



Le tunnel de base du Saint-Gothard est à nouveau entièrement opérationnel

**Depuis aujourd'hui, 2 septembre 2024, le tunnel de base du Saint-Gothard est à nouveau entièrement accessible au trafic ferroviaire. Ainsi, le voyage de la Suisse alémanique au Tessin et vice versa durera à nouveau une heure de moins. Le trafic de marchandises et de voyageurs peut donc à nouveau emprunter le plus long tunnel ferroviaire du monde selon l'horaire prévu. Les voyageuses et voyageurs peuvent à nouveau se rendre de la Suisse alémanique au Tessin et inversement avec un temps de parcours encore raccourci d'une heure, et ce, désormais toutes les demi-heures.**

© 10.08.2023 | © 02.09.2024 | Texte: SBB/CFF/FFS | Photos: SBB/CFF/FFS, Anouk Ilg

Depuis aujourd'hui, 2 septembre 2024, le tunnel de base du Saint-Gothard est entièrement accessible au trafic ferroviaire. Les voyageuses et voyageurs, se rendant de la Suisse alémanique au Tessin et inversement, auront un temps de parcours raccourci d'une heure, avec des trains toutes les demi-heures tout au long de la journée. De même, les capacités disponibles pour le transport de marchandises sont à nouveau plus importantes. Lors de la conférence de presse organisée à l'occasion de la remise en service du plus long tunnel ferroviaire du monde, le conseiller fédéral Albert Rösti, le président du Conseil d'État tessinois Christian Vitta, le conseiller d'État uranais Urban Camenzind et le CEO des CFF Vincent Ducrot ont souligné l'importance de cet ouvrage en tant que liaison nord-sud majeure en Europe et en Suisse.

Près de 13 mois après le déraillement d'un train de marchandises le 10 août 2023, l'exploitation du plus long tunnel ferroviaire du monde (57 kilomètres) a repris complètement ce matin, 2 septembre 2024.

«Le tunnel de base du Saint-Gothard relie non seulement la Suisse alémanique et le Tessin, mais aussi le nord et le sud du continent et joue un rôle central pour la mobilité et la circulation des marchandises en Europe. Il peut désormais à nouveau assumer pleinement ce rôle important», a déclaré le conseiller fédéral Albert Rösti.

### **Une cadence semi-horaire complète pour le trafic voyageurs et des capacités accrues pour le trafic marchandises**

Les voyageuses et voyageurs, se rendant de la Suisse alémanique au Tessin et inversement, auront un temps de parcours raccourci d'une heure, avec des trains toutes les demi-heures tout au long de la journée. En outre, la circulation de tous les trains directs vers l'Italie a repris: en plus de Milan et Venise, Gênes et Bologne sont à nouveau accessibles sans changement depuis la Suisse. La liaison trinationale entre Francfort et Milan est également rétablie, mais elle est désormais assurée par le Giruno et passe par Zurich au lieu de Lucerne. En ce qui concerne le trafic marchandises, tous les trains empruntent à nouveau le tunnel de base. Ainsi, la clientèle du fret ferroviaire profite d'un gain de temps de parcours pouvant atteindre 60 à 75 minutes. Jusqu'à 20% des trains de marchandises passaient encore par la ligne de faite il y a peu.

«Nous sommes très heureux que nos clientes et clients puissent à nouveau voyager plus rapidement entre la Suisse alémanique et le Tessin et profiter d'une cadence encore plus dense. Au nom des CFF, je les remercie, de même que la clientèle du trafic marchandises, pour leur patience et leur compréhension au cours des 13 derniers mois. De nombreux membres du personnel ont travaillé dans des conditions difficiles, jour et nuit. Je les remercie également de tout cœur», a déclaré le CEO des CFF Vincent Ducrot.

