

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 112 (1986)
Heft: 3

Artikel: La modernisation du Nyon-Saint Cergue-La Cure
Autor: Rickli, Bernard / Kallmann, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75965>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La modernisation du Nyon - Saint-Cergue - La Cure

par Bernard Rickli, Nyon ; interview : Roland Kallmann, Genève

Le 23 décembre dernier, le chemin de fer à voie métrique Nyon - Saint-Cergue - La Cure mettait en service sur toute la ligne un nouveau matériel roulant, déjà essayé depuis octobre dernier sur le tronçon Saint-Cergue - La Cure. Simultanément, la tension d'alimentation a été ramenée de 2200 à 1500 volts, norme ferroviaire suisse pour le courant continu.

Cette étape historique marque l'aboutissement d'une longue lutte, d'abord pour le maintien, puis pour la modernisation d'une ligne ferrée à la double vocation touristique et de desserte régionale. Si elle consacre la disparition d'un matériel aujourd'hui hautement pittoresque (exception faite de courses spéciales), elle permet aux usagers d'accéder au confort et aux prestations du chemin de fer moderne. En octobre dernier, le directeur de la compagnie, M. Bernard Rickli, a accordé une interview à notre correspondant Roland Kallmann ; il s'est exprimé en détail sur les problèmes liés à la modernisation et sur les perspectives qu'elle ouvre à la ligne.

1. Incidences du nouveau matériel sur l'exploitation

La première automotrice d'une série de cinq a été livrée le mercredi 25 septembre à Trélex, venant de Vevey par la route. Il peut paraître surprenant pour une compagnie ferroviaire de se faire livrer le matériel par la route, alors que le fabricant mécanicien, les Ateliers de constructions mécaniques de Vevey, est raccordé à la voie normale et que le Nyon - Saint-Cergue dispose d'une voie CFF à Nyon. Pourquoi ce mode de livraison ?

Parce que nos installations de voies à la gare de Nyon ne permettent pas un déchargement sur les voies des CFF. Nous avons en effet des voies parallèles, mais nous n'avons aucune voie qui arrive en bout de la voie CFF. Nous avons fait des recherches et sommes arrivés à la conclusion que soit nous investissions un montant de plusieurs dizaines de milliers de francs pour créer une voie qui viendrait à l'intérieur de la voie CFF adjacente, soit nous devons nous passer d'une liaison avec les CFF et envisager des transports routiers. Le coût de la voie à créer était beaucoup plus important que celui des transports routiers du nouveau matériel roulant devant nous être livré. Alors une petite précision à ce sujet : n'avez-vous pas eu de problème avec la livraison du chasse-neige-tracteur, arrivé en mars 1984 par la voie ?

Pas de problèmes, car la masse du chasse-neige Beilhack est la moitié de celle d'une automotrice et la longueur également, ce qui fait que nous avons pu louer une grue pour lever le tracteur du cadre transporteur et le poser sur notre voie. Il s'agit donc essentiellement d'un problème de logistique des transports.

Le nouveau matériel - cinq Be 4/4 et cinq Bt - est prévu pour la tension de 1500 V, alors que la tension actuelle depuis 1916 est de 2200 V. Comment se dérouleront les essais de mise en service ? Pour quand est

prévue la conversion de l'exploitation et comment aura-t-elle lieu ?

Les essais de mise en service devraient commencer la semaine prochaine (Réd. : la première sortie en ligne eut lieu le mercredi 9 octobre 1985), nous attendons encore une pièce pour le dispositif pneumatique de la première machine. Lors de la livraison de cette pièce les essais commenceront sans délai. Comment organiser la séparation des deux tensions ? Nous avons créé une section neutre à l'entrée en gare de Saint-Cergue et nous pouvons travailler avec une alimentation à 2200 V de Nyon jusqu'à l'entrée de la gare de Saint-Cergue, une section neutre, ensuite une alimentation à 1500 V de Saint-Cergue à La Cure. Pendant la période d'essai, l'exploitation courante sera supprimée entre Saint-Cergue et La Cure et remplacée par un

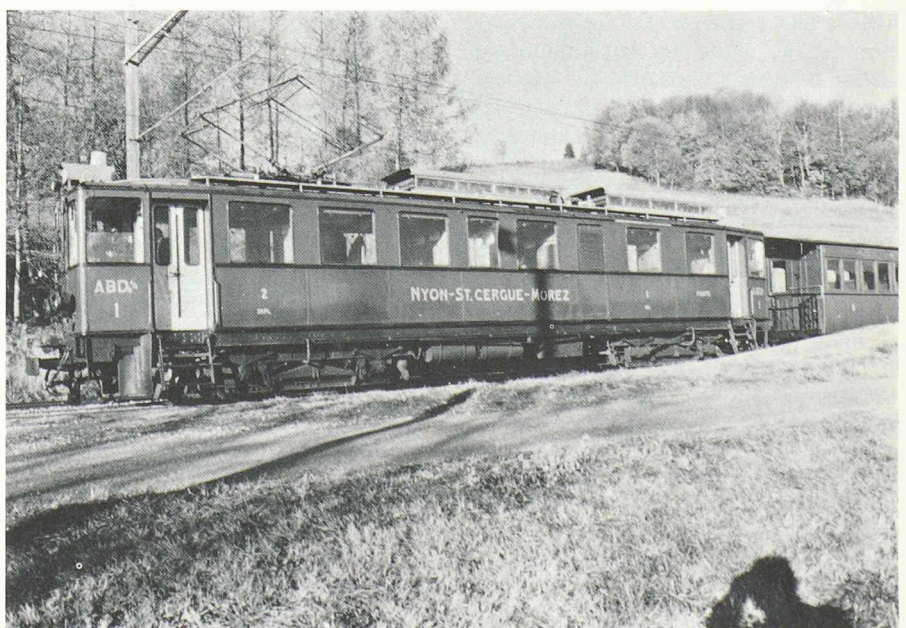
minibus. Les trains Nyon - Saint-Cergue assurés avec l'ancien matériel entreront sur l'élan et pourront être alimentés à 1500 V pour les manœuvres en gare de Saint-Cergue.

