



Tunnel de base  
du Saint-Gothard:  
ampleur des dommages,  
travaux de réparation  
et concepts d'exploitation.

Conférence de presse du 2 novembre 2023





# Programme.



Contexte

Vincent Ducrot,  
CEO



Ampleur des dommages,  
travaux de construction  
et concepts d'exploitation

Peter Kummer,  
Responsable  
Infrastructure



Perspectives

Vincent Ducrot,  
CEO



Questions et  
interviews



# Contexte.

Vincent Ducrot, CEO



## De graves dommages causés à la voie ferrée.

- C'est le premier événement aux conséquences aussi graves jamais survenu dans un tunnel.
- Période intense: les équipes travaillent de façon soutenue.
- Objectif: remettre le tunnel entièrement en service le plus vite possible.
- Des premiers trains de marchandises ont pu emprunter à nouveau le tunnel peu après l'accident. Depuis fin septembre, c'est aussi le cas de certains trains de voyageurs.
- Maintenant que les longs travaux de déblaiement sont achevés, il apparaît clairement que les dommages sont plus graves que ce qui avait été imaginé initialement.



## Réouverture du tunnel en septembre 2024.



Les travaux de réparation et de remise en état prendront beaucoup plus de temps que prévu initialement.



La voie ferrée doit être remplacée sur 7 km.



En l'état actuel des connaissances, il faudra attendre le mois de septembre 2024 pour pouvoir rouvrir entièrement le tunnel.



Selon les informations actuellement disponibles, les dommages engendreront des coûts (manque à gagner inclus) compris entre 100 et 130 millions de francs.





## Des options d'accélération des travaux à l'étude.

- Les CFF étudient des solutions pour accélérer les travaux afin de pouvoir remettre le tunnel en service au plus tôt.
- Jusqu'à 80 personnes organisées en trois équipes travaillent chaque jour de façon soutenue.
- En parallèle des travaux, nous nous efforçons d'accroître l'offre de trains de voyageurs et de marchandises empruntant le tunnel.
- Le tunnel de base du Saint-Gothard est la pierre angulaire de l'axe nord-sud: nous avons conscience des désagréments occasionnés.



# Ampleur des dommages et concepts d'exploitation.

Peter Kummer, responsable Infrastructure









## Les dommages à l'infrastructure.

- 1 porte de diagonale (de fabrication spéciale)
- 2 aiguilles à grande vitesse
- Plus de 20 000 blochets (demi-traverses)
- Du béton coulé sur 7 km
- 2x 7 km de rails
- Des installations électromécaniques dans la zone de la station de secours
- L'installation radio pour les tunnels
- Les équipements de sécurité
- Les banquettes et puits
- Le dispositif de détection d'incendie



## Le défi du matériel de remplacement.

- Les délais de livraison du matériel nécessaire sont déterminants pour la planification et les travaux.
- La porte de la diagonale a été commandée dès le mois d'août, mais son délai de livraison est particulièrement long.
- L'échange avec les fournisseurs est efficace et constructif.
- Certaines procédures sont menées de gré à gré en raison du caractère d'urgence (porte de la diagonale, aiguilles à grande vitesse, blochets, etc.).





Travaux de réparation.





## Les travaux de réparation.

- Le remplacement de la voie ferrée est complexe et prend beaucoup de temps.
- Les travaux de fraisage ont déjà commencé.
- Les conditions de travail sont difficiles: logistique, peu de place disponible, températures (40 °C), etc.
- Après les réparations, une phase intense d'opérations de réception et des courses d'essai seront menées.





## Les concepts d'exploitation.



- L'objectif dès le changement d'horaire: faire circuler un maximum de trains de marchandises et, en parallèle, des trains de voyageurs bien plus nombreux et plus rapides le week-end
- Nécessité de trouver un compromis entre différents besoins:
  - le trafic marchandises,
  - le trafic voyageurs
  - et les travaux.
- Il est impossible de réaliser les travaux en parallèle de la circulation de trains de voyageurs étant donné le concept de sauvetage et d'évacuation mis en place.
- Le concept détaillé est en cours d'élaboration et requiert l'autorisation de l'Office fédéral des transports (OFT). Les CFF communiqueront l'offre à la fin du mois de novembre.



# Perspectives.

Vincent Ducrot, CEO





## L'objectif reste de remettre le tunnel en service le plus vite possible.

- La situation est très délicate pour tous les protagonistes: le trafic marchandises, les voyageuses et voyageurs, le Tessin et les CFF.
- Nous mettons tout en œuvre pour pouvoir remettre le tunnel en service le plus rapidement possible pour nos clientes et clients des trafics voyageurs et marchandises.
- Un grand merci à nos collaboratrices et collaborateurs pour leur engagement, à nos clientes et clients pour leur compréhension, ainsi qu'aux cantons du Tessin et d'Uri et aux responsables politiques pour leur soutien.



Des questions?





Danke, merci,  
grazie.