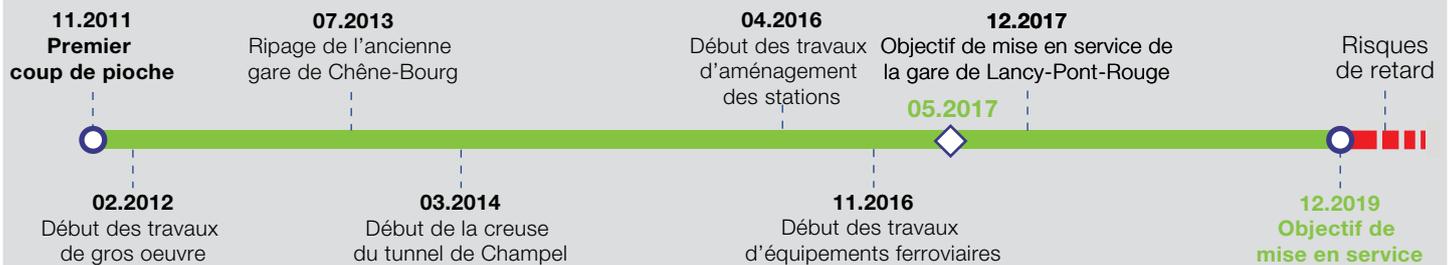


CEVA trimestriel

N°10, mai 2017

CALENDRIER DES TRAVAUX au 31.03.2017



FINANCES au 31.03.2017 (en millions)

Budget (base de prix 2008)	CHF 1'567
Dépenses	CHF 1'216,02
Engagements financiers (y.c. dépenses)	CHF 1'551
Prévision coûts finaux (base de prix 2008)	CHF 1'620,9
Prévision coûts finaux (base de prix actuelle)	CHF 1'667,4
Risques	CHF 144

DONNÉES au 31.03.2017

Taux d'avancement global	77 %
Nombre d'ouvriers	177
Nombre d'entreprises et bureaux	83

CREUSE DES TUNNELS au 31.03.2017



LANCY-PONT-ROUGE – Sa charpente métallique achevée, la station de Lancy – Pont-Rouge attend ses briques de verre.

TABLEAU DE BORD

L'avancement global du projet a atteint les 77 % avec l'achèvement du génie civil, hors tunnel de Champel dont la creuse s'achèvera dans les prochaines semaines. Ce percement marquera le dernier jalon clé, liant l'ensemble du tracé CEVA. Le second œuvre est terminé pour trois des futures stations. La pose de la charpente métallique continue dans les stations de Carouge-Bachet et de Lancy – Pont-Rouge. Cette dernière deviendra la première gare CEVA à être mise en service, dès le changement d'horaire de décembre 2017.

Les travaux de la voie verte ont démarré en ce début d'année. Une célébration officielle entourant la plantation des premiers arbres s'est déroulée à la fin mars (*voir ci-contre*). C'est également fin 2017 que cette future autoroute de la mobilité douce, construite sur le toit de la tranchée couverte entre la gare de Genève-Eaux-Vives et la frontière, sera inaugurée.

À la fin mars 2017, la prévision des coûts finaux (base de prix 2008) s'élève à CHF 1'620,9 millions. À l'étape actuelle, des risques subsistent, principalement liés aux procédures en cours sur les mesures de protection contre les vibrations et le bruit solidien. Une nouvelle opposition située sur le lot 3 (tunnel de Pinchat ouest) amplifie le risque important de report de la date de mise en service prévue fin 2019.

EXIGENCES LÉGALES SUR LE BRUIT: LES MAÎTRES D'OUVRAGE MAINTIENNENT LE CAP DE L'EXEMPLARITÉ

Au fur et à mesure de l'avancée des travaux, des mesurages des vibrations et du bruit solidien sont effectués sur l'ensemble du tracé CEVA. Ils permettent de déterminer quel dispositif anti-vibrations mettre en place pour diminuer le plus efficacement l'impact de la circulation des trains en souterrain sur les bâtiments avoisinants. Les simulations sont réalisées à l'aide d'un camion vibreur (*voir photo ci-dessous*) chaque 50 m en souterrain dans les ouvrages. Les vibrations sont mesurées dans des habitations privées en surface tous les 150 m en moyenne. Depuis février 2016, plusieurs phases de tests ont eu lieu (de la gare de Genève-Eaux-Vives jusqu'à la frontière, dans le tunnel de Pinchat, dans la halte de Champel-Hôpital et au Val d'Arve). Un seul tronçon doit encore être testé : le tunnel de Champel, une fois que le gros œuvre sera achevé. Six autorisations de construire distinctes devront être délivrées.



CHAMPEL-HÔPITAL – Le camion vibreur en action dans le tunnel début avril 2017. À l'aide du sabot appuyé sur le sol, il reproduit les vibrations qu'émettrait le passage d'un train.