La conversion ultérieure de l'exploitation est envisagée tout d'abord dans un premier temps suite à la reconnaissance par l'Office fédéral des transports de l'automotrice 201 actuellement livrée, puis de ses deux sœurs lorsqu'elles nous parviendront, et se fera entre Saint-Cergue et La Cure avec le nouveau matériel, entre Nyon et Saint-Cergue avec l'ancien matériel. Les voyageurs changeront de train à Saint-Cergue. Lors de la livraison de la quatrième automotrice, prévue vers le 15 décembre, nous pourrons passer l'ensemble de la ligne à une alimentation en 1500 V et desservir Nyon - La Cure d'un jour à l'autre avec le nouveau matériel.

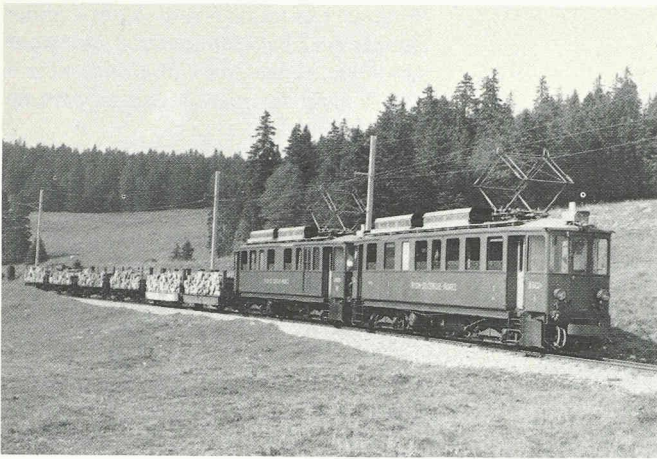
La nouvelle unité normale de matériel sera composée d'une Be 4/4 et d'une Bt, toutes deux dépourvues de compartiment-fourgon. Comment est prévu le transport de la poste, des bagages accompagnés, des vélos ? Deux wagons couverts GFM ont été acquis l'hiver passé. A quels usages sont-ils destinés ?

Commençons par les deux wagons GFM destinés à remplacer deux de nos wagons hors d'usage pour cause de vieillesse. Leur incorporation dans les trains de voyageurs n'est pas prévue, parce que la vitesse maximale autorisée pour les wagons marchandises à deux essieux comme les nôtres ou ceux du GFM est de l'ordre de 40 à 45 km/h, ce qui est totalement incompatible avec notre trame horaire future.

Le transport de la poste et des bagages accompagnés dans le matériel nouveau est un problème qui est apparu depuis une année et demie, pas tellement le pro-



De 1916 à 1985, la totalité du trafic a été assurée par du matériel roulant d'origine. L'aspect général des véhicules a peu varié, hormis le montage sur le toit de résistances pour le freinage rhéostatique et l'installation de portes sur les plates-formes. L'équipement électrique BBC, qui passait pour très puissant en 1916 avec ses 4 × 74 KW, est demeuré pratiquement inchangé.



Le transport du bois constitue l'essentiel du trafic de marchandises. Selon les possibilités, les trains de voyageurs acheminaient un ou deux wagons. Cette double traction par les motrices 1 et 10 d'un train de six wagons de bois sur le plateau de la Givrine, en septembre 1985, constituait une exception. (Photos R. Kallmann.)



La ligne traverse des paysages idylliques; l'automotrice 10 traverse le pont de l'Asse en tête d'une composition de deux voitures «impériales» et de trois «petites», en septembre 1985. Les conditions pour le tournage de films se déroulant entre 1900 et 1950 seront maintenues grâce à la préservation d'une motrice et de trois «impériales».

blème de la poste, qui nous était connu, mais surtout le problème des vélos: depuis deux ans, l'écologie aidant, le transport des vélos a pris une importance assez énorme, surtout pour une ligne montante, dont les gares du sommet sont des tremplins de départ pour les randonnées en direction de la vallée de Joux, de la France, ou de nouveau vers Genève par les cols de la Faucille et de la Givrine. Là, nous avons un problème qui n'est pas encore digéré, surtout pour les vélos accompagnant des groupes, où nous devons malheureusement introduire des restrictions de trafic. Le problème de la poste n'est pas pénible: elle est principalement composée de sacs et de petits colis et nous prévoyons d'utiliser la voiture-pilote ou l'automotrice des trains transportant la poste, lequel véhicule sera alors interdit aux voyageurs et à la disposition exclusive de la poste.

Le trafic des marchandises sera dès mai 1986 totalement éliminé des trains de voyageurs en raison d'une incompatibilité d'attelage que nous ne pensons pas éliminer et d'une incompatibilité de vitesse maximale respective que j'ai déjà mentionnée avant. A ce moment-là, nous aurons la circulation quotidienne d'un train de marchandises tracté par une ancienne automotrice à la vitesse de 18 à 25 km/h à la montée.

2. Conservation du matériel historique

La NSStCM est l'avant-dernier chemin de fer en Suisse, avec l'Aigle - Le Sépey - Les Diablerets, à utiliser jusqu'à présent exclusivement du matériel roulant dont la construction remonte à l'époque de la Première Guerre mondiale. Ce matériel sera prochainement disponible. Actuellement, le parc ancien - hormis les deux voitures 41 et 42 provenant du Biel - Tafelern - Anet (Ins) comporte cinq automotrices, cinq petites remorques, trois grandes remorques, et les quatre célèbres voitures dites impériales, provenant de France, des chemins de fer de

la Haute-Saône, dont la plus ancienne date de 1902. Vous avez certainement déjà reçu de nombreuses demandes pour la conservation de ce matériel sur des chemins de fer touristiques. Pouvez-vous nous dire quelles seront les répartitions externes et internes prévues?

