

L'«autoroute des deux lacs» démarre: Annecy-Genève en vingt minutes

En 2001, les deux villes se seront considérablement rapprochées. La construction du chaînon manquant de 18,8 km, avec son tunnel et ses quatre viaducs, devrait coûter 3,2 milliards de francs français.

La construction de l'A 41, rebaptisée «autoroute des deux lacs», entre dans une phase active. Le chantier, qui emploiera en période de pointe près de 1200 personnes, est aujourd'hui bien lancé comme en témoigne le ballet des engins qui s'activent au niveau de la tête nord du futur tunnel du mont Sion, sur la commune de Présilly.

Rémy Chardon, président de l'ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc) avait choisi ce village, près duquel a été creusée une galerie de reconnaissance, pour une première visite destinée aux élus des onze communes qui seront traversées par cet équipement, entre Saint-Julien-en-Genève et Villy-le-Peloux. «Avec ce chantier, l'ATMB retrouve sa vocation de constructeur un peu plus de trente ans après la réalisation du tunnel du Mont-Blanc et c'est pour nous une grande satisfaction de pouvoir utiliser les revenus du tunnel et de l'autoroute Blanche pour investir en Haute-Savoie», a déclaré Rémy Chardon.

Maillon manquant

L'échec de l'A 400 Annemasse-Thonon, rejetée par le Conseil d'Etat français il y a moins d'un an, semble avoir été digéré, quand bien même le président de l'ATMB réclame 115 millions de francs de dédommagements au ministère de l'Equipement. L'A 41 a fait l'objet d'une enquête qui n'a pas rencontré d'oppositions majeures. La déclaration publique a été proclamée le 3 mai 1995 et, sauf imprévu, ce nouveau tronçon de 18,8 kilomètres qui constituait le chaînon manquant sur l'itinéraire autoroutier reliant Annecy et Genève, devrait être mis en service avant la fin de 2001.

«Le trajet entre les deux villes sera réduit de plus de 50%», s'enthousiasme Rémy Chardon. Des 45 minutes qui sont nécessaires aujourd'hui pour se rendre de l'une à l'autre, en empruntant la nationale 201 dont le trafic actuel s'établit à 16 000 véhicules/jour, le temps de parcours passera à seulement 20 minutes. Ce qui changera la nature des relations entre les habitants des deux agglomérations et constituera sans aucun

doute une petite révolution dans leurs habitudes respectives. D'autant plus qu'au gain de temps s'ajouteront des conditions optimales de sécurité, quelles que soient les conditions climatiques.

Un troisième pont de la Caille

Le coût prévisionnel de 3,2 milliards de francs français pour moins de 20 kilomètres paraît très cher, mais le tracé se situe dans un paysage de versants, traversés par de profonds talwegs, nécessitant la réalisation de plusieurs ouvrages d'art. Premier d'entre eux, le tunnel du mont Sion, long de 3,100 mètres. Pour 2001, un seul tube sera percé, le second ne devant voir le jour qu'une dizaine d'années plus tard lorsque le tra-

