

Mesdames, Messieurs

Nr. 3 - Décembre 2025

L'année 2025 touche déjà à sa fin. Ce fut une nouvelle fois une année riche en événements pour le projet du tunnel de Grimsel, avec notamment la signature de l'accord de mise en œuvre de la phase 2 du projet et le déblocage des fonds nécessaires à la poursuite du projet.

Rétrospective de l'assemblée générale du 27 juin 2025

L'assemblée générale de cette année s'est tenue le 27 juin 2025 à Sarnen. Nous avons eu le plaisir d'accueillir de nombreux membres. Merci beaucoup pour votre intérêt!

Outre les points habituels à l'ordre du jour de l'IG Grimseltunnel, la présentation de l'état d'avancement actuel du projet par le président du conseil d'administration de la Grimselbahn AG, Hans Wicki, a suscité un vif intérêt.

Nous mettons volontiers à votre disposition les documents relatifs à l'assemblée générale du 27 juin 2025 sur notre site Internet www.ig-grimseltunnel.ch.

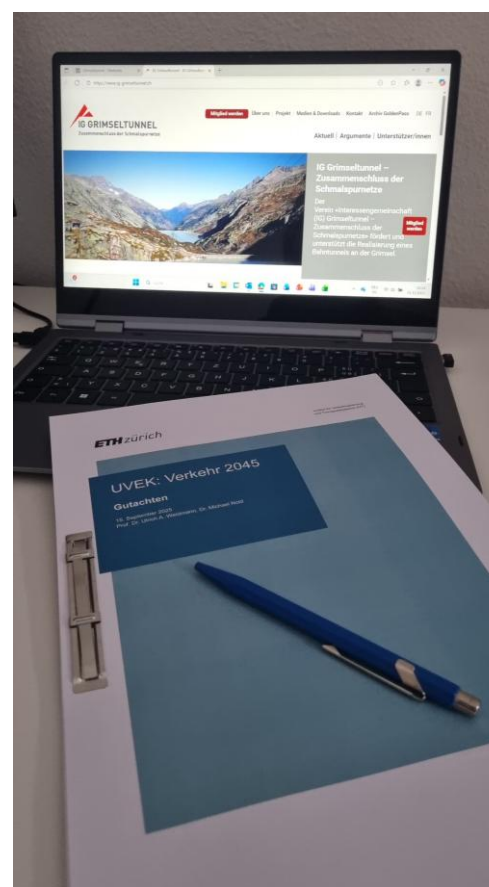
Date à retenir : Assemblée générale 2026 - mercredi 1er juillet 2026, 11h00

Expertise de l'ETH – Rapport Weidmann «Transports 2045»

Le projet de construction du tunnel ferroviaire du Grimsel est en bonne voie. L'expertise de l'ETH Zurich commandée par le DETEC montre que la liaison par les transports publics entre deux régions alpines et touristiques tout au long de l'année est prometteuse. L'IG Grimseltunnel est clairement d'avis que le projet doit être prioritaire au regard des synergies financières massives dans le cadre du BIF 14 pour la période 2025-2045. La décision définitive sera prise par le Parlement fédéral en 2028. L'IG Grimseltunnel défendra avec détermination les revendications légitimes des régions concernées sur la scène politique. Lien vers l'expertise de l'ETH:

[Microsoft Word - UVEK-Verkehr45 Schlussbericht V102.docx](#)

Sans la construction rapide du tunnel du Grimsel, la volonté de la région du Haslital et de la vallée de Conches de soutenir l'utilisation croissante des Alpes centrales pour des tâches nationales telles que la production d'électricité, le transit d'énergie (gaz/électricité) et les aéroports militaires serait considérablement réduite. La construction des nouveaux barrages du Grimsel va peser lourdement sur la vallée pendant des décennies. Dans le canton de Berne, les communes concernées n'ont en outre pas accès aux redevances hydrauliques. Les régions s'attendent à ce que les charges futures soient compensées par des mesures concrètes. Sinon, il est à craindre que la réalisation de projets importants soit retardée.



