



A S S O C I A T I O N  
POUR LA SAUVEGARDE DU SITE DE LA CHAPELLE

**Procès-verbal de l'assemblée générale extraordinaire  
du jeudi 6 octobre 2005, Auditorium des TPG, 19 heures**

1. Lecture, commentaires et approbation du procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 28 avril 2005

Il est approuvé à l'unanimité.

2. Présentation et élection du président, puis des membres du comité

Selon l'engagement qu'il a pris lors de l'assemblée du 28 avril 2005, Michel Janin présente sa candidature, il est élu à l'unanimité.

A tour de rôle, les membres du comité se présentent, ils sont élus à l'unanimité. Il s'agit de :

Mmes Nicole Doncque et Danielle Plisson

MM. Philippe Longepierre, Roland Schweizer et Alain Seemuller

3. Exposé consacré à la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux Vives - Annemasse dite CEVA

Le nouveau président accueille, puis présente M. Alain Pirat, ingénieur civil, chef de projet CEVA, et rappelle au conférencier l'attente de l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle : après un bref historique, décrire le projet CEVA et porter l'accent sur la construction de la gare Caouge-Bachet, au bas de la route de La Chapelle.

Deux dates essentielles : 7 mai 1912 Convention entre la Confédération et le canton de Genève pour l'exploitation d'une ligne ferroviaire reliant la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives, cession aux CFF de la ligne joignant les Eaux-Vives à la frontière française.

Septembre 2002 signature du protocole d'accord entre la Confédération, le canton de Genève et les CFF, réactualisant, nonante ans plus tard, la Convention de 1912 ; début des négociations avec la France.

CEVA c'est : 16 km de voies entre Cornavin et Annemasse ; de Cornavin à Carouge-Bachet : infrastructures existantes, nécessitant quelques aménagements ; de Carouge-Bachet aux Eaux-Vives : tronçon souterrain à créer ; des Eaux-Vives à la frontière française : la voie existante sera doublée et enterrée ; enfin de la frontière à Annemasse, il appartiendra à la France de définir ses options. %

S'agissant de la gare Carouge-Bachet<sup>1)</sup> les informations sont minces. Comme pour les quatre autres stations, ce sont les ateliers Jean Nouvel S.A. qui les construiront. Elles utiliseront toutes pour matériau quatre types de briques de verres.

Carouge-Bachet, à demi enterrée, comportera deux bâtiments : l'un au bas de la route de La Chapelle, le second à la Praille, aux pieds de la station B.P. Les quais reliant les deux accès mesureront 200 mètres.

Puis, après la brève intervention de M. Vincent Kempf, collaborateur du chef de projet, place aux questions, nombreuses, incisives, sur le coût (environ un milliard), sur les voies d'accès, sur les problèmes lancinants de circulation qui se poseront avant, pendant et après l'édification des deux bâtiments de la gare et le percement de la tranchée couverte.

Elles ne trouveront pas de réponses satisfaisantes, mais on gardera à l'esprit l'assurance donnée qu'entre CEVA et l'Office des transports et de la circulation (aujourd'hui nommé Office cantonal de la mobilité) la collaboration est étroite et permanente, ce dont nous aimerions être convaincus.

Comme il est tard, sur proposition du président, les membres présents renoncent à l'examen des divers.

**Prochaine assemblée : jeudi 30 mars 2006, à 19 heures, Auditorium des TPG.**

PS : Mmes Delétra et Zeender, MM. Cavaleri, Longepierre, Revillet et von Aux ont excusé leur absence.

Annexe : état du tracé de la voie ferrée au 31 mars 2004, entre le Bachet et le chemin Vert

D.P. et M.J.

Février 2006

---

1) il faut consulter la brochure CEVA : une ligne, cinq stations... rapport du collège d'experts, novembre 2004, pour trouver p.78 à 84 plans et croquis.