

*Date de dépôt : 24 septembre 2018*

## **Rapport**

**de la commission des travaux chargée d'étudier le rapport du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur l'avancement de la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via La Praille et les Eaux-Vives (CEVA)**

### **Rapport de M. Serge Hiltbold**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

La commission des travaux s'est réunie le 11 septembre 2018 afin d'étudier ce rapport du Conseil d'Etat sous la brillante présidence de M. François Lefort. Elle a bénéficié de l'appui de M. Stefano Gorgone (secrétaire scientifique au SGGC), et de M. Alan Rosset (responsable budget investissements au DF). Le procès-verbal a été tenu avec exactitude par M. Sébastien Pasche que je remercie au nom de la commission.

### **1. Audition et présentation du DI**

MM. Jean-Baptiste Ferey (secrétaire général adjoint, DI) et Thierry Michel (directeur à la direction des grands projets et services généraux, DGGC) présentent le cinquième rapport divers sur le suivi de l'avancement du chantier CEVA. Pour plus d'informations, vous trouverez la présentation en annexe du présent rapport.

M. Michel souligne qu'il est avant tout important de voir la prévision des coûts finaux à fin 2017 avec 1674,2 millions et des risques estimés alors à 63 millions. Ces risques continuent à diminuer étant donné que les recours sur les dalles flottantes ont été supprimés.

Les avancements majeurs de la période 2017 sont récapitulés :

- plantation des arbres sur la voie verte ;
- percement du tunnel de Champel ;
- inauguration de la gare de Lancy-Pont-Rouge ;
- réouverture de la passerelle piétonne du viaduc au-dessus du Rhône.

Après ce tour d’horizon, les principales questions peuvent être ainsi résumées :

- Quid des interfaces CEVA établissant le lien entre le territoire et l’environnement ? – (Réponse) Il existe une coordination pour s’assurer que l’on ait une fonctionnalité entre la gare de transport public et l’espace public, qui soit cohérente et qui fonctionne le mieux possible. M. Ferey indique ensuite qu’ils ont en effet assuré le financement nécessaire sur la qualité des interfaces et il précise que les coûts des interfaces ont été bien supérieurs à ceux imaginés en 2007. Il ajoute qu’il y a eu depuis des décisions qui ont acté l’utilisation de l’argent de la loi H 1 70 pour les interfaces pilotées par le canton, en termes d’espaces publics, sachant que les deux interfaces pilotées par la Ville de Genève (Eaux-Vives et Champel) ont des budgets différents.
- Quelle est à ce jour (septembre 2018) la part financière des risques ? – (Réponse) En dessous de 30 millions.
- Quel est à ce stade le taux de dépassement du coût global de l’ouvrage ? – (Réponse) Moins de 5% sur un projet de 1,5 milliard.
- Il est mentionné dans le rapport qu’après la mise en service du CEVA, l’Etat devra payer l’intégralité des coûts d’exploitation non couverts sur une durée de 40 ans, déduction faite du paiement des 165 millions de francs (hors renchérissement et TVA) déjà consentis, est-ce réaliste ? – (Réponse) Comme pour toute offre ferroviaire, l’Etat participe aux frais de fonctionnement. La Confédération va payer sa part, mais ne peut avancer la globalité, raison pour laquelle l’Etat de Genève a avancé à la Confédération ces coûts de fonctionnement de l’offre ferroviaire, de manière à lui permettre de payer une partie de sa part des coûts du chantier.
- La méthode de calcul de l’amortissement est-elle toujours juste par rapport à ces dalles flottantes ? – (Réponse) Le vote du Grand Conseil a permis de prendre de la marge par rapport à la capacité de ces dalles flottantes à protéger des nuisances sonores par rapport aux normes légales. M. Rosset explique que l’on ne va pas pouvoir amortir sur le

composant en tant que tel, mais sur la ligne ferroviaire au sens large. Ces éléments seront à la charge des CFF et non de l'Etat de Genève.

- Pourquoi les aménagements extérieurs de la gare de Champel ne sont-ils pas aussi aboutis que la voie verte, compte tenu notamment des nuisances causées aux commerçants des alentours ? – (Réponse) Il y a eu des retards dans la mise au concours des aménagements de la gare de Champel et dans le démarrage du chantier, mais il est rappelé que c'est la Ville de Genève qui est là le maître d'ouvrage du chantier. La Ville n'a en effet pas su enchaîner les travaux une fois que ceux de la direction CEVA étaient terminés.
- Concernant la RPLP pour 2018 et son affectation, quel est le montant prévu et à quoi vont être réaffectées les recettes de la RPLP après la mise en service du CEVA ? – (Réponse) Il y a eu des discussions sur une réaffectation de ces recettes à l'entretien des routes, notamment pour les revêtements phonoabsorbants. M. Michel précise qu'il y a eu un projet qui a été repris par le MCG et que ce PL a entre-temps été retiré, mais avec l'engagement du conseiller d'Etat de l'époque de réaffecter les recettes à l'entretien des routes. Le montant est d'environ 18 millions.
- Quelle est la somme restante à percevoir des plus-values foncières ? – (Réponse) Il est prévu, dans la convention tripartite, que toutes les plus-values vont être versées dans le projet CEVA ; au global cela devrait représenter 2 millions en plus que ce qui était prévu à l'origine.
- Quel sera le coût du renchérissement des coûts d'exploitation non couverts estimés à 165 millions de francs en 2008 ? – (Réponse) 168 millions.

