



Rapport de gestion 2024



Table des matières

- **Société**
 - Billet du président
 - Organes de la société au 31 décembre 2024
 - Assemblée générale
 - Conseil d'administration

- **Direction**
 - Organisation de l'entreprise
 - Qualité / Santé et sécurité / Environnement (QSSE)
 - Informatique et projets

- **Ressources humaines**
 - Evolution des effectifs
 - Soutien externe au personnel et risques psychosociaux
 - Egalité salariale
 - Règlement des fonctions hors CCT
 - Caisse de pensions

- **Voyageurs**
 - Planification & horaires
 - Flotte

- **Infrastructure**
 - Gestion de l'infrastructure
 - Études et projets
 - Entretien
 - Gestion du trafic

- **Service clients**
 - Marketing
 - Distribution
 - Qualité et information voyageurs
 - viSio

- **Finances**
 - Rapport financier

Société

Billet du président

Les actionnaires peuvent découvrir le nouveau rapport de gestion de l'entreprise, nouvellement réalisé sous format numérique pour cette édition 2024. Dans un monde toujours plus connecté, il était important pour le Conseil d'administration de franchir cette étape, espérant ainsi satisfaire les lectrices et lecteurs de ce compte rendu annuel, enrichi de belles images et offrant une expérience de lecture fluide entre les différents sujets.

L'année 2024 a été consacrée à l'élaboration du nouvel horaire 2025. Les changements annoncés par les CFF représentaient les plus importants depuis Rail2000, offrant de nombreux avantages pour le Chablais et une opportunité d'effectuer une refonte du maillage du réseau et des horaires des TPC, notamment sur les lignes de bus. Dès le début de l'année, en plus des ajustements nécessaires, un changement de paradigme a été initié : rendre notre horaire plus robuste en mettant l'accent sur la fiabilité de la chaîne de mobilité et les correspondances entre les différents modes de transports publics.

Ces évolutions, bien que bénéfiques pour la majorité des usagères et usagers, ont pu entraîner certaines difficultés pour d'autres. Conscient de ces défis, le Conseil d'administration réaffirme son engagement à améliorer continuellement le service offert à la population. Qu'il s'agisse des horaires, des modes de transport ou de la qualité de l'information, les TPC œuvrent chaque jour pour renforcer leur performance dans chacun de ces domaines.

Au-delà de l'adaptation de l'horaire, l'année 2024 a également été marquée par des avancées majeures en matière de matériel roulant. Les TPC ont mis en service commercial trois nouvelles rames sur l'ASD, offrant un accès conforme aux personnes à mobilité réduite, un confort accru et une information voyageurs modernisée. L'un des véhicules arbore, par ailleurs, les couleurs de Glacier 3000, symbole d'une belle collaboration initiée cette année.

En outre, les TPC ont finalisé les négociations avec l'entreprise Stadler et signé début 2025 le contrat d'achat de treize nouveaux véhicules pour les lignes de l'AL et du BVB. Après la réception des nouvelles rames sur l'AOMC en 2016 et sur l'ASD en 2024, cette commande représente le dernier pas dans le renouvellement du matériel ferroviaire de l'entreprise.

La flotte de véhicules routiers devra elle aussi faire peau neuve : en novembre dernier, le Conseil d'administration a validé la stratégie énergétique de l'entreprise, avec comme premier axe prioritaire la décarbonation de la flotte de bus.

Quant aux grands projets ferroviaires, l'année 2024 a également été un tournant pour la Sécurisation de l'AOMC. Avec un projet débuté en 2015 déjà, c'est le 17 décembre 2024 que les TPC ont reçu la décision d'approbation des plans de la part de l'Office fédéral des transports (OFT). Il aura encore fallu attendre début mars pour lever la dernière opposition et faire que ce projet de plus de 210 millions de francs puisse entrer dans sa phase de travaux dès ce printemps 2025.

Du côté du projet de prolongement de l'AL, celui-ci a fait l'objet d'une réévaluation qui a permis d'en diminuer les coûts. Les solutions apportées ont été présentées lors d'une séance publique à la population qui a réuni plus de 500 personnes le 30 septembre dernier, avec notamment la présence de Mme Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, qui est assidûment associée au développement du projet.

Sur le plan financier, les TPC clôturent l'année en affichant une perte de CHF 408'679.-. Ce résultat était projeté, en effet la part des indemnités couvrant des intérêts non consommés en 2023 ont été pris en charge par l'entreprise sur cet exercice pour CHF 680'000.-. Côté recettes, celles-ci ont légèrement progressé, avec une tendance plus marquée sur les lignes routières de l'entreprise, notamment MobiChablais.

Le Conseil s'est réorganisé avec la dissolution du Comité immobilier et la constitution du Comité infrastructures et matériels roulants. L'année 2024 a vu l'arrivée en juin 2024 de deux nouveaux membres au sein du Conseil d'administration avec Mme G. Pflieger et M. Y. Putallaz.

Le départ de Stéphane Coppey au 31 décembre a laissé vacante la place de vice-président. Le Conseil a placé sa confiance en la personne d'Yves Putallaz, représentant de l'Etat du Valais et qui a repris cette nouvelle fonction le 31 janvier 2025.

Relevons la nomination de Christophe Genoud au poste de sous-directeur des TPC. La nomination de Christophe Genoud, après une année à la tête du plus important département de l'entreprise, apporte un grand soutien à notre directeur ainsi qu'à l'ensemble de ses collègues. Cet appui est une nécessité pour gérer la rapide croissance de l'entreprise ces dernières années, laquelle a mis une pression importante sur les membres de la direction.

Notre objectif est : d'une part, garantir aux collaboratrices et collaborateurs un encadrement et des structures adéquats afin qu'ils puissent exercer leur mission dans les meilleures conditions, et d'autre part, accroître la satisfaction de notre clientèle en lui offrant un transport sûr et de qualité.

Le Conseil d'administration remercie l'OFT, les cantons et communes pour leur soutien dans la volonté des TPC de se positionner comme un partenaire proactif de référence dans le domaine de la mobilité pour l'ensemble de la population du Chablais et au-delà. Il adresse également ses remerciements à la direction et à l'ensemble du personnel, qui œuvrent chaque jour à proposer un réseau de transport performant et fiable.



OLIVIER FRANÇAIS
Président

Organes de la société au 31 décembre 2024

Conseil d'administration



Olivier Français

Président du Conseil d'administration,
Président du Comité de nomination et
rémunération, Membre du Comité
infrastructures et matériels roulants

Nomination

Membre de droit, nommé par le Conseil
d'Etat vaudois jusqu'au 30 juin 2025

Formation/Parcours

Ingénieur diplômé EPFL

Fonction actuelle

Ancien Conseiller aux Etats

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Administrateur de sociétés parapubliques,
Ingénieur conseil spécialisé en géotechnique
et dangers naturels, Délégué Maître ouvrage
de grands projets



Stéphane Coppey

Vice-président du Conseil d'administration,
Membre du Comité de nomination et
rémunération

Nomination

Membre de droit, nommé par la commune
chef-lieu du district de Monthey, jusqu'à la
fin de la période administrative 2024

Formation/Parcours

Juriste

Fonction actuelle

Président de la Commune de Monthey et
avocat

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Administrateur de plusieurs sociétés,
Président du comité de la Caisse de
pensions, Président de la Fédération des
communes valaisannes et Gestionnaire
d'une étude d'avocats/notaires



Grégory Devaud

Administrateur, Membre du Comité
immobilier consultatif

Nomination

Membre de droit, nommé par la commune
chef-lieu du district d'Aigle, jusqu'aux
élections communales vaudoises de 2026

Formation/Parcours

Agriculteur-viticulteur

Fonction actuelle

Député au Grand Conseil vaudois et Syndic
de la Commune d'Aigle

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Administrateur de plusieurs sociétés.
Compétences institutionnelles et politiques



Ismaël Perrin

Administrateur, Membre du Comité
immobilier consultatif

Nomination

Membre de droit, nommé par les communes
valaisannes, jusqu'aux élections valaisannes
de 2024

Formation/Parcours

Ingénieur EPFL en microtechnique, Président
de la Commune de Val-d'Illeiez depuis 2013,
Conseiller communal de Val-d'Illeiez de 2009
à 2012, Chef de projet - Robotique médicale
/ neurotechnologie

Fonction actuelle

Président de la Commune de Val-d'Illeiez et
ingénieur conseil et développement dans un
groupe de géomètres

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Administrateur de la Banque Raiffeisen de
Val-d'Illeiez-Champéry depuis 2005 et
Président du Conseil d'administration depuis
2023, Administrateur de Radio Chablais SA
et RCR Publicités SA de 2013 à 2021, Vice-
président de la Société de distribution des
Eaux de Champéry SA de 2015 à 2021,
Administrateur de Vièze Energie SA depuis
2021



Patrick Turrian

Administrateur, Membre du Comité
immobilier consultatif

Nomination

Membre de droit, nommé par les communes
vaudoises, jusqu'aux élections communales
vaudoises de 2026

Formation/Parcours

CFC d'employé de commerce, puis diplôme
fédéral de régisseur et courtier en
immeubles

Fonction actuelle

Administrateur délégué et directeur d'une
agence immobilière, Syndic de la Commune
d'Ollon

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Administrateur de plusieurs sociétés dans le
domaine immobilier et de la finance ainsi
que dans les remontées mécaniques



Philippe Pasche

Administrateur, Président du Comité d'audit

Nomination

Membre privé, nommé par l'assemblée générale jusqu'à l'assemblée de 2025

Formation/Parcours

Maturité commerciale, programme supérieur pour dirigeants (INSEAD) et Master postgrade HES en lutte contre la criminalité économique. Cours bancaire et consultant indépendant. Directeur de la Société suisse de crédit hôtelier SCH

Fonction actuelle

Consultant indépendant dans le tourisme, le développement régional et la restructuration. Président de l'Association touristique Aigle, Leysin. Col des Mosses (ATALC). Membre du Comité de Canal9/Kanal 9. Administrateur de plusieurs sociétés

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Expérience dans les domaines du financement, de la restructuration et de la gestion d'entreprises ainsi que du développement de projets touristiques et de politique régionale



Jean-Marc Udriot

Administrateur, Membre du Comité d'audit

Nomination

Membre privé, nommé par l'assemblée générale jusqu'à l'assemblée de 2027

Formation/Parcours

CFC de cuisinier, puis diplômé de l'Ecole hôtelière, dirige ensuite plusieurs établissements hôteliers. En parallèle à son parcours hôtelier, mène une carrière dans l'armée, de logisticien au grade de lieutenant-colonel. dirigé la société Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette (TLML SA) durant 11 ans

Fonction actuelle

Député au Grand Conseil vaudois, Président du Conseil d'administration de TLML SA et Syndic de la Commune de Leysin

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Vice-président de Vaud Promotion et administrateurs dans plusieurs conseils d'administration et conseils de fondation



Yves Putallaz

Administrateur, Président du Comité infrastructures et matériels roulants, Membre du Comité d'audit

Nomination

Membre de droit, nommé par le Conseil d'Etat valaisan jusqu'à l'assemblée générale 2027

Formation/Parcours

Ingénieur en génie électrique et génie civil ainsi que Docteur ès sciences EPFL. Administrateur certifié ACAD.

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Spécialiste en gestion des réseaux ferrés et des réseaux de distribution d'énergies, expérience internationale reconnue dans le domaine ferroviaire et administrateur dans plusieurs conseils d'administration



Géraldine Pflieger

Administratrice, Membre des comités de nomination et rémunération et d'infrastructures et matériels roulants

Nomination

Membre privée, nommée par l'assemblée générale jusqu'à l'assemblée de 2027

Formation/Parcours

Docteure en urbanisme-aménagement et parcours académique à l'EPFL et auprès des universités de Lausanne et Genève

Fonction actuelle

Professeure ordinaire à l'Université de Genève, Directrice de l'Institut des Sciences de l'Environnement, Maire de Saint-Gingolph (F) et Présidente du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (F)

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Spécialiste des politiques climatiques internationales, régionales et locales. Experte pour diverses instances cantonales en Suisse romande et fédérales dans le domaine du climat et du développement territorial.



Carole Delisle

Secrétaire du Conseil d'administration

Nomination

Désignée par les administrateur_trices de la société

Direction

DIRECTEUR	
Grégoire Praz	
SOUS-DIRECTEUR	
Christophe Genoud	Dès le 1 ^{er} juillet 2024
MEMBRES DE LA DIRECTION	
David Buchard	Responsable des finances
Olivier Canomeras	Chef du département infrastructure
Christophe Genoud	Chef du département voyageurs
Virginia Gonzalez	Responsable des ressources humaines
Christelle Piguet	Cheffe du département service clients

Organe de révision

FIDAG Audit SA, Lausanne

Assemblée générale

La vingt-cinquième assemblée générale des TPC s'est déroulée le 13 juin 2024, à la Salle polyvalente de Val-d'Illiez. Elle a été suivie par 113 actionnaires représentant 460'655 actions sur un total de 875'000 actions. L'assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes annuels 2023.

L'assemblée générale a décidé de nommer la société FIDAG Audit SA, laquelle a accepté de fonctionner en tant qu'organe de révision pour l'exercice 2024.

Conseil d'administration

Séances

Au cours de l'année 2024, le Conseil d'administration a tenu six séances et traité les dossiers courants de l'entreprise. Pour les aspects financiers, il s'est appuyé sur les recommandations du Comité d'audit, formé de trois administrateurs, qui s'est réuni à sept reprises pour traiter de manière détaillée :

- les comptes 2024, avec rencontre des auditeurs de la société BDO SA ;
- l'analyse des risques et le système de contrôle interne ;
- la prévision du résultat ou Forecast Q2 au 30 juin 2024 ;
- le budget 2025.

Au cours du premier semestre 2024, le Comité d'audit a assisté la direction dans le cadre de l'appel d'offres de gré-à-gré afin de sélectionner un nouvel organe de révision. En effet, BDO était arrivé au terme des sept ans de contrôle ordinaire tel que le prévoient les Statuts.

Le Conseil s'est également appuyé sur son comité de nomination et rémunération ainsi que sur celui de l'immobilier, qui se sont réunis chacun une fois.

Composition

Représentant de l'Etat du Valais

A partir du 13 juin, la composition du Conseil d'administration se voit modifiée avec le départ de Pascal Bovey, représentant de l'Etat du Valais, après 3 années à cette fonction. Le Conseil d'Etat valaisan a nommé **Yves Putallaz** pour le remplacer.

Représentant·e des actionnaires privés

Autre changement, celui du départ de Pierre RoCHAT après 13 ans en tant que représentant des actionnaires privés. Pour lui succéder, l'assemblée a suivi la proposition du Conseil en élisant **Géraldine Pflieger**.

