

Le processus parlementaire a débuté par la procédure de consultation. Les choses sérieuses commencent...

Nous souhaitons rappeler les messages clés de notre projet « Grimselbahn / Grimseltunnel ». Il s'agit de les diffuser et d'étayer le projet par des faits.

Informations sur le projet du tunnel du Grimsel

MESSAGES CLÉS

Projet pionnier – Une base de coûts fiable – De la clarté pour le monde politique

La construction d'un tunnel combiné rail-électricité à travers le Grimsel est une réalisation pionnière, durable et soigneusement préparée. Elle

- assure durablement l'approvisionnement énergétique de la Suisse dans un tunnel combiné ;
- coûte à la Confédération moins de 500 millions de francs — soit 2 % des investissements prévus d'au moins 24 milliards pour le réseau ferroviaire suisse ;
- permet un juste équilibre entre ville et campagne, montagne et plaine : un meilleur raccordement et des offres touristiques plus attractives de la région alpine pour toute la Suisse ;
- repose sur un calcul des coûts contraignant — cette fois, le monde politique et la population savent avant la décision, avec une grande fiabilité, ce qui les attend ;
- ne sera réalisée qu'après le feu vert du monde politique — et les entreprises seront mises à contribution en cas de dépassement des coûts (procédure d'alliance).

1. Une base de coûts fiable

Le tunnel ferroviaire du Grimsel coûte à la Confédération moins de 500 millions de francs.

Jusqu'ici, les planificateurs de l'OFT tablaient sur un montant provisoire, arrondi, de 800 millions. Cette somme comprend la construction de l'ouvrage du tunnel et de l'infrastructure ferroviaire.

À la mi-juillet 2026, le conseil d'administration de Grimselbahn AG a adjugé le mandat d'étude et de construction du tunnel ferroviaire à une alliance de projet. L'adjudication s'est faite sous réserve du financement du projet par la Confédération. Le montant du mandat s'élève à 510 millions de francs hors TVA. À cela s'ajoutent des coûts pour des prestations hors alliance ainsi que les charges du maître d'ouvrage ; il faut en déduire la contribution encore ouverte de Swissgrid pour l'utilisation partagée de l'ouvrage du tunnel. Il en résulte le montant à la charge du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) — moins de 500 millions. Le calcul des coûts fiable sera intégré au message Transports 45.

Rien n'est préjugé. Le Conseil fédéral et le Parlement sont entièrement libres d'évaluer les chiffres, de fixer les priorités et d'approuver ou de rejeter la construction du tunnel ferroviaire.

2. La procédure d'alliance, une réalisation pionnière — les entreprises partagent le risque

La procédure habituelle est la suivante : les planificateurs élaborent un avant-projet et estiment les coûts sur la base de coûts de construction supposés ou connus d'autres projets. Après la décision de réalisation, le projet est mis en soumission et les entreprises présentent leurs offres.

Dans la procédure d'alliance, appliquée pour la première fois au tunnel du Grimsel en tant que projet pilote, les entreprises participant à la construction — planificateurs, entreprise de construction et équipementiers (rail, énergie, communication) — soumissionnent conjointement. Les coûts cibles offerts font finalement partie du contrat.

Toutes les parties signent le même contrat d'entreprise avec le maître d'ouvrage. La rémunération est fondée sur des incitations. Toutes doivent travailler efficacement et toutes en assumant les conséquences : si le délai n'est pas tenu, les partenaires de réalisation participent ensemble, pour moitié, au dépassement des coûts cibles convenus. À l'inverse, en cas de coûts inférieurs, ils bénéficient d'un bonus correspondant.

LE POINT DÉCISIF

Le modèle d'alliance, avec l'implication précoce des entreprises exécutantes, garantit une grande sécurité des coûts — la différence décisive par rapport aux grands projets antérieurs

3. Transparence et rôles

Grimselbahn AG n'est pas une société privée agissant de manière autonome, mais la société de construction officielle qui travaille sur mandat de l'Office fédéral des transports (OFT) et de la Zentralbahn — de manière analogue à la construction des tunnels du Saint-Gothard et du Lötschberg. L'OFT est régulièrement tenu au courant du contenu et du calendrier des travaux en cours.

