À SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS, LE PONT MANERA SUR L'AIRE CONDAMNÉ PAR LES URBANISTES

Il faut sauver le pont Manera !

Tandis qu'à Genève le pont Neuf reliant Genève à Carouge, par-dessus l'Arve, entre enfin en restauration après des années de manque d'entretien et un rude combat en faveur de sa conservation, le pont Manera sur l'Aire, reliant la Suisse à la France par-dessus l'Aire à Saint-Julien-en-Genevois, certes plus modeste, mais de la même époque et magnifiquement construit, a été condamné voilà plus de vingt ans par les nouveaux aménagements routiers régionaux. Il est aujourd'hui envahi par la végétation et carrément menacé de démolition par une nouvelle organisation de l'entrée ouest de la ville. Mais attention, une concession aux amateurs de patrimoine est prévue : le pont sera déconstruit pierre par pierre pour être remonté – ce n'est pas une blague et les voisins n'en reviennent pas – en arc de triomphe !

C'est à Jean-Luc Daval, ancien doyen à l'École des Beaux-Arts de Genève et habitant aujourd'hui à Saint-Julien où il anime l'association « Mémoire et patrimoine de Saint-Julien », que nous devons cette alerte. Il a consacré plusieurs années au combat pour le sauvetage du pont dans son site, avec des articles, une abondante correspondance à l'adresse des autorités, enfin un épatant petit livre, *Le pont Manera 1780*, dans la collection « Les Jeudis du patrimoine » de son association.

Ce pont, qui a failli tomber dans l'oubli, est le plus ancien conservé de la commune. Sa construction est liée à la création, au Siècle des Lumières, de la ville neuve de Carouge par les rois de Piémont-Sardaigne Charles-Emmanuel III et Victor-Amédée III, plus particulièrement au développement d'une artère vitale pour le commerce savoyard sur l'itinéraire Méditerranée-Genève à partir de Chambéry – plus directe que la route romaine par Annecy, Cruseilles et le col du Mont-de-Sion –, par Rumilly, Clermont, Frangy, Chaumont, le Malpas, l'Éluiset, la Côte et Saint-Julien. Il était alors impératif pour la Savoie de concurrencer la France engagée depuis 1714 dans l'aménagement d'une route sur la rive droite du Rhône reliant Genève, par le Fort-l'Écluse, Bellegarde, Culoz et Belley, aux Abrets, à la hauteur de Chambéry. Le nouveau tracé savoyard nécessita la construction de trois ponts, sur le Fier, les Usses et l'Aire. Ce dernier, qui nous occupe, a été conçu et édifié en 1780 par l'un des architectes de Carouge, Vincenzo Manera.

Vincenzo Manera (1751-1784) est mesureur royal quand Giuseppe Battista Piacenza l'engage en 1777 sur le chantier de l'église Sainte-Croix à Carouge. Doué, charmeur, entreprenant, directeur des travaux de l'église, directeur des travaux du plan de Carouge, « chargé des ordres du roi », dit Corboz[1], Manera élabore même en 1779 une modification radicale de ce plan de ville qui est acceptée. De 1778 à 1780 il est tenu en haute estime pour connaître parfaitement les affaires de Carouge et « mieux qu'un autre [...] contribuer aux vues du gouvernement »[2] de Turin. Il produit un certain nombre de plans, comme celui de la maison Perrier, qui ferme la perspective de la rue Saint-Victor, place du Marché, ou celui de la transformation du temple protestant de Bossey en église catholique. Le 29 septembre 1780, il soumet le projet et le devis pour le pont sur l'Aire à Saint-Julien et en octobre un nouveau plan de Carouge avec l'état des constructions, plan perdu mais dont subsiste le mémoire. Carouge vient alors d'obtenir des foires. L'année de la construction du pont sur l'Aire à Saint-Julien, la ville nouvelle est érigée au rang de chef-lieu. Manera propose de tracer en direction de Rumilly « une avenue qui réponde à celle que l'on vient de tracer du côté de Sierne [actuelle route de Veyrier], et il paraît que cette avenue devroit conduire dans le cœur de la ville, à l'église, aux bâtimens publics par une nouvelle rue »[3]. La route de Saint-Julien obtient ainsi ses lettres de noblesse, détrônant la route en pente en direction d'Annecy (actuelle route de Drize) et donnant un élan au développement du village-rue de Plan-les-Ouates.

