

Newsletter RAILplus 1 / 2020

NEWS

Dans ce numéro:

- › Un 19^e membre chez RAILplus
- › Bienvenue à Muriel Perucchi-Benarrosch
- › Entretien avec Daniel Reymond,
directeur de TRAVYS SA



Éditorial du directeur

RAILPLUS SE DÉVELOPPE ET COMPTE DÉSORMAIS 19 MEMBRES DE TOUTE LA SUISSE



Madame, Monsieur,

Bien entendu, la pandémie de coronavirus est également un sujet majeur dans le monde des chemins de fer à voie métrique depuis quelques mois. Les structures solides sur lesquelles on peut s'appuyer, même en temps de crise, se révèlent d'une importance capitale. En outre, malgré les circonstances, les affaires et les projets de synergie en cours se poursuivent. L'adhésion de la compagnie Nyon – St-Cergue – Morez, entrée en vigueur lors de l'assemblée générale extraordinaire du 29 mai 2020, est l'un des projets particulièrement réjouissants menés par RAILplus. Chers collègues, soyez les bienvenus!

La structure organisationnelle de RAILplus, avec les conférences des directeurs et les 12 groupes de travail couvrant tous les domaines, permet d'accéder rapidement à son réseau de contacts et de s'entretenir sur les défis actuels. Les sujets de discussion sont nombreux: des formes de chômage partiel aux concepts de protection, en passant par la gestion organisationnelle des formations dont le besoin est urgent.

Prétendre que le coronavirus est le plus grand moteur de la numérisation peut faire sourire. Mais c'est un fait! Chez RAILplus aussi, l'intégration d'Office 365/Microsoft Teams a été mise en œuvre plus rapidement que prévu. Après quelques mois déjà, il est évident que ces outils changeront à long terme notre manière de collaborer. En effet, des séances en ligne sur des sujets d'actualité seront de plus en plus souvent organisées à l'avenir, en complément des réunions personnelles, toujours très importantes pour entretenir ses contacts. Par ailleurs, ces outils permettent de sauvegarder des documents de manière centralisée puis de les modifier de façon décentralisée. Ils garantiront à long terme un mélange idéal entre efficacité et rapidité d'action.

Des changements sont également survenus au sein de la direction stratégique. Le 4 mai 2020, après cinq années de présidence, Renato Fasciati (Chemins de fer rhétiques) a remis le flambeau à Martin von Känel (Transports de Martigny et Régions). Thomas Baumgartner (Chemins de fer appenzellois) a, quant à lui, été nommé vice-président et reprend ainsi la gestion de la Conférence des directeurs de Suisse alémanique. Je profite de l'occasion pour adresser un grand merci à Renato Fasciati pour son agréable et précieuse collaboration.

Je vous souhaite une agréable lecture!

Cordialement,


Joachim Greuter
Directeur



RAILPLUS ACCUEILLE UN NOUVEAU MEMBRE. BIENVENUE À NSTCM!

RAILplus compte un 19^e membre au sein de son organisation. En effet, la compagnie Nyon–St-Cergue–Morez SA (NSTCM) a officiellement rejoint la société argovienne le 29 mai 2020, suite à l'assemblée générale extraordinaire organisée à cette fin. RAILplus et NSTCM se félicitent de ce nouveau partenariat et se réjouissent de leur collaboration future.

Une longue et riche histoire...

Mais arrêtons-nous un instant sur cette compagnie nyonnaise. Qui est exactement NSTCM? C'est en 1916 que la compagnie voit réellement le jour avec la mise en service d'une ligne de chemin de fer entre Nyon et St-Cergue. La cérémonie d'inauguration célébrée en grande pompe, comme en témoignent les clichés de l'époque, marque le début d'une longue aventure pour NSTCM. De nombreuses tractations concernant la création d'une ligne de chemin de fer ont eu lieu avant cette année, mais les décisions ont tardé à aboutir et ont été quelque peu perturbées par la Première Guerre mondiale. En analysant les photos d'archives, on constate qu'un élément a néanmoins su traverser le temps et résister aux nombreux événements vécus par la compagnie: la couleur de son train. En effet, le «petit train rouge», car c'est ainsi qu'on l'appelle familièrement dans la région, est donc centenaire aujourd'hui et jouit d'une longue et passionnante histoire.

