

Conférence de presse CEVA: BILAN D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

mercredi 26 mars 2014 à 17h30

Zone de travaux du Val d'Arve

PROGRAMME

M. Philippe Gauderon, Chef Infrastructure
Chemins de fers fédéraux suisses

M. Antoine Da Trindade, Directeur de Projet
CEVA

M. Luc Barthassat, Conseiller d'Etat
chargé du département de l'environnement, des transports et de
l'agriculture

CONTENU DU DOSSIER DE PRESSE

Communiqué de presse
Présentation de M. Da Trindade
Plaquette CEVA
Lien sur des photographies des chantiers

Genève, le 26 mars 2014

**Aux représentant-e-s
des médias**

*Communiqué de presse de la délégation du Conseil d'Etat au CEVA, des CFF et de la
Direction de projet CEVA*

Projet CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse): Bilan d'avancement des travaux

Deux ans après le premier coup de pioche, les travaux se déroulent selon la planification initiale, à l'exception du tunnel de Champel. En effet, suite aux recours et à la nécessité de renforcer les mesures constructives en raison de la géologie, la réalisation de cet ouvrage clé de CEVA accuse un retard estimé à 21 mois. Celui-ci se répercute sur l'objectif de mise en service de décembre 2017.

La réalisation de CEVA a débuté depuis un peu plus de deux ans. Les dernières zones de travaux sur territoire suisse se sont ouvertes sur les communes de Chêne-Bourg et de Thônex à la fin de l'année passée et partout les chantiers progressent.

Il y a quelques jours, a commencé le percement du tunnel de Champel, dont la construction avait été retardée de douze mois par des recours. Au terme d'études menées par la Direction de projet, cherchant à accélérer les travaux, il est désormais certain que ces douze mois perdus ne pourront pas être regagnés.

D'autre part, compte tenu des derniers sondages géologiques réalisés, dont certains avaient également été retardés par des recours, un renforcement des mesures constructives a dû être privilégié au moment de l'établissement du projet d'exécution du tunnel. Cela induit un ralentissement de l'avancement quotidien de la creuse du tunnel de près de 20%, soit un allongement de la durée des travaux de neuf mois.

Les travaux du tunnel de Champel étant déterminants pour l'ensemble de la planification suisse, le retard estimé à 21 mois dans la livraison du tunnel a donc un impact direct sur la fin du chantier. Dès lors, la date de mise en service à fin 2017 n'est plus considérée comme un objectif réalisable.

L'avancement dans la creuse des deux tunnels de CEVA, Champel et Pinchat, ayant une influence prépondérante sur l'ensemble du planning du projet, il paraît pour l'heure prématuré de déterminer une nouvelle date de mise en service. Celle-ci pourra être fixée lorsque la moitié de ces ouvrages aura été creusée, soit à la fin de l'année 2015. Parallèlement, des possibilités de mise en service partielle et par étape sont en cours d'étude.

Grâce aux optimisations réalisées dans le cadre d'autres lots de travaux, les surcoûts relatifs à ce retard peuvent être absorbés dans le financement initial. Le budget de 1,567 milliard de francs est donc toujours respecté.

En outre, ce retard n'a d'incidence que sur les lots de travaux situés aux extrémités du tunnel de Champel. M. Da Trindade, directeur de projet CEVA, souligne : « D'ici à la fin de l'année 2014, nous pourrons libérer la quasi-totalité des routes que nous avons traversées, comme par exemple l'avenue de Miremont en mai, la route de Chêne en juin, la route de Jussy en août. »

Cet allongement de la durée des travaux aura des répercussions sur la mobilité de la région. CEVA constitue en effet l'une des trois branches du futur réseau ferroviaire, connectant plus de 40 gares entre elles sur 230 km de ligne, dans un rayon de 60 km autour des gares de Cornavin et d'Annemasse. Philippe Gauderon, chef CFF Infrastructure, précise toutefois : « Même si la mise en service de la branche CEVA est reportée, nous nous efforcerons d'améliorer progressivement l'offre pour nos clients, que ce soit en direction de Bellegarde ou en direction de Coppet. »

Travaux

Depuis 2011, les chantiers CEVA ont franchi d'importantes étapes et certains ouvrages sont déjà terminés, à l'instar de la tranchée couverte du Val d'Arve. Son achèvement a permis de débiter la creuse du tunnel de Pinchat dès septembre 2013, depuis ses deux extrémités.

La dernière partie de la halte de Carouge-Bachet est désormais en cours de construction sous la route de Saint-Julien. Les travaux sous l'autoroute de contournement à la hauteur du Bachet-de-Pesay, ayant nécessité la mise en place d'un système de déviation exceptionnel, se sont terminés en décembre 2013, selon la planification.

A Champel, l'entier de l'enceinte de la halte a été construit et la creuse sous dalles a débuté. L'avenue de Miremont s'apprête à retrouver sa configuration initiale, une fois les réseaux souterrains remis en place.

Dans le secteur de Genève – Eaux-Vives, la tranchée s'étendant de l'avenue Théodore-Weber à la route de Chêne est achevée, tout comme le gros œuvre sur la moitié de la future gare. Au mois de juin, la route de Chêne sera rétablie selon son tracé d'origine. La creuse de la seconde moitié de la gare se terminera en août 2014.

Sur le dernier secteur des travaux, l'enceinte des tranchées couvertes qui courent du chemin Frank-Thomas jusqu'à la frontière sont en cours de réalisation, la dernière partie ayant débuté en octobre 2013.

Enfin, d'ici à la fin de l'année 2014 et sur l'ensemble du tracé, les travaux CEVA se recentraliseront sur les périmètres de chantier, libérant la quasi-totalité des routes ayant été touchées.

Pour toute information complémentaire: Caroline Monod, chargée de communication CEVA, tél. +41(0)22 716 06 85 ou +41(0)79 473 32 99.

Genf, 26. März 2014

An die Vertreterinnen und Vertreter der Medien

Medienmitteilung der CEVA-Delegation des Genfer Regierungsrates, der SBB und der CEVA-Projektleitung

CEVA-Projekt (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse): Bericht über den Baufortschritt

Zwei Jahre nach dem Spatenstich verlaufen die Arbeiten, mit Ausnahme des Champel-Tunnels, gemäss der ursprünglichen Planung. Infolge der Einsprachen und der Notwendigkeit, aus geologischen Gründen die baulichen Massnahmen zu verstärken, ist für die Errichtung dieses zentralen Bauwerks der CEVA eine Verspätung von 21 Monaten vorgesehen. Dies wirkt sich entsprechend auf die ursprünglich für Dezember 2017 geplante Inbetriebnahme aus.

Der Bau der CEVA begann vor etwas mehr als zwei Jahren. Die Bauzonen auf Schweizer Staatsgebiet wurden Ende letzten Jahres in den Gemeinden Chêne-Bourg und Thônex eröffnet. Die Arbeiten schreiten überall gut voran.

Vor wenigen Tagen begannen die Bohrarbeiten für den Champel-Tunnel, dessen Bau durch Einsprachen um zwölf Monate verzögert wurde. Nach den von der Projektleitung durchgeführten Gutachten mit dem Ziel, die Arbeiten zu beschleunigen, ist nun klar, dass sich diese zwölf verlorenen Monate nicht mehr aufholen lassen.

Andererseits musste angesichts der jüngsten geologischen Sondierungen, die ebenfalls zum Teil durch Einsprachen verzögert worden waren, bei der Erstellung des Ausführungsprojekts für den Tunnel einer Verstärkung der baulichen Massnahmen der Vorzug gegeben werden. Dies hat eine Verlangsamung des täglichen Tunnelvortriebs um fast 20 Prozent zur Folge, wodurch sich die Arbeiten um neun Monate verlängern dürften.

Da die Arbeiten am Champel-Tunnel für die gesamte Planung auf Schweizer Seite von zentraler Bedeutung sind, wirkt sich die voraussichtlich um 21 Monate verzögerte Übergabe des Tunnels direkt auf den Abschluss der Baustelle aus. Entsprechend wird eine Inbetriebnahme Ende 2017 nicht mehr als realistische Zielvorgabe betrachtet.

Da der Fortschritt beim Vortrieb der beiden CEVA-Tunnel Champel und Pinchat einen entscheidenden Einfluss auf die gesamte Projektplanung besitzt, scheint es derzeit verfrüht, ein neues Datum für die Inbetriebnahme festzusetzen. Ein solches Datum könnte genannt werden, sobald

die Hälfte dieser Bauwerke ausgehoben ist, vermutlich zum Jahresende 2015. Parallel werden derzeit Möglichkeiten zur teil- und etappenweisen Inbetriebnahme geprüft.

Dank der im Rahmen anderer Bauabschnitte erzielten Optimierungen werden die sich aus dieser Verzögerung ergebenden Mehrkosten durch die Anschubfinanzierung abgedeckt. Das Budget von 1,567 Milliarden Franken wird somit weiter eingehalten.

Zudem wirkt sich diese Verzögerung nur auf die Bauabschnitte an den Enden des Champel-Tunnels aus. Antoine Da Trindade, CEVA-Projektdirektor meint dazu: «Bis Ende 2014 können wir annähernd alle von uns gequerten Strassen wieder freigeben, etwa im Mai die Avenue de Miremont, im Juni die Route de Chêne und im August die Route de Jussy.»

Die verlängerte Dauer der Bauarbeiten wird die Mobilität in der Region beeinträchtigen. Die CEVA bildet einen der drei Zweige des zukünftigen Streckennetzes, das auf 230 Kilometern mehr als 40 Bahnhöfe in einem Umkreis von 60 Kilometern um die Bahnhöfe Cornavin und Annemasse verbinden wird. Philippe Gauderon, Leiter SBB Infrastruktur, präzisiert: «Auch wenn sich die Inbetriebnahme der CEVA-Linie verzögern wird, bemühen wir uns, das Angebot für unsere Kundinnen und Kunden sowohl in Richtung Bellegarde als auch in Richtung Coppet Schritt für Schritt zu verbessern.»

Arbeiten

Seit 2011 wurden bei den CEVA-Baustellen wichtige Etappen erreicht; einige Bauwerke wie die Tagbaustrecke des Arvetals sind bereits fertiggestellt. Der Abschluss dieser Tagbaustrecke erlaubte es, im September 2013 mit der Bohrung des Pinchat-Tunnels von beiden Enden aus zu beginnen.

Der letzte Teil der Haltestelle Carouge–Bachet ist nun unter der Route de Saint-Julien in Bau. Die Arbeiten unter der Autobahnumfahrung bei Bachet-de-Pesay, die eine eigene Umleitung erforderlich machten, wurden im Dezember 2013 plangemäss abgeschlossen.

