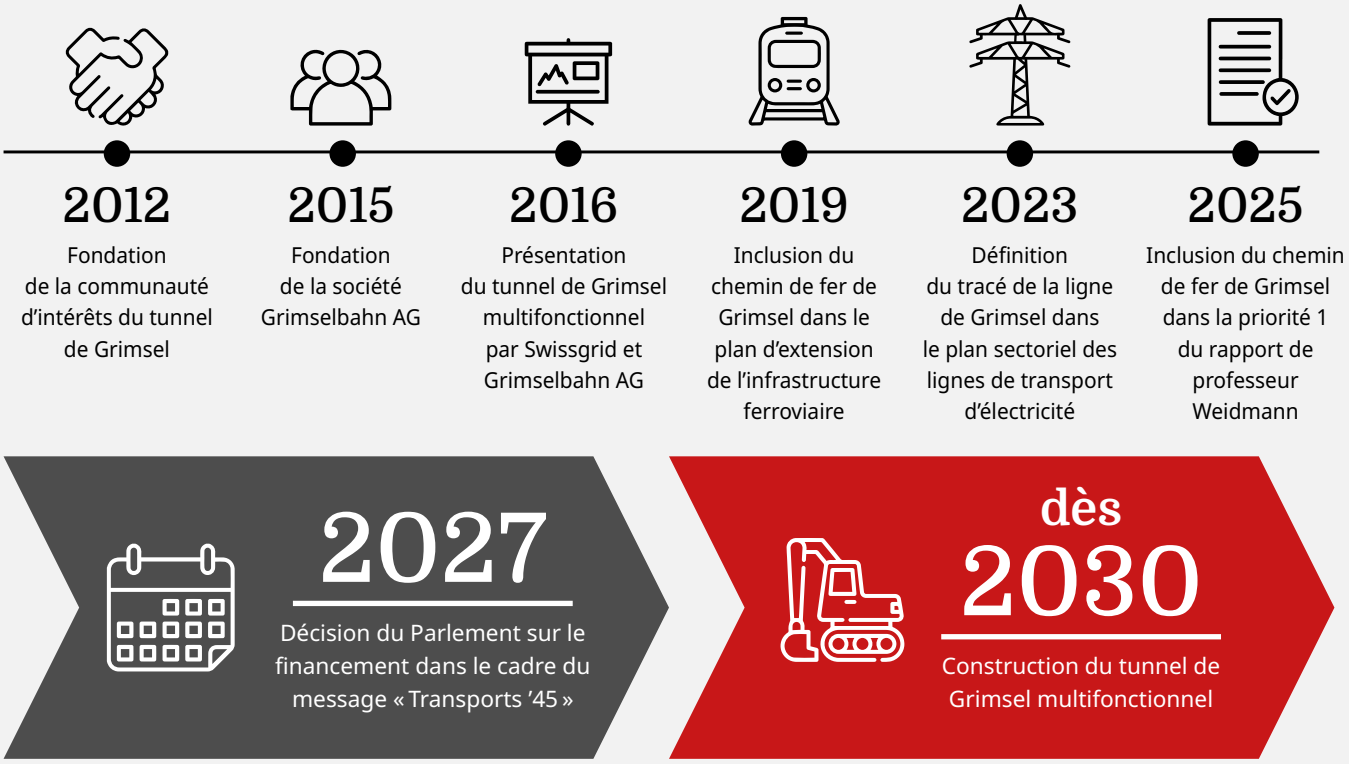
GRIMSELTUNNEL NEWS 5 / Septembre 2026

Le tunnel de Grimsel : une histoire à succès	**Premières expériences avec le modèle d'alliance**	**Étude de potentiel – trois projets**	**Actualités**

Tunnel du Grimsel – les étapes clés

Depuis l'idée jusqu'à la construction du tunnel multifonctionnel



Le tunnel de Grimsel : une histoire à succès

Depuis 1856, lorsque le projet du tunnel de Grimsel a été rejeté au profit du Gothard lors de la construction d'une transversale ferroviaire alpine, de nombreux projets ont demandé la réalisation d'une ligne ferroviaire de Grimsel. Depuis 2012, une nouvelle idée de projet est poursuivie : un tunnel de 23 km entre Innertkirchen et Oberwald permettra à l'avenir de déplacer et de renforcer la ligne à haute tension qui passe actuellement au-dessus du Grimsel afin de la faire passer dans le tunnel. Au cours des quinze dernières années, le tunnel de Grimsel a franchi de nombreux obstacles. Une idée vague a été transformée en un projet de tunnel innovant, perfectionné et convaincant, qui peut être réalisé à des coûts avantageux avec des risques maîtrisables.

