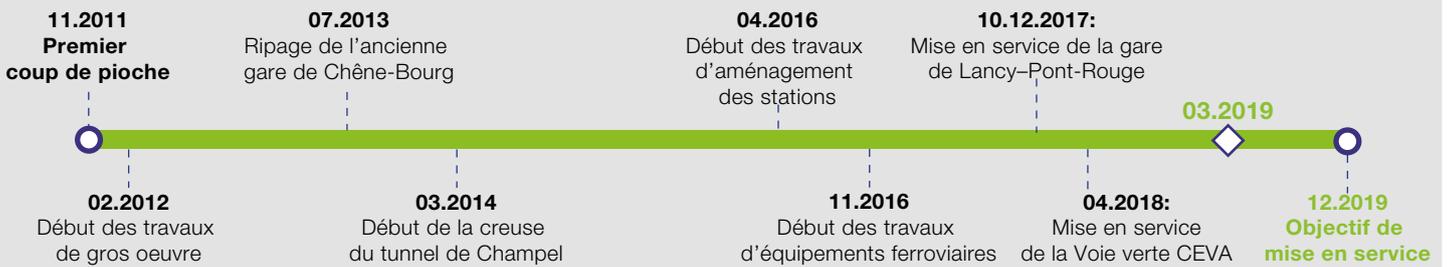


CEVA trimestriel

N°17, mars 2019

CALENDRIER DES TRAVAUX au 28.02.2019



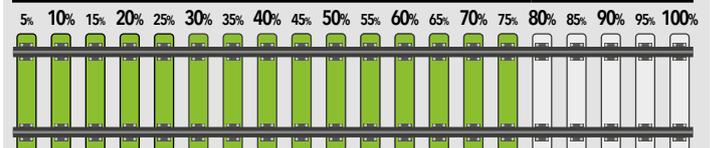
FINANCES au 31.12.2018 (en millions)

Budget (base de prix 2008)	CHF 1'567
Dépenses	CHF 1'488,3
Engagements financiers (y.c. dépenses)	CHF 1'534,1
Prévision coûts finaux (base de prix 2008)	CHF 1'621,2
Prévision coûts finaux (base de prix actuelle)	CHF 1'675
Risques	

DONNÉES au 31.12.2018

Taux d'avancement global	95%
Nombre d'ouvriers (en moyenne par jour)	130
Nombre d'entreprises et bureaux	52

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.

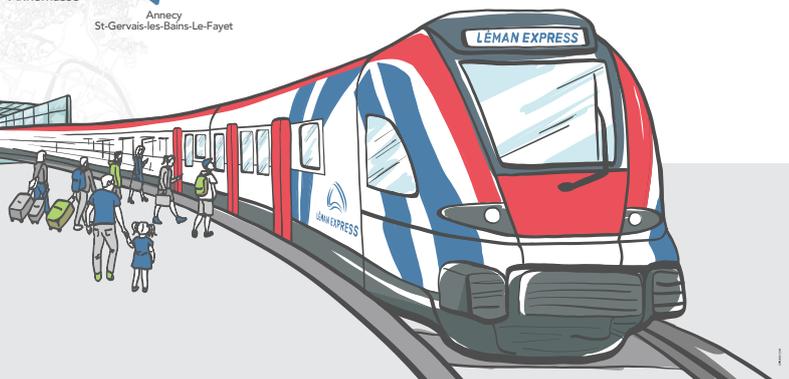


TABLEAU DE BORD

L'avancement global du projet a atteint les 95% et la prévision des coûts finaux à la fin décembre 2018 était stable, s'élevant à CHF 1'621,2 millions.

Les travaux CEVA, durant cette ultime année, se dérouleront en majorité au cours du premier semestre 2019. Ainsi, les voies ferrées, caténaires et autres équipements techniques qui composent la technique ferroviaire devraient être mis en place à fin juin 2019. A partir de là, les tests de ces équipements pourront commencer ; ceci étant une condition à la circulation du matériel roulant. La mise en service est prévue le 15 décembre 2019.

Les mêmes objectifs de planification sont fixés pour la pose des équipements CVSE (chauffage, ventilation, sanitaires, électricité) dans les stations CEVA. Cependant, dans le cas de ces dernières, les tests peuvent être faits au fur et à mesure de l'achèvement de chaque station. Ainsi, sur celle de Chêne-Bourg, l'ensemble des équipements sont d'ores et déjà testés individuellement, comme par exemple : les escalators, ascenseurs, haut-parleurs et autres horloges CFF.