Partiellement. Nous aurons tout d'abord une conservation de trois des quatre voitures impériales, la quatrième étant en mauvais état, serait conservée comme réserve de pièces de rechange. Nous désirons conserver deux automotrices, l'une pour les circulations touristiques avec les trois impériales, l'autre pour la traction des trains de marchandises quotidiens. Il nous reste donc trois automotrices, l'une est déjà attribuée au chemin de fer de La Mure à la demande du Conseil général du Département de l'Isère. Notre Conseil d'administration a approuvé cette cession à la fin du mois de septembre. Avec cette machine partiront les trois grandes voitures et deux petites voitures sur la ligne Saint-Georges-de-Commiers - La Mure, près de Grenoble. Nous prévoyons la conservation d'une ou deux petites voitures pour en faire des wagons-réfectoires et de matériel de service de la voie. Il reste donc deux automotrices et une petite remorque, qui pourront être cédées. La demande était importante pour les voitures, surtout pour les impériales, lesquelles ne quitteront pas la compagnie. Au vu du matériel restant, nous allons contacter les différents chemins de fer touristiques et organisations qui s'intéressaient à une acquisition.

En admettant que vous en ayez eu un nombre suffisant, combien d'impériales auriez-vous pu céder à travers toute l'Europe?

Je n'ai pas fait le compte exact, nous ne devons pas être loin de la trentaine!

Le NSStCM avait une clientèle touristique venant de France, spécialement attirée par l'ancien matériel désuet. Organisez-vous les prochains étés une ou deux fois par semaine au départ de La Cure une circulation en impériales, au besoin remorquées par une machine moderne?

Cette compatibilité entre les types de véhicules est virtuellement exclue dans un premier temps; dans un deuxième temps il faudra voir l'incidence de notre promotion sur le tourisme français en particulier. Nous vendons maintenant un produit, nous ne faisons plus du transport pour transporter, nous vendons un produit qui s'appelle «Une journée à Yvoire à travers la Suisse» et une grande partie du tourisme français venant des Rousses va à Yvoire. Nous ne sommes pas en mesure d'appréhender pour l'instant si le tourisme se détournera du chemin de fer en fonction de la modernisation ou s'il sera plus attiré par le voyage ferroviaire, même dans un matériel moderne, et l'excursion en bateau sur Yvoire ou s'il se désintéressera. Je n'ai pas la possibilité pour l'instant de répondre. Les contacts que nous avons eus avec des voyageurs venant des Rousses montrent qu'ils ne semblent pas être traumatisés par une modernisation du matériel. Evidemment, le côté rétro du petit train rouge est un élément d'attraction supplémentaire, mais ce n'est probablement pas le seul facteur. En 1986, la circulation de trains touristiques sera virtuellement exclue par suite du recyclage du personnel et de mise au propre du nouveau matériel, mais elle n'est pas à exclure pour 1987.

L'impériale n° 7 était avant sa venue sur le Morez - La Cure dans les années trente la voiture-salon des chemins de fer de la Haute-Saône. C'est la seule qui ait quatre fenêtres latérales donnant sur les plate-formes. Laissez-vous cette voiture dans son état actuel de 2^e classe ou envisagez-vous de reconstituer ultérieurement l'intérieur en voiture-salon style début du XX^e siècle?

Honnêtement, j'ai beaucoup de peine à répondre à cette question. Il serait souhaitable de la rétablir, cela dépendra de nos disponibilités en personnel, puisque nous avons avec la venue du nouveau matériel retardé toutes les révisions du matériel marchandises, qui occuperont tout le personnel de l'atelier pendant deux ans. Plus tard, nous pourrions nous

occuper des voitures impériales conservées en les passant en révision générale et c'est à ce moment-là, vers 1988, que nous pourrions décider ce que nous ferons.

3. Cuvaloup : une vocation touristique

Lors d'une étude sur la modernisation, réalisée par votre compagnie, à la fin des années septante, on présenta un projet de prolongement de la voie ferrée La Givrine - Cuvaloup, lequel ne pouvait pas bénéficier de subventions fédérales, car n'étant pas d'intérêt général, mais touristique. Que prévoyez-vous pour mieux atteindre Cuvaloup et augmenter l'attrait du train ?

Nous nous sommes rendu compte maintenant, avec le changement de tension et la dotation de matériel roulant, que celle-ci serait suffisante pour le concept développé, mais ne permettrait pas de mettre à disposition une automotrice supplémentaire pour assurer soit des navettes sur La Cure lorsque les trains venant de Nyon iraient à Cuvaloup, soit sur Cuvaloup lorsque ces trains iraient à La Cure. Dans les années septante on pensait conserver la tension de 2200 V, ce qui nous aurait laissé au moins une vieille automotrice pour faire ces navettes. La liaison en direction de Cuvaloup est hautement souhaitable, pour l'instant elle n'est pas envisagée par une liaison ferroviaire pour deux raisons : 1. Nous avons ce problème de matériel insuffisant, ce qui nous obligerait à l'acquisition d'une machine supplémentaire ; 2. L'étude des années septante prévoyait un droit de superficie gratuit accordé par les propriétaires du sol pour établir la ligne. Les promoteurs de l'époque ont totalement oublié que ce mode de faire est proscrit par la loi fédérale sur les chemins de fer, qui nous oblige à être propriétaire de nos infrastructures. Les coûts estimés alors ne comprenaient pas l'acquisition du terrain. On comptait alors avec une armature légère de la voie avec du matériel de réemploi. Le matériel nouveau, avec une vitesse maximale de 70 km/h, nécessite

du rail de 36 kg/m sur une infrastructure lourde. On envisageait aussi de récupérer les poteaux en bois pour la ligne de contact ; ce serait une hérésie de construire ainsi ce nouveau tronçon alors que toute la ligne est équipée d'une caténaire suspendue à des mâts métalliques. Pour toutes ces raisons, le coût de la bretelle La Givrine - Cuvaloup se monterait actuellement aux environs de 5 millions de francs, alors qu'une liaison par télésiège se ferait pour moins de la moitié de ce prix.