L'expertise de l'EPFZ constate à juste titre: «Le potentiel touristique d'une liaison ferroviaire entre les pôles touristiques d'Interlaken et de Lucerne et la région centrale des Alpes semble prometteur». La communauté d'intérêts IG Grimseltunnel ne comprend pas l'estimation selon laquelle les coûts d'exploitation supplémentaires seront élevés, car aucune prestation existante ne peut être remplacée et aucune rentabilité propre n'est à attendre. En revanche, l'Office des transports publics bernois estime la compensation des coûts d'exploitation non couverts à environ 1,1 million de francs suisses (y compris la part du Valais). Le même montant est à la charge de la Confédération. Cela représente une compensation d'exploitation de 2,2 millions de francs suisses par an pour le chemin de fer du Grimsel. Pour les indemnités du trafic régional et local commandé, le canton de Berne paie aujourd'hui un total de 216 millions de francs suisses, ce qui, avec la part fédérale, représente un total de 460 millions ; les 2,2 millions de francs suisses pour le chemin de fer du Grimsel représentent donc une part négligeable en comparaison. La communauté d'intérêts IG Grimseltunnel ne comprend pas le calcul de l'indemnisation. Il est évident que le nombre de passagers est estimé à un niveau extrêmement bas.

Le tunnel prévu mesure 22 kilomètres de long. Le projet, soutenu par huit cantons, s'appuie sur dix ans de planification détaillée et sur les connaissances acquises au fil des ans lors de la construction de diverses galeries et tunnels dans la région du Grimsel. Les calculs extrêmement prudents, récemment révisés et vérifiés par des experts indépendants, tablent sur des coûts d'environ 750 millions de francs suisses. Ces coûts seront confirmés d'ici au printemps 2026 sur la base d'appels d'offres.

Il convient de noter la position claire de la population du Haslital et d'une partie de la vallée de Conches, qui n'accepte plus les lignes à haute tension au-dessus de ses villages.

L'étude de faisabilité réalisée par l'Université de Saint-Gall en 2014 et une révision effectuée en 2022 montrent que le tunnel du Grimsel sera bien fréquenté. On table sur un volume annuel d'au moins 400 000 passagers. Les exemples de différentes lignes ferroviaires touristiques dans la région montrent une forte augmentation de la fréquentation: à lui seul, le petit funiculaire du Gelmer près de Guttannen transporte plus de 100 000 passagers pendant les quatre mois d'exploitation, et la tendance est à la hausse. La Zentralbahn transporte environ 15 millions de passagers par an, avec une croissance annuelle de huit %.

Conclusion :

Le tunnel du Grimsel est un projet phare en matière de durabilité écologique, économique et sociale. L'IG s'engagera, avec tous ses soutiens politiques et économiques, à faire en sorte que ce projet si important pour la région puisse être réalisé. La solidarité confédérale n'est pas à sens unique.

- Les régions rurales/vallées ne sont plus disposées à supporter seules les charges (20 ans de travaux pour les énergies renouvelables, nouveaux barrages du Grimsel et de Trift) pour finalement n'en tirer aucun avantage;
- Le regroupement des réseaux ferroviaires et à très haute tension est un objectif déclaré du Conseil fédéral;
- Le regroupement garantit un approvisionnement sûr en électricité (solution tunnel);
- Le regroupement permet un développement rapide de l'approvisionnement énergétique nécessaire à la Suisse;
- Le regroupement relie tous les chemins de fer à voie étroite et permet des synergies grâce à une politique d'investissement et des processus opérationnels communs;
- Le regroupement élargit les liaisons de transports publics dans les régions montagneuses BE / VS / OW / UR / GR;
- La sécurité en matière de planification et de coûts est vérifiable;
- Le tunnel du Grimsel est la solution;

Entretien avec Laurent Wehrli, président du conseil d'administration du MOB

Laurent Wehrli a été élu président du conseil d'administration lors de l'assemblée générale 2025 du Montreux Oberland-Bahn (MOB). Il occupe également le poste de vice-président de l'IG Grimseltunnel.

Laurent Wehrli, que pouvez-vous nous dire à votre sujet?

Je suis conseiller national élu du PLR du canton de Vaud. Je dirige également deux entreprises que j'ai fondées et je siège dans divers comités et conseils consultatifs. Je suis notamment président de la MOB SA.



Quels liens entretenez-vous avec le MOB ou d'autres entreprises ferroviaires?