In Champel ist die Umwandlung der Haltestelle fertig gestellt, und der Aushub unter den Betonplatten hat begonnen. Die Avenue de Miremont wird sich in Kürze wieder in ihrem ursprünglichen Zustand befinden, sobald die unterirdischen Netzanschlüsse fertiggestellt sind.

Im Bereich Genf–Eaux-Vives sind der Abschnitt zwischen der Avenue Théodore-Weber und der Route de Chêne ebenso wie die Hälfte des Rohbaus für den zukünftigen Bahnhof abgeschlossen. Mitte Juni wird der ursprüngliche Verlauf der Route de Chêne wieder hergestellt. Der Aushub der zweiten Hälfte des Bahnhofs wird im August 2014 abgeschlossen sein.

Im letzten Abschnitt des Projekts wird derzeit an der Umwandlung der Tagbaustrecken zwischen dem Chemin Frank-Thomas und der Grenze gearbeitet; die Arbeiten am letzten Teil wurden im Oktober 2013 aufgenommen.

Bis zum Jahresende 2014 werden die CEVA-Bauarbeiten auf der gesamten Strecke auf die eigentlichen Baustellenbereiche zurückgeführt, sodass fast alle durch die Arbeiten betroffenen Strassen wieder freigeben werden können.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte: Caroline Monod, Kommunikationsbeauftragte CEVA, Tel. +41(0)22 716 06 85 oder +41(0)79 473 32 99.

Ginevra, 26 marzo 2014

**Ai responsabili e operatori
dei media**

Comunicato stampa della delegazione del Consiglio di Stato al CEVA, delle FFS e della direzione di progetto CEVA

Progetto CEVA (Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse): Bilancio di avanzamento dei lavori

Due anni dopo il primo colpo di piccone, i lavori avanzano secondo programma, fatta eccezione per la galleria di Champel. In effetti, in seguito ai ricorsi e alle più ampie misure costruttive imposte dalla geologia, la realizzazione di questa parte cruciale nel progetto CEVA ha accumulato un ritardo valutato in 21 mesi. Questo si ripercuote sull'obiettivo di messa in servizio a dicembre 2017.

La realizzazione del collegamento CEVA è iniziata da poco più di due anni. Le più recenti aree di lavoro in territorio svizzero si sono aperte nell'ultimo scorcio del 2013 nei comuni di Chêne-Bourg e di Thônex, ovunque i cantieri avanzano.

È di qualche giorno fa l'avvio del traforo della galleria di Champel, la cui costruzione era già stata ritardata di quasi un anno in seguito a ricorsi. Dopo le verifiche condotte dalla direzione di progetto per cercare di accelerare i lavori, è ormai certo che questi dodici mesi di ritardo non potranno essere recuperati.

D'altronde, al termine di una serie di sondaggi geologici, che in parte avevano pure subito interruzioni per i ricorsi presentati, al momento di allestire il progetto esecutivo si sono dovute adattare le misure costruttive in galleria. Tutto questo causerà un rallentamento di quasi il 20 per cento nell'avanzamento quotidiano dello scavo, ed è stato calcolato un ulteriore ritardo di nove mesi nella durata dei lavori.

Poiché le opere a Champel sono decisive per l'insieme della pianificazione svizzera, il ritardo valutato in 21 mesi nell'apertura del tunnel avrà un impatto diretto sulla fine del cantiere. Per questo, la data di messa in servizio per fine 2017 non è più considerata un obiettivo realizzabile.

L'avanzamento dello scavo delle due gallerie CEVA, a Champel e Pinchat, influisce in modo preponderante sulla complessa pianificazione del progetto; per questo oggi sarebbe azzardato definire una nuova data di messa in servizio. Quest'ultima potrà essere indicata non prima di essere giunti a metà traforo, ossia a fine 2015. Si sta d'altronde valutando la possibilità di un'attivazione parziale e in fasi successive.

Grazie alle misure realizzate nell'ambito di altri lotti di costruzione, i costi supplementari legati al ritardo non faranno esplodere il quadro finanziario iniziale. Potrà dunque essere rispettato il preventivo di 1,567 miliardi.

Per il resto, il ritardo influisce unicamente sui lotti situati alle estremità della galleria di Champel. Come fa notare Antoine Da Trindade, direttore del progetto CEVA: «Entro la fine del 2014 potremo liberare quasi tutte le strade attraversate, ad esempio l'avenue de Miremont in maggio, la route de Chêne in giugno e quella di Jussy ad agosto.»

Ovviamente il prolungarsi dei lavori si rifletterà sulla mobilità della regione. Il collegamento CEVA rappresenta infatti uno dei tre rami della futura rete ferroviaria, che collegherà fra loro oltre 40 stazioni su 230 km di linee, per un raggio di 60 km attorno alle stazioni di Cornavin e di Annemasse. Philippe Gauderon, capo di FFS Infrastruttura, precisa: «Nonostante l'entrata in servizio ritardata del ramo CEVA, ci sforzeremo di potenziare progressivamente l'offerta per i nostri clienti, o in direzione di Bellegarde o verso Coppet.»

I lavori

Iniziati nel 2011, i cantieri CEVA hanno già raggiunto e superato importanti traguardi e alcune opere sono terminate, come la tratta realizzata a cielo aperto della Val d'Arve. Il suo completamento ha consentito di avviare, sui due lati, lo scavo del tunnel di Pinchat nel settembre 2013.

L'ultima parte della fermata Carouge-Bachet è ormai in fase di realizzazione sotto la route de Saint-Julien. A dicembre 2013 si sono conclusi come da programma anche i lavori sotto l'autostrada all'altezza di Bachet-de-Pesay, che hanno imposto l'adozione di uno straordinario sistema di deviazioni.

A Champel è stato realizzato il perimetro della fermata ed è iniziato lo scavo sotto la piattaforma. Dopo che saranno state risistemate le strutture sotterranee, presto anche l'avenue de Miremont ritroverà il suo aspetto iniziale.

Nel settore di Ginevra – Eaux-Vives, il tratto che porta dalla avenue Théodore-Weber alla route de Chêne è finito, come del resto i grandi lavori sulla prima metà della futura stazione. A giugno, la route de Chêne sarà riportata al suo tracciato originale. Lo scavo della seconda metà della stazione terminerà ad agosto di quest'anno.

Per quanto concerne l'ultimo lotto dei lavori, è in corso di realizzazione l'area comprendente i tratti a cielo aperto che corrono fra il chemin Frank-Thomas e la frontiera; l'ultima parte è iniziata lo scorso ottobre.

Per finire, entro la fine del 2014 e sull'insieme del tracciato, i lavori del progetto CEVA si concentreranno di nuovo sui perimetri del cantiere, per liberare la quasi totalità delle strade interessate.

Per ogni altra informazione: Caroline Monod, responsabile comunicazione CEVA, tel. +41 22 716 06 85 o +41 79 473 32 99.



Antoine Da Trindade
Directeur de projet

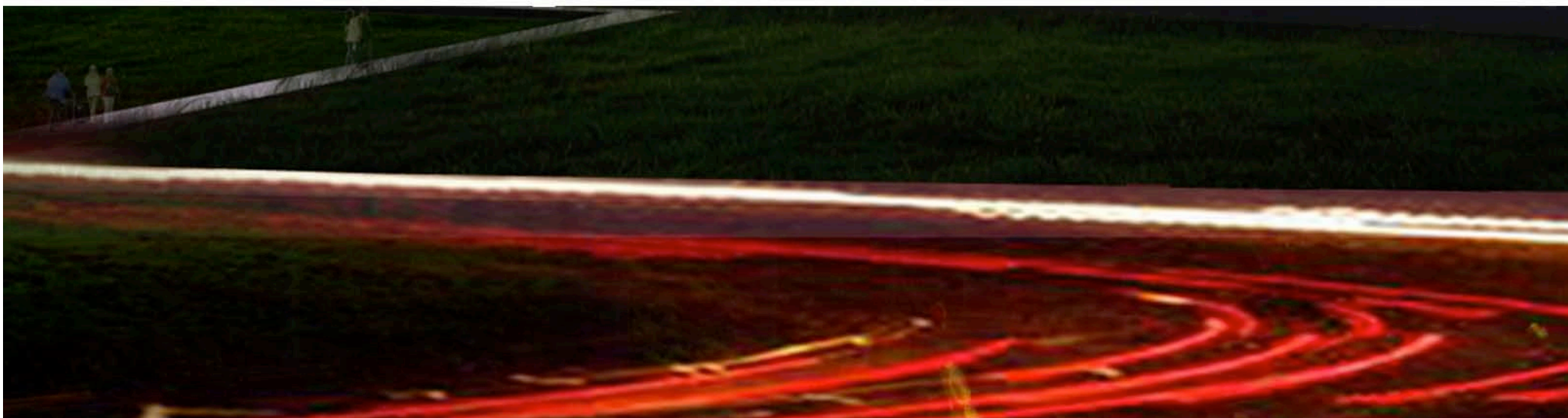
26 mars 2014



PROJET CEVA

CONFERENCE DE PRESSE

Point de situation travaux



CEVA – Tunnel de Champel – Retard lié à la procédure (12 mois)

RAPPEL HISTORIQUE

- **05.05.2008:** L'Office fédéral des transports délivre la décision d'approbation des plans (DAP) qui fera l'objet de 65 recours dont la majeure partie sera levée avant le rendu de la décision du Tribunal administratif fédéral (TAF).
- **16.06.2011:** Le TAF rejette totalement les 22 recours restants. 5 nouveaux recours seront déposés au Tribunal fédéral (TF).
- **27.09.2011:** Le TF rejette la demande d'effet suspensif, sauf sur le tunnel de Champel. Les travaux peuvent ainsi débuter, à l'exception de ce tronçon.
- **07.10.2011:** CEVA lance la procédure de prise de possession du terrain nécessaire à la réalisation du pont sur l'Arve et du tunnel de Champel auprès de la Commission fédérale d'estimation (CFE).
- **15.11.2011:** Le premier coup de pioche CEVA est donné à La Praille. La mobilisation des entreprises est lancée.

