

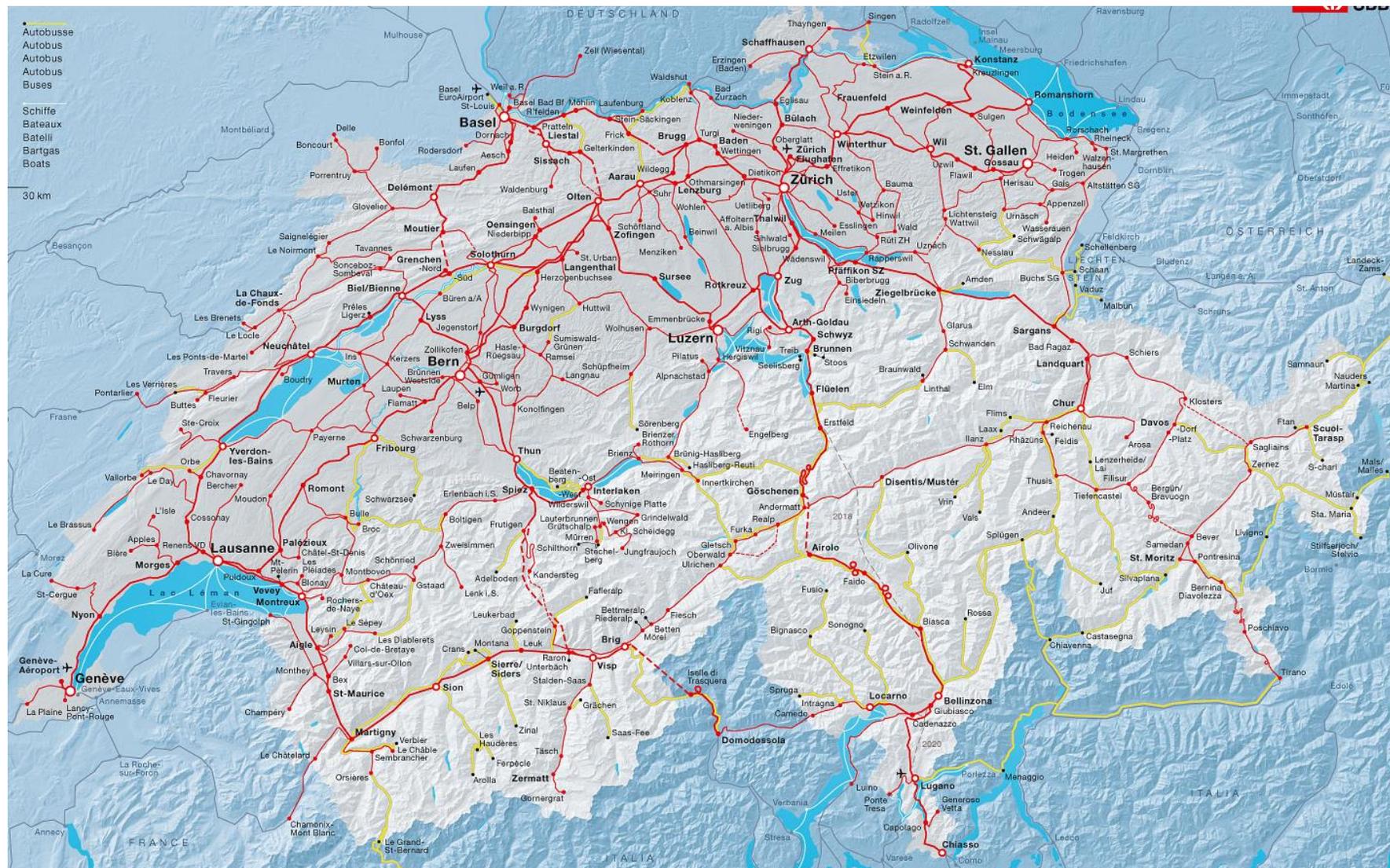
# Présentation Réseau ferroviaire et des transports Suisse ainsi que l'apport des petites lignes régionales