Quant à **Jean-Marc Udriot**, représentant des actionnaires privés également, ce dernier a été réélu dans sa fonction pour un nouveau mandat de 3 ans, soit jusqu'à l'assemblée générale de 2027.



**Représentant de la commune chef-lieu
du district de Monthey**

A la suite des changements survenus après les élections communales valaisannes de l'automne 2024, la Ville de Monthey a désigné, le 13 janvier 2025, **Fabrice Thétaz**, Président de la Ville nouvellement élu pour la représenter au sein du Conseil d'administration des TPC. M. Thétaz remplace dès le 1^{er} janvier 2025 Stéphane Coppey, Administrateur, puis Vice-président de l'entreprise pendant plus de onze ans.

Vice-présidence

A la suite du départ de Stéphane Coppey, le poste de vice-président de l'entreprise était à pourvoir. Lors de sa séance du 31 janvier 2025, le Conseil d'administration a nommé **Yves Putallaz** pour le remplacer. Ce dernier est entré au Conseil en juin 2024 et a progressivement intégré les comités d'audit et d'infrastructures et matériels roulants de l'entreprise, apportant un regard de spécialiste dans ces deux domaines. M. Putallaz est élu à cette fonction pour une période de trois ans.



Comités

La composition des différents comités du Conseil d'administration a été une première fois revue en juin à la suite de l'arrivée de nouveaux membres. En décembre, le Conseil a décidé de dissoudre le Comité immobilier consultatif, ce dernier ayant vu les dossiers qui lui avaient été confiés toucher à leurs termes. Il a, en outre, créé un Comité infrastructures et matériels roulants, lequel a pour missions de :

- traduire la stratégie d'entreprise en une stratégie infrastructure ;
- contrôler et suivre les projets ;
- surveiller la gestion des actifs de l'entreprise.

La composition des différents comités peut être consultée sous la présentation des administratrices et administrateurs.

Visite de Travys

Chaque année, les membres du Conseil de l'entreprise travaillent sur la stratégie et les dossiers nécessitant leur expertise, tout en visitant des sites en lien avec les sujets d'actualité des TPC. En 2023, ils ont découvert un e-bus et une station de charge chez Travys, assisté à une conférence du Touring Club Suisse (TCS) sur la mobilité, et visité les ateliers industriels CFF d'Yverdon.

Ces visites étaient centrées sur la décarbonation de la flotte de bus des TPC, avec un accent sur les véhicules électriques. Les membres du Conseil ont échangé avec les dirigeants de Travys sur les démarches pour passer à l'électrique et ont expérimenté un trajet en e-bus.

Ils ont également assisté à une présentation sur l'évolution de la mobilité par le TCS, explorant les futurs scénarios de mobilité routière et aérienne et le rôle des transports publics.

Enfin, la visite des ateliers CFF d'Yverdon a mis en lumière les défis de l'assainissement et de la modernisation des anciens bâtiments ferroviaires, tout en soulignant l'importance de conserver les savoir-faire traditionnels et de s'adapter aux nouvelles technologies.

Direction

Organisation de l'entreprise

Sous-directeur



Le 13 juin, le Conseil d'administration a nommé **Christophe Genoud**, Sous-directeur des TPC. Entré dans l'entreprise le 1^{er} avril 2023 comme Chef du département Voyageurs, il a passé plus d'un an à la tête du plus grand secteur de l'entreprise avant sa nomination. Christophe Genoud a officiellement pris ses fonctions de sous-directeur le 1^{er} juillet 2024.

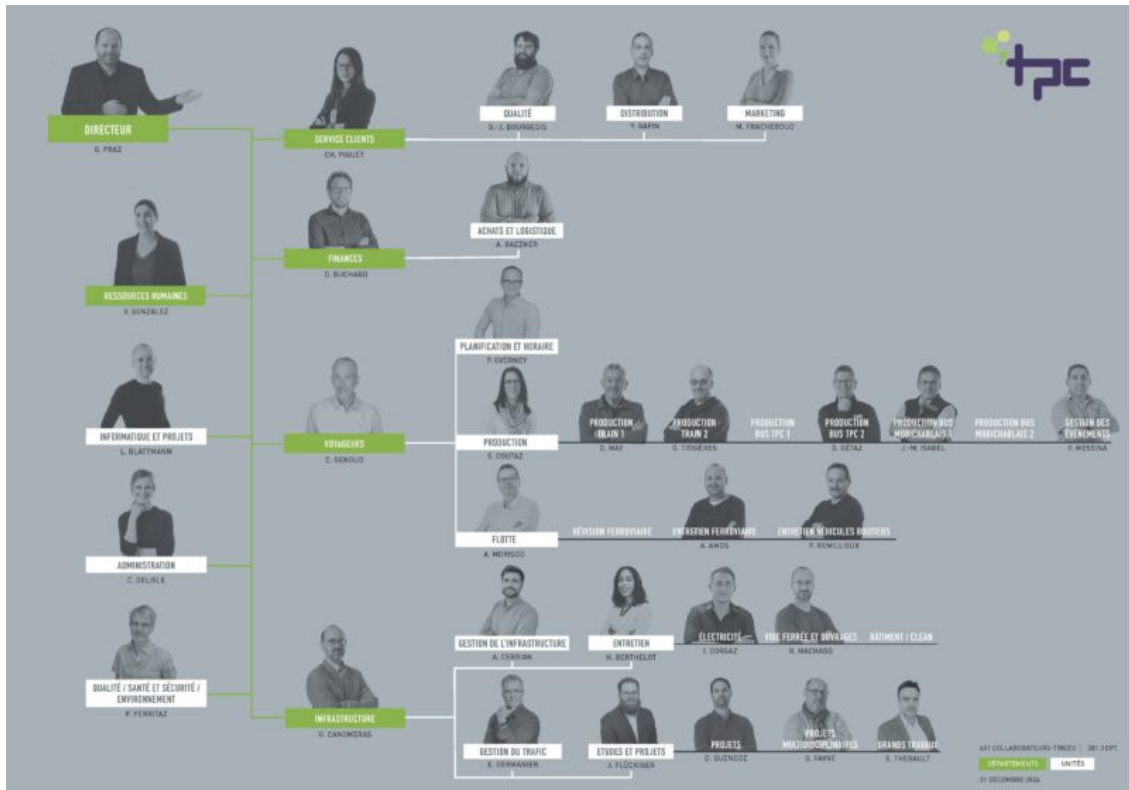
L'infrastructure se réorganise

Face à un volume de projets exceptionnel, l'unité Étude et Projets du département Infrastructure a renforcé son organisation afin d'optimiser la gestion de son portefeuille et d'exécuter les travaux majeurs, notamment le projet de sécurisation de l'AOMC entre Collombey et Monthey.

Cette réorganisation se déroule en deux phases :

- dès le 1^{er} novembre 2024, création d'une section **Grands Travaux**, dédiée aux projets d'envergure, dont la sécurisation de l'AOMC ;
- une seconde phase, prévue pour l'été 2025, avec la division de la section **Projets** en deux unités distinctes.

Organigramme



Qualité / Santé et sécurité / Environnement (QSSE)

L'année 2024 a été marquée par la réalisation d'un état des lieux et la validation d'une feuille de route QSSE à cinq ans. Cette démarche a permis d'identifier les besoins prioritaires pour renforcer le système de management intégré (SMI) Qualité, Santé & Sécurité, Environnement des TPC. L'objectif est d'assurer une gestion efficace des risques, d'améliorer la conformité des produits et services, et de répondre aux exigences des parties prenantes (client-es, partenaires, commanditaires et personnel de l'entreprise).

Cette feuille de route repose sur trois phases clés : 1. Sécuriser, 2. Consolider, 3. Améliorer en continu. Pour soutenir cette transformation, une évolution de l'organisation de l'unité QSSE et au sein du département Infrastructure et du département Voyageurs est prévue dans les trois prochaines années.

Qualité : une méthode d'évaluation des risques renforcée

L'analyse des risques a été réalisée lors de la revue de direction et validée par le Comité d'audit et le Conseil d'administration. Lors de ces rencontres, il a également été décidé d'optimiser la méthode d'évaluation. Cette amélioration vise à simplifier la matrice d'analyse et à standardiser la cotation des risques et opportunités (personnels/humains, financiers, opérationnels, image et opportunités).

Par ailleurs, dans le cadre de la phase « 1. Sécuriser » de la feuille de route QSSE, un groupe de travail a été mis en place pour renforcer rapidement le système de management QSSE sur les sujets prioritaires identifiés.

Santé & sécurité : des avancées significatives

Sécurité incendie

Afin de renforcer la sécurité incendie des infrastructures de l'entreprise, les systèmes de détection incendie des dépôts de train ont été révisés. Concernant le dépôt du Bévieux, un nouveau système de détection a été installé. De plus, des formations spécifiques ont été dispensées au personnel dans ce domaine.

Par ailleurs, un concept de protection contre les risques d'explosion a été élaboré. Un plan de mesures à ce sujet est en cours de mise en œuvre.

Protection de la maternité

Un dispositif de protection de la maternité a été mis en place pour assurer la sécurité et la santé des collaboratrices et de leurs enfants à naître. Ce programme inclut une évaluation des risques et la mise en œuvre de mesures adaptées aux conditions de travail, ceci dans le respect des bases légales.

Amélioration des locaux du personnel

Un audit des locaux du personnel a été réalisé conjointement avec le département Voyageurs et le département Infrastructure. Mené par le département Infrastructure, un plan de mise à niveau est en cours de réalisation afin d'harmoniser les standards et d'améliorer les conditions de travail.

Évolution des accidents professionnels

ANNÉES	NBRE D'ACCIDENTS	TAUX DE FRÉQUENCE 100'000 h travaillées	ÉVOLUTION
2020	17	2.99	-
2021	17	2.76	-7.7 %
2022	18	2.68	-2.9 %

2023	18	2.59	-3.6 %
2024	23	3.32	+28 %

L'augmentation des cas est à imputer à des cas bagatelle (sans arrêt de travail). 50 % des événements sont dus à des chocs, des chutes de plain-pied et accidents de circulation, ayant provoqué des blessures de types contusions, piqûres et autres.

Évolution des jours d'arrêt de travail

ANNÉES	NBRE DE JOURS D'ARRÊT	TAUX DE GRAVITÉ	ÉVOLUTION
2020	124	178	-
2021	232	306	+72 %
2022	396	478	+56 %
2023	157	183	-62 %
2024	202	237	+29 %

La gravité des accidents mesurée en heures d'absence pour 100'000 heures travaillées a augmenté mais reste en-dessous de la moyenne des cinq dernières années.

Environnement : engagement dans la transition énergétique

Les TPC ont rejoint le projet **Horizon Energie** de la coopérative des transports publics Movi+, dont le but est d'assurer la mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 de l'Union des Transports Publics (UTP). Les premières étapes, comprenant une revue énergétique et la définition d'objectifs stratégiques d'amélioration ont été initiées par la direction et validées par le Conseil d'administration.

Dirigé par le département Voyageurs, le premier projet de cette stratégie sera la **décarbonation de la flotte de bus**, un enjeu majeur pour réduire l'empreinte carbone des TPC et améliorer la durabilité des services.

Informatique et projets

L'exercice écoulé a constitué une année charnière pour l'organisation de l'unité Informatique et Projets, marquée par des enjeux complexes et des progrès majeurs en lien avec la stratégie de l'entreprise.

La feuille de route s'est articulée autour de trois domaines clés : le pilotage de projets stratégiques, l'harmonisation du comptage des passager-ères et la cybersécurité et la protection des données.

Portfolio Management Office (PMO)

Afin d'optimiser la gestion des projets stratégiques, le PMO a été renforcé. Ce dispositif garantit l'alignement des projets avec la stratégie d'entreprise et assure une allocation efficace des ressources.

Les missions du PMO sont les suivantes :

1. **Pilotage du portefeuille** : garantir une allocation stratégique des ressources en priorisant les projets en fonction des objectifs des TPC ;
2. **Suivi et reporting** : assurer un suivi de l'avancement des projets grâce à des indicateurs clés ;
3. **Support en gestion de projets** : mettre en place des standards, processus et bonnes pratiques pour assurer une gestion efficace des projets.

L'année 2025 sera dédiée à la pérennisation de ces nouvelles pratiques, avec pour objectif d'ancrer durablement le rôle du PMO dans le fonctionnement de l'entreprise.

Comptage des passager·ères

Dans le but d'harmoniser les systèmes de collecte des données de fréquentation des lignes de l'entreprise et d'améliorer la prise de décision stratégique, la direction a lancé un projet de modernisation du comptage des passager·ères.

Ce projet a comme ambition d'offrir une vision précise et exploitable des flux de voyageur·euses sur l'ensemble du réseau.

Les objectifs principaux sont les suivants :

- **uniformisation des systèmes** : intégrer une solution homogène pour l'ensemble du réseau ferroviaire et routier ;
- **fiabilisation et automatisé** : abandonner le comptage manuel au profit d'un système automatisé capable de collecter et traiter des données en temps réel ;
- **amélioration des analyses** : déployer des outils analytiques et des algorithmes avancés pour le traitement et la visualisation des données ;
- **optimisation des flux de passager·ères** : exploiter des données collectées pour ajuster l'offre de transport en fonction de la fréquentation réelle ;
- **réduction des coûts opérationnels** : automatiser les processus et diminuer les saisies humaines dans la collecte des données.

Au-delà de l'harmonisation, ce nouveau système permettra aux TPC de mieux comprendre les habitudes de leurs passagers et passagères et d'ajuster leur offre en conséquence. En améliorant la fiabilité des données, les TPC pourront optimiser leurs recettes, notamment dans le cadre des répartitions entre compagnies.

Cybersecrité et protection des données

La cybersécurité et la protection des données sont des enjeux stratégiques pour les TPC. Dans cette optique, plusieurs initiatives ont été mises en place pour renforcer la résilience de l'entreprise face aux menaces numériques et assurer une gestion optimale des données.

Pour structurer ces efforts, les engagements suivants ont été pris :

- 1 **création du poste de responsable de la sécurité des systèmes d'information**

- ✦ **(RSSI) / délégué à la protection des données (DPO)** : chargé de piloter la stratégie de cybersécurité et d'assurer la conformité réglementaire en matière de protection des données ;
- 2. **création du poste d'architecte IT** : responsable de la conception et de l'optimisation de l'infrastructure matérielle et logicielle de l'entreprise pour garantir sa robustesse et son évolutivité.

