



À 17 mètres en dessous du niveau du sol, les ouvriers parachèvent le creusement de la fouille, dans un terrain argileux. Une armature métallique touffue et puissante a dû être déployée pour maintenir l'écartement du terrain. STEVE IJUNCKER-GOMEZ

# Un parking acrobatique se creuse à Chêne-Bourg

**Dans un gouffre ouvert entre des édifices, on bâtit un stationnement régi par un concept novateur**

Marc Moulin  
@marc\_moulin

On ne pourrait voir là qu'une énorme crevasse dans la glaise. Mais c'est un petit chef-d'œuvre de complexité qui est en train d'être creusé aux abords de la future gare CEVA de Chêne-Bourg. Depuis l'an dernier, la Fondation des parkings y bâtit un ouvrage souterrain de cinq niveaux qui sera mis en service entre décembre 2019 et avril 2020, offrant 505 places pour voitures et 130 pour motos. Tant sa construction que son utilisation prochaine évoquent un jeu de mikado.

Parlons d'abord des bâtisseurs. Leur labeur impressionne par son audace. On est au pied d'un immeuble des années 60; à cinq mètres à peine de la bâtisse s'ouvre l'abîme de 17 mètres dont le creusement se poursuit depuis des mois. La paroi moulée de la halte souterraine du CEVA, fraîchement bâtie, borde l'autre côté de ce gouffre gigantesque, large d'une quarantaine de mètres et long de 137. De puissants tubes métalliques, faisant office de poutres, quadrillent le gouffre. Si on les mettait bout à bout, il y en aurait pour 4 kilomètres. Ces boutons, comme on les nomme, retiennent le terrain alentour et em-

pêchent la cavité de se refermer sur elle-même et ses occupants.

**«Comme dans du beurre»**

Une quarantaine de professionnels s'activent dans les tréfonds de l'immense fosse. En espalier, une chaîne de cinq pelles mécaniques se fait passer des mottes d'argile extirpées du fond de la fouille pour les remonter à la surface. On parle de 65 000 mètres cubes de terres excavées, à recycler en décharge. Ce terrain glaiseux se laisse facilement défaire par les machines.

«On creuse comme dans du beurre, vraiment, mais ce travail de terrassement est très long, plus de la moitié du temps du chantier, commente Ileana Ormas, ingénieure civile et cheffe de projet. L'aspect impressionnant de ce chantier, c'est qu'on descend à cinq niveaux sous le sol, dans un environnement densément bâti, à côté d'une structure comme le CEVA qui nécessite une absolue stabilité.»

Le parking en construction doit aussi tenir compte des ouvra-

ges prévus alentour (*lire ci-dessous*). Au-dessus de ce qui sera sa rampe d'accès, on a déjà commencé à ériger une tour d'une vingtaine de niveaux. Le parking lui-même sera le support d'un immeuble d'habitation et il jouxtera un centre commercial souterrain qui lui sera connecté, tout comme la station ferroviaire.

Il a donc fallu donner une assise suffisante à ce parking. Son radier - c'est-à-dire le plancher de son étage inférieur - repose sur plus de cent pieux (ou éléments analogues) qui vont chercher leur stabilité sur des couches rocheuses situées à une cinquantaine de mètres sous le niveau du terrain.

La pose de ces fondations profondes n'est pas allée sans difficulté dans un terrain gorgé d'eau. Le chantier s'est aussi heurté à des résidus pollués, comme de vieux rails ou du ballast usagé. Enfin, par endroits, on creuse à la façon d'un équilibriste sous les structures métalliques des émergences de la gare CEVA. Ces armatures et leurs briques de verre sont soute-

nues en ces endroits, en porte-à-faux sur le vide, par de puissants étais provisoires.

**Des places à se partager**

L'entreprise aurait pu être encore plus titanique. Le projet initial comportait 682 places pour voitures. Ce volume a été réduit, allégeant la facture du chantier d'une dizaine de millions de francs, pour un devis final de 30 millions. À l'origine de cet élagage, un concept de mutualisation.

«Cela signifie que l'on construit moins de places que le besoin total, du fait que certains usages se complètent dans le temps, explique Laurent Dreme, directeur des travaux et de la planification au sein de la Fondation des parkings. Les habitants du quartier utiliseront le parking plutôt la nuit alors que les employés ou les clients des commerces le fréquenteront plutôt en journée.» Aucune place fixe ne sera donc attribuée aux habitants qui seront abonnés.

La capacité du parking a donc été savamment calculée en fonction de ses usages multiples. Outre les résidents, salariés ou chaland, il y a aussi les passagers du train: une centaine de places sont destinées aux abonnés en formule parking relais (P+R) ou aux usagers plus occasionnels. N'y a-t-il pas de risque de saturation aux heures charnières, le matin ou le soir, où les divers usages pourraient s'additionner? «On maîtrise bien ces phénomènes, rassure Laurent Dreme. On se donnera de la marge au début, avant de s'adapter au comportement réel des usagers.»

## Un quartier en pleine mutation

**Transport** La halte de Chêne-Bourg sera au carrefour des diverses mobilités. Le parking sera en connexion avec des trains régionaux, mais également avec la Voie verte traversant le site, qui abritera aussi une vélostation de 260 places.  
**Bâti** Aux côtés de la gare historique, légèrement déplacée en 2013, et de la halte moderne signée Jean Nouvel, trois nouveaux immeubles

sortiront de terre. Parmi eux, deux édifices de huit étages offriront chacun 67 logements et un total de 1112 mètres carrés d'arcades.  
**Tour** Tout à l'est du site, les CFF érigent une tour de 19 étages incluant un socle commercial, des bureaux et 101 habitations.  
**Shopping** En souterrain, Migros prévoit un centre commercial de 4330 mètres carrés. **M.M.**