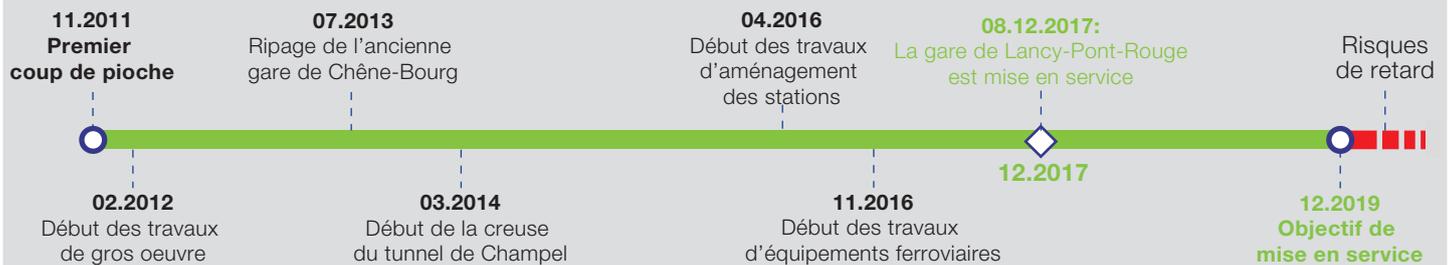


# CEVA trimestriel

N°12, décembre 2017

## CALENDRIER DES TRAVAUX au 30.09.2017



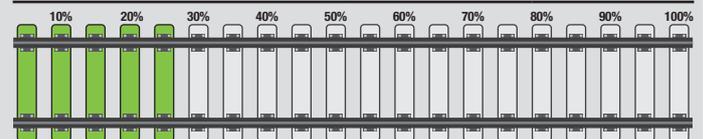
## FINANCES au 30.09.2017 (en millions)

Budget (base de prix 2008)	CHF 1'567
Dépenses	CHF 1'293,61
Engagements financiers (y.c. dépenses)	CHF 1'452,2
Prévision coûts finaux (base de prix 2008)	CHF 1'621,4
Prévision coûts finaux (base de prix actuelle)	CHF 1'674,4
Risques	CHF 63

## DONNÉES au 30.09.2017

Taux d'avancement global	85 %
Nombre d'ouvriers	235
Nombre d'entreprises et bureaux	102

## AVANCÉE DE LA TECHNIQUE FERROVIAIRE :



La technique ferroviaire englobe l'ensemble des infrastructures et équipements nécessaires à la circulation des trains : voie ferrée, ligne de contact, installations de sécurité (signaux et aiguillages), télécommunication et alimentation.



**LANCY-PONT-ROUGE** – Au mois de novembre, la gare en finition se préparait à accueillir ses premiers trains. La mise en service de la première station de la ligne CEVA a eu lieu le 10 décembre 2017.

## TABLEAU DE BORD

L'avancement global du projet a atteint les 85 %. La technique ferroviaire a démarré sur un deuxième secteur, à savoir le tunnel de Pinchat. La fin de l'année 2017 est marquée par **la mise en service de la première gare CEVA à Lancy-Pont-Rouge, ainsi que par la mise à disposition du premier tronçon de la Voie verte**. La pose des dalles flottantes sur le secteur entre la frontière et la halte de Chêne-Bourg a débuté. Ce démarrage a pu se faire à la faveur d'une autorisation partielle délivrée par l'OFT.

À fin septembre 2017, la prévision des coûts finaux (base de prix 2008) est stable et s'élève à CHF 1'674,4 millions. À l'étape actuelle, le plus gros risque reste principalement celui lié aux procédures en cours sur les mesures de protection contre les vibrations et le bruit solidien.

### LE POINT SUR LES OPPOSITIONS

Conformément à la décision d'approbation des plans du projet délivrée en 2008 par l'Office fédéral des transports, les mesurages de vibrations et de bruit solidien sont réalisés au fur et à mesure de l'avancée des travaux. À ce jour, ils ont été effectués sur la quasi-totalité du tracé souterrain CEVA, hormis sur une moitié du tunnel de Champel.