La posture de cybersécurité a également été renforcée tant sur le plan organisationnel qu'opérationnel, notamment en mettant en place un Système de Management de la Sécurité de l'Information (SMSI), visant à améliorer la gestion des risques. De plus, les TPC ont déployé Darktrace, un outil avancé de détection des menaces permettant d'identifier rapidement les comportements anormaux et de réagir de manière proactive aux incidents de sécurité.

L'attaque cybercriminelle du 16 juillet 2024 a souligné l'importance de ces initiatives. Cette attaque, a rendu 95 % des systèmes des TPC inopérants mais grâce à la réactivité et au professionnalisme de l'équipe informatique, mais aussi l'engagement de l'ensemble du personnel de l'entreprise, l'ensemble des systèmes ont pu être restaurés en fin de journée. Il a aussi rappelé l'importance cruciale de la cybersécurité et de la protection des données. Ce défi a renforcé la nécessité de continuer à améliorer les mesures de sécurité et à perfectionner les protocoles de réponse aux incidents.

Ressources humaines

Evolution des effectifs

ANNÉES	NOMBRE DE COLLABORATEUR·TRICE S	EPT
2022	386*	364.05
2023	400	375.55
2024	401	381.3

* Nouvelle méthode de calcul

Soutien externe au personnel et risques psychosociaux

Lors de difficultés sur la place de travail, nos collaboratrices et collaborateurs peuvent s'adresser en tout temps à leur responsable direct·e, au département des Ressources humaines (RH), à l'unité Qualité, santé, sécurité au travail et environnement (QSSE) ou au médecin-conseil de l'entreprise, par l'intermédiaire des RH.

Afin de disposer d'une alternative complémentaire à ces soutiens internes, une nouvelle prestation de soutien externe a été mise sur pied dès le mois de février 2024. Elle est assurée par la Clinique du Travail, sise à Morges, et est bien évidemment totalement confidentielle.

Par ailleurs, nous poursuivons nos mesures en lien avec la santé et le bien-être de notre personnel en formant l'ensemble des cadres de l'entreprise dès début 2025 sur la prévention et la détection des risques psychosociaux (épuisement professionnel/burn-out, harcèlement psychologique/mobbing, harcèlement sexuel, gestion des conflits).

Egalité salariale

Depuis quelques années, en sus des exigences fédérales en la matière, la Commission de contrôle des marchés publics et des subventions du Canton de Vaud procède également au contrôle du respect de l'égalité salariale entre les femmes et les hommes auprès des entreprises qui ont obtenu des marchés publics et des entités subventionnées par l'Etat.

Les TPC ont donc procédé, en juillet 2024, à un nouvel autocontrôle de l'égalité salariale à l'aide de l'outil dédié « Logib ». Les résultats ont ensuite été validés par notre organe de révision, FIDAG SA. Le seuil limite de tolérance de différence salariale non expliquée liée au sexe est officiellement fixé à 5 %. Le résultat de notre entreprise se situe à 2.8 %, contre 4.1 % lors du dernier contrôle en 2021. Cette baisse notable est notamment due au travail de fond réalisé lors de la nouvelle classification des fonctions et la révision totale de notre système de rémunération (introduction de notre nouvelle CCT d'entreprise en 2023).

Règlement des fonctions hors CCT

Notre nouvelle convention collective de travail d'entreprise est entrée en vigueur le 1er juin 2023 pour les fonctions colloquées en classes 10 à 16 de l'échelle salariale. Conformément à ce qui est prévu par la CCT cadre de l'Union vaudoise des transports publics, un certain nombre de fonctions (pour la plupart des fonctions de cadres) ne doivent pas être soumises à la CCT d'entreprise mais être régies par un règlement différent, qui a donc été élaboré. Ce dernier est entré en vigueur au 1er mai 2024 et propose des conditions attractives pour nos cadres et spécialistes.

Caisse de pensions

L'exercice 2024 a été favorable sur les marchés financiers avec une performance de 6.5 %, supérieure à 2023 et aux besoins de la caisse. Dans ces conditions, la sécurité financière de la caisse s'est améliorée avec un degré de couverture qui atteint 107.1 % à fin 2024, contre 102.9 % une année auparavant.

Ces bons résultats ont également permis de verser un intérêt complémentaire de 1.1 % aux assurés actifs présents au 31 décembre 2024, portant la rémunération totale à 2.35 %.

Voyageurs

Planification & horaires

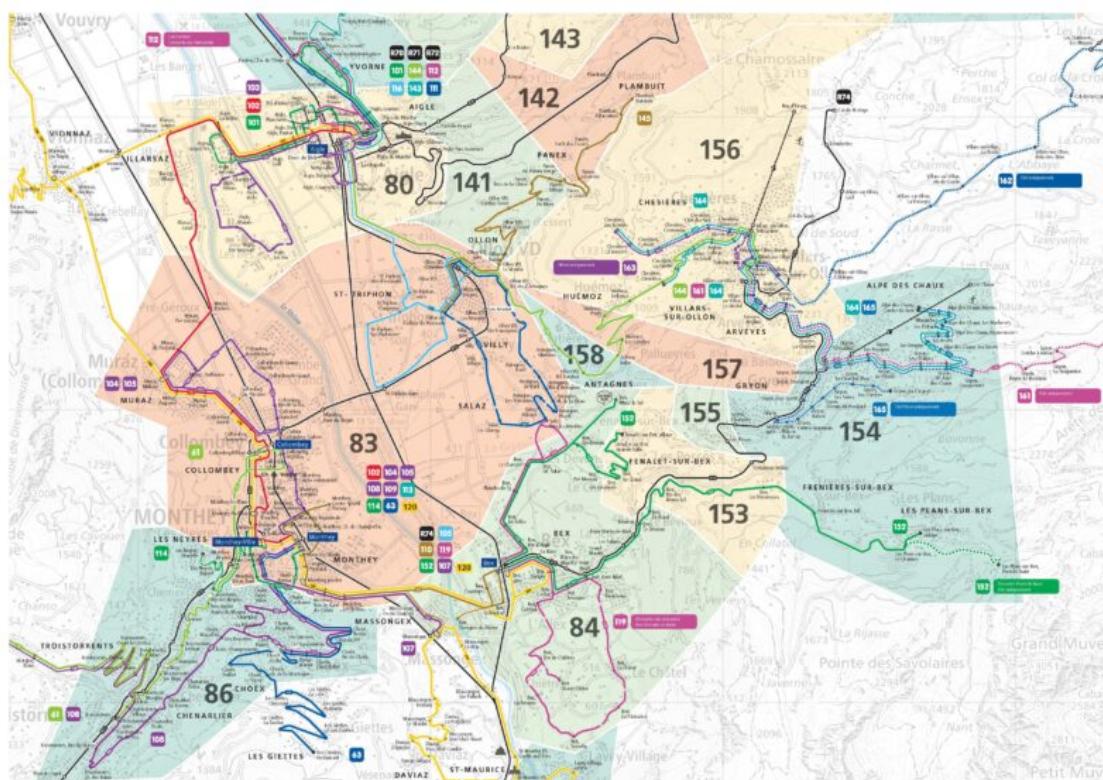
L'année 2024 a été consacrée à la consolidation de l'unité de planification Voyageurs. L'horaire 2025 représentant un défi majeur, il a été nécessaire de mettre en place des outils permettant de soutenir les activités de planification des prestations et de répartition du personnel en facilitant les flux entre les différents systèmes informatiques. Dans cette optique, une solution transitoire a été mise en place rapidement. Un programme de planification et un programme de répartition ont été mis en service dans la première partie de l'année. Le temps à disposition jusqu'au changement d'horaire du 15 décembre a été employé à la formation des collaboratrices et collaborateurs, au paramétrage des systèmes et à l'introduction des données du nouvel horaire. Cette solution transitoire fera l'objet d'une évaluation dans le premier semestre 2025 afin de prendre les décisions quant aux solutions définitives à mettre en œuvre.

Le défi majeur de l'horaire 2025 mentionné plus haut trouve sa source dans la revue complète de l'horaire du réseau structurant des CFF. Les TPC ont saisi l'occasion de la revue complète des relations CFF pour tirer profit des expériences liées à l'évolution du réseau MobiChablais ces dernières années. Le succès rencontré par le concept de bus agiles ne permettait plus d'assurer des prestations à la demande de qualité. Pour cette raison, les principes de planification pour l'offre de transport 2025 ont été revus avec les commanditaires :

- améliorer la lisibilité et la compréhension de l'offre pour les client·es ;
- favoriser les correspondances et la fiabilité de la chaîne de transport ;
- assurer des parcours avec desserte systématique des arrêts ;
- optimiser les parcours en évitant autant que possible le trafic parallèle ;
- profiter des nouvelles relations CFF dans les gares d'Aigle et de Bex.

Ces modifications des règles de base de planification ont permis de développer et mettre en œuvre une offre de transports cohérente et intégrée avec les autres offres du trafic régional et des CFF.

Dans le même temps, l'année 2024 a été consacrée au développement d'une offre de transport de bus urbains dès 2025 sur le plateau de Villars-Gryon. Cela veut dire qu'une offre de transports est produite tous les jours de l'année entre Villars-Les Escovets et l'Alpe des Chaux. Le concept est renforcé et élargi durant les différentes saisons de l'année en fonction de la fréquentation et des besoins de déplacements des client·es.



Pour les lignes de trains, l'horaire 2025 coïncide avec la mise en production de la cadence à la demi-heure parfaitement cadencée sur l'AOMC entre Aigle et Monthey et aux heures de pointe entre Monthey et Champéry. L'AL bénéficie également d'une extension d'offre aux heures de pointe avec une cadence à 40 minutes. Les horaires de l'ASD restent inchangés, tandis que ceux du BVB ont été ajustés pour assurer les correspondances sur le nouvel horaire des CFF.

Méthode de relevé des fréquences et traitement des données

Des travaux importants relatifs aux comptages des passager·ères et au traitement des données ont été conduits en 2024. Un grand pas en direction de la fiabilisation des données a été atteint. Le traitement des chiffres de manière standardisée et régulière est désormais possible grâce au développement d'un algorithme qui tient compte des différents critères de mesures reconnus par l'ensemble des acteur·trices de la branche.

Les méthodes de relevés des passager·ères ont été testées durant 2024 en prévision de leur introduction en 2025. Pour autant, les chiffres de fréquentations présentés ici sont issus des méthodes de comptages identiques à 2023. Les cellules de comptage automatique ont été activées dans les véhicules pré-équipés tels que les trains de l'AOMC ou de l'ASD (à compter de la mise en service des rames 470 en été) ou encore de certains bus du Trafic Régional Voyageurs. La récolte des données ainsi obtenues a permis d'optimiser les réglages techniques et de plausibiliser les résultats. A compter du 1^{er} janvier 2025, la Communauté tarifaire Mobilis a validé l'utilisation des données de comptage automatisées pour les lignes équipées.

Nombre de voyageurs·euses

Rail	Variations	2024	2023	
AL	R70	-1 %	410'672	414'960

AOMC	R72	+8 %	946'537	878'645
ASD	R71	+13 %	294'076	260'988
BV (Bex - Villars)	R74	+5 %	419'338	401'128
VB (Villars - Bretaye)	R74	+1 %	259'717	256'918
Total		+5 %	2'330'340	2'212'639

L'augmentation affichée de l'augmentation de voyageur-euses par rapport à 2023 sur la ligne R71 de l'ASD s'explique en grande partie par la réduction d'exploitation de la ligne en 2023 et par la mise en service du nouveau matériel roulant accompagné de campagnes de promotions.

Avec une progression globale de 5 %, l'évolution des personnes transportées en 2024 correspond à la moyenne nationale.

Nombre de voyageurs-euses

Route	Variations	2024	2023
Lignes TRV et touristiques	+9 %	1'423'596	1'304'838
Lignes Urbaines MobiChablais 101-119	+9 %	1'239'790	1'142'238
Total	+9 %	2'663'386	2'447'076

Sans modification majeure de l'offre, 2024 affiche une évolution moyenne de voyageur-euses de près de 10 %. La tendance générale affichée ces dernières années se poursuit avec une augmentation régulière de l'utilisation des transports publics routiers.

Pour 2025, l'offre MobiChablais a été revue en profondeur en vue d'améliorer la chaîne de transports globale et de réduire les redondances.

En 2024, près de 5 mios de voyageuses et voyageurs transportés !

Flotte

Nouveau matériel roulant

De nombreux travaux en relation avec les différentes flottes des TPC ont ponctué l'année 2024.

Renouvellement de la flotte de trains pour l'AL et le BVB

Après de nombreuses itérations avec le fournisseur Stadler à Bussnang, les travaux initiés en 2023 se sont poursuivis en vue de développer un véhicule qui puisse répondre aux différentes contraintes et aux spécificités de ces deux lignes (cf. le rapport de gestion 2023).

Les travaux de développement et d'ingénierie ont débuté immédiatement une fois l'accord formel des commanditaires obtenu en fin d'année 2024. La livraison de la première rame est planifiée début 2028 puis chaque mois jusqu'à fin de l'année. L'homologation est prévue au premier semestre 2028 pour une mise en service commerciale à la fin de l'été.