La présentation étant distribuée et ne suscitant plus de questions, le président procède au vote du RD 1233 :

Pour :	13 (1 EAG, 3 S, 2 Ve, 2 PDC, 4 PLR, 1 UDC)
Contre :	–
Abstentions :	2 (2 MCG)

[La commission prend donc acte du RD 1233.]

Mesdames et Messieurs les députés, au vu de ces explications, la majorité de la commission vous recommande de prendre acte du RD 1233 et préconise la catégorie de débat III.

# Rapport CEVA

- ❖ Le chantier du siècle progresse et surmonte les aléas auxquels CEVA est confronté, en vue d'offrir aux genevois un RER transfrontalier; le Léman Express
- ❖ Retour sur l'année 2017 et point d'avancement des travaux en cours



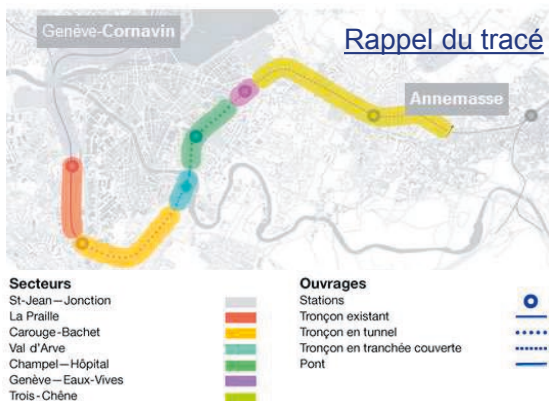
## Le projet CEVA

### Répartition budgétaire

Budget : 1,567 MF

Confédération :  
869 MF (55.5%)

Etat de Genève :  
698 MF (44.5%)



# Situation financière à fin 2017



# Situation financière à fin 2017

Risques	Descriptifs	Impact financier max	Impact potentiel délai
Environnementaux	Dépollution, niveau de la nappe phréatique	1 500 KF	
Constructifs	Terrassement, cuvette de tassement, travaux SIG et TPG	8 143 KF	6 mois
Délais de procédures	Recours, procédures complémentaires, dalles flottantes	45 800 KF	18 mois
Gestion des travaux		1 509 KF	
Coordination avec tiers		5 500 KF	6 mois
	<b>TOTAL DES RISQUES</b>	<b>62 452 KF</b>	<b>18 mois</b>

# La Voie verte

**20 mars 2017**

Plantations des premiers arbres de la future Voie verte CEVA avant sa mise en service à la fin de l'année 2017



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 5

## Percement du tunnel de Champel

**8 Juin 2017**

Le dernier mètre du tunnel de Champel a été creusé et représente un nouveau pas capital dans la réalisation du CEVA



→ Tunnel de Champel : long de 1'630 mètres, il a été creusé pendant 3 ans depuis ses deux extrémités, à une profondeur comprise en 10 et 30 mètres.



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 6

## Succès des portes ouvertes

23 et 24 septembre 2017

Près de 30'000 visiteurs ont pu découvrir le futur des transports sur l'arc lémanique ainsi que l'avancée des travaux du CEVA



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 7

## Inauguration de la gare de Lancy-Pont-Rouge

Les nouveaux quais de Lancy-Pont-Rouge ont été inaugurés le 8 décembre 2017, annonçant le démarrage du Léman Express

10 décembre 2017



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 8

# La Voie verte

**D é c e m b r e 2 0 1 7**

La Voie verte se déroule au-dessus des voies du futur Léman Express. La mise en service a eu lieu en décembre 2017.



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 9

## Passerelle piétonne viaduc

**2 2 d é c e m b r e 2 0 1 7**

Après 24 mois de travaux, la rénovation du tablier du viaduc de la Jonction s'est achevée au mois de décembre 2017, ce qui a permis de mettre en service la nouvelle voie de mobilité douce de ce viaduc



→ Elle a été entièrement refaite et élargie (passant de 1,45m de largeur à 3,7m) permettant une meilleure fluidité et circulation des piétons et des cycles



Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 10



# Fin des recours des mesure antivibratoires

**D é c e m b r e 2 0 1 7**

A fin 2017, les mesures ont été effectués sur la quasi-totalité du tracé souterrain du CEVA, hormis une moitié du tunnel de Champel, où les mesurages ont été réalisés en mars-avril 2018



→ Trois-Chêne : dispositif anti-vibratoire : les pré-dalles sont posées sur une natte en caoutchouc, seront ensuite ferrillées avant d'y couler le béton de la dalle flottante



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 11

## Les défis à relever

- Les travaux liés à l'émergence centrale de la gare de Genève-Eaux-Vives
- Les travaux de second œuvre
- Le vitrage du pont sur l'Arve
- Les travaux de la technique ferroviaire
- Les processus de mise en service et mise en exploitation
- Hors CEVA, les travaux du tunnel HUG-Champel
- Hors CEVA, les interfaces CEVA



REPUBLIQUE  
ET CANTON  
DE GENÈVE

Département des infrastructures  
Direction générale du génie civil

12.09.2018 - Page 12