



A S S O C I A T I O N  
POUR LA SAUVEGARDE DU SITE DE LA CHAPELLE  
fondée le 29 septembre 1983

**LSI**

Office fédéral des transports (OFT)  
Section autorisations II  
3003 Berne

La Chapelle, le 6 octobre 2006

**Projet de construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-frontière, en direction d'Annemasse)**

Madame, Monsieur,

Le 8 septembre 2006 est parue dans la Feuille d'Avis Officielle du canton de Genève l'enquête publique susmentionnée.

Après examen des plans mis en consultation, l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle (ci-après ASSC) **s'oppose à la construction de la ligne CFF dite CEVA telle que décrite dans les documents mis à l'enquête.**

**I) EN FAIT**

L'ASSC est une association au sens des articles 60 et ss du CCS.

L'article 2 de ses statuts stipule que :

*Article 2 - Cette association a pour but de travailler à la sauvegarde du site de La*

*Chapelle, au développement harmonieux du quartier et à la défense des intérêts de ses habitants et propriétaires. Elle ne poursuit aucun but politique, religieux ou lucratif.*

## **II) EN DROIT**

### **1. A la forme :**

#### **1.1 Respect du délai pour intervenir dans le cadre de la procédure**

L'enquête publique susmentionnée a été publiée dans la Feuille d'Avis Officielle du canton de Genève le 8 septembre 2006. Le délai pour faire opposition échoit le 10 octobre 2006. La présente opposition, déposée à la poste de Plan-les-Ouates le 6 octobre 2006, est donc adressée dans les délais.

#### **1.2 Autorité compétente**

L'Office fédéral des transports (OFT) est l'autorité compétente chargée de l'approbation des plans selon l'article 18 LCdF.

#### **1.3 Qualité pour agir**

L'ASSC remplit les quatre conditions décrites par la jurisprudence pour avoir la qualité de partie à la procédure.

Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, à défaut de règle légale expresse lui attribuant la qualité pour recourir, une association ne peut recourir ou former opposition que si elle remplit les quatre conditions cumulatives<sup>1</sup> suivantes :

1. L'association possède la personnalité juridique.
2. Les intérêts invoqués sont susceptibles d'être défendus en justice par ses membres.
3. Les statuts de l'association la chargent de défendre les intérêts de ses membres.
4. Les intérêts de la majorité ou d'une grande partie des membres de l'association sont touchés par l'acte attaqué.

---

<sup>1</sup> ATF 114/1988 Ia 452/455-456, Schweiz. Vereinigung für Strafflosigkeit des Schwangerschaftabbruches ; ATA du 17 octobre 1990, en la cause Association pour la sauvegarde du site de la Chapelle, in SJ 1991, pp. 542-543.

Comme aucune règle légale ne confère un droit de recours à l'ASSC, elle doit donc démontrer sa qualité pour recourir selon les conditions cumulatives exposées ci-dessus.

### **1.3.1. L'association a la personnalité juridique**

L'ASSC est une association au sens des articles 60 et suivants du Code civil. Elle dispose de ce fait de la personnalité juridique. La première condition est donc remplie.

### **1.3.2 Les intérêts évoqués sont susceptibles d'être défendus en justice par ses membres**

L'ASSC se prévaut d'une violation de la LCdF, de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire et de la Loi fédérale sur la protection de l'environnement, de la Loi cantonale sur les routes, soit de dispositions légales destinées à protéger des intérêts privés et publics. Chacun de ses membres peut se prévaloir d'une violation de ces normes. La deuxième condition est également remplie.

### **1.3.3 Les statuts de l'association la chargent de défendre les intérêts de ses membres (cf. pièce 1)**

L'ASSC a pour but statutaire de défendre ses membres. Ce but figure expressément à l'article 2 de ses statuts. La troisième condition est aussi remplie.

### **1.3.4 Les intérêts de la majorité ou d'une grande partie des membres de l'Association sont touchés par l'acte attaqué**

Le projet visé par l'enquête publique concerne un tracé de ligne de chemin de fer, ainsi qu'une gare sise au Bachet-de-Pesay, dans la partie nord du quartier de La Chapelle. Ce projet aura pour conséquence d'accroître le trafic motorisé individuel dans l'ensemble du quartier engendrant bruits et dégradation de la qualité de l'air. De ce fait, le projet touche la majorité des membres de l'ASSC. La quatrième condition est, elle aussi, remplie.

L'ASSC dispose par conséquent de la qualité de partie au sens de l'article 48 D, lit. a, PA.

## 2. Au fond :

### 2.1 Augmentation du trafic motorisé individuel

"Par sa situation et les possibilités offertes de P+R, la gare de Carouge-Bachet générera assez logiquement le plus fort volume de mouvements motorisés des cinq gares étudiées."

[Dossier 16.1 RIE Chapitre 3 : Projet, Aménagement et circulation p. 16]

Les routes de Saconnex-d'Arve et de La-Chapelle sont utilisées, à tort, comme voies de circulation du réseau primaire, en violation de la Loi cantonale sur les routes (L 1 10) et sont de ce fait saturées aux heures de pointe provoquant nuisances et dangers pour les habitants.

