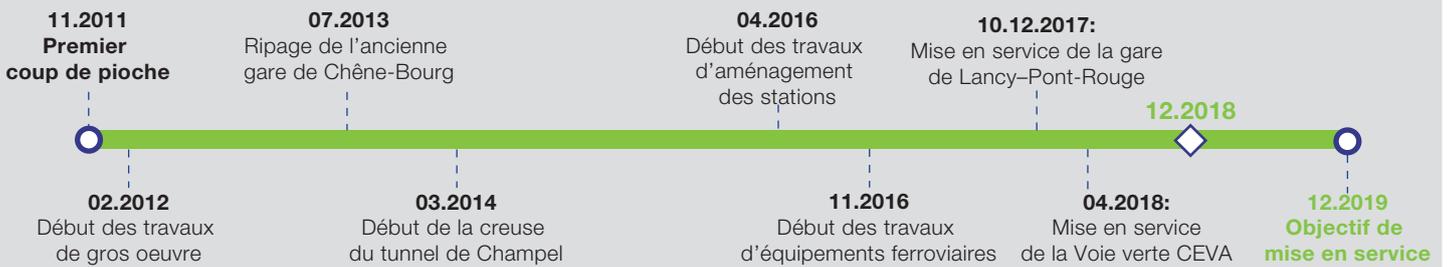


CEVA trimestriel

N°16, décembre 2018

CALENDRIER DES TRAVAUX au 30.11.2018



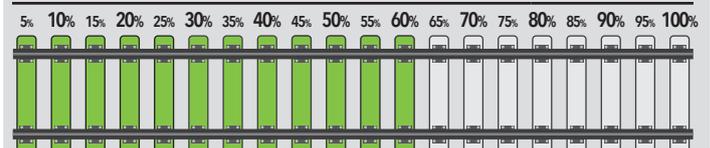
FINANCES au 30.09.2018 (en millions)

Budget (base de prix 2008)	CHF 1'567
Dépenses	CHF 1'453,9
Engagements financiers (y.c. dépenses)	CHF 1'516,4
Prévision coûts finaux (base de prix 2008)	CHF 1'621,4
Prévision coûts finaux (base de prix actuelle)	CHF 1'675
Risques	

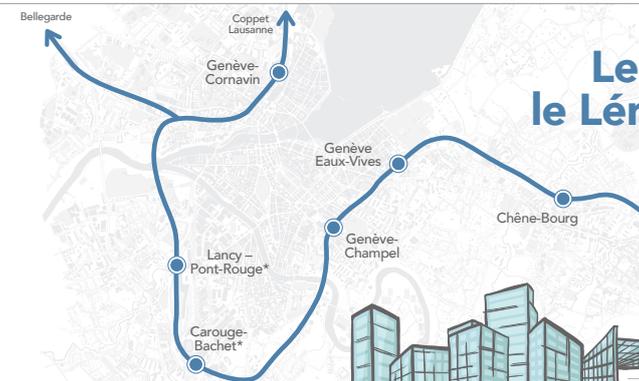
DONNÉES au 30.09.2018

Taux d'avancement global	94 %
Nombre d'ouvriers (en moyenne par jour)	158
Nombre d'entreprises et bureaux	44

AVANCÉE DE LA TECHNIQUE FERROVIAIRE :

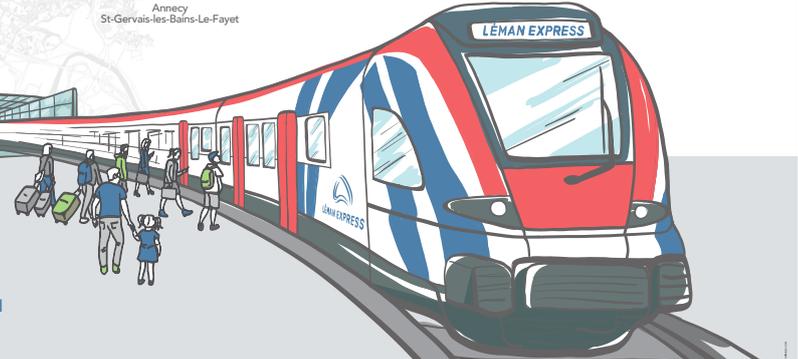


La technique ferroviaire englobe l'ensemble des infrastructures et équipements nécessaires à la circulation des trains : voie ferrée, ligne de contact, installations de sécurité (signaux et aiguillages), télécommunication et alimentation.



Fin des travaux CEVA
Le 15 décembre 2019,
le Léman Express se déploie

230 km
de lignes
40 trains
45 gares



CEVA  **LÉMAN EXPRESS**

L'achèvement de la liaison CEVA permettra la mise en service intégrale du plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe.

Le Région
Annemasse

Evian-les-Bains

Le Léman
SBB CFF FFS

TABLEAU DE BORD

L'avancement global du projet a atteint les 94%.

À la fin septembre 2018, la prévision des coûts finaux (base de prix 2008) reste stable et s'élève à CHF 1'621,4 millions. Les risques ont encore significativement baissé, ceci étant dû à l'achèvement de travaux et à la clôture des contrats correspondants, faisant diminuer les incertitudes pesant sur les coûts finaux.

Les travaux d'aménagement des espaces publics autour des gares CEVA - qui sont menés selon les stations par la Ville de Genève ou le service cantonal des Interfaces CEVA - sont en cours : terrassements autour de la halte de Champel-Hôpital, ou fondations pour les nouvelles vélostations de Carouge-Bachet et de Chêne-Bourg.