En revanche, la concession pour l'exploitation du tunnel du Grimsel est octroyée par l'OFT, respectivement par le DETEC, à une entreprise ferroviaire ; la requérante est la Zentralbahn. Un mandat n'est confié à l'alliance retenue qu'une fois que le monde politique a donné son feu vert et libéré les crédits.

La procédure est juridiquement irréprochable et politiquement ouverte

- **L'ordre est le bon.** D'abord le crédit d'étude, la phase d'étude, la décision politique, et ensuite seulement le mandat de construction. Pour l'instant, seule l'étude est engagée.
- **Les compétences sont réglées.** Grimselbahn AG construit sur mandat de l'OFT et de la Zentralbahn — selon le même modèle qu'au Saint-Gothard et au Lötschberg. La concession d'exploitation est octroyée séparément par l'OFT, respectivement par le DETEC.
- **La surveillance fonctionne.** L'OFT est tenu au courant en continu du contenu et du calendrier des travaux. Aucune démarche n'a échappé à la surveillance.

LA CRITIQUE RENFORCE LE PROJET

Qui exige davantage d'engagement sur les coûts l'obtient ici, grâce au modèle d'alliance

4. Sécurité de la planification et des coûts

La géologie est connue comme nulle part ailleurs. Grâce au vaste système de galeries des KWO et de Transitgas, long d'environ 150 kilomètres, on dispose de connaissances approfondies du sous-sol.

- La roche est extrêmement stable ; aucune venue d'eau importante n'est à craindre.
- Le sous-sol est constitué de granit et de gneiss compacts et résistants.
- Les travaux de sécurisation coûteux en béton ou en acier sont superflus.

La fréquentation attendue a elle aussi été relevée scientifiquement. Les données de l'Université de Saint-Gall seront actualisées d'ici l'automne 2026.

Les exigences sont connues avant que la décision ne soit rendue. Les exigences relatives à la construction du tunnel, la géologie, les matériaux d'excavation, l'accès au chantier ainsi que les impératifs d'exploitation et de sécurité ont été relevés il y a longtemps et ont été intégrés au calcul de l'alliance. C'est précisément pour cela que des coûts cibles contraignants ont pu être offerts — sans quoi aucune entreprise n'aurait assumé la responsabilité.

5. Sécurité d'exploitation

La sécurité d'exploitation est la priorité absolue. La préparation du projet par Grimselbahn AG comprend un concept de sécurité et de sauvetage abouti, examiné par les groupes d'experts.

- En cas d'incendie, une ventilation d'urgence et des locaux de mise à l'abri des personnes ventilés séparément sont prévus, conformément aux normes applicables.
- La température de l'air due à la chaleur dégagée par les câbles à très haute tension ne doit pas dépasser 40 degrés.
- Le système de sécurité garantit la séparation entre le rail et la ligne à haute tension.

6. Demande et rentabilité

Les chemins de fer touristiques des Alpes ont du succès. Les liaisons ferroviaires en Suisse sont rarement rentables. Il en va autrement des chemins de fer touristiques de l'espace alpin, qui affichent depuis des années des fréquences en forte hausse. La Zentralbahn, qui élargirait son portefeuille d'offres avec l'exploitation de la ligne du Grimselbahn, est sur une trajectoire de succès : environ 15 millions de passagers par an, avec une croissance annuelle de 8 %.

L'étude de faisabilité de l'Université de Saint-Gall de 2014 et sa vérification en 2022 confirment que la ligne du Grimselbahn sera bien fréquentée. Les spécialistes tablent dans un premier temps sur au moins 400 000 passagers par an, et ce sans tenir compte d'offres touristiques élargies. À titre de comparaison : le petit funiculaire de Gelmer, près de Guttannen, compte à lui seul plus de 100 000 passagers en quatre mois d'exploitation. Compte tenu de l'attractivité touristique croissante de l'espace alpin, le potentiel est loin d'être épuisé — par exemple avec des offres de voyage sans bagages. L'étude réalisée sur mandat du Conseil fédéral par les cantons de Berne, du Valais et d'Uri ainsi que par les communes concernées sur le potentiel économique du tunnel du Grimsel sera déposée auprès du DETEC début octobre 2026.