## Table des matières

- Réseau ferroviaire suisse
- Réseau ferroviaire romand
- Réseau TP romand
- Ingéniosité Suisse
- Finance
- Ligne NSTCM
- Historique de la ligne
- Structure entreprise NSTCM/TPN
- Projets en cours
- Projets à venir
- Foire aux questions (FAQ)

# Réseau ferroviaire Suisse



Lecture de la carte du réseau TP Suisse

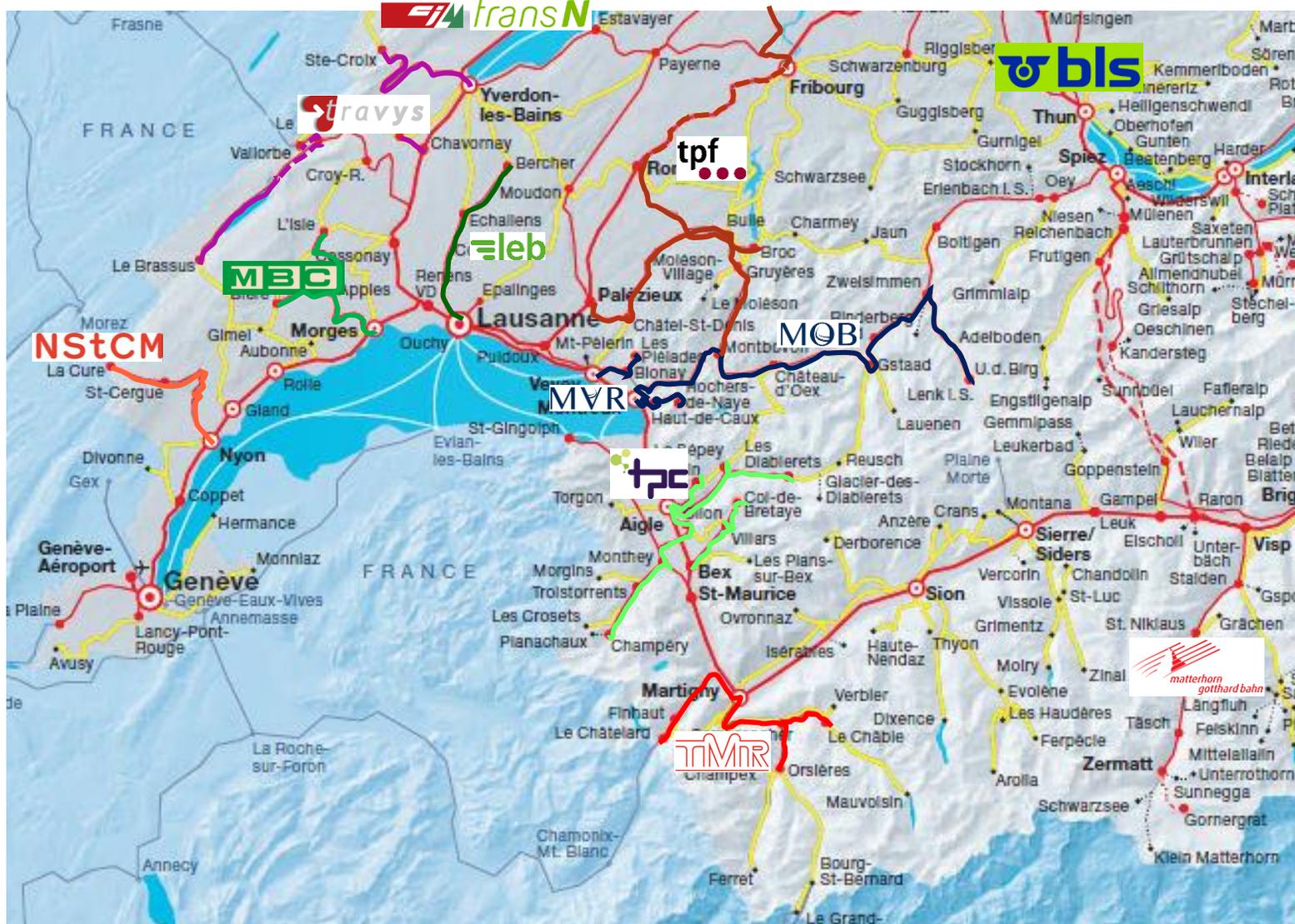
Les **lignes rouges** représentent les parcours ferroviaires, toutes compagnies confondues