CEVA – Tunnel de Champel – Retard lié à la procédure (12 mois)

RAPPEL HISTORIQUE

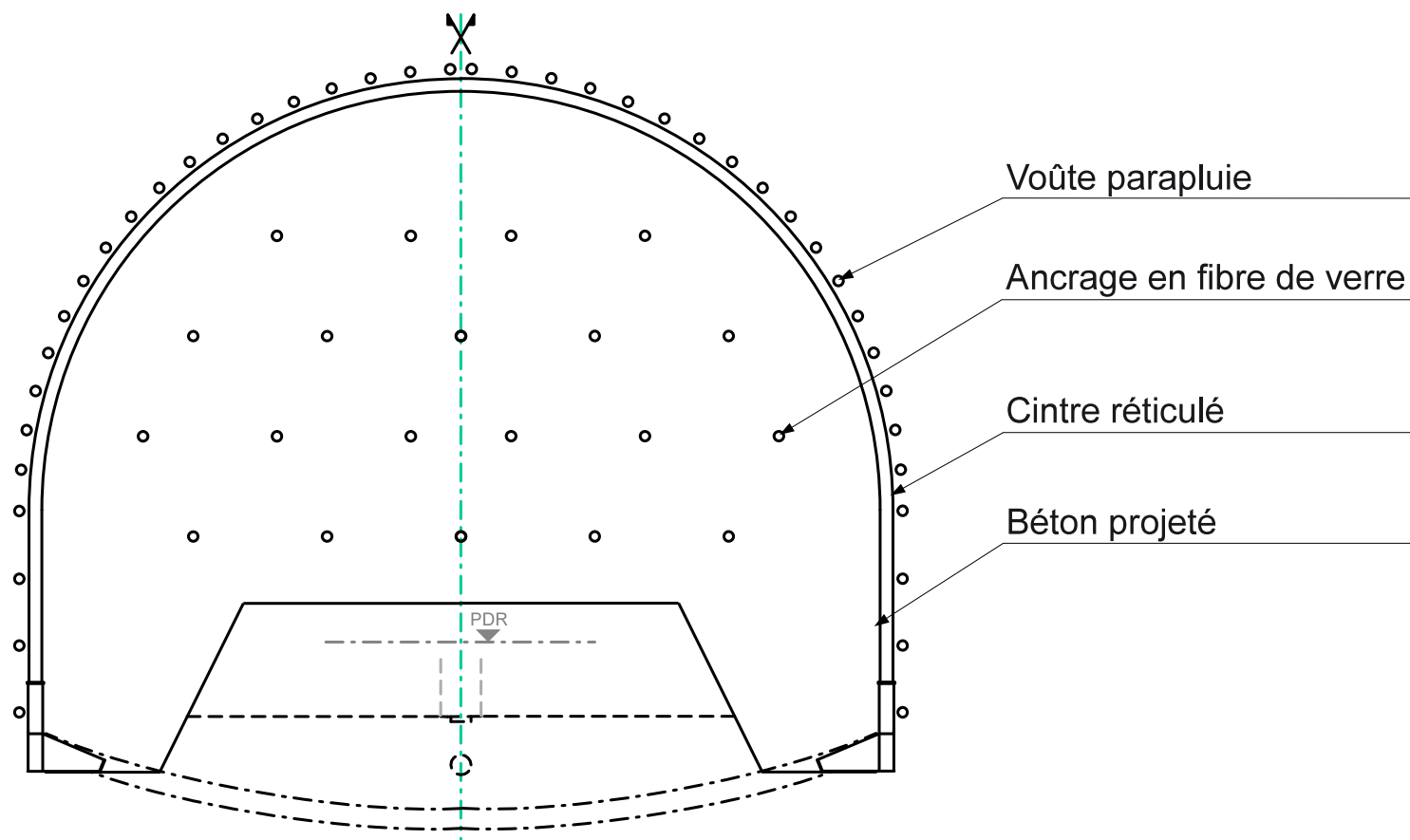
- **01.02.2012:** Les travaux de gros œuvre commencent.
- **15.03.2012:** Le TF rend sa décision, validant définitivement l'autorisation de construire.
- **30.04.2012:** La CFE accorde la prise de possession des terrains nécessaires à la construction du tunnel, mais sa décision fait l'objet d'un nouveau recours au TAF.
- **31.07.2012:** Le TAF tranche en faveur de CEVA en accordant la prise de possession.
- **29.08.2012:** Passé le délai de recours, CEVA mobilise l'entreprise en charge des travaux du tunnel et les travaux préparatoires sont effectués.
- **01.02.2013:** Les travaux du tunnel de Champel peuvent enfin débuter, 12 mois après les autres lots de travaux.

CEVA – Tunnel de Champel – Retards liés à la géologie (9 mois)

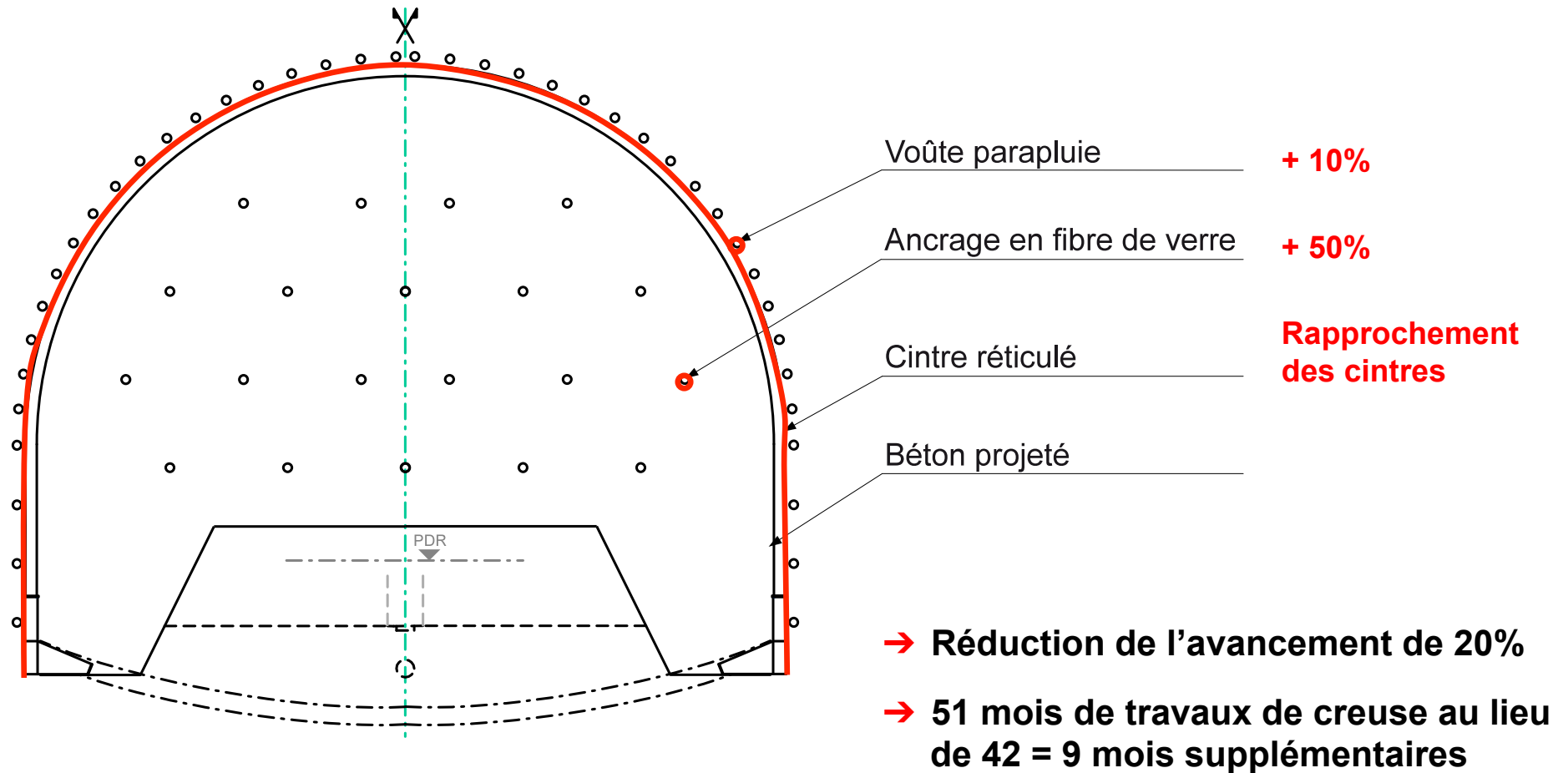
ETAPES DU PROJET

- **2008:** Finalisation du projet de construction et lancement des appels d'offres pour les travaux de gros œuvre.
- **2009:** Adjudications des travaux de gros oeuvre.
- **2008-2011:** Réalisation de sondages supplémentaires dont certains étaient bloqués par des recours.
- **2012:** Etablissement du projet d'exécution dès la mobilisation de l'entreprise.
- **2013:** Validation du projet d'exécution suite aux travaux effectués sur le portail du tunnel, confortant la nécessité d'un renforcement des mesures constructives.