Tunnel de Grimsel – une chance unique pour la Suisse

Un tunnel – deux infrastructures – des bénéfices multiples

Le tunnel du Grimsel associe le renouvellement de la ligne à très haute tension au bouclage du réseau suisse à voie métrique.
Il génère ainsi des plus-values pour l'approvisionnement énergétique, le transport ferroviaire, le tourisme, les régions de montagne et le paysage.



1. Rail et électricité réunis

Le projet de tunnel destiné à l'infrastructure électrique peut aussi être utilisé pour le chemin de fer – une solution judicieuse et efficace pour l'économie nationale.



2. Combler la lacune du réseau à voie métrique

La Grimselbahn relie le Zentralbahn et le Matterhorn Gotthard Bahn pour former un nouvel axe continu.



3. Renforcer le tourisme durable

De nouvelles liaisons directes et des circuits favorisent une mobilité respectueuse du climat dans l'espace alpin.



4. Mieux désenclaver les régions de montagne

Le Haslital et la vallée de Conches bénéficient d'une liaison toute l'année, sûre en hiver, et de nouvelles perspectives de développement.



5. Sécuriser l'approvisionnement énergétique

Le renouvellement de la ligne Innertkirchen–Ulrichen renforce le réseau de transport et associe les politiques énergétique et des transports.



6. Valoriser le paysage

La ligne aérienne au-dessus du Grimsel peut être démantelée – le paysage alpin s'en trouve visiblement allégé.



7. Saisir une occasion unique

La synergie entre l'électricité et le rail n'existe que maintenant. Sans décision dans le cadre de «Transports '45», cette chance sera perdue.



8. Maîtriser les coûts et les risques

Une infrastructure commune, une étude de projet avancée et des offres d'entreprises renforcent la sécurité des coûts.



9. L'innovation grâce au modèle d'alliance

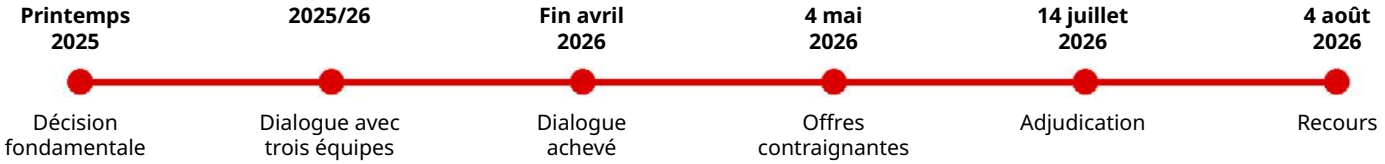
Le maître d'ouvrage, les concepteurs et les entrepreneurs élaborent ensemble, dans le modèle d'alliance, la meilleure solution possible et la réalisent aux coûts les plus économiques.

Conclusion: Le tunnel du Grimsel réunit la sécurité de l'approvisionnement, la mobilité durable, le développement des régions de montagne, le tourisme ferroviaire et la protection du paysage dans un projet unique.

Premières expériences avec le modèle d'alliance

Après plus de six mois de dialogue avec trois équipes de prestataires, des expériences concrètes ont été réalisées avec le modèle d'alliance. Ce processus n'a pas seulement crée une nouvelle forme de collaboration, mais il a déjà permis, dès la phase de la planification, d'apporter des optimisations techniques et d'offrir un potentiel considérable de réduction des coûts.

Depuis la décision fondamentale jusqu'à l'adjudication



Un nouveau modèle pour un projet hors du commun
Le tunnel de Grimsel est techniquement réalisable et relie les infrastructures ferroviaires et énergétiques. Au printemps 2025, Grimselbahn AG a donc décidé de préparer la planification et la réalisation selon le modèle d'une alliance de projet conformément au cahier technique SIA 2065.

