXQUELS DEVRAIENT S'AJOUTER PLUS DE 200 CAMIONS PAR JOUR ET DES ENGINS DE CHANTIER SUR SITE PENDANT 10 ANS VOIRE PLUS.

VOICI LES SONS PRODUITS PAR DES ENGINS DE CHANTIER ET UN CAMION QUI DEVERSE SON CHARGEMENT!

POURTANT, il existe à nouveau une loi qui a pour but de protéger la population des bruits incommodants et dangereux pour la santé (anxiété, dépression, …)!

11

Exemple de l'efficacité de ces soi-disantes buttes anti-bruit…

D'après ce texte, même une butte de 16m n'arrive pas à atténuer le bruit des avions au rez-de-chaussée des immeubles situés en bordure de la butte.

Mont Pachoud

Informés en octobre 1981 par les *Echos de la Mairie* (encart du journal *Ensemble*) puis par l'exposition d'une maquette au Centre commercial, les Meyrinois se rendent vraiment compte de l'impact de la future butte lors de la pose des gabarits par l'Etat en mai 1982, dans un champ encore plat. Le projet suscite alors des oppositions (avec pétition de plus de 300 signatures), notamment des riverains et des habitants des immeubles proches. Ils invoquent l'impact visuel (la butte va leur boucher la vue), les nuisances causées par le chantier et remettent en cause l'efficacité d'isolation phonique attribuée à la butte. La suite leur donnera raison sur ce point : « Dans une étude prévisionnelle, nous avions calculé que la butte pourrait contribuer à réduire le bruit des avions au maximum de 4,5 décibels, et ceci, uniquement au niveau du rez-de-chaussée des immeubles bordant la butte, à l'avenue de Feuillasse. Des mesures réalisées par la suite ont démontré qu'on n'avait même pas obtenu l'atténuation escomptée » (propos de Jean-Claude Landry, directeur du laboratoire d'écotoxicologie rapportés dans la *Tribune de Genève* du 01.09.1988). A Meyrin, le projet est défendu par le conseiller administratif en charge de l'urbanisme, Pierre Pachoud, raison pour laquelle les Meyrinois, notamment les opposants, ont assez rapidement surnommé la butte de Riantbosson le « mont Pachoud » ou encore la « butte à Pachoud », bien qu'il n'en soit pas l'initiateur.

https://www.meyrin.ch/sites/default/files/inlinefiles/Butte%20de%20Riantbosson_2015.pdf

12

Particules fines

Les particules fines proviennent principalement des zones à forte densité de trafic mais aussi de matériaux d'origine naturelle («matériaux inertes»).

Les particules fines pénètrent profondément dans le corps par la respiration. Une partie de ces poussières inhalées reste, suivant leur taille, et va s'accumuler dans le corps ce qui a forcément un impact sur la santé dont les symptômes peuvent être:

13

PRESENTATION PAR DR. BIRK ULLA

14

Risque de pollution par PM10 et poussières de plus grande taille

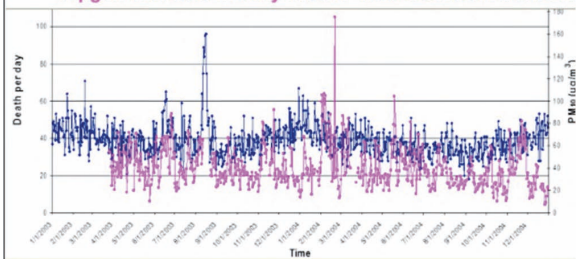
Route des Fayards

Hundreds of time-series studies confirm:

Swiss TPH

Number of DEATHS increase by 1-2% for every

10µg/m³ increase in daily mean PM_{10} concentration



14

Joint ERS/ATS policy Statement: What constitutes an adverse health effect of air pollution

Thurston et al, Eur Respir J, Dec 2016

Swiss TPH

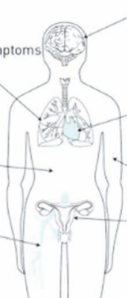
Conditions and biomarkers affected by outdoor air pollution

(Bold: conditions included in the Global Burden of Disease)

Respiratory disease mortality
Respiratory disease morbidity
Lung cancer
Pneumonia
Upper and lower respiratory symptoms
Airway inflammation
Decreased lung function
Decreased lung growth

Insulin resistance
Type 2 diabetes
Type 1 diabetes
Bone metabolism

High blood pressure
Endothelial dysfunction
Increased blood coagulation
Systemic inflammation
Deep venous thrombosis



Stroke
Neurological development
Mental health
Neurodegenerative diseases

Cardiovascular disease mortality
Cardiovascular disease morbidity
Myocardial infarction
Arrhythmia
Congestive heart failure
Changes in heart rate variability
ST-segment depression

