



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 229-2023
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.313

Déposée le : 19.11.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)
Michel (Schattenhalb, UDC)
Zumbrunn (Brienz BE, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 286/2024 du 20 mars 2024
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Tunnel ferroviaire du Grimsel, position du Conseil-exécutif à l'égard de ce projet, esquisse d'un calendrier de réalisation

Le 16 août 2023, le Conseil fédéral a approuvé la nouvelle stratégie à long terme « Perspective RAIL 2050 ». Dans ce cadre, il propose au Parlement de prélever 2,6 milliards de francs supplémentaires sur le fonds d'infrastructure ferroviaire pour des extensions de projet et pour des surcoûts.

Les fonds déjà octroyés pour les projets ferroviaires de même que le supplément proposé de 2,6 milliards de francs supplémentaires devraient notamment permettre d'aménager deux voies de circulation sur toute la longueur du tunnel de base du Loetschberg. C'est une excellente nouvelle pour le canton de Berne.

Mais il est une nouvelle encore plus extraordinaire et plus inattendue pour notre canton. Conformément à une motion de la Commission des transports du Conseil des États, le Conseil fédéral veut commencer la planification du projet de tunnel multifonctionnel au Grimsel en le finançant par les 2,6 milliards de francs évoqués ci-dessus.

La réalisation de ce projet magnifique permettrait de relier Innertkirchen à Oberwald par une ligne ferroviaire de 21,8 km – dont la plus grande partie en tunnel – avec des arrêts intermédiaires à Guttannen et Handeck. La galerie de secours accueillerait un câble électrique de grande capacité autorisant le démantèlement de celui qui, à ciel ouvert, passe par le col du Grimsel.

La réalisation de ce projet enthousiasmant et très écologique contribuerait clairement au développement économique et touristique de l'Est de l'Oberland bernois, de tout le canton de Berne, de la Vallée de Conches ainsi que des cantons de Suisse centrale, du Tessin et des Grisons.

Le tourisme ferroviaire s'en trouverait favorisé. Aller en train de Berne, d'Interlaken ou de Lucerne – en passant par le Brünig – à Meiringen, Oberwald, Andermatt, Disentis et Coire constitue assurément une perspective très alléchante. Les adeptes sportifs du tourisme pédestre pourraient marcher de Handeck à Oberwald et rentrer en train ou inversement.

Cet investissement réjouirait assurément des centaines de milliers de personnes non malthusiennes dans notre canton et ailleurs en Suisse.

Vu ce qui précède, nous prions le Conseil-exécutif de répondre aux questions suivantes :

1. Soutient-il le projet de tunnel multifonctionnel entièrement ou avec des réserves ?
2. Quel est selon lui – et pour autant que les décisions politiques favorables à la réalisation de ce projet soient prises conformément aux vœux du Conseil fédéral lui-même – le calendrier réaliste de sa réalisation ?
3. Est-il disposé à tout mettre en œuvre pour accélérer la réalisation de ce projet admirable ?
4. Comment évaluer, même très approximativement, les retombées économiques et en termes de protection de l'environnement de cette réalisation d'envergure ?
5. La concrétisation de ce projet entraînerait-elle des coûts pour notre canton ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. *Soutient-il le projet de tunnel multifonctionnel entièrement ou avec des réserves ?*

De manière générale, le Conseil-exécutif du canton de Berne soutient le projet de nouvelle ligne ferroviaire du Grimsel entre Innerktirchen et Oberwald, et ce également vis-à-vis de la Confédération dans le cadre des régions d'aménagement intercantionales. Étant donné le stade précoce de la planification, le Conseil-exécutif ne peut toutefois pas procéder à une évaluation définitive du projet.

2. *Quel est selon lui – et pour autant que les décisions politiques favorables à la réalisation de ce projet soient prises conformément aux vœux du Conseil fédéral lui-même – le calendrier réaliste de sa réalisation ?*

Grimselbahn AG est responsable de la planification du projet de tunnel du Grimsel. Actuellement, la phase de planification est estimée à quatre à cinq ans et la phase de construction, à sept à huit ans.

3. *Est-il disposé à tout mettre en œuvre pour accélérer la réalisation de ce projet admirable ?*

Les processus décisionnels ainsi que le calendrier sont fixés par la Confédération. Les moyens d'influence dont dispose le canton sont donc limités. Comparé à des projets de tunnel similaires réalisés en Suisse, le calendrier prévu est déjà très ambitieux et ne laisse donc guère de marge de manœuvre pour accélérer encore le projet.

4. *Comment évaluer, même très approximativement, les retombées économiques et en termes de protection de l'environnement de cette réalisation d'envergure ?*

Sur la base de l'état d'avancement actuel du projet, le Conseil-exécutif ne peut pas se prononcer avec certitude sur ses retombées économiques et écologiques. Une étude de faisabilité réalisée en 2014 a conclu que les répercussions à long terme du chemin de fer du

Grimsel sur le développement de la région devraient être modérées. Une autre étude menée en 2022 a montré qu'environ 800 personnes en moyenne emprunteront chaque jour le tunnel du Grimsel. La thématique sera analysée de manière plus approfondie au niveau fédéral dans le cadre de la planification des étapes d'aménagement du rail à venir. Cela permettra de réaliser une estimation objective du rapport coût-utilité du tunnel ferroviaire. Il sera alors possible de tirer des conclusions définitives quant aux retombées économiques et écologiques, et de poser les bases pour la décision ultérieure de réalisation au niveau fédéral.

5. *La concrétisation de ce projet entraînerait-elle des coûts pour notre canton ?*

Grimselbahn AG estime les coûts d'investissement pour l'infrastructure combinée à environ 600 millions de francs. Ces coûts sont financés via le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le canton de Berne paie lui aussi une contribution à ce fonds ; le projet ne devrait toutefois pas faire augmenter le montant de cette dernière. De manière générale, le canton et les communes ne devraient donc pas fournir des contributions supplémentaires pour la réalisation de l'infrastructure ferroviaire. Il n'est toutefois pas exclu que des frais concernant d'autres aspects du projet soient occasionnés pour le canton et les communes (p. ex. si des modifications doivent être apportées aux routes ou aux conduites).

À l'heure actuelle, les coûts d'exploitation non couverts des entreprises du transport régional de voyageurs, qui sont imputables aux commanditaires (Confédération et cantons de Berne et du Valais), sont évalués à environ 2 millions de francs par an. Il en résulterait des coûts supplémentaires d'environ 0,8 million de francs par an dans le domaine des transports publics pour le canton de Berne. Le financement correspondant sera réglé dans le cadre de l'arrêté sur l'offre de transports publics.

Destinataire

– Grand Conseil