

Le trafic passagers restera ralenti au Gothard

RAIL Les suites de l'accident du 10 août sont bien plus graves qu'estimé dans un premier temps par les CFF. Le tunnel ferroviaire ne rouvrira totalement qu'en automne 2024

DAVID HAEBERLI, BERNE

[@David_Haerberli](#)

Le tunnel ferroviaire du Gothard, qui a subi de gros dommages à la suite d'un accident survenu le 10 août, ne rouvrira totalement qu'en septembre 2024. Les CFF avaient d'abord parlé d'un délai de quelques semaines. Ils ont ensuite visé le début de l'année 2024. La nouvelle date a finalement été annoncée ce jeudi par le directeur de l'ex-régie fédérale, Vincent Ducrot. «Ce n'est pas une bonne nouvelle, a-t-il admis. Il est maintenant important de pouvoir faire des réparations qui apportent toute la sécurité nécessaire.»

Un coût total de 100 à 130 millions

L'accident à l'origine de cette fermeture d'un tube sur deux a causé d'importants dégâts: une porte qui fait le lien entre les deux galeries, 20 000 blochets (pièce qui «relie» les deux rails), du béton sur 7 kilomètres, etc. Dans un premier temps, les CFF ont pensé pouvoir faire des réparations ponctuelles, à divers points de ces 7 kilomètres. Ils ont dû se résoudre à remplacer les voies sur l'intégralité du tronçon endommagé: changer les rails, remplacer les blochets et la dalle de béton dans laquelle ils sont coulés, installer de nouveaux équipements de sécurité notamment. Cela consiste à sortir du tunnel 6,5 tonnes de matériau endommagé et à y faire entrer l'équivalent pour les réparations. De plus, les délais de livraison du matériel de remplacement sont

longs, jusqu'à dix mois pour la porte de diagonale. L'entreprise «étudie des solutions» pour accélérer les travaux.

Depuis l'accident, le trafic voyageurs doit emprunter le trajet historique, ce qui allonge le temps de parcours d'une heure. Les marchandises empruntent le tube, resté intact. Étonnamment, cette solution permet de déplacer plus de biens qu'auparavant à travers le tunnel. Mais y faire circuler des passagers pendant que des travaux ont lieu dans

Un contrôle de qualité par ultrasons est pratiqué tous les six ans sur ce type de matériel

le tube voisin n'est pas possible, a expliqué Vincent Ducrot. Les CFF veulent en effet augmenter la capacité dans ce tube sauvegardé en semaine pour les biens et le week-end pour les passagers à compter du nouvel horaire, qui entrera en vigueur le 10 décembre 2023. Un plan précis doit être annoncé dans les semaines qui viennent. Il permettra également d'être plus précis sur la date de réouverture à l'automne 2024.

Aucune mesure de compensation globale

Le montant des coûts engendrés par cet accident est de 100 à 130 millions. La division ad hoc des CFF étudie actuellement avec l'assureur de l'ex-régie les modalités de dédommagement.

Les causes de l'accident sont connues: le 10 août, une roue d'un wagon d'un train

de marchandises a cédé, une dizaine de kilomètres après l'entrée dans le tunnel. Le dernier fragment s'est détaché 17 km après l'entrée dans le tunnel, détruisant un aiguillage près de Faido (TI) et entraînant le déraillement de 16 wagons de marchandises. Le Service suisse d'enquête sur les accidents de la Confédération est saisi. L'enquête doit déterminer les causes de cette rupture, et pourquoi les nombreux systèmes de détection sur les parcours, à l'entrée du tunnel comme à l'intérieur de l'ouvrage, n'ont pas relevé de signes avant-coureurs. S'agit-il d'un défaut de construction de la roue? D'un défaut d'entretien? Le wagon à l'origine de l'accident appartient à une entreprise zougoise.

Un contrôle de qualité par ultrasons est pratiqué tous les six ans sur ce type de matériel, selon une norme européenne, a expliqué Vincent Ducrot. D'autres batteries de tests ont été menées à quatre reprises sur le wagon accidenté avant que ce dernier ne prenne le rail, selon la routine. Aucun problème n'avait été identifié.

Les CFF se disent «conscients que la situation sera très contraignante pour les voyageurs et voyageurs ainsi que pour les entreprises de fret jusqu'à la remise en service complète». Pour les pendulaires entre le Tessin et la Suisse alémanique, le trajet par la voie de faite représente deux heures de train supplémentaires par jour. Vincent Ducrot n'a annoncé aucune mesure globale touchant les passagers de ce trajet, et notamment les titulaires d'un abonnement général, ce dernier étant un sésame pour l'entier du réseau, a-t-il argumenté. Toutefois, les demandes individuelles adressées aux CFF sont prises en compte, a affirmé le patron de l'entreprise de transport. ■