Skin ageing

Premature birth
Decreased birthweight
Decreased fetal growth
Intrauterine growth retardation
Decreased sperm quality
Pre-eclampsia

Sources de PM10

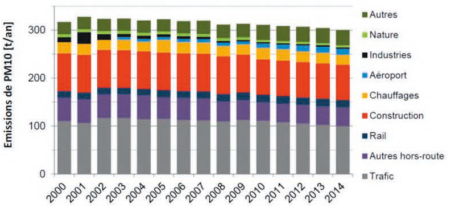
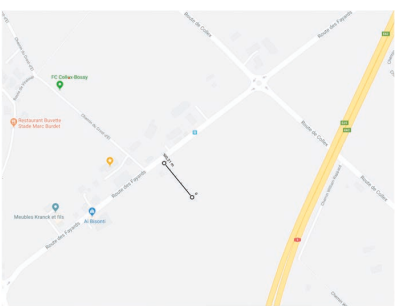


Figure 5 Emissions de particules fines (PM10) par source émettrice pour le canton de Genève (données CADERO, SABRA). La source «autres hors-route» comprend les secteurs de la navigation, de l'agriculture et de la sylviculture. La source «autres» comprend notamment les feux en plein air de résidus agricoles.

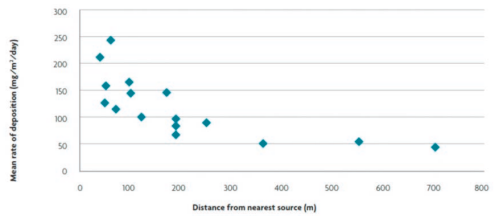
Dans le canton de Genève, les émissions de poussières fines stagnent depuis les années 2000. En 2014, les sources principales émettant des PM10 sont le trafic (33%) et la construction (24 %).

Situation Route des Fayards



Propagation de poussières

Table A2-1
Granitic Quarries: Mean Dust Deposition as a Function of Distance from Quarry Operations

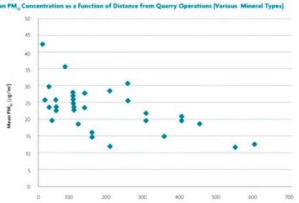


Guidance on the Assessment of Mineral Dust Impacts on Planning, Institute of Air Quality Management

Propagation de PM10 mésurée dans les environs d'une gravière en Angleterre

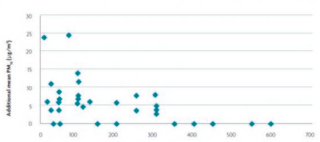
PM_{10} concentrations
The following graph represents gravimetric and equivalent PM_{10} measurements undertaken at a variety of distances from assorted mineral site categories (granitic, sand and gravel, limestone, opencast coal and clay). Each data point represents the PM_{10} values for monitoring periods ranging from 4 months to annual means. These generic values show dispersion of PM_{10} concentrations as a function of distance from nearest potential sources.

Table A2-3
Mean PM_{10} Concentration as a Function of Distance from Quarry Operations (Various Mineral Types)



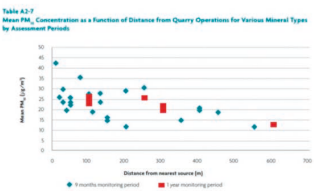
The following generic values represent the mean additional gravimetric and gravimetric equivalent PM_{10} concentrations above nearest AURN urban/rural background (or other local background monitoring sites) allowing consideration of 'additional' site derived PM_{10} concentrations, as a function of distance from the nearest potential dust generating operations.

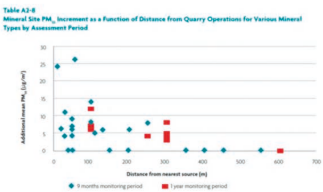
Table A2-4
Mineral Site PM_{10} Increment as a Function of Distance from Quarry Operations (Various Mineral Types)



Guidance on the Assessment of Mineral Dust Impacts on Planning, Institute of Air Quality Management, www.iaqm.co.uk

Propagation de PM10 pour des différentes durée de mesures





Guidance on the Assessment of Mineral Dust Impacts on Planning, Institute of Air Quality Management, www.iaqm.co.uk

Immissions de PM10 à l'état actuel (2010)

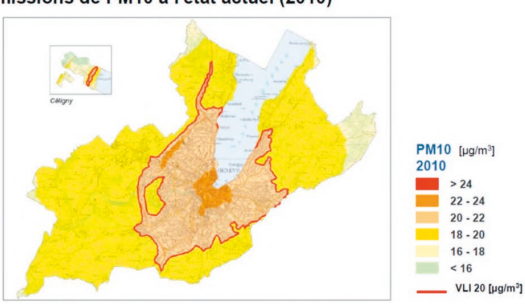


Figure 4 Carte des immissions de PM10 modélisée pour l'année 2010; extrapolation des calculs des émissions calibrés à partir de mesures effectuées par le ROPAG. Les couleurs orange et rouge correspondent à des périmètres non conformes à la VLI de l'OPair.

