

## **Le consortium ARGE CPC**

Le consortium ARGE CPC est constitué des partenaires cablex SA, du groupe PORR et de Condotte/Cossi/LGV.

### **cablex SA**

cablex est une filiale de Swisscom qui s'est spécialisée dans la construction, l'entretien et l'exploitation de solutions TIC et d'infrastructure de réseau ultraperformantes. cablex SA, dont le siège est à Berne, emploie environ 1500 collaborateurs en Suisse et participe actuellement à la construction de la ligne diamétrale à Zurich. Au sein d'ARGE CPC, elle sera entre autres responsable de la coordination globale.

### **Groupe PORR**

Le groupe PORR est l'une des plus grandes entreprises de construction d'Autriche avec de nombreux sites, principalement en Europe de l'est. Il emploie plus de 10 000 collaborateurs et participe à la réalisation de nombreux projets de construction nationaux et internationaux.

### **Condotte/Cossi/LGV**

Le groupe italien, à l'origine spécialisé dans le domaine des centrales hydrauliques, participe aujourd'hui activement à de nombreux projets internationaux de construction de routes, de tunnels et de ponts. Depuis la fin des années 90, la représentation suisse LGV sise à Bellinzone prend en charge de nombreux projets AlpTransit et le consortium Condotte/Cossi/LGV est responsable depuis 2008 de la construction du gros œuvre du tunnel de base du Ceneri (mandat: 1 milliard CHF).

## **Concernant l'appel d'offres**

Le lot «Technique ferroviaire» a été mis au concours «de manière fonctionnelle». Il n'existait donc aucune solution prédéfinie d'Alptransit SA pouvant être alors considérée. Ce n'est que dans le cadre de la mise au concours que la solution a été élaborée. En l'occurrence, le consortium a grandement profité des enseignements tirés par cablex lors de la réalisation de la ligne diamétrale à Zurich.

## **Concernant la technique ferroviaire**

- Une fois les forages terminés, de nombreux autres travaux doivent être réalisés pour permettre l'utilisation et l'exploitation d'un tunnel. Une partie de ces travaux a été rassemblée sous le terme de «technique ferroviaire».
- En font notamment partie la mise à disposition d'installations radio, de câbles et de télécommunications, la pose de caténaires et l'installation de l'alimentation électrique, ainsi que les systèmes d'automatisation.
- Le défi principal réside en outre dans la nécessité d'exploiter ces installations temporaires 24 heures sur 24 durant leur assemblage et ceci à une disponibilité élevée.
- Le montage de la technique ferroviaire constitue donc la dernière grande étape de la réalisation d'un nouveau tunnel, une fois les travaux de percement et de gros œuvre terminés.
- La logistique et la coordination des différentes interfaces et travaux constitue un autre élément essentiel de la technique ferroviaire. En règle générale, un projet de tunnel n'est accessible que via les deux têtes d'entrée et le montage se fait donc aussi exclusivement via ces deux têtes.
- En raison de l'espace réduit à l'intérieur du tunnel, tous les matériaux seront donc acheminés vers les différents sites en utilisant les rails.
- Le manque d'espace rend également nécessaire de terminer et prémonter d'abord la plupart des installations en dehors des galeries. Ceci requiert des postes d'installations spéciaux. Un tel poste sera mis en place pour le tunnel de base du Ceneri à partir de 2015 à Camorino (TI). Des entrepôts de montage et de stockage pour le prémontage, un centre de commande pour la surveillance du trafic de chantier dans le tunnel, ainsi que des bureaux, une cantine et des gîtes pour les ouvriers y seront construits.
- Au total, plus de 1000 interfaces techniques doivent être harmonisées pour permettre à tout moment un trafic ferroviaire sans encombre dès le déroulement des travaux de construction.