Les maîtres d'ouvrage se sont donnés les moyens d'assurer un meilleur niveau de protection, qui va au-delà des exigences légales sur le bruit, permettant ainsi au chantier de maintenir le cap de l'exemplarité. Sur l'ensemble des mises à l'enquête, quatre ont fait l'objet d'oppositions sur les secteurs entre Théodore-Weber et la frontière, ainsi que dans les secteurs du tunnel de Pinchat. Les mises à l'enquête des secteurs depuis le Val d'Arve jusqu'à la halte de Champel n'ont quant à eux pas fait l'objet d'opposition. Le nombre d'oppositions en cours de traitement s'élève ainsi à sept.

Une deuxième approbation des plans partielle a par ailleurs été délivrée par l'Office fédéral des transports pour le secteur situé entre la Drize et le Val d'Arve, sur la zone n'ayant pas fait l'objet d'opposition. Les travaux sur cette zone pourront démarrer dans les jours à venir.

Les maîtres d'ouvrage continuent de mettre tout en œuvre pour maintenir l'objectif de mise en service à décembre 2019. Même si ces oppositions restent une menace pour le projet, les travaux de technique ferroviaire avancent sur tous les tronçons où il est possible de les réaliser.

## PREMIÈRE GARE CEVA MISE EN SERVICE : UN PREMIER PAS VERS LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Le 8 décembre 2017, les maîtres d'ouvrage, les partenaires du projet ainsi que les ouvriers se sont réunis sur les nouveaux quais de Lancy-Pont-Rouge pour inaugurer la première gare CEVA, annonçant le démarrage prochain du Léman Express.

Depuis le début des travaux sur ce secteur en septembre 2014, outre la nouvelle gare, deux passages inférieurs au nord et au sud de la route du Grand-Lancy ont été construits. Ils permettent la connexion entre les secteurs d'activité et les logements, situés de part et d'autre des installations ferroviaires.

Sur le tracé existant entre Cornavin et Lancy-Pont-Rouge, des ouvrages ont dû être aménagés pour permettre la circulation du Léman Express. Les tunnels de la bâtie et de St-Jean ont été rehaussés (par abaissement des voies) afin d'élargir leur gabarit, le tablier du viaduc de la jonction a été assaini et agrandi, et les voies existantes ont été modifiées en plusieurs endroits (pose de nouveaux aiguillages).

Seule station aérienne du tracé CEVA, ce premier hub de mobilité desservira à terme les quartiers en devenir des Adrets et de Pont-Rouge.



**LANCY-PONT-ROUGE** – Les invités ont pu emprunter la première rame de la flotte du Léman Express pour se rendre dans la nouvelle gare de Lancy-Pont-Rouge. Le dimanche 10 décembre, celle-ci a été mise en service.



**LANCY-PONT-ROUGE** – Antonio Hodgers, Conseiller d'Etat chargé du département de l'aménagement, du logement et de l'énergie, Damien Bonfanti, maire de la Ville de Lancy, Andreas Meyer, CEO des CFF, Pierre-André Meyrat, directeur suppléant de l'Office fédéral des transports, Luc Barthassat, Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture.

**Retrouvez le film retour sur ce chantier de la gare de Lancy-Pont-Rouge ainsi que les photos de l'événement sur [www.ceva.ch](http://www.ceva.ch)**

## OUVERTURE DE LA VOIE VERTE

Tant attendue par les riverains, la Voie verte sera mise à disposition du public à la fin du mois de décembre. Les conditions hivernales ne permettent pas la pose des revêtements de finition. Malgré cela, les maîtres d'ouvrage et les communes souhaitent sans attendre mettre cet axe de mobilité douce au service de la population.

Ainsi, le chemin piétonnier aménagé provisoirement, de même que la piste cyclable, seront ouverts dès la fin de l'année entre les gares de Genève-Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Les travaux finaux seront effectués au printemps 2018.