### **Étoffement progressif de l'offre après le déraillement**

Après le déraillement, les CFF ont tout fait pour produire une offre aussi bonne que possible pour le trafic marchandises et le trafic voyageurs. Dans l'heure qui a suivi le déraillement, des trains de voyageurs entre la Suisse alémanique et le Tessin ont été acheminés par la ligne de faite. Le lendemain, les voyageuses et voyageurs disposaient déjà d'un horaire stable. Douze jours seulement après le déraillement, les premiers trains de marchandises ont pu à nouveau circuler dans le tube est non endommagé et, moins de deux mois plus tard, certains trains de voyageurs ont également pu y circuler. Leur nombre a été progressivement augmenté pendant les week-ends, pour le trafic de loisirs. Avec la remise en service du tiers nord du tube ouest, resté intact, un train du matin s'est ajouté en semaine à partir de mars 2024 pour les pendulaires du Tessin. L'optimisation constante de l'offre a été possible grâce à la bonne collaboration entre les divisions.

«Nous remercions les CFF d'avoir assuré la liaison du Tessin avec le reste de la Suisse pendant les restrictions. Aujourd'hui, nous sommes particulièrement satisfaits parce que les pendulaires, les étudiantes et les étudiants peuvent à nouveau se rendre plus rapidement en Suisse alémanique et que le voyage au Tessin est à nouveau plus rapide et plus simple pour les touristes. C'est un lien central pour le canton du Tessin et son économie», a déclaré Christian Vitta, président du gouvernement tessinois.

Le conseiller d'État uranais Urban Camenzind a indiqué: «Pour le canton d'Uri, le tunnel de base du Saint-Gothard est une liaison importante avec notre canton voisin du sud. Dès aujourd'hui, les chefs-lieux de nos deux cantons sont à nouveau accessibles en une bonne demi-heure de train. Nous nous en réjouissons.»

## De graves dommages ont nécessité d'importants travaux

Le déraillement du train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard a causé de graves dommages. Les CFF estiment actuellement leur montant, y compris les pertes de revenus, à environ 150 millions de francs. Sur ce montant, environ 140 millions de francs sont couverts par l'assurance. La précision de l'estimation est de +/- 20% pour les deux chiffres.

En raison de l'ampleur des dégâts, le déblaiement du tunnel a pris environ un mois et demi. Lors des travaux de remise en état, la chaussée a ensuite dû être entièrement rénovée sur environ sept kilomètres, c'est-à-dire que les rails ont été remplacés, tout comme plus de 20 000 blocs de traverses et la couche de béton dans laquelle ils sont coulés. À cela s'est ajouté le remplacement de la porte de la diagonale d'échange, de deux aiguillages rapides et de nombreux autres éléments de l'installation importants pour la sécurité et l'exploitation. Pendant les travaux de remise en état, jusqu'à 80 collaboratrices et collaborateurs des CFF et d'entreprises externes sont intervenus simultanément dans le tunnel. Pour finir, des essais techniques et d'exploitation ont eu lieu. Grâce à l'autorisation délivrée par l'Office fédéral des transports (OFT), l'exploitation ferroviaire à travers le tunnel a pu reprendre complètement ce matin, comme prévu.

## Mesures de réduction des risques au niveau européen et au sein des CFF

Selon le rapport intermédiaire du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE), c'est la rupture d'un corps de roue qui a provoqué le déraillement du train de marchandises dans le tunnel de base du Saint-Gothard le 10 août 2023. Le transport de marchandises étant une activité internationale, des mesures sont nécessaires au niveau européen. Les efforts de l'OFT, que les CFF ont soutenus, ont porté leurs fruits: le rapport final récemment publié par la task force compétente (Joint Network Secretariat Taskforce Broken Wheel GBT) contient, du point de vue des CFF, les mesures nécessaires au niveau européen pour réduire le risque d'autres ruptures de roues de même nature (pour plus d'informations, voir également le [communiqué de presse «Mesures internationales après le déraillement dans le tunnel de base du Saint-Gothard» de l'OFT du 8 août 2024](#)).

Les CFF mettent également en œuvre des mesures de réduction des risques à court et moyen termes. À court terme, la vitesse maximale est fixée à 160 km/h dans la zone des deux diagonales d'échange du portail avant le tunnel de base du Saint-Gothard, afin de réduire efficacement les effets d'un événement similaire, très improbable, sur ce tronçon. En outre, les CFF prévoient d'installer à moyen terme des détecteurs de déraillement sur la voie au niveau des diagonales d'échange dans et avant le tunnel de base du Saint-Gothard et étudient l'extension et l'optimisation de l'utilisation des dispositifs de contrôle de la marche des trains.