La réalisation de la liaison CEVA constitue une incitation bienvenue à utiliser les transports publics plutôt que des véhicules motorisés individuels. Cependant ce transfert ne s'effectuera que si des mesures de dissuasion du trafic motorisé individuel sont prises conjointement à la réalisation de la liaison CEVA. Sans quoi la place laissée libre sur les routes et parkings de la ville par les usagers de la liaison CEVA sera immédiatement occupée par d'autres véhicules.

Or, l'ASSC constate qu'aucune information sur ces mesures de dissuasion ne figure dans le dossier d'enquête. Ni leur nature, ni leur financement, ni le calendrier de réalisation ne sont connus.

Tout au contraire, le projet prévoit la construction d'un P+R au nord du quartier de La Chapelle qui va accroître le trafic, en contradiction flagrante avec les objectifs poursuivis par la liaison CEVA.

L'ASSC craint donc que la liaison CEVA se réalise sans que rien ne soit entrepris pour que les habitants des quartiers périphériques renoncent à leur véhicule privé.

Il est absurde de construire un parking pour attirer les voitures précisément à l'emplacement où une gare sera construite à grands frais. Les parkings en ville sont depuis longtemps considérés comme une erreur. Les parkings de délestage doivent être construits à la périphérie, d'où des réseaux de transports publics efficaces doivent conduire les gens en ville. L'emplacement choisi pour la future gare de Carouge-Bachet se situe sans aucun doute déjà en ville et le sera plus encore dans le futur avec 6000 emplois de plus dans un rayon d'un kilomètre. [Dossier 16.1 RIE Chapitre 3 : Projet, Aménagement et circulation p. 30]

L'accès de véhicules motorisés au Bachet-de-Pesay constituerait donc une concurrence directe à la liaison CEVA.

Par conséquent, l'ASSC s'oppose à la construction du P+R attendant à la gare CFF puisque, du fait de sa construction, la gare de Carouge-Bachet générera le plus fort volume de mouvements motorisés des cinq gares étudiées. L'ASSC demande que des mesures soient prises, conjointement à la construction de la liaison CEVA, afin de diminuer le trafic sur les routes de La-Chapelle et de Saconnex-d'Arve. Les nuisances sonores et atmosphériques dues à l'accroissement du trafic généré par la liaison CEVA sur l'autoroute et la route de Saint-Julien devront également être réduites.

## 2.2 Emplacement des installations de chantier

**Les parcelles 1441 et 1442 sont destinées prioritairement aux bureaux, baraquements, magasin et ateliers,.....**

[Dossier 12.1 RAPPORT TECHNIQUE 4.3 Projet partiel 23 : Carouge-Bachet Tunnel de Pinchat, pages 11 et 12]

L'ASSC s'oppose à la démolition des constructions sises sur les parcelles 1428, 1425, 1426, 1441 et 1442, propriétés de l'Etat de Genève. Ces constructions sont conformes à la zone d'aménagement dans laquelle elles sont situées. Il serait en revanche possible d'utiliser la parcelle 1601 actuellement libre de toute construction et, éventuellement, partie des parcelles précitées sans démolir les habitations. ( cf. pièce 2 )

Relevons, qu'à notre connaissance, le propriétaire de la parcelle 1601 n'a pas été approché par les responsables du projet. Il semble que le maintien des habitations n'ait pas été envisagé, ce qui donne à penser que la démolition des maisons bordant la route de La-Chapelle ait été suggérée par la volonté de faire disparaître l'ensemble du quartier.

La réponse du 26 juin 2006 à la lettre de l'ASSC du 25 mai 2006 ( cf. pièces 3 et 4 ) atteste que l'Etat de Genève saisit l'occasion de la liaison CEVA pour réaliser une opération immobilière dont l'ASSC doute qu'elle respectera la zone d'aménagement. Tout se passe comme si le projet CEVA était, en la matière, l'otage de promoteurs immobiliers.

L'ASSC demande que des variantes soient étudiées tenant compte de la présence d'habitations conformes à la zone d'aménagement, et qu'elles soient versées au rapport d'impact sur l'environnement.

Conformément à l'art. 9 de l'OEIE, le rapport d'impact sur l'environnement devra contenir tous les aspects liés au projet y compris le devenir des parcelles incriminées à la suite des travaux de la liaison CEVA au cas où les constructions existantes étaient démolies.

## 2.3 Evacuation des déblais

L'hypothèse d'un transport par le rail d'une partie des matériaux d'excavation a été étudiée. Elle n'a pas été retenue à ce stade du projet, en raison du surcoût induit, de l'ordre de 6 millions de francs.

[Dossier 16.1 RIE Chapitre 18 : Gestion des déchets et matériaux, page 20]

L'ASSC s'oppose au transport des déblais du tunnel de Pinchat ( 200'000 m<sup>3</sup>) par camion qui provoquera journallement entre 86 et 116 mouvement de poids lourds! [Dossier 16.1 RIE Chapitre 3 : Projet, Aménagement et circulation p. 21]

La présence de lignes CFF à proximité immédiate du chantier rend l'évacuation par train idéale. A l'heure où le problème lancinant des particules fines générées par les poids lourds défraie la chronique, ce choix est pour le moins étonnant. Il est regrettable que les CFF n'affichent pas, à cette occasion, la preuve que le transport par rail peut être compétitif !