Les **lignes jaunes** représentent les grandes lignes régionales en bus. La plupart sont sous gestion des cars postaux Suisse

Les lignes blanches représentent les prestations TP des entreprises de navigation.



# Réseau ferroviaire romand



Exploitant de multiple moyens (VN-VM-VE-Bus-câble, etc..)



Bern-Lötschberg-Simplon (VN-Bateaux)



Transports vallée de Joux, Yverdon, Ste-Croix (VN-VM-Bus)



Chemins de fer du Jura (VN-VM-Bus)



Transports publics Neuchâtelois (VN-VM-Bus-Funi)



Transports publics Fribourgeois (VN-VM-Bus-Funi)



Transports Martigny-Région (VN-VM-Bus)  
Relation directe avec transports à câbles



Transports publics du Chablais (VM-Bus)



Transports Montreux-Vevey-Riviera (VM-VE-Funi)



Transports de la région Morges-Bière-Cossonay (VM-Bus-Funi) (VN en tant qu'ETF Cargo)

Exploitant un seul moyen... mais associés à d'autres



Chemin de fer Montreux-Oberland-Bernois (VM)  
MVR appartient au groupe MOB

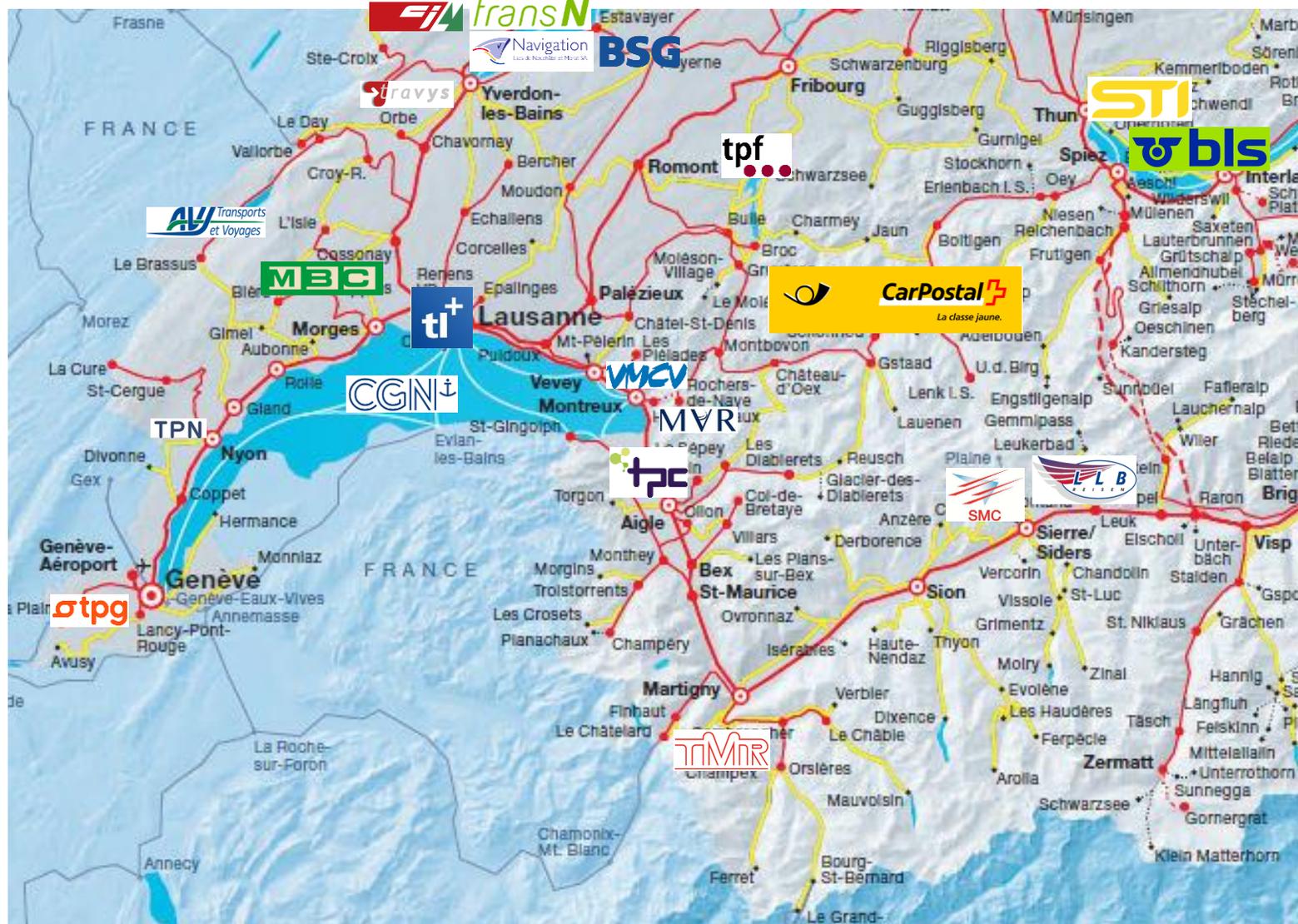


Chemin de fer Lausanne Echallens Bercher  
LEB est intégré au groupe TL (Bus-Métros)



Chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez (VM)  
TPN appartient à NSTCM.

# Réseau TP romand, hors ferroviaire



## Exploitants sans activités ferroviaires

- 
Transports Publics Lausannois (Bus-métro et tram en cours de construction)
- 
Transports publics Genevois (Bus-Tramways-bateaux)
- 
Société des Auto-transports de la Vallée de Joux (Bus)
- 
Cie du chemin de fer et autobus Sierre-Montana-Crans (Funi-Bus)