Pour pallier cette difficulté d'exploitation en Y, un bureau technique de Lausanne nous a fait parvenir il y a 18 mois une étude assez intéressante, qui consisterait à détourner la ligne La Givrine - La Cure par Cuvaloup pour rejoindre ensuite La Cure. C'était «jouable» sur un plan technique et sur le plan financier, mais cela ne l'est plus sur celui de l'exploitation, parce que les temps de parcours futurs nous assurèrent des liaisons Nyon - La Cure en 52 minutes, donc une condition adaptée à un horaire cadencé. Le détour systématique de tous les trains par Cuvaloup nous amenait un temps de parcours de 57 ou 58 minutes, ce qui rendait cette liaison incompatible avec l'horaire cadencé. Pour l'instant, nous ne sommes pas en mesure de financer le moindre centime de cette liaison ; c'est malheureux, mais lorsque nous pourrions la financer, nous choisirons probablement le télésiège pour une raison de coût. On en reste pour l'instant aux navettes par bus La Cure - Cuvaloup. A mon grand regret !

4. Le trafic marchandises

Le 1^{er} janvier 1985, les CFF ont introduit le nouveau concept de transport Cargo domicile pour les marchandises de détail. Le Nyon - La Cure y participe dès le début et se signale sur la carte synoptique générale par sa grande densité de gares ouvertes à ce trafic, pour lequel d'ailleurs une camionnette a été acquise. Comment s'est développé ce nouveau service routier de desserte domici-

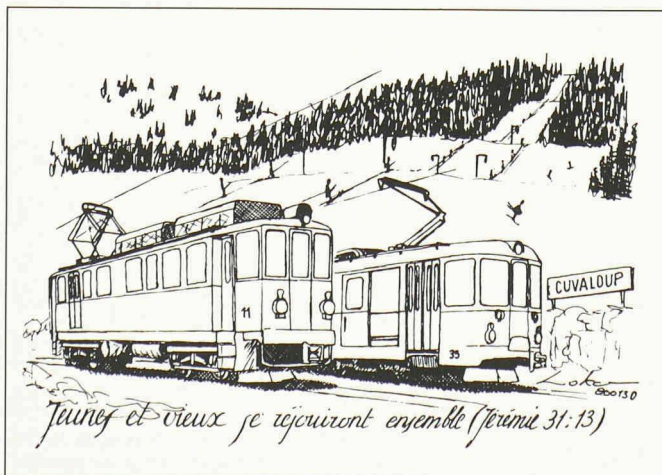
liaire pour votre compagnie ? Qu'en attendez-vous pour l'avenir ?

Notre service de marchandises de détail a toujours été très faible. Nous avons une zone sans industrie, nous n'avons pas d'expédition potentielle que nous pourrions acquérir. Notre desserte domiciliaire est axée sur la distribution des arrivages à Nyon ; grâce au faible trafic que nous avons, nous avons pu nous contenter d'investissements insignifiants en achetant une fourgonnette à quatre roues motrices et nous utilisons un agent du chemin de fer pour les livraisons. Il est disponible à la minute durant son temps de présence. Le restant de la journée, il est occupé à différentes tâches au dépôt des Plantaz. Cette modestie du trafic n'a pas exigé d'investissements lourds et nous permet de conserver une desserte par fer de La Cure, qui a le plus de trafic marchandises, et une desserte mixte rail/route de Saint-Cergue suivant les arrivages.

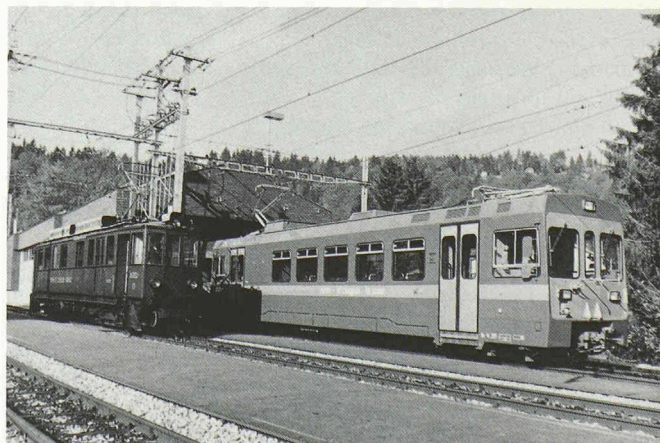
Vous faites mention de la grande densité de gares centres (rires du directeur) : celle-ci n'est pas justifiée par le trafic, mais répondait à une volonté politique au départ, pour ne pas faire peur aux communes et à nos administrateurs. La gare centre de Trêlex a été supprimée à partir du 1^{er} août 1985.

Le trafic marchandises par wagons complets était en régression ces dernières années. L'essentiel demeure constitué par du bois de râperie. Il semble qu'en 1985 les transports de bois ont été particulièrement importants. Est-ce un effet passager ou est-ce un retour du transport au rail ? La petite zone industrielle de Trêlex ne verra pas le jour avant de nombreuses années, on peut donc admettre que le transport des marchandises restera stationnaire à l'avenir.

Exact, le transport de bois est un élément sur lequel nous n'avons, même par des moyens concurrentiels intéressants, aucune possibilité d'intervention, puisque pratiquement la totalité du bois de râperie de notre région est transporté par les transbordeurs directement sur Glandon - Eysins. Ce n'est que lorsque les

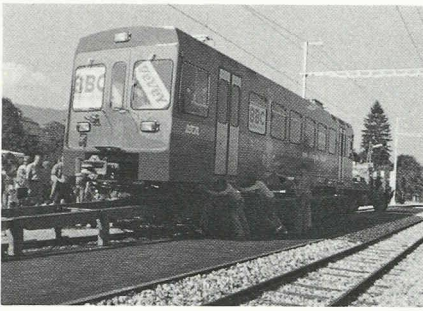


Alors que l'on pensait encore garder la tension de 2200 V et utiliser l'ancien matériel en renfort pour la desserte de Cuvaloup par le rail, le dessinateur genevois Loko illustre cette vue par l'image et par une citation biblique (extrait d'une série de caricatures de 1980).



