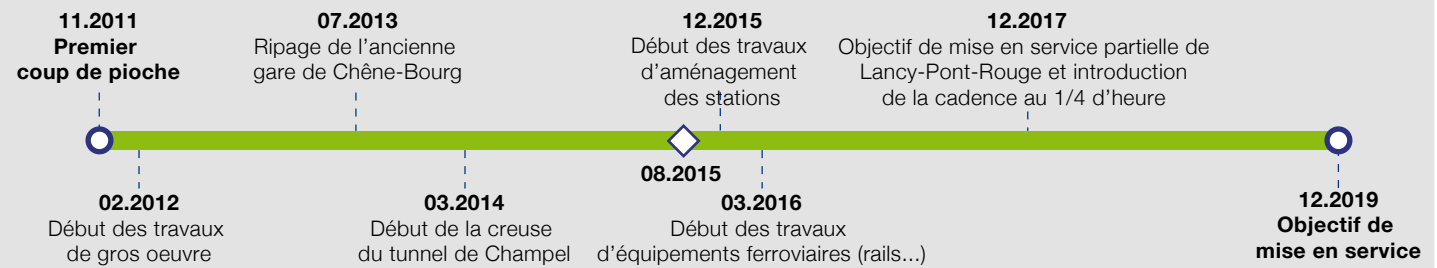


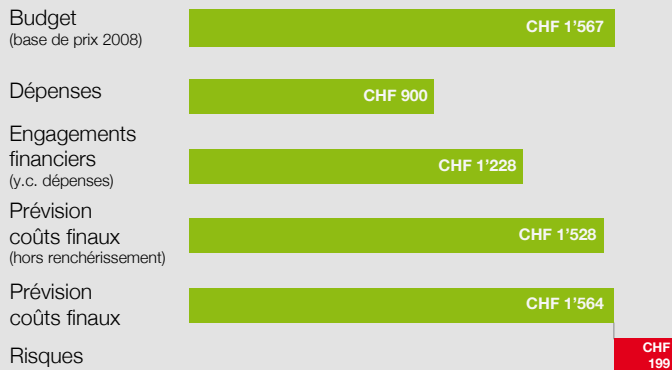
CEVA trimestriel

N°05, octobre 2015

CALENDRIER DES TRAVAUX au 31.08.2015



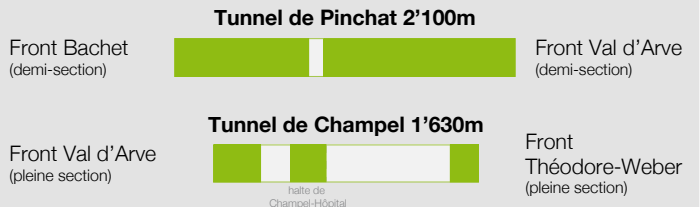
FINANCES au 31.08.2015 (en millions)



DONNEES au 31.08.2015

Taux d'avancement global	54%
Nombre d'ouvriers	404
Nombre d'entreprises et bureaux	157

CREUSE DES TUNNELS au 31.08.2015



VAL D'ARVE

Visite du tunnel de Champel, lors des journées portes ouvertes



TABLEAU DE BORD

Coûts, délais et risques

La **prévision des coûts finaux** restent stables et les **risques** diminuent même légèrement.

Une ligne a été ajoutée au tableau "Finances" de la première page. Il s'agit de la prévision des coûts finaux qui permet de ramener les coûts finaux du projet à la base de prix 2008 qui correspond à l'année d'établissement du budget voté.

Suivi

Lors des journées portes ouvertes, un événement organisé spécialement pour l'occasion a permis de réunir des personnalités de la région pour faire un point sur l'avancement du projet, en présence de MM. Barthassat, conseiller d'Etat et Barbey, responsable du trafic régional de Suisse Romande et coordinateur régional.

La jonction des deux fronts d'attaque du tunnel de Pinchat a eu lieu le 8 octobre dernier. Cet événement a été célébré, comme le veut l'usage, en présence des ouvriers, de personnalités et des médias.

Après renforcement des mesures constructives nécessaires au percement du tunnel de Champel suite à l'accident du 10 décembre 2014, les travaux se poursuivent en pleine section, assurant une bonne progression de la creuse. Pour rappel, celle-ci avait été arrêtée pendant près de 3 mois en début d'année 2015. Les travaux ont également été arrêtés pendant près de 3 semaines lors de la crue exceptionnelle de l'Arve survenue le 2 mai 2015, avec une reprise en mode normal des travaux le 20 mai.

Concernant la construction des futures stations CEVA, un prototype de briques de verre, destiné à des tests, a pu être réalisé par le consortium suisse ayant remporté le mandat. Le public a d'ailleurs pu découvrir ces premiers blocs exposés en avant-première lors des journées portes ouvertes.