- 
Leuk-Leukerbad Bus Reisen (ancien VM-Bus)
- 
Transports Vevey-Montreux-Chillon-Villeneuve (Bus)
- 
Cie Steffisburg-Thun-Interlaken (Bus)
- 
Transports publics Nyonnais (Bus)
- 
La Poste SA. Service des automobiles (Bus)

## Entreprises de navigation assurant un service public

- 
Cie générale de navigation sur le lac Léman
- 
Société de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat
- 
Société de navigation du lac de Biene

## Ingéniosité Suisse



Les difficultés du relief entre les régions ainsi que le manque de place sur le territoire, ont poussé les ingénieurs à se surpasser de la fin du XIXème et début XX siècle pour assurer, au moyen de transports publics performant, la mobilité des citoyens Helvètes. Tunnels, ponts, crémaillères, l'électrification de la totalité des réseaux, bogies transporteurs ou truck (transfert des wagons VN sur réseau VM), pour finir par des relations tarifaires globale entre les prestataires.

## Ingéniosité Suisse dans la technique

Pour le ferroviaire, nous rencontrons **5 écartements**:

- Normal **1435mm** (CFF-BLS-CJ-TransN-SOB-TPF-RB-TMR-TL-Thurbo-Travys-RHB-OeBB)
- Métrique **1000mm** (RhB-AB-FW-NStCM-MBC-MOB-MVR-MGB-Travys-FART-FLP-RBS-TPF-TPC-TMR-BOB-zb-JB-MLB-ASM-PB-BD-Dolderbahn-CJ-Trans N-leb-GGB)
- Étroit **1200mm** (Rheineck-Walzenhausen, RhW)
- Étroit **800mm** (MVR-MG-BRB-SPB-WAB)
- Jusqu'au 6 avril 2021, **étroit 750mm** (Waldenburgbahn, en cours de transformation en **1000mm**)

