

# Tunnel électrique et touristique au Grimsel

**NOUVEAU PROJET DE PERCÉE TRANSALPINE** La société nationale d'électricité Swissgrid, Berne et le Valais lancent un projet inédit: construire une galerie de 22 kilomètres pour y faire passer des trains et des lignes à haute tension

BERNARD WUTHRICH, BERNE

Qu'ont-ils tous à vouloir creuser des trous dans les Alpes? Il existe déjà deux tunnels ferroviaires au Lötschberg, un à la Furka, un et bientôt deux au Gothard, une liaison routière et peut-être bientôt deux sous ce même massif du Saint-Gothard. Or, un jour, le tunnel du Grimsel pourrait s'ajouter à la liste.

Ses promoteurs le présentent comme un projet «novateur», car il prévoit de réunir sous une même voûte une voie ferroviaire touristique et une ligne électrique à très haute tension. Le scénario, présenté jeudi à Berne, consiste à relier l'Oberland à la vallée de Conches, dans le Haut-Valais, par une galerie enterrée de 22,3 kilomètres reliant le village bernois d'Innertkirchen, à l'entrée des gorges de l'Aar, à la gare d'Oberwald, d'où partent les trains-navettes qui embarquent les voitures de l'autre côté du col de la Furka.

Cette liaison est le chaînon manquant d'un réseau ferroviaire à voie étroite de 850 kilomètres traversant les vallées alpines d'ouest en est. «Elle permettrait de relier Montreux à Zermatt et Saint-Moritz sans changer de train», relève le président du conseil d'administration de la société du Chemin de fer du Grimsel et directeur exécutif du projet, Peter Teuscher. L'ingénieur bernois s'y connaît en matière de traversées alpines. Directeur de BLS AlpTransit de 1999 à 2008, il a été la cheville ouvrière de la construction du tunnel de base du Lötschberg. Il a aussi siégé au conseil d'administration de la société sœur AlpTransit Gothard.

Le projet se divise en trois tunnels séparés par deux gares inter-

médiaires souterraines du côté bernois. Le voyage durerait une trentaine de minutes. N'est-ce pas trop pour des touristes asiatiques venus en Suisse pour admirer les reliefs alpins plutôt que des murs en béton? «Les touristes viennent pour l'attrait de la région alpine. Lorsqu'ils sortiront du tunnel et verront le magnifique paysage de la vallée de Conches, ils oublieront qu'ils ont passé trente minutes sous terre», répond, dithyrambique et convaincu, le conseiller d'Etat valaisan Jean-Michel Cina.

## Pas sans Swissgrid

Le projet n'existerait probablement pas si Swissgrid n'était pas montée à bord. La société nationale du réseau électrique a un problème à résoudre. «Les deux tiers du réseau de transport actuel, qui représente au total 6700 kilomètres, datent des années 1950 et 1960 et doivent être renouvelés. Par ailleurs, nous devons renforcer certaines lignes afin d'éviter des risques de congestion. Swissgrid a identifié treize projets prioritaires.

## LIAISONS TRANSALPINES

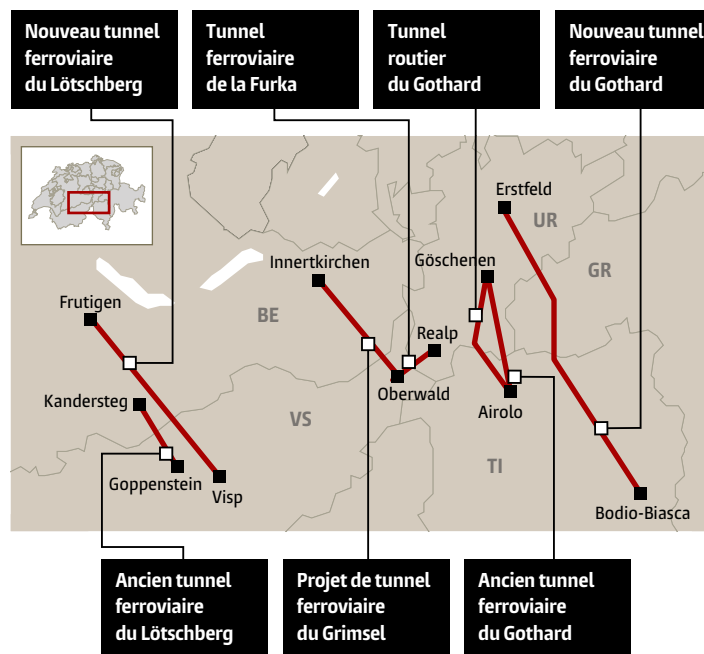
### Une double voie intégrale au Lötschberg

