

Rapport de gestion 2025



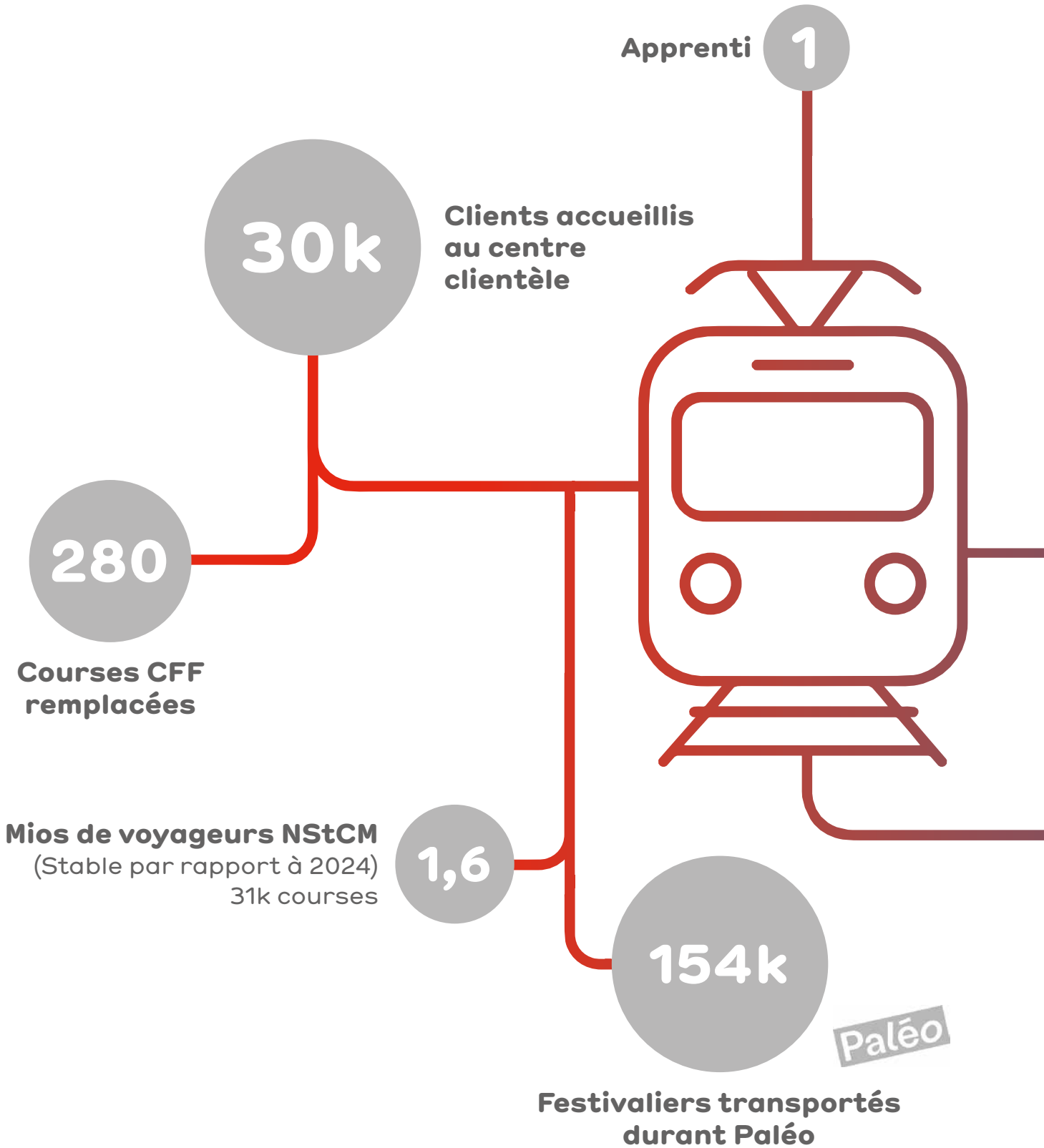
NstCM

Sommaire

Chiffres clés : 2025 en un coup d'œil	4
Mot de la Présidente du NStCM	7
Mot du Président des TPN	8
Mot du Directeur	11
Rapport du Conseil d'administration du NStCM	12
Temps forts	14
Offre de transport	18
Ventes, Marketing et Communication	20
Techniques et Infrastructures	22
Sécurité et Santé	27
Exploitation	28
Management de la qualité	31
Ressources humaines	34
Informatique	39
Finances	40
Rapports avec les autorités	41
Propositions du Conseil d'administration	43
Comptes de l'exercice 2025	44
<i>Rapport de l'organe de révision</i>	46
<i>Bilan</i>	50
<i>Compte de résultat</i>	52
<i>Annexes aux comptes</i>	53

Chiffres clés

2025 en un coup d'oeil





4,6

Mios de voyageurs TPN
(+4% par rapport à 2024)
1 856k km parcourus

50

Courses dédiées aux déplacements scolaires par semaine

142

Publications sur Instagram

67

Fonctions dans l'entreprise
20 recrutements effectués

2

Mios de voyageurs sur le réseau urbain

**« Les bases posées en 2025
permettent d'aborder les
prochaines années avec
confiance et ambition,
portés par une vision
claire et des équipes
profondément investies
pour l'avenir de la
mobilité régionale. »**

Regula ZELLWEGER
Présidente du NStCM

Mot de la Présidente du NStCM

2025, une année d'avancée stratégique



Regula ZELLWEGER
Présidente du NStCM

L'année 2025 s'inscrit comme une année d'avancée stratégique majeure pour le NStCM et les TPN. Elle marque une étape décisive dans le développement de l'entreprise, portée par une vision claire, orientée vers la performance, la durabilité et la création de valeur à long terme pour la région, les usagers et les collaborateurs.

Le Conseil d'administration se félicite tout particulièrement de l'intégration complète des Transports publics de la région nyonnaise (TPN) au sein de la Compagnie de chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM). Cette évolution stratégique renforce la cohérence de la gouvernance, simplifie les processus décisionnels et améliore l'efficacité tant interne qu'externe. Elle permet une meilleure coordination des activités, une utilisation optimisée des ressources et une vision unifiée au service de la qualité, de la fiabilité et de la continuité de l'offre pour nos clients. Cette fusion-absorption constitue un levier essentiel pour accompagner la croissance future de l'entreprise et répondre aux défis de la mobilité de demain, tout en préservant la qualité du service offert aux usagers.

Une gare modernisée

Les investissements réalisés dans les infrastructures illustrent pleinement cette vision à long terme. La modernisation de la gare de Genolier, déjà opérationnelle et prochainement inaugurée, constitue une étape importante. Elle témoigne de

notre engagement en faveur d'infrastructures modernes, accessibles et sécurisées, pensées pour les dix prochaines années et au-delà, plus proches des besoins de la région.

En septembre 2025, le Conseil d'administration s'est rendu sur le terrain afin de rencontrer les équipes au cœur de leurs activités. Cette visite a été particulièrement marquante. Elle a permis de confirmer l'expertise, l'investissement et le professionnalisme dont font preuve les collaborateurs au quotidien, ainsi que de prendre pleinement conscience de la richesse et de la diversité des plus de 30 métiers exercés au sein de l'entreprise. Ces compétences multiples constituent le cœur de notre identité et la force de notre organisation. Le lien entre la stratégie et la réalité du terrain est essentiel, et ces échanges nourriront durablement les orientations futures du Conseil.

Une entreprise tournée vers l'avenir

Le Conseil salue également les engagements pris en matière de qualité, de durabilité et de responsabilité sociale, notamment à travers les certifications et labels obtenus. Ces démarches témoignent d'une entreprise tournée vers l'avenir, consciente de son rôle sociétal et de son impact sur le territoire.

Au nom du Conseil d'administration, je tiens à remercier l'ensemble des équipes ainsi que la Direction pour leur engagement, leur résilience et leur sens des responsabilités. Les bases posées en 2025 permettent d'aborder les prochaines années avec confiance et ambition, portés par une vision claire et des équipes profondément investies pour l'avenir de la mobilité régionale.

Regula ZELLWEGER

Mot du Président des TPN

Sur la bonne route, avec un avenir prometteur



Claude ULDRY
Président des TPN

Le contenu de ce message est quelque peu spécial, puisqu'il n'englobe que les cinq premiers mois de 2025. Cinq mois qui ont été parcourus au pas de charge. Ce sont quatre séances du Conseil d'administration, soit pratiquement une par mois, qui ont été nécessaires pour arriver à boucler les comptes de l'exercice 2024 des TPN, et surtout finaliser la fusion avec le NStCM.

L'ultime séance de notre Conseil d'administration a eu lieu le 1^{er} mai 2025. La veille, le 30 avril 2025, a eu lieu la dernière Assemblée générale des TPN. Celle-ci a permis de faire valider les comptes 2024, de donner décharge aux administrateurs et de mandater l'Organe de révision pour les comptes 2025.

Un gros effort a été fourni par la Direction pour les nombreuses séances de la Commission de fusion – elle s'est réunie une dizaine de fois en début d'année. Comme en 2024, deux membres des TPN y participaient. Lors de chaque séance, un point sur l'avancement des travaux était à l'ordre du jour. Ces synthèses régulières ont permis au Conseil d'administration des TPN, lors de sa dernière séance, de prendre la décision de fusionner en toute connaissance de cause.

Un effort remarquable

Par ailleurs, un effort remarquable a été apporté par le Service Finances afin de rendre possible

le bouclage des comptes 2024 dans le respect d'un calendrier inhabituellement serré. Ce même Service a fourni un travail supplémentaire pour harmoniser, réconcilier et consolider les comptes TPN et NStCM afin que la fusion puisse se faire en toute légalité et transparence.

Malgré cette surcharge de travail exceptionnelle, d'autres sujets importants pour l'avenir du transport sur pneus ont pu être traités par les équipes. Par exemple, les critères pour la recherche d'une parcelle aux abords de Nyon pouvant accueillir un nouveau dépôt de bus ont été définis et soumis au Conseil d'administration. Le suivi de l'avancement de la décarbonation de notre flotte a lui aussi fait l'objet d'une information au Conseil.

Le Conseil d'administration a également pu prendre connaissance des rapports de différents audits effectués en fin 2024, notamment sur l'inspection du travail, sur la gestion des risques, sur la sécurité (réalisé par l'Office fédéral des transports – OFT) et pour la certification ISO 9001:2015. Ces différents rapports et leur acceptation permettent de conclure que notre société était bien gérée au moment de son intégration dans la Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA.

Nouvelle acquisition

Une autre source de satisfaction concerne le projet d'acquisition d'une société de transports privée, Gremlich Excursions Sàrl, basée à Givrins. Le Conseil d'administration a donné son feu vert pour cette acquisition, tout en sachant que celle-ci serait finalisée après la fusion-absorption. Cette acquisition permettra de développer de nouvelles prestations, notamment dans le domaine du transport scolaire. Elle répond à une vision stratégique exprimée de longue date dans le but d'augmenter et de diversifier les sources de revenus.

Je tiens à remercier sincèrement les collaborateurs des TPN pour leur forte implication qui a permis, début 2025, de servir parfaitement des usagers tout en répondant aux nombreuses demandes extraordinaires liées au processus de fusion.



Le transport sur pneus a un avenir prometteur dans une région en plein développement. (© NStCM)

Je remercie sincèrement, en outre, notre Directeur, M. Emmanuel LAURENT, et son équipe de Direction pour l'intense travail fourni en 2025. Enfin, je remercie mes collègues du Conseil – M. Olivier RIESEN, M. Marc MAZZARIOL, M. Jean DE WOLF et notre Vice-Président, M. Fabio BUCIOL – pour leur participation active, leurs propos enrichissants et le partage de leurs réflexions stratégiques lors de nos différentes séances.

Une satisfaction et un plaisir

C'est un grand honneur pour moi d'avoir pu présider le Conseil d'administration des TPN durant ces nombreuses années. C'est une satis-

faction et un plaisir de penser que le transport sur pneus est « sur la bonne route » au sein du NStCM, avec un avenir prometteur dans une région qui connaît un développement important.

Claude ULDRY

« L'objectif ambitieux de transporter plus de 6 millions de voyageurs a été atteint, en toute sécurité, malgré un contexte exigeant et de nombreux projets structurants. »

Emmanuel LAURENT
Directeur du NStCM

Mot du Directeur du NStCM

Les bases d'un futur ambitieux



Emmanuel LAURENT
Directeur du NStCM

L'année 2025 restera comme une étape déterminante dans l'histoire du NStCM et des TPN. Elle marque un tournant stratégique, organisationnel et humain pour nos deux entreprises, fortes de plus d'un siècle d'engagement au service de la mobilité régionale.

Cette année a été placée sous le signe de la consolidation et de la projection vers l'avenir. L'intégration complète des TPN au sein du NStCM en tant que maison mère constitue une évolution majeure. Menée avec rigueur et méthode, cette transformation s'est opérée sans impact pour notre clientèle, tout en renforçant l'efficacité interne et la cohérence de notre gouvernance.

Professionnalisme et adaptation

Sur le plan opérationnel, nos équipes ont une nouvelle fois démontré leur professionnalisme et leur capacité d'adaptation. L'objectif ambitieux de transporter plus de 6 millions de voyageurs a été atteint, en toute sécurité, malgré un contexte exigeant et de nombreux projets structurants. Qu'il s'agisse de l'exploitation quotidienne, de la maintenance, de l'infrastructure, des systèmes informatiques, des ressources humaines ou encore de la vente, du marketing et de la communication, chaque Service a joué un rôle clé dans cette réussite collective.

L'année 2025 a également été marquée par des reconnaissances fortes de notre engagement

pour l'excellence et la durabilité. Le renouvellement de la certification ISO 9001:2015 confirme la qualité et la rigueur de nos processus, tandis que l'obtention du label Swisstainable souligne notre volonté d'agir concrètement pour une mobilité responsable et durable.

Des partenariats locaux forts

Parallèlement, nous avons poursuivi le développement de partenariats locaux forts, renforçant notre ancrage régional et notre visibilité. Nos actions dans les écoles, sur les réseaux sociaux ou lors d'événements d'envergure témoignent de notre ambition de proposer une mobilité qui va au-delà du transport: une mobilité qui connecte, soutient et rassemble.

2025 a été une année de cohésion. Les initiatives internes menées autour du sport, de la sécurité ou du bien-être ont renforcé le sentiment d'appartenance et les valeurs qui nous unissent. Je tiens à remercier chaleureusement l'ensemble des collaborateurs pour leur engagement, leur professionnalisme et leur esprit d'équipe. Je souhaite également souligner la qualité des relations de travail avec nos commanditaires, la Confédération, le Canton et les Communes, avec lesquels nous partageons une même exigence au service de la population et du développement de notre belle région. Enfin, je tiens à remercier notre gouvernance, Madame ZELLWEGER et Monsieur ULDRY, ainsi que l'ensemble des administrateurs, pour leur engagement constant, le soutien apporté à la Direction et leur appui précieux à la conduite de l'entreprise.

À l'aube de 2026, année qui verra notamment notre regroupement à Trélex, nous posons les bases d'un futur ambitieux, porté par des équipes solides, engagées et fières de leur mission.

Emmanuel LAURENT

Rapport du Conseil d'administration du NStCM sur l'exercice 2025

Présenté à l'assemblée générale des actionnaires
du 24 juin 2026.

Mesdames et Messieurs les actionnaires,

Nous avons l'avantage de vous présenter le rapport de gestion du NStCM et de soumettre à votre approbation les comptes et le bilan du 109^e exercice, arrêtés au 31 décembre 2025.

Assemblée générale

L'Assemblée générale ordinaire des actionnaires s'est tenue le 27 mai 2025 à Genolier. Elle a notamment approuvé la gestion et les comptes de l'année 2024 et a accepté le report d'une perte de CHF 419 697.-. Elle a donné décharge au Conseil d'administration pour sa gestion et pris connaissance du rapport de l'Organe de révision des comptes. L'Assemblée a, en outre, désigné la fiduciaire BfB Fidam révision SA à Renens en qualité d'organe de révision pour l'exercice 2025.

Conseil d'administration

La Compagnie de chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA est administrée par un Conseil d'administration constitué de sept membres.

Lors de l'exercice 2025, le Conseil d'administration du NStCM était composé des membres suivants:

Mme Regula ZELLWEGER

Présidente, représentante des communes, siège
Ligne ferroviaire
(depuis le 24 juin 2021)

Contrôleuse du trafic aérien de formation | Compliance manager, Skyguide SA | Syndique de la commune de Givrins, en charge de l'administration générale, des ressources humaines, de la communication, de la police, de l'accueil de l'enfance et jeunesse et du sport | Municipale de la commune de Givrins de 2011 à 2021 | Vice-présidente de l'Association intercommunale scolaire de Genolier et environs (AISGE) | Présidente du Réseau d'Accueil des Toblerones (RAT) | Députée au Grand Conseil vaudois depuis 2022.

Mme Nicole LEYRE

Vice-Présidente, indépendante, siège Finances
(depuis le 27 mai 2025)

Directrice administrative et financière Skyguide | Membre du Comité de l'Association du Centre de Formation Professionnelle et Social Seedorf depuis 2024 | Membre Conseil de Fondation Skycare depuis 2018 | Membre du Conseil d'administration de l'Habitat de la Prillaz (projet immobilier à Estavayer-le-Lac).

Mme Magali ZUERCHER

Indépendante, siège Mobilité
(depuis le 27 mai 2025)

Architecte-urbaniste FSU | Membre de la Direction d'Urbaplan depuis 2010 | Membre du Conseil d'administration Urbaplan depuis 2011 | Présidence d'Urbaplan depuis 2022 | Membre du jury du Prix-SIA qualité 2024 depuis 2023 | Membre du groupe Vaud FSU.

M. Frédéric ANDRÉ

Indépendant, siège Digital
(depuis le 27 mai 2025)

Directeur des Systèmes d'information de l'EHC | Membre du Conseil consultatif de Forvis Mazars Suisse en tant qu'IT Advisor depuis 2023 | Animateur ACAD sur la Cybersécurité en 2024.

M. Fabio BUCCIOL

Indépendant, siège Gestion d'entreprise
(depuis le 27 mai 2025)

Électronicien | Responsable Suisse romande dans le secteur médical depuis 2009 | Vice-Président des TPN de 2023 à 2025 | Administrateur des TPN de 2014 à 2025 | Municipal à Crans-près-Céligny de 2011 à 2014 | Conseiller communal de 2002 à 2011 | Président de la Commission de gestion de l'ASCOT et l'AJET de 2004 à 2011.

Mme Jessica JACCOUD

Représentante du Canton de Vaud
(depuis le 1^{er} janvier 2019)

Avocate | Députée au Grand Conseil vaudois jusqu'au 30.11.2023 | Conseillère nationale depuis le 04.12.2023.

M. Olivier RIESEN

Représentant des communes, siège Lignes urbaines

(depuis le 8 mars 2023)

Avocat | CAS en fiscalité des PME | Municipal de la Ville de Nyon en charge des ressources humaines et des affaires régionales | Membre du Comité de direction de Région de Nyon en charge de l'économie | Membre du Comité de direction de l'Organisation régionale de protection civile (ORCP) District Nyon | Membre de plusieurs conseils d'ad-

ministrations et de fondations.

Secrétariat (hors Conseil)

Mme Rania COLSON

Organe de révision

Fiduciaire BfB Fidam révision SA / Renens

En 2025, le Conseil d'administration a siégé à 9 reprises. Le montant brut des honoraires perçus par l'ensemble des membres du Conseil d'administration lors de l'exercice 2025 s'élève à CHF 105 100.-.