CEVA – Tunnel de Champel – Profil

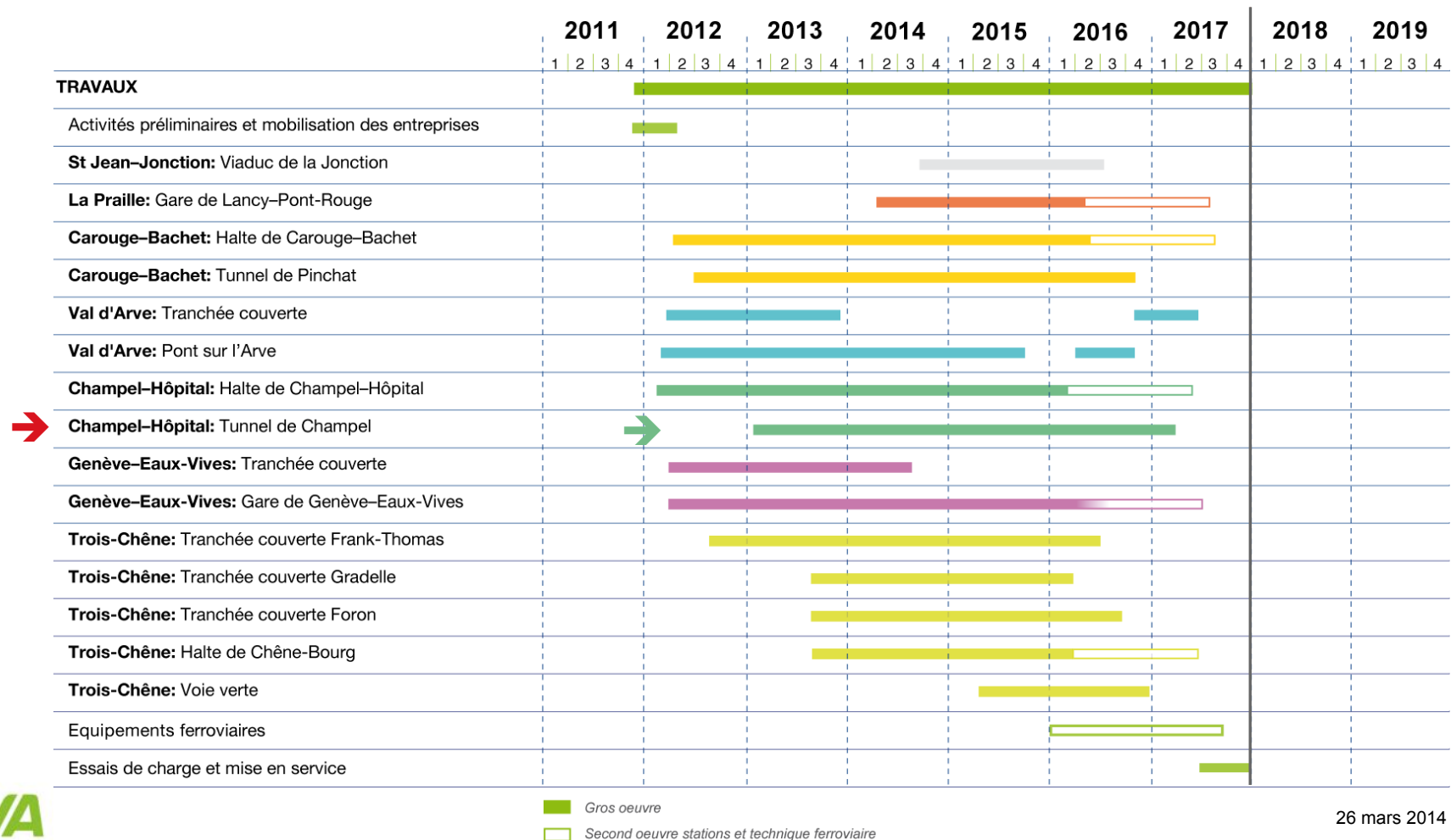


CEVA – Tunnel de Champel – Profil renforcé



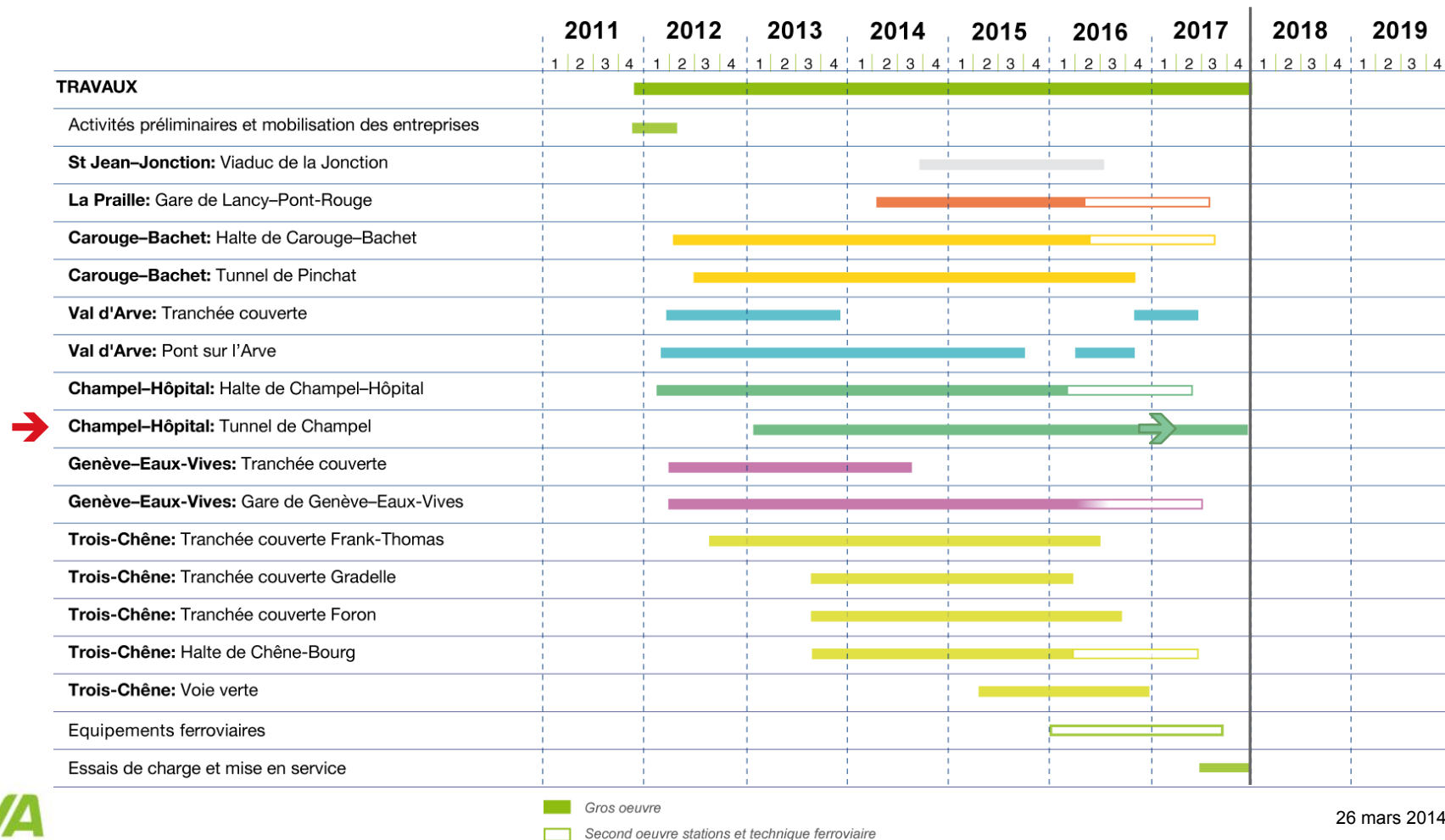
CEVA – Incidence sur le planning général

12 MOIS DE RETARD LIES A LA PROCEDURE



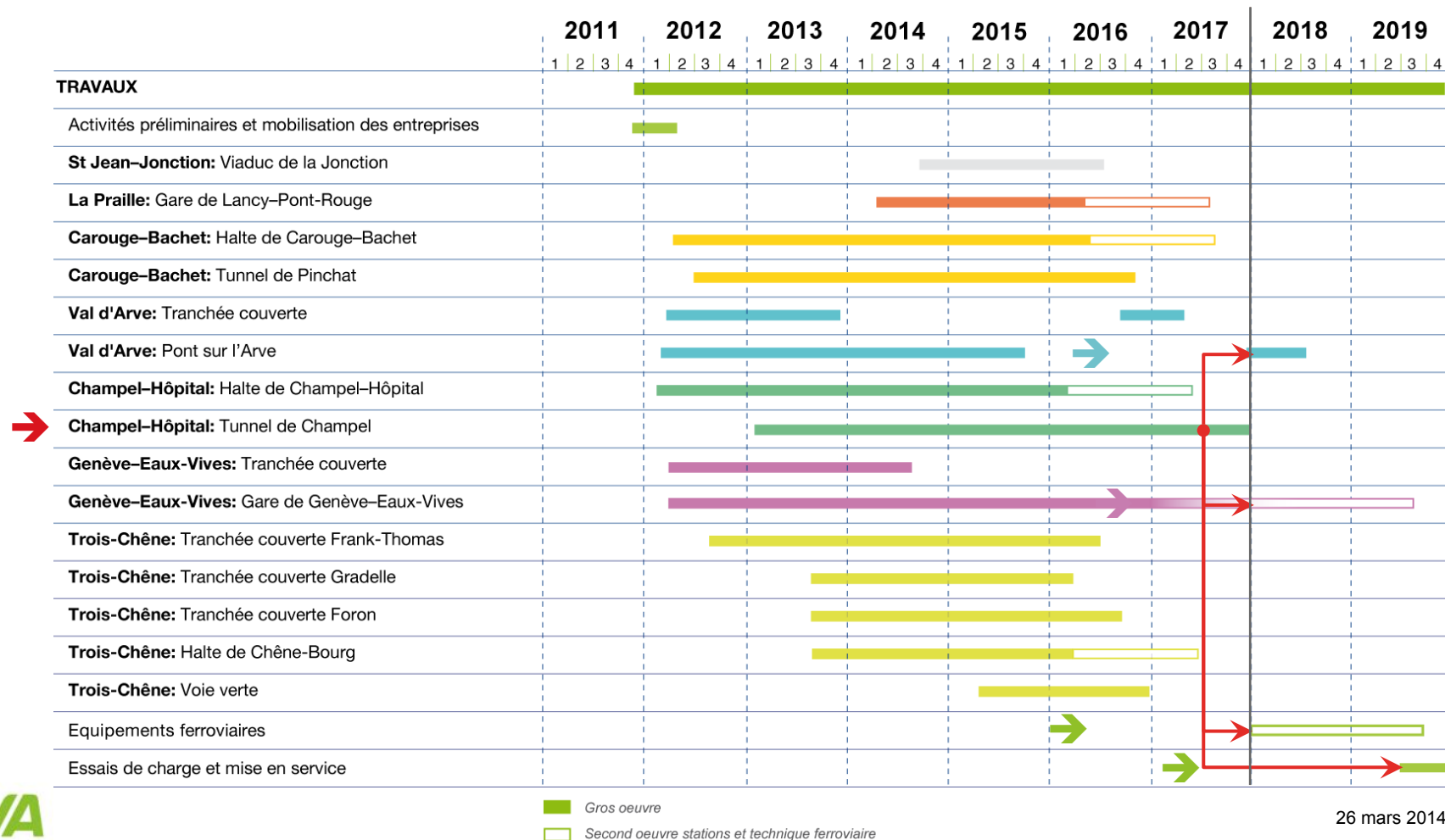
CEVA – Incidence sur le planning général

9 MOIS DE RETARD LIES A LA GEOLOGIE



CEVA – Incidence sur le planning général

CONSEQUENCES SUR LES LOTS DE TRAVAUX ADJACENTS OU CONSECUTIFS





Mars 2014

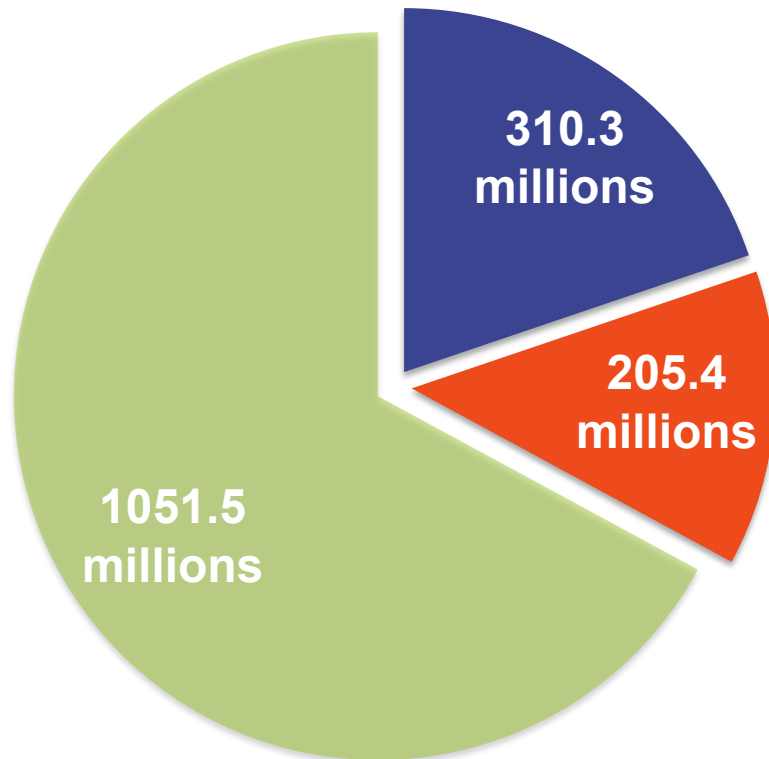
CEVA – Incidence sur les coûts du projet

