



NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

Objet : Piste cyclable route de Meyrin – Mesure 32-2-10 / ARE
Passerelle de franchissement de l'autoroute A1

Le projet de piste cyclable a été développé pour créer un itinéraire direct et sécurisé le long de la route de Meyrin, et ainsi compléter la pénétrante cyclable Genève – CERN – Prévessin (F).

Le tracé est également conçu afin de sécuriser l'itinéraire piétonnier transitant le long de la route de Meyrin, qui aujourd'hui passe au droit des entrées / sorties de l'autoroute. Ces traversées seraient supprimées dès la mise en service de ce projet.

Cet itinéraire doit aussi permettre de desservir plusieurs quartiers en cours de développement dans le secteur de l'aéroport et de l'Etang (PLQ Etang, Ruisseau, Pré-Bois et vitrine économique de l'aéroport).

Ce projet de piste cyclable est composé de deux ouvrages de franchissement, celui enjambant la route de Pré-Bois et celui faisant l'objet de la présente note, franchissant l'autoroute parallèlement, mais indépendamment du pont de Pré-Bois existant.

Historique :

La contrainte majeure lors de l'étude de faisabilité du franchissement de l'autoroute, était la présence de la ligne haute-tension "Swissgrid", aujourd'hui aérienne.

Une première étude de faisabilité a fait l'objet d'une présentation au mois de mai 2018 (PV coordination canton GE n° 9-2018), étude qui a permis de définir les contraintes liées au futur élargissement de la chaussée autoroutière, et la non possibilité d'implanter un porteur entre les voies de circulation autoroutières.

Avec l'enfouissement, en cours de réalisation de la ligne haute-tension, le projet actuel permet d'inclure l'évolution planifiée de la chaussée autoroutière en planimétrie et en altimétrie.

A noter que, pour obtenir un gabarit d'espace libre suffisant au droit de la bretelle d'entrée de l'autoroute, gabarit qui a été fixé par sécurité à 5,0 mètres, il s'est avéré nécessaire d'implanter la rampe d'accès à la future passerelle sur une zone de compensation forestière (parcelle n° 14028).

A ce stade de l'avancement de l'étude pour l'ouvrage de franchissement, les principes retenus sont les suivants :

Structure :

Longueur totale de la passerelle :

- 144 mètres - trois travées, largeur utile 4.80 mètres
- Gabarit de hauteur minimum sous la structure porteuse admis = 5,0 mètres
- Piles et culées fondées sur pieux
- Travées latérales – pont poutre "auge" BFUP (23.80 et 31.40 m. de portée)
- Travée centrale – double arc métallique auto-stable (88.80) avec tablier "auge" BFUP

./.

Réalisation :

Les pieux et semelles de répartition sont réalisés sur place.

Les demi-arcs métalliques préfabriqués sont montés avec un appui provisoire sur le terre-plein latéral, puis mis en place de nuit hors circulation.

Le tablier de la travée centrale est réalisé à l'aide de voussoirs préfabriqués et mis en place par poussage, ce qui permettra de se passer d'étais. Cela se fera également de nuit et hors circulation.

Les travées latérales seront préfabriquées et posées en une pièce. Ceci se fera hors circulation pour la travée côté Genève.

Les travaux seront réalisés après la mise hors tension et le démontage de la ligne aérienne "Swissgrid".

Cba 25/3/21 – 30/3/21

NGa 08/04/2021