Temps forts

2025, une fusion se finalise, un avenir se dessine

La date du 27 mai 2025 restera comme un jalon dans l'histoire de notre entreprise. Ce jour-là, l'Assemblée générale des actionnaires a acté formellement la fusion entre les Transports publics de la région lyonnaise (TPN) et la Compagnie du chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez (NStCM).

Cette unification va permettre à notre organisation de fonctionner de manière plus efficace et

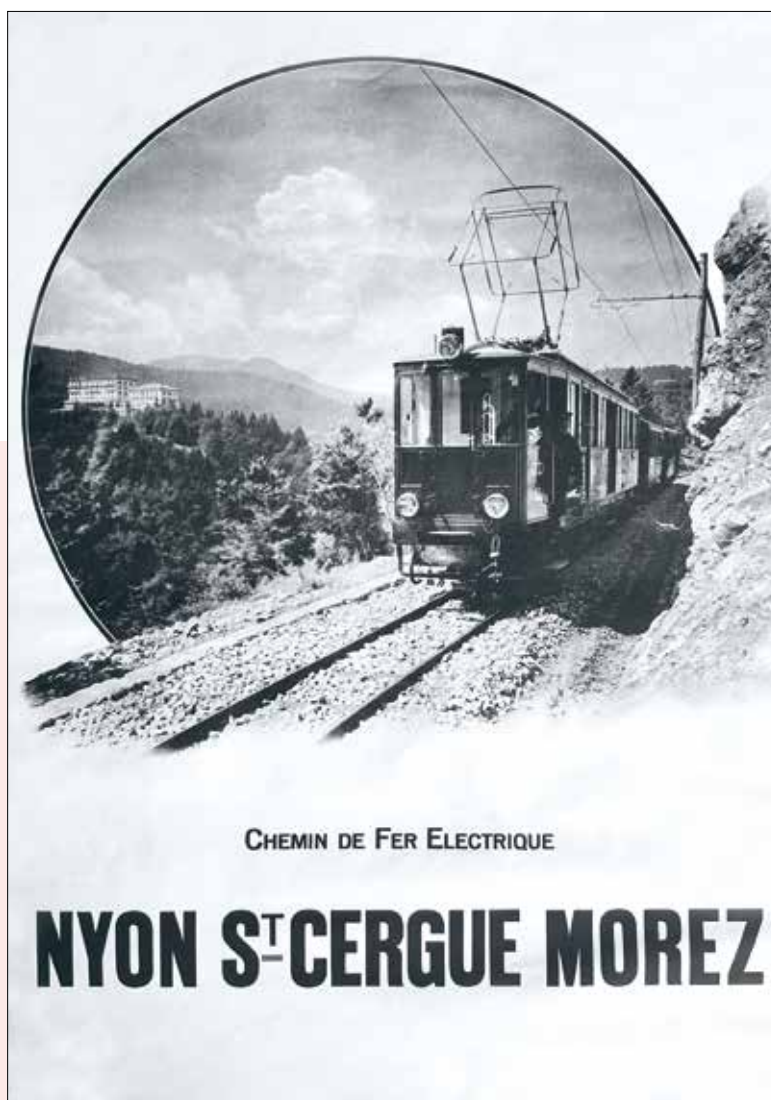
plus claire pour développer la mobilité future de la région. Tournée vers l'avenir, elle s'appuie sur deux histoires parallèles qui sont chacune remarquables en termes d'expériences cumulées, de compétences développées et d'émotions partagées. Séquence souvenirs.

1916

Inauguration et mise en service du tronçon ferroviaire entre Nyon et St-Cergue. Dès l'origine, un système d'électrification par caténaire permet au train de parcourir les quelque 20 kilomètres qui séparent les deux destinations. Le dénivelé approche les 600 mètres, ce qui explique pourquoi, par endroits, des sections à crémaillère sont installées.



Dans les années 1920, une rame du NStCM franchit le viaduc de la Colline en direction de St-Cergue. Une caténaire est bien visible sur cette photo, témoin d'une électrification très moderne pour l'époque. (© NStCM)



*Visuel publicitaire d'avant-guerre. Au fond, on aperçoit la Dôle et le Grand Hôtel de l'Observatoire, construit en 1896.
(© NStCM)*

1921

La ligne devient internationale avec son prolongement jusqu'à Morez, en territoire français. Elle est exploitée par deux sociétés, l'une suisse, l'autre française. Le but de cette extension était de désenclaver le Haut-Jura et de faciliter les échanges entre la Suisse et la France, notamment pour satisfaire aux besoins de l'industrie horlogère, très présente dans la région.

1944

Durant la Seconde Guerre mondiale, le service est assuré malgré les difficultés liées à la crise. Ainsi, en août 1944, un convoi est attaqué par des maquisards FFI à la station de Sous-les-Barres. Deux soldats allemands sont tués.

1958

L'usage de l'automobile se démocratise après la guerre. Pour des raisons économiques, le tronçon français est supprimé et remplacé par un service de bus. Peu après, en 1962, la desserte ferroviaire qui relie Nyon à Divonne-les-Bains depuis 1904 est elle aussi remplacée par un service de bus.



Dans les années 1990, NStCM et TPN se croisaient devant la gare de Nyon. (© ACN - Fonds La Côte/Michel Perret)

1977

Les TPN (Transports publics de la région nyonnaise) sont créés et reprennent la ligne de bus qui relie Nyon à Divonne-les-Bains. Durant les deux décennies qui suivent, l'offre des TPN n'aura de cesse de se développer, non seulement à l'ouest, mais également à l'est et au nord de la capitale du district. Aujourd'hui, ce sont neuf lignes qui sont exploitées, dont deux transfrontalières.

1985

Le matériel roulant du Chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM), en service depuis 1916, atteint les limites de l'obsolescence. À la faveur d'une nouvelle volonté politique et d'une rénovation en profondeur des infrastructures de la ligne, le parc d'automotrices et de wagons est complètement remplacé par du matériel neuf produit par le constructeur suisse ACMV (Ateliers de Construction Mécanique de Vevey). Cet élan de modernisation se traduit par une croissance régulière de la fréquentation de la ligne : en 1990, près de 800 000 voyageurs l'empruntent ; en 2010, ils seront 1 250 000 !

1996

Le NStCM rachète la totalité du capital social des TPN et met en place une direction commune. De grandes perspectives s'ouvrent pour les deux entités à l'orée du XXI^e siècle : développement ou reprise de nouvelles lignes, modernisation des infrastructures (la nouvelle gare de Nyon est inaugurée en 2004), amélioration de l'offre, intégration de nouvelles communautés de mobilité (Unireso, Mobilis), augmentation des cadences (le quart d'heure devient la norme), croissance du nombre de voyageurs.



Les dures conditions de l'hiver n'arrêtent pas nos trains. (© NStCM)

2015

Le NStCM prend livraison la même année de quatre automotrices du constructeur suisse Stadler. Les travaux de construction d'un nouveau dépôt-atelier de 20 000 m² débutent en 2019 sur la plaine de l'Asse, à côté du site du Paléo Festival – manifestation phare de la région dont le NStCM et les TPN sont désormais les partenaires mobilité de référence.



De nouvelles rames de fabrication suisse qui allient esthétique, fiabilité et performance. (© NStCM)



2025

Pour la première fois de leur histoire, le NStCM et les TPN ont transporté ensemble plus de 6 millions de voyageurs, grâce au travail et à l'engagement d'une équipe de plus de 200 collaborateurs.

Offre de transport

Adaptations, travaux et innovations

L'année 2025 a été marquée par d'importantes évolutions dans la desserte des lignes du NStCM, sous l'effet conjugué du nouveau cadencement CFF «Romandie», d'une période de travaux routiers et d'adaptations conceptuelles ambitieuses. Ces changements ont généré de nouvelles habitudes de voyage et permis d'améliorer significativement le service offert aux voyageurs.

Le nouveau cadencement CFF a modifié la structure des correspondances dans les gares de Coppet, Nyon et Gland, entraînant des réorientations notables des flux de voyageurs :

- Les habitants de Chavannes-de-Bogis et Bogis-Bossey se rendent désormais à Nyon via Crassier, en empruntant les lignes 813 et 818.
- Les clients de Founex et Céligny, auparavant en correspondance à Coppet pour Lausanne, utilisent désormais la ligne 811 jusqu'à Nyon.
- Les Crassirois se tournent largement vers la ligne 818, qui circule toute la journée avec des horaires attractifs, au détriment de la ligne 810.

Ces nouvelles habitudes se traduisent par une forte augmentation de la fréquentation sur les lignes 818 et 811, ainsi que par une hausse des voyageurs-kilomètres sur les lignes 811 et 813 (trajets plus longs).

En ville de Nyon, la meilleure répartition des horaires entre lignes régionales et urbaines permet des cadences plus performantes sur les axes principaux.

Le défi des travaux routiers

L'année 2025 a marqué le début d'une longue période de travaux sur les voiries communales et cantonales de la région. La réfection des ponts de Crassier et de la route cantonale entre Chavannes-des-Bois et Chavannes-de-Bogis a généré des surcharges de trafic, affectant partiellement la régularité des lignes de bus. Les chantiers à venir exigeront une planification très fine, mobilisant l'ensemble des parties prenantes : Canton, communes concernées, Région de Nyon et équipes de planification du NStCM.

2025 a été la dernière année d'exploitation de la ligne 891, qui assurait, les nuits de fin de semaine, la liaison entre Coppet et les communes de la Terre-Sainte. En étroite collaboration avec les communes et Région de Nyon, un nouveau concept a été mis en œuvre, s'appuyant sur des prolongements des lignes 811 et 813. Cette solution offre une alternative renforcée et cohérente aux habitants de la Terre-Sainte, avec des dessertes jusqu'à 2 h 30 du matin.

Nouvelle gare de Genolier

Concernant les voyageurs de la ligne NStCM, l'année 2025 a été marquée par l'évolution du réseau avec la mise en service de la nouvelle gare de Genolier en octobre. Entièrement rénovée et conforme à la Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), cette gare constitue le premier projet pilote du programme de modernisation qui concernera l'ensemble des gares et haltes de la ligne.

Par ailleurs, deux haltes ont adopté une nouvelle dénomination dès le 14 décembre 2025, afin d'améliorer la lisibilité et la cohérence du réseau :

- La Joy Clinique est devenue Genolier clinique/campus ;
- Sus Châtel est désormais Genolier Sus Châtel.

Avec l'entrée en vigueur de l'horaire H26, plusieurs adaptations ont permis d'améliorer l'offre ferroviaire, notamment :

- un premier train matinal avancé à 5h23 au départ de St-Cergue pour les pendulaires ;
- une meilleure correspondance pour rejoindre Lausanne, une extension de l'offre nocturne le week-end sur les lignes 811 et 813, afin de garantir un retour sécurisé vers les gares de Coppet et de Nyon et d'assurer la desserte des villages avoisinants.

Un nouveau concept pour Paléo

Durant le festival Paléo 2025, un nouveau concept horaire a été expérimenté sur la ligne ferroviaire à simple voie. Le système a fait ses preuves et sera reconduit en 2026. Au cours des six



Au cours des six jours de Paléo, le train a transporté 154'284 festivaliers, ce qui représente le 10% du nombre total de voyageurs transportés durant l'année. (© NStCM)

jours du festival, le train a transporté 154'284 festivaliers, ce qui représente 10% du nombre total de voyageurs transportés durant l'année sur notre ligne.

En 2025, le NStCM a entièrement repensé son dispositif d'information aux voyageurs. Qu'il s'agisse de perturbations planifiées ou inopinées, les voyageurs ont pu être informés de manière plus complète et réactive.

Préparation de l'horaire 2027

L'année 2025 a également été marquée par le lancement des travaux de planification de l'horaire 2027, qui prévoit des évolutions notables des lignes de bus TPN et la première étape de développement de l'offre NStCM, conformément à la stratégie de ligne validée en 2024.

Ventes, Marketing et Communication

Un service au cœur de l'expérience clientèle

Le Service Ventes, Marketing et Communication regroupe l'ensemble des activités liées à l'expérience clientèle, à la promotion des marques NStCM et TPN, à la communication interne et externe de l'entreprise ainsi qu'au développement de la mobilité douce dans la région.

Accueil clientèle et prestations commerciales

Le centre clientèle de l'avenue Viollier constitue un point d'ancrage essentiel pour le public. En 2025, il a accueilli plus de 30 000 personnes, fournissant conseils, titres de transport locaux, nationaux et internationaux, ainsi que plusieurs produits exclusifs, dont :

- les carnets de billets pour la zone 20, soutenus par la Ville de Nyon, utilisés par plus de 5 600 personnes ;
- le forfait La Cure-Yvoire, développé en partenariat avec la CGN, vendu à plus de 6 500 reprises en 2025.

Le Service assure également la production des abonnements scolaires de la région, avec plusieurs centaines d'abonnements établis durant la période estivale, garantissant la disponibilité des titres de transport pour la rentrée.

Contrôle du réseau et accompagnement des manifestations

L'année 2025 a été marquée par une activité soutenue de l'équipe de contrôle, qui couvre l'ensemble du réseau ferroviaire ainsi que les neuf lignes routières. Au cours de cet exercice, plus de 4 000 infractions ont été constatées sur les secteurs suisse et français.

En parallèle de leurs missions de contrôle, les collaborateurs ont contribué de manière déterminante au bon déroulement de plusieurs manifestations régionales majeures en 2025, parmi lesquelles :

- les matchs de la Youth League UEFA, avec plus de 5 000 supporters transportés ;
- la Fête des enfants, réunissant plus de 1 200 participants ;
- le festival Caribana, qui a compté près de 6 000 festivaliers ;

- le Paléo Festival, pour lequel plus de 150 000 déplacements ont été assurés grâce à l'offre combinée rail et bus.

En 2025, le Service a également pris en charge les transports à la demande pour les écoles et associations, tout en assurant plus de 50 courses hebdomadaires dédiées aux déplacements scolaires.

Actions marketing et partenariats locaux

En 2025, plusieurs partenariats institutionnels ont été consolidés ou initiés avec des acteurs culturels et sportifs de la région (FC Stade Nyonnais, Usine à Gaz, BBC Nyon, Triathlon de Nyon, FAR Festival). Ces collaborations visent à renforcer l'intégration des transports publics dans la vie locale et à soutenir des initiatives favorisant leur utilisation.

Le Service intervient également dans l'organisation ou la participation à des événements communaux, notamment les marchés saisonniers et les actions de sensibilisation menées auprès des habitants et des nouveaux arrivants.

Dans le cadre de la communauté tarifaire Mobilis, plusieurs produits ont été valorisés, dont l'Abo Week-end Mobilis, offrant des conditions avantageuses pour les déplacements sur l'ensemble du réseau vaudois.

En 2025, l'entreprise a également mené une action de mobilité interne destinée à encourager l'activité physique parmi les collaborateurs. Quatre épreuves sportives régionales ou en Suisse romande ont été sélectionnées par l'entreprise, permettant à plus de trente participants de représenter fièrement les couleurs de l'entreprise lors de différentes manifestations.

Communication digitale et notoriété

La communication numérique constitue un levier important pour la visibilité des marques NStCM et TPN. En 2025, 142 publications ont été diffusées sur Instagram et plus de 60 sur LinkedIn, complétées par des collaborations avec plusieurs



Le Paléo Festival, pour lequel plus de 150'000 déplacements ont été assurés grâce à l'offre combinée rail et bus.. (© NStCM)

partenaires, dont le réseau Léman Express, le gendarme romand François Ecop ou encore l'influenceuse Camille Bonvin. Certaines vidéos ont dépassé les 100 000 vues, illustrant la portée croissante de ces actions digitales.

L'organisation de l'événement «Speed Dating» dans le train a par ailleurs permis de renforcer la présence de l'entreprise dans l'espace public et sur les réseaux sociaux.

2 millions de voyageurs

L'année 2025 a été marquée par un événement important pour le réseau TPN. En décembre, l'entreprise a célébré pour la première fois le deux millionième voyageur de l'année sur les lignes urbaines 803, 804 et 805. Cette étape symbolique, atteinte en présence de représentants de la Ville de Nyon et de la commune de Prangins, souligne la progression constante de la fréquentation du réseau urbain et l'ancrage croissant des transports publics dans la mobilité quotidienne de la population.

À cette occasion, le deux millionième voyageur a reçu un abonnement annuel zone 20, geste marquant destiné à valoriser la fidélité de la clientèle et à mettre en lumière l'importance du service public de proximité offert par les TPN.



En décembre, l'entreprise a célébré pour la première fois le deux millionième voyageur de l'année sur les lignes urbaines 803, 804 et 805. (© NStCM)

Investir dans la fiabilité au service des voyageurs

Infrastructures de voie et réseau ferroviaire

Dans le cadre de notre programme d'amélioration continue de la qualité de service, environ 1,4 kilomètre de voie a été renouvelé au cours de l'exercice 2025. Ces travaux, réalisés lors de deux opérations planifiées en période de fermeture de ligne (pendant les vacances de printemps et d'automne), ont permis de remplacer l'intégralité des composants d'infrastructure concernés: traverses, rails et ballast.

Ces interventions ont mobilisé les équipes internes du NStCM, notamment les collaborateurs en charge de la signalisation ferroviaire, de la voie ferrée pour assurer la logistique du matériel et piloter le suivi de chantier, ainsi qu'une quinzaine de spécialistes de l'entreprise partenaire mandatée pour l'exécution des travaux.



En 2025, c'est environ 1,4 kilomètre de voie qui a été équipé d'une infrastructure neuve. (© NStCM)

Au-delà de ces renouvellements majeurs, notre Service a mené diverses opérations d'entretien courant sur l'ensemble du réseau, parmi lesquelles: l'inspection quinquennale des ouvrages d'art, le contrôle et la purge des filets de protection dans les falaises de St-Cergue, des travaux de bûcheronnage sécuritaire à proximité des voies, une campagne de contrôle et d'entretien de l'infrastructure, des opérations de déneigement des quais en période hivernale, ainsi que l'entre-

tien des espaces verts dans les gares.

Le 15 août 2025, un orage d'une rare violence en fin de journée a provoqué un éboulement de terrains saturés en eau au-dessus de St-Cergue. La foudre a, par ailleurs, endommagé plusieurs installations électriques de la ligne. Grâce à la réactivité et au professionnalisme de nos équipes, la circulation a pu être rétablie dans des délais remarquablement courts.

En octobre 2025, d'importants travaux de sécurisation ont été entrepris sur l'ouvrage d'art n°44, situé dans la forêt avant l'entrée de la gare de St-Cergue, au lieu-dit Les Grands Rochers. Cet ouvrage est un mur de soutènement supportant la voie ferrée. La technique de la paroi clouée a été mise en œuvre afin de stabiliser durablement l'ouvrage. Le processus s'est déroulé en trois étapes: pose d'un treillis métallique sur la paroi, application d'un béton projeté (gunitage) pour assurer la cohésion de surface, puis réalisation de forages inclinés permettant d'ancrer des barres d'acier en profondeur afin de solidariser le mur au rocher sous-jacent.

Modernisation des gares et des haltes

Le projet de modernisation de la gare de Genolier, lancé en août 2024, a connu en 2025 son année la plus intense, avec la réalisation de la majeure partie des travaux. Les opérations se sont succédé en plusieurs phases, combinant interventions de jour et de nuit ainsi que des interruptions ponctuelles de l'exploitation ferroviaire, afin de minimiser l'impact sur la clientèle.

Les travaux ont porté en premier lieu sur la modernisation complète des quais 1 et 2: rehaussement pour garantir un accès de plain-pied aux personnes à mobilité réduite, création de rampes d'accès, mise en conformité des installations électriques, installation d'équipements d'information voyageurs et création d'un passage inférieur assurant la liaison entre les quais et la place de la gare.

