

## La Côte

# Le train rouge vit une mue à 300 millions

## Mobilité

**La Compagnie du Nyon-Saint-Cergue-Morez et les Transports publics nyonnais dévoilent leur stratégie pour les années 2020-2030**

Yves Merz Textes

«Nos entreprises Nyon-Saint-Cergue-Morez et Transports publics de la région nyonnaise sont à un tournant de leur histoire», a déclaré leur directeur, Richard Zaugg, à l'occasion d'une rencontre avec les commanditaires, autorités politiques et partenaires mercredi à Saint-Cergue. Grâce aux fonds d'investissement ferroviaire et au fonds FORTA, votés par le peuple, la compagnie du train rouge va pouvoir investir plus de 300 millions de francs pour son développement et sa modernisation.

Devenu centenaire en 2016, le train du Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) a déjà entamé sa mue avec l'acquisition de nouvelles rames et le passage au quart d'heure entre Nyon et Genolier en 2015. Mais c'est le premier coup de pioche donné cet automne à la construction d'un nouveau dépôt ferroviaire et centre administratif à l'Asse, près du Paléo, qui marque le début d'une période de grosses transformations qui va s'étendre sur une douzaine d'années.

## Emménagement en 2022

La réalisation du nouveau dépôt, devisé à 64 millions, sera terminée début 2022. Le déménagement de tout le matériel entreposé dans le hangar des Plantaz au nord de la ville de Nyon se fera en cours d'année. Le futur bâtiment, qui pourra abriter cinq rames, les ateliers de maintenance, les unités de lavage et tous les véhicules de service, fera 80 mètres de long sur 50 de large. La direction et l'administration seront également relogées à l'Asse. Dès lors, courant 2022, la compagnie pourra se faire livrer six



Les quatre nouvelles rames reçues en 2015 seront complétées par six autres rames modernes en 2022. PATRICK MARTIN

nouvelles rames à 42 millions de francs. Cela signifiera la disparition de l'ensemble du matériel roulant de l'ancienne génération. De gros travaux d'infrastructures devront accompagner ces acquisitions, au niveau des voies et des ouvrages d'art, ainsi que dans toutes les ga-

res et haltes, où les quais seront adaptés aux personnes à mobilité réduite et l'accueil sera amélioré.

## Une «chance historique»

Plus loin dans le temps, à l'horizon du changement d'horaire des CFF en 2025, la compagnie étudie

une double voie entre le nouveau dépôt et Trélex, afin d'avoir un point de croisement dynamique. Ces aménagements représentent la partie visible des investissements. Il y aura aussi une importante modernisation des systèmes de sécurité, des contrôles de la

marche des trains, et de l'information aux voyageurs.

Richard Zaugg se réjouit d'avoir «la chance historique» de réaliser ces très gros investissements. Mais il rappelle qu'il s'agit aussi d'un énorme défi à relever. Pour que le NStCM reste finan-

## En dates

**1916** La ligne Nyon-Saint-Cergue est ouverte à l'exploitation.  
**1982** Le Conseil fédéral décide de maintenir ce chemin de fer.  
**2015** Nouvelles rames et passage au quart d'heure.  
**2019** Chantier du dépôt ouvert.  
**2021** Rénovation de la gare de Genolier.  
**2022** Dépôt de l'Asse terminé et arrivée de six nouvelles rames.  
**D'ici à 2031** Rénovations des gares.

ble par la Confédération, il faut répondre à deux critères: le degré de couverture des charges doit rester égal ou supérieur à 20%, et le taux de fréquentation des usagers doit rester suffisamment élevé. Depuis 2015, cette fréquentation a augmenté de 34%, mais les recettes seulement de 3,1%.

«On passe du tout local ou régional au profit d'un alignement sur un modèle cantonal et national»

**Richard Zaugg** Directeur du NStCM et des TPN

D'autre part, recevoir 70% des fonds de la part de la Confédération (28,3%) et du Canton de Vaud (41,7%), et «seulement» 19% des Communes, entraîne un changement de paradigme au niveau de la gouvernance. Le directeur explique qu'en plus d'une standardisation du matériel roulant et des systèmes informatiques, les entreprises de transports publics doivent appliquer des processus de fonctionnement et suivre des contrôles de qualité communs. «Ainsi, on passe du tout local ou régional au profit d'un alignement sur un modèle cantonal et national.»

En d'autres termes, cette immense manne financière est bienvenue mais impose de profondes mutations au sein de la compagnie.

## Deux bus hybrides ont été commandés à Nyon

● Les Transports publics de la région nyonnaise (TPN), société qui appartient à 100% à la Compagnie du Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM), ont déjà vécu leur révolution, notamment avec le passage des bus à la cadence au quart d'heure en ville de Nyon. En 2017, elle s'est également dotée

d'un centre de gestion du trafic. Président du conseil d'administration de cette société fille du NStCM, Claude Uldry, municipal à Nyon, se réjouit du succès de ce passage au quart d'heure et de l'impressionnante augmentation de la fréquentation sur les lignes

urbaines et suburbaines. Désormais, il estime que les TPN ont trois défis à relever: assurer une desserte correspondant au développement urbanistique de nouveaux quartiers; poursuivre les investissements dans les infrastructures permettant une bonne

cadence des bus; et acquérir des bus plus respectueux de l'environnement. «Un contrat a été signé pour deux bus hybrides, annonce-t-il en primeur. Mais il faudra de gros moyens pour renouveler l'ensemble de notre flotte.»  
**Y.M.**