

## Rénovation

# Le phare des Pâquis devrait retrouver ses belles lignes rouges

**Le Canton prévoit de redonner du lustre aux deux feux marquant l'entrée de la rade. Ceux-ci devraient retrouver leurs couleurs d'origine.**

Marc Renfer

Cela fait cent trente ans qu'il occupe la pointe de la jetée de la rive droite. L'actuel phare des Pâquis a été inauguré en 1894, dans le contexte de l'embellissement de la ville entrepris en vue de l'Exposition nationale de 1896. Sur la rive d'en face, à la suite du Jet d'eau, lui répond depuis 1911 son petit frère des Eaux-Vives.

Le Canton s'apprête à rénover ces deux emblèmes de la rade, apprend-on au détour d'autorisations de construire récemment déposées. Des travaux qui visent non seulement à redonner une nouvelle jeunesse aux phares, mais aussi à réhabiliter des éléments d'origine, disparus aux fils de leur vie.

«L'État met des moyens importants pour rénover des infrastructures portuaires fatiguées», explique François Beetschen, responsable de ces constructions pour le Canton. C'est dans ce cadre qu'une beauté a été récemment offerte aux ports Choiseul et Wilson

## Chantier suivi de près

Le phare des Pâquis, lui, n'a connu que deux rénovations majeures. La dernière remonte à 1987. Depuis, seules des interventions mineures ont été entreprises. Pour son vis-à-vis de la Rive gauche, les derniers travaux importants remontent à la fin des années 60.

Les réhabilitations prévues vont être suivies de près par les services du patrimoine «qui observent ces deux phares de très près», assure François Beetschen. Des discussions ont actuellement lieu sur les couleurs à appliquer. Car le blanc de la pointe de la jetée des Pâquis n'est pas la teinte originelle.



À gauche, image de synthèse illustrant l'aspect bicolore que pourrait avoir la structure à l'issue des travaux. À droite, la tourelle, qui était rouge brique au moment de son inauguration en 1894. DR

«Les interventions n'auront pas d'impact sur la navigation sur le lac. Le faisceau lumineux emblématique du phare des Pâquis est devenu obsolète à l'heure des outils modernes utilisés par les bateaux.»

Les premiers relevés de peinture, ainsi que des photographies d'époque, laissent penser que la tourelle métallique aurait été plutôt rouge brique, avant de devenir blanche avec des éléments saillants rouges. Ce n'est qu'après les années 50 qu'elle est devenue monochrome. Un avis de la Commission des monuments, de la nature et des sites (CMNS) est attendu à ce sujet.

## Entre 2025 et 2026

Des éléments de serrurerie devraient également être recréés pour l'aider à retrouver sa silhouette d'origine. Un garde-corps entourant le balcon a notamment été remplacé et ne res-



semble pas à la pièce installée lors de son inauguration. À terme, la Ville doit aussi réfléchir à un nouveau concept d'illumination.

Le chantier du phare des Pâquis est attendu entre 2025 et 2026, selon l'obtention des autorisations. Celui des Eaux-Vives pourrait éventuellement commencer fin 2024, profitant d'une intervention prévue sur le Jet d'eau.

## Dépollution programmée

Les travaux s'annoncent complexes, car une décontamination doit avoir lieu. Une analyse a mis en évidence la présence de PCB dans la peinture du phare des Pâquis. L'élimination

de ces composants toxiques implique la mise en place de mesures de sécurité particulières. Des traces d'amiante et de plomb ont également été détectées dans certains éléments du phare.

Le mécanisme de rotation, toujours d'origine, utilise un mercure en bain ouvert pour faire tourner l'éclairage. Le métal liquide devra également être retiré.

Une chose est certaine: les interventions n'auront pas d'impact sur la navigation sur le lac. Le faisceau lumineux emblématique du phare des Pâquis est devenu obsolète à l'heure des outils modernes utilisés par les bateaux.

## Radars antibruit: premier bilan

**Nuisances sonores**  
Les deux-roues motorisés sont les véhicules dépassant le plus souvent les limites.

Selon les premiers résultats publiés par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les radars antibruit semblent bien fonctionner. À Genève, quatre dispositifs de ce type ont été installés à titre de test. Mais comme le rapporte Léman Bleu, il est pour l'instant impossible de les installer de manière permanente ou d'amender les contrevenants, faute de législation adaptée. Cependant, cette phase pilote nous offre déjà quelques statistiques intéressantes.

Dans son rapport, l'OFEV indique que le système de détection des engins sonores nommé «Hydre» fonctionne correctement, peu importent les conditions météo. Sur les axes très fréquentés du canton de Genève, les boîtiers ont détecté entre 100 et 200 véhicules trop bruyants par jour. Du côté des zones limitées à 30 km/h, le nombre chute à moins d'une dizaine par période de vingt-quatre heures.

Ces mesures ont été effectuées entre le 23 juin et le 17 octobre 2023. Le premier radar était installé sur la rue de Lyon, à un endroit limité à 50 km/h. Un deuxième a été posé au niveau de Chêne-Bougeries, sur la route Jean-Jacques-Rigaud (limitée à 30 km/h). Le troisième figurait le long de l'avenue de l'Ain, où les voitures roulent à 60 km/h. Un dernier a été installé à Plan-les-Ouates, sur le chemin de la Mère-Voie, limité à 30 km/h.

Le seuil de détection du système «Hydre» est programmé à 80 décibels pour les tronçons à 50 ou 60 km/h et à 77 décibels pour ceux limités à 30 km/h.

