



#Projets d'aménagement #Chantiers #Exploitation ferroviaire #Région Sud #Axe nord-sud

Dans la mise en service du tunnel de base du Ceneri, rien n'est laissé au hasard, et certainement pas la sécurité. Les CFF ont réalisé avec succès un exercice de sauvetage la nuit du 10 au 11 octobre pour s'entraîner à la situation d'urgence.



Quelque 200 membres des services d'intervention et 300 figurants venus de toute la Suisse et des pays voisins se sont exercés à l'évacuation et à l'autosauvetage dans le tunnel de base du Ceneri samedi soir. L'exercice de sauvetage «Sare» avait pour but de vérifier le fonctionnement des procédures de sauvetage à l'intérieur et à l'extérieur du tunnel. Daniel Schlup, chef de projet et responsable de l'exercice aux CFF, nous explique comment se sont déroulées les opérations.



Daniel Schlup

Responsable Gestion des urgences et des crises, Daniel Schlup travaille aux CFF depuis plus de sept ans. Auparavant, il a été officier de carrière dans l'Armée suisse durant plus de 20 ans. Dans le tunnel de base du Saint-Gothard déjà, Daniel Schlup a conduit quatre exercices de sauvetage. Pendant le confinement au printemps, il a dirigé le groupe Pandémie PLUS.

D'abord les grands exercices de sauvetage dans le tunnel de base du Saint-Gothard, puis maintenant l'exercice dans le Ceneri, le petit frère. Comment celui-ci s'est-il passé ?

L'exercice de sauvetage s'est bien déroulé et nous n'avons eu aucun accident à déplorer. C'est très important pour nous. Les CFF ont pu prouver qu'en cas d'événement, les processus d'alarme et de sauvetage ne fonctionnent pas que dans la théorie, mais aussi dans la pratique. Les exigences sont remplies, et l'exploitation mixte de trains régionaux, grandes lignes et marchandises peut commencer comme prévu le 12 octobre. C'est le début de la phase 3 des tests d'exploitation, qui a pour but de nous exercer encore et toujours. Ces prochains mois, nous devons traiter les exigences restantes et apporter les mesures d'améliorations encore nécessaires. Nous nous y mettons dès maintenant.

La situation liée au coronavirus a-t-elle influencé l'exercice ? Je suis heureux que nous ayons à présent pu nous exercer à la situation d'urgence malgré les conditions difficiles. L'exercice de sauvetage était initialement prévu pour le mois de juin. En raison du coronavirus, nous avons cependant dû reporter tout l'exercice, ce qui nous a contraints à recommencer entièrement la planification et a engendré un surcroît de travail considérable. Il nous a fallu, entre autres, établir en plus un plan de protection COVID-19. Mais l'effort en valait la peine et je voudrais saisir cette occasion pour remercier toutes les personnes impliquées pour leur engagement remarquable.

Comment les mesures de protection liées au coronavirus ont-elles finalement été mises en œuvre ? Réaliser l'exercice dans les conditions actuelles a constitué un défi de taille, car il était essentiel d'assurer la protection de toutes les personnes impliquées. Les mesures de protection comprenaient l'obligation générale de porter un masque pendant l'exercice, le respect des distances et des règles d'hygiène ainsi que la prise de température à l'entrée. Toutes les personnes concernées ont observé les mesures de manière exemplaire.

Nous avons élaboré le plan de protection détaillé conformément aux directives actuelles de l'Office fédéral de la santé publique et du canton du Tessin. Nous l'avons mis en œuvre en collaboration avec le service spécialisé Sécurité au travail et Protection de la santé (AGS) et en étroite coordination avec le Chief Medical Officer des CFF.

«La sécurité est la priorité absolue des CFF. Dans ce sens, la coopération entre les services d'intervention internes et externes est cruciale.»

Daniel Schlup

Pourquoi un exercice de sauvetage est-il nécessaire ? Sur quoi porte-t-il au juste ? Avant chaque mise en service, les CFF doivent démontrer que les procédures et processus mis au point dans le concept de sécurité seront opérants en cas d'urgence. La sécurité est la priorité absolue des CFF. Dans ce sens, la coopération entre les services d'intervention internes et externes est cruciale. Ce n'est que si tous les processus fonctionnent correctement que nous pourrions respecter les temps de sauvetage, par exemple. La communication entre le centre d'exploitation de Pollegio et les services de secours du canton du Tessin, les annonces par hautparleurs dans le train et la signalisation dans le tunnel sont également testées.



1/3 Près de 300 figurantes et figurants évacués.

Qui a participé à l'exercice ? Au total, environ 200 personnes ont pris part à l'exercice. Parmi elles figuraient les représentants des services de secours du canton du Tessin (service du feu, services sanitaires et police). La protection civile et l'école sanitaire d'Airolo étaient également impliquées. Ont participé au niveau des CFF l'unité Intervention, la Police des transports, toute l'organisation opérationnelle (CE Sud) ainsi que Gestion des urgences et des crises CFF, avec une vingtaine d'observatrices et observateurs qui ont documenté l'exercice de sauvetage. Plus de la moitié des quelque 300 figurants venaient du Tessin et d'Italie, le reste de Suisse alémanique et d'Allemagne. Cela nous a permis de répondre à une autre exigence importante, car le multilinguisme des annonces et de la signalisation doit également être garanti.

Qu'est-ce qui distingue le tunnel du Ceneri du tunnel de base du Saint-Gothard ? Quels sont les défis à relever ?

Contrairement au tunnel de base du Saint-Gothard, des trains TILO non accompagnés circulent dans le tunnel du Ceneri dans le cadre du trafic régional. C'est pourquoi le concept de sécurité prévoit ce qu'on appelle l'autosauvetage. Dans un train régional non accompagné, aucun chef de train ne guide les voyageurs ni ne leur donne des consignes. Ces derniers doivent suivre d'eux-mêmes les instructions transmises via les annonces diffusées à bord du train et la signalisation dans le tunnel pour se rendre dans la zone sûre la plus proche.

Que gardes-tu en mémoire après cet exercice ? Toutes les personnes impliquées ont fait preuve d'une motivation et d'un engagement exceptionnels pendant la préparation et la réalisation. J'ai surtout été heureux de constater la grande cohésion entre les participants, internes comme externes. Au même titre que celui du Saint-Gothard, le tunnel de base du Ceneri fait partie d'un ouvrage du siècle construit en Europe, la NLFA. Pouvoir contribuer de manière significative à la sécurité de cet ouvrage me motive. Je suis ravi que nous ayons pu mener à bien cet exercice et sans accident.



Tunnel de base du Ceneri: faits et chiffres

Durée des travaux: 12 ans Longueur: 15,4 kilomètres Galeries à voie unique: 2
Portail nord: Camorino (Bellinzona, TI) Portail sud: Vezia (près de Lugano, TI)

www.ceneri2020.ch