Jusqu'en 2004, la ligne partait de la place de la gare, juste devant les commerces et les cafés, comme si de rien n'était, pour entamer sa route en direction de La Cure. Le troisième arrêt bien connu des festivaliers et autres campeurs d'une nuit est celui de L'Asse. Quelle compagnie ferroviaire, aussi grande soit-elle, peut se targuer de transporter une fois par année des milliers de personnes des quatre coins de la Suisse et des divers pays voisins? C'est en effet à cet arrêt que descendent les amateurs de musique pour rejoindre le Paléo, le plus grand festival de musique

en plein air de Suisse. Rendez-vous compte, en 2019, cet événement musical a accueilli plus de 250 000 visiteurs et plus de 1000 artistes, bref une dimension inouïe pour une petite ville de Suisse. Et bien entendu, NSTCM doit, chaque année, redoubler d'effort pour faire face à cette affluence et ainsi multiplier ses courses durant les six jours du festival. Mais poursuivons notre route. Le petit train rouge grimpe ensuite sur le versant lémanique du Jura en desservant les gares de Trélex, Givrins, Genolier, Le Muids, Bassins et Arzier, avant d'atteindre St-Cergue, à 1047 mètres d'altitude. Ce n'est qu'une année plus tard, en 1917, que le train prolongera sa route jusqu'à La Cure, un village situé sur la frontière entre la France et la Suisse. Avant d'atteindre ce village niché au milieu des pâturages jurassiens, le train traverse le col de la Givrine, un point culminant à 1232 mètres d'altitude bien connu des skieurs du dimanche. Arrivé à La Cure, le train aura effectué les quelque 27 kilomètres de son parcours.



Le petit train rouge arrivé à St-Cergue

NStCM devient internationale

C'est en 1921 que NStCM revêt sa casquette internationale, avec le prolongement de la ligne jusqu'à Morez, une commune française étalée sur trois kilomètres et bordée de montagnes et de viaducs. Ce tronçon sera exploité durant 37 ans, jusqu'en 1958, par NStCM et les Chemins de fer électriques du Jura. De cette époque transfrontalière, NStCM a gardé, dans son nom, la lettre M de Morez. Cette ligne, sera-t-elle réhabilitée un jour? Peut-être... L'avenir nous le dira.

Face à la vétusté de son matériel roulant, NStCM proposera de nombreux projets pour rajeunir sa flotte. Ces discussions dureront près de 20 ans pour finalement aboutir en 1982. Le Conseil fédéral décide en effet du maintien du chemin de fer, jusque-là menacé à plusieurs reprises, et autorisera sa modernisation intégrale. Ces deux décennies d'incertitude ont pesé lourd sur les installations, accusant durement leurs 65 ans d'existence. En 1985, le matériel roulant subit donc une reconstruction intégrale, mais sa couleur rouge gardera la fraîcheur de sa jeunesse.

Un nouveau siècle, de nouvelles perspectives

Au début des années 2000, l'entreprise entame une nouvelle ère, avec de nombreux projets dans son escarcelle. L'un des plus importants est la création d'une gare souterraine. Les travaux débuteront en 2002 et aboutiront en 2004, deux ans qui marqueront les prémices du nouveau visage arboré par l'entreprise.

En effet, les perspectives de NStCM ne s'arrêtent pas là. La compagnie prévoit un développement colossal entre 2020 et 2030. Trois cents millions de francs seront investis. Les gares seront rénovées, les infrastructures mises à niveau, et un dépôt-atelier ferroviaire ainsi qu'un centre administratif seront créés. Le chantier s'annonce titanesque. Bref, ce développement confirmera sans aucun doute la nouvelle dimension et le rayonnement cantonal, voire fédéral acquis par l'entreprise.



