



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 027-2023
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.49

Déposée le : 06.03.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Flück (Interlaken, PLR) (porte-parole)
Zumbrunn (Brienz BE, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 09.03.2023

N° d'ACE : 551/2023 du 17 mai 2023
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié

Exploitation du tunnel du Grimsel après sa construction : qu'est-ce qui nous attend ?

La décision concernant le tunnel du Grimsel sera bientôt prise à l'échelle nationale. Le Conseil-exécutif soutient ce projet et a déjà alloué différentes contributions aux coûts des travaux préparatoires. Il convient de clarifier les conséquences d'une éventuelle construction du tunnel pour les personnes concernées dans la région de Meiringen–Guttannen et pour le canton.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. La ligne de bus qui existe actuellement entre Innertkirchen et Guttannen est-elle maintenue en plus du chemin de fer du Grimsel ?
2. Dans la négative, existe-t-il une autre offre de transports publics aux arrêts intermédiaires, en particulier à celui de Boden ?
3. Les bus touristiques proposés en été pour traverser le Grimsel et subventionnés par les pouvoirs publics seront-ils maintenus ? D'où partiront-ils une fois le tunnel percé ?
4. Dans la négative, comment seront desservis les arrêts entre Guttannen et le col du Grimsel en service jusqu'à présent ?
5. Quel sera le montant des économies réalisées par la commune de Guttannen si les lignes de bus ou les arrêts sont supprimés ?
6. Les frais de construction des deux gares dans la commune de Guttannen sont-ils compris dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet ?

7. Le chemin de fer entre Innertkirchen et Guttannen (les deux gares) est-il dédié uniquement au transport de personnes ?
8. Dans la négative, les conditions nécessaires au transport du matériel sont-elles prises en compte dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet (matériel roulant et infrastructure dans les deux gares ?
9. Quelles seront les fréquences prévues dans les deux gares de la commune de Guttannen ?
10. Comment les points de transports publics de la commune de Guttannen évoluent-ils avec deux gares par rapport à la situation actuelle ?
11. Concernant le concept d'horaires en général : nécessite-t-il encore des aménagements de l'infrastructure existante ? Les intersections demeurent-elles bien placées en cas de modifications du concept ?
12. Existe-t-il un concept avec des indications de coûts relatifs à l'exploitation, par exemple Lucerne–Zermatt/Interlaken–Zermatt ?
13. Sera-t-il possible de proposer des offres sans changement de train et avec l'infrastructure actuelle, ou faudra-t-il construire d'autres infrastructures ? Si tel est le cas, quel en sera le coût ?
14. L'exploitation potentielle est-elle compatible avec la Matterhorn Gotthardt Bahn ou avec ses infrastructures, par exemple ? Dans la négative, faut-il prévoir d'autres coûts d'investissement ?
15. Si du matériel roulant supplémentaire doit être acheté, ces coûts sont-ils inclus dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet ?
16. Y a-t-il suffisamment de personnel pour garantir une éventuelle exploitation ?
17. Alors que le Grand Conseil avait décidé par le passé, pour des raisons de coûts, de ne plus desservir les communes de Leissigen (1213 personnes) et de Därligen (401 personnes) par le chemin de fer, il faudrait maintenant construire deux gares en direction du Grimsel ? L'une dédiée exclusivement au tourisme et l'autre à 280 âmes ? Comment cela se justifie-t-il ?
18. Sur quelle base légale un soutien de principe purement touristique peut-il être accordé pour un projet de chemin de fer ?
19. Les moyens mis en œuvre, qui doivent en premier lieu servir à renforcer l'espace alpin, ce qui ne sera possible qu'avec le versement d'indemnités annuelles, auront-ils vraiment un effet adéquat ?

