

Ceva : pas de gare à Carouge

La seconde moitié du XIX^e siècle est la période du grand boom de la construction des chemins de fer. Carouge n'échappe pas à cette frénésie et les projets sont nombreux. En 1858, on inaugure la ligne Lyon - Genève avec une gare de la compagnie P.L.M., c'est-à-dire Paris-Lyon-Méditerranée, elle est située à Cornavin. La même année Genève est reliée au réseau helvétique.



Différents tracés de liaisons entre Cornavin et la gare des Eaux-Vives imaginés en 1870

En 1854, un premier projet d'une ligne entre Genève et Turin avec une gare secondaire à l'extrémité nord des Promenades figure dans les archives. C'est la première gare virtuelle de Carouge ! D'autres lignes sont envisagées. En 1857, le royaume de Piémont-Sardaigne accorde une concession à MM. Blanc et Courte pour une ligne Genève - Annecy par Veyrier et Mornex avec un embranchement sur Bonneville et Sallanches.

Puis, la Savoie annexée à la France (1860), le préfet de Haute-Savoie donne son aval pour une ligne Annemasse-Chamonix. Un projet Genève-Chamonix, (1864) initié par Charles Burn, de Londres, emprunte le territoire carougeois, mais aucune gare n'est prévue. D'autres variantes sont étudiées. Un projet de raccordement de Genève à Annemasse, proposé par l'ingénieur E. Gardy, en 1869, évite soigneusement la cité sarde car on ne peut pas ne pas desservir les quartiers «populeux» de «Neuve, Rive, les Eaux-Vives et Plainpalais». Un tracé par Carouge serait dispendieux car il implique un tunnel sous le plateau de Champel et «froisserait trop vivement les intérêt de la ville [de Genève] pour que son adoption paraisse probable». Il pense toutefois que Carouge aura prochainement une gare par un embranchement reliant Saint-Julien à Genève.

En 1870, une commission composée des membres du Conseil municipal de Carouge, de maires d'autres communes et de négociants demande au Conseil d'Etat de modifier le projet et de prévoir une gare à Carouge en lieu et place de celle qui est prévue à La Cluse. Le nouveau tracé est certes plus long (2700 m) mais il sera meilleur marché même s'il comporte deux pont sur l'Arve. Un mémoire intitulé «Du chemin de fer Genève-Annemasse par Chêne, Rive-Eaux-Vives et Carouge» est imprimé en 1871. Cette brochure vante les mérites industriels de Carouge qui ne pourraient que s'accroître avec l'installation d'une gare. Il est à noter qu'aucuns des projets ne prévoit de tunnel sauf une tranchée couverte au boulevard Helvétique ! La construction de la liaison Annemasse-Eaux-Vives, inau-

gurée le 27 mai 1888, marque une première étape mais la gare des Vollandes reste un cul-de-sac.

Un projet d'une liaison européenne nord-sud, avec un tunnel sous la Faucille, vers 1892, renforce le souci d'un nouvel emplacement pour une gare voyageur et gare de triage importante. Certains projets prévoient même de coupler la gare avec un port fluvial sur la rive gauche de l'Arve dans la région des Vernets. La gare de la Praille est donc déjà imaginée au XIX^e siècle. Relier les deux gares genevoises - Cornavin et les Vollandes - devient une priorité pour les autorités cantonales. Plusieurs solutions sont proposées et toutes imaginent une gare voyageurs à la Fontenette et une gare aux marchandises à la Praille. Le tracé de Firmin Ody, plus court que celui du Département des Travaux publics, nécessite un viaduc à la Jonction alors que le projet DTP passe par le pont Butin, qu'il faut édifier. Ces projets de 1912 seront suivis d'autres mais tous prévoient une gare, ou une halte à la Fontenette. Des plans sont mêmes dressés.

La Première Guerre mondiale viendra interrompre momentanément la fièvre qui sévit dans le milieu ferroviaire. Pourtant en août 1916, une séance se tient à la Mairie. Elle regroupe le maire, ses adjoints, le chef de service concerné, Pierre Dubelly, et une délégation de la Régie fédérale. On apprend que la gare des voyageurs était initialement prévue «près du cimetière des Juifs» entre l'Arve et la route de Veyrier, mais ce site pose des problèmes de remblais. Les ingénieurs des CFF préfèrent un terrain situé au sud-est du cimetière municipal. Ce choix implique toutefois une emprise sur certains carrés et cela relève du Conseil municipal. Mais le préavis de l'exécutif est favorable. Sur place, les membres de cette séance réalisent qu'il faudra déplacer neuf tombes. Ce qui sera fait suite à l'avis favorable du Conseil municipal du 15 septembre. Peu après, les exhumations sont opérées et depuis lors le cimetière a cette forme arrondie à son extrémité orientale.

Les travaux doivent démarrer, début janvier 1918, le maire remercie les représentants des la Régie fédérale «pour leur obligeance et leur bienveillance. Il les assure de la reconnaissance de la population carougeoise entière pour l'intérêt qu'ils voudront bien témoigner à la Ville de Carouge, la seule de Suisse n'ayant pas de gare.» La gare de Carouge semblait avoir trouvé un site idéal, dans un quartier que l'on vouait à l'industrialisation, pour en faciliter l'accès on avait même déplacé neuf tombes.

La crise économique viendra à bout de ce projet de raccordement des deux gares genevoises. C'est-à-dire que le projet est arrêté ; Genève ne semble pas pratiquer une politique de relance par la mise en chantier de grands travaux. La gare de la Praille sera quant à elle construite beaucoup plus tard. C'est en effet lors de la Seconde Guerre mondiale (1941) que débutent les travaux de raccordement Cornavin - la Praille. Les tra-

vaux achevés en 1949 sont accompagnés de la mise sur pied d'une zone industrielle de la Praille. Carouge est doté d'une gare, mais d'une gare pour les marchandises !

Le projet actuel du CEVA prévoit bel et bien une gare nommée Bachet-Carouge. Or celle-ci n'est pas localisée sur le territoire communal, mais sur Lancy. L'endroit est pourtant idéal puisque situé proche d'une desserte autoroutière et à proximité du réseau de tramway.

Dominique Zumkeller
archiviste

Pour en savoir plus:

Manuel Baud-Bovy «Gare de Carouge» dans *Dictionnaire Carougeois : Urbanisme et Architecture à Carouge, t. III a*, Carouge, 2001, pp. 164-171, et différents dossiers ACC 713/P 15, ACC 1816/Q 6, ACC 2229/P 15.

Journées du patrimoine

Les journées du patrimoine 2006 auront lieu les 9 et 10 septembre et auront pour thème en Suisse romande «Les jardins, cultures et poésie».

A Carouge, visite de jardins privés, places et promenades samedi 9 septembre à 14 h (durée 2 heures) sous la conduite de Gérald Berlie, architecte et Jacques Reymond, artisan.

Depuis la création de la ville sarde au XVIII^e, Carouge a toujours été une bourgade agréable à vivre; les rondeaux, les places, les promenades et les parcs publics se sont développés, leur usage pouvant être varié.

Une balade permettra de découvrir ces zones de verdure et de détente avec leur histoire, sans oublier la découverte de quelques jardins privés, havres de paix cachés.

Programme complet dès le 15 juillet sur www.patrimoineromand.ch