Des indemnités modestes. La contribution des pouvoirs publics aux coûts d'exploitation est bien supportable. L'Office des transports publics du canton de Berne estime l'indemnité pour les coûts d'exploitation non couverts à environ 1,1 million de francs par an, y compris la part du Valais ; le même montant est à la charge de la Confédération. Il en résulte une indemnité d'exploitation de 2,2 millions de francs pour le tunnel du Grimsel — soit 0,5 % de l'indemnité du trafic régional et local commandé dans le canton de Berne.

Newsletter



Les coûts d'exploitation d'un tunnel ferroviaire dans des conditions géologiques favorables sont comparativement faibles. Le raccordement des réseaux à voie métrique offre en outre aux entreprises ferroviaires des synergies pour l'engagement, l'entretien et l'acquisition du matériel roulant.

7. Effet de réseau et offre

Un réseau à voie étroite continu d'environ 850 kilomètres. Avec la ligne du Grimselbahn naît un réseau qui s'étend sur l'ensemble de l'espace alpin suisse. Le concept d'horaire prévoit des liaisons, côté nord, avec Lucerne et Interlaken, et par-là Montreux, autre ville touristique internationale, via le Golden Express et côté sud, avec Andermatt, Saint-Moritz et Zermatt. Le temps de parcours entre Meiringen et Oberwald est de 30 minutes.

8. Approvisionnement énergétique et équilibre entre ville et campagne

Si le seul critère d'utilité était le nombre de passagers, il n'existerait aujourd'hui aucune ligne ferroviaire dans les régions peu peuplées et de montagne. Les programmes de développement de la Confédération ont été si efficaces jusqu'ici parce qu'ils étaient étroitement liés à la politique régionale des cantons. La ligne du Grimselbahn est un exemple emblématique de cette stratégie de cohésion éprouvée. De plus, les chemins de fer à voie étroite constituent une infrastructure centrale pour les régions de montagne et, en même temps, des vitrines du succès mondial du tourisme suisse. Les régions de montagne apportent une contribution décisive à l'approvisionnement du pays en électricité propre, bien qu'elles ne participent que marginalement au succès économique. Elles assument en outre des années de chantiers et de trafic de chantier.

Conclusion : L'utilité du tunnel combiné du Grimsel est avérée. Sur le plan de la politique institutionnelle, un donnant-donnant — l'équilibre entre ville et campagne, montagne et plaine — est incontournable.

Compte rendu de l'assemblée générale

L'assemblée générale de l'IG Grimseltunnel s'est tenue le 1er juillet 2026 à Montreux. Outre les membres actuels du comité, les participants ont élu Ricarda Bender Gál, Martin Bittel, Stefan Keller et Gerhard Kiechler au comité. Les membres sortants du comité, Hans Hallenbarter, Karl Vogler et Herbert Volken, ont été chaleureusement remerciés pour leur engagement.

Suite à l'élection de Stefan Keller (ancien commissaire aux comptes) au comité directeur, il a fallu pourvoir le poste de commissaire aux comptes. Karl Vogler a été élu pour lui succéder en tant que nouveau commissaire aux comptes.

Lorenz Bösch, de l'équipe de projet de la Grimselbahn AG, a informé les nombreux membres présents de l'état d'avancement du projet du tunnel du Grimsel.

MERCI

Nous vous remercions chaleureusement d'avoir réglé votre cotisation, ainsi que tous les membres qui ont arrondi le montant de leur cotisation ou versé un don supplémentaire.

MERCI!

Nous attendons avec impatience la phase décisive qui s'annonce. Un grand merci pour votre soutien indéfectible et votre promotion bienveillante du projet du tunnel du Grimsel.

Cordialement

Président IG Grimseltunnel
Roger Nager