Le principe est le suivant : le maître d'ouvrage, les planificateurs, les entreprises de construction et les autres spécialistes ne travaillent pas les uns après les autres, mais dès le départ comme une équipe intégrée. Tous les principaux partenaires de réalisation sont liés par un contrat multipartite commun. Les décisions sont prises collectivement, les risques sont portés en commun, la comptabilité suit le principe des « Open Books » et la rémunération est basée sur des primes.

Trois équipes développent leurs solutions dans le dialogue
Après la préqualification, trois équipes de réalisation ont été sélectionnées pour participer au dialogue :
– Frutiger / Gasser / Rhomberg / IUB
– Walo / BEMO / IGT
– Marti / ILF / WSP / Rubi

Chaque équipe a analysé le projet, développé un avant-projet optimisé et en a déduit des coûts cibles contraignants.

Le dialogue a été achevé fin mars 2026. Le 4 mai 2026 les offres fermes ont été déposées ; après leur évaluation, l'adjudication est intervenue le 14 juillet 2026. Un recours contre l'adjudication a été déposé début août.

Des coûts cibles au lieu des avenants classiques
Des coûts cibles comprennent les coûts de réalisation de l'ouvrage, les frais généraux d'exploitation et le bénéfice. Les partenaires sont remboursés pour les prestations effectivement fournies, mais leur paiement est lié à la réussite commune du projet. Tous ont donc intérêt à achever le projet en dessous des coûts cibles convenus.

Les avenants et les réclamations classiques sont systématiquement exclus dans le modèle d'alliance. Des modifications des coûts cibles ne sont prévues que dans des cas exceptionnels clairement définis, par exemple en cas de modification des exigences, de nouvelles dispositions légales ou de risques majeurs exceptionnels.

Optimisation technique même avant l'adjudication
Au cours de ce dialogue, les trois équipes se sont penchées de manière approfondie sur la logistique de chantier, les méthodes de creusement, le concept du tunnel et d'autres questions techniques. Le concours ne s'est donc pas limité au prix, mais a également évalué la meilleure solution globale sur les plans technique et économique.

Le développement conjoint du projet crée de la transparence, favorise les solutions innovantes et ouvre de nouvelles possibilités de réduction des coûts.

Les offres reçues confirment le potentiel de cette approche : le développement commun du projet crée de la transparence, favorise les solutions innovantes et ouvre des possibilités supplémentaires de réduction des coûts.

Une baisse significative des coûts se profile

L'estimation précédente des coûts de l'infrastructure combinée s'élevait à environ 800 millions de francs suisses avant la déduction de la contribution de Swissgrid. Les prestations d'alliance offert par l'équipe gagnante s'élèvent à environ 510 millions de francs suisses ; avec les prestations assumées par les maîtres d'ouvrage, le total actuel pour la construction et le rail est de l'ordre de 650 millions de francs suisses – également avant la déduction de la contribution de Swissgrid.

Parmi les raisons invoquées, on cite des solutions techniques plus efficaces, de nombreuses optimisations mises en œuvre par les prestataires, les avantages considérables du concept à deux galeries en termes de logistique de chantier, ainsi que des conditions géologiques favorables dans le granit et un faible débit d'eau de montagne.

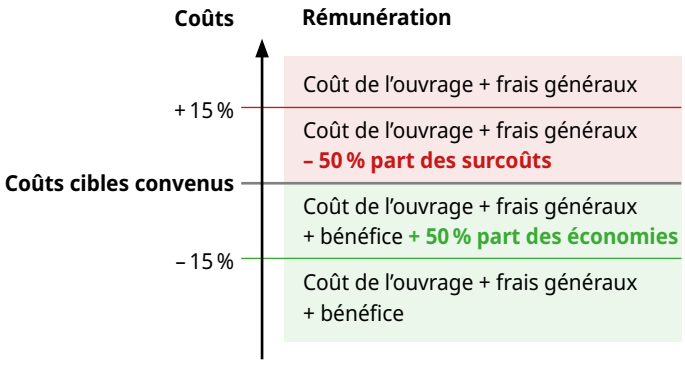
Gérer les risques ensemble plutôt que les uns contre les autres

Dans la construction de tunnels, les incertitudes géologiques peuvent avoir des conséquences financières importantes. Dans une alliance de projet, ces risques sont portés en commun. Au lieu de chercher à transférer au plus vite les responsabilités à d'autres intervenants, tous ont intérêt à résoudre rapidement et économiquement les problèmes qui surviennent.