La réalité de l'automne 1985, vue à Saint-Cergue : L'ancien matériel - ici l'automotrice 11 - assure la desserte de la ligne entre Saint-Cergue et Nyon, sous 2200 V, alors qu'une nouvelle rame - avec la motrice 202 - est déjà en service sur le tronçon Saint-Cergue - La Cure, sous 1500 V.

(Photo BBC.)



Trélex, 26 septembre 1985 : déchargement de la première automotrice Be 4/4 201, arrivée de Vevey par la route, pour les raisons exposées par M. Rickli.

(Photo J. D. Cerutti.)

CFE ne sont pas en mesure de fournir des wagons ou l'Hespa (organisation du cartel du bois) des autorisations immédiates et que les transporteurs ont du temps disponible que des wagons nous sont commandés pour être chargés chez nous. Nous sommes désarmés vis-à-vis du transport du bois, lequel est lui-même influencé par le marché, assez maussade ces derniers temps.

Vous avez évoqué la zone industrielle de Trélex, c'est plutôt une zone artisanale qu'industrielle. Il n'est pas prévu de la relier au rail. A court terme, c'est-à-dire aussi longtemps que notre infrastructure ne sera pas fortement améliorée, nous ne pourrions pas espérer de nouveaux transports de marchandises, si ce n'est de façon tout à fait marginale.

Quel est l'essentiel des transports en direction montante ?

Pour La Cure, nous avons quelques wagons d'outillage par année, venant souvent des pays de l'Est et transitant par la France, quelques wagons de sel pour l'entretien hivernal des routes et quelques wagons pour l'armée lorsque des cours sont organisés à Arzier. Dans le sens descendant, c'est presque exclusivement du bois et exceptionnellement un wagon d'arbres au départ de Genolier. *Malheureusement, on peut dire que le chemin de fer est simplement la solution de réserve pour le transport du bois.*

En partie, c'est exact. Le trafic que nous avons, qui n'est pas ce trafic de réserve, est un peu un trafic qui nous est accordé comme une aumône par les communes propriétaires des forêts.

L'augmentation du trafic de bois en 1985 n'est-elle pas due à une exploitation plus intense des forêts ou à un retour au chemin de fer. Est-ce un hasard ?

Au hasard où à une surcharge des transporteurs routiers. Il ne faut pas exagérer cette augmentation : jusqu'aux mois de mai et juin 1985 le transport du bois a virtuellement été nul. Nous nous sommes trouvés tout d'un coup, surtout en août, septembre et au début d'octobre, devant une montagne de bois à transporter. Cette montagne de transport ne fait que de nous amener une situation moyenne

normale sur l'ensemble de l'année, car pendant plus de six mois le trafic est resté nul !

5. Le trafic voyageurs : perspectives

Le trafic des voyageurs, après avoir connu une augmentation très sensible de 85% de 1970 à 1981 en passant de 244 420 à 452 769 voyageurs, a ralenti sa progression avec l'introduction de l'horaire cadencé en juin 1982. Avec le nouveau matériel, l'offre sera améliorée, par le raccourcissement des temps de parcours, Nyon - La Cure à 52 minutes au lieu de 63 minutes actuellement, et par l'augmentation du nombre de circulations, dont même certaines deviendront directes. Quels sont vos pronostics pour les prochaines années ?

Il est très difficile de faire des pronostics qui puissent être étayés par des éléments concrets. J'aimerais vous situer cette difficulté en vous rappelant que la commission Philippin, qui a dû se prononcer en 1972-1974 sur le maintien ou le remplacement du chemin de fer, a estimé alors que le trafic annuel tournait autour du quart de million de voyageurs et que les pronostics maximaux d'augmentation du trafic avec du nouveau matériel était de l'ordre de 12,5%, ce qui était déjà considéré comme excellent ! Donc une situation optimale avec du nouveau matériel, avec 300 000 voyageurs annuels. Deux ans après le dépôt de ce rapport, nous avons atteint une augmentation plus importante de trafic, avec le matériel de 1916 ! L'augmentation de 85% entre 1970 et 1981 est due à plusieurs facteurs :

1. Une meilleure approche de la commercialisation du produit que nous vendons.
2. Une augmentation considérable du nombre de trains. En 1970 nos trains parcouraient 174 800 km, en 1981, 203 862 km.

Il y a également une augmentation des km-trains, qui est moins forte que l'augmentation de nos voyageurs. L'augmentation des km-convois dès le mois de juin 1986 sera d'environ 40% de trains. Nous avons essayé de bien cerner les besoins de notre clientèle ; malheureusement je ne sais pas dans quelle mesure nous aurons droit à une augmentation aujourd'hui quantifiable. Je pense qu'il n'est pas utopique, compte tenu de la situation géographique de la région, de considérer que sans développement de l'infrastructure - c'est-à-dire cette liaison par télésiège entre La Givrine et Cuvaloup - nous aurons assez rapidement une augmentation de 10 à 25% d'ici à l'an 1988. Dans le cadre de l'horaire *Rail 2000*, on peut admettre sans autre une augmentation du trafic de 50% à long terme par rapport à l'état actuel, ce qui nous semble très réaliste.

Un élément nous est extérieur : c'est l'ouverture le 1^{er} avril 1987 de la ligne Genève-Cornavin - Aéroport de Coin-

trin, qui devrait aussi contribuer à cette augmentation, ne serait-ce que par le nombre de places de travail qui se trouvent aujourd'hui déjà à Cointrin et sont atteintes aujourd'hui trop facilement par la route en comparaison avec le rail, mais qui posent le problème des places de parc à Cointrin.

