IMPRESA COSTRUZIONI SA
BAUUNTERNEHMUNG AG
ENTREPRISE DE CONSTRUCTIONS SA

# ZEB Contone-Locarno – Doublement des voies

## Client
Chemins de fer suisses CFF SA

## Projet
Consortium S20
(Lombardi – IM Engineering – Geste)

## Direction de travaux
Consortium S20 (voir dessus) + Anastasi

## Exécution
Consortium ZEB, participation CSC 25%

## Membre du Consortium
Matteo Muttoni Costruzioni SA
Edilstrada SA
Casada SA
Reali Costruzioni SA

## Fonction CSC
Entreprise pilote

## Durata
2019 - 2021

## Montant du contrat
CHF 34'008'518 (TVA excl.)

## Personne responsable du client
Monsieur Hodai Satar, FFS

## Description de l'ouvrage

Le projet multidisciplinaire d'infrastructure ferroviaire « ZEB Contone-Locarno – extension partielle double voie et réduction temps de succession trains » prévoit les interventions principales suivantes :
- doublement de la voie entre le Pont Ticino (km 162.900) et le Pont Verzasca (km 166.940);
- adaptation et extension des accès aux trains aux arrêts de Riazzino et de Gordola;
- adaptation des installations de sécurité avec augmentation des postes de bloque et diminution des temps de succession des trains entre Contone (km 161.605) et Locarno (km 171.280).

## Technique de construction

Pour permettre la construction de la deuxième voie entre le Pont Ticino et le Pont Verzasca, tronçon entre le km 162.915 e km 166.760, le remblai ferroviaire actuel, d'une hauteur entre 3 et 4,1 mètres, sera élargi. Les remblais seront construits avec des matériaux adaptés qui seront mis en œuvre et compactés par couche jusqu'au niveau de l'infrastructure. Sur ce remblai sera mis en place la couche de fondation en gravier 0/45 d'une épaisseur moyenne de 30 cm sur le tracé et 40 cm pour les constructions. La couche de séparation entre la grave et le ballast sera constituée d'un enrobé bitumineux type AC Rail d'une épaisseur de 7 cm formant la plateforme. Les travaux s'achèveront avec la pose du pré-ballastage de 15 cm environ. Les travaux du génie civil prévus le long du tracé de la voie existante sont les fondations des supports de la ligne de contact, les adaptations des sous-structures en correspondance de l'actuelle gare de croisement Riazzino-Cugnasco et de l'arrêt de Gordola, ainsi que la rénovation intégrale ou partielle des objets existants.