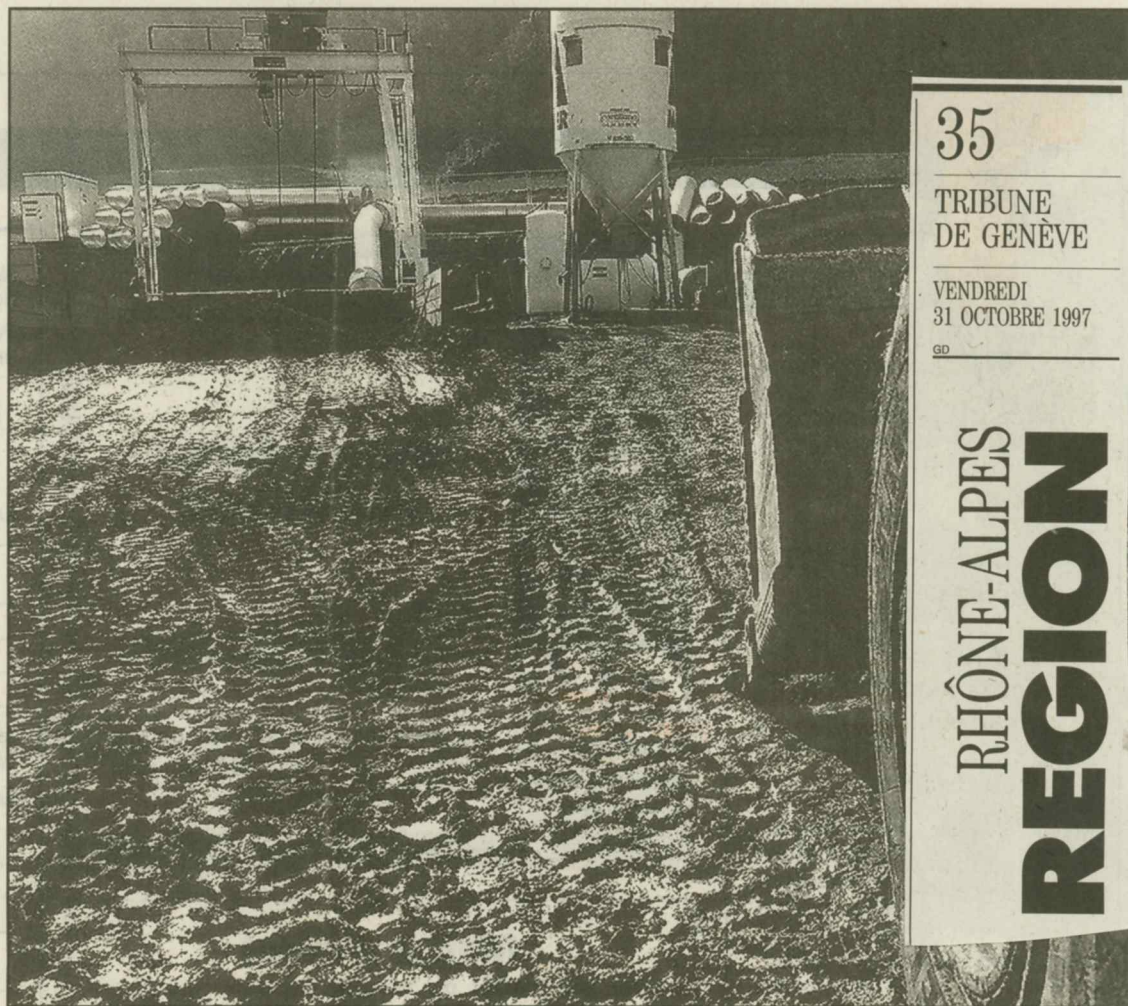
fic l'exigera. Sur ce point Rémy Chardon a salué les efforts de Bernard Pellarin, président du Conseil général de Haute-Savoie, «qui a mené un combat personnel» pour que l'A 41 passe sous le mont Sion, conservant ainsi une trajectoire quasi rectiligne. «Les futurs usagers lui rendront justice» a ajouté le président de l'ATMB.

Outre le tunnel, pas moins de quatre viaducs seront nécessaires. Le plus spectaculaire sera sans conteste celui des Ussets qui constituera un troisième pont de la Caille. Long de 388 mètres, son tablier unique en béton précontraint franchira la gorge à 70 mètres de hauteur en s'appuyant sur quatre piles juste avant que l'A 41 ne se raccorde au réseau

existant de l'AREA (A 43 et A 410).

Au chapitre du respect de l'environnement et de la qualité de vie des riverains, l'ATMB n'a pas non plus lésiné sur les moyens. «Nous voulons que ce chantier soit exemplaire», a insisté Rémy Chardon. Ecrans de protection, buttes de terre, tranchée couverte du Noiret sous la nationale 201, rien n'a été laissé au hasard. Il est même prévu de récupérer et traiter les eaux de ruissellement pendant les travaux et après la mise en service. Ne restera alors qu'à surveiller l'évolution de la conurbation qui risque de se créer entre Genève et Annecy. Mais cela ne sera plus l'affaire de l'ATMB.

José Carron □



Les premiers engins attaquent le terrain à l'emplacement de la future entrée du tunnel du mont de Sion.

Pierre Abensur

35

TRIBUNE
DE GENÈVE

VENDREDI
31 OCTOBRE 1997

GD

RHÔNE-ALPES
REGION