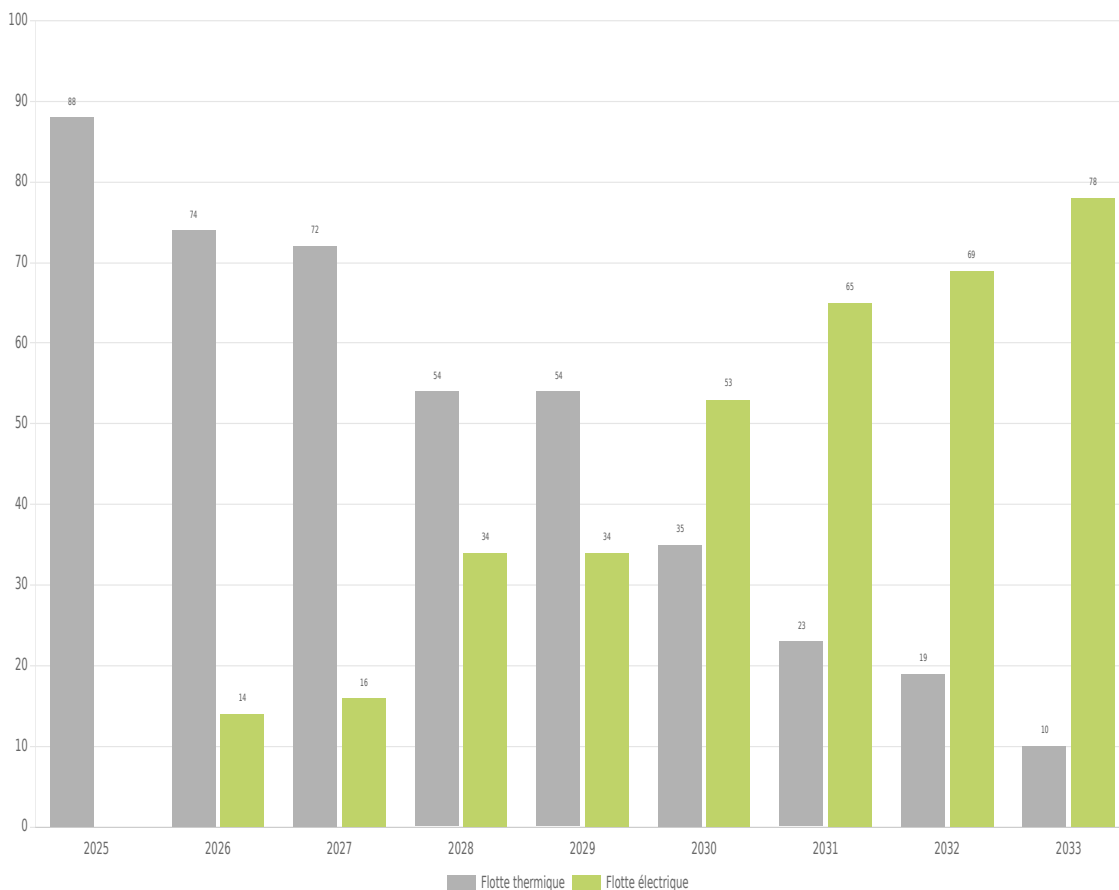


Mise en service des nouvelles compositions ASD

Comme annoncé dans le rapport de gestion 2023, les trois nouvelles rames assurant l'offre de transport sur la ligne d'Aigle-Le Sépey-Les Diablerets ont été mises en service commercial progressivement depuis l'été 2024. Plus confortables, un compartiment de 1^{re} classe accueille les plus exigeant-es de nos client-es. Les évolutions technologiques permettent de réduire les désagréments liés au bruit, tant pour les riverain-es de la ligne que pour nos client-es et notre personnel. Les larges portes et le plancher bas permettent un chargement et déchargement rapide et en toute sécurité.

Renouvellement de la flotte de bus

Les différents tests effectués en 2023 et 2024 ont permis d'identifier le potentiel des différents types de bus décarbonés en fonction des lignes exploitées par les TPC. Fin 2024, le Conseil d'administration a approuvé l'orientation proposée de renouveler la flotte de bus en plusieurs étapes jusqu'en 2035. Une première phase de projet a dès lors été initiée. Après l'établissement d'un cahier des charges, un appel d'offre a été lancé en collaboration avec les entreprises de transports Travys et TMR. L'objectif pour 2025 consiste à obtenir l'aval des commanditaires et d'assurer le financement de ce renouvellement. Idéalement, une première commande devrait pouvoir être signée en 2025 pour espérer les premiers remplacements en 2026 ou 2027. Les défis imposés par les mesures économiques de la Confédération, des cantons et des communes seront déterminants dans la poursuite de ce projet.



Nouveaux dépôts de bus et atelier

Après l'accord de principe des cantons et de la Confédération annoncé l'an dernier, les huit communes commanditaires de l'offre de bus urbain ont également donné leur aval pour le développement du projet de construction de nouveaux dépôts de bus et d'un atelier.

En 2024, le dossier a connu de nombreux rebondissements ; la recherche de parcelles pouvant accueillir ces nouvelles infrastructures a nécessité de nombreuses études détaillées visant à assurer le développement d'installations performantes et évolutives. Les contraintes liées à l'exploitation ou celles exigées par les potentiels vendeurs ont poussé le Conseil d'administration à renoncer à la poursuite des travaux sur l'un des sites identifiés.

Par conséquent, les études doivent maintenant être adaptées en prévision de la construction d'un dépôt et d'un atelier sur un seul site principal. La mise en place et l'utilisation de plus petits sites délocalisés représentent une alternative au projet initial.

2025 sera consacrée à la finalisation des études et des dossiers de financement. L'objectif étant de pouvoir lancer les procédures liées à la construction en 2026.

Infrastructure

Gestion de l'infrastructure

Rapport sur l'état du réseau

Cette année, le réseau des TPC a connu une légère amélioration grâce à la priorité donnée aux projets de renouvellement des installations les plus dégradées. Un inventaire plus complet et précis des installations a également été mis en place, offrant une vision détaillée de leur état.

Un ambitieux projet de digitalisation de la gestion des installations a été lancé, incluant l'implémentation de Système d'Information Géographique (SIG) et de Gestion de Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO). Ce projet stratégique, qui s'étendra jusqu'en 2027, vise à optimiser les opérations d'entretien et de maintenance, tout en améliorant significativement la prise décisionnelle. Ces outils permettront de mieux prioriser les projets de rénovation et de coordonner les efforts vers les zones les plus problématiques, assurant ainsi une disponibilité accrue et une amélioration continue du réseau ferroviaire.

Plan à moyen terme (PMT) 2025-2036

Le PMT 2025-2036, élaboré et approuvé en 2024, constitue un jalon déterminant pour le département Infrastructure. Il définit les priorités des projets d'investissement dans l'infrastructure sur cette période, tout en répondant d'abord aux besoins actuels des installations, notamment en rénovant les zones les plus dégradées et en renforçant la sécurité.

Ce plan prévoit aussi le renouvellement des installations vieillissantes, l'adaptation à l'arrivée du nouveau matériel roulant sur les lignes BVB et AL ainsi que les améliorations de l'offre voyageurs prévues dans les années à venir. Le PMT optimise les périodes de fermeture des lignes en regroupant les travaux géographiquement proches, afin de réduire les interruptions et maîtriser les coûts. Il fournit une vision claire de l'avenir qui permet de marquer la feuille de route en matière de ressources humaines et financières. En effet, il respecte le cadre financier disponible jusqu'en 2028, tout en justifiant les besoins supplémentaires à plus long terme.

Ce document présente un échéancier pour les projets à venir marquant le rythme de l'infrastructure, comme la sécurisation de l'AOMC entre Collombey et Monthey, le déplacement de la gare des Diablerets, le prolongement de la ligne AL à Leysin et la réalisation du Passage Direct des Planches.

Convention de prestations (CP) 2025-2028

La CP 2025-2028 est en cours de bouclage avec nos commanditaires. Elle traduit concrètement la stratégie définie dans le Plan à Moyen Terme pour les quatre prochaines années. Un investissement d'environ 178 millions de francs sera alloué aux TPC pour financer des projets, notamment de sécurisation, de mise en conformité et de renouvellement des installations. En parallèle, quelque 40 millions de francs d'indemnités d'exploitation seront destinés aux tâches d'entretien, de maintenance et à la gestion du réseau ferroviaire des TPC.

Ces montants, en légère augmentation par rapport à la CP précédente, annoncent un quadriennat de travaux particulièrement intenses.

Locaux du personnel

Les TPC redéfinissent les besoins et standards des locaux de pause afin d'améliorer les conditions de travail de leur personnel. Initié en 2023 avec la transformation d'un ancien appartement en espace de pause à la gare de Villars, ce projet se poursuivra entre 2025 et 2026 sur plusieurs sites prioritaires.

À Villars, un espace lumineux et fonctionnel avec une cuisine ouverte sur une salle à manger, des espaces de repos et une salle de réunion équipée ont été créés. En 2024, la rénovation complète de la salle de bains a finalisé l'aménagement du local.

D'autres sites, comme En Châlex, Monthey, Col de Bretaye, Les Diablerets, Grand Hôtel et Feydey bénéficieront également d'améliorations.



Arrivée du premier wagon infra



Le tout premier wagon de service acquis par les TPC en plus d'un siècle est arrivé fin 2024, marquant une étape majeure dans la modernisation du matériel roulant dédié à l'infrastructure.

Ces dernières années, le département Infrastructure a développé le projet d'achat de wagons polyvalents et homologués pour les lignes à crémaillère, afin de couvrir un large éventail de besoins, incluant des wagons plats, à ballast, à nacelle et des wagons-grues.

Le premier prototype livré, équipé d'une benne à ballast, illustre cette nouvelle génération de matériel d'infrastructure. Cinq autres châssis sont attendus pour 2025 et plusieurs véhicules supplémentaires restent en option pour 2026.

Matériel informatique aux arrêts



En 2024, les TPC ont poursuivi leur projet d'amélioration de l'information voyageurs et de modernisation des arrêts. Après l'installation de 14 arrêts équipés en 2022-2023, 10 nouveaux ont été aménagés cette année.

Ce projet comprend l'installation d'écrans d'information voyageurs, permettant la diffusion en temps réel des horaires et perturbations. Le déploiement du système de sonorisation se poursuit, offrant une communication plus fluide avec les voyageuses et voyageurs grâce à des annonces claires depuis le centre de gestion du trafic.

Au-delà de l'information voyageurs, la sécurité a également été renforcée par l'intégration de caméras de surveillance. Les infrastructures électriques et le réseau de fibre ont été améliorés pour garantir une meilleure fiabilité et connectivité.

Avec ces nouvelles installations, le réseau des TPC compte désormais 27 arrêts modernisés.

Études et projets

Courbes de Barboleuse sur le BVB

En 2024 les travaux ont continué avec la construction du pont mixte métal-béton et la fondation des estacades et filières. Trois interruptions de l'exploitation ferroviaire, soit une par travée du pont, ont été nécessaires pour la mise en place des principales pièces métalliques constituant la charpente supportant le tablier du pont.

Le glissement du terrain survenu fin 2023, ainsi que des difficultés techniques rencontrées lors de la réalisation des fondations des estacades et filières ont eu un impact significatif sur le calendrier des travaux. En 2025, les travaux seront principalement concentrés sur la partie aval, incluant la construction des estacades et filières ainsi que sur l'achèvement de la structure du pont.

Une interruption de l'exploitation ferroviaire d'une durée de 35 semaines sera requise en 2026 pour la réalisation de la partie amont. Cette période permettra également le renouvellement intégral de l'infrastructure ferroviaire sur ce tronçon d'environ 600 mètres.



LHand

Halte de Chemex

Le projet de la nouvelle halte de Chemex a pour but la mise en conformité LHand de la halte et la sécurisation des passages à niveau (PN) situés à proximité.

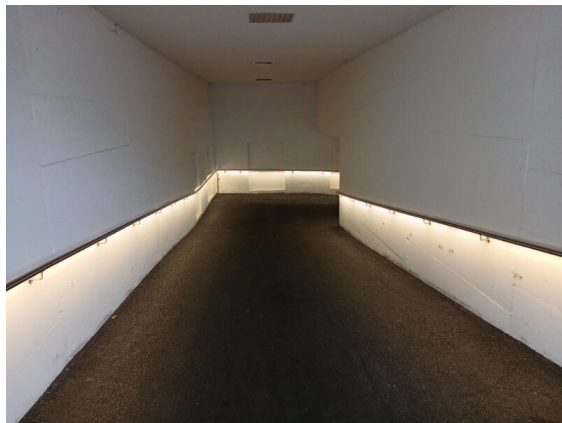
Après l'obtention de la décision d'approbation des plans (DAP) en juillet 2024, les travaux ont pu démarrer le 19 août. La majeure partie d'entre eux a eu lieu entre août et décembre, parmi lesquels, le renouvellement de l'infrastructure ferroviaire sur environ 150 mètres qui a nécessité une interruption du trafic ferroviaire de trois semaines durant l'automne. La mise en service de la nouvelle halte aura lieu le 31 mars 2025.

Ces travaux ont été particulièrement complexes en raison de la topographie des lieux et de l'exiguïté des routes d'accès. Au total, une trentaine d'entreprises ont collaboré, avec plus de cinq sociétés et jusqu'à 25 ouvriers présents simultanément certains jours.



Champéry-Village

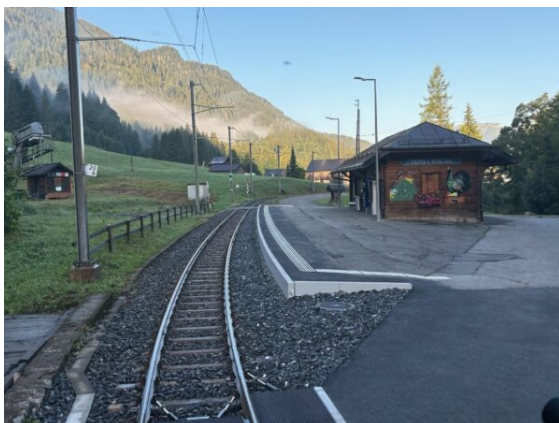
Le quai de la halte de Champéry-Village n'était pas assez haut pour permettre aux voyageuses et voyageurs d'accéder de plain-pied aux trains. Le projet de mise en conformité LHand, exécuté entre le 23 septembre et le 3 novembre 2024, a permis de corriger cette situation en surélevant le quai.



L'éclairage de la halte, construite sous le pont de la route cantonale, ne répondait plus aux normes, donc il a été remplacé par des barrettes LED performantes. Dans le passage inférieur, les luminaires ont été logés dans les deux mains courantes, créant une ambiance agréable et sécurisante. L'éclairage est géré par un automate programmable à partir d'un nouveau tableau électrique. Un système de caméra permet de surveiller la halte à distance. Enfin, un système de demande d'arrêt a été installé.

Vers-l'Eglise

A la suite des travaux de correction de la voie et l'assainissement du platelage des deux PN de Vers-l'Eglise, il a été entrepris la mise en conformité LHand de la halte de Vers-l'Eglise en juillet 2024.



La première étape était de mettre en conformité le quai, afin de permettre un accès libre de marche aux nouvelles rames 470. Un marquage tactilo-visuel permet de délimiter la zone d'attente des voyageuses et voyageurs en toute sécurité.

La deuxième étape consistera à renouveler les équipements de la halte, tel que les bancs, l'information voyageur ainsi que l'éclairage.

Paravalanches étape 2 – secteur sous l'aiguille et secteur Col de Bretaye

Les travaux de l'étape 2 du projet de défense contre les avalanches, débutés en 2024, visent à remplacer les claies métalliques défectueuses et non homologuées dans les secteurs de l'Aiguille et du Col de Bretaye.

En complément, des plantations d'épicéas, de sorbiers des oiseleurs et de trépieds en bois seront réalisées entre les rangées de claies métalliques afin d'atténuer leur impact visuel et, à long terme, favoriser le développement d'une forêt assurant une protection naturelle et durable contre les avalanches.