Les infrastructures ferroviaires ont également fait l'objet d'une rénovation intégrale: renouvellement de la superstructure et des voies 1 et 2, remplacement complet des installations de



Le projet de modernisation de la gare de Genolier a connu sa phase la plus intense en 2025. (© NStCM)

signalisation et de la ligne de contact, mise en conformité électrique, transformation de l'ancien bâtiment voyageurs en locaux techniques et réaménagement des voies de garage de Leyde-feur.

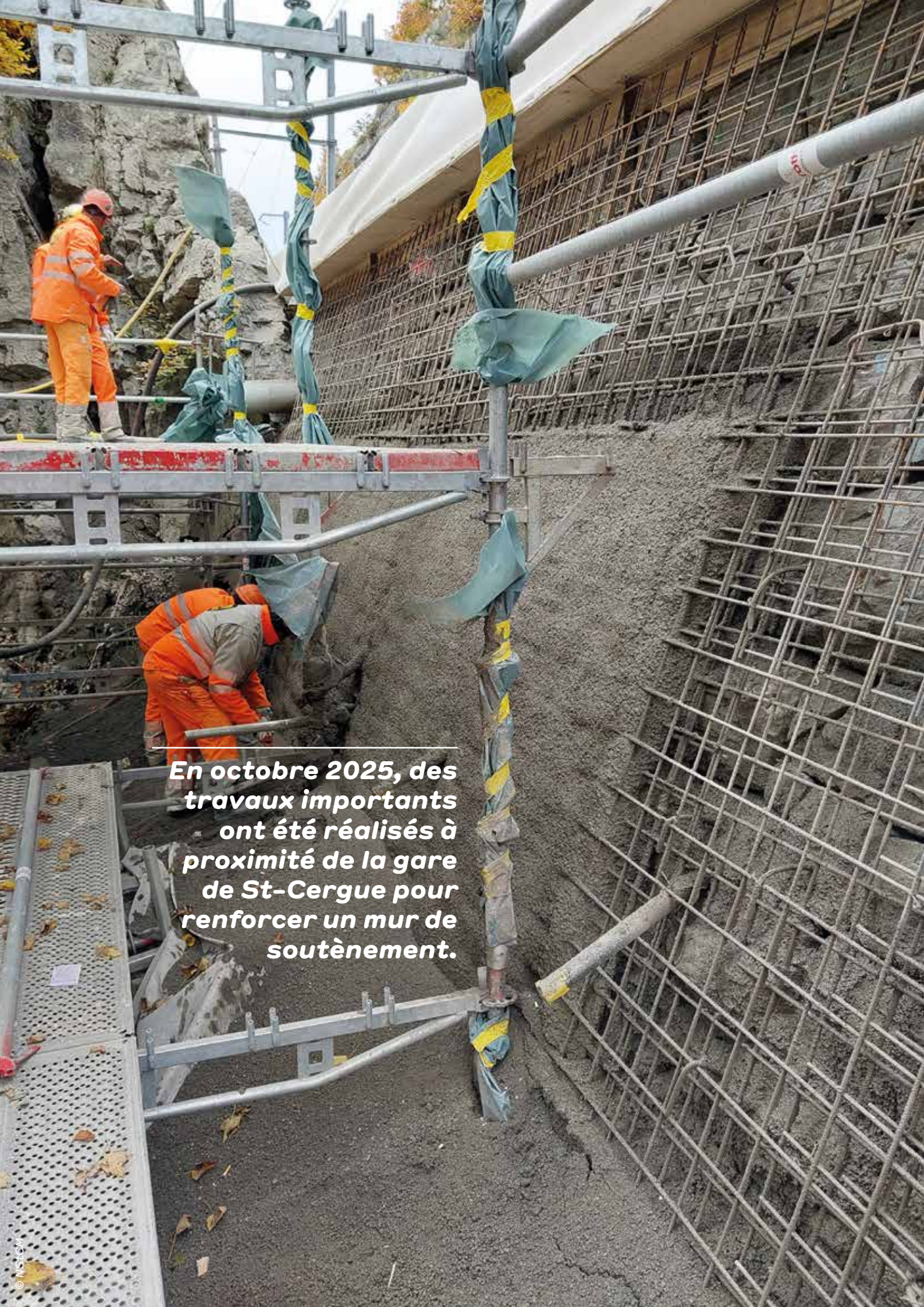
Un jalon décisif a été franchi avec la réouverture complète de l'exploitation ferroviaire lors du changement d'horaire de décembre 2025. Les travaux de finition et l'aménagement de la place de la gare se poursuivent début 2026, pour une livraison définitive prévue au printemps.

Par ailleurs, la halte de Genolier clinique/campus a fait l'objet d'une mise en conformité LHand (Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées) au printemps 2025. Sa situation en bordure immédiate de la Clinique de Genolier confère à ce projet une dimension particulière, en permettant désormais un accès ferroviaire accessible, confortable et de qualité aux usagers se rendant dans cet établissement de soins.

Les travaux ont porté sur le rehaussement du quai pour un accès de plain-pied pour les personnes à mobilité réduite, la création d'une rampe d'accès, la mise en conformité électrique, la rénovation de l'ancien bâtiment voyageurs et l'installation d'équipements d'information voyageurs. Pour réduire au minimum la perturbation pour la clientèle, la quasi-totalité des

La nouvelle gare de Genolier en chiffres

- 360 m de voie renouvelée
- Deux quais H35 : quai 1 (80 m) et quai 2 (77 m)
- 4 nouveaux appareils de voie implantés
- 700 m de ligne de contact renouvelés
- 2 passages à niveau sécurisés par des barrières
- 53 places de stationnement
- Budget : CHF 17,5 mios



En octobre 2025, des travaux importants ont été réalisés à proximité de la gare de St-Cergue pour renforcer un mur de soutènement.

travaux a été réalisée en continu sur 24 heures durant les deux semaines de vacances de printemps. La halte a accueilli ses usagers dans des conditions optimales de sécurité dès la reprise du trafic.

Reconstruction du dépôt-atelier de Trélex

À l'été 2024, de graves intempéries avaient entraîné l'inondation du sous-sol du nouveau dépôt-atelier de Trélex, sous une hauteur d'eau atteignant 1,8 mètre sur la totalité de la surface souterraine. L'ensemble des équipements techniques installés dans cette zone avaient été détruits, contraignant le report du déménagement des Services administratifs et techniques.

L'exercice 2025 a été consacré à plusieurs volets complémentaires: finalisation des études de sécurité, constitution des dossiers d'approbation des plans, obtention de deux autorisations de construire auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) (portant respectivement sur les changements d'affectation internes et les aménagements d'infrastructures périphériques), reconstruction du bâtiment et transfert des équipements critiques du sous-sol vers le rez-de-chaussée.

Des mesures de protection contre les crues ont été déployées à l'extérieur du bâtiment: installation de systèmes de drainage adaptés et obturation des zones d'infiltration potentielles. Les travaux intérieurs, mobilisant une trentaine d'entreprises, sont désormais finalisés et la grande majorité des équipements a été testée avec succès. Jusqu'au printemps 2026, des tests intégraux d'exploitation seront conduits et les aménagements extérieurs seront parachevés.

Modernisation des installations de sécurité

Le lundi 27 octobre 2025 a marqué une étape stratégique majeure pour notre réseau, avec la mise en service simultanée des nouvelles installations de sécurité des gares de Nyon et de Genolier ainsi que du nouveau système de télécommande régissant l'acheminement des trains sur le tronçon Nyon-Genolier.

La sécurité en chiffres (gare de Nyon)

- 18 signaux installés
- 15 compteurs d'essieux
- 15 balises ZSI-127
- 4 moteurs d'aiguilles
- 5,3km de câbles posés

Les gares de Nyon et de Genolier sont désormais équipées de postes d'enclenchement électroniques de dernière génération, en remplacement des anciens postes à relais arrivés en fin de vie. Le système de contrôle automatique de vitesse ZSI-127 a été étendu à ces deux gares pour garantir une surveillance continue et automatisée. De nouveaux équipements ont été déployés: signaux LED basse consommation, moteurs d'aiguilles modernisés et nouvelles barrières de passages à niveau.

Le nouveau système de télécommande (permettant l'acheminement automatique des trains) contribue à améliorer la fluidité de l'exploitation et à optimiser la gestion des circulations sur l'ensemble du tronçon concerné. Ce projet représente une avancée décisive en matière de fiabilité, de sécurité et de ponctualité pour notre ligne.

L'exercice 2025 illustre l'ampleur et la cohérence de notre programme d'investissement dans les infrastructures ferroviaires. La modernisation des gares, le renouvellement des voies, la sécurisation des ouvrages et la mise à jour des systèmes de sécurité constituent autant de fondations solides pour garantir la qualité, la fiabilité et la sécurité du service offert à notre clientèle.

Les chantiers encore en cours (finalisation des travaux de Genolier, achèvement du dépôt de Trélex) seront menés à terme au printemps 2026, ouvrant la voie à de nouvelles étapes de développement de notre réseau.

*En 2025,
l'accidentologie,
professionnelle
comme non
professionnelle,
a atteint un
nouveau niveau
historiquement bas.*



The image shows a man from behind, wearing a red baseball cap with the NSTCM logo and a red cap with '100 NSTCM' on the side. He is wearing a white t-shirt under an orange high-visibility safety vest. The vest features the NSTCM logo (two circles with three vertical lines) and the text 'NSTCM' in large black letters. The background is a bright blue sky with white clouds and a blurred crowd of people in the distance.

NStCM

Sécurité, Santé et Environnement

Une entreprise fusionnée, des engagements renforcés

Le Service Sécurité, Santé et Environnement a réalisé des avancées significatives dans trois domaines clés en 2025: l'engagement environnemental de l'entreprise, la santé et la sécurité au travail, ainsi que la sécurité des transports.

Label Swisstainable

Le NStCM a obtenu son premier label environnemental en rejoignant le programme Swisstainable de Suisse Tourisme. Ce label est valable trois ans, jusqu'en 2028.

Swisstainable est le programme de durabilité de référence du secteur touristique suisse. Il vise à développer la Suisse comme destination touristique durable et est ouvert à toutes les entreprises et organisations du tourisme en Suisse.

Facteurs Organisationnels et Humains

Notre culture en matière de sécurité a été renforcée grâce à des formations ciblées sur les Facteurs Organisationnels et Humains (FOH). Près de 90% des collaborateurs en ont bénéficié. Ces formations ont permis de traiter les risques du quotidien identifiés par les équipes, tout au long de l'année. Par ailleurs, l'ensemble de nos équipes a participé collectivement à la définition des nouvelles règles vitales de l'entreprise fusionnée.

Une campagne de prévention spécifique a également été déployée tout au long de l'année pour lutter contre la première cause d'accidents recensés: les chutes, glissades et faux pas. Les actions ont été adaptées aux saisons.

Résultat: l'accidentologie, professionnelle comme non professionnelle, a atteint un nouveau niveau historiquement bas. Il est prévu que cet acquis soit consolidé au cours des deux à trois prochaines années.

Risques psychosociaux

Dans le contexte de la fusion, une analyse approfondie des risques psychosociaux a été conduite. Elle s'est appuyée sur un outil en ligne de promotion de la santé, complété par des ateliers animés par une psychologue du travail, auxquels les collaborateurs ont activement contribué.



Des axes d'amélioration ont été définis en co-construction avec les équipes. Ces mesures permettent d'agir concrètement pour préserver de bonnes conditions de travail et ont donné lieu à un nouveau programme de préservation de la santé et sécurité au travail nommé CAP: Conduite-Prévention-Adaptation qui sera déployé en 2026.

Sécurité des transports

La gestion de la sécurité des transports a été significativement renforcée grâce à la digitalisation des contrôles quotidiens des véhicules. Cette démarche s'inscrit dans une logique de modernisation et de fiabilisation des processus, en associant directement les collaborateurs concernés.

Les premiers audits fournisseurs en matière de sécurité ont également été réalisés. Ils visent à garantir la continuité des activités et le respect des engagements pris envers nos parties prenantes.

Exploitation

Plus de fréquentation, plus de sécurité

L'année 2025 a marqué une étape importante dans la modernisation des installations de sécurité ferroviaires, avec la mise en service du système de contrôle continu de la marche des trains (ZSI) dans les gares de Nyon et de Genolier. Ce dispositif, qui calcule des courbes de freinage dynamiques et contrôle activement la vitesse, complète les installations déjà déployées à Trélex depuis 2024. Il contribue au renforcement du niveau de sécurité de l'exploitation, au bénéfice direct des voyageurs.

La mise en œuvre de ce nouveau système a reposé sur un important travail de préparation et de formation. L'ensemble des mécaniciens de locomotive de la Compagnie a été formé afin d'assurer une appropriation complète des nouvelles fonctionnalités et une intégration maîtrisée du ZSI dans les procédures de conduite. Cet engagement des équipes a permis une transition opérationnelle sécurisée vers ces nouveaux standards techniques.

Evolution des gestes métiers

L'introduction du ZSI s'est accompagnée d'une évolution des gestes métiers, notamment lors des phases de départ en gare. Les mécaniciens de locomotive adaptent désormais leur conduite en intégrant les informations fournies par les équipements embarqués, tout en maintenant une attention constante portée à la signalisation extérieure. Cette vigilance élargie renforce la maîtrise des situations d'exploitation et la sécurité des circulations.

Ces évolutions se sont inscrites dans un contexte d'exploitation exigeant, en particulier en lien avec les travaux impactant certaines infrastructures. Elles témoignent de la capacité des équipes à adapter leurs pratiques professionnelles afin de garantir une exploitation ferroviaire sûre et conforme aux exigences réglementaires.

L'année 2025 a été marquée par une évolution positive de la fréquentation sur les lignes de transport urbain. Le réseau a franchi un cap symbolique avec l'accueil du deux millionième voyageur, une première pour les lignes urbaines. Cette pro-

gression confirme l'attractivité de l'offre et le rôle central du bus dans la mobilité quotidienne de la région.

Adaptation permanente

Cette dynamique s'est toutefois inscrite dans un contexte d'exploitation particulièrement contraint, marqué par de nombreux travaux routiers sur les voiries communales et cantonales. Ces chantiers, parfois de longue durée, ont affecté la circulation et la régularité de certaines lignes, nécessitant une adaptation permanente de l'exploitation afin de limiter les impacts pour les voyageurs.

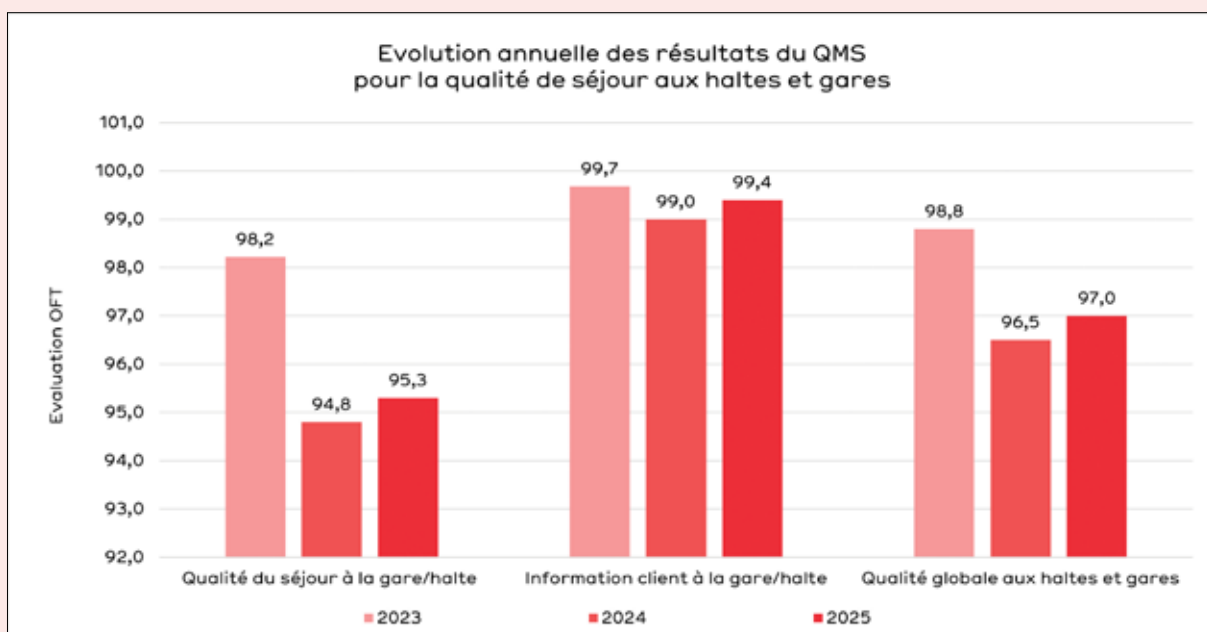
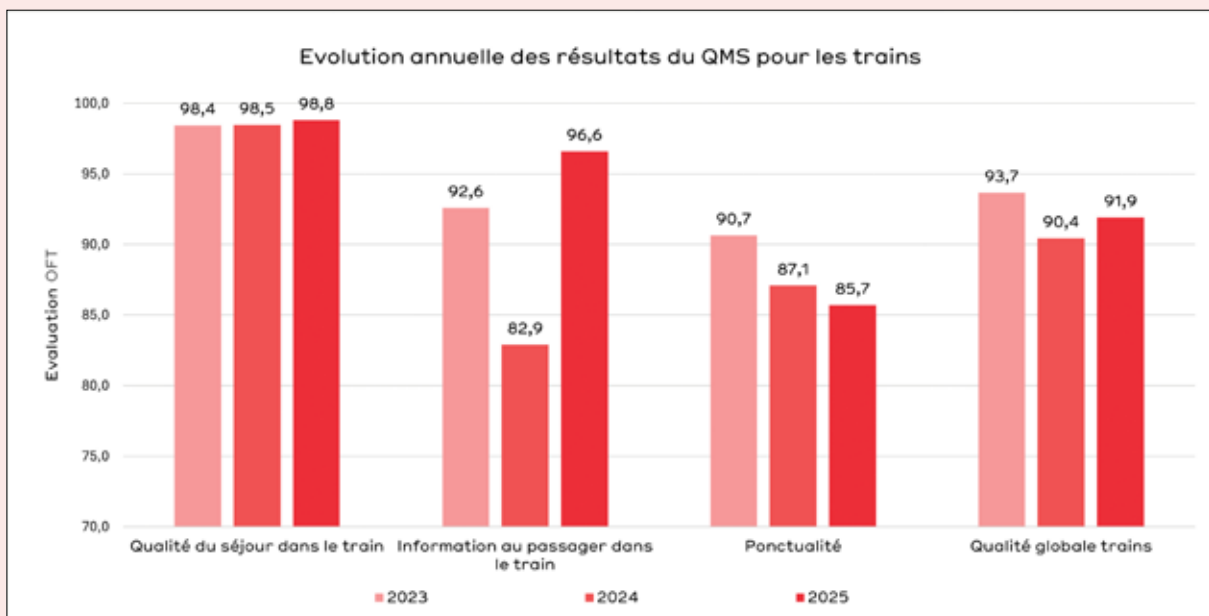
Face à ces contraintes, les équipes d'exploitation ont déployé des mesures opérationnelles ciblées, telles que des adaptations de parcours, des ajustements de la production, des renforts ponctuels et une coordination étroite avec les autorités et partenaires concernés. Ces actions ont permis de garantir la continuité du service et d'accompagner les évolutions du réseau dans un environnement routier en constante mutation.