## Faits et chiffres concernant la réfection du tunnel de base du Saint-Gothard

- Déraillement le 10 août 2023 à 12h48
- Travaux de déblaiement et d'évacuation jusqu'au 24 septembre 2023
- 16 wagons ont déraillé
- Environ 400 000 heures de travail effectuées dans le tunnel
- Environ 9000 tonnes de béton fraisé
- Plus de 20 000 nouveaux blocs de traverses en béton coulé
- Environ 7 km de voies entièrement rénovés
- 1,75 million de francs pour le nouveau portail de la diagonale d'échange
- Températures jusqu'à 40 degrés dans le tunnel

- Environ 26 500 trains de marchandises empruntant le tunnel pendant sa remise en état (du 10 août 2023 au 1er septembre 2024)
- Environ 1750 trains de voyageurs empruntant le tunnel pendant sa remise en état (du 10 août 2023 au 1er septembre 2024)
- Coûts d'environ 150 millions de francs (état actuel des connaissances, précision de l'estimation +/- 20%)

### **Capacités et offre**

- À partir du 10 août 2023: dans l'heure qui suit le déraillement, des trains de voyageurs sont acheminés par la ligne de faite.
- À partir du 23 août 2023: environ 100 trains de marchandises par jour circulent dans le tube est non endommagé.
- À partir du 24 août 2023: davantage de trains de voyageurs circulent à la longueur maximale sur la ligne de faite, les trains de voyageurs internationaux sont à nouveau directs.
- À partir du 10 septembre 2023: l'AG Night est valable pour l'ensemble des clientes et clients domiciliés au Tessin le dimanche soir dès 18h00 au lieu de 19h00 pour les voyages vers le nord.
- À partir du 29 septembre 2023: certains trains de voyageurs circulent à nouveau dans le tunnel de base du Saint-Gothard. Le vendredi, un train de voyageurs en direction du sud, et le dimanche, un train en direction du nord empruntent le tunnel de base. À cela s'ajoutent trois trains supplémentaires par week-end pendant les vacances d'automne en Suisse alémanique.
- À partir du 10 décembre 2023: chaque week-end, 31 trains de voyageurs empruntent le tunnel de base du Saint-Gothard, tandis que le trafic marchandises dispose de tous les sillons du lundi au jeudi.
- À partir du 22 décembre 2023: jusqu'à la remise en service, l'AG Night est désormais valable toute la semaine, dès 18h00, pour l'ensemble des clientes et clients domiciliés dans le canton du Tessin, le Val Calanca et le Val Mesolcina, pour les voyages sur l'axe du Saint-Gothard du Tessin vers le nord et du nord vers le Tessin.
- À partir du 2 mars 2024: chaque week-end, 38 trains de voyageurs circulent dans le tunnel de base du Saint-Gothard.
- À partir du 25 mars 2024: du lundi au vendredi, un train circulera tôt pour les pendulaires du sud au nord à travers le tunnel de base du Saint-Gothard. Les capacités pour le transport de marchandises sont considérablement augmentées.
- Pâques 2024: 49 trains supplémentaires circulent sur l'axe du Saint-Gothard, dont une grande partie à travers le tunnel de base.
- Ascension 2024: 61 trains supplémentaires circulent sur l'axe du Saint-Gothard, dans le sens nord-sud par la ligne panoramique; dans le sens sud-nord, une grande partie passe par le tunnel de base.
- Pentecôte 2024: 48 trains supplémentaires circulent sur l'axe du Saint-Gothard, une grande partie passe par le tunnel de base.
- À partir du 19 août 2024: dans le cadre de l'essai d'exploitation, les premiers trains circulent à nouveau dans le tube ouest du tunnel de base du Saint-Gothard.
- À partir du 2 septembre 2024: jusqu'à 260 trains de marchandises et 70 trains de voyageurs empruntent le tunnel de base du Saint-Gothard chaque jour, ces derniers pour la première fois à la cadence semi-horaire complète.