Source: Office cantonal de l'environnement, ROPAG

Rapport sur la qualité de l'air

Figure 1. *Emplacement des stations fixes du ROPAG*

Dépassement Valeur limite

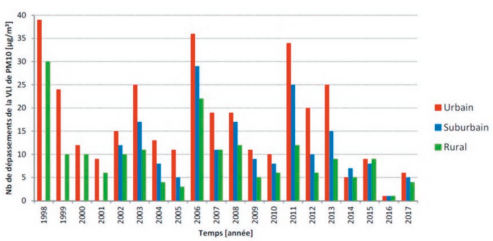


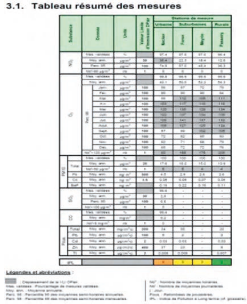
Figure 9. *Nombre de dépassements de la VLI OPair journalière pour les PM10*

Source: Office cantonal de l'environnement, ROPAG

Rapport sur la qualité de l'air à Genève

3. Récapitulatifs de l'année 2017

3.1. Tableau résumé des mesures



PM10		Mes. validées	%		100	100	100	100
	Total	Moy. ann.	µg/m^3	**20**	17.6	16.2	15.2	13.9
		Nb^j>50 µg/m^3	nb	**1**	6	5	4	4
	Pb	Moy. ann.	ng/ m^3	**500**	4.5	2.9	2.6	2.6
	Cd	Moy. ann.	ng/ m^3	**1.5**	0.08	0.08	0.07	0.06
	BaP	Moy. ann.	ng/ m^3		0.19	0.22	0.15	0.11

Source: Office cantonal de l'environnement, ROPAG

Limitation de l'envol des poussières par brumisateurs

- Alimentation des brumisateurs uniquement par eau courante pour limiter la contagion avec des germes
- Risque de propagation de germes par gouttelettes d'eau (par exemple légionellose, pneumonie létale dans 5-10% des cas malgré le traitement antibiotique)
- En cas de canicule et de sécheresse prolongée (réchauffement climatique!), risque de manque d'eau et donc risque d'arrêt des brumisateurs et d'une propagation très importante des poussières

En résumé

Tous les **déchets des grands chantiers de Genève** devraient être supportés, principalement, par les habitants du Crest d'El et de Collex-Bossy alors qu'ils concernent **tout le canton**!

La pollution est déjà bien présente sur notre petite commune! A cela devrait s'ajouter plus de **200 camions par jour et des engins de chantier,** ce qui va bien entendu augmenter le taux de particules fines et autres gaz déjà élevés et ce pendant **10 ans voire plus**!

La dimension de la décharge envisagée **est gigantesque et non proportionnelle à la commune de Collex-Bossy**. Comment est-il possible, à notre époque, et qui plus est, en Suisse, pays à la pointe au niveau de la recherche en ce qui concerne la santé et la technologie, que l'Etat de Genève ait pu imaginer un projet pareil qui **touche entre autres à la santé** des habitants…

Pourquoi notre territoire devrait-il devenir la plus grande poubelle de Genève et ses habitants un simple dommage collatéral de tous ces grands projets???

28

- De plus, comment se fait-il que notre commune continue à être menacée par le projet de la décharge bioactive?
- Comment se fait-il que les experts et techniciens du GESDEC ne présentent pas d'alternatives réellement à la pointe du progrès telles que celles utilisées ailleurs en Suisse?
- Quelle est la stratégie de l'Etat pour tous ces matériaux d'excavations qui risquent, dans un futur plus ou moins proche, de devoir être réutilisés?
- Quid des études d'impact demandées depuis 2016?
- **En conclusion, nous souhaitons l'abandon de ce projet de décharge mais sommes disposés à étudier des alternatives dans un esprit de concertation, en tenant évidemment compte des défis auxquels fait face le canton de Genève**

29

ANNEXES

NOTRE CONSTITUTION

– Art. 74 Protection de l'environnement

[1] La Confédération légifère sur la protection de l'être humain et de son environnement naturel contre les atteintes nuisibles ou incommodantes.

[2] Elle veille à prévenir ces atteintes. Les frais de prévention et de réparation sont à la charge de ceux qui les causent.