Digitalisation des processus

Parallèlement, le Service Exploitation a poursuivi ses travaux visant à renforcer la sécurité et la fiabilité de l'exploitation bus. Une attention particulière a été portée à la digitalisation de certains processus, notamment celui lié à la prise de service des conducteurs. Ces évolutions contribuent à fiabiliser les contrôles opérationnels, à améliorer la traçabilité des informations et à soutenir les équipes dans l'exercice de leurs missions quotidiennes.

**L'année 2025 a été
marquée par une
évolution positive de la
fréquentation sur les
lignes de transport urbain.
Le réseau a franchi un cap
symbolique avec l'accueil
du deux millionième
voyageur, une première
pour les lignes urbaines.**

Résultats QMS 2025 pour les trains



Management de la qualité

Un système robuste et parfaitement intégré

Durant l'année 2025, le NStCM a poursuivi la consolidation de son système de management de la qualité (SMQ) – un système certifié ISO 9001:2015 depuis novembre 2024. Pour rappel, cette certification internationalement reconnue atteste de la mise en place d'une organisation structurée, basée sur les processus, la maîtrise des risques et l'amélioration continue des prestations.

En novembre 2025, la Société générale de surveillance (SGS), organe certificateur, a réalisé un audit de contrôle qui n'a fait apparaître aucune non-conformité. La preuve que le système en place est robuste, qu'il est parfaitement intégré dans les pratiques opérationnelles et que les équipes se sont approprié ses exigences.

Outil de pilotage transversal, notre SMQ a permis d'assurer tout au long de l'exercice le suivi des processus clés, des indicateurs de performance et des plans d'action. Les audits internes, la gestion des risques et la revue de direction qu'il prévoit ont contribué à identifier différentes opportunités d'amélioration, à renforcer la cohérence de nos pratiques et à faciliter la prise de décision. Une grande détermination est là pour poursuivre, à l'avenir, le développement du SMQ afin de consolider ces acquis prometteurs, de renforcer l'approche systémique et de soutenir durablement l'amélioration continue au sein de l'organisation. Les premières expériences vécues en 2025 ont montré que cet engagement est source de performance pour l'organisation, et de satisfaction pour ses parties prenantes.

Évaluation des prestations

À l'aide d'un système de mesure de la qualité (QMS), l'Office fédéral des transports (OFT) veille sur une base régulière à ce que les pouvoirs publics et les voyageurs bénéficient de prestations de haute qualité en contrepartie des moyens qu'ils investissent dans le transport régional de voyageurs (TRV). Ces enquêtes « QMS-TRV » constituent un instrument central d'évaluation de la performance des prestations fournies et un appui essentiel au pilotage de la qualité.



Les résultats que l'entreprise a obtenus lors des enquêtes réalisées en 2025 confirment un niveau de qualité globalement conforme, voire supérieur aux exigences réglementaires, tout en mettant en évidence plusieurs facteurs de risque susceptibles d'influencer l'évolution des indicateurs au cours des prochaines années.

Bus: au-dessus des standards

La ponctualité du réseau de bus a poursuivi la tendance à la baisse observée ces deux dernières années, tout en demeurant supérieure aux valeurs d'acceptation définies par le QMS-TRV. Cette évolution des temps de parcours s'explique principalement par la multiplication des chantiers d'infrastructure le long des lignes exploitées, entraînant des contraintes accrues sur la circulation.

Les indicateurs relatifs à la qualité de séjour dans les véhicules, aux compétences et au comportement du personnel, ainsi qu'à l'information des clients des véhicules, se maintiennent durablement au-dessus des valeurs d'acceptation. La migration technologique des systèmes embarqués vers la 4G a toutefois engendré des perturbations temporaires en 2025. Bien que le projet ait été finalisé en fin d'année, la robustesse des nouveaux systèmes devra faire l'objet d'une attention particulière ces prochains mois.

La qualité de séjour et l'information au client aux arrêts de bus demeurent, quant à elles, supérieures aux exigences de l'OFT. Ces indicateurs, en partie dépendants des infrastructures communales, sont exposés aux effets de l'augmentation de la fréquentation, appelant à une coordination étroite et durable avec nos partenaires institutionnels.

Trains : le défi de la ponctualité

Du côté des trains, la ponctualité n'atteint pas encore la valeur d'acceptation fixée par l'OFT. Les principaux facteurs explicatifs sont les travaux sur l'infrastructure ferroviaire, le vieillissement de certaines installations et l'augmentation de la fréquentation, qui a un impact significatif sur les temps de stationnement. Malgré les premiers effets positifs du programme de rénovation engagé, ces éléments constituent des enjeux structuraux pour la performance du réseau.

La qualité de séjour dans les rames ainsi que dans les gares se maintient à un niveau supérieur aux exigences. La hausse de la fréquentation observée ces dernières années génère toutefois des tensions ponctuelles, qui devront être anticipées afin de préserver durablement la qualité perçue. L'information au client, tant à bord des trains qu'en gare, demeure conforme aux exigences. La mise en service de nouvelles rames et l'automatisation de l'information des voyageurs ont permis des améliorations notables, malgré certaines difficultés techniques rencontrées en phase de déploiement en 2025, identifiées comme des points de vigilance pour la fiabilité à long terme.

La mise en service de nouvelles rames et l'automatisation de l'information voyageurs ont permis des améliorations significatives. Les ajustements techniques identifiés lors du déploiement en 2025 constituent désormais des points de surveillance utiles pour renforcer la fiabilité à long terme.

Objectifs pour l'avenir

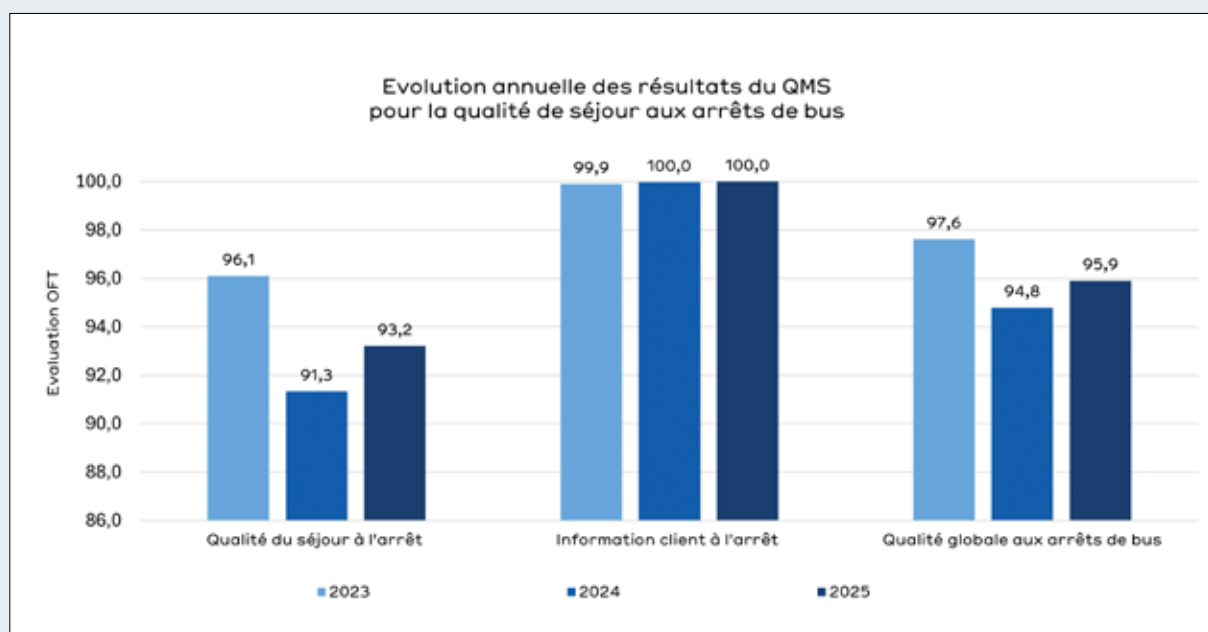
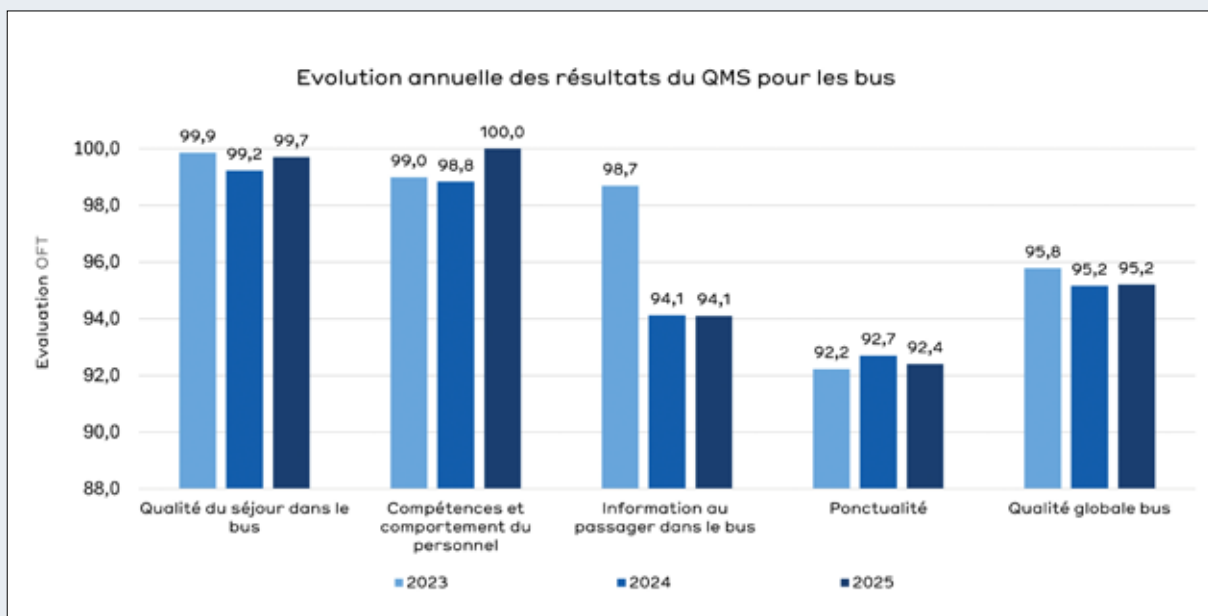
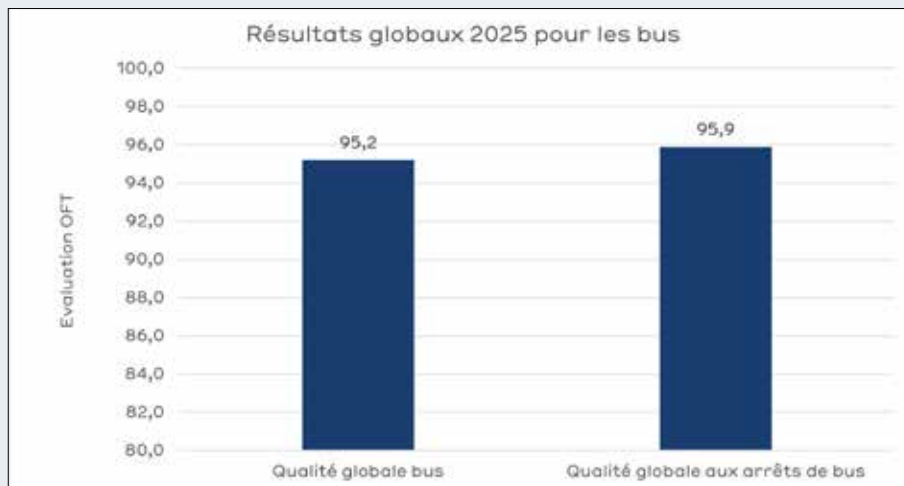
Au sein de notre entreprise, les indicateurs QMS-TRV font l'objet d'un suivi régulier. En cas d'écart significatif, des analyses ciblées et des mesures appropriées sont mises en œuvre en coordina-

tion avec les Services concernés. Les principaux risques identifiés concernent l'impact des chantiers d'infrastructure sur la ponctualité, la croissance soutenue de la fréquentation, les phases de transition liées aux évolutions technologiques et organisationnelles, ainsi que la dépendance à des partenaires tiers pour certaines composantes de la qualité de service.

La gestion de la qualité au sein de notre organisation et les indicateurs précieux dont nous disposons nous permettent de définir des objectifs clairs pour les années à venir. Ces objectifs sont les suivants :

- maintenir l'ensemble des indicateurs au-dessus des valeurs d'acceptation réglementaires;
- renforcer l'anticipation et le pilotage des impacts opérationnels;
- consolider la fiabilité des systèmes d'information voyageurs;
- accompagner les évolutions par des mesures adaptées, dans une logique d'amélioration continue et de maîtrise des risques.

Résultats QMS 2025 pour les bus



Transformation et culture d'entreprise

L'année 2025 a été marquée par une activité soutenue du Service Ressources Humaines, articulée autour de trois grandes priorités: le développement organisationnel, l'accompagnement du personnel et la consolidation des processus internes, dans un contexte de transformation majeure lié à la fusion NSTCM-TPN.

Recrutement et gestion des effectifs

En 2025, le Service Ressources Humaines a conduit 20 processus de recrutement. Ces démarches ont répondu à la fois à des besoins de remplacement suite aux départs de titulaires et à des créations de postes visant à renforcer les capacités stratégiques et opérationnelles de l'entreprise.

Dans le domaine ferroviaire, plusieurs postes ont été créés pour répondre aux exigences légales et aux volontés de développement: un poste de Coordinateur information voyageurs, un poste de Chef de projet infrastructures en lien avec les projets validés par l'Office fédéral des transports (OFT), ainsi qu'un poste de Gestionnaire de contrats (à 20%) pour optimiser les processus d'achat de masse dans le respect des règles en matière d'appels d'offres. Par ailleurs, suite aux départs des titulaires, deux processus de recrutement ont permis de maintenir le niveau de service du Centre de Gestion du Trafic.

Pour le secteur bus, cinq personnes ont été recrutées pour conduire des véhicules (un poste nouvellement créé et quatre remplacements). Les autres recrutements ont concerné l'administration, les Services Techniques et Infrastructures et le Service Développement, planification et gestion de l'offre.

La fusion : un chantier RH majeur

L'activité du Service Ressources Humaines a été en grande partie absorbée par la fusion NSTCM-TPN, officialisée en mai 2025 avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025. Cette opération a placé les Ressources Humaines au cœur des enjeux pour le personnel, notamment en matière de salaires, de charges sociales, d'assurance-accident (SUVA), d'allocations familiales et de caisse de pension.

Un travail de coordination intense a été mené avec les différentes instances concernées. Des

séances ont été organisées avec la caisse de pension afin de garantir des conditions inchangées pour le personnel des deux entreprises en voie de fusion. De nombreux échanges ont également eu lieu avec la SUVA, les caisses de compensation et la caisse d'allocations familiales. Ces efforts ont permis d'aboutir à des contrats unifiés, avec des salaires et des charges sociales conformes appliqués de manière rétroactive.

La mise en œuvre des comptes salaires fusionnés a nécessité huit mois de tests et de vérifications rigoureux. En parallèle, le Service Ressources Humaines a assuré une communication régulière et transparente auprès des collaborateurs, via l'intranet, des courriers individuels pour les impacts contractuels, et trois séances d'information organisées et animées par les chefs de service, auxquelles 62 personnes ont participé. Une élection du nouveau Conseil de fondation de la caisse de pension fusionnée a également été organisée par nos soins.

Prévention, santé et bien-être

Le Service Ressources Humaines a poursuivi et renforcé durant l'année ses actions en matière de prévention et de santé au travail. Dans le cadre de la réglementation relative aux permis de conduire, six séances de sensibilisation aux addictions – alcool, substances illicites, jeux d'argent et usage des téléphones – ont été organisées en collaboration avec la compagnie de théâtre Caméléon. Ces sessions, menées sous forme de saynètes interactives, ont favorisé l'échange et la prise de conscience sur ces problématiques délicates.

Une directive pour la protection de l'intégrité personnelle a par ailleurs été rédigée et communiquée à l'ensemble du personnel. Ce document décrit les comportements inacceptables, définit les responsabilités de l'employeur, des supérieurs hiérarchiques et des collaborateurs, et précise la marche à suivre en cas de problème (discrimination, harcèlement sexuel, mobbing, violence ou surveillance technique). Il vise à garantir que chaque personne se sente respectée et estimée au sein de l'entreprise. Enfin, un réassort des uniformes a été organisé, avec remise de compléments et pièces de remplacement au personnel concerné.

Formation et développement des compétences

L'unité Formation a joué un rôle moteur en 2025, transformant les contraintes opérationnelles en leviers de développement des compétences.

Dans une démarche de transition digitale, les premiers modules d'auto-apprentissage ont été développés, dont un parcours dédié à l'intégration des nouvelles personnes recrutées. Le Système de Gestion de l'Apprentissage Moodle (LMS) a été évalué et testé. Son déploiement à l'ensemble des collaborateurs est prévu pour 2026.

L'année a été marquée par la mobilisation des ressources internes (experts métier et formateurs) pour concevoir et délivrer des formations au sein de l'entreprise : conduite de train, ligne de contact, coffret de commande, etc. Cette dynamique renforce l'appropriation, l'efficacité et la cohérence de nos pratiques professionnelles.

En tant qu'entreprise formatrice certifiée par le système qualité de l'Association des services des automobiles (SAQasa), nous avons organisé dix séances de cours OACP (Ordonnance réglant l'admission des conducteurs au transport de personnes et de marchandises par route) pour les conducteurs de bus, accueillant chacune jusqu'à dix participants. Au total, 80 conducteurs de bus ont été formés, représentant 79% des collaborateurs détenant le permis D. Ces sessions ont porté sur les notions de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR), ainsi que sur des exercices pratiques de manœuvres et pose de chaînes à neige.

Pour les mécaniciens de locomotive, les fermetures de ligne d'avril et d'octobre 2025 (nécessaires à la rénovation) ont été mises à profit pour accélérer la montée en compétences via des formations continues techniques, sécuritaires et réglementaires, ainsi que des immersions inter-métiers. Par ailleurs, 13 mécaniciens et collaborateurs des Services Techniques et Infrastructures ont renouvelé leur permis B80, six collaborateurs ont renouvelé leur permis OAASF (Ordonnance sur les activités déterminantes pour la sécurité dans le

domaine ferroviaire) catégorie A et trois autres leur permis OAASF catégorie B.

En anticipation de la mise en place du système ZSI 127 en septembre 2025 (système de contrôle de la marche des trains utilisé notamment sur les réseaux à voie métrique), l'ensemble des équipes impactées ont été formées, des Services Techniques et Infrastructures aux mécaniciens de locomotive. Les parcours de formation ont combiné théorie, simulateur et pratique terrain, assurant une maîtrise complète du système et une intégration opérationnelle fluide.

Initiée auprès de la Direction en 2024, la démarche de sensibilisation aux Facteurs Organisationnels et Humains (FOH) a été déployée dès le deuxième trimestre 2025 auprès de 61 collaborateurs issus de différents services. L'objectif est d'ancrer durablement une culture juste et équitable, en agissant sur les dimensions structurelles et comportementales qui influencent la performance et la sécurité. Des ateliers animés par des professionnels ont également été proposés sur les risques psychosociaux, la gestion du sommeil et la nutrition.

Développement RH, insertion et relations avec les partenaires

En plus du personnel administratif et des employés des Services Techniques et Infrastructures, les entretiens annuels de collaboration ont été conduits pour le personnel roulant de l'exploitation train. En outre, un programme de formation au management a été lancé pour les membres de la Direction, avec un déploiement prévu à l'ensemble des managers de l'entreprise en 2026.