Cela modifie aussi la culture du projet : les partenaires doivent mettre de côté leurs intérêts particuliers et se concentrer sur l'objectif commun – « best for project ». Pour des projets d'infrastructure complexes, cette approche peut améliorer l'efficacité, la qualité d'exécution et la sécurité des coûts.

Une meilleure sécurité des coûts – mais pas un automatisme

La procédure d'alliance ne supprime pas les risques de coûts et de délais. La vérification soigneuse des coûts cibles reste donc essentielle. Le maître d'ouvrage doit s'assurer que les différents postes ne contiennent pas de réserves cachées, mais aussi qu'ils ne reposent pas sur des hypothèses irréalistes qui compromettraient l'atteinte des objectifs dès le départ.



Le système d'incitation récompense les économies et limite l'intérêt économique à générer des surcoûts.

Premier bilan

Les premières expériences sont encourageantes. La procédure a intégré très tôt le savoir-faire technique dans le projet, généré des optimisations concrètes et confirmé la possibilité de réduire les coûts de réalisation. Le tunnel de Grimsel est donc innovant non seulement par la combinaison du rail et de la ligne électrique, mais aussi par la manière dont un grand projet d'infrastructure peut être planifié et réalisé.

Étude de potentiel – trois projets

Le Conseil fédéral exige des responsables du projet qu'ils démontrent le potentiel de développement dans la zone d'influence du tunnel de Grimsel. Les trois cantons et les communes concernées ont donc commandé ensemble une étude de potentiel qui examine les effets sur la mobilité, le logement, le marché du travail, le tourisme et le paysage dans l'espace Haslital–Goms–Urserental. Elle sera remise au DETEC en octobre.

Des projets importants dans les différentes régions font également partie de l'étude. Nous en présentons trois.

Rapprocher les projets et relier les régions

Dans les régions alpines de l'Oberland bernois, du Haut-Valais et de la vallée d'Urseren, les activités ne manquent pas : de nouveaux hôtels et complexes touristiques, de nouveaux lieux d'attraction, de nouveaux pôles de mobilité.

Ce qui relie ces projets va au-delà de la simple géographie. Chacun d'entre eux est un bon projet en soi. Ensemble – et avec le tunnel de Grimsel comme élément central – ils se transforment en quelque chose d'autre : un espace cohérent dédié aux découvertes et à la détente.

La valeur ajoutée des régions provient du tourisme de séjour et du tourisme d'une journée, mais aussi de la disponibilité d'emplois attractifs et d'un renforcement général de leur attractivité.

Les régions de montagne bénéficient d'un nouvel élan. Lorsqu'une région gagne en attractivité, des projets qui paraissaient trop ambitieux quelques années auparavant deviennent réalisables.

Projet 1

Andermatt construit un centre sportif – l'Oberland bernois et le Goms en profitent

À l'extrémité Est de notre axe, un projet est en cours de réalisation qui illustre parfaitement l'enjeu du tunnel de Grimsel : il ne s'agit pas d'une simple liaison ferroviaire, mais du fait que ces services deviennent soudainement accessibles à beaucoup plus de personnes – comme de touristes et de visiteurs, mais aussi d'employés.

Ce qui est prévu dans la zone sportive

Andermatt disposera d'un nouveau centre sportif – un lieu de rencontre pour le sport, les loisirs et les échanges sous un même toit. Il est prévu de créer un complexe aquatique familial et sportif comprenant un Spa, des installations de fitness et d'escalade, des courts de padel, un bowling et un club pour enfants, ainsi qu'un espace de restauration, un espace dédié aux événements et, en hiver, une patinoire en plein air. Il ne s'agit donc pas d'une offre spécialisée dans une seule discipline, mais d'un lieu où une famille peut passer une journée entière – par tous les temps



Centre sportif d'Andermatt : place événementielle
Image : Andermatt Swiss Alps AG

et en toute saison. L'espace événementiel intégré promet des manifestations de toutes sortes. La zone sportive elle-même est conçue comme une place de village sportive qui relie Andermatt Village et Andermatt Reuss tant sur le plan géographique que social.