[3] L'exécution des dispositions fédérales incombe aux cantons dans la mesure où elle n'est pas réservée à la Confédération par la loi.

– Art. 75 Aménagement du territoire

[1] La Confédération fixe les principes applicables à l'aménagement du territoire. Celui-ci incombe aux cantons et sert une utilisation judicieuse et mesurée du sol et une occupation rationnelle du territoire.

[2] La Confédération encourage et coordonne les efforts des cantons et collabore avec eux.

[3] Dans l'accomplissement de leurs tâches, la Confédération et les cantons prennent en considération les impératifs de l'aménagement du territoire.

NOTRE CODE CIVIL

– Art. 684 B. Restriction de la propriété foncière / III. Rapport de voisinage / 1. Atteintes excessives

III. Rapport de voisinage

1. Atteintes excessives[1]

[1] Le propriétaire est tenu, dans l'exercice de son droit, spécialement dans ses travaux d'exploitation industrielle, de s'abstenir de tout excès au détriment de la propriété du voisin.

[2] Sont interdits en particulier la pollution de l'air, les mauvaises odeurs, le bruit, les vibrations, les rayonnements ou la privation de lumière ou d'ensoleillement qui ont un effet dommageable et qui excèdent les limites de la tolérance que se doivent les voisins d'après l'usage local, la situation et la nature des immeubles.[2]

[1] Nouvelle teneur selon le ch. I 1 de la LF du 11 déc. 2009 (Cédule hypothécaire de registre et droits réels), en vigueur depuis le 1er janv. 2012 (RO 2011 4637; FF 2007 5015).
[2] Nouvelle teneur selon le ch. I 1 de la LF du 11 déc. 2009 (Cédule hypothécaire de registre et droits réels), en vigueur depuis le 1er janv. 2012 (RO 2011 4637; FF 2007 5015).

– Art. 685 B. Restriction de la propriété foncière / III. Rapport de voisinage / 2. Fouilles et constructions / a. Règle

2. Fouilles et constructions

a. Règle

[1] Le propriétaire qui fait des fouilles ou des constructions ne doit pas nuire à ses voisins en ébranlant leur terrain, en l'exposant à un dommage ou en compromettant les ouvrages qui s'y trouvent.

[2] Les dispositions légales concernant les empiétements sur fonds d'autrui s'appliquent aux constructions contraires aux règles sur les rapports de voisinage

30

814.01

Loi fédérale sur la protection de l'environnement

(Loi sur la protection de l'environnement, LPE)

du 7 octobre 1983 (Etat le 1er janvier 2018)

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'art. 74, al. 1, de la Constitution[1,2]
vu le message du Conseil fédéral du 31 octobre 1979[3],
arrête:

Titre 1 Principes et dispositions générales
Chapitre 1 Principes

Art. 1 But

[1] La présente loi a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes, et de conserver durablement les ressources naturelles, en particulier la diversité biologique et la fertilité du sol.[4]

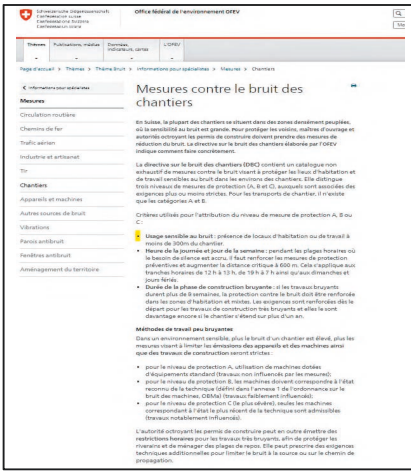
[2] Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt.

1.1 Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, état le 1er juillet 2008)

L'OPB (Art. 1) a pour but de protéger contre le bruit nuisible ou incommodant. Elle régit:

- la limitation des émissions de bruit extérieur produites par l'exploitation d'installations nouvelles ou existantes au sens de l'art. 7 de la loi,
- la délimitation et l'équipement de zones à bâtir dans des secteurs exposés au bruit,
- l'attribution du permis de construire pour les bâtiments disposant de locaux à usage sensible au bruit et situés dans des secteurs exposés au bruit,
- l'isolation contre le bruit extérieur et intérieur des nouveaux bâtiments disposant de locaux à usage sensible au bruit,
- l'isolation contre le bruit extérieur des bâtiments existants disposant de locaux à usage sensible au bruit,
- la détermination des immissions de bruit extérieur et leur évaluation à partir de valeurs limites d'exposition.