29 mai 2020: entrée officielle de NStCM chez RAILplus



La gare de La Cure sous la neige



Construction de la gare souterraine à Nyon

Bienvenue chez RAILplus

Ce sont également ces projets et ce changement de dimension qui ont convaincu NStCM de rejoindre RAILplus. Il en avait déjà été question il y a quelques années, mais NStCM avait choisi de reporter sa décision, mettant en avant le caractère familial de son entreprise. Aujourd'hui, la donne est différente. La fréquentation de la ligne pendulaire et touristique de NStCM ne cesse d'augmenter, elle a atteint 1,5 million de voyageurs en 2018, soit une hausse de 34% par rapport à 2015. Quant à RAILplus, son rayonnement national, conjugué au savoir-faire de ses membres, constitue un atout de taille pour toute compagnie à voie métrique. Et même si les compagnies affiliées proposent d'autres moyens de transport, tels que les bus, peu importe, l'avantage est certain. «L'union fait la force», l'adage est bien connu. NStCM mettra, en retour, son expérience au profit des membres de RAILplus.

Informations

www.nstcm.ch

NOUVELLE RESPONSABLE DE LA FORMATION



Depuis le 1^{er} décembre 2019, Muriel Perucchi-Benarrosch est responsable d'un thème central en matière de synergies pour RAILplus: la formation.

Titulaire d'un diplôme universitaire en formation d'adultes, Muriel Perucchi-Benarrosch jouit d'une longue et vaste expérience dans ce domaine ainsi que dans celui de la formation en entreprise. En 2006, une promotion professionnelle la mène de Genève, son lieu de naissance, à Zurich. Elle y mettra sur pied une école de langues, puis en assumera la gestion. Après un poste de cadre dans une entreprise de commerce de détail de renom, elle rejoint les CFF en 2015. Elle y occupera en dernier lieu le poste d'experte FFA. Muriel Perucchi-Benarrosch s'est déjà familiarisée avec tous les sujets liés à la formation et à la formation continue chez RAILplus et pilote, en outre, la digitalisation et l'implémentation d'Office 365 au sein de l'entreprise.

Un grand merci et bienvenue chez RAILplus!



CHIFFRES CLÉS

TRAVYS SA

Nombre de collaborateurs:	212
Longueur du réseau ferroviaire:	52 km (incluant l'utilisation d'infrastructure de tiers)
Longueur de la voie ferrée:	41 km
Point le plus bas:	435 m, Yverdon-les-Bains
Point le plus haut:	1066 m, Sainte-Croix
Écartement des rails:	24 km à voie métrique, 17 km à voie normale
Déclivité la plus forte:	44%
Recettes provenant du trafic:	CHF 5,9 millions



ENTRETIEN AVEC DANIEL REYMOND, DIRECTEUR DE TRAVYS SA

Monsieur Reymond, où se situe, aujourd'hui, l'entreprise TRAVYS?

TRAVYS a connu un développement important au cours de la dernière décennie, de l'ordre de 60% à 100% selon les secteurs. Les exigences accrues des clients et des commanditaires ont nécessité de revoir la structure de l'entreprise et les processus de production. Avec succès, puisque la certification ISO 9001:2015 a été obtenue en 2018. La qualité est cependant un défi permanent: si TRAVYS a été dans le peloton de tête des entreprises romandes du système QMS-TRV de la Confédération pendant deux années de suite, nous avons disparu dans les profondeurs du classement, alors que nous n'avons pas fondamentalement changé notre manière de faire. Sur la ligne à voie métrique Yverdon-les-Bains–Sainte-Croix, le matériel roulant a été renouvelé, l'installation du système de sécurité ZBMS sera terminée cette année et l'infrastructure ferroviaire de la gare de Sainte-Croix est en cours de reconstruction à neuf, soit le plus important projet d'infrastructure depuis plusieurs décennies.

Quels sont vos plus grands défis pour ces cinq prochaines années?

Réaliser les projets d'infrastructure en respectant les objectifs en termes de qualité, de coûts et de délais. La création du FIF (Fonds d'infrastructure ferroviaire) permet de s'attaquer à la requalification de l'infrastructure ferroviaire. Celle-ci était obsolète en raison de décennies d'investissements minimums. L'augmentation des fréquences et l'arrivée de matériel roulant moderne, plus agressif sur la voie, ont accentué sa détérioration, avec parfois des conséquences désagréables pour nos clients en termes de ponctualité. Malheureusement, et ce n'est pas un scoop, les procédures de construction deviennent toujours plus lourdes et plus complexes et posent de vrais défis, certes au sein de l'entreprise, mais également pour l'autorité de surveillance et les fournisseurs.