En 1781, apparemment pour des raisons de légèreté dans le suivi des chantiers, dans la gestion des ouvriers et de l'argent, Manera est proprement destitué. Lui-même prétend toutefois « avoir obtenu la permission de rester, cette année, à Carouge, jusqu'à ce que le pont dessous Saint-Julien fût achevé »[4]. En 1782, il quitte Carouge, chassé par l'intendant. En 1783, il est à Turin où il obtient son diplôme d'architecte civil de l'université royale, mais il meurt moins d'un an plus tard à l'âge de 33 ans.

Jusqu'en 1992, le trafic international du tunnel du Mont-Blanc vers le nord de la France a passé sur ce pont. C'est un pont en pierre de taille à une seule arche (diamètre 14,65 m, largeur 6,25 m), tout à fait classique, mais ingénieusement conçu, puisque situé dans une forte dénivellation, au moyen d'un long talus d'approche et d'un tablier en pente. Jean-Luc Daval évoque cet ancrage aux rives spectaculaire qui a exigé de « déplacer des montagnes de matériaux à la hotte, à la brouette ou au char à bras pour que le pont franchisse la rivière à la hauteur d'une dizaine de mètres »[5]. Il cite le rapport du successeur de Manera, Francesco Luigi Garella, directeur des ouvrages de fortification du roi et architecte en chef des ponts et chaussées du duché de Savoie, dans lequel sont exigés des renforcements des murs qui soutiennent les avenues menant au pont. Il évoque enfin l'inscription du pont dans le paysage où le sentiment romantique trouva à s'exalter de la vue plongeante vertigineuse sur la rivière bouillonnante.



Cecilia Maurice de Silva

Le pont Manera, menacé de destruction par un projet d'urbanisation, est voué à être « remonté » en arc de triomphe.

La nouvelle route et ses ponts, à l'époque de leur construction, ne firent pas que des heureux. Le coût en fut exorbitant « tant en argent qu'en corvées, qui ont épuisé les paroisses »[6]. Ceux de la route Annecy-Mont-de-Sion réclamèrent aussitôt une route carrossable pour remplacer la voie romaine du pied du Salève – en vain, elle n'advint qu'au XX[e] siècle !

En 1972, pour supporter le trafic des poids lourds, on élargit le pont sur l'Aire au moyen d'une dalle de béton posée sur le sommet de l'arche. À cette occasion, on précipita les pierres du parapet dans la rivière où ceux qui ne furent pas récupérés pour orner un jardin gisent encore. En 1992, on détourna la route et on coupa l'accès au pont... Le nouvel aménagement ouest de la ville exige maintenant que le pont soit démoli. Le grand chantier a commencé. Fin prévue en 2018.

Jean-Luc Daval et son association se démènent sans compter. Une pétition « Non à la démolition du pont Manera » a été adressée à la municipalité. Toutes les autorités compétentes ont été saisies. Sollicitée, Andrée Azoulay, nouvelle ministre de la Culture et de la Communication, vient de charger les services de la Direction du patrimoine d'évaluer la qualité du pont Manera en vue de sa protection. La mobilisation de Carouge et de Genève est fermement requise : il faut sauver le pont Manera !

Erica Deuber Ziegler

[1] André Corboz, *L'invention de Carouge*, Lausanne, Payot, 1968, p. 195.
[2] *Ibid.*, Lettre de l'intendant de Carouge, Giovanni Battista Foassa-Friot du 30 décembre 1779.
[3] *Id.*, p. 223, citation extraite du mémoire de Manera, Archivio di Stato, Turin.
[4] *Id.*, p. 197, Lettre de Veyrier du 10 avril 1781.
[5] Jean-Luc Daval, *op. cit.*, p. 24.
[6] *Id.*, p. 28. Lettre d'un anonyme, proche du pouvoir, du 24 septembre 1783, Archivio di Stato, Turin.



Michel Brun

Question

par Michel Brun

Quel est le nom de cette partie inférieure de descente d'eau pluviale, ancestrale et heureusement maintenue après la restauration du bâtiment ? Et où se trouve-t-elle ? La première personne qui communiquera à notre secrétariat la bonne réponse recevra en cadeau notre publication : *XX[e]. Un siècle d'architectures à Genève.*

Réponse à la question du numéro 135

Il s'agit de l'engin mécanique, formé de roues dentées et de manivelles permettant le fonctionnement de la grue du quai du Mont-Blanc (vue latérale). Personne ne nous a communiqué la réponse. Voir l'article à ce propos page suivante.