Du côté de CEVA France, les travaux de rénovation des infrastructures de la gare d'Annemasse se terminent le 9 décembre (allongement et rehaussement des quais existants, création d'un quatrième quai et d'un passage inférieur...). Ceux liés à la suppression de trois passages à niveau remplacés par des franchissements sécurisés à Etrembières et Reignier-Esery battent leur plein.

LE NOUVEAU RÉSEAU FERROVIAIRE TRANSFRONTALIER LÉMAN EXPRESS EST SUR LES BONS RAILS POUR UNE MISE EN SERVICE EN DÉCEMBRE 2019

Le 21 septembre 2018, au niveau du Foron, une étape symbolique importante a été franchie par le projet CEVA : la jonction des rails entre les chantiers suisse et français. Lors de cette manifestation, les maîtres d'ouvrage ont confirmé l'objectif de mise en service intégrale du Léman Express le 15 décembre 2019.



21 SEPT.
2018



TRANCHÉE COUVERTE DU FORON – Les représentants des deux pays, ainsi que les nombreux partenaires du projet, ont célébré la soudure des rails de part et d'autre de la frontière.

Suite à la manifestation officielle du matin, le grand-public était invité l'après-midi sur le chantier. Et ce sont près de 900 personnes (riverains, écoliers, usagers de la voie verte...) qui ont ainsi pu accéder à la tranchée couverte où les rails venaient d'être soudés et visiter l'exposition sur la technique ferroviaire, tout en bénéficiant des explications des guides de chantier CEVA.

Retrouvez le film de cet événement sur www.ceva.ch :



LA TECHNIQUE FERROVIAIRE EST TOUJOURS EN BONNE VOIE (62% D'AVANCEMENT AU 31.09.2018)

La construction de la dalle flottante commence entre la sortie de la halte de Champel-Hôpital et l'entrée de la gare de Genève – Eaux-Vives (tunnel de Champel).

Les travaux de voie sont terminés entre les Eaux-Vives et la frontière. Ils débutent entre les secteurs du Val d'Arve et du Bachet (tunnel de Pinchat).

Les travaux de déroulage de ligne de contact sont en cours entre les Eaux-Vives et le début de la tranchée couverte en France. L'alimentation définitive 50 hz est mise en service entre Carouge-Bachet et Champel-Hôpital. La main courante à LED est installée sur la quasi totalité de l'ouvrage.

Les 14 niches techniques sur l'ensemble du tracé sont en cours de finition.

Découvrez notre reportage sur la technique ferroviaire sur www.ceva.ch



TUNNEL DE PINCHAT – Bétonnage de la voie



TUNNEL DE CHAMPEL – Pose de la dalle flottante



LA PRAILLE – Voies posées entre les stations de Lancy-Pont-Rouge et Carouge-Bachet

ACTUALITÉS CHANTIER

Saint-Jean-Jonction Les replantations prévues autour du viaduc ont commencé cet automne.

La Praille La voie ballastée CEVA entre la gare de Lancy-Pont-Rouge et la halte de Carouge-Bachet a été entièrement posée.

Les travaux de construction d'un abri à vélos près de la gare de Lancy-Pont-Rouge sont terminés.

Carouge-Bachet La pose des briques de verre sur l'émergence TPG (toiture) de la station Carouge-Bachet est terminée. La pose de l'asphalte (quai et émergences) est également achevée. Les ascenseurs sont en cours de montage. Sur les quais de la halte ont lieu des travaux architecturaux de finition et de CVSE*.

Val d'Arve Les travaux liés au vitrage du pont sur l'Arve suivent leur cours, depuis l'extérieur du pont grâce à un pont roulant : le montage de la structure métallique est terminé et la pose des verres sérigraphiés a commencé.

Champel-Hôpital Les travaux d'architecture (charpente et brique de verre) se sont achevés sur les quais de la station de Champel-Hôpital, ainsi que la pose des éclairages. Les équipements CVSE* à l'intérieur de la halte sont en cours, tandis que la surface autour de la halte commence à être réaménagée par la Ville de Genève.

Genève-Eaux-Vives La construction de l'émergence centrale (gros œuvre) de la gare se termine, notamment par le bétonnage de la dalle au-dessus des voies.

Le réaménagement du puits Théodore-Weber en sortie de secours est en cours d'achèvement, hormis les plantations.

Trois-Chêne Dans la halte de Chêne-Bourg, les équipements sur les quais ont été posés. Les travaux de CVSE* sont en cours d'achèvement. Les tests de mise en service locale de la halte se poursuivent.

Sorties de secours Champel : les plantations autour de l'édicule de sortie vont débiter.

Conformément aux nouveaux standards en matière de sécurité, CEVA sera pourvue d'une issue de secours tous les 500 mètres sur la partie souterraine du tracé.

Pinchat : les aménagements en surface sont en cours de finalisation.

Drize : la construction de l'émergence de sortie, intégrée et arborisée, est en cours.

Stand-de-Tir : 100 % de la galerie ainsi que la zone de rebroussement pour les secours ont été creusées.

* CVSE : Chauffage, Ventilation, Sanitaires, Électricité

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 (COFIL), 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 COFIL, le comité directeur (CODIR) supervise la partie opérationnelle des affaires. Celle-ci, tout comme la mise en oeuvre des décisions du COFIL, 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 environnementales 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.

CONTACTS

Par email: info@ceva.ch

Par tél: 022 546 76 00 (Info-Service)

Le plus grand réseau ferroviaire régional transfrontalier d'Europe

Le Léman Express circulera sur la nouvelle ligne CEVA



LÉMAN EXPRESS

Vivons plus grand