Motivation de l'urgence : la décision nationale sera prise sous peu, les questions posées doivent donc être traitées sans délai. Les coûts induits et les conséquences possibles concernant la desserte par les transports publics ne sont pas connus à ce jour.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif souligne en préliminaire qu'il n'existe, en raison du stade précoce du projet, aucune planification détaillée du trafic ferroviaire dans le tunnel du Grimsel. La décision correspondante au niveau fédéral, qui servira de base pour une éventuelle suite du projet, n'a pas encore été rendue. À l'heure actuelle, il n'est donc pas possible de répondre de manière exhaustive à toutes les questions posées, en particulier aux questions encore ouvertes concernant le financement. Si le Parlement fédéral approuve le projet, le financement sera effectué par le biais du FIF. Dans ce cas, le canton et les communes ne verseront en principe pas de contributions à l'infrastructure ferroviaire. Il n'est toutefois pas exclu que des frais soient occasionnés pour le canton et les communes pour d'autres aspects du projet (p. ex. si des modifications doivent être apportées aux routes ou aux conduites).

Les réponses aux questions relatives à l'aménagement concret de l'offre de TP (actuellement exploitée sous forme de lignes de bus) dépendront également de la décision prise au niveau fédéral. Si la Confédération approuvait la réalisation du projet, le Conseil-exécutif présenterait les adaptations nécessaires au Parlement dans le cadre des arrêtés sur l'offre à venir. Le Conseil-exécutif se prononce comme suit sur les questions posées dans l'intervention :

1. *La ligne de bus qui existe actuellement entre Innertkirchen et Guttannen est-elle maintenue en plus du chemin de fer du Grimsel ?*

La future offre de bus entre Innertkirchen et Guttannen devrait être examinée sous la responsabilité de la Conférence régionale de l'Oberland oriental en tenant compte de l'offre ferroviaire prévue. Étant donné que la desserte de Guttannen serait déjà assurée par le train, on peut se demander si une desserte complémentaire par le bus est nécessaire.

2. *Dans la négative, existe-t-il une autre offre de transports publics aux arrêts intermédiaires, en particulier à celui de Boden ?*

Pour répondre à cette question, il serait nécessaire d'étudier de manière plus approfondie l'option d'une liaison de bus supplémentaire.

3. *Les bus touristiques proposés en été pour traverser le Grimsel et subventionnés par les pouvoirs publics seront-ils maintenus ? D'où partiront-ils une fois le tunnel percé ?*

La ligne des Alpes centrales qui traverse le col du Grimsel est une offre touristique de la société CarPostal. Cette ligne est financièrement soutenue par le canton en tant que ligne de trafic régional, les trajets assurés par les bus desservant également la commune de Guttannen. Avec le chemin de fer du Grimsel, l'aspect de la desserte cantonale passerait au second plan. C'est à la société CarPostal de décider du maintien ou non de l'offre de bus.

4. *Dans la négative, comment seront desservis les arrêts entre Guttannen et le col du Grimsel en service jusqu'à présent ?*

Si CarPostal décide de renoncer aux courses traversant le col du Grimsel, les arrêts ne seraient plus desservis.

5. *Quel sera le montant des économies réalisées par la commune de Guttannen si les lignes de bus ou les arrêts sont supprimés ?*

La clé de répartition des coûts des communes bernoises prévoit pour 2023 une contribution de la commune de Guttannen d'environ 6500 francs en raison de la desserte par le bus. Si cette desserte devait être supprimée, les économies réalisées seraient de cet ordre.

6. *Les frais de construction des deux gares dans la commune de Guttannen sont-ils compris dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet ?*

Oui, ces coûts sont compris : ils englobent la construction de la nouvelle gare à Innertkirchen avec des quais latéraux et un passage sous-voie au niveau de l'arrêt actuel « Grimseltor » ainsi que de la nouvelle gare de Guttannen dans une galerie à ouverture latérale avec conduits à câbles côté montagne.