Il ressort de l'analyse que bien peu des véhicules circulant à Genève dépassent les limites de bruit. Le pourcentage de véhicules trop bruyants varie entre 0,1 et 1,5% du trafic total selon les tronçons. Parmi ces véhicules trop sonores, près de 70% sont des deux-roues motorisés.

Le rapport conclut que le système «Hydre» permettrait «un gain de temps et d'effectifs très important en automatisant le contrôle d'un grand nombre de véhicules et une identification facilitée des véhicules en infraction pour l'émission de bruit excessive et inutile».

Il ne manque désormais plus qu'une législation permettant d'amender les véhicules trop bruyants. La Confédération planche déjà sur le sujet.

Emilien Ghidoni

## Un dortoir troglodyte niché entre les piles du pont

### Série d'été

#### Album du localier (5/20)

Cette «halte de nuit» au bord du fleuve n'a pas désempli depuis vingt ans.

Sous-Terre, il s'appelle, l'ouvrage routier qui fait la jonction entre les quartiers de Saint-Jean et de la Jonction. C'est aussi le seul pont en pente (6%) de Genève, construit en 1968. En amont, on lui a accolé une passerelle provisoire pour les piétons. C'était en 1976. Le revêtement en caoutchouc reste inchangé. Des chutes de pneus. C'est vilain et glissant sous la pluie.

Le provisoire qui dure se découvre également dans la partie basse, sur la rive gauche du Rhône, là où le pont semble s'affaisser sur la berge. Il faut réduire sa taille de moitié pour passer à cet endroit,

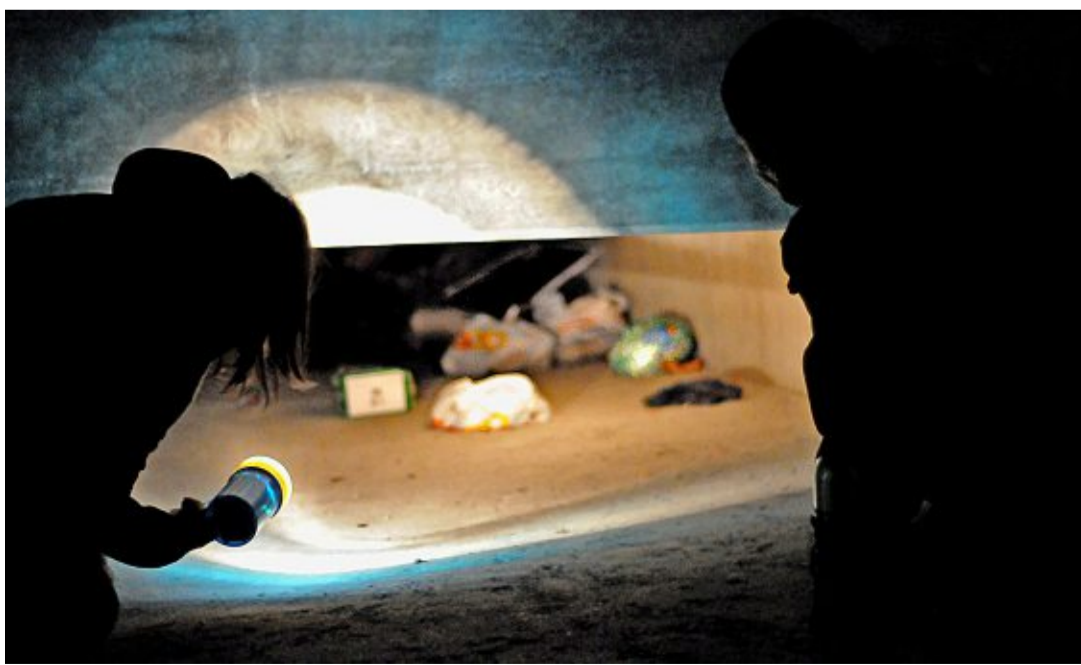
avant d'y installer son campement de fortune.

De mémoire de localier, cette halte de nuit n'a jamais désempli en vingt ans de reportage au contact des personnes vivant à la rue. Elle se visite en rampant, à la lampe de poche, comme ici durant l'hiver 2008-2009.

Deux hommes et un chien acceptent ce jour-là la présence du photographe. Donner à voir ce lieu de survie où l'on s'éclaire à la bougie, où l'on cuisine sur un réchaud à gaz, où l'on boit pour oublier la bise qui s'engouffre malgré les palissades en carton cédant sous les bourrasques. Juste à côté, un seau au bout d'une corde pour se laver, en regardant le Rhône lécher le pas-de-porte.

## Descentes de la Voirie

Ce dortoir troglodyte niché dans le béton craint moins le fleuve que les descentes matinales de la Voirie -



En plein hiver 2008-2009, visite à la lampe de poche du campement situé en aval du Bâtiment des Forces Motrices. STEEVE JUNKER-GOMEZ

toujours à l'aube, souvent l'été - opérant sur ordre de police. Les chasseurs d'encombrants ont eux aussi appris à marcher à quatre pattes.

Dans l'obscurité de ce refuge à l'accueil inconditionnel, affichant complet toute l'année - les places sont chères à certaines périodes -, le localier au travail enchaîne ses questions en gardant ses distances avec la canidité aux oreilles de berger allemand.

Il apprend que les deux occupants au corps fatigué dorment entre les piles du pont depuis l'automne précédent, qu'ils ont survécu au grand froid de janvier, le sommeil perturbé par les voitures qui roulent au-dessus de leurs têtes.

Début juillet 2024: dix tentes alignées sous le tapis du pont, au bord d'un fleuve qui ne dort jamais et menace de sortir de son lit.

Thierry Mertenat