Le Service Ressources Humaines s'est investi dans la promotion des métiers et de la relève, notamment à travers la participation à plusieurs salons professionnels (Salon des métiers avec MBC et Travys, Salon des métiers du collège de Nyon-Marrens), l'organisation de la Journée des Orientations Métiers (JOM) avec la participation de dix enfants, et le soutien aux jeunes en recherche d'orientation professionnelle ou d'apprentissage, en partenariat avec le collège de Nyon-Marrens (ateliers CV et entretiens fictifs).

L'accueil de stagiaires a constitué un axe fort de l'année: un stagiaire ORP (Office régional de placement) dédié au développement de la marque employeur et des réseaux sociaux, deux stagiaires AI (assurance-invalidité) au Service RH et un stagiaire AI à la maintenance bus, illustrant l'engagement de l'entreprise en matière de réinsertion professionnelle. La collaboration avec l'AI a par ailleurs été renforcée pour l'accompagnement de situations médicales complexes, avec un suivi individualisé des collaborateurs concernés. Cette implication vaut à notre entreprise le label d'entreprise partenaire de l'AI du Canton de Vaud.

Reconnaissance, cohésion et vie d'entreprise

L'ancienneté des collaborateurs a été valorisée en 2025 à travers l'organisation d'une journée jubilaire, permettant de remercier les personnes comptant entre cinq et 30 ans de service lors d'un moment de partage avec la Direction.

La cohésion interne a également été encouragée avec l'organisation de la fête du personnel au printemps, ainsi que d'une fête de fin d'année se

déroulant sur une journée de samedi, afin de permettre à l'ensemble du personnel – quelle que soit sa disponibilité – de profiter d'un moment convivial avec ses collègues et la Direction.

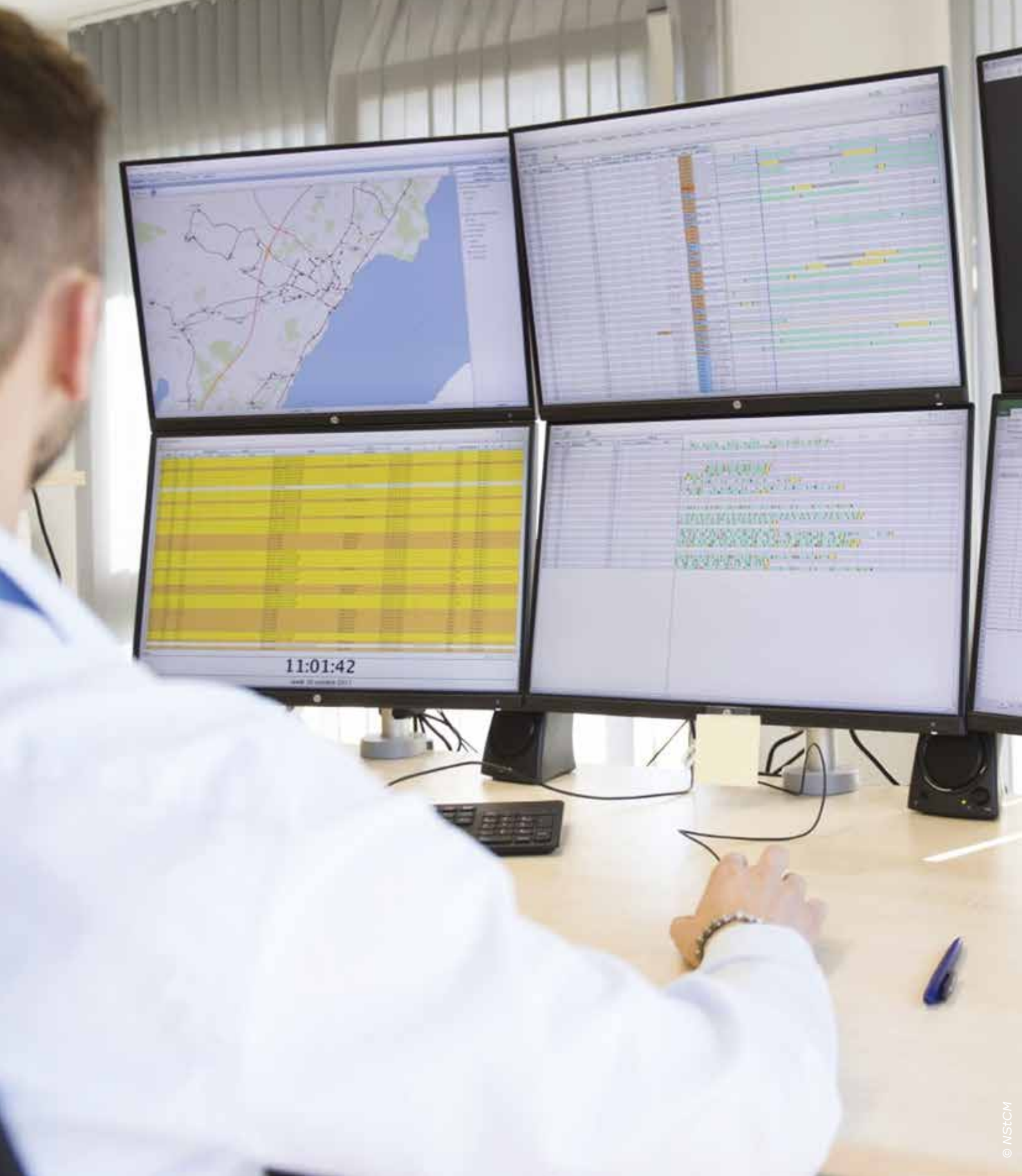
En 2025, le Service Ressources Humaines aura démontré sa capacité à mener de front des chantiers complexes et multiples: la conduite de la fusion NStCM-TPN dans toutes ses dimensions, le renforcement des effectifs, le déploiement d'une politique de formation ambitieuse et la mise en place d'une véritable culture de la prévention et du bien-être. Ces réalisations témoignent de l'engagement et du professionnalisme du Service Ressources Humaines au service des collaborateurs de l'entreprise, dans une année de transformation particulièrement exigeante.

Cabine 1
ABe 4/8 403-404
Vmax 70 km/h
104 kN frein à main

**En 2025, le Service RH
a poursuivi et
renforcé durant
l'année ses actions
en matière de
prévention et de
santé au travail.**

AFX3

*Le NStCM et
les TPN à l'heure
de l'information
en temps réel et
sans interruption.*



Informatique

2025, une année de transition et de modernisation

L'obsolescence technologique impose une veille permanente et des interventions techniques régulières. L'enjeu majeur de l'année 2025 a été le remplacement des équipements embarqués dans les bus et les trains, rendu nécessaire par l'arrêt programmé dans notre région de la connectivité 3G au profit des normes 4G et 5G, offrant des débits nettement supérieurs.

Le remplacement des routeurs, combiné à une optimisation de l'architecture réseau et à l'adaptation des logiciels associés, a permis au matériel roulant de transmettre les informations en temps réel sans interruption, garantissant ainsi une information voyageur fiable et instantanée.

Par ailleurs, plusieurs projets ont été menés pour simplifier les flux de transmission de données, notamment par la suppression de plateformes intermédiaires. Certains projets d'optimisation ont notamment été conduits en partenariat avec d'autres entreprises de transports de la région vaudoise.

Sur le plan des outils de communication interne, la téléphonie physique a été abandonnée au profit de Microsoft Teams, simplifiant les usages et réduisant les coûts d'infrastructure.

Renforcement de la sécurité

Le Service Informatique a engagé plusieurs actions pour renforcer la sécurité de son infrastructure. Les équipements physiques ont été déplacés vers des locaux dédiés à l'hébergement de serveurs, offrant de meilleures conditions de sécurité et d'exploitation. Ce déménagement a également été l'occasion de procéder à des reconfigurations importantes.

En parallèle, une évolution technique majeure a été engagée afin d'adopter les meilleures pratiques en matière d'administration des serveurs : l'isolement des applications (conteneurisation applicative) basée sur les technologies Docker et Kubernetes. Cette approche facilite le déploiement, la mise à jour et la supervision des services informatiques.



L'enjeu majeur de l'année 2025 a été le remplacement des équipements embarqués dans les bus et les trains. (© NSTCM)

L'informatique en chiffres

- 36 changements de routeurs centraux dans les bus TPN
- 60 postes téléphoniques physiques désinstallés
- 97 collaborateurs connectés à Microsoft Teams

Finances

Une fusion après 30 ans

La fusion de la filiale Transports Publics de la Région Nyonnaise SA (TPN SA) avec la Compagnie du Chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA (NStCM SA) a incontestablement été le moment fort de l'exercice 2025 sur le plan financier. Ce processus a été formellement validé le 27 mai 2025 (avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2025) lors de l'Assemblée générale ordinaires des actionnaires de NStCM SA, qui s'est tenue à Genolier. À cette occasion, de nouveaux statuts ont été adoptés et le Conseil d'administration a été renouvelé, avec Mme Regula Zellweger comme Présidente.

Accroître l'efficience

Pour rappel, NStCM SA avait acquis l'entier du capital de TPN SA en 1996. C'est dire que les deux structures se côtoyaient, collaboraient et développaient des synergies depuis déjà 30 ans. Elles partageaient déjà une direction commune ainsi que plusieurs services comme les finances, les ressources humaines, l'informatique et le développement commercial, mais conservaient jusqu'alors une gestion juridique, comptable et contractuelle distincte.

Extention des activités

NStCM SA étend actuellement ses activités au service des collectivités par l'acquisition d'un prestataire de transports privés.



Rapport avec les autorités

D'excellents rapports à tous les niveaux

Le NStCM et les TPN relèvent avec plaisir les excellents rapports qu'ils poursuivent avec les autorités fédérales, cantonales, régionales et communales.

La Direction remercie l'Office fédéral des transports (OFT), la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), Région Nyon et les Municipalités des communes desservies. Nous apprécions et sommes reconnaissants de l'esprit

de partenariat développé dans le cadre de ces rapports, convaincus qu'il contribue de manière décisive au succès des projets comme à la qualité des services rendus aux usagers.



La « fusion-absorption » des TPN par le NStCM a incontestablement été le moment fort de l'exercice 2025. (© NStCM)



Proposition du Conseil d'administration

En nous référant au présent rapport ainsi qu'aux comptes et au bilan de l'exercice 2025, nous avons l'avantage de vous proposer, Mesdames et Messieurs les actionnaires :

1. d'approuver le rapport de gestion, les comptes et le bilan de l'exercice 2025;
2. d'approuver la proposition d'attribution des pertes de CHF 419 697.- aux réserves légales;
3. de donner décharge au Conseil d'administration pour sa gestion durant l'exercice 2025;
4. de prendre acte de l'exécution du mandat de l'Organe de révision relatif à l'exercice 2025;
5. et de procéder à la désignation de l'Organe de révision pour l'année 2026.

Pour la Direction :

M. Emmanuel LAURENT
Directeur

Pour le Conseil d'administration :

Mme Regula ZELLWEGER
Présidente

Pour le Secrétariat :

Mme Rania COLSON
Secrétaire (hors Conseil)

Exercice 2025

Comptes annuels

Audit

Rapport 2025 de l'Organe de révision

BfB Fidam révision SA
Avenue des Baumettes 23
Case postale 183
CH-1020 Renens VD 1

Téléphone +41 (0)21 641 46 46
Téléfax +41 (0)21 641 46 40
E-mail : contact@bfbvd.ch

Rapport de l'organe de révision à l'assemblée générale de la
Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA
Nyon



Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la Compagnie du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez SA, comprenant le bilan au 31 décembre 2025, le compte de résultat, le tableau de variation des capitaux propres et le tableau des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date ainsi que l'annexe, y compris un résumé des principales méthodes comptables.

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2025 donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et des résultats, en conformité avec les recommandations relatives à la présentation des comptes Swiss GAAP RPC et sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Fondement de l'opinion d'audit

Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes suisses d'audit des états financiers (NA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces dispositions et de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels » de notre rapport. Nous sommes indépendants de la société, conformément aux dispositions légales suisses et aux exigences de la profession. Nous avons aussi satisfait aux autres obligations éthiques professionnelles qui nous incombent dans le respect de ces exigences.

Nous estimons que les éléments probants recueillis sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Responsabilités du conseil d'administration relatives aux comptes annuels

Le conseil d'administration est responsable de l'établissement des comptes annuels conformément aux dispositions légales et aux statuts. Il est en outre responsable des contrôles internes qu'il juge nécessaires pour permettre l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, le conseil d'administration est responsable d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir les comptes annuels sur la base de la continuité de l'exploitation, sauf si le conseil d'administration a l'intention de liquider la société ou de cesser l'activité, ou s'il n'existe aucune autre solution alternative réaliste.

Responsabilités de l'organe de révision relatives à l'audit des comptes annuels

Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, et de délivrer un rapport contenant notre opinion d'audit. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, mais ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH permettra de toujours détecter toute anomalie significative qui pourrait exister. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, prises individuellement ou collectivement, elles puissent influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes annuels prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément à la loi suisse et aux NA-CH, nous exerçons notre jugement professionnel tout au long de l'audit et faisons preuve d'esprit critique. En outre:

- nous identifions et évaluons les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant de fraudes est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, des omissions volontaires, de fausses déclarations ou le contournement de contrôles internes.
- nous acquérons une compréhension du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, mais non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de la société.
- nous évaluons le caractère approprié des méthodes comptables appliquées et le caractère raisonnable des estimations comptables ainsi que des informations y afférentes.
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par le conseil d'administration du principe comptable de continuité d'exploitation appliqué et, sur la base des éléments probants recueillis, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention dans notre rapport sur les informations à ce sujet fournies dans les comptes annuels ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion d'audit modifiée. Nous établissons nos conclusions sur la base des éléments probants recueillis jusqu'à la date de notre rapport. Des situations ou événements futurs peuvent cependant amener la société à cesser son exploitation.

Nous communiquons au conseil d'administration, notamment l'étendue des travaux d'audit et le calendrier de réalisation prévus ainsi que nos constatations d'audit importantes, y compris toute déficience majeure du contrôle interne, relevée au cours de notre audit.

Autre information

Nous vous renvoyons au paragraphe intitulé « examen des comptes par l'Office fédéral des transports (OFT) » compris dans l'annexe aux comptes annuels qui fait état du contrôle des comptes annuels par l'Office fédéral des transports.

Rapport sur d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément à l'art. 728a, al. 1, ch. 3, CO et à la NAS-CH 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du conseil d'administration.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et aux statuts, et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Renens, le 20 mai 2026

BfB Fidam révision SA

BfB

Hakan Savci
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable



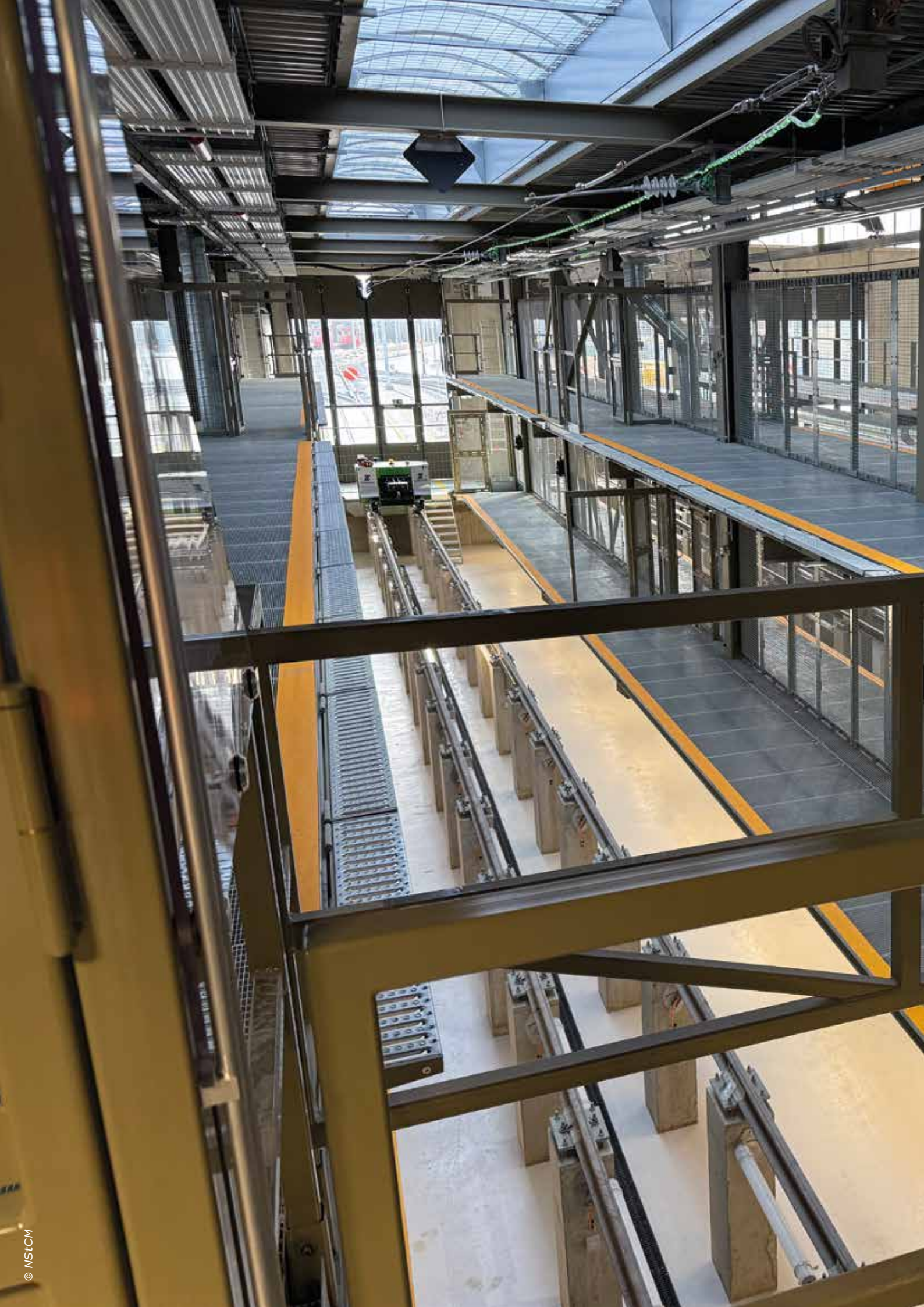
BfB

Guy Chervet
Expert-réviseur agréé

Annexes

Comptes annuels comprenant :

- bilan
- compte de résultat
- tableau de variations des capitaux propres
- tableau des flux de trésorerie
- annexe
- proposition concernant l'emploi du bénéfice au bilan



Bilan

ACTIF	Notes	2025	2024
Actif circulant		29 494 889	22 503 405
Trésorerie	2.1.1	19 361 217	15 360 609
Créances résultant de prestations de services	2.1.2	7 128 452	5 920 689
Autres créances à court terme	2.1.3	82 323	0
Stocks	2.1.4	465 213	399 180
Actifs de régularisation	2.1.5	2 457 685	822 926
Actif immobilisé		238 555 313	213 635 997
Immobilisations corporelles	2.2.1	121 398 557	114 416 891
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)		60 744 230	59 947 113
Secteur indemnisé infrastructure (INF)		51 577 418	51 036 411
Domaine		9 076 909	3 433 367
Objets inachevés	2.2.2	116 511 221	97 728 972
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)		46 433 685	45 174 368
Secteur indemnisé infrastructure (INF)		70 077 536	52 554 604
Immobilisations financières		645 535	1 490 135
Participations		0	1 100 000
Titres	2.2.3	18 002	18 002
Prêts	2.2.4	1	1
Comptes de garantie	2.2.5	84 403	79 003
Avances, acomptes	2.2.6	543 129	293 129
TOTAL DE L'ACTIF		268 050 204	236 139 403

