

Date de dépôt: 8 janvier 2002

Messagerie

Rapport

de la commission des pétitions chargée d'étudier la pétition concernant un éboulement de la berge du Rhône, rive droite, au lieu dit « Fin route de Peney-Dessus » jusqu'au pont des Soupirs, route de Charny, passant sur la voie CFF Genève-La Plaine

Rapporteur: M. Jean-Marc Odier

Mesdames et

Messieurs les députés,

« Inexorable » semble bien être le qualificatif convenant le mieux à l'avancée du phénomène géologique auquel les pétitionnaires, emmenés par notre collègue habitant proche du site, le député Louis Serex, veulent rendre attentifs l'autorité cantonale.

« Comment contrecarrer l'inéluctable conséquence de ce phénomène ? » est la question qui motive la démarche des pétitionnaires.

Au cours de ses travaux des 10 et 17 septembre 2001, la commission des pétitions présidée par M. Hubert Dethurens, s'est rendue à l'usine des Cheneviers et à la route de Charny pour constater l'objet de la pétition, ainsi qu'à la mairie de Satigny pour entendre les pétitionnaires et le maire.

Les personnes suivantes ont pu être entendues :

- MM. Pierre Despond, Roger Dettwiller et Roger Burgdorfer, pétitionnaires,
- M. Didier Eissler, secrétaire communal de Satigny,
- MM. Künzi et Nydegger des Services industriels,
- M. Michel Agassiz, chef du service cantonal de géologie.

Description du phénomène

Les intéressants témoignages et auditions, transcrits par M. Frédéric Deshusses, procès-verbaliste, ont permis de mettre en lumière le phénomène naturel de glissement de terrain de la berge de la rive droite du Rhône aux abords de Peney-Dessus. Situé exactement en face du canal d'entrée des barges de l'usine des Cheneviers, le glissement menace d'effondrement la route de Charny entre Peney-Dessus et le pont des Soupirs ainsi que de petites vignes au-dessous de ladite route, dont quelques rangées disparaissent chaque année.

Connu depuis 1940, l'éboulement s'étend sur 1,2 km de long sur une hauteur de 30 m.

Les principales causes sont naturelles et proviennent de l'existence d'un sous-sol composé de couches de différentes natures, gravier, argiles moraines limoneuses, particulièrement peu liées entre elles. Ces strates agissent comme de véritables plaques glissant l'une sur l'autre. La couche superficielle de moraine limoneuse est particulièrement sensible à l'eau et abrite des niches d'arrachement.

Deux autres éléments, dits anthropiques ou artificiels, accentuent ce phénomène d'instabilité. Les vidanges du barrage de Verbois modifient brusquement la pression sur les poches d'eaux souterraines, lesquelles, en se vidant, contribuent à l'affaissement des terrains. A noter qu'en l'absence du barrage, les poches souterraines provoqueraient également, mais dans une moindre mesure, des affaissements de terrain. L'eau du barrage a pour effet de maintenir la pression d'eau dans les poches souterraines, et ce n'est que lorsqu'elles se vident que les affaissements se produisent. Les passages des barges à ordures tournant en direction du canal de l'usine d'incinération provoquent des vagues, ou marnage, qui accélèrent l'érosion des berges.

Depuis 1990, une surveillance s'effectue par les CFF, les SIG et le service du géologue cantonal. Le déplacement moyen observé du terrain est de 24 cm par an, soit à ce jour environ 250 cm.

Retarder la progression du phénomène par un système d'ancrage sous-terrain a été étudié en 1989 par M. Amberger, géologue cantonal, qui avait estimé le coût de l'opération à 63 millions de francs pour une durée d'efficacité de vingt ans.

Actuellement, les CFF, les SIG et l'EPFL effectuent des mesures inclinométriques et des sondages sur les pressions dans les poches d'eau (sondages par piézomètre). Les coûts annuels de surveillance sont évalués entre 100 000 et 150 000 F.

La commune se préoccupe depuis plusieurs années de l'évolution du phénomène et de son impact direct sur la route communale qui s'affaisse régulièrement et dont le revêtement bitumeux se fend. Les échanges de correspondances avec les Services industriels, propriétaires du terrain, et le service cantonal de géologie n'ont pas apporté de solution.

Alertée en début 2001 par M. Pierre Tullen, ingénieur géologue, étudiant le phénomène dans le cadre de son travail de thèse à l'EPFL, sur la dangerosité de l'évolution du phénomène, la commune a pris la décision de fermer la route.

Sans qu'il existe un risque évident d'éroulement brutal de la route, la commune justifie sa fermeture par la responsabilité qui pourrait lui être attribuée en cas d'accidents de voitures consécutifs au mauvais état de la route.

