

Le Conseil fédéral reconnaît le tunnel du Grimsel comme projet clé

Chers membres de la communauté d'intérêts du tunnel du Grimsel,
Mesdames et Messieurs,

Lors de sa séance du 28 janvier 2026, le Conseil fédéral a fixé les grandes lignes du développement des infrastructures de transport jusqu'en 2045. Sur la base d'une expertise de l'EPFZ et d'analyses des offices fédéraux compétents, la Confédération est arrivée à la conclusion que, dans le cadre du développement de l'infrastructure ferroviaire pour les décennies à venir, le tunnel du Grimsel fait partie des six projets ferroviaires clés à réaliser d'ici 2045.

Le comité directeur du groupe d'intérêt (GI) Grimseltunnel prend acte avec une grande satisfaction de cette décision du Conseil fédéral, qui tient compte des intérêts légitimes des régions montagneuses et touristiques de Suisse. Cette décision importante est notamment le reflet d'un compromis fédéraliste, car grâce à leur énergie hydraulique, ces régions contribuent de manière significative à l'approvisionnement de tout le pays en électricité propre et au succès économique de l'ensemble du secteur de l'électricité. Cette contribution gagnera encore en importance avec le développement de l'énergie hydraulique. Si le Parlement suit également la décision du Conseil fédéral, seuls environ 2 % du volume total des investissements seraient consacrés aux régions de montagne. Dans cette perspective, il convient de reconnaître impérativement l'utilité du projet du Grimsel.

Soutenu par huit cantons, le tunnel combiné du Grimsel est construit non seulement pour le rail, mais aussi pour une artère principale du réseau électrique suisse. Ces derniers jours, les critiques ont principalement porté sur les coûts de construction et l'utilité du projet. Le montant de 800 millions de francs suisses, régulièrement évoqué, correspond aux coûts bruts. Les calculs extrêmement prudents et vérifiés par des experts indépendants tablent actuellement sur environ 750 millions de francs suisses. Grâce aux synergies avec la nouvelle ligne à haute tension déjà prévue par Swissgrid et aux contributions de tiers, la construction devrait finalement coûter environ 500 millions de francs suisses au fonds d'infrastructure ferroviaire et aux contribuables.

Les liaisons ferroviaires en Suisse ne sont pas souvent rentables. La Zentralbahn, qui reprend l'exploitation de la Grimselbahn, est sur la voie du succès. Avec ses 15 millions de passagers par an et une croissance de 8 % du nombre de passagers, elle affiche une rentabilité solide. L'étude de faisabilité réalisée par l'Université de Saint-Gall en 2014 et une révision effectuée en 2022 montrent également que le tunnel du Grimsel devrait être bien exploité. On table sur un volume annuel d'au moins 400 000 passagers. La tendance est claire, comme le montrent les exemples de différentes remontées mécaniques touristiques de la région, qui enregistrent une forte augmentation de leur 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.

Les coûts d'exploitation sont également supportables : 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. Il en résulte une indemnisation d'exploitation de 2,2 millions de francs suisses pour le tunnel du Grimsel. Celle-ci ne représentera donc que 0,5 % de l'indemnisation du trafic régional et local commandé dans le canton de Berne. Par ailleurs, les coûts d'exploitation d'un tunnel ferroviaire présentant une bonne géologie et sans infiltrations d'eau sont raisonnables.

CONCLUSION

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

- Le regroupement des réseaux ferroviaires et à très haute tension
 - o est un objectif déclaré du Conseil fédéral ;
 - o garantit la sécurité de l'approvisionnement en électricité (solution du tunnel) ;
 - o permet un développement rapide de l'approvisionnement énergétique nécessaire à la Suisse;
 - o relie tous les chemins de fer à voie étroite et permet des synergies grâce à une politique d'investissement et des processus opérationnels communs ; comble la dernière lacune du réseau à voie étroite des régions montagneuses BE / VS / OW / UR / GR
- La charge de 500 millions de francs pesant sur le fonds ferroviaire et les indemnités estimées versées par les pouvoirs publics sont proportionnées et supportables.
- La sécurité de la planification et des coûts est vérifiable.
- Les régions rurales/vallées concernées sont prêtes à supporter de nouvelles charges (20 ans de chantier pour les énergies renouvelables, nouveaux barrages du Grimsel et du Trift) si elles obtiennent une compensation en contrepartie.
- Le tunnel du Grimseltunnel est une solution pour l'ensemble de la région alpine à un coût raisonnable et avec des risques très bien évalués.

Chers membres de l'IG, le projet Grimselbahn se trouve actuellement dans une phase décisive. Jamais auparavant notre projet n'avait été aussi avancé, tant sur le plan technique que politique, qu'à l'heure actuelle. Nous continuons à compter sur votre formidable soutien et attendons avec impatience vos commentaires et suggestions. N'oubliez pas de promouvoir notre cause commune.

Dans cette phase décisive, le soutien de tous les membres est nécessaire.

Cordialement

Président IG Grimseltunnel
Roger Nager