À la fin novembre, 90 % des arbres ont déjà été plantés. Le reste, ainsi que les semis, le seront au printemps. Promeneurs, cyclistes, écoliers et amoureux de la nature: tous pourront emprunter le tronçon mis à disposition.



**VOIE-VERTE** – En octobre 2017, les voies piétonne et cyclable sont en construction. Elle seront délimitées par un îlot central dont les contours sont également visibles ici.



**VAL D'ARVE** – Au mois d'août, les travaux de construction de la tranchée de liaison avec le tunnel de Pinchat ont débuté. Ils s'achèveront en mars 2018.



**TROIS-CHÊNE** – Dispositif anti-vibratoire: les pré-dalles sont posées sur une natte en caoutchouc (non visible sur la photo car sous les pré-dalles). Elles seront ensuite ferrallées avant d'y couler le béton de la dalle flottante.

## ACTUALITÉS CHANTIER

**Saint-Jean-Jonction** Sur le viaduc de la Jonction, la pose des nouvelles voies est achevée des deux côtés. La pose des garde-corps est en cours. **Fin décembre, la nouvelle passerelle élargie sera réouverte.**

**La Praille** La gare de Lancy-Pont-Rouge a été mise en service le 10 décembre 2017, la première du tracé CEVA. La pose des parois anti-bruit artistiques et l'électrification de la station ont eu lieu courant novembre.

**Carouge-Bachet** La dalle parvis, du côté de l'émergence stade, est en cours de raccordement avec la route des Jeunes. L'installation des équipements techniques suit son cours dans la station. La charpente métallique de l'émergence TPG a été achevée fin septembre et la pose des briques de verre y débutera en janvier 2018.

**Val d'Arve** Le bétonnage du radier de la tranchée couverte reliant le tunnel de Pinchat au pont du Val d'Arve est achevé. Les parois seront achevées mi-février. Le remblayage est achevé côté falaise de Champel. Le pont provisoire sera démonté en janvier.

**Champel-Hôpital** Le bétonnage de la voûte se poursuit dans le tunnel de Champel, dans le tronçon menant aux Eaux-Vives. Le tunnel est achevé à 57%. Dans la station, le bétonnage des cages d'ascenseurs et la pose des garde-corps seront achevés à Noël. La cloison étanche séparant la halte des quais et permettant la mise sous pression du tunnel sera retirée début 2018.

**Genève-Eaux-Vives** La pose des briques de verre de l'émergence côté chemin Frank-Thomas doit s'achever fin 2017. Des murs de grande hauteur sont en cours de réalisation au niveau des escaliers d'accès et la moitié des quais est achevée.

**Trois-Chêne** La halte de Chêne-Bourg est en cours de finition. Les travaux de CVSE (Chauffage, ventilation et sanitaires) sont achevés à plus de 50 %. La fin de la pose des équipements est prévue pour mars prochain.

**Technique ferroviaire** La dalle flottante (la structure qui soutiendra les voies et atténuera les vibrations) a été coulée entre la frontière et la halte de Chêne-Bourg. Les consoles, les structures qui maintiennent la ligne de contact, ont été posées entre la gare de Genève-Eaux-Vives et la frontière. Celles du tronçon entre la halte de Carouge-Bachet et le tunnel de Pinchat seront en place à la fin de l'année.

## LE PROJET

CEVA, acronyme de Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse, consiste à réaliser une infrastructure ferroviaire de 16km pour relier le réseau suisse au réseau français.

Côté suisse, ce tracé majoritairement souterrain s'étend sur 14 km et nécessite la construction de deux nouveaux ponts (Arve et Seymaz), deux tunnels et plusieurs tranchées couvertes. Cinq stations jalonnent le parcours. Il s'agit de Lancy-Pont-Rouge, seule station aérienne du tracé, de Carouge-Bachet, de Champel-Hôpital, de Genève-Eaux-Vives et de Chêne-Bourg. Des adaptations sont également prévues sur le tronçon existant allant de Cornavin à La Praille.

Le challenge de la réalisation de ces ouvrages dans un environnement urbain dense a conduit à privilégier des procédés favorables à la qualité de vie des habitants: technique de creuse des tranchées couvertes réduisant les impacts en surface, découpage en étapes lors du franchissement de carrefours majeurs, afin de garantir leur exploitation, etc.