L'année 2024 s'est achevée avec la pose complète des ouvrages au Col de Bretaye et la substitution de 64 mètres linéaires d'ouvrages dans le secteur de l'Aiguille.

Les travaux sont planifiés sur quatre périodes estivales (de mai à octobre), s'étalant de 2024 à 2027.

La complexité de ces opérations réside dans l'accès difficile aux ouvrages situés sur un terrain escarpé. L'ensemble des acheminements et déplacements de matériel et machines s'effectue exclusivement par hélicoptère.



Remise en conformité des tunnels de l'ASD

Les travaux de mise au gabarit des tunnels du Dard (200 m) et Grand-Hôtel (120 m) se sont déroulés avec succès du 2 avril au 27 mai 2024 sur la ligne de l'ASD. Une interruption totale du trafic sur le tronçon Aigle – Le Sépey d'une durée de 6 semaines a été nécessaire.

Ainsi, ce sont plus de 50 personnes et une douzaine de corps de métiers différents qui ont été mobilisées afin de pouvoir procéder, dans des conditions sécuritaires et techniques optimales, au reprofilage des tunnels, au montage d'une nouvelle ligne aérienne et au réglage de la voie ferrée.

Glissement des fontanelles : 2^e étape en automne 2024

Après la première phase (2021-2023) visant à stabiliser la niche d'arrachement principale pour éviter son recul vers la voie, l'étape 2 a débuté à l'automne 2024.

Cette nouvelle phase, essentielle pour ralentir le glissement, comprend plusieurs interventions :

1. **gestion des eaux de surface** : drainage et captage des eaux en amont, notamment celles du ruisseau des Granges, principal facteur d'infiltration et d'accélération du glissement. Son lit sera partiellement canalisé, reprofilé ou dérivé, et deux étangs multifonctionnels (rétention, gestion des débits, compensation écologique) seront aménagés ;
2. **drains subhorizontaux** (après la pause hivernale) : installation de 14 drains de 80 m, forés à 10° au-dessus de l'horizontale, afin d'intercepter les eaux profondes à 20-30 m sous terre, au niveau de la surface de glissement ;
3. **surveillance et évaluation** : mise en place de piézomètres et inclinomètres pour mesurer l'efficacité des travaux et suivre l'évolution du terrain.

La complexité du chantier réside dans des accès particulièrement difficiles, des travaux dépendant des conditions météorologiques et de la vitesse du glissement. De plus, les interventions se déroulent sur un terrain instable, saturé en eau, rendant chaque phase des travaux encore plus délicate.

Si ces deux premières étapes ne suffisent pas, l'étape 3 est prête à être lancée : le permis de construire est déjà délivré.

Renouvellement de voie à la rue de la gare d'Aigle

Certains tronçons du réseau ferroviaire doivent être renouvelés en raison de leur état de dégradation. C'est notamment le cas de celui situé entre la rue Margencel et la Place du Marché à Aigle. Parallèlement, des travaux de tiers de chauffage à distance prévus au second semestre 2024 ont impliqué une interruption temporaire de la ligne ferroviaire.

Afin d'optimiser la coordination des travaux, il a été décidé de prolonger cette fermeture pour rénover la superstructure de la ligne ferroviaire sur 350 m. L'objectif était de conserver le radier existant et de remplacer uniquement le rail. La solution retenue repose sur un système de fixation par résine avec le matériau Edilon Corkelast, connu pour ces capacités isolantes contre les vibrations et les courants vagabonds.

Les travaux ont débuté le 4 novembre 2024. Pour garantir la remise en service de la ligne le 1^{er} décembre 2024, les équipes ont travaillé en horaires étendus, de 6 h à 22 h.



Renouvellement de voie ferrée à St-Triphon et Ollon

Le projet de renouvellement de la superstructure de la ligne AOMC regroupait deux chantiers majeurs situés entre En Châlex et Ollon ainsi qu'entre St-Triphon et le Pont du Rhône. Ces travaux visaient à renouveler l'infrastructure ferroviaire en remplaçant les rails, les traverses et le ballast sur ces tronçons, afin d'assurer la pérennité et la sécurité de l'exploitation.

Ce chantier présentait plusieurs défis techniques, notamment le passage des voies sur des ponts situés au-dessus de l'autoroute et de la ligne CFF. Afin d'alléger la charge sur ces ouvrages tout en garantissant les capacités techniques des traverses en béton, des traverses composites STRAIL ont été choisies. Le passage de ces ouvrages a nécessité des interventions « coup de poing » afin de permettre la mise en place des infrastructures en une seule nuit.

Les travaux ont été réalisés entre août et octobre 2024 pendant les nuits du dimanche soir au vendredi matin. Durant ces périodes, le trafic ferroviaire a été interrompu entre 20 h et 4 h du matin.

Le coût total du projet était d'environ 4.5 millions de francs.

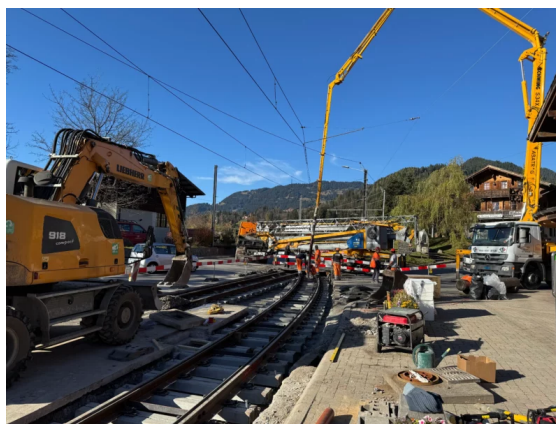


Renouvellement des appareils de voie à Barboleuse

Les appareils de voie à Barboleuse étaient dans un état très dégradé, en raison de leur configuration géométrique et constructive. Des mesures urgentes ont été entreprises en juin 2024 pour garantir une circulation sécurisée en remplaçant les parties endommagées par des rails provisoires, en attendant la livraison du nouveau matériel.

Les délais habituels de production et de livraison de ces appareils de voie sont de 6 à 8 mois. Grâce à une collaboration active et à une définition rapide des besoins, nous avons réussi à les réduire à 4 mois.

Le renouvellement complet des branchements a pu être réalisé lors de l'interruption d'exploitation ferroviaire en octobre 2024 engendrée par le chantier des courbes de Barboleuse.



Sécurisation du tracé AOMC

Le projet AOMC 2030 vise à sécuriser le tracé ferroviaire entre Collombey et Monthey, où la ligne de l'AOMC emprunte actuellement une portion de la route cantonale, avec des passages routiers non sécurisés et des carrefours à risque. La modification du tracé permettra d'éliminer ces problématiques, tout en renforçant la mobilité douce et en améliorant l'offre de transports publics dans l'ensemble de l'agglomération.

Après le dépôt du dossier de procédure d'approbation des plans (PAP) auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) en septembre 2022, la mise à l'enquête publique, organisée entre novembre 2022 et janvier 2023, a suscité 28 oppositions, certaines représentant un grand nombre de propriétaires au sein de PPE. En 2024, les équipes des TPC ont poursuivi un dialogue constructif avec les riveraines et riverains au travers de nombreuses séances de conciliation. Ce travail de concertation intensif a abouti à la signature de près de 600 conventions et à la levée de la majorité des oppositions. Cet effort de médiation a permis l'obtention, le 17 décembre 2024, de la décision d'approbation des plans (DAP) par l'OFT. Celle-ci entrera en force le 3 mars 2025, après la finalisation des accords avec les dernières personnes ayant déposé un recours.

Grâce à cette avancée majeure, le chantier pourra démarrer d'ici l'été 2025, avec un objectif de mise en service du nouveau tracé de plaine en 2028.

En parallèle, les études d'exécution ont progressé tout au long de l'année, menées en collaboration avec les mandataires et entreprises de construction. Plusieurs adjudications clés ont été attribuées en 2024, notamment celles concernant les travaux ferroviaires de la première phase du projet, dans le secteur du croisement des Cartes.

L'année 2024 marque ainsi une étape décisive pour le projet AOMC 2030, rapprochant le projet de sa concrétisation au bénéfice des usagers et du développement de la région.

Plus d'information sur le projet (<http://www.aomc2030.ch>)



Prolongement de la ligne Aigle-Leysin

L'avant-projet optimisé a été finalisé et approuvé en mai 2024, en intégrant des modifications de projets permettant de garantir les principales fonctionnalités, en réduisant significativement le coût global.

L'OFT a validé le nouveau projet, et a libéré les phases suivantes : mise à l'enquête et projet de l'ouvrage.

Une nouvelle organisation du projet a été mise en place, avec des appels d'offres pour divers mandataires afin de produire le dossier du projet de l'ouvrage et le dossier PAP. Les mandats de planification générale et de génie civil étendu ont été attribués en novembre 2024, avec le lancement des études en décembre 2024.

Parallèlement, une organisation « Leysin 365 », a été mise en place pour intégrer divers projets impliquant l'OFT, le Canton de Vaud, la Commune de Leysin et Télé Leysin-Col des Mosses-La Lécherette SA (TLML). Elle a été officiellement lancée lors de la présentation publique du 30 septembre 2024, avec la création du site internet www.leysin365.ch (<http://www.leysin365.ch>)

Enfin, un nouvel avant-projet sur une liaison verticale entre Leysin-Centre et Leysin-Feydey a été réalisé, en réduisant le périmètre initial en raison des coûts estimés. L'avant-projet a été présenté aux commanditaires, avec une solution approuvée pour la suite des études.



PN : état de l'assainissement

Au cours de l'année 2024, deux PN ont été mis en conformité : les PN des Courbes sans Soucis et d'Aval sur le Buis.

Au 31 décembre 2024, 21 PN non conformes doivent encore être assainis. La fin de la réalisation est planifiée pour 2028.



Entretien

Activités générales

En 2024, l'unité Entretien a mis l'accent sur la surveillance/inspection des installations et la réalisation de la maintenance préventive.

Des expertises et des travaux d'amélioration ont été faits sur les appareils de voie ayant provoqué plusieurs interruptions de circulation. Des rondes d'inspection et des travaux de renouvellement ont été réalisés sur la ligne de contact. Par ailleurs, d'importantes coupes de sécurité d'arbre ont été effectuées sur les 4 lignes.

Tous ces efforts ont porté leurs fruits, avec pour résultat une réduction des incidents et dérangements liés aux installations ferroviaires.

Accident ferroviaire et reconstruction des installations au Sépey



Le 28 octobre 2024, un train voyageur a percuté le heurtoir de la voie 1 en gare du Sépey. L'impact a provoqué de gros dégâts au train, au butoir et à la ligne de contact.

En mesure provisoire, les TPC ont renforcé le mât et installé un heurtoir glissant en bout de ligne. Les travaux de remise en état définitive, comprenant la réparation du heurtoir et de la ligne de contact, seront réalisés début 2025, en coordination avec d'autres travaux sur la ligne ASD.

Intempéries du 23-24 décembre et reconstruction de la ligne de contact

La fin d'année 2024 a été marquée par de fortes chutes de neige. Ces intempéries ont provoqué des chutes d'arbre sur les quatre lignes. La nature du sol, combinée aux précipitations abondantes, a entraîné le déracinement de plusieurs arbres.

Les travaux de rétablissement du trafic se sont déroulés en parallèle avec les opérations de déneigement.

L'impact le plus important a concerné la ligne ASD, avec une interruption totale du trafic ferroviaire entre Aigle et Les Planches pendant trois semaines. Les travaux de remise en état ont consisté à évacuer l'ensemble des arbres présents dans le gabarit de la voie, ainsi qu'à reconstruire plus de 100 mètres d'installations de ligne de contact dans une zone particulièrement difficile d'accès. Par ailleurs, des équipements spécifiques à la ligne de contact ayant été endommagés, leur remplacement a nécessité la commande et la pose de pièces spécifiques.

Gestion du trafic

Principaux dérangements survenus à l'infrastructure

	2024	2023
Dérangements d'aiguilles	47	100
Dérangements PN	42	109
Dérangement signaux	91	94
Autres dérangements aux installations de sécurité	252	156
Irrégularités à la ligne de contact	17	22
Total	469	492

Principaux événements liés au matériel roulant

	2024	2023
Dérangements aux véhicules	143	130
Collisions avec véhicule routier	31	26
Total	174	156

Évènements majeurs et conséquences sur l'exploitation ferroviaire

Irrégularité à la voie sur les appareils de voie de Barboleuse : au vu de l'état du rail, il a été décidé une réduction de vitesse à 5 km/h durant deux semaines jusqu'à la réalisation de petits travaux d'urgence fin juin. Les travaux de renouvellement des installations de voie se sont déroulés du 18 au 28 octobre. Ils ont permis de lever toutes les mesures d'exploitation mises en place.

Collision du train 424 avec le butoir au Sépey : le 28 octobre, le train 424 est entré en collision avec le heurtoir lors de son entrée en gare sur voie 1. Pas de blessé, dégâts sur la composition 473 ainsi que sur l'infrastructure, rendant la voie 1 indisponible jusqu'au 31 octobre à 16 h. Croisement reporté à Exergillod causant des retards de 15 minutes environ sur les trains montants. L'accident a été annoncé auprès du Service suisse d'enquête de sécurité (SESE).



Travaux ancienne gare de Villars : un rapport d'inspection a révélé la nécessité de réaliser des travaux urgents pour sécuriser la passerelle surplombant l'ancienne gare de Villars. La structure existante a été démolie et remplacée par une nouvelle couverture. Ces travaux se sont déroulés du 4 novembre au 13 décembre, entraînant la fermeture des voies de l'ancienne gare, ce qui a occasionné de légères perturbations du trafic marchandises.

Travaux ancienne gare de Villars : les travaux ont nécessité une interdiction des voies de l'ancienne gare générant une interruption de ligne à la hauteur de Villars initialement prévue jusqu'au 30 novembre et prolongée jusqu'au 13 décembre.

Interruption de la ligne ASD à la suite des conditions météo : la ligne ASD a été interrompue entre Aigle et Le Sépey du 26 décembre 2024 jusqu'au 17 janvier 2025 à la suite de chutes d'arbres sur la ligne de contact et de la forte couverture neigeuse. Substitution par bus sur le haut de la ligne. Le détail des travaux se trouve [au chapitre « Entretien »](https://rapportgestion.tpc.ch/fr/2024/nos-activites/infrastructure/entretien-114/) (<https://rapportgestion.tpc.ch/fr/2024/nos-activites/infrastructure/entretien-114/>).



Interruption de ligne AL à la suite des conditions météo : la ligne AL a été interrompue du 23 décembre au soir jusqu'au 27 décembre à la suite de chute d'arbres et de la forte couverture neigeuse.