PASSIF	Notes	2025	2024
Capitaux étrangers		248 836 200	219 508 174
Capitaux étrangers à court terme		16 211 937	10 167 096
Dettes résultant de l'achat de biens et de prestations de services	2.3.1	11 080 940	8 080 023
Dettes à court terme portant intérêt	2.3.2	1 611 267	897 667
Autres dettes à court terme	2.3.3	119 400	119 400
Provisions	2.3.4	65 000	45 000
Passifs de régularisation	2.3.5	3 335 331	1 025 007
Capitaux étrangers à long terme		232 624 264	209 341 078
Dettes à long terme portant intérêt	2.4.1	108 268 442	102 453 334
Autres dettes à long terme		124 355 821	106 887 745
Contributions d'investissements des pouvoirs publics		120 091 434	105 781 482
<i>Prêts conditionnellement remboursables</i>	2.4.2	120 171 031	105 741 680
<i>Prêts remboursables</i>	2.4.3	-79 597	39 802
Autres dettes	2.4.4	4 264 387	1 106 263
Capitaux propres		19 214 004	16 631 229
Capital-actions	2.5.1	3 219 000	3 219 000
Actions propres	2.5.2	-1 031	-1 031
Réserves légales issues du capital	2.5.3	1 031	1 031
Réserves légales issues du bénéfice			
Réserve générale	2.5.4	36 548	36 548
Réserve pertes futures	2.5.5	14 051 194	11 013 679
<i>Secteur indemnisé art. 36 LTV (TRV)</i>		13 562 722	12 337 016
<i>Secteur indemnisé art. 67 LCdF (INF)</i>		488 472	-1 323 337
Réserves facultatives issues du bénéfice			
Autres réserves	2.5.6	140 079	1 353 352
Réserve libre issue de fusion		1 076 713	0
Résultat de l'exercice	2.5.7	690 470	1 008 650
TOTAL DU PASSIF		268 050 204	236 139 403

Compte de résultat

	Notes	2025	2024
Produits de prestations de services		11 093 669	8 188 099
Produits des transports	3.1.1	8 361 530	3 385 819
Autres produits d'exploitation	3.1.2	2 732 139	4 802 280
Indemnités d'exploitation	3.2.1	37 604 154	20 589 889
Secteur indemnisé art. 28.1 LTV (TRV)		21 397 729	12 596 513
Secteur indemnisé art. 28.4 LTV (TRV)		248 559	0
Secteur indemnisé art. 49 LCdF (INF)		9 055 116	7 993 376
Indemnité d'exploitation - Autres		6 902 750	0
Produits nets des prestations de services		48 697 823	28 777 988
Charges d'exploitation		-47 222 576	-27 366 679
Charges du personnel	3.3.1	-24 170 732	-12 848 567
Charges d'exploitation - matériel roulant	3.3.2	-16 197 090	-9 366 830
Charges d'exploitation domaine	3.3.3	-784 109	-478 050
Amortissements et correction de valeur sur les postes de l'actif immobilisé	3.3.4	-6 070 645	-4 673 233
Résultat intermédiaire d'exploitation		1 475 247	1 411 309
Résultat financier	3.4.1	-977 314	-535 192
Résultat exceptionnel, provisions et réserves	3.4.2	191 640	132 533
Impôts	3.4.3	897	0
Résultat net		690 470	1 008 650
Attribution aux réserves pour pertes futures (art. 36 LTV)		-1 366 429	803 159
Attribution aux réserves pour pertes futures (art. 67 LCdF)		256 262	-1 811 809
Résultat net après attribution aux réserves légales		-419 697	0

Annexes aux comptes

	2025	2024
2.1.1 Trésorerie	19 361 217	15 360 609
Caisses	1 183	1 345
Guichet Nyon	1 145	-
Stations	1 401	2 356
Automates à billets	69 509	75 152
Chèques postaux	391 188	53 132
Chèques postaux (matériel roulant)	16 618	557
Banque Cantonale Vaudoise	12 636 730	13 109 358
Crédit Suisse	482 939	166 760
UBS, compte entreprise	3 741 683	1 951 949
UBS, compte courant Euro	2 018 819	0
2.1.2 Créances résultant de prestations de services	7 128 452	5 920 689
Office de compensation CFF	4 389 701	2 077 792
TPN SA, compte de liaison (Taux d'intérêt 2024: créanciers 1.75%)	-	3 090 917
Clients débiteurs	1 805 190	63 866
AFC, TVA à récupérer	933 561	688 114
2.1.3 Autres créances à court terme	82 323	-
Avances au personnel	10 637	-
Assurances sociales	10 037	-
Compte courant Gremlich Excursions Sàrl (Taux d'intérêt 2025: créanciers 1.75%; 1,5% en 2024)	61 649	-
2.1.4 Stocks	465 213	399 180
Matériel de superstructure	145 463	161 952
Solde début d'exercice	161 952	190 620
Entrées/sorties de stock	-16 489	-28 668
Matériel atelier / énergie et matières consommation	19 735	43 619
Solde début d'exercice	43 619	47 079
Entrées/sorties de stock	-23 884	-3 461
Pièces de réserve installations de sécurité	25 887	42 062
Solde début d'exercice	42 062	48 250
Entrées/sorties de stock	-16 175	-3 988
Amortissements 5%	-	-2 200
Matériel de maintenance et de réserve	274 127	151 547
Solde début d'exercice	151 547	-
Entrées/sorties de stock	122 580	151 547
2.1.5 Actifs de régularisation	2 457 685	822 926
Produits à recevoir	2 457 685	822 926
Distributeurs Sélecta	-	17 665
Prestations à recevoir des assurances sociales	62 457	10 128
Subventions à recevoir (délimitation des amortissements)	723 327	151
Indemnités à recevoir pour Trelex	1 490 964	793 502
Autres produits à recevoir	43 706	-
Remboursement de l'impôt sur les huiles minérales	137 230	1 480

	2025	2024
2.2.1 Immobilisations corporelles		
Investissements de l'exercice	3 437 641	8 836 463
Domaine	-	48 278
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	1 000 822	2 200 190
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	2 436 819	6 587 995
Désinvestissements de l'exercice	1 353 060	-
Domaine	-	-
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	1 353 060	-
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	-	-
2.2.2 Objets inachevés	116 511 221	97 728 972
Domaine	116 511 221	97 728 972
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	46 433 685	45 174 368
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	70 077 536	52 554 604
Désinvestissements de l'exercice	-	-
Domaine	-	-
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	-	-
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	-	-
2.2.3 Titres	18 002	18 002
Hypothèque en 3ème rang restaurant Barillette CHF 17'000 nom.	1	1
15'000 actions Railtech SA de CHF 10 nominal	1	1
17 actions nom. RAILplus SA de CHF 1'000 nominal	17 000	17 000
Part sociale MOViplus	1 000	1 000
2.2.4 Prêts société proche	1	1
Prêt à RailTech SA, postposé (<i>Taux d'intérêt 2025: 0.0 %; Durée: du 27.05.2019 au plus tard le 01.01.2030</i>)	100 000	100 000
Correction de valeur	-99 999	-99 999
2.2.5 Comptes de garantie	84 403	79 003
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	11 274	11 274
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	6 639	6 639
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	27 365	27 365
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	5 560	5 560
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	28 165	28 165
Banque Cantonale Vaudoise, garantie loyer (<i>Taux d'intérêt 2025: créanciers 0 %</i>)	5 400	-
2.2.6 Avances, acomptes	543 129	293 129
Acompte parcelle Trélex, consignation	293 129	293 129
Acompte acquisition Gremlich Excursions Sàrl	250 000	-

			2025	2024	
2.3.1	Dettes résultant de l'achat de biens et de prestations de services		11 080 940	8 080 023	
	Créanciers fournisseurs		11 080 940	8 081 997	
	Créancier Profélia		-	-1 974	
2.3.2	Dettes à court terme portant intérêt	Taux	Durée	1 611 267	897 667
	PostFinance, prêt (part annuelle)	2,26%	1 an	89 767	89 767
	PostFinance, prêt (part annuelle)	2,32%	1 an	807 900	807 900
	BCV, prêt hypothécaire (part annuelle)	2,80%	1 an	25 000	-
	UBS, prêt hypothécaire (part annuelle)	2,05%	1 an	52 400	-
	Engagements de leasing (part annuelle)		1 an	484 700	-
	Vaudoise Vie (part annuelle)	0,60%	1 an	151 500	-
2.3.3	Autres dettes à court terme		119 400	119 400	
	Pouvoirs publics, prêts remboursables		1 an	119 400	119 400
	AFC, TVA à payer		-	-	
	Assurances sociales (AVS, LAA, APG)		-	-	
2.3.4	Provisions		65 000	81 600	
	Provision honoraires fiduciaire		65 000	81 600	
2.3.5	Passifs de régularisation		3 335 331	1 025 007	
	Produits reçus d'avance		2 303 072	265 657	
	Vente anticipée de titres de transport		2 303 072	265 657	
	Charges à payer		1 032 258	759 350	
	Heures supplémentaires non compensées		630 850	362 078	
	Factures fournisseurs à recevoir		275 917	219 659	
	Subventions (délimitation des amortissements)		7 506	82 711	
	Perception RPLF		6 594	-	
	Interets courus emprunt		103 661	94 902	
	Divers		7 730	-	

	2025	2024
2.4.1 Dettes à long terme portant intérêt	108 268 442	102 453 334
Retraites populaires, prêt Amortissement: global en 2027 Taux d'intérêt: 0.30% fixe pour une durée de 7 ans dès le 01.01.2021	1 400 000	1 400 000
PostFinance, prêts Amortissement: annuel Taux d'intérêt: CHF 17'773'800 à 2.32% fixe pour une durée de 31 ans dès le 05.05.2014 et CHF 1'974'866.80 à 2.26% fixe pour une durée de 32 ans dès le 02.12.2013	17 055 667	17 953 334
UBS, placements privés Amortissement: La 1ère fois le 29 novembre 2049, la dernière fois le 29 novembre 2052 pour la tranche de CHF 15'900'000 La 1ère fois le 29 novembre 2038, la dernière fois le 29 novembre 2049 pour la tranche de CHF 25'200'000 La 1ère fois le 27 juin 2026, la dernière fois le 27 juin 2036 pour la tranche de CHF 29'000'000 Taux d'intérêt: - CHF 15'900'000 à 0.28% pour une durée de 33 ans dès le 29 novembre 2019 - CHF 25'200'000 à 0.55% pour une durée de 28 ans dès le 8 octobre 2021 - CHF 29'000'000 à 1.645% pour une durée de 15 ans dès le 27 juin 2022	70 100 000	70 100 000
Tradition, placements privés Amortissement: global le 30.04.2026 Taux d'intérêt: 1.02% fixe % fixe pour une durée de 7 ans dès le 01.11.2024	-	13 000 000
Crédit Suisse, prêt hypothécaire Amortissement: CHF 13'100 trimestriellement Taux d'intérêt: 3% variable, préavis de 3 mois, dès le 30.01.2013	-	-
Banque Cantonale Vaudoise, prêt hypothécaire Amortissement: CHF 25'000 annuellement Taux d'intérêt: 2.8% fixe pour la durée du prêt, 30 ans, dès le 30.03.2023	685 375	-
Vaudoise Vie, prêt Amortissement: CHF 15'500 annuellement Taux d'intérêt: 0.6% fixe pour la durée du prêt, 30 ans, dès le 15.04.2016	3 637 000	-
Prêt Publica	10 000 000	-
Prêt Après Demain SA	5 000 000	-
UBS, prêt hypothécaire LT Amortissement: CHF 13'100 trimestriellement Taux d'intérêt: 3% variable, préavis de 3 mois	390 400	-
Actif mis en gage		
Immeuble et terrain, valeur comptable	5 767 837	5 986 337
Immeuble et terrain, estimation fiscale	3 450 000	3 450 000
Les cédules hypothécaires grevant deux parcelles se montent à CHF 7'500'000 au 31.12.2025 (idem au 31.12.2024).		
2.4.2 Contributions d'investissement des pouvoirs publics	120 171 031	105 741 680
Prêts conditionnellement remboursables		
Confédération	88 092 225	73 662 873
Solde début d'exercice	73 662 873	65 148 787
Prêts exercice (remboursement)	14 429 351	8 514 087
Etat de Vaud	32 078 807	32 078 807
Solde début d'exercice	32 078 807	32 078 807
Prêts exercice	-	-
2.4.3 Contributions d'investissement des pouvoirs publics	-79 597	39 802
Prêts remboursables		
Confédération	-31 508	15 774
Solde début d'exercice	15 774	63 056
Correction de solde	-	-
Amortissements	-47 282	-47 282
Etat de Vaud	-48 090	24 028
Solde début d'exercice	24 028	96 146
Correction de solde	-	-
Amortissements	-72 118	-72 118

	2025	2024
2.4.4 Autres dettes à long terme	4 264 387	1 106 263
Provision divers à long terme	57 534	85 867
Provision frais de démantèlement des rames	200 000	200 000
Retenues de garantie	1 196 475	820 396
Engagements de leasing	2 618 878	-
Diverses provisions à long terme	191 500	-
2.5.1 Capital-actions	3 219 000	3 219 000
12'876 actions nominatives liées de CHF 250 nominal	3 219 000	3 219 000
<i>Répartition :</i>		
<i>Confédération</i>	3 650	28,35%
<i>Canton Vaud</i>	5 372	41,72%
<i>Communes</i>	2 469	19,18%
<i>Actionnaires privés</i>	354	2,75%
<i>Actions propres</i>	1 031	8,00%
<i>Les actions au porteur ont été converties en actions nominatives liées le 24 février 2021.</i>		
2.5.2 Actions propres	-1 031	-1 031
Solde au début d'exercice	-	-
2.5.3 Réserves légales issues du capital	1 031	1 031
Solde au début d'exercice	-	-
2.5.4 Réserve générale	36 548	36 548
Solde au début de l'exercice	36 548	36 548
Attribution suite à la fusion		
2.5.5 Réserve pertes futures des secteurs indemnisés	14 051 194	11 013 679
Secteur indemnisé art. 36 LTV (TRV)	13 562 722	12 337 016
Solde au début de l'exercice	12 337 016	10 810 128
Attribution du résultat de l'exercice précédent	1 225 706	1 526 887
Secteur indemnisé art. 67 LCdF (INF)	488 472	-1 323 337
Solde au début de l'exercice	-1 323 337	-1 664 118
Attribution du résultat de l'exercice précédent	1 811 809	340 781
Dissolution de la réserve pour entretien PN	-	-
2.5.6 Autres réserves	140 079	1 353 352
Capital amorti Domaine	291	291
Solde au début de l'exercice	291	291
Attribution du résultat de l'exercice précédent	-	-
Autres réserves	139 788	1 353 060
Construction nouveau dépôt	-	1 353 060
Réserve TU Nyon	209 662	-
Réserve TU Prangins	-69 874	-
2.5.7 Résultat au bilan	1 767 183	1 008 650
Réserve libre issue de fusion	1 076 713	-
Résultat de l'exercice	690 470	1 008 650

	2025	2024
3.1.1 Produits des transports	8 361 530	3 385 819
Voyageurs	8 361 530	3 385 819
Bagages	-	-
3.1.2 Autres produits d'exploitation	2 732 139	4 802 280
Prestations à TPN SA	-	3 254 818
Prestations à des tiers	566 237	298 881
Fermages et loyers chemin de fer	27 112	26 000
Fermages et loyers domaine	20 300	18 730
Location PPE Gland	494 813	-
Propres prestations	1 203 911	1 030 714
Décomptes activation	1 203 911	1 030 714
Autres produits	419 767	173 138
3.2.1 Indemnités d'exploitation	37 604 154	20 589 889
Confédération	19 123 938	13 913 737
Secteur indemnisé art. 28.1 LTV (TRV)	10 068 822	5 920 361
Secteur indemnisé art. 49 LCdF (INF) - Investissement	9 055 116	2 479 225
Secteur indemnisé art. 49 LCdF (INF) - Exploitation	-	5 514 151
Etat de Vaud	11 834 039	6 676 152
Secteur indemnisé art. 28.1 LTV (TRV)	11 037 786	6 676 152
Indemnité d'exploitation - Autres	796 253	-
Secteur indemnisé art. 49 LCdF (INF)	-	-
République et canton de Genève	291 121	-
Secteur indemnisé art. 28.1 LTV (TRV)	291 121	-
Communes et groupement de communes	6 355 056	-
Secteur indemnisé art. 28.4 LTV (TRV)	248 559	-
Indemnité d'exploitation - Autres	6 106 497	-
3.3.1 Charges du personnel	24 170 732	12 848 567
Salaires	19 352 801	10 630 396
Compensation HS - variation de provision	19 723	-44 181
Indemnités et uniformes	870 249	215 607
Indemnités	800 971	181 196
Uniformes	69 278	34 411
Charges sociales	4 391 842	2 288 136
Rentes complémentaires	39 635	51 301
Prestations des assurances du personnel	-503 517	-292 692
3.3.2 Charges d'exploitation - matériel roulant	16 197 090	9 366 830
Dépenses générales	5 169 067	3 154 171
Publicité	179 090	123 762
Assurances	196 529	168 949
Prestations par des tiers	2 917 124	692 867
Energie électrique et autres	1 318 548	1 383 757
Carburants et combustibles	51 725	67 384
Autres matières	75 586	33 699
Entretien des installations	1 341 549	1 215 034
Entretien des véhicules	2 631 176	795 369
Entretien des objets mobiliers	830 873	802 096
Frais de construction ne pouvant être portés à l'actif	1 485 822	929 741
3.3.3 Charges d'exploitation domaine	784 109	478 050
Dépenses générales	10 149	520
Assurances	9 434	5 326
Prestations par des tiers	294	4 737
Loyers et frais	431 698	258 725
Energie, combustible et eau	79 533	43 468
Entretien des bâtiments	253 002	165 275

	2025	2024
3.3.4 Amortissements et correction de valeur sur les postes de l'actif immobilisé	6 070 645	4 673 233
Amortissements ordinaires immobilisations corporelles	5 727 850	4 548 548
Secteur indemnisé voyageurs (TRV) y compris subvention	3 660 972	2 642 780
Secteur indemnisé infrastructure (INF) y compris subvention	2 066 878	1 905 767
Amortissements ordinaires pièces de réserve	-	2 200
Matériel roulant	-	2 200
Amortissements Immobilier	342 795	122 485
3.4.1 Résultat financier (charge)	977 314	535 192
Intérêts des engagements fixes (emprunts)	796 578	562 446
Intérêts des engagements fixes (leasing)	70 701	-
Intérêts des engagements courants, y.c. commissions div.	-	-
Frais financiers	9 141	5 168
Commission placement privé	15	3 245
Pertes de change	108 969	8 095
Intérêts moratoires	4 451	328
Intérêts créditeurs	-488	-41 280
Gains de change	-12 052	-2 809
3.4.2 Résultat exceptionnel, provisions et réserves (produit)	-191 640	-132 533
Produits exceptionnels, uniques ou hors période	-1 617 112	-1 480 313
Assurances - indemnités sinistres	-179 263	-
Excédent provision antérieure	-	-
Remboursement impôt huiles	-	-
Subvention de formation	-550	-
Ajustement provision long terme	-28 333	-
Ajustement énergie 2024	-1 396 366	-1 345 280
Ajustement provisions sur frais de personnel	-	-28 333
Reprise sur provisions VMC	-	-106 700
Produits des débiteurs hors période	-12 600	-
Charges exceptionnelles secteur indemnisé voyageurs	1 425 472	1 347 780
Projet abandonné	-	-
Ajustement dérogation sur le prix de l'énergie	-	1 345 280
Pertes sur débiteurs	-	2 500
Honoraires fiduciaires	-	-
Refacturations soldés	138	-
Ecart sur provision BfB	982	-
Primes d'assurances véhicule hors période	6 914	-
Sinistre Pantographe	64 378	-
Amortissement TREWD extraordinaire	1 353 060	-
3.4.3 Impôts	-897	-
Impôts sur le bénéfice et capital	-897	-

Variations des capitaux propres

	Capital- actions	Actions propres	Réserve issue du capital	Réserve LTV art. 36
Capitaux propres au 1er janvier 2024	3 219 000	0	0	10 810 129
Dividende exercice 2023	-	-	-	-
Actions Propres	-	-1 031	-	-
Attribution réserve issue du capital	-	-	1 031	-
Résultat 2024	-	-	-	-
Attribution réserve LTV art. 36	-	-	-	1 526 887
Attribution réserve LCdF art. 67	-	-	-	-
Dissolution réserve LTV art. 36	-	-	-	-
Attribution autres réserves	-	-	-	-
Goodwill	-	-	-	-
Capitaux propres au 31 décembre 2024	3 219 000	-1 031	1 031	12 337 016
Capitaux propres au 1er janvier 2025	3 219 000	-1 031	1 031	12 337 016
Dividende exercice 2025	-	-	-	-
Actions Propres	-	-	-	-
Attribution réserve issue du capital	-	-	-	-
Résultat 2025	-	-	-	-
Dissolution réserve LTV art. 36	-	-	-	-803 159
Attribution réserve LCdF art. 67	-	-	-	-
Attribution réserve LTV art. 36	-	-	-	2 028 865
Attribution autres réserves	-	-	-	-
Dissolution autres réserves	-	-	-	-
Goodwill	-	-	-	-
Effet de la fusion	-	-	-	-
Capitaux propres au 31 décembre 2025	3 219 000	-1 031	1 031	13 562 722

La réserve pour pertes futures relative au secteur indemnisé de l'infrastructure (art. 67 LCdF), qui présentait un solde négatif de CHF 1 323 337.- au 31 décembre 2024, s'élève à CHF 488 472.- au 31 décembre 2025.