En adhérence ou associé à de la **crémaillère** de 5 types différents

- **Abt** (MG-BRB-GGB-MGB-MVR MGN- TPC-)
- **Riggenbach** (RHB-RhW-BOB-RB-SPB- WAB- zb-)
- **Locher** (PB)
- **Strub** (AB-Dolderbahn-JB-MVR CEV- TMR)
- **Von Roll** (AB SGA-)

## Ingéniosité Suisse dans la relation commerciale

Sous le couvert de l'Alliance SwissPass et de l'Union des Transports Publics (UTP), tous les tarifs des entreprises de transports sont rassemblés.

La billetterie des TP se trouve ainsi avec des règles communes entre tous.

Le système de vente Prisma (CFF) se retrouve également dans la plupart des gares et points de vente de Suisse et les systèmes de vente embarqués ou particulier (automates) des TP traitent leurs données via la plateforme d'échange DAXX.

Les tarifs communautaires sont soumis aux mêmes règles et principe.

Ainsi à La Cure (NSTCM) il est possible d'acheter un billet pour Tirano (I) (RhB), via NSTCM-CFF-RhB ou via NSTCM-CFF-MGB-RhB ou encore via NSTCM-CFF-FS (I)-SSIF (I)-FART-Car Postal.

Il est également possible dans les gares comme St-Cergue de faire des billets vers Paris, La Tour de Carol, Salbris, Romorantin, Moscou, Bergen, Le Pirée, Split, Lagos, Gallipoli, etc...



## Financement de l'infrastructure

Le 9 février 2014, le peuple suisse a accepté à une nette majorité (62 %) le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le FAIF fixe de nouvelles réglementations :

- Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de 6 milliards financera aussi bien l'exploitation et la maintenance, que les futurs aménagements.
- Les mesures d'aménagement seront décidées par étapes tous les 4 à 8 ans, par le Parlement.

## Ligne NStCM



27,9 km de voie métrique de Nyon à La Cure. Ligne à simple voie où circule, sur la partie basse de la ligne. (Nyon-Genolier) aux heures des pointes des trains sous cadences 15 minutes. Ceci, porte à 108 trains/jour l'exploitation sur ce tronçon alors que la cadence demi-horaire à lieu toute la journée entre Nyon et St-Cergue et horaire jusqu'à La Cure.

## Historique de la ligne NSTCM

- 11 novembre 1912, concession accordée pour une ligne de chemin de fer de Nyon à la frontière française (La Cure).
- Inauguration du tronçon Nyon-St-Cergue le 12 juillet 1916, puis le 19 août 1917 entre St-Cergue et La Cure et pour finir le 7 mars 1921 ouverture du tronçon français La Cure – Morez.
- Fermeture définitive du tronçon français en 1958 au profit du bus, jusqu'en 1975 où la régie départementale des transports du Jura (RDT39) fermera la desserte La Cure-Morez pour ne se concentrer, plus que sur le transport scolaire sur le plateau des Rousses..
- Au début des années 60, une demande d'aide financière est formulée pour la rénovation de l'infrastructure et du matériel roulant.

## Le matériel roulant



1916-1986



1985-2023

## Le matériel roulant



Dès 2015/2021/2022

## Historique de la ligne NSTCM

- La ligne NSTCM fut à de nombreuses reprises, remise en question et la nécessité de son maintien discutée à Berne.
- Le 7 juillet 1982, le Conseil Fédéral ordonnera son maintien. La ligne était moribonde et c'est quasiment une reconstruction complète qui sera entreprise à partir 1983.
- En 1985, le nouveau matériel arrive enfin et la circulation est alternée avec les anciennes locomotive sur le haut de la ligne suite à la différence de tension de ligne, durant quelques mois.
- Inauguration de la gare souterraine le 4 juillet 2004 dernier gros ouvrage discuté lors de la première modernisation.
- 100<sup>ème</sup> anniversaire en juillet 2016

## Structure de l'entreprise NStCM/TPN

- NStCM est une société anonyme (SA), dans sa constitution juridique.  
Mais dans les faits il s'agit une s'agit une entreprise d'économie mixte avec de l'actionnariat public- privé.  
plus de 50% du capital action est en main des communes, canton et confédération.  
la plus part des actionnaires privés sont en possession d'une à dix actions maximum.
- Les TPN sont une société anonyme (SA), dont le capital action est à 100% en main de NStCM SA.