Dérangements aux installations entre Corbier et Ollon : plus d'une vingtaine de dérangements liés à l'entretien ou à la modification des enclenchements ont eu lieu dans la zone Ollon - Villy - Corbier entraînant des suppressions de trains et des interruptions de trafic jusqu'à une ½ journée.

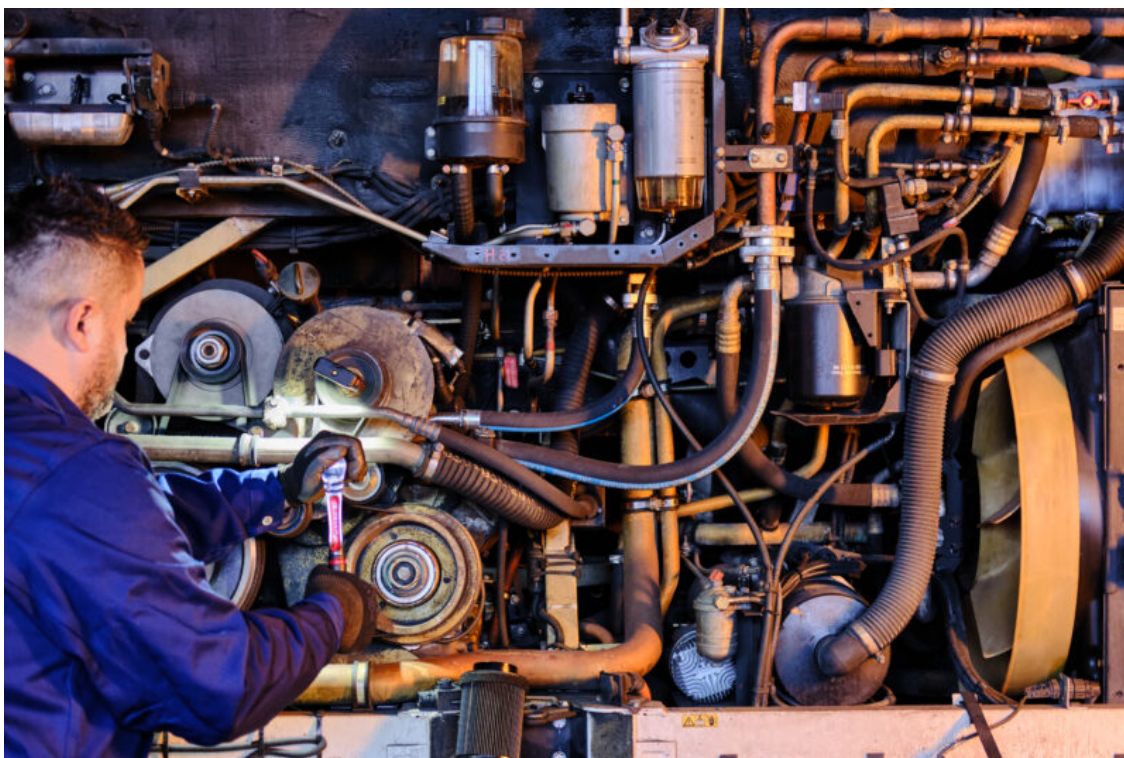
Service clients

Marketing

100 fonctions différentes aux TPC !

Avec 400 collaborateurs et plus de 100 fonctions liées à une cinquantaine de métiers, les TPC sont un employeur très important pour la région et encore mal connu en tant que tel. En collaboration avec le Département des ressources humaines, plusieurs actions marketing ont été mises en place afin de renforcer la visibilité des TPC en tant qu'employeur de choix pour la région.

La démarche photographique pour le rapport de gestion 2023 a été le point de départ de ces actions qui font rayonner les métiers de l'entreprise et leur diversité. Plusieurs vidéos tournées avec la précieuse collaboration du personnel ont connu un franc succès sur LinkedIn. Ces actions se poursuivront en 2025.



Nouvelles rames pour l'ASD et partenariat avec Glacier 3000

L'arrivée de ce nouveau matériel roulant pour l'ASD a été un événement marquant pour les TPC avec un coupé de ruban, un week-end spécial pour les client-es et la collaboration avec Glacier 3000.

Le 21 juin 2024, le personnel, les autorités et les journalistes étaient présents pour découvrir les nouvelles rames avec un trajet inaugural. Pour la clientèle, un week-end spécial de découverte des nouvelles rames de l'ASD les 31 août et 1^{er} septembre 2024 a été mis sur pied par l'équipe marketing. A cette occasion, les client-es ont pu voyager toute la journée et à prix préférentiel sur la ligne de l'ASD et jusqu'au Col du Pillon avec CarPostal. En prime, les participant-es avaient la possibilité de bénéficier de réductions sur les entrées au Parc Aventure d'Aigle, au Musée des Ormonts et à Glacier 3000, activités emblématiques situées le long ou à proximité de la ligne ASD, sur présentation de leur titre de transport.

Ainsi, en ce week-end ensoleillé, ce sont près de 500 personnes qui ont saisi cette opportunité pour découvrir les nouveaux véhicules de l'ASD et profiter d'activités aux conditions exceptionnelles.

Enfin l'arrivée de ces nouvelles rames a permis de conclure un partenariat avec Glacier 3000. Ce partenariat s'est concrétisé avec un train aux couleurs du domaine du glacier, ainsi qu'une offre spéciale Mobilis à prix réduit disponible durant l'été et jusqu'au 31 octobre : Transports publics de tout le Canton de Vaud + Glacier 3000. L'ASD bénéficie ainsi de l'attractivité et de la notoriété de Glacier 3000.



Les TPC, partenaire mobilité de la Journée des Communes Vaudoises

Les TPC ont été le partenaire mobilité de la Journée des Communes Vaudoises 2024 organisée le 8 juin à Aigle. Cette collaboration a permis de transporter près de 600 invité·es. Parmi les activités proposées aux officiel·les et leurs accompagnant·es ce jour-là, l'excursion avec le TransOrmonan jusqu'aux Diablerets a remporté un franc succès ! La présence des TPC avec un stand au village des partenaires a permis de présenter aux représentant·es des communes du canton de Vaud le réseau de bus MobiChablais qui a fêté ses 5 ans en 2024.

En outre, chaque année, les TPC soutiennent une vingtaine de manifestations dans la région. La promotion de la mobilité douce et la mise en place de facilités de transport sont les critères principaux pour que les TPC s'engagent en tant que « Partenaire mobilité » d'un événement.



La dolce vista : une cabine des sens au sommet

Les remontées mécaniques Télé-Villars-Gryon-Diablerets (TVGD) et les TPC se sont lancés le défi depuis 3 ans déjà de faire découvrir ou redécouvrir les hauteurs de Villars autrement durant la saison estivale.

Accessible facilement à toutes et tous, depuis le 15 juin 2024, en train puis en télésiège, la Dolce Vista à Villars s'est offerte une nouvelle expérience immersive avec une cabine des sens au sommet du Grand Chamossaire. La place de la gare de Bretaye a été rénovée et a proposé une activité artistique et ludique avec trois stèles miroirs, une zone de détente et une place de jeux entre la sortie du train et l'embarquement sur le télésiège qui mène au Grand Chamossaire.

Construite par des entreprises de la région sous l'égide des remontées mécaniques, cette cabine des sens peut accueillir une famille de plusieurs personnes. Cette attraction originale s'inscrit dans le développement estival de Bretaye, baptisé Dolce Vista.



« Il s'agit d'une expérience sensorielle qui passe par la vue imprenable sur le paysage et sur le vide. Nous sommes en douce immersion acoustique avec des sons de la montagne qui vous emmènent hors du temps et favorisent l'introspection » racontent Fanny Smith et Maude Mathys ambassadrices de la destination et présentes lors de l'inauguration du 13 juin 2024. »

Photos : Papillon Coasne

Campagne de promotion pour les 5 ans de MobiChablais

Des actions marketing ont été menées dans le cadre des 5 ans de MobiChablais afin de remercier la fidèle clientèle des TPC et faire connaître encore plus cette offre :

- des chocolats Ragusa, avec un emballage personnalisé aux couleurs de MobiChablais, ont été distribués à l'achat de chaque billet dans les points de vente de Monthey-Ville, Aigle et Bex. Les voyageurs et les petites écolières n'ont pas été oubliés avec une distribution sur le terrain ;
- des personas MobiChablais ont décoré en grandeur nature les points de vente de Monthey-Ville, Aigle et Bex ;
- 6 bus MobiChablais ont été habillés d'un stickage « MobiChablais fête ses 5 ans ». Les chauffeurs-euses MobiChablais ont également participé à cette action en portant un badge personnalisé « Depuis 5 ans à votre service » ;
- le stand des TPC, lors de la Journée des Communes Vaudoises, a permis de présenter l'offre MobiChablais ;
- une action commerciale a été organisée à Manor Monthey le 16 novembre 2024. Des cartes de transport ont été offertes aux passants et passantes afin de leur permettre de tester le réseau MobiChablais. Cette action a également permis de répondre aux questions des Chablaisiennes et Chablaisiens sur le changement d'horaire.

Le safari aux Diablerets

En août 2024, les TPC ont lancé le jeu du « Safari aux Diablerets », une nouvelle activité destinée aux jeunes voyageuses et voyageurs et aux familles. Une fois installés à bord de l'ASD et durant le trajet, les enfants doivent repérer onze animaux par les fenêtres du train et coller les autocollants correspondants sur un plateau de jeu à l'endroit où ils les ont vus. Ce plateau peut également servir pour jouer au jeu de l'oie. Le jeu est disponible au guichet de la gare d'Aigle et auprès des mécaniciennes et mécaniciens de la ligne ASD.

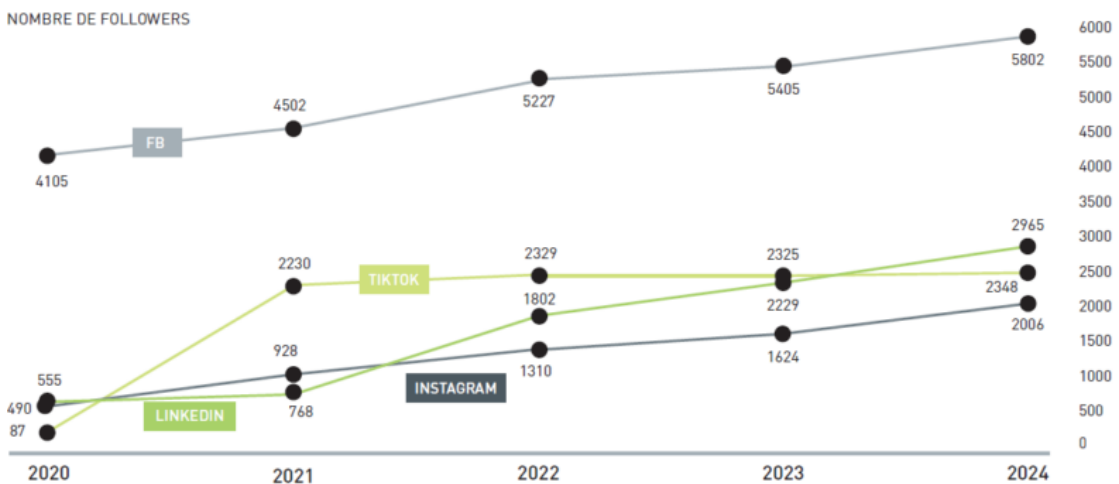


Réseaux sociaux

Une attention particulière a été portée aux contenus des réseaux sociaux durant l'année sous revue afin de continuer à développer les communautés des TPC.

La diffusion régulière de vidéos et d'images, ainsi que la communication des offres spéciales et partenariats mobilité, ont également renforcé la présence des TPC sur les réseaux sociaux et ont développé une image attractive et moderne de l'entreprise.

En 2024, les communautés des TPC ont ainsi continué de s'agrandir (+ 64 % d'abonné-es) avec notamment une évolution significative pour les pages LinkedIn (+ 33 % de followers) et Instagram (+ 23 % de followers).



Distribution

Vendita : solution de vente de titres de transport

Vendita est une solution de vente simplifiée pour les partenaires locaux des TPC, facilitant la vente de billets et le renouvellement d'abonnements.

Une nouvelle collaboration a, dès lors, été mise en place depuis le mois de décembre 2024 avec les remontées mécaniques de Champéry, offrant ainsi aux client·es une alternative pratique à la fermeture du guichet des TPC à la gare intervenue le 30 novembre 2024. Cette possibilité complète les possibilités offertes par les distributeurs automatiques présents dans les deux gares de la Commune.

Cette solution permet à la clientèle d'accéder facilement à des informations sur les tarifs et horaires, d'acheter des titres de transport nationaux et régionaux, ainsi que de renouveler des abonnements. Une manière simple et efficace de répondre aux besoins, même en dehors des horaires d'ouverture du guichet.

Mobilis s'étend à St-Maurice

L'extension de la Communauté tarifaire vaudoise jusqu'à St-Maurice depuis Monthey et sur la ligne de bus CarPostal à Vionnaz finalise l'intégration de MobiChablais dans Mobilis, initiée l'année dernière. Pour les client·es du Chablais en plaine, le système est désormais partout le même, simplifiant ainsi les déplacements vers le Canton de Vaud.

Statistique des contrôles

Durant l'année sous revue, l'équipe de contrôle TPC épaulée par RegionAlps et les VMCV a contrôlé 102'786 voyageur·euses sur l'ensemble des lignes TPC trains et bus. Le taux de fraude a un peu baissé par rapport à 2023 passant de 3.68 à 2.23 %.

Qualité et information voyageurs

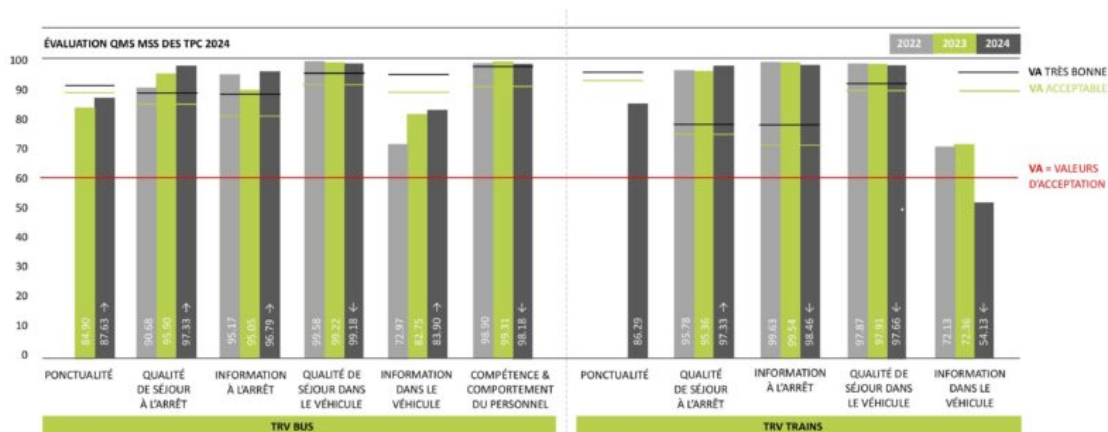
QMS – système de contrôle de la qualité

Le Système de Contrôle de la Qualité (QMS), en place depuis 2017, évalue la qualité des prestations offertes par l'entreprise à travers l'évaluation des client·es-mystères, selon des critères précis. Contrairement à une enquête de satisfaction client, il mesure la performance du service du point de vue des commanditaires.