31



Office fédéral de l'environnement OFEV

Thèmes | Publications, médias | Données, indicateurs, cartes | L'OFEV

Page d'accueil > Thèmes > Thème Bruit > Informations pour spécialistes > Mesures > Chantiers

< Informations pour spécialistes

Mesures

Circulation routière
Chemins de fer
Trafic aérien
Industrie et artisanat
Tir
Chantiers
Appareils et machines
Autres sources de bruit
Vibrations
Parois antibruit
Fenêtres antibruit
Aménagement du territoire

Mesures contre le bruit des chantiers

En Suisse, la plupart des chantiers se situent dans des zones densément peuplées, où la sensibilité au bruit est grande. Pour protéger les voisins, maîtres d'ouvrage et autorités octroyant les permis de construire doivent prendre des mesures de réduction du bruit. La directive sur le bruit des chantiers élaborée par l'OFEV indique comment faire concrètement.

La directive sur le bruit des chantiers (DBC) contient un catalogue non exhaustif de mesures contre le bruit visant à protéger les lieux d'habitation et de travail sensibles au bruit dans les environs des chantiers. Elle distingue trois niveaux de mesures de protection (A, B et C), auxquels sont associées des exigences plus ou moins strictes. Pour les transports de chantier, il n'existe que les catégories A et B.

Critères utilisés pour l'attribution du niveau de mesure de protection A, B ou C:

- **Usage sensible au bruit :** présence de locaux d'habitation ou de travail à moins de 300m du chantier.
- **Heure de la journée et jour de la semaine :** pendant les plages horaires où le besoin de silence est accru, il faut renforcer les mesures de protection préventives et augmenter la distance critique à 600 m. Cela s'applique aux tranches horaires de 12 h à 13 h, de 19 h à 7 h ainsi qu'aux dimanches et jours fériés.
- **Durée de la phase de construction bruyante :** si les travaux bruyants durent plus de 8 semaines, la protection contre le bruit doit être renforcée dans les zones d'habitation et mixtes. Les exigences sont renforcées dès le départ pour les travaux de construction très bruyants et elles le sont davantage encore si le chantier s'étend sur plus d'un an.

Méthodes de travail peu bruyantes

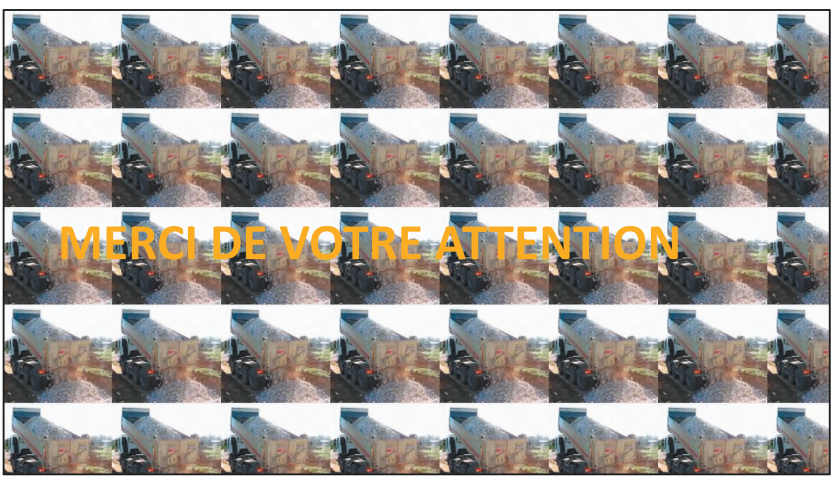
Dans un environnement sensible, plus le bruit d'un chantier est élevé, plus les mesures visant à limiter les émissions des appareils et des machines ainsi que des travaux de construction seront strictes :

- pour le niveau de protection A, utilisation de machines dotées d'équipements standard (travaux non influencés par les mesures);
- pour le niveau de protection B, les machines doivent correspondre à l'état reconnu de la technique (défini dans l'annexe 1 de l'ordonnance sur le bruit des machines, OBMa) (travaux faiblement influencés);
- pour le niveau de protection C (le plus sévère), seules les machines correspondant à l'état le plus récent de la technique sont admissibles (travaux notablement influencés).

L'autorité octroyant les permis de construire peut en outre émettre des restrictions horaires pour les travaux très bruyants, afin de protéger les riverains et de ménager des plages de repos. Elle peut prescrire des exigences techniques additionnelles pour limiter le bruit à la source ou sur le chemin de propagation.

32

Et il y a encore toute une série de lois, ordonnances, règlements pour nous protéger des nuisances! Pourquoi la population de Collex n'a pas été informée des nuisances et des lois qui la protègent?



ANNEXE 2

Décharge de type A
Collex-Bossy / Bellevue

Commission des pétitions

8 avril 2019

Jacques Martelain
Directeur du service de géologie, sols et déchets
Géologue cantonal

RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

Département du territoire
Service de géologie, sols et déchets - GESDEC

De quoi parle-t-on ?

