

## Grand-Saconnex

# Un pont haubané va jaillir au-dessus de l'autoroute

Le chantier de l'échangeur se dote d'un observatoire pour une étape cruciale.



Marc Moulin

Au beau milieu d'un chaos de béton, de fouilles et de foreuses, entre tarmac et autoroute, un faisceau de tiges d'acier obliques pointe vers le ciel. Cela reste difficile à imaginer pour le visiteur profane, mais il s'agit là des prémices d'un énorme pylône de 32 mètres de hauteur (l'équivalent d'un immeuble d'une dizaine de niveaux) qui supportera le poids du pont, lequel franchira bientôt l'autoroute voisine.

Autre indice de ce proche avenir: des rivets géants en acier sont déjà fixés sur un énorme plot bétonné, la future culée du pont haubané, du côté de l'aéroport. C'est là qu'on arrimera certains des 20 câbles qui, supportant chacun une charge de 800 tonnes, assureront le maintien du pont au-dessus de l'A1.

Ce pont haubané, premier du genre dans le canton, sera pour Genève «un totem», selon Olivier Floc'hic, porte-parole de l'Office fédéral des routes (Ofrou), le maître d'ouvrage qui a organisé mercredi une visite de presse de son chantier, entamé en mars 2019. L'occasion de dévoiler l'observatoire mis à disposition du public pour découvrir le chantier, au moment où celui-ci s'apprête à déployer ses effets les plus spectaculaires. Car c'est dès cet automne que le tablier du pont, constitué de pièces préfabriquées à Bulle (FR), sera poussé de nuit sur une longueur de 80 mètres au-dessus de l'autoroute, qui, si elle connaîtra des fermetures partielles, restera de tout temps en service. Une vraie gageure. D'ici à l'été prochain, les Genevois se familiariseront donc avec la silhouette atypique du nouvel ouvrage.

## Belvédère didactique

Accessible via la passerelle pour mobilité douce des Batailleux, qui enjambe l'A1 au bas de la route de Ferney, le belvédère propose des panneaux informatifs mais surtout des codes QR qui permettent de charger sur son smartphone des détails complémentaires au sujet des multiples aspects de ce chantier colossal, y compris ceux relatifs à l'environnement ou au patrimoine qui ont été pris en compte en amont du projet (les



## Jonction en gestation

Dans l'axe du futur pont haubané (en haut), l'amarrage des câbles (au premier plan) et l'amorce du mât (au centre) sont déjà visibles. Le belvédère (en bas à gauche) offre une lecture du chantier qui se connecte au portail de la route des Nations (en bas à droite). PIERRE ALBOUY

fouilles archéologiques ont notamment conduit à l'exhumation d'un menhir érigé vers 2800 avant notre ère).

Que penseront les archéologues de l'an 3000 s'ils tombent sur les vestiges du chantier actuel? On ne peut qu'imaginer leur immense perplexité au vu de l'extrême complexité de l'entreprise. Car plusieurs ouvrages s'entremêlent sur un seul site. D'une part, l'Ofrou refait la jonction autoroutière du Grand-Saconnex, dont la disposition actuelle ne favorise guère la fluidité des flux.

«Nous avons mutualisé certains travaux pour économiser sur les coûts»

Sébastien Schneider  
Chef de projet pour l'Ofrou

Cela implique la construction de deux autres ponts, outre l'ouvrage haubané, l'un devant porter une section de la route de Bois-Brûlé, l'autre prenant la succession de celui qui porte la route de Colovrex, devenu trop court au vu de la construction d'une troisième voie autoroutière dans le secteur. Celle-ci, en cours de construction, ne devrait toutefois pas être encore ouverte au trafic, pour des raisons de procédure, lors de la mise en service de la jonction, qui reste prévue pour la mi-2023 malgré les contretemps dus à l'épidémie de Covid, laquelle a paralysé le chantier durant un gros mois.

## Chantiers en synergie

Ce nouveau carrefour doit se coupler à la route des Nations, un évitement souterrain du Grand-Saconnex, dont le chantier, mené par le Canton, bat son plein dans l'immédiat voisinage. Mais il y a plus. L'Ofrou coordonne aussi ses travaux avec ceux des SIG, qui font passer dans de profondes fouilles les énormes tubes de béton de leur projet thermique Genilac, consistant à utiliser les eaux du Léman pour la régulation thermique des bâtiments. Et ce n'est pas tout. Swissgrid entreprend en parallèle d'enterrer la ligne à haute tension qui suit l'autoroute entre la Foretaille et la Renfile. «Nous avons mutualisé certains travaux pour économiser sur les coûts», relève Sébastien Schneider, chef de projet pour l'Ofrou.

La seule jonction autoroutière n'en est pas moins devisée à quelque 240 millions de francs. Les travaux doivent en outre tenir compte du projet de ligne de tram qui, venue des Nations, doit desservir une plateforme multimodale prévue à côté de la jonction en construction puis poursuivre sa route dans une seconde étape vers Ferney, via le tunnel sous la piste d'atterrissage. Un sacré cocktail de transports, non?

## En retard, la route des Nations calcule ses surcoûts

● L'épidémie de coronavirus, qui a aussi paralysé le chantier cantonal de la route des Nations, n'améliore pas l'agenda de cet ouvrage, déjà ralenti par des imprévus géologiques. L'axe souterrain, qui doit relier le nouveau diffuseur autoroutier au quartier international, a buté l'an dernier sur une nappe d'eau dont la présence sous la colline du Grand-Saconnex n'avait pas été escomptée. Résultat: il a fallu

entreprendre des travaux d'étanchéité avant de poursuivre. Au nord, le percement de la voûte du tunnel n'a repris que la semaine dernière. Selon un bilan dressé en juin, le tunnel n'a avancé que de 36 mètres sur les 491 prévus au total. Initialement planifiée à la fin de 2022, la mise en service est reportée à la mi-2023 (en même temps que la jonction autoroutière). Quant aux surcoûts, leur

ampleur et leur impact sur le budget sont «en cours de définition».

Ces travaux marquent le prélude d'une série de grands ouvrages routiers planifiés en région genevoise. L'Ofrou prévoit d'y investir ces prochaines années quelque 2,5 milliards de francs, essentiellement pour optimiser une autoroute saturée. Il est question de l'élargir à deux fois trois voies de Nyon à Perly

et aussi d'améliorer son accessibilité, en collaboration avec le Canton. Une nouvelle demi-jonction devrait ainsi être bâtie à Vernier-Canada, sur la rive droite du Rhône, et se coupler à un axe routier cantonal desservant l'actuelle zone industrielle de Meyrin-Satigny, vouée à se densifier et grandir pour désalter le secteur Praille-Acacias-Vernets (PAV), destiné à une mutation urbaine. **M.M.**