C'est la fermeture de la route qui a déclenché la réaction des pétitionnaires, pour qui cette route est le seul passage à des kilomètres à la ronde des gros engins agricoles. En effet, une moissonneuse-batteuse, par exemple, peut emprunter le pont des Soupîrs de la route de Charny, alors qu'elle ne peut pas passer sous le pont du chemin de fer de l'autre itinéraire.

Depuis, la commune a modifié l'interdiction de circuler de sorte que le trafic agricole soit autorisé. Les pétitionnaires relèvent qu'il s'agit d'une demi-mesure pour limiter les risques, mais pas d'une vraie solution, car la route continuera à s'effondrer.

La solution préconisée par les pétitionnaires est de créer un chemin longeant la voie de chemin de fer pour remplacer le tronçon dangereux de la route de Charny.

Discussion et vote

Il n'existe pas de risque d'éroulement brutal de la route de Charny. Cependant, elle est bel et bien menacée d'effritement progressif et très certainement condamnée à disparaître à terme.

La menace pèse sur un ouvrage d'importance communale, n'impliquant a priori pas directement le canton. Il n'est donc pas surprenant que les démarches de correspondance de la commune vers l'Etat et les Services industriels n'aient à ce jour laissé entrevoir aucune solution.

Responsable du bon entretien de la route, tâche impossible dans le cas particulier, la commune a pris la décision de limiter les risques d'accidents. C'est la voie de la prudence et c'est le rôle des responsables communaux.

Cependant, sans vouloir s'ingérer dans la gestion communale, il apparaît aux commissaires que l'installation progressive de ce phénomène de glissement de terrain aurait dû permettre aux autorités communales de prévoir une solution de remplacement de l'itinéraire menacé, à mettre en place lorsque la décision de fermeture de la route devrait être prise. Ce sentiment se confirme d'autant plus que, compte tenu de l'estimation du coût d'une consolidation, l'avenir de la route ne laisse aucun doute.

S'agissant des autres causes contribuant aux effondrements, à savoir les causes dites « artificielles », les vidanges du barrage et le passage des barges, elles n'auraient pas d'effet si le sous-sol était composé de strates stables entre elles. Bien que secondaires, les causes « artificielles » impliquent de la même manière la responsabilité des exploitations du barrage et de l'usine d'incinération.

Sur la base des informations recueillies lors des auditions et des constatations faites lors du déplacement sur les lieux, la commission propose de renvoyer la pétition au Conseil d'Etat avec les indications suivantes :

1. En cas de projet de la commune de créer un nouveau chemin, passant au nord de la parcelle n° 7653 et longeant la voie du chemin de fer jusqu'au pont des Soupirs, le Grand Conseil est favorable sur le principe.
2. Dans la mesure où les vidanges du barrage et le passage des barges de l'usine sont des causes accélérant le phénomène d'érosion, le canton et les Services industriels devraient être menés à contribuer à toute mesure permettant de limiter le phénomène.

Mise au voix la proposition de renvoi au Conseil d'Etat est adoptée par 8 voix (1 PDC, 2 R, 2 S, 1 AdG) et une abstention (1 Ve).

Compte tenu de ses travaux et des présentes conclusions, la commission des pétitions vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à renvoyer cette pétition au Conseil d'Etat.

Annexes :

- *Extrait de la carte des zones instables, et localisation des points importants*
- *Schéma profil n° 3 Peney- Dessus, montrant les différentes strates*
- *Graphique Peney-Dessus déplacement des repères*

Pétition

(1366)

concernant un éboulement de la berge du Rhône, rive droite, au lieu dit « Fin route de Peney-Dessus » jusqu'au pont des Soupirs, route de Charny, passant sur la voie CFF Genève-La Plaine

Mesdames et
Messieurs les députés,

Très inquiets, voire même étonnés que nos responsables laissent aller une partie du village de Peney-Dessus, une route, une partie de vignoble protégé ainsi qu'un site de vue exceptionnel dans le courant de notre fleuve,

