

Début d'une galerie photos

-

□

Remise du Ceneri aux CFF – suite de la procédure

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

Dans la nuit du 31 août au 1er septembre 2020, AlpTransit Gotthard SA (ATG) remettra le tunnel de base du Ceneri aux CFF. Daniel Salzmann, chef de projet, nous présente les travaux prévus d'ici décembre 2020 ainsi que les défis à venir.









-
-
- [Chemin de fer & mobilité](#)
-
- [Remise du Ceneri aux CFF – suite de la procédure](#)

31.08.2020 | 31.08.2020 | Texte: [Katharina Balande](#) | Photos: zvg / ldd / mad

Remise du Ceneri aux CFF – suite de la procédure

Dans la nuit du 31 août au 1er septembre 2020, AlpTransit Gotthard SA (ATG) remettra le tunnel de base du Ceneri aux CFF. Daniel Salzmann, chef de projet, nous présente les travaux prévus d'ici décembre 2020 ainsi que les défis à venir.

31.08.2020 | 31.08.2020 | Texte: [Katharina Balande](#) | Photos: zvg / ldd / mad

- 
- 
- 
- 
- 
- 

- [Download PDF](#)

Début d'une galerie photos

-

Que signifie la «remise» du tunnel de base du Ceneri pour les CFF?

Les CFF prendront en charge cet ouvrage le 1er septembre 2020 et seront dès lors responsables de son maintien et de son exploitation. Cette échéance constitue un événement majeur, notamment pour les collègues du domaine opérationnel comme les collaborateurs du centre d'exploitation, les mécaniciens, les assistants clientèle ou encore le personnel de maintenance, de surveillance et d'intervention. D'un point de vue économique, les CFF assumeront les coûts, mais auront également l'utilité du tunnel. Les premiers trains commerciaux devraient en effet l'emprunter dès le 14 septembre 2020. Je souhaiterais souligner que la nuit du 31 août au 1er septembre 2020 représente un moment décisif dans un processus de longue haleine. Nous en sommes à peu près à la moitié du parcours. Le processus dans son ensemble (préparatifs, mise en service et travaux de finition) durera plus de quatre ans.

Quels sont les travaux prévus d'ici à la mise en service à la mi-décembre 2020?

La prochaine étape est la réalisation de l'essai d'exploitation, dans le cadre duquel quelques trains réguliers de voyageurs ou de marchandises circuleront à travers le tunnel. L'essai d'exploitation est, pour ainsi dire, une «répétition générale» en amont de la date de la représentation – le changement d'horaire. Les CFF doivent prouver que tout se déroule comme prévu, que les processus sont harmonisés et que tous les scénarios éventuels ont été pris en compte. L'essai d'exploitation fait l'objet d'une documentation rigoureuse. Du personnel des locomotives aux assistants clientèle et aux concepteurs en passant par les chefs-circulation, tous les acteurs impliqués sont déjà formés. La théorie doit à présent être mise en pratique.

««Notre mot d'ordre: pratiquer, encore et toujours.»»

Daniel Salzmänn

ATG a mené l'essai technique de mars à août 2020. Pourquoi l'essai d'exploitation est-il nécessaire?

L'essai technique et l'essai d'exploitation poursuivent des objectifs différents. Il s'agissait, dans le cas de l'essai technique, de démontrer que le tunnel satisfait aux normes et exigences de performance de l'OFT: succession de trains toutes les trois minutes ou traversée de convois de 750 m. ATG a systématiquement contrôlé les différents critères définis pour l'essai technique. Tout est prêt: les installations, le matériel roulant, les processus et le personnel. Mais pour être entièrement performants, nous devons être en mesure de maîtriser le système dans toutes les situations. D'où le mot d'ordre de l'essai d'exploitation: pratiquer, encore et toujours!

□

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

Quel est le principal défi à relever?

La pandémie et le confinement n'ont pas facilité notre mission. Nous avons été contraints d'interrompre les travaux de construction entre Bâle et Chiasso, l'essai technique au Ceneri et le programme de formation du personnel – des activités que nous avons dû reprogrammer et relancer par la suite. Nous étions dans l'incertitude la plus totale: pourrions-nous atteindre notre objectif? Actuellement, nous partons du principe que le tunnel pourra être mis en service en décembre 2020 comme prévu. Les travaux réalisés jusqu'en juin ont été très contraignants et le maintien de ce rythme s'avère particulièrement audacieux. J'ajouterais que les difficultés résident dans les détails. La sécurité et la ponctualité des trains qui traversent le tunnel, par exemple, sont des priorités indiscutables. Mais la diffusion d'informations actuelles sur l'ensemble des canaux est tout aussi décisive.

Quels seront les travaux à exécuter sur l'axe nord-sud après décembre 2020?

Les travaux de finition. Dans le cas du tunnel de base du Saint-Gothard, nous travaillons aujourd'hui encore avec ATG à la correction des défauts sur les installations électriques et les systèmes de ventilation. Nous prévoyons également de tels travaux au Ceneri. La question est de savoir de quels travaux il s'agira et quelle en sera l'ampleur. Certaines défaillances peuvent être détectées immédiatement tandis que d'autres ne le sont qu'au cours de l'exploitation. J'établirais ici une comparaison avec notre vie de tous les jours: lorsque l'on construit une maison, il se peut qu'un interrupteur soit au mauvais endroit, qu'un raccordement ait été mal posé ou qu'un mur soit encore nu. Ce type de défauts est rapidement identifié. Mais si l'on emménage en été, les défaillances du chauffage, par exemple, ne seront constatées qu'à l'automne, avec la baisse des températures.