De matériaux d'excavation propres provenant de chantiers :

- **De construction de routes**
- **De construction d'immeubles ou de maisons**
- **Des Grands Projets**
- **Du CEVA, d'En Chardon, de la route des Nations**

Et demain,

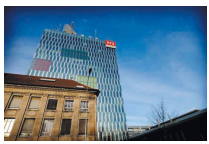
- **des Cherpines**
- **de la gare Cornavin**
- **…**

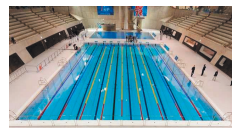
Quelle est la quantité produite ?

Il a été produit 2,5 millions de m^3 de matériaux d'excavation par an en 2014 et 2015, soit environ 200'000 m^3 par mois

Cela représente le volume mensuel de:

- **3 tours RTS**
- **80 piscines olympiques**
- **13'500 camions**





09/04/2019 - Page 3

Ou vont ces matériaux?

Une partie est recyclée : 15%

La majorité sert à combler les gravières : 50%

Le reste est exporté : 35%

09/04/2019 - Page 4

Constat concernant les matériaux minéraux

- En gros, la moitié des matériaux d'excavation produits sur le canton sont exportés (plus de 900'000 m^3 en 2018). Or cette situation n'est pas pérenne
- Il nous faut trouver des solutions à Genève
- Ce sont les décharges de type A en zone agricole

Qu'est-ce qu'une décharge de type A?

C'est une installation de stockage contrôlée pour matériaux d'excavation non pollués (le seul type de déchet admis = matériaux naturels issus des chantiers de terrassement)

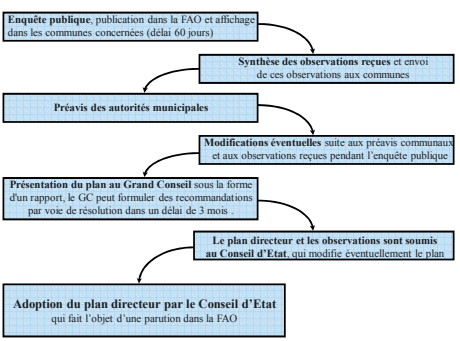
C'est une installation temporaire qui retourne à son affectation d'origine

Plan directeur des décharges de type A

- ✓ **90 sites potentiels répertoriés dans les premières phases du projet**
- ✓ **18 sites retenus dans 5 secteurs**
  - **Arve-Lac ⇨ 5 sites**
  - **Genève Sud ⇨ 2 sites**
  - **Rive gauche ⇨ 2 sites**
  - **Rive droite ⇨ 5 sites**
  - **Genève Nord ⇨ 4 sites**
- ✓ **6'000'000 m^3 de remblais potentiels**

09/04/2019 - Page 7

Plan directeur des décharges de type A adoption



09/04/2019 - Page 8

Procédure d'ouverture d'une décharge de type A sur un site du plan directeur

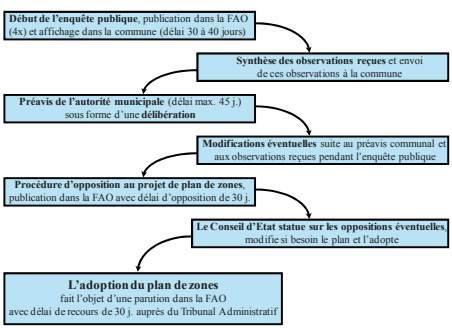
1) Elaboration d'un plan de zones

2) Requête conjointe en autorisation d'exploiter et de construire

Les plans de zones devront notamment:

- Etre accompagnés d'une étude ou d'une notice d'impact sur l'environnement
- Définir le périmètre du projet, les installations nécessaires, les accès, les étapes d'exploitation, la gestion des eaux, les modifications topographiques,…
- Définir les modalités de préservation des sols (décapage, entreposage, remise en place et remise en culture)
- Etre répartis sur le territoire de manière à limiter les transports

