

Date de dépôt: 23 octobre 2002

Messagerie

**Rapport du Conseil d'Etat
au Grand Conseil sur 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**

Mesdames et
Messieurs les députés,

En date du 26 avril 2002, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une pétition qui a la teneur suivante :

« 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. »

La pétition, telle que transmise par le Grand Conseil, était en outre assortie des remarques 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.

La situation actuelle

Le glissement de terrain de la berge sur 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, menace d'effondrement la route de Charny entre Peney-Dessus et le pont des Soupirs.

Ce glissement, qui ne menace aucune habitation, se développe sur une longueur de 1200 mètres et une hauteur de 30 mètres (cf. carte annexée), est connu depuis 1938. Le réseau de mesures mis en place en 1990 par les SIG montre un déplacement moyen du terrain d'environ 25 centimètres par an.

Les causes de ce glissement sont de deux ordres

Les causes naturelles :

- Les couches graveleuses de l'alluvion ancienne qui renferment une nappe d'eau souterraine en lien avec le Rhône sont surmontées de moraine argilo-limoneuse. Cette moraine, elle-même entrecoupée de niveaux argileux très imperméables, peut facilement fluer et abriter des niches d'arrachement, en particulier en présence d'eau.

Les causes anthropiques :

- L'instabilité naturelle, liée à la nature des terrains, est accentuée par les vidanges du barrage de Verbois ainsi que, dans une moindre mesure, par le passage des barges à ordures. Les vidanges du barrage font brusquement descendre les niveaux de la nappe souterraine qui accompagne le Rhône, ce qui induit des affaissements de la moraine sus-jacente alors que les passages des barges à ordures provoquent des vagues qui accélèrent l'érosion des berges.

Quelles solutions privilégier ?

Les zones des berges du Rhône qui connaissent de tels glissements sont difficiles d'accès et sont donc des espaces naturellement protégés qui permettent à la faune et à la flore d'évoluer sans trop de dérangements. Les petites niches d'arrachement sont, en particulier, le lieu privilégié de nidification de certains oiseaux ainsi que des aires où une flore pionnière peut recoloniser le substrat mis à nu. Il faut donc aussi être conscient des

aspects positifs inhérents à ce type d'instabilité de terrain ; des mesures constructives de protection ne devant être prises qu'après une complète pesée d'intérêts.

En 1989, M. Amberger, alors géologue cantonal, avait estimé le coût d'un système d'ancrage souterrain permettant de retarder la progression du phénomène à 63 millions de francs, pour une durée d'efficacité de vingt ans. Ce coût, démesuré par rapport à la valeur des biens à protéger, montre qu'ici l'utilisation du sol doit s'adapter aux données naturelles et que les dommages potentiels doivent être réduits en premier lieu par des mesures d'aménagement du territoire.

Dès lors, la solution privilégiant la création d'une nouvelle voie, en remplacement de la route de Charny amenée à disparaître, nous semble être la meilleure option. En cas de projet déposé par la commune de Satigny, le Conseil d'Etat est favorable sur le principe à la création d'une nouvelle route passant au nord de la parcelle 7653 et longeant la voie du chemin de fer jusqu'au pont des Soupirs.

Il n'est pas certain qu'un espacement des vidanges du barrage de Verbois, aux conséquences importantes sur l'environnement et l'exploitation, ne permette de réguler les causes anthropiques. M. Pierre Tullen, de l'EPFL, qui a effectué dans le cadre de son travail de doctorat une étude du glissement de Peney, mentionne qu'il vaudrait peut-être mieux limiter la vitesse d'abaissement de la retenue de Verbois plutôt que d'espacer les vidanges. Cependant, M. Tullen n'est pas certain qu'une telle mesure, difficile à mettre en œuvre, puisse limiter de manière significative le glissement, et ne recommande donc pas de la privilégier.

Pour ce qui est des mesures visant à limiter l'érosion des berges, il s'agit avant tout de diminuer la vitesse de navigation des barges des SIG provoquant un léger batillage. Cette mesure utile à la préservation de l'ensemble des rives du Rhône, entre la Jonction et Verbois, a été exigée dans le cadre de l'autorisation d'exploiter l'usine des Cheneviers récemment délivrée par le DIAE.

Par conséquent :

Il n'est absolument pas certain que les causes anthropiques des phénomènes d'affaissement décrits ci-dessus puissent être diminuées par un espacement des vidanges du barrage de Verbois.

Par contre, l'érosion des berges pourra être limitée par la réduction de la vitesse de navigation des barges des SIG, étant précisé que cela fait partie des conditions d'octroi de l'autorisation d'exploiter de l'usine des Cheneviers.

La mise en place de mesures constructives de protection est disproportionnée du point de vue des coûts. Elle aurait également des conséquences néfastes du point de vue de la protection de la faune et de la flore. Elle n'est, dès lors, pas appropriée.

Afin d'éviter d'éventuels accidents de circulation, la solution privilégiant la création d'une nouvelle voie, en remplacement de la route de Charny paraît la plus appropriée.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte du présent rapport.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

Le chancelier :
Robert Hensler

La présidente :
Micheline Calmy-Rey

Annexe :

Extrait de la carte des zones instables.









REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE
 DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR, DE L'AGRICULTURE
 ET DE L'ENVIRONNEMENT

Service cantonal de géologie

Extrait de la carte des zones instables

Echelle 1:7500

-  *Glissement superficiel, peu actifs.*
-  *Glissement superficiel, actifs.*
-  *Glissement profond, lents ou très lents.*
-  *Glissement profond, actifs.*
-  *Territoire en mouvement permanent.*
-  *Eboulis*

Extrait du service de géologie le 02.09.2002

**Le présent document résulte d'interprétations de résultats de sondages, de relevés de surface et de mesures géophysiques.
 Il ne peut prétendre à une délimitation exacte et résume l'état des connaissances à la date de mise à jour.**