La direction de projet CEVA, en lien avec la direction générale du génie civil et l'Office fédéral des transports, suit avec une attention toute particulière les revendications d'entreprises afin de limiter au maximum les risques financiers pour les collectivités publiques.

Journées portes ouvertes CEVA: 32 000 visiteurs se sont invités sur les cinq zones du chantier

En ouvrant pour la deuxième fois ses portes au public, c'est l'ampleur des travaux réalisés notamment en souterrain qui a pu être révélée. Les Genevois se sont rendus au cœur des futures stations et des tunnels, impressionnés par l'avancement du projet. Aujourd'hui arrivé à la fin du gros oeuvre, CEVA s'est concrétisé aux yeux de tous ce week-end.

Plus de 200 personnes s'étaient mobilisées durant tout le week-end, pour répondre aux nombreuses questions posées. Y compris des apprentis du CFPC recrutés pour l'occasion. Les riverains, familles, curieux et passionnés, se sont rendus d'un site à l'autre, empruntant ainsi le parcours du futur LEMAN Express.

A **Lancy-Pont-Rouge**, petits et grands ont pu se rendre compte des travaux en cours qui donneront naissance à la future gare. En plus d'une explication détaillée sur le chantier, ils ont pu faire le plein d'animations festives.

A **Carouge Bachet**, la population a pu se rendre 16 mètres sous terre dans la halte du même nom et pénétrer jusque dans le tunnel de Pinchat, et ainsi poser toutes les questions liées à la creuse et aux engins présents sur place.

Au **Val D'Arve**, un des sites les plus convoités par les familles, il était possible de voir le plus grand mécano de Suisse avec l'assemblage du pont qui enjambrera l'Arve d'ici quelques mois et rentrer ensuite dans le tunnel de Champel.

A **Chêne-Bourg**, c'est une impressionnante station souterraine qu'a pu découvrir le grand public.

Sur le site de **Genève - Eaux-Vives**, les visiteurs ont pu prendre conscience de la grandeur de la nouvelle gare, et se rendre sur les futures voies, là où rouleront les trains en 2019. En avant-première, ils ont pu découvrir un échantillon des briques de verre qui habilleront les stations CEVA.

Le dimanche, durant la première "journée sans ma voiture" mise en œuvre par le canton de Genève, les plus actifs ont pu découvrir la future voie verte, véritable "autoroute pour mobilité douce", ouverte pour l'occasion

Fortes de leur succès auprès des visiteurs et de l'enthousiasme des organisateurs, les prochaines portes ouvertes, prévues en 2017, se font déjà attendre.



Journées portes ouvertes à **CAROUGE-BACHET** - Visiteurs visionnant le film sur le travail de la foreuse Jumbo à l'entrée du tunnel de Pinchat.



Gare de **LANCY – PONT-ROUGE** - Réalisation du passage sous voie principal



VAL D'ARVE - Pont sur l'Arve en cours d'assemblage sur la rive gauche

Halte de **CHÊNE-BOURG** - Fin des travaux de génie civil



ACTUALITES CHANTIER

Saint-Jean - Jonction

Sur le Viaduc, la préparation de la pose d'une diagonale provisoire qui servira durant les travaux sur ce dernier est en cours.

La modernisation du tunnel de la Bâtie se poursuit avec, notamment, un renouvellement des voies.

La Praille

La réalisation du passage sous voie principal se poursuit, tandis qu'ont débuté les travaux du nouveau pont ferroviaire enjambant la route du Grand-Lancy.

Carouge-Bachet

La halte souterraine est désormais terminée, à l'exception de ses quais qui seront réalisés dans un second temps.

Les deux fronts (extrémités) du Tunnel de Pinchat se sont rejoints le 8 octobre sur la moitié de la hauteur du tunnel (calotte). C'est ensuite le stross (partie basse) qui sera creusé. En parallèle seront réalisés le radier et le revêtement.

Val d'Arve

Le pont sur l'Arve est actuellement monté et assemblé sur la rive gauche, tandis que la culée (appui) de la rive droite est en construction.

Champel-Hôpital

Les derniers travaux de la halte de Champel sont en cours (escaliers, locaux techniques et finitions).

Le tunnel de Champel poursuit sa progression depuis ses deux fronts.

Genève-Eaux-Vives

Fin octobre, la première partie des travaux de génie civil de la gare de Genève-Eaux-Vives sera achevée.

Les travaux d'architecture et d'équipement de la station seront menés dès le début 2016.

Trois-Chêne

La creuse sous dalle de l'entier de la tranchée couverte s'achève sous le chemin de la Montagne. Sa remise en état (réseaux...) est en cours en surface, tout comme celle de l'avenue de Bel-Air.

Ce sont actuellement le radier (sol de l'ouvrage) et les banquettes qui sont construits tout au long de l'ouvrage.

Le gros oeuvre de la halte de Chêne-Bourg est lui entièrement fini.

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 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.

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 LEMAN 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

Partéléphone: 022 546 76 00 (Info-Service)