Procédure d'adoption d'un plan de zone de décharge de type A

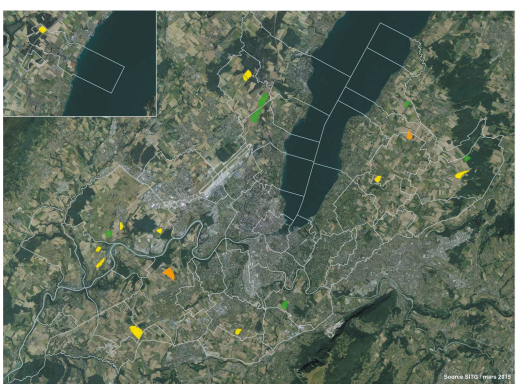


Autorisation d'exploiter une décharge de type A

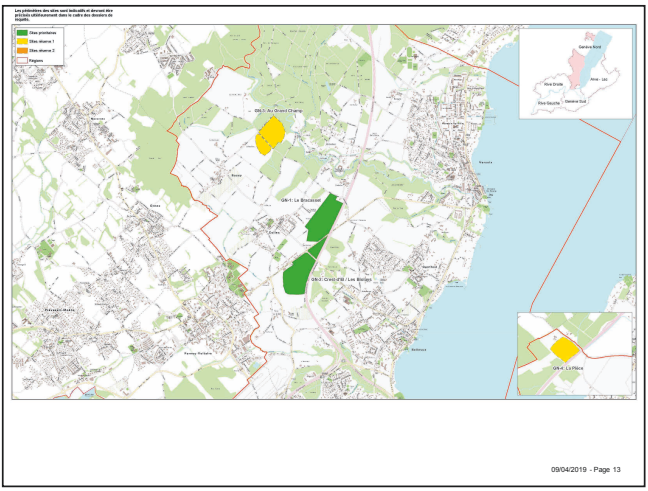
- Délivrée par le GESDEC
- Procédure conjointe avec une autorisation de construire (Enquête technique et préavis communal – Procédure d'opposition)
- Fixe notamment les modalités d'exploitation (y.c. de contrôle des matériaux par l'exploitant) et les détails du projet

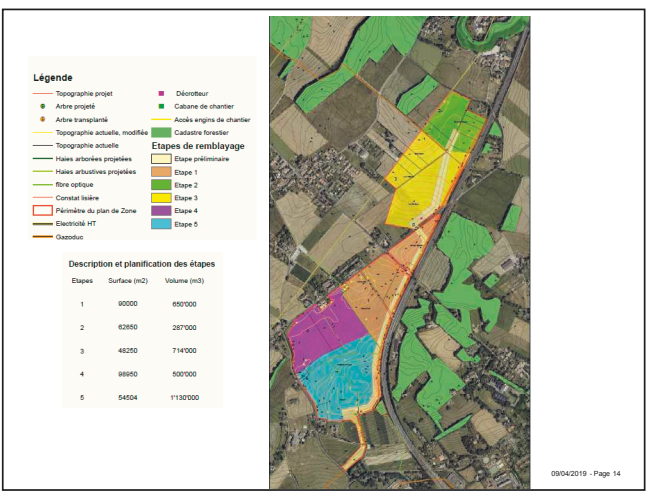
➡ Installation contrôlée par le GESDEC

09/04/2019 - Page 11



09/04/2019 - Page 12


Les périmètres des sites sont indicatifs et devront être précisés ultérieurement dans le cadre des dossiers de requête.
Sites prioritaires
Sites réserve 1
Sites réserve 2
Régions
GR-1: Au Grand Champ
GR-2: Grand'Pâ / Les Bergers
GR-3: Le Bocatet
GR-4: La Place
Genève Nord
Rive Droite
Rive Gauche
Genève Sud
09/04/2019 - Page 13


Légende
Topographie projet
Arbre projeté
Arbre transplanté
Topographie actuelle, modifiée
Topographie actuelle
Haies arborées projetées
Haies arbustives projetées
fibre optique
Constat lisière
Périmètre du plan de Zone
Electricité HT
Gazoduc
Décrotteur
Cabane de chantier
Accès engins de chantier
Cadastre forestier
Etapes de remblayage
Etape préliminaire
Etape 1
Etape 2
Etape 3
Etape 4
Etape 5
Description et planification des étapes
Etapes Surface (m2) Volume (m3)
1 90000 650'000
2 62650 267'000
3 48250 714'000
4 98950 500'000
5 54504 1'130'000
09/04/2019 - Page 14

Quelques chiffres

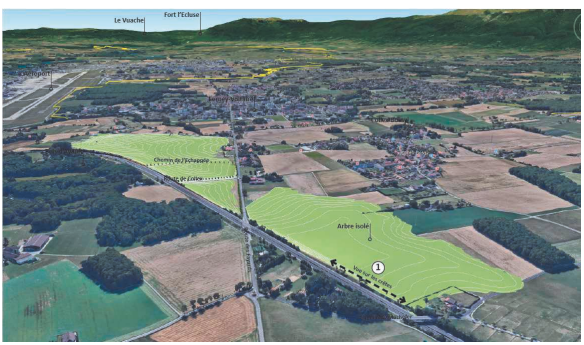
Le volume de stockage définitif de matériaux d'excavation non pollués est d'environ 2'800'000 m^3.