À ce jour, quatre mises à l'enquête ont été déposées. Sur les tronçons allant de Théodore-Weber à Genève-Eaux-Vives, puis de Genève-Eaux-Vives à la frontière, des propriétaires ont formulé quatre oppositions à l'Office fédéral des transports (OFT). Une opposition sur le tronçon de Pinchat ouest est venue s'ajouter à celles-ci. Le traitement de ces oppositions comprend, entre autres, des échanges d'écritures entre les opposants et les maîtres d'ouvrage, et d'éventuelles séances de conciliation.

L'objectif de mise en service à décembre 2019 est maintenu, à condition que les travaux liés à la dalle flottante puissent commencer dans les temps sur chacun des tronçons. Le premier prérequis est le démarrage des travaux cet été entre les Eaux-Vives et la frontière.

CEVA: LA VOIE VERTE REVÊT SES PREMIERS ARBRES!

Le lundi 20 mars 2017 à 11h30, premier jour du printemps, ce sont plus de 300 invités et riverains qui ont célébré les premières plantations de la future Voie verte CEVA.

L'événement organisé autour des travaux paysagers sur le toit de la tranchée couverte marque le point de départ de cette nouvelle voie de mobilité douce, avant sa mise en service à la fin 2017.



TROIS-CHÊNE – De gauche à droite : Mme Garcia Bedetti (Maire de la commune de Chêne-Bougeries), M. Barthassat (Conseiller d'Etat chargé du département de l'environnement, des transports et de l'agriculture du canton de Genève), Mme Pahnke (Maire de la commune de Cologny), M. Pagani (Conseiller administratif de la Ville de Genève), M. Decrey (Conseiller administratif de la commune de Thônex), M. Karr (Conseiller administratif de la commune de Chêne-Bougeries), M. Girardet (Conseiller administratif de la commune de Cologny), M. Debarge (Conseiller administratif de la commune de Chêne-Bourg). Tous posent devant la plaque commémorative symbolisant l'engagement du canton et des communes traversées par la Voie verte.

Après avoir construit le tronçon souterrain entre la frontière et la future gare de Genève-Eaux-Vives, c'est en surface que se construit cette Voie verte de 3,6 km. C'est au niveau du chemin de la Montagne, sur la commune de Chêne-Bougeries, que les représentants politiques du DETA, de la Ville de Genève et des communes de Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg et Thônex ont donné les premiers coups de pelle pour planter six arbres de la Voie verte. Cette célébration en commun matérialise la collaboration entre ces six entités publiques qui ont œuvré ensemble pour mettre à disposition des genevois un corridor vert pour la mobilité douce.

Toujours dans cette volonté de partager les dessous du chantier, les riverains et les élèves des écoles à proximité ont été invités à cet événement. Ils ont pu se rendre sur ce tronçon, et ainsi échanger avec les équipes, notamment sur les questions de compensation écologique. La Voie verte sera mise en service fin 2017 entre le Foron et les Eaux-Vives, devenant ainsi un axe majeur pour les piétons et cyclistes.

Retrouvez l'événement en images sur www.ceva.tv

ACTUALITÉS CHANTIER

Saint-Jean-Jonction Les travaux du demi-tablier amont se poursuivent : la démolition de l'ancien tablier est achevée et près d'un quart du nouveau tablier a été bétonné.

La Praille Le génie civil de la gare de Lancy-Pont-Rouge est terminé. La pose de la charpente métallique est achevée et en attente des briques de verre. Date de mise en service de la gare: décembre 2017!

Carouge-Bachet Le génie civil de la station est terminé à plus de 90 %. La charpente métallique de l'émergence stade est achevée. Le tunnel de Pinchat est entièrement terminé. L'excavation et le bétonnage de la sortie de secours de Tambourine en est à sa dernière étape. En juin, les travaux de technique ferroviaire débuteront dans le tunnel de Pinchat avec le déroulage des câbles.

Val d'Arve Le génie civil du pont sur l'Arve est terminé. Il est désormais emprunté par les véhicules de chantier qui se rendent dans le tunnel de Champel. Les banquettes et la voûte du tunnel entre le Val d'Arve et la halte de Champel-Hôpital seront terminées avant l'été.

Champel-Hôpital La pose des six escalators de la partie supérieure de la station a commencé fin avril. Les dernières briques de verre sont posées sur la charpente, qui sera achevée au mois de juin. Le bétonnage des escaliers extérieurs est prévu en mai.

Genève-Eaux-Vives Les travaux de l'émergence route de Chêne sont terminés. Ceux de l'émergence Frank-Thomas ont démarré début avril et s'achèveront fin décembre. Dans le sous-sol de la station, les escaliers sont en cours de bétonnage. Aux abords de la future gare CEVA, les travaux des chantiers immobiliers ont démarré.

Trois-Chêne Les briques de verre de la halte de Chêne-Bourg ont été entièrement posées, y compris les planchers de verre surplombant les voies. Les travaux de technique ferroviaire se poursuivent entre la frontière et les Eaux-Vives, avec les travaux préparatoires pour la pose de la ligne de contact.

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

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