7. *Le chemin de fer entre Innertkirchen et Guttannen (les deux gares) est-il dédié uniquement au transport de personnes ?*

Les tracés seraient en principe utilisables pour le transport de marchandises en dehors des horaires d'exploitation (pendant la nuit p. ex.) ou dans une moindre mesure avec les trains destinés au transport de personnes. Cette possibilité de transporter des marchandises pourrait être précieuse pendant les périodes où la route vers Guttannen est fermée. Selon les documents actuels du projet, l'arrêt « Guttannen » n'est toutefois pas adapté au transbordement de marchandises.

8. *Dans la négative, les conditions nécessaires au transport du matériel sont-elles prises en compte dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet (matériel roulant et infrastructure dans les deux gares) ?*

Il est prévu d'utiliser le tunnel à titre exceptionnel pour le transport vers Handeck de marchandises lourdes des centrales de KWO (arrêt souterrain de Handeck avec galerie d'accès et à câbles vers la centrale souterraine de Handeck) ; le matériel roulant nécessaire n'est pas indiqué dans le devis des personnes à l'origine du projet. Ces coûts seront imputés aux coûts d'exploitation.

9. *Quelles seront les fréquences prévues dans les deux gares de la commune de Guttannen ?*

Selon une étude du bureau SMA (2022), on table pour Guttannen sur la demande de quelque 200 usagères et usagers par jour.

10. *Comment les points de transports publics de la commune de Guttannen évoluent-ils avec deux gares par rapport à la situation actuelle ?*

Entrent en compte pour la détermination des parts communales l'offre de transports publics (deux tiers) et la population résidente (un tiers). L'offre de transports publics pour le chemin de fer du Grimsel n'est pas encore fixée de manière définitive. L'ordonnance du 23 août 1995 sur la participation des communes aux coûts des transports publics (OPCTP) s'applique.

En partant d'une cadence horaire et de 15 paires de courses par jour, il résulterait une part communale de près de 44 000 francs en raison de l'offre de TP et de près de 15 000 francs en raison de la population résidente. La part de la commune de Guttannen passerait ainsi de 20 000 francs à 59 000 francs.

11. *Concernant le concept d'horaires en général : nécessite-t-il encore des aménagements de l'infrastructure existante ? Les intersections demeurent-elles bien placées en cas de modifications du concept ?*

Plusieurs variantes ont été examinées. Les points de croisement seront les gares d'Innertkirchen et de Guttannen avec, pour la gare de Guttannen, l'option d'un tracé supplémentaire avec cadence horaire pour pouvoir différer les croisements en cas de retards. Des investissements seront nécessaires à la gare d'Innertkirchen pour le raccordement du tunnel du

Grimsel au réseau actuel. Cela concerne la double voie entre Innerkirchen Grimseltor et Innerkirchen KWO. Ces coûts sont déjà pris en compte dans le projet « chemin de fer du Grimsel ». Avec le tunnel à une voie, la flexibilité de changer l'offre horaire en cas de modifications du concept est limitée.

12. *Existe-t-il un concept avec des indications de coûts relatifs à l'exploitation, par exemple Lucerne–Zermatt/Interlaken–Zermatt ?*

Il n'y a pas de données disponibles pour le moment concernant une offre Lucerne–Zermatt ou Interlaken–Zermatt. Le concept de base prévoit une liaison horaire Interlaken–Meiringen–Oberwald avec correspondances à Meiringen et Oberwald pour les trains de la Zentralbahn (ZB) et du Matterhorn–Gotthard–Bahn (MGB).

13. *Sera-t-il possible de proposer des offres sans changement de train et avec l'infrastructure actuelle, ou faudra-t-il construire d'autres infrastructures ? Si tel est le cas, quel en sera le coût ?*

Pour une offre Lucerne–Zermatt, des véhicules compatibles avec les systèmes électriques de la ZB et du MGB seraient nécessaires. Des essais sont par ailleurs en cours pour savoir s'il sera possible à l'avenir de remplacer les différents systèmes de crémaillère au moyen de train à adhérence sans rail denté.