Cette année, 1'968 points de contrôles ont été effectués par l'OFT sur les lignes des TPC. Globalement, les notes des différentes catégories restent sensiblement les mêmes, à l'exception d'une baisse significative dans la catégorie « Information des client·es dans le train » qui s'explique par la vétusté des systèmes audio dans les vieilles compositions de l'AL et du BVB.

Depuis mai 2024, les TPC fournissent à l'OFT des données en temps réel sur la ponctualité des trains, permettant ainsi une analyse en continu de ces indicateurs. Au total, 309'532 points de contrôle ont été effectués de manière informatique sur les trains et bus afin d'améliorer la ponctualité.

Tout au long de l'année, diverses mesures ont été prises par notre service qualité qui contrôle régulièrement les rapports édités par les client-es-mystères.



Réclamations

En 2024, 856 réclamations ont été traitées, 53 % concernent les horaires non respectés, les retards et correspondances manquées. Les autres thèmes abordés sont la compréhension de l'offre (17 %), la qualité de séjour dans les véhicules (4 %), l'information voyageurs (3 %), le comportement du personnel TPC (8 %) ou encore l'application mobile (3 %).

Par rapport à 2023, le nombre de réclamations a très légèrement augmenté, mais reste globalement stable.

Équipement des arrêts

En 2024, environ 90 arrêts ont été équipés d'installations fixes afin d'améliorer et simplifier l'information voyageurs.

Ces installations ont été faites dans les zones « Haut de Troistorrents - Morgins », « Ollon » et « Aigle - Yvorne ». En 2025, il est prévu d'installer en fixe des arrêts dans la zone de Val-d'Illiez et du bas de Troistorrents.

A noter qu'au changement d'horaire, en lien avec la refonte de l'offre, les visuels de 250 arrêts ont été refaits.

viSio

Rattaché au département **Service clients**, **viSio** est un service de réalisation publicitaire avec des mandats internes et externes. Durant l'année sous revue, l'entreprise a pu bénéficier du professionnalisme et de la réactivité du service pour diverses réalisations notables :

- nouvelles rames ASD : flocage complet des trois véhicules mis en service durant l'été, dont une rame habillée aux couleurs de Glacier 3000 ;
- exposition Leysin 365 : création d'une exposition qui représentait le futur tunnel qui reliera les trois nouvelles gares de Leysin. Des panneaux ont aussi été élaborés afin de présenter les chiffres-clés et des images de synthèses des sites ;
- Journée des Communes Vaudoises : impression des panneaux de signalisation, banderoles et décorations.

En ce qui concerne les principaux mandats externes, viSio poursuit sa collaboration avec ESH Média pour l'impression et la pose de publicité sur les véhicules des TPC et a réalisé les 300 panneaux de signalisation pour les Championnats d'Europe de VTT à Champéry.



Finances



2024 RAPPORT DE GESTION FINANCES

TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA

FINANCES

1 — SYNTHÈSE DES ASPECTS FINANCIERS

Après une année 2023 marquée par un bénéfice significatif de CHF 1'876'169.-, les TPC clôturent l'exercice 2024 avec une perte de CHF 408'679.-. Il est à noter que ce résultat était attendu, la part des indemnités couvrant des intérêts non consommés en 2023 ayant été prise en charge par

l'entreprise en 2024 (CHF 680'000.-). Ce résultat s'explique également par une faible progression des recettes du trafic voyageurs. Malgré cela, la maîtrise des charges a permis de limiter l'impact de cette baisse de revenus.

2 — COMPTE DE RÉSULTATS

PRODUITS D'EXPLOITATION Les recettes du trafic ont légèrement progressé par rapport à 2023, atteignant 13.9 millions de francs (+1.2%). Les recettes du Trafic Régional Voyageurs ont moins progressé que les autres offres de transports, notamment MobiChablais et Villars-Bretaye.

Les indemnités des pouvoirs publics, qui constituent une part importante du financement des TPC, s'élèvent à 58.4 millions de francs en 2024, contre 55.8 millions de francs en 2023 (+4.8%). Cette augmentation demeure conforme aux attentes. On notera, toutefois, la hausse des indemnités du secteur de l'infrastructure ferroviaire, notamment pour les indemnités sur les coûts d'investissements non activables de ce secteur.

Les autres prestations de transport affichent une hausse à 1.5 million de francs (+10.4 %), à la suite de la reprise par nos soins de prestations de navettes skieurs.

Concernant les autres produits, ceux-ci enregistrent une hausse modérée en raison de divers ajustements comptables et de revenus ponctuels en lien avec des cas d'assurances.

Le produit des prestations propres activables connaît également une progression, dépassant les 5 millions de francs en 2024. Cette augmentation est portée par l'avancement des projets d'infrastructure en construction, avec une montée en puissance des travaux de modernisation et de renouvellement du réseau ferroviaire, impliquant une augmentation des ressources internes pour la gestion de ces projets.

CHARGES D'EXPLOITATION Les charges d'exploitation atteignent 65.6 millions de francs, enregistrant une augmentation de 8.6 % par rapport à l'exercice précédent.

Les charges énergétiques, notamment celles liées à la traction ferroviaire, connaissent une hausse significative de 1.4 million de francs en raison de l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat et tarif d'approvisionnement en 2024.

Les charges d'entretien sont également en augmentation, principalement en raison de coûts exceptionnels liés à des réparations consécutives à des incidents et sinistres couverts par nos assurances.

Les charges de personnel progressent de manière notable (+2.3 millions de francs) en raison de l'augmentation du personnel, notamment dans le secteur de l'infrastructure. Cette hausse des effectifs s'explique par le renforcement des équipes pour faire face aux besoins accrus de maintenance et de développement du réseau.

Les autres postes de charges d'exploitation, incluant les coûts administratifs et les prestations externes, sont en augmentation par rapport à l'année précédente, notamment en raison d'une digitalisation accrue de nos services internes.

AMORTISSEMENTS Les amortissements pour 2024 s'élèvent à 15.4 millions de francs, en légère hausse par rapport à 2023 (+4.5%). La majorité de ces charges concerne l'infrastructure ferroviaire (8.1 millions de francs), avec des investissements non activables passés en charge.

RÉSULTATS FINANCIERS ET EXCEPTIONNELS Les charges et produits financiers sont marqués par la mise en circulation des nouvelles rames ASD, entraînant une évolution des coûts d'intérêts, bien que ces derniers restent en baisse sur d'autres investissements.

COMPTE DE RÉSULTATS

En CHF

	ANNEXES	RÉEL 2024	RÉEL 2023	
Recettes du trafic & transport		13'867'658	13'708'171	
Autres prestations de transport		1'476'826	1'337'672	
Indemnités des pouvoirs publics	9	58'432'145	55'765'954	
Produits des locations		447'289	481'705	
Autres produits		2'504'903	2'085'534	
Prestations propres activables	2	5'033'582	3'871'968	
PRODUITS D'EXPLOITATION		81'762'404	77'251'004	5,8%
Charges d'énergie et de matières		5'772'381	4'380'179	
Charges d'entretien		5'728'251	5'130'759	
Charges des prestations		2'851'765	2'919'798	
Charges du personnel		43'161'120	40'867'090	
Charges de location		794'536	799'948	
Charges des assurances, des taxes et indemnités		3'594'559	3'711'107	
Charges d'administration et d'informatique		3'342'421	2'199'043	
Charges publicitaires		372'539	437'212	
CHARGES D'EXPLOITATION		65'617'572	60'445'135	8,6%
Charges d'amortissements		15'435'571	14'771'022	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)		709'260	2'034'847	-65,1%
Charges et produits financiers		1'013'872	976'633	
Charges et produits exceptionnels		104'067	-817'954	
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)		-408'679	1'876'169	-121,8%

3 — BILAN

Au 31 décembre 2024, le bilan des TPC se dresse à 353 millions de francs, en hausse de 11.9% par rapport à l'année précédente.

Les liquidités affichent une progression notable pour atteindre 32.5 millions de francs (+234%). Cette hausse est principalement liée à l'augmentation de la trésorerie du secteur de l'infrastructure, en prévision d'importants paiements attendus au premier trimestre 2025.

Les actifs de régularisation diminuent en 2024, après un niveau exceptionnel en 2023 dû à des facteurs temporaires de gestion des flux financiers liés au secteur de l'infrastructure.

Les immobilisations enregistrent une croissance significative, notamment en raison de la mise en service des nouvelles rames de l'ASD, représentant un investissement de 21 millions de francs.

Les immobilisations en construction poursuivent leur progression, atteignant 105 millions de francs, traduisant les engagements des TPC pour la mise à niveau et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Au niveau du passif, les dettes à court terme augmentent à 30.1 millions de francs, avec une part importante (plus de 10 millions de francs) liée aux fournisseurs du secteur de l'infrastructure.

Les dettes à long terme poursuivent leur croissance, atteignant 300 millions de francs, en grande partie en lien avec le financement des investissements du secteur de l'infrastructure.

Les fonds propres enregistrent un léger recul à 18.1 millions de francs, conséquence directe du résultat négatif de l'exercice.

En CHF

BILAN

	ANNEXES	RÉEL 31.12.24	DONT SECTEUR INFRASTRUCTURE	RÉEL 31.12.23	DONT SECTEUR INFRASTRUCTURE
Liquidités		32'501'100	14'341'996	9'741'976	3'583'045
Chèques, effets à recevoir et réalisable à c.t.		773'864	-	1'615'437	-
Créances résultant de ventes de prestations de services		6'717'807	-	6'160'216	-
Comptes courants et autres créances à c.t.		171'164	-	58'644	-
Créances envers des institutions publiques		893'115	-	334'231	-
Stocks de marchandises		46'480	-	46'480	-
Actifs de régularisation		5'862'570	-	15'144'761	-
ACTIFS CIRCULANTS		46'966'099	14'341'996	33'101'745	3'583'045
Immobilisations financières	1	338'719	-	389'111	-
Immobilisations corporelles		427'655'529	248'384'631	397'430'979	240'285'631
Fonds d'amortissement des immobilisations corporelles		-226'934'476	-124'772'613	-211'853'755	-116'736'583
Immobilisation en construction	2	105'002'161	102'562'919	96'486'717	73'899'281
ACTIFS IMMOBILISÉS		306'061'933	226'174'937	282'453'053	197'448'329
ACTIFS		353'028'032	240'516'933	315'554'798	201'031'374
Dettes à c.t.	3	30'058'686	10'871'055	19'764'448	3'863'877
Dettes envers des institutions publiques		-	-	271'613	-
Passifs de régularisation		3'724'359	-	4'590'965	-
Provisions à c.t.	6	1'511'583	-	1'601'689	-
DETTES À COURT TERME		35'294'628	10'871'055	26'228'716	3'863'877
Dettes et prêts à l.t.	4	60'498'676	-	59'844'375	-
Autres dettes à l.t.	5	239'094'829	228'757'815	210'933'129	195'498'978
Provisions à l.t.		-	-	-	-
DETTES À LONG TERME		299'593'505	228'757'815	270'777'504	195'498'978
Capital-actions		8'750'000	-	8'750'000	-
RÉSERVES		9'798'578	602'218	7'922'409	722'870
<i>Réserve art. 67 LCdF</i>		602'218	602'218	722'870	722'870
<i>Réserve art. 36 LTV</i>		5'679'614	-	4'242'152	-
<i>Réserves autres</i>	10	3'552'686	-	2'993'327	-
<i>Propre part du capital</i>		-35'940	-	-35'940	-
Bénéfice résultant du bilan		-408'679	-316'047	1'876'169	-120'652
FONDS PROPRES		18'139'899	286'172	18'548'578	602'218
PASSIFS		353'028'032	239'915'041	315'554'798	199'965'074

4 — TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

Valeurs hors secteur Infrastructure										En CHF
	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES	
	ETAT AU 31.12.23	ENTRÉES EN 2024	SORTIES EN 2024	ETAT AU 31.12.24	ETAT AU 31.12.23	AUGMENTATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.24	ETAT AU 31.12.24	
Biens-fonds et bâtiments	19'733'335	-	-	19'733'335	7'407'042	405'016	-	7'812'057	11'921'278	
Installations	579'000	-	-	579'000	86'850	28'950	-	115'800	463'200	
Machines, appareils et équipements	4'442'000	1'226'150	-	5'668'150	2'560'102	793'084	-	3'353'186	2'314'964	
Véhicules ferroviaires	113'734'463	20'835'000	-	134'569'463	74'725'011	4'000'511	-	78'725'522	55'843'941	
Véhicules routiers	18'457'550	-	-	18'457'550	10'191'313	1'810'736	-	12'002'048	6'455'502	
Véhicules de service	199'000	82'900	-18'500	263'400	146'854	14'105	-7'709	153'250	110'150	
TOTAL	157'145'348	22'144'050	-18'500	179'270'898	95'117'172	7'052'401	-7'709	102'161'864	77'109'035	

Valeurs du secteur Infrastructure										En CHF
	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES	
	ETAT AU 31.12.23	ENTRÉES EN 2024	SORTIES EN 2024	ETAT AU 31.12.24	ETAT AU 31.12.23	AUGMENTATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.24	ETAT AU 31.12.24	
Biens-fonds et bâtiments 000	12'554'474	2'795'000	-	15'349'474	6'495'223	354'658	-	6'849'881	8'499'594	
Ouvrages d'art 100	30'226'514	1'345'000	-	31'571'514	9'755'381	795'114	-	10'550'494	21'021'020	
Voie ferrée 200	88'015'871	193'000	-	88'208'871	43'131'925	2'956'148	-	46'088'073	42'120'798	
Installations de courant de traction 300	36'485'773	-	-	36'485'773	19'211'335	956'361	-	20'167'696	16'318'077	
Installation de sécurité 400	40'812'717	893'500	-	41'706'217	24'016'066	1'648'174	-	25'664'241	16'041'977	
Installations basse tension 500	1'348'502	-	-	1'348'502	1'348'502	-	-	1'348'502	-	
Installations d'accueil 600	10'633'291	1'287'500	-	11'920'791	3'379'032	291'944	-	3'670'976	8'249'815	
Véhicules 700	10'926'172	-	-	10'926'172	3'531'588	405'037	-	3'936'625	6'989'547	
Moyens d'exploitation et divers 800	9'282'317	1'585'000	-	10'867'317	5'867'533	628'593	-	6'496'126	4'371'191	
TOTAL	240'285'631	8'099'000	-	248'384'631	116'736'583	8'036'029	-	124'772'613	123'612'018	
TOTAL TPC	397'430'979	30'243'050	-18'500	427'655'529	211'853'755	15'088'430	-7'709	226'934'476	200'721'053	