- Majorité des lots de travaux indépendants les uns des autres donc peu d'effet domino.
 - Surcoûts liés aux travaux du tunnel de Champel en cours de négociation avec l'entreprise.
 - Absorbés par le projet grâce aux optimisations réalisées dans le cadre d'autres lots de travaux.
- Pas d'incidence sur l'enveloppe globale, qui reste, à ce stade, à CHF 1'567.2 millions.**

CEVA – Bilan d'avancement – Coûts du projet

COÛTS ACTUELS (fin février 2014)

CHF 1'567,2 millions



- Dépenses Confédération
- Dépenses Canton
- Coûts restants

REPARTITION DU FINANCEMENT

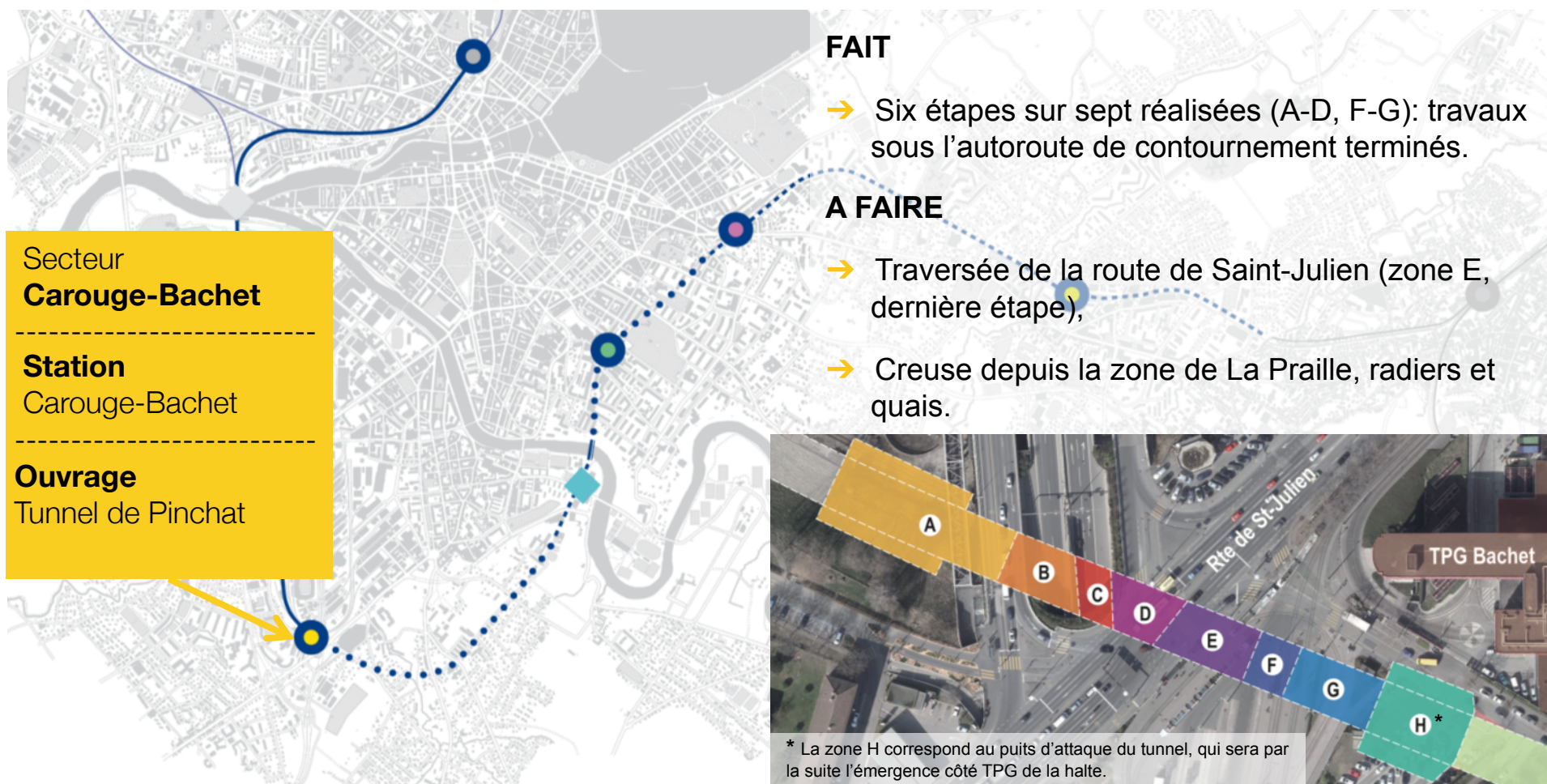
- ➔ Confédération: 56%
- ➔ Canton: 44%

CEVA – Bilan d’avancement travaux – Généralités

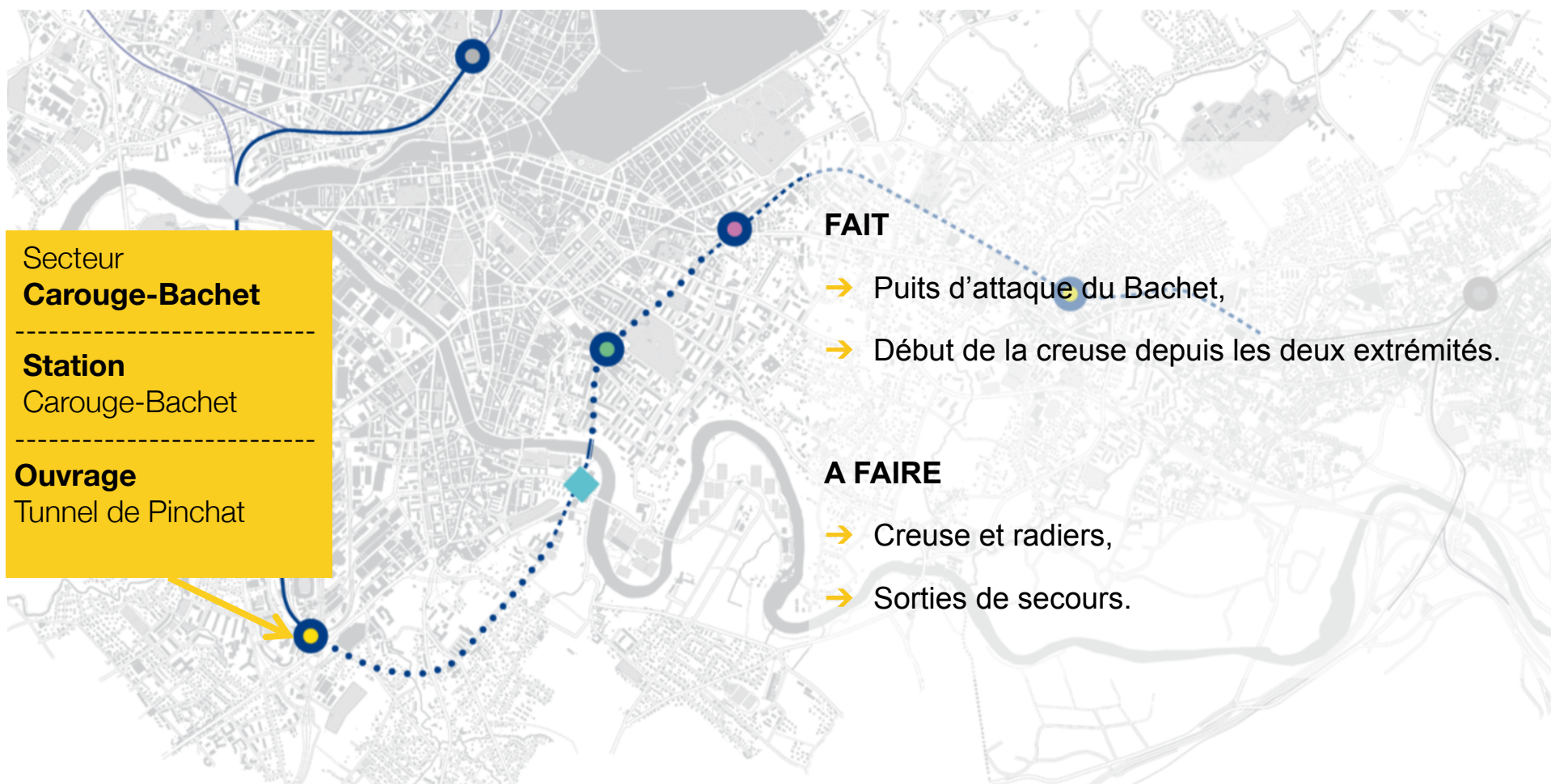
Les deux premières années de travaux ont principalement permis l’achèvement:

- Des travaux sous l’autoroute de contournement pour la construction de la halte de Carouge-Bachet,
- De la réalisation de la première étape de la tranchée couverte du Val d’Arve et par conséquent le début du tunnel de Pinchat depuis ce front,
- De la tranchée couverte allant de l’avenue Théodore-Weber à la route de Chêne,
- De la moitié de la gare de Genève-Eaux-Vives (route de Chêne à émergence centrale), étage inférieur/niveau quais,
- De la galerie Swisscom (située sous la route de Chêne, aux Eaux-Vives),
- Du ripage de la gare de Chêne-Bourg.