La collaboration se poursuit avec CEVA France et porte principalement sur les tests liés à la mise en service.

VENEZ VISITER LE CHANTIER DES EAUX-VIVES AVANT FIN JUIN 2019



Les rencontres CEVA donnent la possibilité au grand public de découvrir les chantiers CEVA lors d'événements clé ou d'une visite guidée du site des Eaux-Vives les mardis après-midi.

Pour participer aux dernières visites d'ici juin, inscrivez-vous sur :

<http://www.ceva.ch/rencontres/>

DERNIÈRES PORTES OUVERTES DES GARES CEVA LES 29 ET 30 JUIN PROCHAINS



"La voie est libre : place au Léman Express"

Après trois éditions couronnées de succès en terme de fréquentation, le chantier CEVA ouvre une dernière fois ses portes le week-end des 29 et 30 juin. Les stations CEVA de Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives et Chêne-Bourg seront accessibles, afin de permettre au grand public de les découvrir ou de mesurer leur avancement, et en particulier aux futurs usagers de s'approprier leurs gares.

Des animations sur place seront prévues, ainsi que des espaces de restauration. Une exposition photo permettra de faire un bilan et de retracer les 8 années du chantier CEVA.

Les maîtres d'ouvrage et les partenaires de CEVA (le canton de Genève, les CFF, la Ville de Genève, le Léman Express...), tout comme certaines entreprises du chantier seront présentes.

Réservez
d'ores et
déjà
cette date
dans vos
agendas !



¾ DE LA TECHNIQUE FERROVIAIRE EFFECTUÉE (75% D'AVANCEMENT AU 31.12.2018)

La construction de la dalle flottante est achevée sur l'ensemble du tracé CEVA, en dehors de la voie de droite entre le Val d'Arve et la gare de Genève-Eaux-Vives qui sera finalisée dans le courant du premier trimestre 2019.

Après finalisation de la pose de la voie sur le secteur GEV-frontière, la construction de la voie de gauche est terminée dans le tunnel de Pinchat. La construction de la voie de droite sera finalisée dans le courant du premier trimestre 2019.

La ligne de contact est installée entre les Eaux-Vives et la frontière. Elle est actuellement déroulée dans le tunnel de Pinchat.

Les deux premières niches techniques ont été mises en service ; l'ensemble de celles-ci le seront progressivement d'ici au printemps.

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



PONT SUR LA SEYMAZ – Pose des parois anti-bruit



PONT SUR L'ARVE – Pose du vitrage



GENÈVE-EAUX-VIVES – Montage de la charpente métallique de l'urgence centrale (Au deuxième plan : les travaux de la Nouvelle Comédie de Genève)

ACTUALITÉS CHANTIER

Saint-Jean-Jonction Les replantations prévues autour du viaduc sont terminées.

La Praille Les travaux CEVA ou liés à CEVA sont maintenant achevés dans ce secteur.

Lancy-Bachet Les équipements sur les quais ont été posés (haut-parleurs, luminaires, signalétique CFF...). Le montage des ascenseurs est en cours de finition. Des travaux de CVSE* subsistent. La vérification des équipements se déroule, en vue des prochains tests intégraux de la halte.

Val d'Arve Les travaux liés au vitrage du pont sur l'Arve suivent leur cours : la pose des verres sérigraphiés est bientôt terminée et le pont roulant va être démonté.

Genève-Champel Le plafond en briques de verre au-dessus des quais a été installé. Les équipements sur les quais sont en train d'être posés (haut-parleurs, rampe acoustique, ...). Les équipements CVSE* à l'intérieur de la halte sont en cours, tandis que la surface autour de la halte continue à être réaménagée par la Ville de Genève.

Genève-Eaux-Vives La charpente métallique de l'émergence centrale de la gare est terminée, pour permettre prochainement la pose des briques de verre. Les aménagements autour de la sortie de secours Théodore-Weber sont en cours de finition, pour laisser place ensuite aux plantations.

Trois-Chêne Des parois anti-bruit ont été posées sur le pont sur la Seymaz. Dans la halte de Chêne-Bourg, des travaux complémentaires de finition, ainsi que les travaux de CVSE* se terminent. Les tests de mise en service locale de la halte se sont correctement déroulés.

Sorties de secours Champel : les plantations autour de l'édicule de sortie ont été achevées.

Pinchat : les aménagements en surface sont terminés, hormis quelques plantations.

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

Stand-de-Tir : le revêtement de la galerie est en cours.

* 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