Pendant que l'on songe à creuser un nouveau trou sous le Grimsel, l'on s'affaire aussi 50 kilomètres plus à l'ouest. Au Lötschberg. Ouvert en 2007, ce cordon souterrain reliant le Valais au Plateau est un véritable succès commercial. Mais il souffre d'un handicap: parce qu'on a voulu faire des économies, seuls 14 kilomètres sont à double voie. 14 autres ont été creusés mais n'ont pas été équipés et les 7 derniers kilomètres ne sont même pas percés. Pour cette raison, il est déjà au maximum de ses capacités.

Or, la compagnie BLS met les bouchées

## Des Alpes transpercées de partout

Il existe aujourd'hui deux tunnels ferroviaires au Lötschberg - l'un en altitude, l'autre en plaine -, un à la Furka et un au Gothard (à 1100 mètres), où il y a aussi un tunnel routier. Une seconde galerie ferroviaire va être mise en service au Gothard (à 500 m). Et un deuxième tube routier pourrait être construit à côté de l'ancien. La ligne du Grimsel viendrait compléter ce panorama tunnelier.



La ligne du Grimsel en fait partie», détaille le directeur ad interim de la société, Yves Zumwald.

Or, le franchissement du Grimsel se fait actuellement par une ligne à haute tension composée de 121 pylônes électriques, dont 34 se situent dans le périmètre protégé du col, où ils ne contribuent guère à enjoliver le paysage. Si l'on enterre le câblage entre Berne et le Valais, ces tours Eiffel de l'électricité pourront être démontées. A terme, Swissgrid envisage d'en profiter pour renforcer la puissance et la faire passer de 220 à 380 kilovolts (kV).

Avec cette solution, «les émissions générées par les lignes à haute tension seront éliminées dans la zone du Grimsel», relève Yves Zumwald. Mais ce fort voltage sera installé sur le côté de la paroi du tunnel. Peut-il cohabiter avec une ligne ferroviaire touristique, où il faut prévoir la possibilité d'évacuer les passagers en cas de panne ou d'incendie vers les abris antifumée qui seront aménagés tous les 2 kilomètres?

«Les études à venir devront clarifier cela. Les câbles généreront des champs magnétiques et il faudra étudier leur impact sur les équipements électroniques du tunnel et sur le matériel roulant», répond-il.

## Le projet permettrait de débarrasser le secteur de 121 pylônes électriques

Il y a encore de nombreux points à éclaircir. La poursuite de l'étude du projet est dévisée à 6 millions de francs, somme que se partagent Swissgrid et les cantons concernés, principalement Berne, le Valais, Uri, les Grisons et le Tessin. La construction et l'équipement du tunnel sont eux-mêmes dévisés à 580 millions, montant qui n'inclut pas le matériel roulant. Swissgrid et la société du Chemin de fer du Grimsel, dont les Forces motrices de l'Oberhasli (KWO) sont actionnaires, se répartiront la facture selon une clé qui sera calculée plus tard. Un cofinancement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) est également envisagé.

Ce total est bien sûr une estimation, et il est très possible qu'il faille le revoir à la hausse. Pour autant que le projet se concrétise. Le chemin est encore long. Il faudra en particulier convaincre les offices fédéraux compétents en matière de transports et d'énergie. ■

doubles pour que la liaison souterraine reliant Frutigen à Viège soit complète. Elle vient d'attribuer les travaux de planification de l'extension du tunnel à un consortium de six bureaux d'ingénieurs suisses pilotés par SRP Ingénieurs SA à Brigue. Ces travaux sont inclus dans le programme de la Confédération et seront financés par le fonds ferroviaire (FIF).

En juin 2015, le comité Lötschberg, lobby régional qui réunit plusieurs cantons, avait présenté une étude portant sur différentes variantes d'extension de

l'infrastructure inachevée. De tous les scénarios examinés, le doublement intégral de la voie paraissait offrir le meilleur rapport coûts-bénéfices. Cette variante coûterait 1,34 milliard.

Le projet qui sera mis à l'enquête doit être prêt d'ici à 2018. L'idée est de l'inclure dans la seconde étape d'aménagement financée par le FIF. C'est également l'horizon visé par les promoteurs du tunnel du Grimsel. Et c'est aussi celui visé par le canton de Neuchâtel avec son projet Mobilité 2030. Il y aura de la concurrence. ■ B. W.