Comme je l'ai déjà mentionné, je suis actuellement président du MOB SA, après avoir été élu membre du conseil d'administration en 2022. Mais mes relations avec le MOB remontent à plus loin encore: j'ai entretenu une étroite collaboration avec cette entreprise pendant les 21 années où j'ai travaillé à la municipalité de Montreux, et ces relations sont également de nature familiale, puisque mon grand-père paternel travaillait au MOB. Dans le secteur des transports, je suis également membre de la Compagnie Générale de Navigation sur le Léman – Belle Epoque (CGN-BE).

Quelle est, selon vous, l'importance du transport ferroviaire touristique en Suisse?

Le transport ferroviaire touristique est indispensable et complète les transports publics subventionnés: en Suisse, les trains se sont développés parallèlement au tourisme, qui a facilité et motivé de nombreuses évolutions dans le domaine ferroviaire. Les dépenses des touristes contribuent à l'équilibre financier de plusieurs entreprises. Les trains dits « touristiques » garantissent la pérennité et le développement de la mobilité, en particulier pour la population des régions montagneuses. Les interactions ont été et sont multiples, tant dans le passé que dans l'avenir!

De plus, le train se distingue par son bilan environnemental incomparable par rapport à un trajet identique effectué en autocar ou en véhicule privé.

Quel est le rôle des trains panoramiques?

Les trains panoramiques faisaient et font toujours partie des développements utiles que j'ai mentionnés. Ils constituent un argument marketing de poids, car ils allient compétence technique et beauté particulière des paysages, qui sont ainsi mis en valeur pour le plus grand plaisir des voyageurs.

En 2020, les MOB et la BLS ont mis en place une liaison ferroviaire directe entre Montreux et Interlaken avec un changement d'écartement à Zweisimmen, permettant ainsi aux voyageurs de se déplacer entre ces deux villes sans changement. D'une certaine manière, les lignes à voie métrique entre Lucerne et Montreux sont désormais « reliées ». Quel est selon vous l'avantage d'une liaison via le tunnel du Grimseltunnel?

Les touristes suisses et étrangers apprécient de plus en plus les offres de voyages découverte, dont le Grand Tour. La liaison Montreux-Interlaken y contribue. La liaison via le tunnel du Grimsel offrira ainsi des possibilités supplémentaires, tant pour atteindre des destinations difficiles d'accès sans cette liaison que pour admirer des paysages moins facilement accessibles, en particulier pour les touristes qui ne restent que quelques jours en Suisse. Tout cela offre des opportunités économiques.

Selon vous, quel type de trafic emprunterait le plus le tunnel du Grimsel?

Même si la population locale utiliserait sans aucun doute cette nouvelle liaison, on peut supposer que le trafic touristique national et international serait plus important.

Quelles opportunités économiques offre le tunnel du Grimseltunnel?

Une telle nouvelle liaison offrira des opportunités économiques à toutes les régions concernées et créera également de nouveaux emplois dans les régions montagneuses, ce qui est très bienvenu.

Si le tunnel du Grimsel n'était pas réalisé, quelles en seraient les conséquences selon vous?
Les développements potentiels ne se concrétiseraient pas et les effets positifs qui en découleraient feraient défaut.

Comment les membres de l'IG Grimseltunnel peuvent-ils s'engager pour augmenter les chances de construction du tunnel du Grimsel?

Communiquer, informer, expliquer, notamment sur un point important: ce projet de tunnel ferroviaire est prévu en complément du tunnel qui sera construit pour répondre aux besoins de raccordement des réseaux électriques. Il s'agit donc d'une occasion unique d'agir de manière complémentaire, ce qui signifie que c'est plus judicieux et plus rentable!

Votre mot de la fin

La Suisse s'est développée grâce à des visionnaires, grâce à des personnes qui n'avaient pas peur de s'engager et qui ne se laissaient pas décourager par les critiques! Soyons les dignes héritiers de nos prédécesseurs!

Chers membres de l'IG, nous continuons à compter sur votre soutien.

Nous vous souhaitons un joyeux Noël et nos meilleurs vœux pour la nouvelle année.

COMITÉ DIRECTEUR DE L'IG GRIMSELTUNNEL

JOYEUX
Noël