Réserve LCdF art. 67	Réserve générale	Autres réserves	Réserve libre issue de fusion	Bénéfice accumulé	Total
-1 664 117	36 548	1 353 352	0	1 867 667	15 622 579
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-1 031
-	-	-	-	-	1 031
-	-	-	-	1 008 650	1 008 650
-	-	-	-	-1 526 887	-
340 781	-	-	-	-340 781	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-1 323 336	36 548	1 353 352	0	1 008 649	16 631 229
-1 323 336	36 548	1 353 352	0	1 008 649	16 631 229
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	690 470	690 470
-	-	-	-	803 159	-
1 811 809	-	-	-	-1 811 809	-
-	-	-	-	-	2 028 865
-	209 662	-	-	209 662	-
-	-	-1 422 935	-	-	-1 422 935
-	-	-	-	-	-
-	-	1 076 713	-	1 076 713	-
488 473	36 548	140 079	1 076 713	690 469	19 214 004

Flux de trésorerie

	2025	2024
Résultat d'exploitation général	-30 104 901	-19 713 771
Indemnité d'exploitation des pouvoirs publics	31 023 428	20 589 889
Dotations aux amortissements	5 727 850	4 550 748
Variation de réserve	0	-151 547
Charges exceptionnelles, uniques ou hors période	-1 425 472	-1 347 780
Produits exceptionnels, uniques ou hors période	1 617 112	1 480 313
Cash flow de l'exercice << Secteur indemnisé >>	6 838 017	5 407 852
Bénéfice de l'exercice	-419 698	0
Dotations aux amortissements	342 795	122 485
Cash flow de l'exercice « Entreprise Accessoire »	-76 902	122 484
Variation des créances d'exploitation à court terme	-518 637	-1 372 046
Variation des autres créances	-82 323	0
Variation approvisionnements	-66 033	36 117
Variation des comptes actifs de régularisation	-1 271 820	-612 434
Variation des autres dettes résultant de l'achat de bien et de prestations de services	1 779 122	2 755 928
Variation des provisions	-16 600	0
Variation des autres dettes à long terme	-143 044	-467 051
Variation des comptes de passifs de régularisation	596 038	-244 042
Variation du fonds de roulement	276 704	96 471
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	7 037 819	5 626 807
Investissements nets (yc constructions inachevées) « Secteur indemnisé »	-22 169 986	-26 077 269
Variation des titres	0	-79
Investissement en immobilisation financière	-250 000	0
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissements	-22 419 986	-26 077 348
Financement 9ème crédit-cadre	14 429 351	8 514 087
Augmentation des emprunts à court terme	-181 050	0
Remboursement des emprunts à court terme	0	-10 000 000
Augmentation des emprunts à long terme	826 033	12 102 334
Remboursement de subventions	-119 400	-119 400
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	14 954 935	10 497 021
Variation de la trésorerie nette	-427 233	-9 953 521
Liquidités en début d'exercice	-15 360 609	-25 314 130
Liquidité au 01.01.2025 de TPN SA - repris dans le cadre de la fusion	-4 427 841	0
Liquidités en fin d'exercice	19 361 217	15 360 609
Justification de la variation de trésorerie nette	-427 233	-9 953 521

Les variations 2025 ont été effectuées selon les comptes au 1er janvier 2025 après fusion des diverses sociétés. La comparabilité avec le bilan au 31 décembre 2024, n'est pas pertinente.

Principes comptables et méthodes d'évaluation

Principes généraux

Les états financiers consolidés ont également été préparés en conformité avec les normes Swiss GAAP RPC, la loi sur les chemins de fer (LCdF), la norme RTE 29900 et l'ordonnance du DE-TEC concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC).

Principes d'évaluation

L'établissement des comptes se fonde sur le principe de la continuation de l'exploitation. Les actifs sont évalués au plus à leur valeur d'acquisition ou à leur coût de revient, déduction faite des amortissements nécessaires.

Les passifs comprennent tous les engagements économiquement nécessaires. Ils sont évalués, en général, à la valeur nominale.

Examen des comptes par l'Office fédéral des transports (OFT)

Selon l'art. 37, al. 2 de la Loi sur le transport des voyageurs, l'OFT examine si les comptes annuels sont conformes aux dispositions légales et aux conventions sur les contributions et les prêts des pouvoirs publics qui en découlent. En raison des changements des bases juridiques (Loi fédérale sur le programme de stabilisation 2017-2019), dès 2017, les examens selon le droit des subventions de l'OFT ne sont effectués plus que périodiquement ou en fonction des besoins, mais plus obligatoirement chaque année.

Créances résultant de prestations de services

Les créances envers les clients sont comptabilisées à leur valeur nominale, déduction faite des corrections de valeurs éventuelles.

Parties liées

Les relations avec les TPN SA sont réglées par un contrat qui confie l'ensemble des tâches de direction et de gestion à NStCM SA. Compte tenu de la fusion au 1er janvier 2025 entre les deux entités, ce contrat n'est plus valable.

Immobilisations corporelles

Les nouveaux objets sont entrés en comptabilité à leur coût d'acquisition ou à leur prix de revient, déduction faite des amortissements nécessaires.

Les amortissements sont calculés linéairement et sont fondés sur une durée d'utilisation prévisible. Ils sont comptabilisés dès la date de mise en exploitation de l'immobilisation corporelle. En général, les durées d'amortissement sont les suivantes :

RTE 29900 dès 2021

Bâtiments et terrains	de 10 à 100 ans
Ponts	de 80 à 120 ans
Tunnels	de 80 à 150 ans
Autres OA	de 15 à 150 ans
Voie Ferrée	de 20 à 80 ans
Lignes de contact	de 25 à 80 ans
Installation de sécurité	de 7 à 70 ans
Installation basse tension et télécommunications	de 5 à 40 ans
Installation d'accueil	de 15 à 100 ans
Véhicules de l'infrastructure	de 10 à 50 ans
Moyens d'exploitation et divers	de 2 à 40 ans

OCEC

Automotrices, voitures voyageurs :
33 ans (de 20 à 40 ans)

Pièces de rechange pour véhicules :
10- 20 ans (de 7 à 33 ans)

Véhicules moteurs de service diesel :
25 ans (de 14 à 25 ans)

Matériel de réserve (bogies + tracteur) :
33 ans (de 5 à 33 ans)

Voitures voyageurs :
33 ans (de 20 à 40 ans)

Wagons de service :
33 ans (de 20 à 33 ans)

Les anciens véhicules sont amortis sur une durée de 10 ans.

Véhicules routiers de service :
7 ans (de 5 à 10 ans)

Ameublements de locaux :
12 ans (de 4 à 33 ans)

Machines et appareils de bureau :

5 ans (de 5 à 10 ans)

Matériel et outillage :

20 ans (de 4 à 33 ans)

Petits véhicules :

10 ans (de 10 à 33 ans)

Matériel informatique :

5 ans (de 4 à 10 ans)

Depuis le 1^{er} janvier 2021, pour le secteur INFRA, les amortissements sont comptabilisés dans les fourchettes de taux fixées par la norme RTE 29900. Concernant le secteur TRV, ce sont toujours les fourchettes de taux fixées par l'art. 11 de l'ordonnance du DETEC sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) qui s'appliquent.

Les immobilisations financées par des contrats de location à long terme sont portées à l'actif à la valeur actuelle des mensualités maximales de location ou à la valeur nette de marché lorsque celle-ci est inférieure. Les engagements correspondants du contrat de location-financement sont portés au passif.

Engagements de prévoyance

La prévoyance professionnelle de l'ensemble du personnel est assurée par la Caisse de pensions PROFELIA, entité juridiquement distincte, conformément au droit suisse.

Le règlement de prévoyance prévoit la couverture des conséquences économiques résultant de la vieillesse, de l'invalidité et du décès.

Au 31 décembre 2025, le degré de couverture est supérieur à 100 %.

	2025	2024
Découvert actuariel	0	0
Degré de couverture	110,60 %	106,80 %

Il n'y a pas de découvert actuariel au 31 décembre 2025.

Selon la norme Swiss GAAP RPC 16, l'éventuel découvert actuariel de l'institution représente un engagement économique. En 2024, il n'y a pas de découvert.

Découvert	Part économique (60%)	
31.12.2025	31.12.2025	31.12.2024
0	0	0

Actifs engagés en garantie des dettes de l'entreprise et actifs grevés d'une réserve de propriété

	2025	2024
Valeur comptable des actifs mis en gage ou cédés et actifs sous réserve de propriété	5 767 837	5 986 337
Cédule hypothécaire en 1er rang remise en garantie du prêt hypothécaire pour un montant total de :	2 000 000	2 000 000
Cédule hypothécaire en 1er rang remise en garantie du prêt hypothécaire pour un montant total de :	4 000 000	4 000 000
Cédule hypothécaire de 1er rang registre pour un montant total de :	1 500 000	1 500 000
Cédule hypothécaire de 3ème rang (libre) de registre pour un montant total de :	280 000	280 000

Provisions

Des provisions sont constituées quand un engagement légal ou factuel résulte d'évènements passés, qui vont entraîner une sortie de fonds pour la réalisation de cet engagement et qu'une estimation fiable du montant est possible. La sortie de fonds est portée au bilan à la valeur nominale et décomptée dès que cela est nécessaire à la date d'établissement du bilan.

Dettes découlant d'opérations de crédit-bail

Dettes découlant de contrats de bail afférents aux locaux administratifs non échus et non résiliables dans les douze mois.

	2025	2024
Bureaux à Nyon	169 305	354 045
Surfaces commerciales à Nyon	366 408	427 476
Local de pause à Coppet	44 850	68250

Dettes découlant de l'acquisition du garage PPE à Gland :

	2025	2024
Redevance droit de superficie	3 877 027	4 040 565

Autres indications prévues par la loi

Actions propres

Acquisition de 1'031 actions au porteur non réclamés à la valeur de 1.- en contre partie de la réserve légale issue du capital. Ce transfert a été effectué en date du 31 octobre 2024 selon la directive à la loi fédérale sur la mise en œuvre des recommandations du Forum mondial sur la transparence et l'échange de renseignements à des fins fiscales.

Engagements conditionnels

	2025	2024
Dettes envers des institutions de prévoyance	0	0

Moyenne annuelle des emplois à plein temps ne dépassant pas les seuils de 10, 50 ou 250

Le nombre d'emplois à plein temps ne dépasse pas 250 en moyenne annuelle.

Informations complémentaires (OCEC Art.3 alinéa 2)

Assurances resp. civile	2025	2024
VVST - RC TRV base	10 000 000	10 000 000
VVST - RC TRV comp.	90 000 000	90 000 000
VVST - RC INF base	10 000 000	10 000 000
VVST - RC INF comp.	90 000 000	90 000 000
VVST RC	10 000 000	10 000 000

Evénements postérieurs à la date du bilan

	2025	2024
	Néant	Néant

Autres engagements à caractère conditionnel

PPE de Gland

Droit de superficie grevant la parcelle n° 242 sise sur la commune de Gland

Conformément à l'extrait du registre foncier (registre des droits ID 012-2001/000627), les Chemins de fer fédéraux suisse CFF sont propriétaires de la parcelle N°242 sise sur la commune de Gland et TPN Transports publics de la Région Nyonnaise S.A. est le superficiaire.

L'échéance du droit de superficie est fixée au 30 juin 2050. A l'extinction du droit de superficie, deux options relatives au droit de retour de la parcelle sont activables par les Chemins de fer fédéraux suisse CFF, à savoir :

1. Démolition des bâtiments et des installations à charge du superficiaire se trouvant sur le terrain grevé de telle sorte que ce dernier soit restitué totalement nu ;
2. Renonciation à la démolition des bâtiments et des installations et rachat de ceux-ci au superficiaire moyennant le paiement d'une indemnité basée sur la valeur vénale des biens au moment de l'extinction du droit de superficie. Cette valeur sera déterminée compte tenu de l'état des bâtiments et des installations, ainsi que du rendement présumable à moyen terme pour de tels objets. L'indemnité à verser par les Chemins de fer fédéraux suisse CFF au superficiaire représentera cinquante pour cent de la valeur vénale estimée selon les critères précités.

Présentement, les Chemins de fer fédéraux suisse CFF se réservent le droit d'opter pour les deux possibilités. Compte tenu du caractère conditionnel de l'engagement, le Conseil d'administration et la direction n'ont constitué aucune provision dans les comptes annuels 2022 relative à la démolition des bâtiments et installations ainsi qu'à la remise en état du terrain. L'engagement n'est en effet pas qualifié de « probable » selon la norme Swiss GAAP RPC 23 et n'est momentanément pas estimable de manière fiable.

Autres informations

Dépôt de Trelex

Dans le cadre de la clôture des comptes annuels 2025, la direction de NStCM souhaite apporter les éléments suivants concernant le projet de construction du dépôt atelier de Trélex, afin de permettre une compréhension complète des éléments ayant un impact potentiel sur les états financiers.

1. Contexte général du projet

Le projet de construction du dépôt atelier de Trélex a été initié en 2012 avec pour objectif de moderniser et centraliser les infrastructures de maintenance ferroviaire de NStCM. La conception initiale a fait l'objet d'un chiffrage estimatif, réévalué en 2018 suite à l'obtention des autorisations de construire.

Cependant, plusieurs aléas géotechniques et hydrogéologiques majeurs ont été identifiés lors de la phase d'exécution, notamment :

- Une présence diffuse de voies d'eau souterraines non détectées en amont ;
- L'instabilité des talus rendant les travaux préparatoires plus complexes ;
- Le percement d'une nappe phréatique imposant une révision des méthodes de fondation.

Ces éléments ont nécessité une refonte significative de la conception initiale, impliquant des adaptations structurelles et techniques, dont :

- La mise en œuvre d'un rideau de palplanches pour sécuriser le périmètre ;
- Le cuvelage complet des fondations pour garantir l'étanchéité de l'infrastructure.

Ces surcoûts ont été intégrés dans le cadre de la procédure de validation OITRV en septembre 2022 et couverts par les financements alloués, y compris les réserves prévues. Le budget global autorisé a toutefois été atteint en totalité.

2. Impact sur la valorisation de l'actif

Au 31 décembre 2025, le projet est inscrit à l'actif du bilan en tant qu'immobilisation corporelle en cours. Compte tenu de l'ampleur des surcoûts, la question de la valeur d'usage du bâtiment a fait l'objet d'une analyse spécifique.

L'ouvrage étant destiné à une activité très spécialisée (maintenance ferroviaire sur voie métrique), sa transférabilité ou reconversion vers d'autres usages reste limitée. Il présente ainsi :

- Un faible potentiel de cession sur le marché libre;
- Une difficulté d'adaptation à d'autres usages industriels ou logistiques sans investissement supplémentaire substantiel.

Toutefois, la direction considère que la valeur d'utilité du bâtiment pour les besoins propres de l'entreprise est suffisante pour justifier sa pleine valorisation, notamment sur la base des éléments suivants :

- L'intégration dans la stratégie industrielle à moyen et long terme de NStCM ;
- La présence d'équipements techniques spécifiques (tour en fosse, cabine de peinture) permettant de développer une offre commerciale externe (par exemple: partenariat avec Railtech pour l'entretien de bogies métriques; location de la cabine de peinture à des tiers).

La mise en service du bâtiment a été différée en raison d'intempéries exceptionnelles survenues le 9 juin 2024 ayant provoqué l'inondation du site. Les frais de remise en état sont couverts intégralement par l'assurance bâtiment (ECA). Par ailleurs, NStCM a engagé plusieurs procédures formelles de constatation de défauts auprès de ses principaux mandataires (ingénierie, direction des travaux, géotechnique) afin :

- D'identifier d'éventuelles carences dans la conception ou l'exécution;
- D'évaluer les responsabilités financières potentielles dans le cadre de recours;
- De couvrir les coûts liés à la mise en sécurité complémentaire du site (systèmes de drainage renforcés, dispositifs anti-inondation additionnels).

Ces démarches sont en cours à la date d'arrêté des comptes et feront l'objet d'un suivi spécifique dans les comptes 2025.

3. Conclusion

À la lumière des éléments décrits ci-dessus, la direction a décidé de comptabiliser un correctif de valeur à hauteur de CHF 1 353 060.35 au 31 décembre 2025. Ce correctif de valeur a été enre-

gistré par mesure de prudence, afin de ramener la valeur comptable de l'actif à un niveau approprié et de prévenir tout risque de surévaluation. Cette approche permet de garantir que, lors de la mise en service de l'actif en 2026, sa valeur comptable reflétera fidèlement sa valeur économique réelle.