CEVA – Bilan d'avancement – Halte de Carouge-Bachet



CEVA – Bilan d’avancement – Tunnel de Pinchat



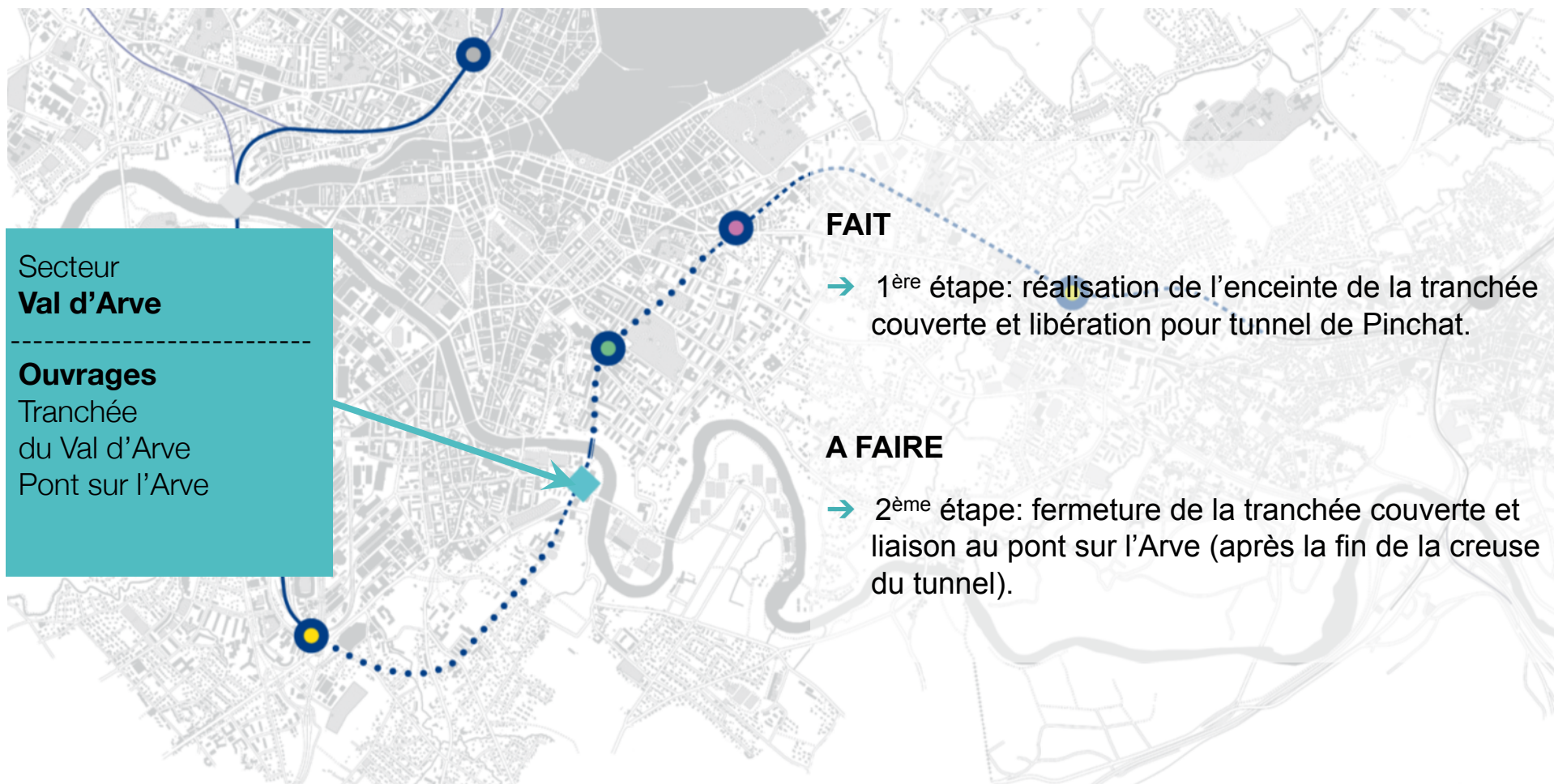


Janvier 2012

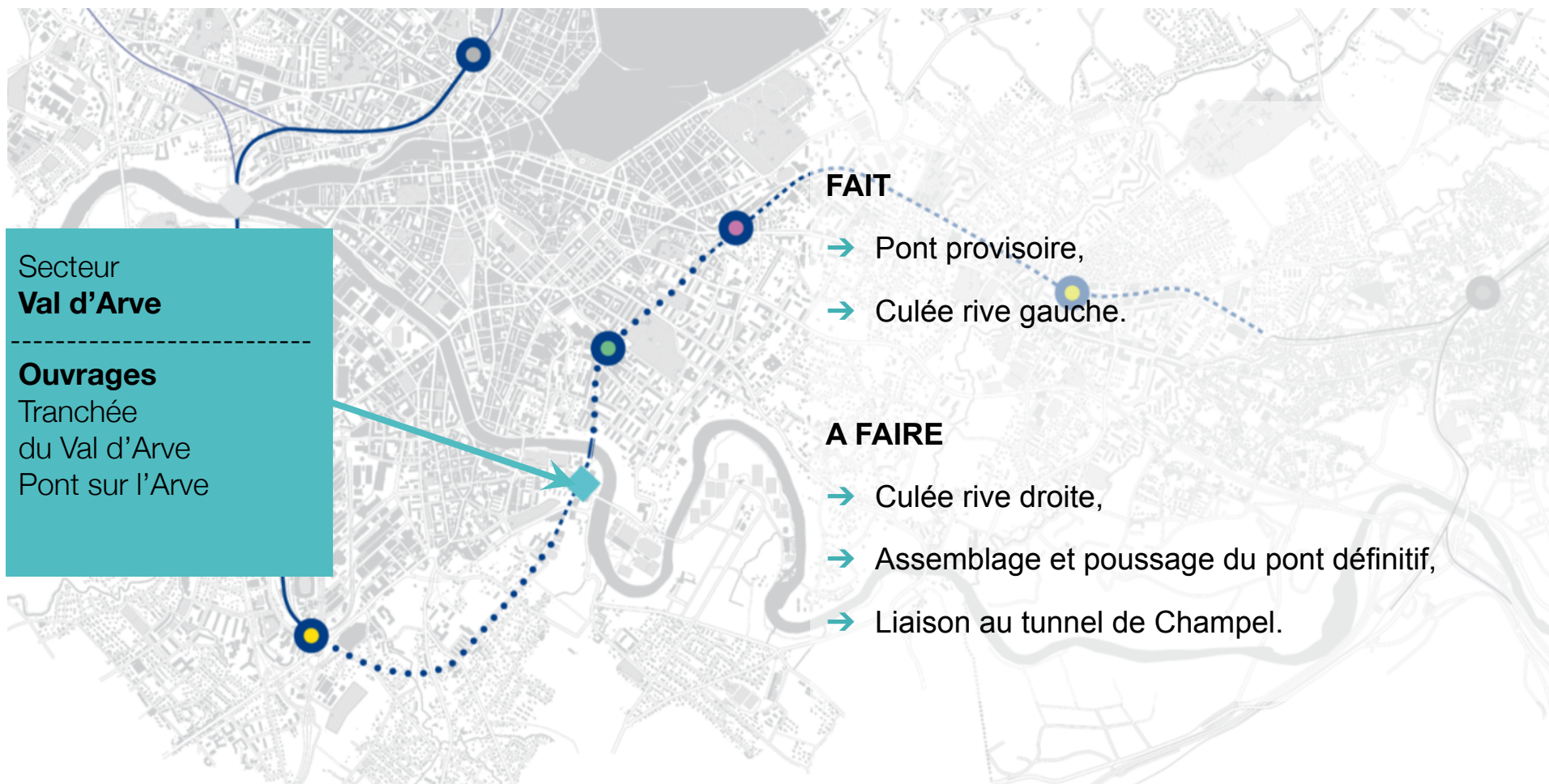


Mars 2014

CEVA – Bilan d’avancement – Tranchée couverte Val d’Arve



CEVA – Bilan d'avancement – Pont sur l'Arve





Juillet 2012



Mars 2013

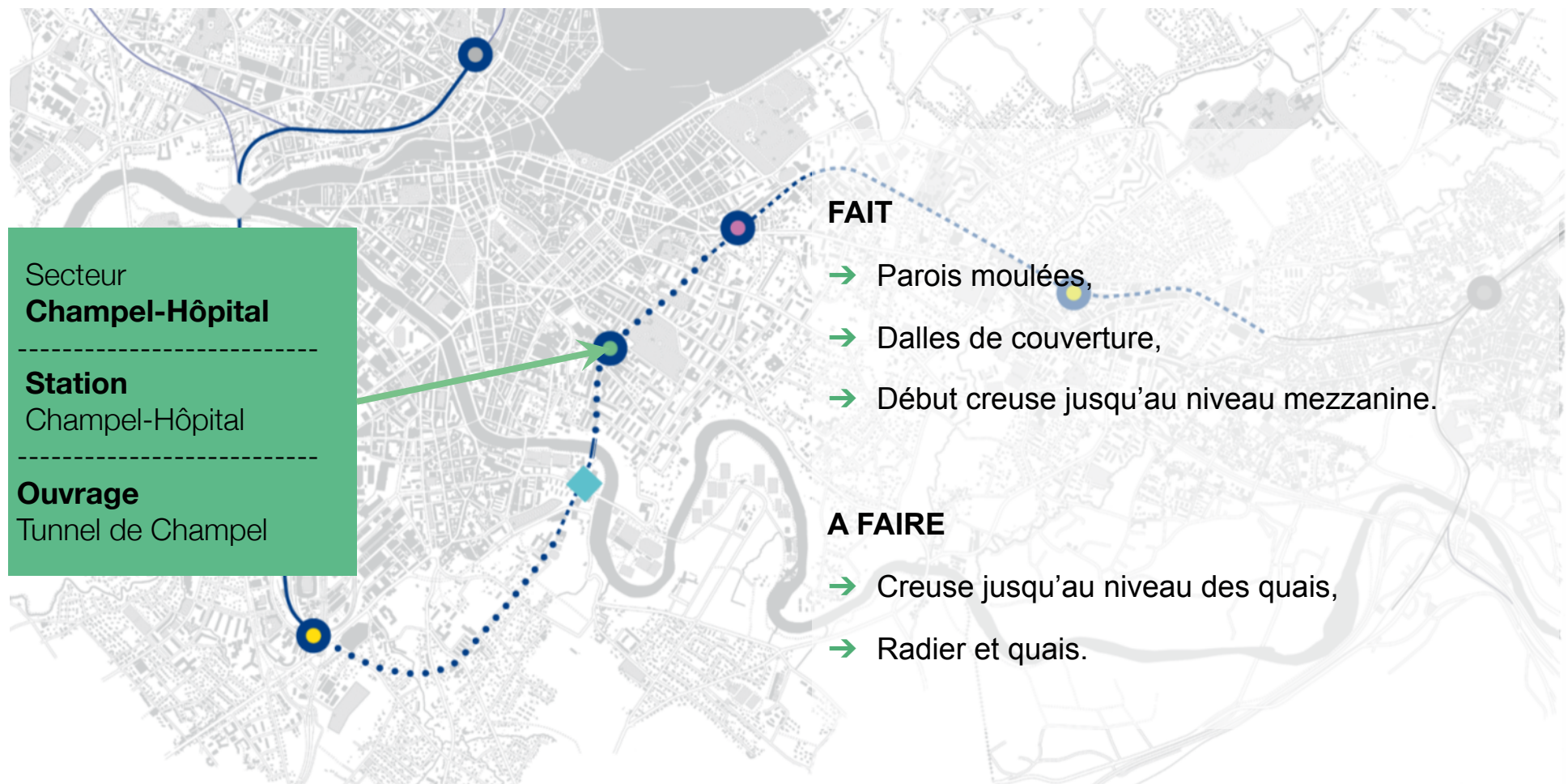


Novembre 2013

26 mars 2014

23

CEVA – Bilan d'avancement – Halte de Champel-Hôpital





Avril 2012

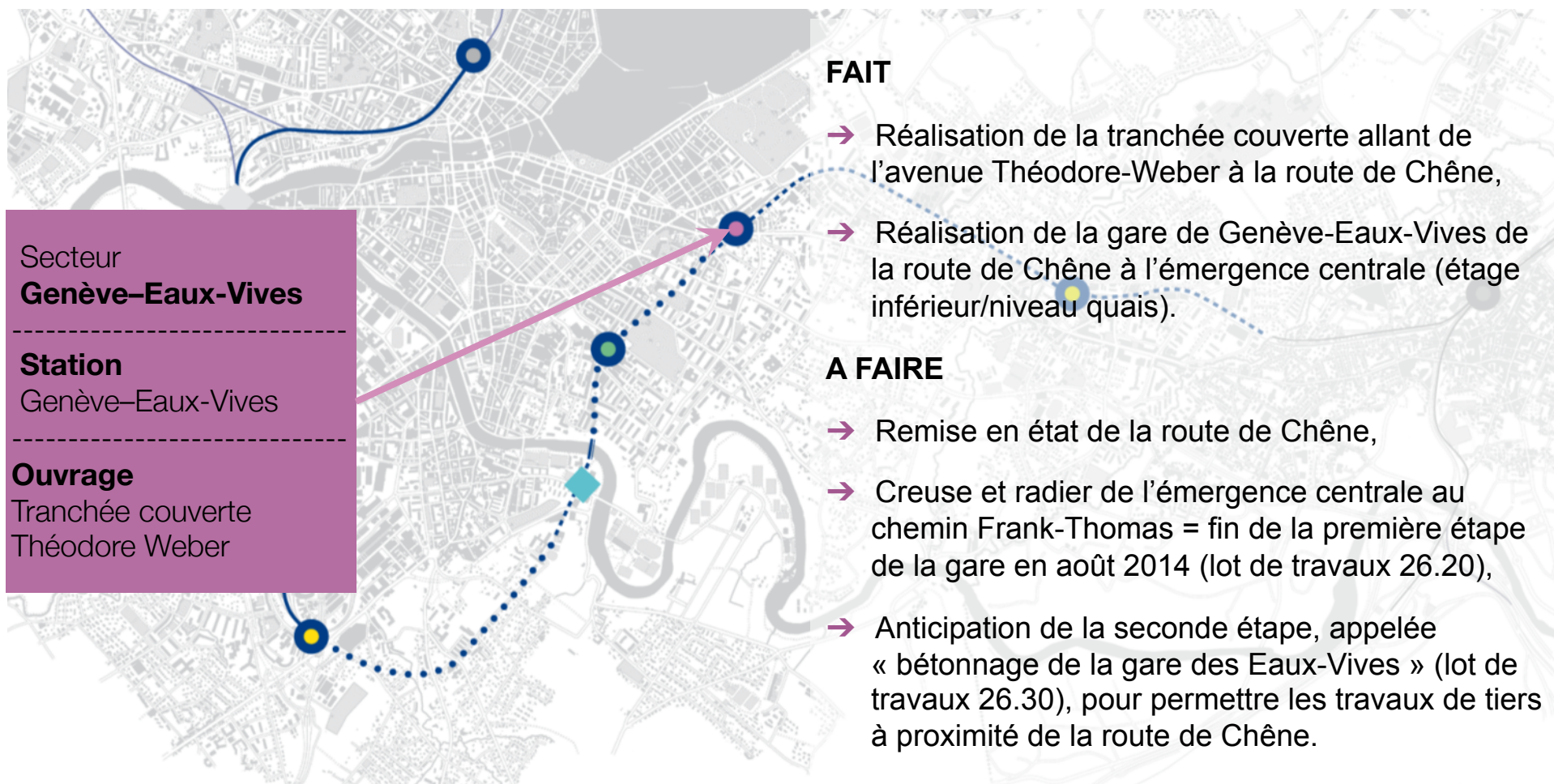
26 mars 2014 25



Mars 2014

26 mars 2014 28

CEVA – Bilan d'avancement – Tranchée et Gare des Eaux-Vives





Mars 2012

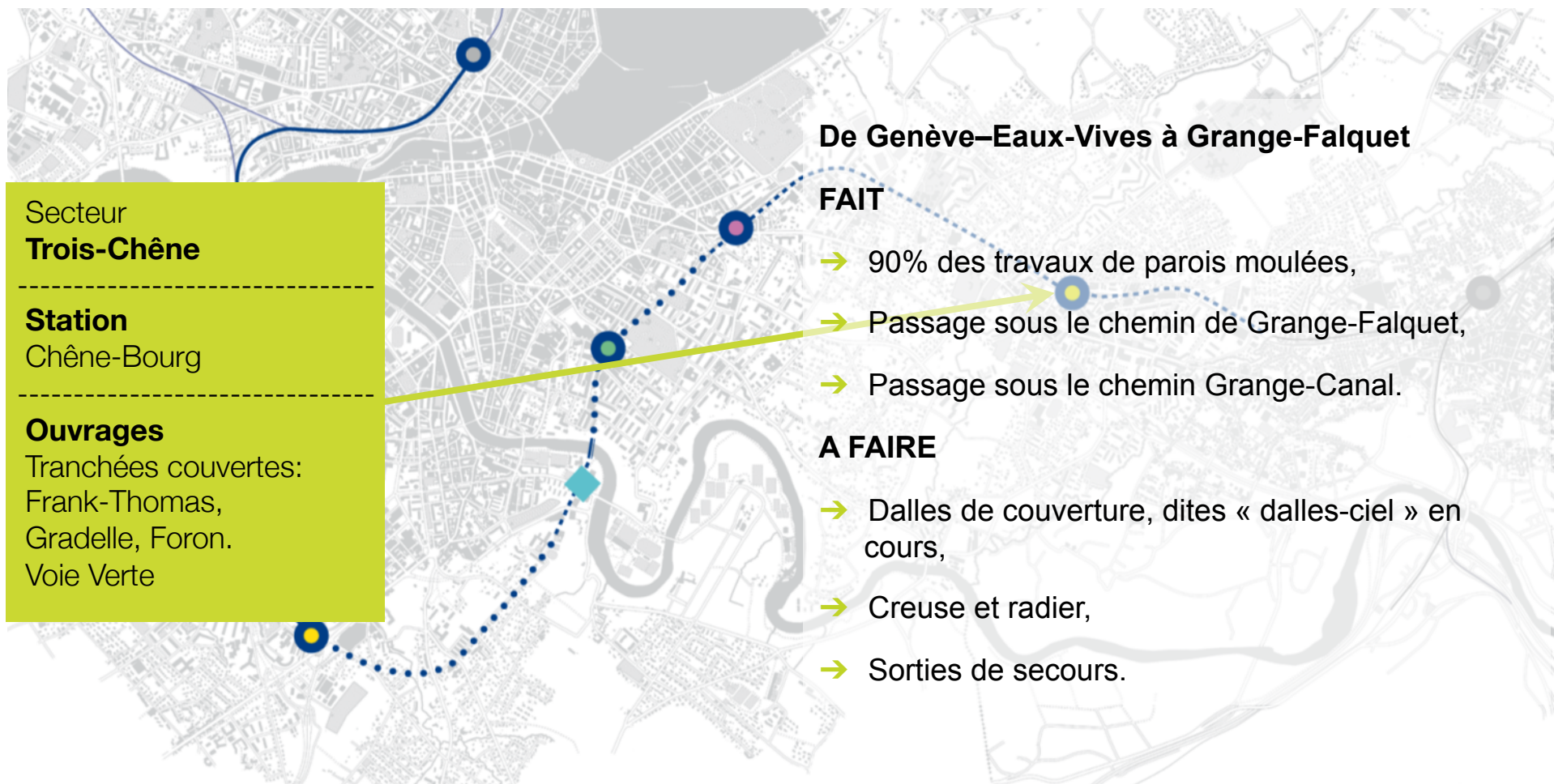
26 mars 2014 28



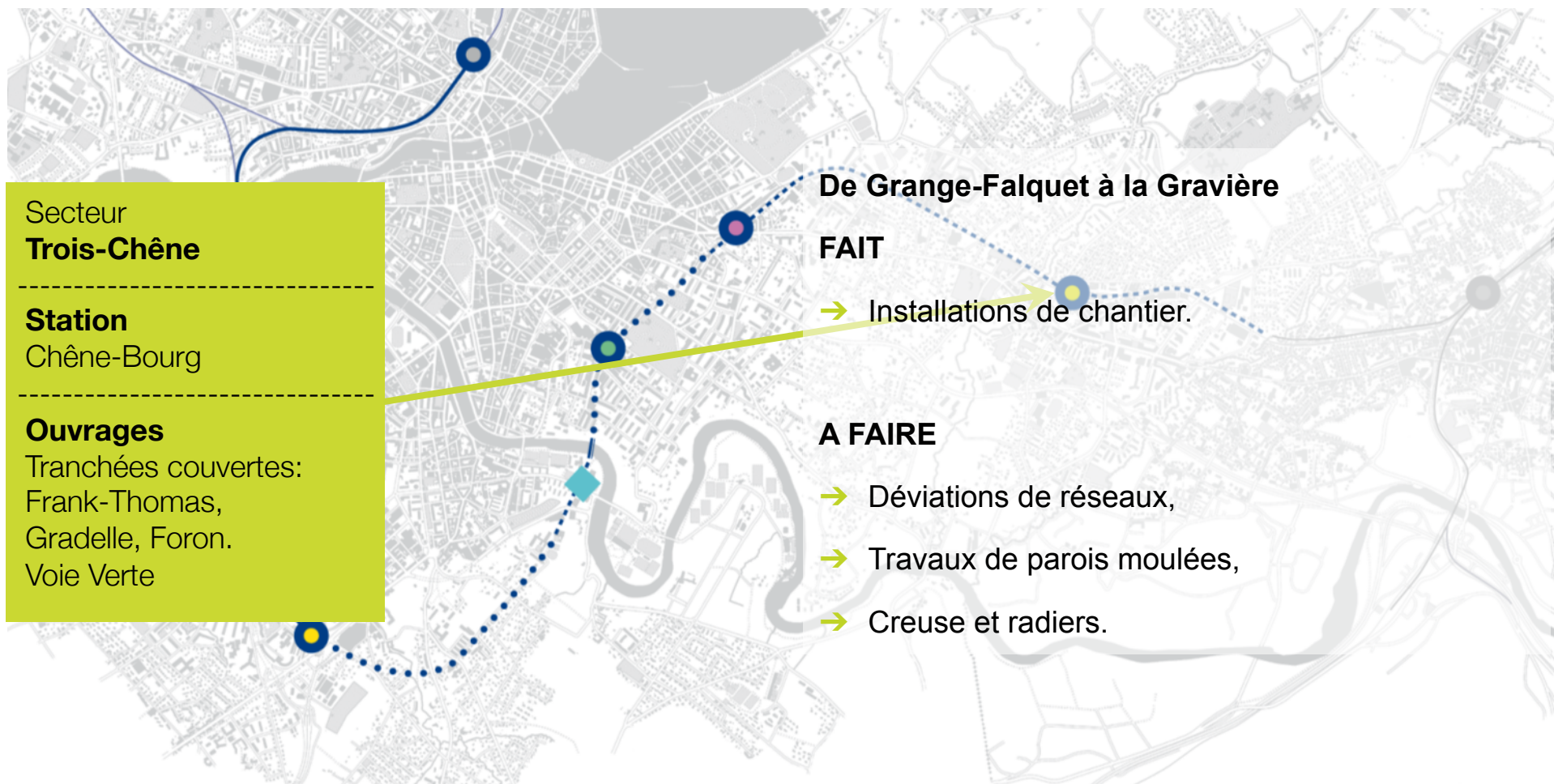
Mars 2014

26 mars 2014

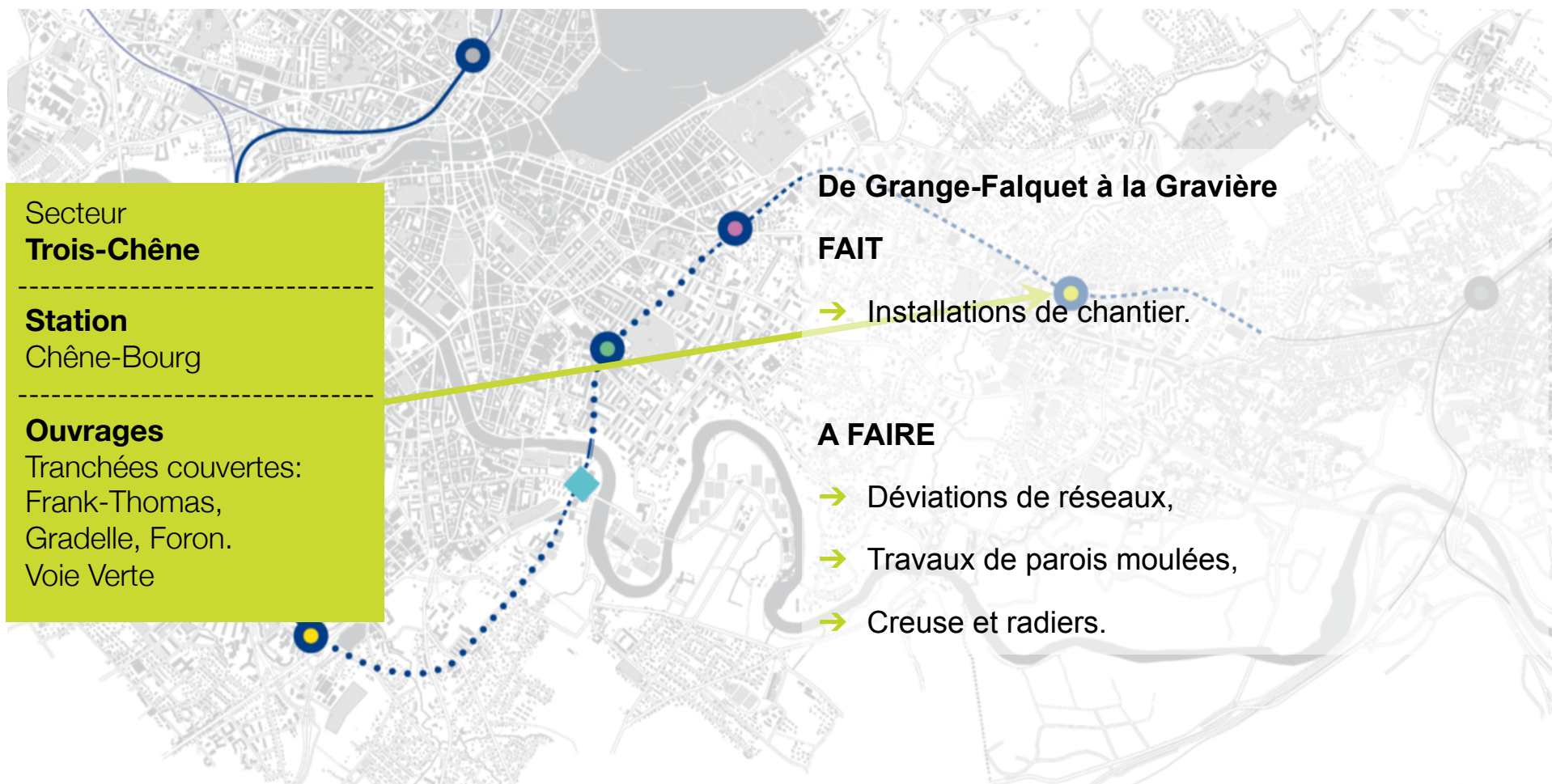
CEVA – Bilan d'avancement – Tranchée couverte Frank-Thomas



CEVA – Bilan d'avancement – Tranchée couverte Gradelle



CEVA – Bilan d'avancement – Tranchée couverte Foron



CEVA – Bilan d’avancement – Appels d’offres

SECOND ŒUVRE DES STATIONS

- Architecture: en cours,
- CVSE (chauffage, ventilation, sanitaire, électricité): mi-2014.

SORTIES DE SECOURS