Avec les trains directs, nous aurons une bonne possibilité. Je vous cite un exemple : pour la station des Rousses, nous avons fait une étude de marché. On arrive à un temps de parcours, Cointrin - La Cure, très compétitif de une heure et quart. Nous devenons compétitifs également pour un marché que nous n'avons jamais eu, le marché touristique des Rousses que nous espérons obtenir dès la mise en service de la ligne de l'aéroport.

Le trafic de pointe hivernal des fins de semaines constitue toujours une part plus petite de votre trafic total qui, rappelons-le, a augmenté de 85% de 1970 à 1981, alors que ce trafic de pointe est resté stationnaire. Comment voulez-vous favoriser ce trafic à l'avenir ? Le matériel commandé sera-t-il suffisant ?

Ce trafic de pointe était provoqué dans les années septante principalement par un manque du nombre de trains, je crois qu'il faut insister sur ce point. Evidemment, lorsque vous avez deux, voire trois trains permettant de monter les skieurs à Saint-Cergue et La Givrine un dimanche matin, ces trains seront condamnés à transporter chacun 200 à 300 personnes. Dès l'instant où nous avons augmenté d'une paire de trains le nombre de convois entre Nyon et La Givrine le dimanche, ce trafic de pointe s'est légèrement élargi. Actuellement nous avons planifié pour 1986 cinq paires de trains entre 7 h 30 et 11 h 40. Cette circulation accrue devrait nous permettre de limiter le nombre de voyageurs par train, sans que nous devions prendre des mesures de limitation poussées.

Vous avez évoqué un manque de matériel roulant en fonction de ce trafic ; je crois que cette crainte ne se justifie pas, pour une raison très simple : notre horaire prévoit la circulation de trois compositions du lundi au vendredi en fonction des abonnés - jusqu'à 8 heures - de nouveau trois compositions de 12 heures à 14 heures, et de 15 h 30 à 19 heures ; sinon deux compositions sont en service. Le samedi et le dimanche nous avons deux trains en route jusqu'à 15 h 30, ensuite trois de 15 h 30 à 19 h 30. Tout cela pour vous expliquer que le matin nous pourrions offrir les cinq trains évoqués avec deux automotrices tractant trois voire quatre voitures, c'est-à-dire plus de 300 places assises par train. Nous avions autrefois trois fois 300 voyageurs par train. Nous pourrions transporter des pointes, sans nécessiter plus de personnel et à moindre coût pour cinq trains de 300 voyageurs chacun le matin, c'est-à-dire des possibilités de transport presque doubles des possibilités antérieures.

6. Poursuite de la modernisation

Après la livraison du nouveau matériel roulant commencera une seconde étape de modernisation concernant le block de ligne et les ateliers. A combien se montent les investissements, donnez-nous quelques détails, sur quelles années seront-ils répartis ?

Vous évoquez, sans classement, des projets à court, moyen et long terme. Nous remonterons dans le temps futur et parlerons en premier lieu du court terme. Le court terme c'est l'acceptation par les Chambres fédérales du crédit cadre de 129 millions de francs, dans lequel un crédit de 5,6 millions de francs nous était affecté pour différentes tâches. (La part cantonale de ce crédit a été présentée et acceptée au Grand Conseil vaudois en novembre 1985. Réd.) Ce crédit est destiné pour sa majeure partie à la création du block de ligne avec une télécommande intégrale des circulations à partir de Saint-Cergue. C'est du court terme, puisque, si une mauvaise surprise ne vient pas mettre les bâtons dans les roues de nos prévisions, nous pourrions démarrer avec les travaux préparatoires, qui seraient la pose d'environ 20 km de caniveau, la construction des socles des signaux, la pose des signaux, la création des locaux à relais dans les gares. Nous devrions commencer cette étape en 1986, mettre en service un premier tronçon du block, probablement Nyon - Genolier, à la fin 1986 ou au début 1987 et voir la totalité de la ligne équipée au changement d'horaire de 1988. A côté de cela, nous avons également certains crédits votés pour la réfection totale des installations de voies de la gare d'Arzier en 1986 et celle de la gare du Muids en 1987. A l'issue des travaux de ces gares, l'ensemble des branchements de la ligne seront neufs, excepté ceux du dépôt. Voilà pour le court terme.

En développant ce programme, la gare d'Arzier ne devrait pas connaître de modifications fondamentales, simplement un allongement des voies, une modification de la position des branchements et la création d'un quai pour le chargement des ballasts. Par contre, la gare du Muids devrait être déportée d'environ 200 m en direction de Nyon pour mieux desservir un lotissement en construction, ce qui pourrait aussi augmenter notre impact sur le trafic voyageurs.

A court terme, nous avons encore des entretiens de bâtiments, un changement de branchement à Genolier et la suite des travaux de réfection de la voie sur deux tronçons de 1500 m chacun.

A moyen terme, c'est-à-dire au-delà de 1988, nous avons un programme de trois ans pour la reconstruction en rail de 36 kg/m de tous les tronçons encore équipés de rails 24 kg/m, c'est-à-dire encore 1500 m, qui se ferait en trois fois 500 m, ainsi que des travaux d'entretien appro-

fondis aux bâtiments et un gros morceau qui serait une nouvelle ligne pour entrer en ville de Nyon.