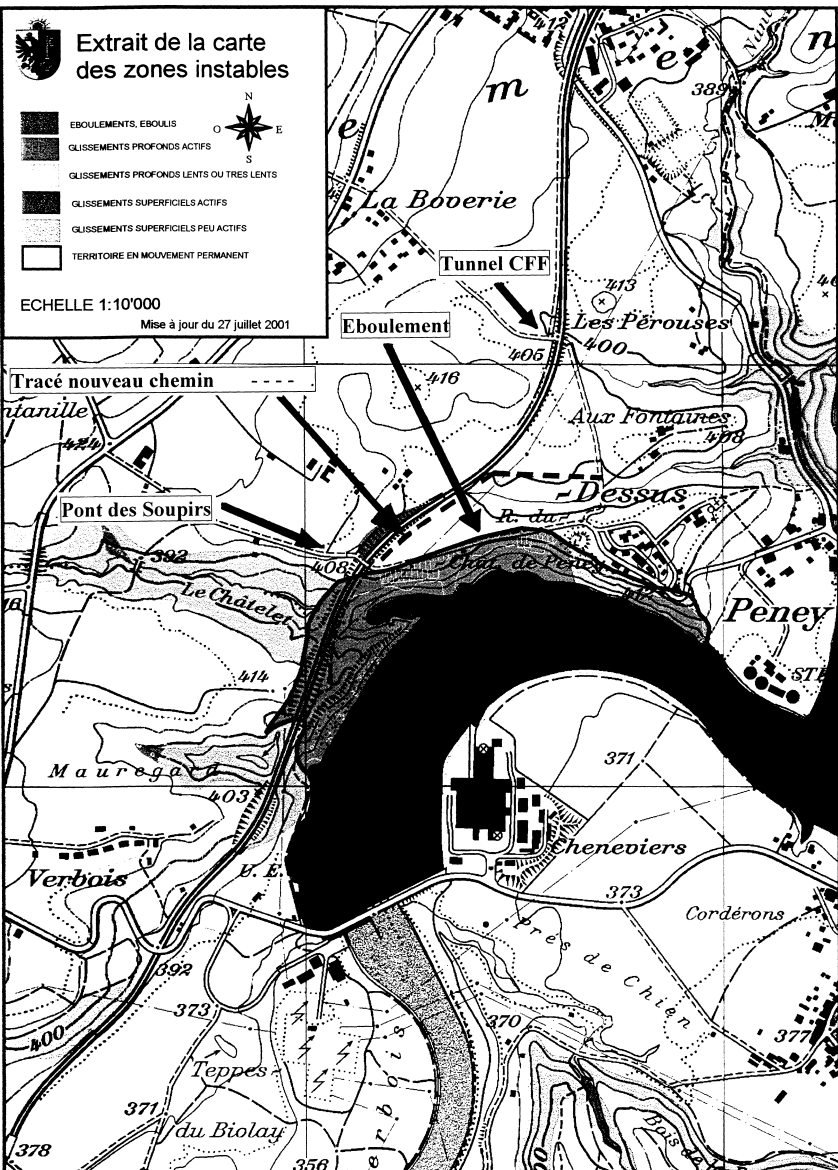
Les soussignés, par cette pétition, vous demandent, Mesdames, Messieurs les députés, de bien vouloir prendre vos responsabilités afin d'éviter un départ précipité pour la Camargue d'un site ô combien historique et sympathique de notre canton.

N. B. : 11 signatures

M. Louis Serex

Route de Charny 36

1242 Satigny



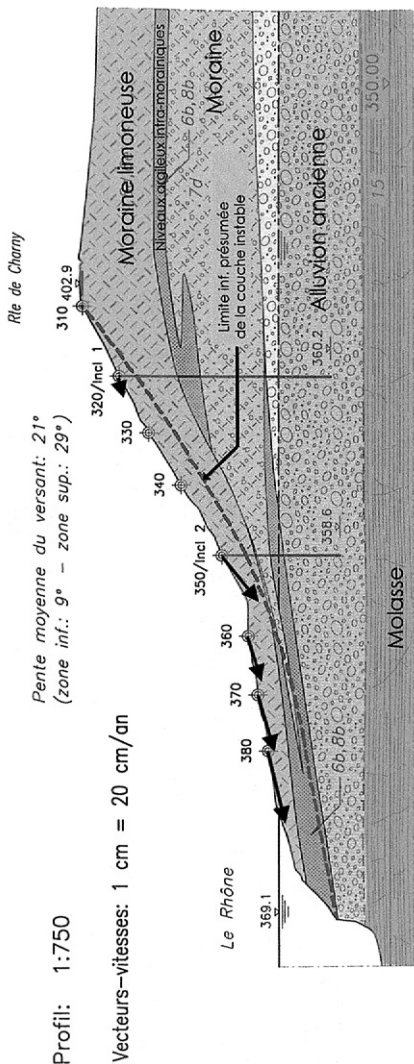
Profil no 3 : PENEY - DESSUS

Vitesse moyennes de glissement dans le plan vertical

Période d'observation : 21.02.95 - 11.03.96 (384 jours)

SSE

NNO



Remarques :

- Point 310 (en limite de glissement; $V_{th}=1\text{cm/an}$) non pris en compte dans la moyenne.
- Points 330 et 340 renversés par le glissement pendant l'hiver 93-94.
- Point 320 emporté au printemps 95. Mouvements ultérieurs interprétés à partir des mesures inclinométriques et des pentes observées précédemment.
- L'épaisseur des terrons instables est déduite des mesures inclinométriques.

SIG - LES RIVES DU RHONE

GADZ 3716.3302

Peney-Dessus déplacement des repères

Points 320, 330 et 340 détruits par éboulement