- 2^e semestre 2014

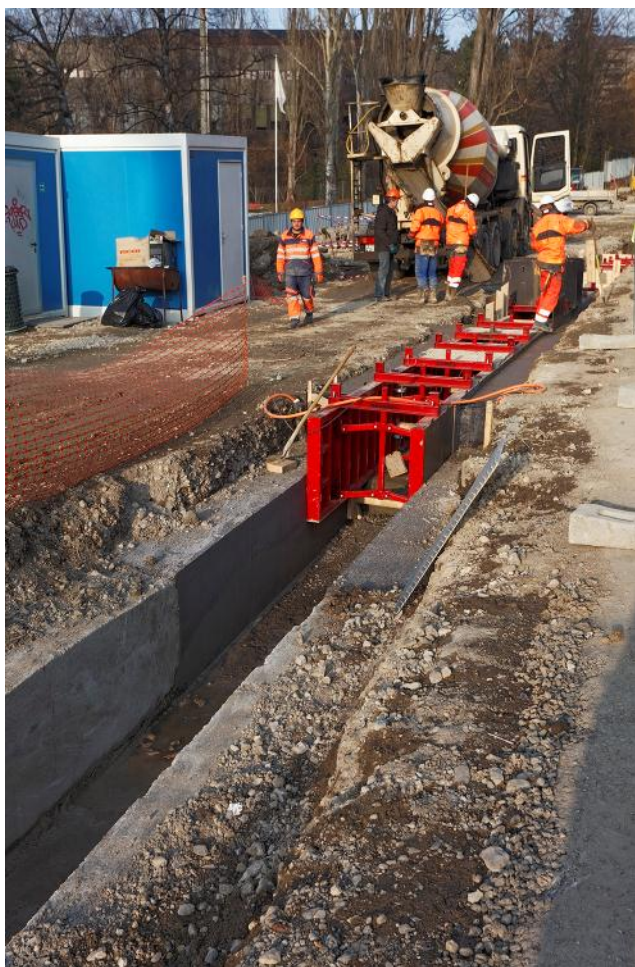
TECHNIQUE FERROVIAIRE

- 2^e semestre 2014

CEVA – Bilan d’avancement – Quelques chiffres

- **12 lots** de travaux de gros oeuvre ouverts
- **500 ouvriers** qui travaillent quotidiennement sur le chantier (fin février)
- **86 entreprises** et sous-traitants
- **50 bureaux** d’ingénieurs et de **mandataires**

CEVA vous remercie de votre attention



PHOTOGRAPHIES – DOSSIER DE PRESSE DU 26.03.2014

Légendes et crédits

Pour toute utilisation des images de ce dossier de presse, nous vous remercions d'indiquer les crédits ci-dessous. Les légendes sont données à titre indicatif.

Partie I. (31.8 Mo) :

http://www.ceva.ch/geneve/_inc/upf/m_files/dossier-presse-20140326-illustrations-partie-1.zip

1_Photographie_CBa_cote_Praille_20140225_OZ.jpg

- « Vue d'ensemble des travaux de la halte de Carouge-Bachet, côté Praille.»
- Crédits : CEVA – O. Zimmermann

2_Photographie_CBA_Puits_dattaque_20140107_LF

- « Vue du puits d'attaque de la future halte de Carouge-Bachet »
- Crédits : CEVA – L. Fascini

3_Photographie_CBa_Txautoroute_20131203_OZ

- « Les travaux pour passer sous l'autoroute de contournement à la hauteur du Bachet de Pesay ont pris fin, comme planifié en décembre 2013.»