Pourquoi le projet est devenu plus grand que prévu
À l'origine, environ 2300 mètres carrés de surface sportive étaient prévus ; aujourd'hui, il s'agit de plus de 5000 mètres carrés – presque le double. Ce n'est pas le droit de construire qui a augmenté, mais la demande : le plan d'aménagement du quartier, instrument de planification contraignant pour le site, aurait permis davantage dès le départ. Ni ce plan ni le plan de site n'ont dû être adaptés. C'est la destination elle-même qui a changé : elle est désormais suffisamment développée pour pouvoir soutenir un centre de cette taille. Le projet a également été développé avec la participation de la population.

Organisation et calendrier
La société d'exploitation sera portée conjointement par les initiateurs Andermatt Swiss Alps AG et la commune d'Andermatt ; elle sera fondée simultanément au dépôt de la demande de permis de construire. Les travaux doivent commencer l'année prochaine et l'ouverture est prévue pour 2033.



Centre sportif d'Andermatt: univers aquatique
Image : Andermatt Swiss Alps AG

Avec les transports publics, la nouvelle attraction sera accessible depuis le Haslital en un peu plus d'une heure et depuis le Goms en moins d'une heure.

Projet 2

« Innertkirchen 2050 » – une commune souhaite gérer elle-même son développement

Trois évolutions qui touchent simultanément la commune
Innertkirchen est situé derrière le Kirchet, au fond du Haslital, au pied des cols du Grimsel et du Susten. Le tourisme y progresse régulièrement depuis des années – une évolution largement acceptée par la population. Mais elle entraîne des effets secondaires qui ne se régulent pas d'eux-mêmes.

Premièrement, les résidences secondaires : Selon la loi sur les résidences secondaires, Innertkirchen est considérée comme une commune de résidences secondaires. Cela a une conséquence qui n'apparaît souvent qu'au second regard : les logements principaux construits avant l'entrée en vigueur de la loi peuvent être revendus très avantageusement comme résidences secondaires. Pour les habitants – et pour ceux qui souhaitent le devenir –, il devient de plus en plus difficile de trouver un appartement ou une maison à des conditions économiquement supportables.

Deuxièmement, la pénurie de logements : Elle concerne aujourd'hui pratiquement toutes les communes de la région, et la hausse des prix du marché aggrave encore le problème. Il y a quelques années, Innertkirchen a lancé une révision de son plan d'aménagement local afin de garantir des parcelles adaptées à la construction de maisons individuelles et d'immeubles. Au cours de la procédure, il est apparu à quel point la marge de manœuvre était étroite : les nouvelles mises en zone doivent être compensées à 150 %. Pour mettre 500 mètres carrés en zone à bâtir, il faut déclasser ailleurs 750 mètres carrés – et indemniser les propriétaires. Économiquement, c'est très difficilement réalisable.

Troisièmement, le changement de génération : Plusieurs restaurants et hôtels de la commune doivent prochainement être transmis à la génération suivante. De tels changements entraînent souvent des investissements considérables, ce qui rend difficile la poursuite de l'activité.

Le cas de l'Alpenrose comme élément déclencheur

C'est exactement ce qui s'est passé à l'hôtel Alpenrose à Innertkirchen. Le bien immobilier a été mis publiquement en vente – avec le risque réel qu'un terrain situé au cœur du village soit retiré de la gestion locale. Avec un acteur local, la commune a pu obtenir un droit de préemption. Celui-ci devra être exercé l'été prochain, car le propriétaire part à la retraite.

Cette décision ne peut être prise de manière pertinente pour un seul terrain. Il faut se situer à un niveau plus global : il faut avoir une idée de comment le centre d'Innertkirchen devrait se présenter dans vingt ans.