## 2.4 Bruit et vibration

Certains bâtiments de la zone d'habitation située entre Carouge-Bachet et le km 66.5 sont très probablement dans une situation critique.

[Dossier 16.1 RIE Chapitre 8 : Vibrations et sons solidiens p.18]

Le rapport d'impact sur l'environnement mentionne [Dossier 16.1 RIE Chapitre 8 : Vibrations et sons solidiens p.17] que le respect des normes n'est pas garanti a priori pour les habitants situés à moins de 15 mètres de l'axe de la ligne. Or l'ASSC constate que la boucle de rebroussement des trams du Bachet provoque déjà des bruits et des vibrations dans tout le quartier. Du fait du contexte géologique local, le périmètre d'investigation de 30 mètres [Dossier 16.1 RIE Chapitre 8 : Vibrations et sons solidiens p.10] est donc insuffisant et l'ASSC demande qu'il soit étendu à 200 m de part et d'autre de l'axe de la future ligne.

L'ASSC s'oppose à la réalisation d'un aiguillage au km 65.9. Ce dernier contribue certainement [Dossier 16.1 RIE Chapitre 8 : Vibrations et sons solidiens p.18] au fait que la nuisance soit qualifiée de "critique" pour les habitants du quartier de La Chapelle. N'y a-t-il pas suffisamment de possibilités de manœuvres sur le site de la Praille ?

## 2.5. Remarques générales

Fondée en 1983, forte de cent cinquante membres, l'Association pour la sauvegarde du site de La Chapelle (ASSC) porte un nom qui dévoile sa raison d'être et qui affirme son ambition.

A l'intérieur de l'agglomération genevoise, à cheval sur les communes de Lancy et de Plan-les-Ouates, le site de La Chapelle devrait connaître dans un très proche avenir l'édification d'un nouveau quartier qui accueillera plus de 4'000 habitants, et, à proximité immédiate, la construction de la gare CEVA dont les travaux dureront pour le moins sept ans.

Favorable à la liaison Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse, l'ASSC a pris néanmoins conscience que la réalisation de ces projets, dans un même temps et dans le même périmètre, entraînerait des embarras de circulation insolubles, susciterait des nuisances multiples et une insécurité croissante.

S'agissant de la construction de la gare Carouge (sic) – Bachet, l'étude minutieuse du dossier de concours, le dialogue avec le responsable de CEVA et l'Office cantonal de la mobilité, la correspondance échangée avec le président du département du territoire nous ont convaincus que ce projet aussi ambitieux qu'indispensable recèle quelques incohérences.

Outres les motifs qui légitiment notre opposition, relevons d'autres incongruités. La commune de Lancy hébergera deux gares distantes de moins de deux kilomètres. Si la station Pont-Rouge se trouve à quelque cent mètres du P+R de l'Etoile et dans le prolongement de l'autoroute A1a, le Bachet, en revanche, bénéficie déjà de trois lignes de tram et de deux bus. La gare Carouge – Bachet et ses deux émergences, coût cinquante millions(?), ne présente-t-elle pas une forme toute particulière de concurrence train / tram-bus et de gaspillage ?

La "procédure d'approbation des plans CEVA" est ainsi conçue qu'elle nous oblige, afin d'exprimer remarques et critiques, à formuler une opposition auprès de l'Office fédéral des transports, d'autant que nous avons attiré l'attention des acteurs de la liaison CEVA sans succès ( cf. pièce 5 ).

## III) CONCLUSIONS

### PAR CES MOTIFS

Vu la demande des CFF,  
vu l'enquête publique du 8 septembre 2006,  
vu les pièces produites dans l'enquête publique,

vu les explications qui précèdent,  
l'ASSC conclut à ce qu'il plaise à l'Office fédéral des transports (OFT) :

**Préalablement :**

Déclarer les présentes observations faites au sens de l'article 18f LCdf comme recevables quant à la forme.

Réserver à l'intervenant la possibilité de compléter les présentes écritures.

**Principalement :**

Recevoir au fond la présente opposition, dans le sens de la prise en compte des présentes observations faites au sens de l'article 18f LCdf.

Ordonner les modifications du projet telles que demandées dans les présentes écritures.

Suspendre la procédure d'approbation des plans jusqu'à la mise à l'enquête du projet modifié.

**Subsidiairement :**

Acheminer les intervenants à prouver, par toutes les voies de droit, les faits allégués dans les présentes écritures.

Michel Janin

Roland Schweizer

Président

Vice-président

Annexes :

pièce 1 : statuts de l'ASSC

pièce 2 : plan des installations de chantier modifiées

pièce 3 : lettre de M. Robert Cramer du 26 juin 2006

pièce 4 : lettre de l'ASSC 25 mai 2006

pièce 5 : lettre du 31 mars 2006 adressée à M. Alain Pirat