Nous avons présenté officiellement aux pouvoirs publics, qui ont accueilli très favorablement notre projet, un embranchement sur notre voie partant en dessous du pont de l'autoroute, entre l'autoroute et le dépôt des Plantaz, tournant pour partir plein ouest à travers la plaine jusqu'au village d'Eysins, et peu avant le village d'Eysins entrer sur une ligne à trois files de rails sur le tracé de l'ancienne ligne du Nyon - Crassier - Divonne pour arriver en gare de Nyon, où serait créé un quai 3. Cette ligne nous permettrait d'introduire un trafic de bogies transporteurs de wagons à voie normale. Ce serait alors la révolution de notre trafic marchandises, où nous serions susceptibles de regagner le transport des engrais, lequel se fait aujourd'hui en direction de Gland, où les paysans vont se servir au centre de l'Union des coopératives agricoles romandes et également un trafic non négligeable à espérer pour le transport des betteraves. Les paysans doivent actuellement descendre les betteraves avec des tracteurs et des chars avec un équipement de freins assez sommaire. Ils préféreraient rouler à plat de Gingins ou Chésereux vers Trélex ou Givrins, et même de Vich et Coinsins vers Genolier. Parallèlement à ce projet, qui devrait, si tout va bien, se concrétiser au début des années nonante, nous avons la construction d'un nouveau dépôt.

Là également, nous avons quelques options qui ne sont pas encore définitives. Nous pourrions construire ce dépôt-atelier sur le terrain des Plantaz, où est sis le dépôt actuel, soit sous forme partielle

en une première étape, puis nous démolirions l'ancien bâtiment pour une deuxième étape ; ou alors nous conserverions l'ancien dépôt comme remise et nous construirions un nouveau dépôt-atelier plus petit que nos prévisions. Voilà pour la première option, la seconde est de déplacer notre dépôt en direction de l'Asse, en deçà ou au-delà de l'autoroute. Le terrain n'est pas encore acheté, ni même défini. Cette solution nous permettrait de libérer les terrains au chemin de Bourgogne 16 en ville de Nyon. Cette option serait plus intéressante dans le cas de la création de la nouvelle ligne.

Dans le cas de la nouvelle entrée en gare de Nyon via Eysins, le tronçon actuel serait-il abandonné ?

Le tronçon actuel serait abandonné en tout cas entre Nyon et Les Plantaz, c'est un désir absolu de la commune de Nyon, qui aimerait viabiliser toute la place située au nord des voies des CFF. Le tronçon du raccordement à créer aux Plantaz serait conservé ou abandonné, suivant le site choisi pour la construction du futur dépôt-atelier.

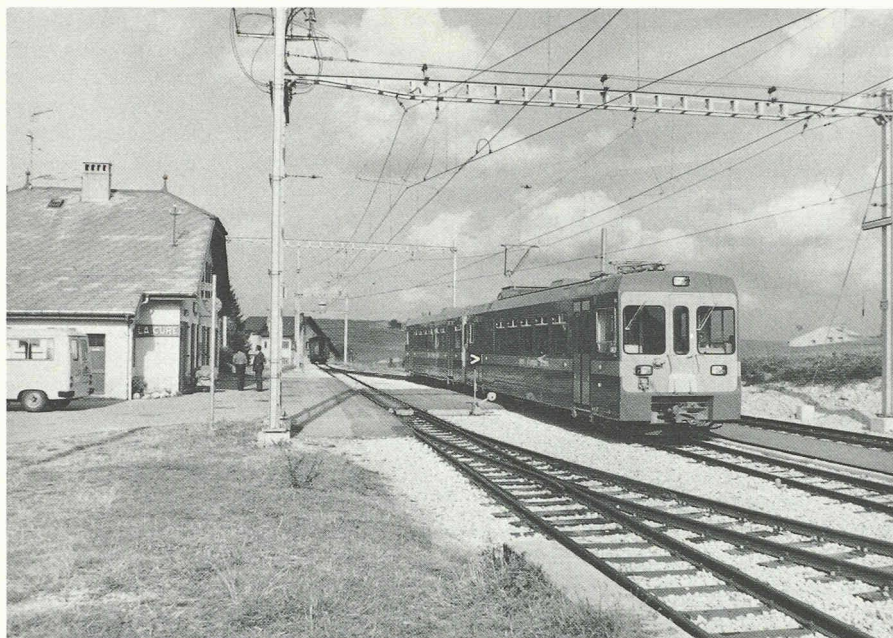
Le nouveau parcours sera plus long et permettra certainement des plus grandes vitesses. Quelle est l'incidence sur les temps de parcours ?

Selon une simulation, l'augmentation des temps de parcours devrait être de l'ordre de 15 à 20 secondes. Le nouveau tracé serait prévu pour une vitesse de 70 km/h, à l'exception d'une courbe à Eysins avec un ralentissement à 50 km/h, alors que le tracé actuel permet une vitesse maximale de 40 km/h en site propre et de 20 km/h sur le tronçon routier. L'allongement de la ligne se monte à 1500 m.



La première rame-navette, composée de l'automotrice Be 4/4 201 et de la voiture-pilote Bt 301, en service entre La Cure et Saint-Cergue. Elle représente l'unité de base pour les trains horaires. Grâce à leurs deux cabines de conduite, les automotrices peuvent aussi circuler seules. La possibilité de conduite en unités multiples par un seul agent, permet à un train comportant deux motrices et quatre voitures de transporter 896 personnes, dont 436 en places assises.

(Photo BBC.)



Une rame-navette à La Cure, station terminale de la ligne depuis l'abandon du tronçon français conduisant à Morez et son remplacement par une ligne d'autobus. L'apparition de matériel ferroviaire moderne a réveillé chez les usagers d'outre-frontière de grands regrets quant au transfert à la route... (Photo BBC.)

Nous arrivons au terme de cet entretien que vous avez bien voulu nous accorder. M. Bernard Rickli, nous vous remercions, et avant de clore, nous vous laissons encore une fois la parole.

Je vous remercie d'être venu m'interroger. En guise de conclusion, je veux simplement préciser quelques points non développés dans le cadre de cet échange de questions et de réponses précis.

Nous avons évoqué le problème du transport des bagages, principalement des vélos, qui nous entraînera conjointement avec la conception Rail 2000, qui nécessitera la circulation de quatre rames aux

heures de pointe et un accroissement du matériel roulant. Nous prévoyons de demander aux pouvoirs publics des crédits pour les années 1988 à 1992 pour l'acquisition d'un fourgon automoteur supplémentaire, dont la partie électrique, les bogies et le maximum des composants de la caisse seront interchangeables avec ceux du matériel actuellement en livraison. Nous adjoindrions à ce De 4/4 une voiture-pilote avec un compartiment fourgon (BDt) et transformerions une des deux voitures ex-BTI en voiture de commande, de façon à former une composition supplémentaire complète.

