

## Mobilité contre patrimoine

# Saint-Julien sacrifie un pont pour créer une route

**Pour s'offrir un nouvel accès, la Ville condamne un ouvrage de 1780. Emoi des historiens**

Marc Moulin

«Le pont Manera, personne ne le connaît, certifie un voisin. Plus personne ne passe ici, sauf quelques promeneurs de chiens.» L'arche en plein cintre qui franchit l'Aire donne sur une impasse longeant la voie ferrée. Paumé, le site est pourtant voué à devenir, à la fin de 2018, l'un des accès principaux à Saint-Julien, depuis la route départementale venant de Viry, située en contre-haut. Bâti en 1780 par l'architecte piémontais qui lui a donné son nom, l'auguste pont sera démantelé.

L'ouvrage a été documenté ces jours par des méthodes sophistiquées. Les élus prévoient de rebâtir une de ses voûtes à côté du futur pont moderne. «C'est pour se donner bonne conscience, mais c'est insatisfaisant, proteste Claude Mégevand, président de l'association historique locale, La Salévienne. Il aurait fallu choisir un autre tracé et consacrer ce pont à la mobilité douce, par exemple. Nous nous opposerons dans le cadre de l'enquête d'utilité publique.» Celle-ci est en cours jusqu'au 20 mai. Le chantier doit démarrer à la mi-septembre.

### Pas d'alternative

Pour les autorités, il n'y a en revanche pas d'alternative viable. La ville a besoin d'un nouvel accès pour souffler. «Le matin, Saint-Julien se vide de ses travailleurs frontaliers tandis qu'un nombre égal de personnes vient y travailler, sans pouvoir y résider à cause de la cherté du logement, explique le maire, Antoine Vielliard. La situation est insupportable aux heures de pointe.»

Le futur barreau routier offrira au trafic extérieur un raccourci vers l'ouest de la ville, qui attire 70% de la circulation en raison des emplois qui s'y trouvent (hôpital, lycée, commerces), en évitant d'encombrer le goulet d'étranglement que constitue aujourd'hui l'accès unique pour la circulation venue de France, situé au sud.

Il s'agit notamment de délester les environs de la gare, futur terminus du tram, voué à devenir un



**Du pont Manera, construit en 1780, il ne restera qu'une voûte, dressée à côté du futur pont moderne. Pour les autorités, il n'y a pas d'alternative, la ville ayant besoin d'un nouvel accès pour souffler.**

pôle d'échange multimodal. «Il ne sert à rien de faire un joli tram si personne ne peut y accéder», lâche le maire.

Des mesures sont prévues pour éviter au nouveau barreau de devenir un itinéraire de transit, en particulier vers la Suisse. La circulation transfrontalière est priée d'emprunter l'autoroute, ce qui devrait être favorisé par la réalisation prochaine d'un échangeur à Viry.

Faut-il pour autant sacrifier l'un des plus vieux témoins de l'histoire de la ville? «Je partage cette préoccupation patrimoniale, mais la valeur de ce pont tient plus à la fonction qui a été la sienne qu'à son architecture plutôt banale, réplique le maire. Neuf autres tracés ont été étudiés, mais

ils sont ou irréalisables ou dépourvus de pertinence, déplore-t-il. Les contraintes économiques, topographiques et écologiques nous font retomber sur l'ancienne route.» Le nouvel axe doit passer sous la voie ferrée qui est à niveau avec le vieux pont, ce qui empêche sa réutilisation. Pour l'élu, le sort de l'ouvrage n'émeut qu'un «petit cercle de spécialistes».

### «Une commande royale»

Responsable du patrimoine bâti au Conseil départemental de Haute-Savoie, Joël Serralongue voit dans le pont Manera «une très belle construction monumentale», même si son parapet a disparu lors d'un élargissement en 1960: «C'est du grand appareil en pierres de taille, on voit qu'il s'agit

d'une commande royale», juge l'expert. L'ouvrage devait améliorer la grande route commerciale menant du bassin genevois à Chambéry et Seyssel, vers la Méditerranée. Il était coordonné avec l'essor de la cité nouvelle de Carouge, dont les Sardes voulaient faire une rivale de Genève et dont Vincenzo Manera fut l'un des concepteurs.

Quid de la création d'une arche en mémoire du pont? «Cela n'a pas de sens, conclut Joël Serralongue. Et c'est un gâchis financier.» Le jugement de Claude Mégevand est plus acerbe: «Nous sommes choqués quand les djihadistes détruisent le patrimoine du Moyen-Orient, mais que faisons-nous du nôtre? Il en reste si peu et nous en avons si peu conscience.»