14. *L'exploitation potentielle est-elle compatible avec la Matterhorn Gotthard Bahn ou avec ses infrastructures, par exemple ? Dans la négative, faut-il prévoir d'autres coûts d'investissement ?*

La compatibilité avec les infrastructures est assurée. Les coûts pour d'autres ouvrages hors tunnel sont compris dans l'estimation des coûts totaux de 660 millions de francs pour le chemin de fer du Grimsel.

15. *Si du matériel roulant supplémentaire doit être acheté, ces coûts sont-ils inclus dans les coûts indiqués par les personnes à l'initiative du projet ?*

Aucun matériel roulant de la Zentralbahn ou du Matterhorn-Gotthard-Bahn ne pourra répondre aux exigences requises sans adaptations ou nouvelles autorisations. Techniquement parlant, les exigences devraient être remplies avec de nouveaux véhicules. Étant donné que ces coûts seraient à la charge des commanditaires (Confédération et cantons) via l'exploitation, ils ne figurent pas dans l'estimation des coûts actuelle.

16. *Y a-t-il suffisamment de personnel pour garantir une éventuelle exploitation ?*

De nouvelles collaboratrices et de nouveaux collaborateurs devraient être engagés pour l'exploitation de la nouvelle offre.

17. *Alors que le Grand Conseil avait décidé par le passé, pour des raisons de coûts, de ne plus desservir les communes de Leissigen (1213 personnes) et de Därligen (401 personnes) par le chemin de fer, il faudrait maintenant construire deux gares en direction du Grimsel ? L'une dédiée exclusivement au tourisme et l'autre à 280 âmes ? Comment cela se justifie-t-il ?*

Le Grand Conseil a mandaté une étude pour examiner le mode de transport public de la ligne Spiez–Interlaken, la fréquentation des trains régionaux étant très faible. Sur la base des résultats de cette étude, le Grand Conseil a décidé pour cette ligne le transfert du train

au bus ainsi qu'un développement de l'offre. Un contrôle d'efficacité a révélé que l'exploitation de la ligne de bus était très fiable et que les correspondances à Spiez pouvaient être mieux respectées.

Le chemin de fer du Grimsel relie l'Oberhasli et la haute vallée de Conches, mais aussi le réseau à voie étroite de la Zentralbahn et du Matterhorn-Gotthard-Bahn. Les analyses de potentiel réalisées par les responsables du projet estiment la demande entre Innertkirchen et Oberwald entre 800 et 1200 personnes par jour. Outre les coûts, des facteurs supérieurs économiques et politico-énergétiques entrent toutefois en ligne de compte dans la décision pour ou contre le chemin de fer du Grimsel et le trafic régional de personnes, par exemple le regroupement d'infrastructures (chemin de fer et électricité), la desserte de régions de montagne ou l'exploitation de synergies.

18. *Sur quelle base légale un soutien de principe purement touristique peut-il être accordé pour un projet de chemin de fer ?*

Étant donné que la ligne, à l'instar des lignes du Lötschberg et de Weissenstein, dessert des localités qui répondent aux exigences de desserte, le chemin de fer du Grimsel n'est pas une ligne touristique, mais une ligne régionale. Comme pour toutes les lignes régionales, les coûts d'exploitation non couverts de la ligne sont financés par la Confédération et les cantons.

19. *Les moyens mis en œuvre, qui doivent en premier lieu servir à renforcer l'espace alpin, ce qui ne sera possible qu'avec le versement d'indemnités annuelles, auront-ils vraiment un effet adéquat ?*

Le projet du tunnel du Grimsel est le premier projet de cette envergure à regrouper des infrastructures multifonctionnelles. Le potentiel du trafic ferroviaire est de renforcer durablement la desserte économique et touristique des régions de montagne et de garantir la desserte de Guttannen, actuellement desservie par la route, en cas d'événements naturels tels que des glissements de terrain ou des avalanches. Une évaluation détaillée du rapport coût-utilité sera effectuée au niveau national dans le cadre de la décision de financement.

Destinataire

– Grand Conseil