Par une politique financière transparente, nous avons pu développer un haut niveau de confiance avec nos commanditaires. Nous avons leur appui pour les futures phases de développement, qui concerneront en priorité le secteur de la voie normale, avec l'intégration de nos lignes dans le RER-Vaud et celui du transport routier. La construction d'un nouveau dépôt de bus permettra le regroupement de nos activités administratives et d'exploitation, disséminées dans toute la région, faute de place.

Qu'a apporté votre adhésion à RAILplus dans le passé?

Depuis sa création en 2001, TRAVYS a toujours privilégié les collaborations et les coopérations, sa taille somme toute restreinte ne permettant pas de faire cavalier seul dans tous les domaines. Parmi

les collaborations marquantes, citons la commande de cinq entreprises romandes d'une génération de matériel roulant au milieu des années 2010 ou l'acquisition avec deux autres entreprises d'un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur.

Ces projets ont cependant été menés «à la Romande», c'est-à-dire sans structure très forte et donc au coup par coup. L'avantage principal de RAILplus est de posséder une structure pérenne, permettant les collaborations à long terme. Notre adhésion à RAILplus, en même temps que la plupart des autres entreprises romandes, a permis de renforcer les collaborations, d'obtenir des «quick wins» et d'améliorer les conditions d'achat chez plusieurs fournisseurs. Ce dernier point compense à lui seul la cotisation annuelle à RAILplus.

Quelles sont vos attentes à l'avenir envers RAILplus?

Les défis de TRAVYS concernant notamment le matériel roulant et l'infrastructure rejoignent ceux de la plupart des membres de RAILplus. Ensemble, nous serons plus forts pour répondre aux attentes de nos clients et de nos commanditaires.

À court terme, le développement d'un centre de formation romand pour les mécaniciens de trains, sur le modèle de ce qui existe déjà en Suisse alémanique, ainsi que la professionnalisation de la fonction «Achats» seront les thèmes où TRAVYS s'engagera avec un accent particulier.

Pour terminer, une question personnelle: combien de mètres votre train électrique mesure-t-il chez vous?

Il est démonté au galetas depuis plus de 20 ans.



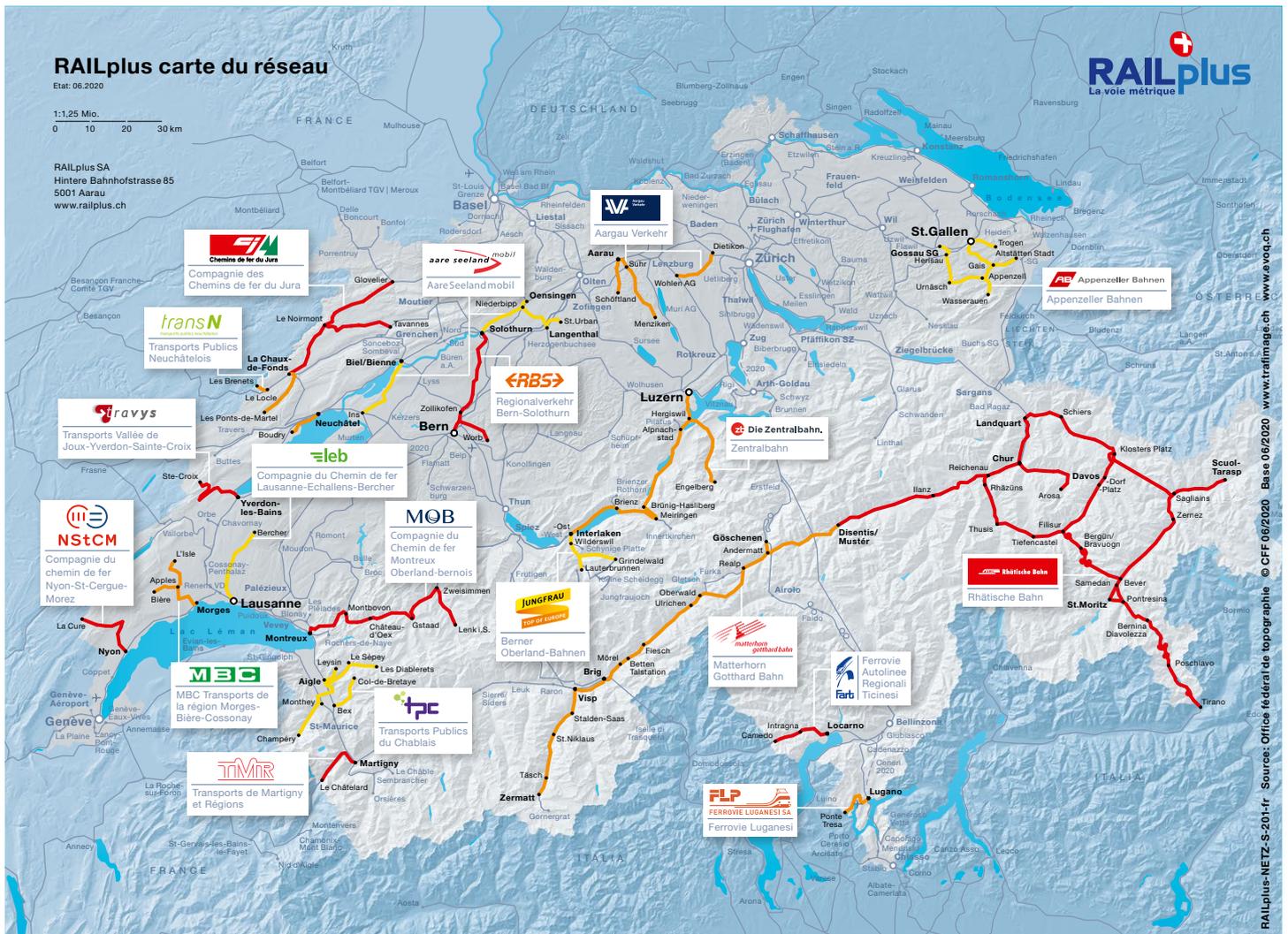
RAILPLUS IN CONTINUA CRESCITA – ORA SONO 19 LE FERROVIE ASSOCIATE IN TUTTA LA SVIZZERA