Le tunnel de base du Ceneri est souvent désigné comme le «petit frère» du tunnel de base du Saint-Gothard. Quelles expériences acquises lors de la mise en œuvre du tunnel de base du Saint-Gothard peut-on utiliser au Ceneri?

Les expériences engrangées pendant quatre années! Le Ceneri et le Saint-Gothard ont de nombreux points communs. Cette ressemblance profitera, entre autres, aux équipes de maintenance qui se chargeront du Ceneri en plus du Saint-Gothard. Les assistants clientèle ont eux aussi été dûment formés aux situations d'urgence dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Nombreux sont les acquis pouvant être utilisés au Ceneri. En outre, le tunnel du Ceneri a, dès le début du projet, accueilli plus de personnel CFF que le Saint-Gothard. Les collaborateurs CFF connaissent donc déjà très bien ce tunnel. Au niveau opérationnel, la mise en service sera toutefois plus complexe qu'au Saint-Gothard puisque les voies commerciales commencent juste après les portails et qu'aucune ligne d'accès séparée n'est disponible.

Qu'est-ce qui t'impressionne le plus dans ce projet?

Je suis frappé par la diversité du personnel impliqué: depuis l'ingénieur au spécialiste des pantographes en passant par le mécanicien. J'apprécie notamment l'esprit d'équipe qui règne par-delà les divisions et les unités. En cas de problème, il n'est pas question de rechercher ou de pointer du doigt le fautif. La priorité est accordée au soutien et à la recherche d'une solution commune. J'en suis ravi!

□

Daniel Salzmänn

Daniel Salzmann a intégré les CFF il y a 20 ans. Cet ingénieur civil dirige depuis quatre ans l'unité Organisation du projet de l'axe nord-sud du Saint-Gothard (PONS). PONS répond de la mise en service ponctuelle des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri, et se compose de plusieurs sous-projets interdivisionnel

Informations sur le texte

Thèmes

- [#Projets d'aménagement](#)
- [#Chantiers](#)
- [#Exploitation ferroviaire](#)
- [#Région Sud](#)
- [#Axe nord-sud](#)

- 
- 
- 
- 
- 
- 

Cela pourrait aussi vous intéresser:

-

[Ces cailloux sur lesquels roulent les trains](#)

[Le ballast ferroviaire est un matériau précieux. Les graviers absorbent les vibrations engendrées par le passage à grande vitesse de trains lourds de plusieurs tonnes. Le ballast empêche par ailleurs que l'eau de pluie ne s'accumule sur la voie. Mais d'où vient-il et que devient-il ensuite?](#)

-

[Nouvelles liaisons en train de nuit vers les métropoles européennes](#)

[Nouvelles liaisons à destination d'Amsterdam, Leipzig et Dresde, Rome et Barcelone en projet, plus de trains vers Berlin et Hambourg. L'extension du réseau de trains de nuit s'accélère grâce au renforcement de la collaboration entre les CFF et les ÖBB et à la signature d'une déclaration d'intention.](#)

-

[Tout propre et prêt pour la Fête des Vignerons](#)

[Les trains spéciaux sont dans les starting blocks ! Grâce aux wagons-restaurants, la Fête des Vignerons commence déjà durant le voyage. Une semaine avant la Fête, les collaborateurs décorent les wagons-restaurants et proposent des menus spéciaux.](#)

-

[«Le transport des personnes me fascine»](#)

[La prise de fonction de Vincent Ducrot n'a pas été facile. Toutefois, la crise du coronavirus n'a pas entamé son enthousiasme et sa motivation, bien au contraire. Le CEO des CFF parle ici de ses objectifs pour les CFF, de la mobilité de demain et de l'équilibre travail-famille.](#)

-

[La deuxième vie des déchets](#)

[Aux CFF, on produit chaque année des centaines de milliers de tonnes de déchets. Le centre de recyclage des CFF prépare les matériaux dits valorisables en vue de leur transformation et de leur réutilisation.](#)

-

[La quatrième voie reliant Renens et Lausanne a été mise en service](#)

[Un week-end de travaux intensifs aura suffi pour effectuer le raccordement de la nouvelle quatrième voie aux voies existantes de la gare de Lausanne. Les travaux menés par Léman 2030 se poursuivent pour remplacer et rénover la totalité des autres voies sur ce tronçon.](#)

- 



Contact et informations complémentaires

Haut de pageHaut de page

Contact



[Contact](#)

Des questions? N'hésitez pas à solliciter notre aide. Veuillez également lire notre [déclaration de protection des données](#).

Informations sur le trafic ferroviaire



Retrouvez les dernières informations sur les grèves et les interruptions liées aux perturbations majeures du trafic ferroviaire.

[Dernières informations](#)

Newsletter et médias sociaux



Nos newsletters vous informent régulièrement par e-mail des offres intéressantes des CFF.

[Abonnez-vous à nos newsletter](#)

-
-
-
-

Entreprise



- [Groupe](#)
- [CFF Immobilier](#)
- [CFF Cargo](#)
- [Jobs & carrière](#)
- [Médias](#)
- [Faits et chiffres](#)

- [Mentions légales](#)

S'enregistrer

[x](#)

Nom d'utilisateur

Mot de passe