Ce que la commune a déjà entrepris

À l'été 2025, Innertkirchen a établi une zone d'urbanisme soumise à des directives strictes : Les logements principaux ne peuvent pas être transformés en résidences secondaires. Une zone de planification est un instrument à durée limitée – elle est valable pendant deux ans et empêche qu'entre-temps ne se produise une évolution que personne ne pourra plus corriger par la suite. Ensuite, un règlement devra être soumis à l'assemblée communale afin de régir durablement les futures transformations. La commune espère que les électeurs feront preuve de la même volonté.

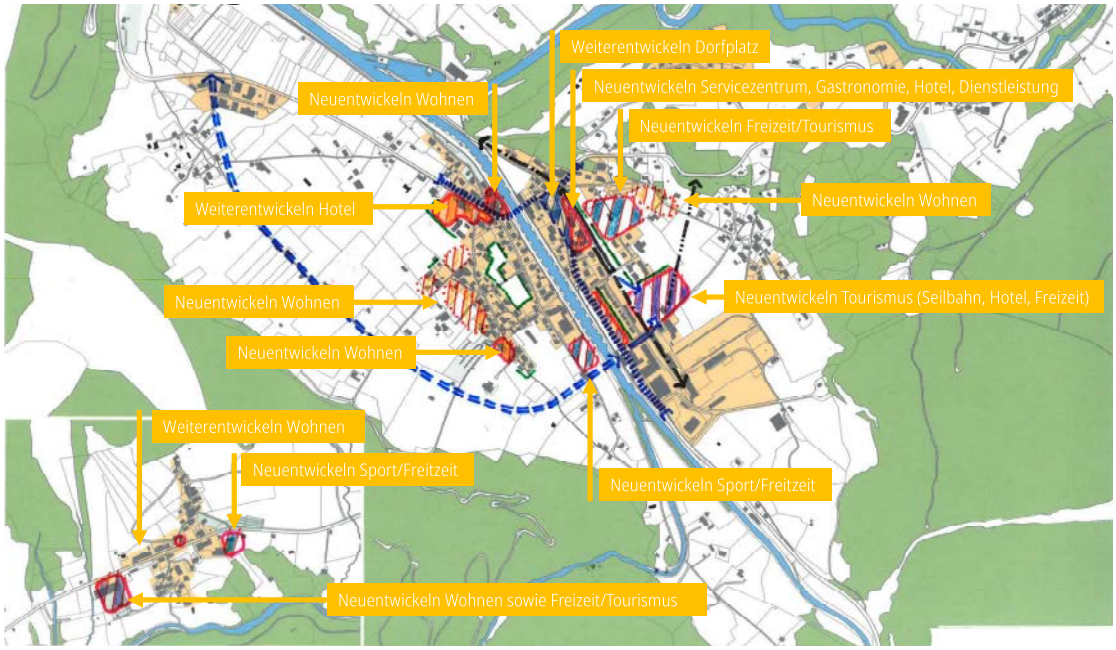
Des idées apportées par la population :

Parallèlement, un groupe non permanent a été créé : « Société Économie Collectivité ». De nombreux citoyens y participent activement. Le groupe sert de laboratoire d'idées – et, tout aussi important, il veille à ce que les mesures et projets soient conçus dès le départ de manière à pouvoir obtenir une majorité, plutôt que d'être testés seulement au moment du vote.

La procédure d'expertise : un guide pour les prochaines décennies

Le groupe « Société Économie Collectivité » a lancé la procédure d'expertise. Elle évalue le potentiel d'aménagement de certaines zones clés et dure environ un an. Dans un premier temps, elle se concentre sur l'aménagement du centre, avec le site de l'Alpenrose.

Une équipe de travail interdisciplinaire précisera ses résultats et élaborera des modèles dans le cadre d'un processus continu. Au cours de différentes étapes



« Innertkirchen 2050 » : carte stratégique
Source : commune d'Innertkirchen

intermédiaires, les résultats sont discutés avec un comité d'évaluation et dans le cadre d'une « salle d'écho » – un groupe de réflexion plus large permettant de recueillir des retours d'expérience. L'objectif final est de clarifier où devront se situer à l'avenir les logements, la restauration et les offres touristiques.