Le périmètre de stockage projeté est d'une surface de 691'738 m^2 et concerne 16 parcelles agricoles

Les contraintes :

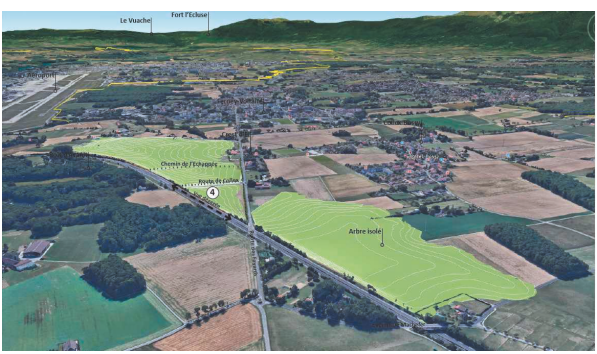
- Ne pas impacter les SDA
- Gérer les eaux de ruissellement en respectant les bassins versants
- Assurer l'exploitabilité mécanisée (6% de pente maximum)
- Limiter les impacts sur le paysage
- Tendre vers un volume maximal pour limiter les surfaces sur le canton

09/04/2019 - Page 15

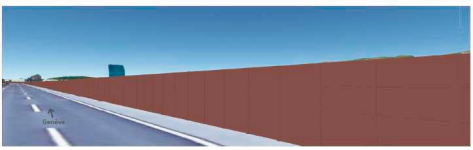


09/04/2019 - Page 16

09/04/2019 - Page 17



09/04/2019 - Page 18



09/04/2019 - Page 19

Merci de votre attention

REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

Département du territoire
Service de géologie, sols et déchets - GESDEC

09/04/2019 - Page 20

Date de dépôt : 20 mai 2019

RAPPORT DE LA MINORITÉ

Rapport de M. Alexis Barbey

Mesdames et
Messieurs les députés,

Le développement économique du canton est avéré et il convient de s'en réjouir. Toutefois, certains inconvénients accompagnent cet état de fait. Les travaux d'aménagement et de construction génèrent inévitablement leur lot de gravats. Ceux-ci sont triés selon leur niveau de contamination par des polluants. Les moins exposés sont qualifiés de matériaux inertes et c'est de ceux-ci qu'il est question ici.

Une minorité de la commission des pétitions se rallie à quelques priorités dans le traitement de ces matériaux inertes :

- **Responsabilité** : Une attitude qui consiste à envoyer nos déchets au-delà des frontières du canton, puis à s'en désintéresser, n'est plus acceptable. Pour pouvoir maîtriser ce traitement de A à Z, il convient de les garder par-devers nous.
- **Minimisation** de l'impact sur la population : A ce titre, il s'agit de rechercher des endroits le moins peuplés possible et des endroits souffrant déjà de certains inconvénients.
- **Phasage :** Autant que possible, il s'agit de ne pas immobiliser toute la surface de la décharge en une fois, mais de le faire par tranche, réduisant ainsi l'impact sur la population et accélérant le retour de la terre à l'agriculture.
- **Proximité :** Pour que la pollution induite par le transport de ces matériaux soit aussi faible que possible, il faut rechercher des solutions qui soient aussi proches que possible.
- **Concentration :** Pour éviter le mitage du territoire par de nombreuses décharges, une concentration des décharges de matériaux inertes est souhaitable. Cela entraîne un plus petit nombre de décharges, mais une taille plus importante.

– **Reddition :** Les décharges de matériaux inertes ont ceci de particulier qu'elles peuvent être rendues à l'agriculture dans un délai relativement bref (ici, il s'agit d'un maximum de 10 ans). Le nécessaire doit donc être fait pour que cette reddition se fasse dans les meilleures conditions possible.

Le résultat de ces considérations : c'est la décharge de Collex-Bossy qui répond au mieux à tous ces critères.

En effet, la commune de Collex-Bossy se trouve à l'intérieur des frontières cantonales, mais a aussi la propriété d'être relativement peu peuplée. Elle a donc la faculté de recevoir une grande décharge en impactant le moins possible la population. Pour réduire encore cet impact, un phasage en cinq étapes a été prévu, pour une durée maximale de 10 ans. Un retour de la première tranche à l'agriculture sera possible au bout de 5 ans déjà. Il convient donc de réfléchir aux nuisances de cette décharge sur 5 ans et pour le cinquième de sa surface.

Le fait que la décharge soit prévue le long de l'autoroute participe aussi largement à la minimisation de son impact. Enfin, la taille importante de cette décharge est un vrai atout puisqu'elle évite de se livrer à la recherche d'une multitude de plus petites décharges qui entraîneraient un véritable mitage du territoire.

Pour toutes ces raisons, la minorité de la commission vous invite à déposer cette pétition sur le bureau du Grand Conseil.