

# Le Temps du 9 novembre 2017

## Les CFF ne jugent pas le projet neuchâtelois prioritaire

L'opérateur national milite pour une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, mais estime qu'elle peut attendre

Bernard Wuthrich

Les CFF sont globalement d'accord avec l'enveloppe financière de 11,5 milliards proposée par le Conseil fédéral pour les investissements ferroviaires à l'horizon 2030-2035. Mais ils mettent quelques bémols. Le principal concerne la liaison Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds. Le gouvernement a proposé de prélever 720 millions sur les prochains crédits ferroviaires pour moderniser la ligne historique et supprimer le rebroussement de Chambrelieu.

L'opérateur rejette «fermement» cette idée. «Cette solution a un impact négatif sur le résultat des CFF», soutient l'entreprise, qui constate que, contrairement à d'autres relations bien plus sollicitées, «cette ligne ne devrait présenter aucune surcharge à l'horizon 2030-2035». Il faut rappeler que le futur opérateur de cet axe pourrait être la compagnie BLS, qui s'est portée candidate.

Comme le Conseil d'Etat neuchâtelois, les CFF jugent préférable d'envisager une nouvelle liaison directe entre les deux villes. Mais il n'y a aucune urgence: celle-ci ne constitue pas une priorité à leurs yeux et n'a pas sa place dans les crédits ferroviaires 2030-2035. Le tracé historique doit être assaini, mais cela peut se faire dans le cadre de la convention de prestations.

### Attention aux coûts d'entretien

Dans leur prise de position publiée jeudi, les CFF ne soutiennent pas non plus le doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg. Cette extension ne fait pas partie des plans de l'OFT à l'horizon 2030-2035, mais elle est demandée par les cantons de Suisse occidentale.

Dans le bassin lémanique, l'entreprise admet que l'axe Genève-Lausanne-Aigle doit être amélioré et favorise l'introduction de deux cadences au quart d'heure (l'une directe, l'autre avec arrêts intermédiaires) entre Genève et

Lausanne. Entre Genève et Neuchâtel, la cadence horaire peut être maintenue sans qu'il soit nécessaire d'étendre à quatre voies le tronçon Bussigny-Daillens. Les CFF souhaitent aussi examiner la possibilité d'augmenter la vitesse des RER entre Lausanne et Yverdon, et de «supprimer les plus petits arrêts» entre Lausanne et Vevey.

Les CFF soutiennent les grands projets du programme 2030-2035, dont beaucoup entourent Zurich: le tunnel de Brütten en direction de Winterthour (2,7 milliards), celui du Zimmerberg vers Zoug (2,1 milliards), la gare de Stadelhofen, ainsi que la libération de capacités pour un réseau express à la cadence semi-horaire en trafic marchandises. Si les CFF soutiennent le crédit global de 11,5 milliards, leur patron Andreas Meyer rappelle qu'il faut aussi tenir compte des coûts d'exploitation supplémentaires: un investissement de 100 millions coûte environ 4 millions de francs par an pour l'entretien. Or, insiste-t-il, il faut éviter que ces investissements entraînent des hausses de tarifs.