- Crédits : CEVA – O. Zimmermann

4_Photographie_VdA_Trancheecouverte_20140106_LF

- «Vue intérieure de la tranchée couverte du Val d'Arve, dont la réalisation s'est achevée en août 2013.»
- Crédits : CEVA – L. Fascini

5_Photographie_VdA_TunnelChampel_portail_20140211_OZ

- «Travaux de réalisation du portail du tunnel de Champel.»
- Crédits : CEVA – O. Zimmermann

Partie II (22.4 Mo)

http://www.ceva.ch/geneve/_inc/upf/m_files/dossier-presse-20140326-illustrations-partie-2.zip

6_Photographie_CHo_Vue_densemble_20140219_LF

- «Vue d'ensemble des travaux de la future station de Champel-Hôpital.»
- Crédits : CEVA – L. Fascini

7_Photographie_GEV_Vue_densemble_20140321

- «Vue d'ensemble des travaux de la gare de Genève – Eaux-Vives, depuis la route de Chêne dont la remise à l'état initiale est prévue pour juin. »
- Crédits : CEVA

8_Photographie_CBo_Parois_moulees_20130830_OZ

- «Réalisation de la future tranchée couverte de Frank-Thomas en parois moulées. »
- Crédits : CEVA – O. Zimmermann

9_Photographie_VdA_Vue_ensemble_20140324

- «Vue d'ensemble du front d'attaque du Tunnel de Champel, côté Val d'Arve.»
- Crédits : CEVA