## Structure de l'entreprise NStCM/TPN

- NStCM est un gestionnaire d'infrastructure (GI). Propriétaire de ces installations il répond de la mise à disposition de son réseau et traite les conventions de financement de l'infrastructure ferroviaire.
- NStCM est une entreprise de transport ferroviaire (ETF). Entreprise de transport agréée elle répond de la sécurité de son matériel roulant, elle négocie son mandat de prestation aux près des commanditaires.
- Les TPN sont une entreprise de transport en commun routier qui ont connu un énorme développement en 2004, en reprenant le trafic régional Coppet-Nyon-Gland en remplacement des prestations CFF entre ces 3 gares.

***Aujourd'hui NStCM et TPN représentent près de 200 postes de travail à plein temps***

## Projets en cours

- Avril 2023 mise en service du nouveau centre de maintenance ferroviaire et administratif de NStCM-TPN avec un centre de gestion du trafic (CGT) commun trains et bus. Soit 61 ans après la 1<sup>ère</sup> demande d'aide financière pour le réaliser.
- Modernisation intégrale du parc de matériel roulant avec livraison entre octobre 2021 et mai 2022 de 6 compositions STADLER similaires à celles livrées en 2015. Rétrofit des premières STADLER (2015) en vue de les mettre au même niveau d'exploitation que les nouvelles.
- Pour la mise en place de l'horaire 2028, doublement de la voie sur 800m entre le dépôt-atelier et la gare de Trélex.
- Modification des installations de sécurité avec introduction d'un contrôle de la marche des trains (ZBMS, équivalent ETCS level1)
- Renforcement de l'alimentation électrique avec mise en service de 2 sous-stations transformatrices supplémentaires.

## gares



Nyon, correspondances CFF



Genolier

## gares



St-Cergue



La Cure, ancienne gare frontière

## Projets à venir

- Modernisation de toutes les gares pour répondre à la loi fédérale en faveur des personnes handicapées (Lhand) nécessitant des accès PMR depuis des quais à niveau avec le plancher des trains, et réalisation de passages sous-voies pour accéder aux quais de part et d'autres des voies.
- Modification des quais des haltes en pleines voies pour répondre à la Lhand, nécessitant des accès PMR depuis des quais à niveau avec le plancher des trains.
- Réfection complète des voies avec amélioration de tracé dans les zones possible dans un but d'amélioration de la vitesse ou de sa régularité/stabilisation sur de plus grands tronçons et amélioration du confort.
- Réfection complète de la ligne de contact sur toute la ligne.

## FAQ?

### - Pourquoi a-t-on rouvert la ligne ?

La ligne NStCM a été **menacée de fermeture** comme plusieurs autres dans les années 60, mais pas fermée. La fréquentation considérée en stagnation ne permettait pas de mettre en avant la force du chemin de fer.

Fréquentation: ( années/voyageurs)

1917/152'000 (1 <sup>ère</sup> année complète)	1960/196'000
1970/244'500	1980/397'000
1990/713'000	2000/801'000,
2007/1'040'000	2019/1'600'000

## FAQ?

### - A quel coût ?

Avec la confirmation du maintient de l'exploitation ferroviaire le 7 juillet 1982, la première opération de modernisation avec un crédit cadre de 27MCHF pour l'acquisition de 5 automotrices + 5 voitures pilotes (livrées en 1985-86) et des travaux de modernisation d'infrastructure échelonné en fonction des priorités est lancée. Il n'y eu pas d'allocation de moyen pour la réalisation d'un block de ligne. La sécurisation fut réalisée par l'octroi d'un second crédit cadre 1 an plus tard de 6MCHF suite à la collision entre 2 trains.