Immobilisations corporelles

Comptes des immobilisations

	Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	Diminutions 2025	Reclass. 2025	Etat au 31.12.2025
2.2.1 Tableau des immobilisations corporelles					
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	102 447 257	997 054	1 353 060	-	102 091 250
Acquisition de terrains et de droits	1 226 548	-	-	-	1 226 548
Infrastructure	94 591	-	-	-	94 591
Bâtiments	2 750 975	-	1 353 060	-	1 397 915
Installations	67 516	-	-	-	67 516
Véhicules de transports (rail et route)	95 381 840	-	-	-	95 381 840
Véhicules de services	100 747	-	-	-	100 747
Systèmes d'exploitation	2 825 039	997 054	-	-	3 822 093
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	116 085 262	2 436 819	-	-	118 522 082
Bâtiments et terrains	2 892 794	-	-	-	2 892 794
Ponts	261 822	-	-	-	261 822
Tunnels	4 869 526	-	-	-	4 869 526
Autres OA	26 072 236	185 163	-	-	26 257 399
Voie Ferrée	33 454 857	1 349 680	-	-	34 804 537,56
Lignes de contact	11 681 159	143 366	-	-	11 824 525
Installation de sécurité	16 659 614	-	-	-	16 659 614
Installation basse tension et télécommunications	1 463 567	52 389	-	-	1 515 957
Installation d'accueil	1 969 165	700 049	-	-	2 669 213
Véhicules de l'infrastructure	11 375 113	-	-	-	11 375 113
Moyens d'exploitation et divers	5 385 409	6 172	-	-	5 391 581
Domaine	7 964 163	-	-	-	7 964 163
Total général	226 496 682	3 433 874	1 353 060	-	228 577 495
2.2.1 Tableau des immobilisations corporelles	30 746 796	3 768	-	-	30 750 564
Véhicules	17 576 803	-	-	-	17 576 803
Véhicules de transports	4 594 276	-	-	-	4 594 276
Véhicules de transports activés par leasing financier	11 001 996	-	-	-	11 001 996
Véhicules de services	204 121	-	-	-	204 121
Appareils détection des feux	234 529	-	-	-	234 529
Système SAEIV	1 541 882	-	-	-	1 541 882
Objets mobiliers	2 875 582	3 768	-	-	2 879 350
Appareils de vente	2 373 203	3 768	-	-	2 376 971
Mobilier et machines garage	502 379	-	-	-	502 379
Immobilier	10 294 411	-	-	-	10 294 411
Garage	2 595 610	-	-	-	2 595 610
Terrain	515 000	-	-	-	515 000
Aménagements extérieurs	155 862	-	-	-	155 862
Garage PPE Gland - part indemnisée	5 964 018	-	-	-	5 964 018
Garage PPE Gland - part privée	1 063 921	-	-	-	1 063 921
Total général	30 746 796	3 768	-	-	30 750 564

Compte des amortissements

Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	Diminutions 2025	Reclass. 2025	Etat au 31.12.2025	Valeur comptable 31.12.2025
42 500 143	2 740 451	-	-	45 240 594	56 850 656
-	-	-	-	-	1 226 548
23 227	1 892	-	-	25 119	69 472
790 979	71 245	-	-	862 224	535 691
56 344	746	-	-	57 090	10 426
39 164 197	2 413 620	-	-	41 577 817	53 804 023
100 747	-	-	-	100 747	-
2 364 649	252 948	-	-	2 617 597	1 204 496
65 048 862	1 895 802	-	-	66 944 664	51 577 418
961 129	68 792,88	-	-	1 029 921,43	1 862 872,58
261 822	-	-	-	261 822,40	-
3 446 240	20 425,80	-	-	3 466 666,09	1 402 859,50
11 707 126	395 893,56	-	-	12 103 019,78	14 154 379,18
15 599 238	657 400,38	-	-	16 256 638,11	18 547 899,45
8 597 281	96 080,04	-	-	8 693 361,51	3 131 163,64
13 662 714	264 050,40	-	-	13 926 764,37	2 732 849,31
730 384	46 760,92	-	-	777 144,71	738 811,71
1 492 791	29 161,22	-	-	1 521 951,90	1 147 261,56
3 842 004	210 810,24	-	-	4 052 814,36	7 322 298,74
4 748 132	106 426,68	-	-	4 854 559,12	537 022,15
4 530 795	124 296	-	-	4 655 091	3 309 072
112 079 801	4 760 548	-	-	116 840 349	111 737 147
19 779 056	1 310 097	-	-	21 089 153	9 661 410
13 209 128	920 521	-	-	14 129 650	3 447 153
4 594 275	-	-	-	4 594 275	1
6 978 160	738 075	-	-	7 716 235	3 285 761
172 186	28 258	-	-	200 444	3 677
234 529	-	-	-	234 529	-
1 229 979	154 188	-	-	1 384 167	157 714
2 261 855	171 076	-	-	2 432 930	446 420
1 819 368	141 052	-	-	1 960 420	416 551
442 487	30 023	-	-	472 510	29 869
4 308 073	218 500	-	-	4 526 573	5 767 837
2 378 193	7 662	-	-	2 385 855	209 755
-	-	-	-	-	515 000
155 862	-	-	-	155 862	-
1 491 948	178 921	-	-	1 670 868	4 293 149
282 070	31 918	-	-	313 988	749 933
19 779 056	1 310 097	-	-	21 089 153	9 661 410

Objets inachevés

	Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	CINA 2025	Immobilisations 2025	Diminutions 2025	Etat au 31.12.2025
2.2.2 Tableau des objets inachevés						
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)	45 224 263	2 670 188	46 172	997 054	417 539	46 433 685
Aménagement dépôt Trélex - part TRV	42 635 007	1 621 603	45 441			44 211 169
Dépôt Trélex - Retenue de garantie TRV	739 422	5 804			98 432	646 794
Mise en place d'une GMAO	243 717	-	-	-	-	243 717
Projet ID / TR IT (Identity - Temps Réel) TRV	42 921	7 040			49 962	-
Modernisation du service Informatique	604 003	80 182	218 362	465 822	218 362	-
Sortie de RIV (TRV)	50 783				50 783	-
Raccordement DDIP CUS IT (TRV)	88 666	132 164		220 831		-
Mise en place plateforme BI (TRV)	6 000					6 000
Passerell IVU-Navineo	41 000	93 995		134 995		-0
Tous connectés	-	36 039		36 039		-
Renouvellement parc informatique	125 046	14 321		139 367		-
Matériel stockage hors OITRV	149 776	-				149 776
Trélex - Mobilier industriel hors OITRV	158 724	-				158 724
BI Pilotes RH + PMO JBA		36 600				36 600
Revue du processus offre de transport JBA		79 626				79 626
MOPRO : Méthodologie et outils projets JBA		75 280				75 280
Implémentation processus On/Off Boarding JBA		6 300				6 300
Affichage pub digitale Gare de Nyon JBA		60 774				60 774
Etude évolution syst. TP JBA		1 898				1 898
Mise à niveau calculateur + 4G routeur		6 336				6 336
Flux temps réel 4D		79 068				79 068
SID4PT JBA	-	145 720				145 720
Treles Déménagement	-	730	730			-
Frais IT Trélex	289 301	4 679				293 980
Projet ID / TR IT (Identity - Temps réel)	42 921	8 540				51 462
Décarbonation	6 974	20 969				27 943
Mise à niveau calculateur + 4G routeur	-	59 149				59 149
Électrification dépôt Gland	-	93 370				93 370

	Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	CINA 2025	Immobilisations 2025	Diminutions 2025	Etat au 31.12.2025
(Suite)						
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	52 554 604	22 190 468	1 439 650	2 436 809	791 076	70 077 536
LHand adaptation quai St-Cergue	380 392	-	-	-	-	380 392
Voies et LC Dépôt de l'Asse	20 526	-	-	-	-	20 526
Adaptation gare Genolier	6 262 875	10 072 645	1 232 729	-	-	15 102 791
Démontage voie/LC les Plantaz	161 383	-	-	-	-	161 383
Sécurisation gare Trélex	908 480	1 762	-	-	-	910 243
LHand L'Asse	137 508	25 960	-	-	-	163 468
LHand Sus-Châtel	277 907	35 967	-	-	-	313 875
LHand Arzier	722 128	83 427	-	-	-	805 554
IS - Gare des Plantaz	418 221	42 780	-	-	-	461 001
IS - Gare de Givrins	224 852	-	-	-	-	224 852
IS - Gare de Genolier	1 874 103	1 855 699	10 132	-	-	3 719 671
IS - Gare du Muids, PN gare et RC Le Muids	75 516	14 785	-	-	-	390 301
IS - Gare de Arzier	225 383	5 641	-	-	-	231 024
IS - Gare de St Cergue	284 836	-	-	-	-	284 836
IS - Parcours RADN	150 468	-	-	-	-	150 468
Expertise IS pour la planification	929	-	-	-	929	-
IS - Gare de Trélex et Double voie - Gare de Trélex	132 618	290	-	-	-	132 907
IS - Gare de Trélex et Double voie - Double voie	116 775	1 062	-	-	-	117 837
IS Général - Gare de Nyon	1 333 127	1 342 602	39 030	-	-	2 636 700
IS Général - Gare de La Givrine et PN La Givrine	104 194	440	306	-	-	104 328
IS Général - Gare La Cure et PN les Douaniers	87 888	440	306	-	-	88 022
IS Général - PN Sus-Châtel et Tenet	38 581	440	306	-	-	38 715
IS Général - Gare Les Cheseaux et Le Rosset	29 185	440	306	-	-	29 320
IS Général - PN Bassins	25 985	440	306	-	-	26 119
IS Général - Block intermédiaire La Joy Clinique	27 976	440	306	-	-	28 110
IS Général - Block intermédiaire Bassins	27 692	440	306	-	-	27 826
IS Général - Block intermédiaire La Chèvrerie	26 696	440	306	-	-	26 830
IS Général - TC Intermédiaire Gare des Plantaz	353 130	50 945	306	-	-	403 769
IS Général - TC Intermédiaire Gare de Trélex	352 704	52 165	306	-	-	404 564
IS Général - TC Intermédiaire Gare de Givrins	64 160	296 867	306	-	-	360 722
IS Général - Intégration PN existant les Pralies	62 250	440	306	-	-	62 384
IS Général - Intégration PN existant La Guépière	61 109	440	306	-	-	61 243
IS Général - Intégration PN existant Combe-Grasse	61 109	440	306	-	-	61 243
IS Général - Intégration PN existant Bamby	61 109	440	306	-	-	61 243
IS Général - Intégration PN existant Le Sollier	61 109	440	306	-	-	61 243
IS Général - Intégration PN existant La Baronne	60 418	440	306	-	-	60 552
IS Général - ZBMS Dépôt Trélex	463 921	55 169	306	-	-	518 784
LC - Mise à la terre	102 836	40 531	-	143 366	-	-
LC - Télécommande sous station	223 761	9 432	-	-	-	233 192
LC - Etudes LC	640 069	-	-	-	640 069	-
LC - Tronçon Genolier La Joy	17 335	10 935	-	-	17 335	10 935
LC - Tronçon St Cergue La Cure	18 183	15 140	-	-	-	33 323
LC - Tronçon Givrins Genolier	32 647	-	-	-	6 505	26 141
LC - Sous station Trélex	39 973	-	-	-	39 973	-
LC - Tronçon Arzier St Cergue	19 491	153 683	-	-	-	173 174
Renouvellement sous station	71 769	-	-	-	71 769	-
Halte Dépôt Trélex	269 868	10 416	-	-	-	280 284

	Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	CINA 2025	Immobilisations 2025	Diminutions 2025	Etat au 31.12.2025
(Suite)						
Réaménagement du CGT	70 865	125 941	-	-	-	196 806
Réfection de voie secteur A	353 155	567 409	-	-	-	920 564
Réfection de voie secteur B	219 854	404	-	-	-	220 258
Réfection de voie secteur C	161 998	-	-	-	-	161 998
Gare Le Muïds mise aux normes INFRA	1 220 572	234 715	3 560	-	14 290	1 437 437
Adaptation et mise aux normes Givrins	637 061	1 737	-	-	-	638 798
Double voie de Trélex	1 539 235	10 071	-	-	-	1 549 306
Controlling prestations	20 492	-	-	-	-	20 492
Consolidation talus courbe Le Muïds ph 31-33	97 449	60 909	295	-	-	158 063
Fraise à neige	-	732 770	-	-	-	732 770
Mise aux normes la Vuarpillière - Travaux	752 438	2 490	2 490	752 438	-	-
Renouvellement des traversées de la Joy	-	1 159	-	-	-	1 159
Stabilisation Mur Mine de Blanc	172 481	12 682	-	185 163	-	-0
Assainissement Ponceau du Cossy	119 376	44 144	6 478	-	-	157 041
Mise en conformité Mur Mine de Blanc	27 764	965	-	-	-	28 729
Aménagement dépôt Trélex - part INFRA	23 381 605	300 939	-42 448	-	-	23 724 992
Dépôt atelier de Trélex - Dépôt de Garantie	80 973	62 942	-	-	-	143 915
Renouvellement voie ballast sur sect. critiques	-	1 454 580	104 910	1 349 670	-	0
Outillage	-	6 172	-	6 172	-	-
Renouvellement / wagons plats équipés	-	428 867	900	-	-	427 967
Halte de la chèvrerie: mise en conformité LHAND	5 728	4 732	2 319	-	-	8 141
BV La Joy-Clinique Travaux	115 489	1 361 384	46 582	-	-	1 430 291
Ouvrage d'art N°44: réfection	-	457 104	2 538	-	-	454 566
Projet sécurité James	-	24 547	24 547	-	-	-
Construction sous-station mobile	139 291	359 584	90	-	-	498 785
BV La Joy-Clinique - phase 33	162 095	-	-	-	-	162 095
Chauffage aiguilles	176 512	20 672	-	-	-	197 183
Projet station météo (risque vent)	1 466	483	-	-	-	1 949
Coordination8 Gare de Nyon - CFF	33 073	632	-	-	-	33 706
Les Plantaz: conformité LHAND et modernisation	726 105	1 737	-	-	-	727 842
IS - Dépôt de Trélex Halte PN La Vuarpillière	4 920 406	787 710	-	-	-	5 708 116
Arzier: renouvellement de la sous-station	-	15 669	-	-	-	15 669
Les Plantaz: renouvellement de la sous-station	-	20 626	-	-	-	20 626
Le Muïds: renouvellement de la sous-station	-	37 141	-	-	-	37 141
Sous station St Cergue	5 741	20 626	-	-	-	26 367
La Givrine: renouvellement de la sous-station	-	20 240	-	-	-	20 240
Ouvrage d'art N°60: réfection	25 433	-	-	-	25 433	-
IS - Télécommande phase transitoire	206	-	-	-	206	-
Sinistre GEM	-	393 431	-	-	-	393 431
Retenue de garantie Geniolier	-	405 765	-	-	-	405 765
Domaine	-	-	-	-	-	-
Total général	97 778 867	24 860 655	1 485 822	3 433 864	1 208 615	116 511 221

176 346 504
175 900 958

	2025	2024
Valeurs d'assurance incendie des immobilisations corporelles	176 346 504	175 900 958
Biens immobiliers à indice 125	31 612 642	31 032 496
Biens mobiliers	17 687 000	15 390 590
Matériel roulant	103 772 225	103 772 235
Véhicules (casco)	15 789 362	15 789 362
Objets mobiliers	626 000	626 000
Biens immobiliers à indice 125	9 290 275	9 290 275

Immobilisations corporelles (infrastructures)

Compte des immobilisations

	Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	Diminutions 2025	Reclass. 2025	Etat au 31.12.2025
2.2.1 Tableau des immobilisations corporelles					
Secteur indemnisé infrastructure (INF)	116 085 272	2 436 809	-	-	118 522 082
Bâtiments et terrains	2 892 794	-	-	-	2 892 794
Ouvrages d'art	31 203 584	185 163	-	-	31 388 747
Voie ferrée	33 454 867	1 349 670	-	-	34 804 538
Installations de courant de traction	11 681 159	143 366	-	-	11 824 525
Installations de sécurité	16 659 614	-	-	-	16 659 614
Installations basse tension et télécommunication	1 463 567	52 389	-	-	1 515 957
Installations d'accueil	1 969 165	700 049	-	-	2 669 213
Véhicules de l'infrastructure	11 375 113	-	-	-	11 375 113
Moyens d'exploitation et divers	5 385 409	6 172	-	-	5 391 581

Compte des amortissements

Etat au 01.01.2025	Augmentations 2025	Diminutions 2025	Reclass. 2025	Etat au 31.12.2025	Valeur comptable 31.12.2025
65 048 862	1 895 802	-	-	66 944 664	51 577 418
961 129	68 793	-	-	1 029 921	1 862 873
15 415 189	416 319	-	-	15 831 508	15 557 239
15 599 238	657 400	-	-	16 256 638	18 547 899
8 597 281	96 080	-	-	8 693 362	3 131 164
13 662 714	264 050	-	-	13 926 764	2 732 849
730 384	46 761	-	-	777 145	738 812
1 492 791	29 161	-	-	1 521 952	1 147 262
3 842 004	210 810	-	-	4 052 814	7 322 299
4 748 132	106 427	-	-	4 854 559	537 022

Compte de résultat par secteur

	2025	2024
Secteur indemnisé voyageurs (TRV)		
Excédent des charges avant indemnisation	-20 601 883	-13 399 672
Produits voyageurs	6 540 922	3 385 818
Autres produits	337 704	452 125
Produits PPE Gland		
Charges de personnel	-9 949 184	-5 500 002
Charges administratives	-1 941 573	-1 269 146
Réduction impôt préalable	-3 504 108	-453 474
Autres coûts directs	-5 268 790	-4 886 439
Amortissements	-2 423 664	-2 644 980
Charges d'infrastructure	-4 393 191	-2 483 573
Indemnités compensatoires	21 968 312	12 596 513
Confédération	10 068 822	5 920 361
Etat de Vaud	11 359 810	6 676 152
Autres	539 680	-
Résultat net	1 366 429	-803 159
Secteur indemnisé infrastructure (INF)		
Excédent des charges avant indemnisation	-9 311 378	-6 181 567
Prix du sillon	2 423 664	2 483 573
Autres produits	1 250 774	2 421 889
Charges de personnel	-3 287 285	-3 417 358
Charges administratives	-1 410 482	-730 398
Réduction impôt préalable	-344 095	-287 762
Autres coûts directs	-4 608 501	-4 261 538
Amortissements	-3 335 452	-2 389 973
Charges d'infrastructure	-	-
Indemnités compensatoires	9 055 116	7 993 376
Confédération - Indemnités d'exploitation	9 055 116	5 514 151
Confédération - Indemnités d'amortissement	-	2 479 225
Etat de Vaud	-	-
Résultat net	-256 262	1 811 809
RESULTAT DE L'ACTIVITE DES SECTEURS INDEMNISES	1 110 167	1 008 650

	2025	2024
Urbain Nyon et Prangins		
Produits d'exploitation	7 610 801	-
Charges d'exploitation	-7 541 807	-
Excédent des produits/charges	68 994	-
RESULTAT DE L'ACTIVITE DES LIGNES "TRAFIC URBAIN"	68 994	-
Autres		
Produits d'exploitation	1 455 468	807 992
Charges d'exploitation	-1 990 133	-807 992
Excédent des produits/charges	-534 665	-
Domaine		
Produits d'exploitation	942 984	-
Charges d'exploitation	-897 010	-
Excédent des produits/charges	45 973	-
RESULTAT DU SECTEUR NON INDEMNISE	-488 692	-

Proposition du Conseil d'administration relative à l'emploi du bénéfice disponible au bilan

	2025	2024
Bénéfice reporté	-	-
Résultat de l'exercice	690 470	1 008 650
Attribution réserve pour pertes futures (art. 36 LTV)	-1 366 429	803 159
Attribution réserve pour pertes futures (art. 67 LCdF)	256 262	-1 811 809
Attribution autres réserves (secteur non indemnisé)	-	-
Bénéfice reporté à nouveau	-419 697	-



Chemin de fer Nyon – St-Cergue – Morez SA (NStCM)

Chemin du Cerisier 1, 1270 Trélex
T +41 22 994 28 40 – info@nstcm.ch

www.nstcm.ch