Pourquoi maintenant

Si la décision concernant le tunnel de Grimsel est favorable, un projet de développement aura lieu à Innertkirchen. La commune tient à prendre les choses en main dans le cadre de cette évolution et à trouver les meilleures solutions pour le tourisme, le commerce et les habitants – non pas pour réagir sous la pression, mais pour être prête. C'est cette démarche qu'Innertkirchen appelle « Innertkirchen 2050 ».

Projet 3

Projet Obergoms : la demande de permis de construire sera bientôt déposée

Le **projet Obergoms** continue de se concrétiser. Le dépôt de la demande de permis de construire auprès de la commune d'Obergoms est prévu pour la **mi-septembre.** Avant cela, quelques points encore ouverts sont coordonnés avec des groupes d'intérêts de la région.

Derrière le projet se trouvent **l'entrepreneur haut-valaisan Jean Claude Bregy, l'architecte lucernois Alexander Galliker** ainsi que **le spécialiste du tourisme Rainer Flaig.** Jean Claude Bregy est depuis longtemps déjà propriétaire du terrain sur lequel le projet doit être réalisé.

Un concept résidentiel et touristique comprenant **115 unités et environ 300 lits** est prévu. La plus grande partie sera constituée d'appartements et de studios exploités professionnellement, complétés par quelques logements principaux. Le concept prévoit également un restaurant accessible au public ainsi que des offres flexibles de fitness et de bien-être.

Avec le dépôt de la demande de permis de construire, la **commune d'Obergoms,** en tant qu'autorité compétente en matière d'autorisation, commence à examiner le projet en détail. Le président de la commune, **Patric Zimmermann,** salue en principe le fait qu'un entrepreneur souhaite investir dans la région et ainsi donner de nouvelles impulsions au tourisme et à la création de valeur locale.

Les coûts de construction sont estimés à environ **60 millions de francs suisses.** Sous réserve de l'obtention de toutes les autorisations nécessaires, la durée des travaux devrait être d'environ **trois ans** à partir de la concession du permis de construction. La réalisation est prévue **par étapes.** Pour les initiateurs, la priorité est toutefois clairement d'obtenir le permis de construire et de **respecter toutes les exigences légales.**

Ce projet devrait également être bénéfique pour l'économie régionale : des mandats devraient être attribués à des entreprises de la région, des commandes supplémentaires devraient revenir aux fournisseurs locaux et plusieurs emplois durables devraient être créés dans les services. Le nombre d'emplois dépendra du futur taux d'occupation des logements et des offres.

À la suite des retours de la région, le projet a été **retravaillé et redimensionné.** Des travaux préparatoires sont déjà en cours sur le site, notamment des études hydrologiques et des relevés pour le concept de protection des sols. L'équipe de projet se concentre maintenant sur l'achèvement de la planification et le dépôt de la demande de permis de construire.



Projet Obergoms : concept résidentiel et touristique avec 115 unités et environ 300 lits.
Image : Galliker Riva Architekten, Lucerne

Changement d'adresse commerciale dès le 1er octobre 2026

Grimselbahn AG a une nouvelle adresse commerciale. Elle est désormais la suivante :

Grimselbahn AG
c/o Commune d'Innertkirchen
Grimselstrasse 1
3862 Innertkirchen

La souscription de bons de participation reste possible

Nous sommes fiers que jusqu'à l'été 2026, des bons de participation d'une valeur de CHF 257 000 ont été souscrits. La limite autorisée de CHF 400 000 n'est pas encore atteinte. Le conseil d'administration a donc décidé d'ouvrir une nouvelle tranche de bons de participation à la souscription. Merci pour votre soutien.

➔ Lien vers le bon de participation



Le Grimsel – paysage alpin et infrastructure énergétique. Petite image : Train à voie étroite.

Mentions légales | Grimseltunnel News
N° 5 | Septembre 2026 | Publication trimestrielle *Éditeur :* Grimselbahn AG, www.grimseltunnel.ch
Textes : Dres von Weissenfluh, Iris Huggler *Mise en page :* Andrea Grob *Traduction française :* Bernadette Widmer