Par la suite il y aura environ tous les 4 ans des conventions d'investissement (crédit cadre) pour l'amélioration des infrastructures avec des montants attribués en fonction des demandes et des projets.

Suite à la votation fédérale du 9 février 2012 le fonctionnement des conventions sera revus et la séparation GI et ETF sera effective.

Nous avons engagé à partir de 2018, avec la réalisation du dépôt et les projets énumérés avant, un plan d'investissement global de près de 300MCHF courant jusqu'en 2030-35, soit env. 25MCHF/par an.

## FAQ?

### - Pour quelle perspective d'offre et de trafic ?

En 1984 les CFF et la plus grandes parties des entreprises de transports publics Suisse introduisent l'horaire cadencé soit 1 train par heure et par sens sur l'entier du territoire). Le NStCM avec un matériel âgé de 68ans et roulant à 40km/h mettra en place un horaire reprenant partiellement les standards du cadencement en assurant au mieux les correspondances avec les CFF en gare de Nyon.

Avec l'arrivée d'un matériel apte à 70km/h et des améliorations de l'état de la voie il fut possible dès 1986 d'assurer le cadencement horaire.

Comme déjà dit dans la présentation de la ligne, aujourd'hui nous avons:

- cadence horaire Nyon-La Cure
- demi-horaire Nyon-St-Cergue
- au quart d'heure en heures de pointes Nyon-Genolier

Soit la mise en service de **108 trains par jour** sur la ligne sans compter les éventuels trains de service et de l'infra.

## FAQ?

- **Comment : d'un point de vue technique mais aussi de gouvernance** (quels acteurs ont fait et font quoi ?)

En tant que GI, NStCM est responsable de l'état de son réseau. L'Office Fédéral des Transports (OFT) est organe de surveillance qui accorde ou non, tous les 5 ans les agréments de sécurité qui permettent à une ETF de fournir des prestation de transport.

En tant qu'ETF, NStCM, assure des prestations de transport définies dans son mandats de prestation. L'OFT est organe de surveillance qui accorde ou non, tous les 5 ans les certificats de sécurité qui permettent à une ETF de circuler sur un ou plusieurs réseaux.

## FAQ?

### - Y a-t-il une "méthode suisse" et/ou du cas par cas ?

La méthode Suisse est décrite dans la question précédente. Le fait que chaque société est à la fois GI et ETF en fait une force. Elles sont intégrées au tissu social et économique de leur région d'influence. Les sociétés ne se cherchent pas la guerre mais font ce qu'elles ont à faire pour la satisfaction de leur population avec l'établissement de correspondances sur le réseau national ou les autres réseaux régionaux ou de transports locaux. Si elles sont raccordées entre elles il n'est pas impossible de voir des prestations commune de plusieurs ETF sur un même tronçon sans que le client n'ait à s'occuper de savoir si son billet est valable ou pas.

### - Résultats : quel trafic observé vs trafic prévu ?

Une fréquentation en augmentation continue, depuis 40 ans, avec recherche continue d'amélioration des structures d'accueils et de confort des moyens de transports.

## FAQ?

### - **Quelle qualité de service ?**

Respect des horaires, propreté des trains et des gares, assurance du bon maintien des installations et du matériel. Tous les mois des inspections de la part des commanditaires sont réalisés pour l'édition d'un rapport national du système de management de la qualité (QMS). Ceci est raccord avec les opérations de validation ISO de nombreuses entreprises de transports.

### - **Est-ce que les clients et acteurs de la gouvernance sont satisfaits des choix réalisés ?**

Chaque année depuis la création du QMS, le NSTCM sort très bien classé. Nous pouvons dire sans nous tromper et sans gloriole exagérée que nous répondons aux attentes de nos clients et commanditaires.

Mots de la Fin

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**