Sur sol français, le tracé est d'une longueur de 2 km et comprend, outre une tranchée couverte entre la frontière et la gare d'Annemasse, d'importants travaux de modernisation de la gare elle-même et de la ligne du Chablais, qui sont financés par les partenaires français.

## LA GOUVERNANCE

Le financement nécessaire à la réalisation de CEVA est assuré en moyenne à 56 % par la Confédération et à 44 % par le canton de Genève. La gouvernance du projet est organisée en co-maîtrise d'ouvrage entre les CFF et le canton de Genève.

Toute décision concernant la réalisation de CEVA est prise par le comité de pilotage (COPIL), sorte de conseil d'administration

du projet, réunissant des représentants du canton de Genève, de l'Office fédéral des transports (OFT) et des CFF. La présidence est confiée au Conseiller d'Etat en charge de la Direction générale du génie civil.

Sous le COPIL, le comité directeur (CODIR) supervise la partie opérationnelle des affaires. Celle-ci, tout comme la mise en oeuvre des décisions du COPIL, est assurée par une équipe de projet ad hoc, composée de collaborateurs du canton de Genève et des CFF. La direction de cette équipe a été confiée aux CFF.

## L'ENVIRONNEMENT

Sur le long terme, l'impact d'un projet tel que CEVA est très positif. En effet, le transport ferroviaire constitue une alternative efficace au transport individuel. Cependant, la construction même d'un tel ouvrage peut avoir des impacts non négligeables sur l'environnement et générer des nuisances. C'est pourquoi ces problématiques sont gérées et traitées avec une grande attention par le projet CEVA.

Pour un projet de telle ampleur, une étude de l'impact sur l'environnement (EIE) a été produite lors de la demande d'autorisation de construire, étude dans laquelle des mesures spéciales de protection sont décrites dans différents domaines environnementaux. La mise en oeuvre de ces mesures environnementales est d'une importance capitale pour que le projet respecte les prescriptions légales relatives à la protection de l'environnement. Pour assurer cette tâche, le projet CEVA a mis en place un suivi environnemental de la phase de réalisation (SER), au sein duquel tous les spécialistes nécessaires sont représentés.

Concrètement, il s'agit d'un groupement de bureaux d'ingénieurs spécialistes en environnement, qui depuis 2009, préparent et surveillent toutes les mesures en-

vironnementales pertinentes pour la construction, tout en veillant au respect des prescriptions et normes relatives à la protection de l'environnement.

## LA GESTION DES RISQUES

Les risques sont établis sur la base de la gravité des dommages et de la probabilité de l'occurrence.

La direction de projet CEVA identifie et analyse les risques trimestriellement. Elle développe ensuite une stratégie de réponse aux risques identifiés et les présente aux organes décisionnels du projet.

Comme tout projet de cette ampleur, CEVA fait face à des risques en matière de coûts et de délais. En outre, à l'instar des chantiers souterrains, la géologie rencontrée au fur et à mesure de l'avancement des travaux joue un rôle prépondérant. CEVA ne fait pas exception à la règle.

## DEMAIN, LEMAN EXPRESS

Les 16 kilomètres de rails actuellement en construction qui relieront la gare de Genève-Cornavin à celle d'Annemasse représentent bien plus que le maillon ferroviaire qui manquait entre ces deux gares.

La réalisation de CEVA permettra la mise en service du Léman Express: 230 km de ligne reliant 45 gares suisses et françaises dans un rayon de 60 km autour de Genève et d'Annemasse. Dès sa mise en service, ce réseau constituera l'épine dorsale des transports publics en assurant la première liaison rapide entre la rive gauche et la rive droite du lac Léman. Ce sera une nouvelle solution pour les habitants, reliant les centres urbains, avec de nouveaux aménagements autour des gares.

## CONTACTS

Par email: [info@ceva.ch](mailto:info@ceva.ch)

Par téléphone: 022 546 76 00 (Info-Service)