Bibliographie

Brève histoire de la ligne et description du matériel roulant, Eisenbahn-Amateur, nos 9-11/1973 et 3-4/1974.

Le chemin de fer Nyon - Saint-Cergue - Morez, ligne internationale à voie métrique, par Michel Rubin, 1976.

La modernisation du NSStCM (nouveau matériel roulant Be 4/4 201-205 et Bt 301-305), par Roland Kallmann, Ingénieurs et architectes suisses n° 10 du 10 mai 1984.

Le chemin de fer à courant continu 2000 volts Nyon - Saint-Cergue - La Cure (Suisse), Revue BBC n° 8/9, août septembre 1978.

Vous avez évoqué le trafic de pointe, mais vous ne faites pas mention du trafic d'abonnés, qui est notre gros trafic, puisqu'il représente les deux tiers des voyageurs transportés. Le concept Rail 2000 verra la circulation d'un train direct toutes les 30 minutes entre Genève et Lausanne avec arrêt à Nyon vers l'an 2000; nous devrions pouvoir, et je crois que c'est impératif pour notre survie et notre développement, offrir des correspondances pratiquement toutes les demi-heures, sinon jusqu'à La Cure, du moins jusqu'à Arzier, qui représente la fin de la banlieue verte de Nyon, et partant de la grande banlieue de Genève. Notre but pour Rail 2000 est un train toutes les 30 minutes, en tout cas du lundi au vendredi, peut-être une baisse de cadence le samedi ou le dimanche, lorsque le trafic d'abonnés est alors très faible.

Adresses des interlocuteurs :

Bernard Rickli, directeur NSStCM
Chemin de Bourgogne 16
1260 Nyon

Roland Kallmann, ing. élec. EPFL
Chemin des Clochettes 20
1206 Genève

Bibliographie

Die historischen Fahrzeuge der SBB und des Verkehrshauses der Schweiz

par Paul Winter. — Un fascicule A4 broché de 48 pages, avec de nombreuses illustrations et tableaux. Prix : Fr. 12. — (à verser au CCP 30-4950, secrétariat général CFF, Berne, avec la mention « Livre Winter » au dos du coupon).

L'engouement croissant pour le patrimoine technique a suscité un mouvement très large visant notamment à préserver les véhicules ferroviaires anciens représentatifs de l'histoire de nos chemins de fer. Les deux pôles de cet intérêt ont été le Musée suisse des transports, ouvert en 1959 à Lucerne, qui a enfin permis d'exposer les collections patiemment accumulées un peu partout, et la méritoire décision des CFF de conserver et de maintenir en état de marche toute une série de véhicules historiques, locomotives, voitures et wagons.

Autour de ces deux pôles, de nombreux autres véhicules ont été sauvés de la démolition par des personnes privées ou par des sociétés.

L'auteur, ancien directeur de la division de la traction aux CFF, fait l'historique des efforts qui ont abouti à donner aux chemins de fer une place de choix au Musée des transports et à préserver — souvent en état de marche — nombre d'anciens véhicules des CFF et des compagnies dont cette régie est issue. Par l'image et par des tableaux, il informe sur leur destin, tant pour ceux exposés au Musée des transports que pour ceux qui ont trouvé un emplacement définitif en tant que monument ou qui reprennent parfois du service, pour la plus grande joie des amoureux du rail. Un regret (provisoire ?) : cet ouvrage n'est disponible qu'en allemand.

Il était une fois l'industrie — Zurich — Suisse romande : paysages retravaillés

Quelques exemples d'occupation industrielle du territoire. — Un vol.

broché 24,5 × 33 cm, 244 pages avec plus de 50 illustrations. Editions : Association suisse pour le patrimoine industriel (API), Genève, 1985. Prix : Fr. 48. —

Notre époque commence enfin à s'intéresser au maintien du patrimoine industriel sur lequel s'est édifiée notre prospérité et qui a modelé le visage de nos agglomérations. Le mérite en revient à ceux qui, l'œil aux aguets, étudient l'histoire de l'industrialisation au travers des legs d'un passé encore récent et se battent pour en conserver les témoignages.

L'API prend une part importante dans cette prise de conscience, comme en témoigne ce remarquable ouvrage, reflet d'une exposition itinérante. Pour tous ceux qui n'ont pas eu l'occasion de la visiter comme pour ceux qui désirent en conserver un souvenir tangible, ce livre constitue une documentation fascinante sur la façon dont l'essor de l'industrie a profondément remanié, au XIX^e et au XX^e siècle, le cadre de vie de la Suisse.

On ne résume évidemment pas un ouvrage dont l'illustration est aussi riche et parlante. Bornons-nous à relever qu'il fait table rase

de divers préjugés qui dénie toute valeur de patrimoine tant aux ouvrages édifiés après le XVIII^e siècle qu'aux constructions industrielles : ce sont là des éléments majeurs de notre histoire récente, dont beaucoup sont encore accessibles à l'étude directe. Cet ouvrage nous ouvre les yeux, nous incitant à la redécouverte de notre milieu urbain et périurbain. C'est dire qu'il constitue un élément indispensable à la bibliothèque de tout homme et de toute femme cultivés, aussi bien sous l'angle de l'histoire, de l'industrie que de la sociologie.

Ouvrages reçus

IABSE Symposium, Tokyo, 1986. Rapport introductif : Safety and Quality Assurance / Sécurité et assurance de la qualité des structures de génie civil / Sicherheit und Qualitätssicherung von Ingenieurbauten. Une brochure au format B5, 144 pages. Edité par l'Association internationale des ponts et charpentes, ETH-Hönggerberg, CH-8093 Zurich, 1985.