La pandemia del virus COVID-19 è purtroppo un tema sempre attuale anche nel mondo delle ferrovie a scartamento ridotto. **Avere a disposizione una struttura con fondamenta forti che permetta di crescere anche in tempi di crisi resta un aspetto essenziale. I progetti e le sinergie in corso non si sono quindi fermati. Un esempio è l'adesione della ferrovia Nyon – St-Cergue – Morez, ufficializzata in occasione dell'Assemblea generale straordinaria dello scorso 29 maggio.**

Grazie alla struttura organizzativa di RAILplus, con le Conferenze Regionali dei Direttori nelle rispettive aree linguistiche e con 12 gruppi di lavoro che coprono tutti i settori tematici, le aziende associate sono state in grado di accedere rapidamente alla rete a loro dedicata e di scambiarsi informazioni sulle sfide attuali. I temi sono stati molteplici: dalle forme di lavoro ridotto, ai concetti di protezione e prevenzione, fino alla gestione organizzativa dei corsi di formazione urgentemente necessari.

Ironicamente si sostiene che Covid-19 sia un grande digitalizzatore. Ammettiamolo! Anche RAILplus ha potuto constatarlo: l'introduzione di Office 365/Microsoft Teams, già precedentemente pianificata, è diventata prioritaria ed è stata implementata in tempi molto rapidi. Dopo alcuni mesi di prova, è ora chiaro che la cooperazione tra le aziende associate cambierà a lungo termine grazie ai nuovi strumenti. Oltre agli incontri personali, che continuano ad essere importanti per il mantenimento delle sinergie, in futuro si aggiungeranno sempre più spesso incontri online su temi di attualità.

Avvicendamenti si sono verificati anche nella gestione strategica di RAILplus. Dopo 5 anni, lo scorso 4 maggio, Renato Fasciati (Rhätische Bahn) ha ceduto il testimone della Presidenza a Martin von Känel (Transports de Martigny et Régions). Thomas Baumgartner (Appenzeller Bahnen) è stato eletto nuovo Vicepresidente e, contemporaneamente, Presidente della Conferenza dei Direttori della Svizzera tedesca.



MENTIONS LÉGALES

Éditeur: RAILplus SA | Case postale 4331 | 5001 Aarau | info@railplus.ch | www.railplus.ch | Directeur: Joachim Greuter
 Tirage: 2400 exemplaires | Mise en page: Top Line Marketing | Fréquence de parution: deux fois par année