5 — TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

	En CHF		
	RÉEL 2024	RÉEL 2023	
Résultat final (+bénéfice/-perte)	-408'679	1'876'169	-121,8%
Amortissements de l'actif immobilisé	15'088'430	14'770'505	
Investissements non activables	347'141	517	
Autres produits non monétaires	-	-2'674	
Résultat sur comptes immobilisations	-7'709	-798'000	
Prestations propres activables	-5'033'582	-3'871'968	
Variation des créances résultants de prestations de service	-591'670	-1'181'318	
Variation du réalisable à court terme	841'573	346'920	
Variation des autres créances à C.T.	-671'404	-304'160	
Variation des stocks	-	-	
Variation des actifs de régularisation	9'282'191	-10'185'550	
Variation des dettes à court terme	10'022'624	5'381'770	
Variation des passifs de régularisation	-866'605	1'855'563	
Variation des provisions	-56'026	532'367	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'EXPLOITATION	27'946'283	8'420'141	231,9%
Investissements participations	-	-2	
Desinvestissements participations	50'392	-	
Investissements immobilisations corporelles	-34'072'052	-26'496'769	
Desinvestissements immobilisations corporelles	18'500	804'605	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT	-34'003'160	-25'692'166	32,3%
Variation des contributions d'investissements	28'161'699	21'407'367	
Variation des dettes et prêts à long terme	654'301	1'306'150	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ DE FINANCEMENT	28'816'000	22'713'517	26,9%
VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE	22'759'123	5'441'492	
Etat des liquidités au 1 ^{er} janvier	9'741'976	4'300'485	
Etat des liquidités au 31 décembre	32'501'100	9'741'976	
VARIATION DES LIQUIDITÉS	22'759'123	5'441'492	

6 — RÉSULTATS DES SECTEURS OCEC

L'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) définit 4 secteurs d'activités pour les entreprises de transport, soit l'infrastructure ferroviaire, le trafic régional voyageurs (par train et bus), les autres offres de transports (lignes touristiques et urbaines) ainsi que les prestations annexes (prestations pour des tiers et activité immobilière non liée aux autres secteurs).

Le secteur Infrastructure finit l'année avec une perte de CHF 316'047.-. Les charges d'entretien, notamment pour la voie et ses abords, ont été plus importantes que prévues dans la convention 2021-2024 signée. On notera aussi cette année une augmentation des charges pour la gestion de la circulation des trains en lien avec des frais informatiques en hausse.

RÉSULTAT PAR SECTEUR SELON L'OCEC

En CHF

SECTEUR	TRV	INFRASTRUCTURE	AUTRES OFFRES	PREST. ANNEXES	RÉEL 31.12.24
Produits commerciaux	9'382'329	5'715'320	5'619'721	1'206'577	21'923'947
Total des coûts imputables	37'487'737	22'422'038	19'688'010	1'166'985	80'764'771
Coûts non couverts	28'105'408	16'706'719	14'068'289	-39'592	58'840'824
Indemnités	-27'339'717	-16'390'672	-14'701'757	-	-58'432'145
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)	-765'691	-316'047	633'467	39'592	-408'679

Le secteur TRV termine l'année sur une perte de CHF 765'691.-. Cette perte s'explique en grande partie par la part des indemnités couvrant des intérêts non consommés en 2023 ayant été prise en charge par l'entreprise en 2024 (CHF 480'000.- pour la partie TRV).

Le secteur Autres offres de transports, qui comprend notamment le Villars-Bretaye et l'offre MobiChablais, se solde par un bénéfice de CHF 633'467.-. Ce résultat positif s'explique tant par l'offre MobiChablais qui termine l'année avec un bénéfice de CHF 365'228.- dû à un changement de la législation valaisanne sur la prise en charge des coûts depuis 2023, que par notre ligne touristique du Villars-Bretaye qui finit l'exercice sur un bénéfice de CHF 364'410.-. Ce dernier résultat s'explique par des recettes skieurs élevées ainsi qu'une baisse des intérêts sur emprunts liée au retard dans la signature du contrat pour l'acquisition de nouvelles rames.

Les prestations annexes, hors secteurs subventionnés, laissent apparaître un bénéfice de CHF 39'592.-. Ce bon résultat s'explique à la fois par notre service viSio (impression numérique) ainsi que par les prestations d'excursions et de navettes pour des tiers.

7 — ATTRIBUTION DU BÉNÉFICE

Au vu des résultats des secteurs OCEC et sur la base de la législation en vigueur, notamment la loi sur le transport de voyageurs (LTV) et la loi sur les chemins de fer (LCdF), le Conseil d'administration propose de répartir le résultat d'exercice, soit une perte de CHF 408'679.08, comme indiqué dans le tableau, ci-dessous.

Nous tenons à rappeler que dans la proposition d'attribution du bénéfice de l'exercice, la réserve selon art. 36 LTV et les réserves autres englobent, dans l'état avant AG, respectivement CHF 480'000.- et CHF 200'000.-, montants qui devaient être utilisées lors de cette exercice 2024 (part d'indemnités couvrant les intérêts non consommés 2023).

	En CHF		
RÉSERVES	ÉTAT AVANT AG	RÉSULTAT DE L'ANNÉE	ÉTAT APRÈS AG
Réserve art. 67 LCdF	602'218.49	-316'046.65	286'171.84
Réserve art. 36 LTV	5'679'614.25	-765'691.44	4'913'922.81
Réserves autres	3'552'685.56	673'059.01	4'225'744.57
<i>Dont offre Villars-Bretaye</i>	519'257.07	364'409.97	883'667.04
<i>Dont offre MobiChablais partie VS</i>	214'500.00	365'227.94	579'727.94
TOTAL TPC	9'834'518.30	-408'679.08	9'425'839.22

8 — ANNEXE AUX COMPTES

PRINCIPES RÉGISSANT L'ÉTABLISSEMENT DES COMPTES

ANNUELS Les comptes sont établis en conformité des dispositions du Code des obligations (CO) ainsi que de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) et la loi sur les chemins de fer (LCdF). L'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) est aussi appliquée pour l'établissement des comptes et la répartition des produits et des charges entre les secteurs d'activités des TPC.

LES PRINCIPES COMPTABLES SUIVANTS SONT APPLIQUÉS :

LIQUIDITÉS Les liquidités comprennent les espèces, les avoirs librement disponibles auprès d'établissements financiers et les placements à terme de courte durée. Elles sont évaluées à leur valeur nominale. Les avoirs en euros sont évalués au cours applicable à la date de clôture.

CRÉANCES Les créances sont portées au bilan à leur valeur de réalisation nette anticipée. Les risques de perte et les corrections de valeurs nécessaires sont déterminés et portés en diminution de l'actif.

IMMOBILISATIONS Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût historique de leurs valeurs d'acquisition. Elles sont portées au bilan, en général au premier jour du mois de mise en service, exception faite pour l'infrastructure ferroviaire enregistrée semestriellement. Les immobilisations corporelles sont amorties sur des durées conformes à leurs usages propres et en accord aux principes de l'ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC), soit des amortissements linéaires et en général pour les durées suivantes :

Terrains	-
Bâtiments	50 ans
Ouvrages d'art et voies ferrées	de 30 à 80 ans
Installations	de 10 à 40 ans
Véhicules ferroviaires	de 20 à 33 ans
Véhicules routiers	de 5 à 12 ans
Machines, appareils et équipements	de 5 à 20 ans

Les durées d'amortissement ci-dessus résultent de la nature différente de certains biens à l'intérieur d'une même catégorie. De même, des éléments d'objets peuvent avoir une durée plus courte si la durée de l'objet principal ne peut

être prolongée. Les immobilisations corporelles font également l'objet, le cas échéant, d'amortissements hors plan commandés par les circonstances (dépréciation, réduction de la durée d'utilisation, etc.)

IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES Les immobilisations financières comprennent les participations des TPC dans des sociétés. La part des TPC n'est pas nécessairement supérieure ou égale à 20 % du capital de ces sociétés. Les participations sont comptabilisées à leur prix d'acquisition, déduction faite d'éventuelles corrections de valeurs nécessaires du point de vue économique.

IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION Les immobilisations en construction sont comptabilisées à leur valeur de fabrication déduction faite des participations de tiers.

DETTES Les dettes sont saisies au bilan à leur valeur nominale. Les frais de transaction éventuels sont reconnus directement en charge de la période. Les dettes sont présentées à court terme si leurs règlements doivent se faire dans un délai de 12 mois après la date de bouclage des états financiers.

PROVISIONS Les provisions comprennent les engagements dont l'échéance ou le montant est incertain, découlant de litiges et d'autres risques.

RÉSULTAT EXCEPTIONNEL Le résultat exceptionnel provient principalement des opérations sur les immobilisations, notamment les cessions.

CONVERSION DES MONNAIES ÉTRANGÈRES Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur au moment même de leur exécution. À la clôture de l'exercice, les actifs et les passifs en monnaies étrangères sont convertis au cours en vigueur à la fin de l'année.

ENGAGEMENTS DE PRÉVOYANCE La prévoyance professionnelle du personnel des TPC est assurée par Profelia. Le taux de couverture au 31 décembre 2024 atteint 107.1 %. La caisse de prévoyance des TPC est gérée de manière paritaire entre employé·es et employeur.

VALEURS D'ASSURANCE

Les TPC sont assurés auprès de différents organismes pour les sommes suivantes :

Bâtiments Vaud (indice 140)	CHF	65'066'825.-
Bâtiments Valais (indice 1190.9)	CHF	6'791'759.-
Installations et autres inventaires	CHF	20'826'015.-
Véhicules ferroviaires	CHF	206'685'499.-
Véhicules routiers	CHF	20'025'189.-

Au niveau de la responsabilité civile, les TPC sont assurés comme suit :

Transport et infrastructures ferroviaires		
Assurance de base (par événement assuré)	CHF	10'000'000.-
Assurance complémentaire (en excédent de CHF 10'000'000.-)		
Garantie disponible deux fois par année d'assurance	CHF	90'000'000.-
Transport routier des voyageurs		
Assurance de base (par événement assuré)	CHF	10'000'000.-
Assurance complémentaire (en excédent de CHF 10'000'000.-)	CHF	10'000'000.-
Garantie disponible deux fois par année d'assurance (en excédent de CHF 20'000'000.-)	CHF	80'000'000.-

INFORMATIONS RELATIVES À LA RÉALISATION D'UNE ÉVALUATION DES RISQUES Par risque, on entend l'éventualité que certains événements influencent négativement le résultat financier de l'entreprise ou causent des dommages pouvant mettre en péril sa pérennité. L'évaluation des risques constitue donc une composante de la gestion globale de l'entreprise. Elle doit être intégrée dans la stratégie et les processus de direction.

Le Conseil d'administration a adopté une analyse des risques le 13 juin 2024. Cette analyse reste valable pour une durée d'une année et sera réactualisée chaque année. Celle-ci traite des principales menaces susceptibles d'affecter la société et la pertinence des mesures prises afin de réduire leurs impacts.

APPROBATION DES COMPTES ANNUELS PAR L'OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS (OFT) L'OFT vérifie, périodiquement ou en fonction des besoins, les comptes approuvés des entreprises qui reçoivent des aides financières ou des indemnités de la part de la Confédération en vertu de la loi sur les chemins de fer ou de la loi sur le transport de voyageurs. Le résultat du contrôle n'est pas encore disponible au moment de la publication du rapport de gestion.

APPROBATION DES COMPTES ANNUELS PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION Les comptes annuels ont été approuvés par le Conseil d'administration lors de la séance du 10 avril 2025.

9 — DÉTAIL DES NOTES

	2024	2023
1 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES		
Avance fonds de caisse	8'718	9'111
Participation majoritaire	-	50'000
Participations minoritaires	175'001	175'000
Prêt à la société « Restaurant du Col de Bretaye SA »	50'000	50'000
Prêt à la société « RailTech SA »	100'000	100'000
<i>Dont postposé</i>	<i>100'000</i>	<i>100'000</i>
Société coopérative « Alpes Vaudoises »	5'000	5'000
Valeur au 31 décembre	338'719	389'111
<i>Le Conseil d'administration renonce à la présentation de comptes consolidés comprenant ceux de la filiale Chablais Participations SA en liquidation au vu de la taille non significative de cette dernière. La filiale a été liquidée durant l'exercice 2024.</i>		
<i>Les principaux chiffres de la filiale sont les suivants:</i>		
<i>Total de l'actif</i>	<i>-</i>	<i>89'509</i>
<i>Total du passif</i>	<i>-</i>	<i>89'509</i>
<i>Total des produits</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Total des charges</i>	<i>-</i>	<i>4'902</i>
<i>Perte de l'exercice</i>	<i>-10'416</i>	<i>-4'902</i>
2 IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION		
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « HORS SECTEUR INFRASTRUCTURE »		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	22'587'436	17'155'861
Investissements	3'643'299	5'920'820
Contribution de tiers	-	-
Transfert aux comptes des immobilisations	-23'154'487	-482'000
Transfert aux comptes de résultat	-637'007	-7'245
Valeur au 31 décembre	2'439'242	22'587'436
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « INFRASTRUCTURE »		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	73'899'281	49'683'895
Investissements	42'597'991	26'350'347
<i>dont prestations propres activables</i>	<i>5'033'582</i>	<i>3'871'968</i>
Contribution de tiers	-6'640'212	-1'893'520
Transfert aux comptes des immobilisations	-6'947'000	-239'500
Transfert aux comptes de résultat	-347'141	-1'941
Valeur au 31 décembre	102'562'919	73'899'281
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION CUMULÉES		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	96'486'717	66'839'756
Investissements	46'241'291	32'271'166
<i>dont prestations propres activables</i>	<i>5'033'582</i>	<i>3'871'968</i>
Contributions de tiers	-6'640'212	-1'893'520
Transfert aux comptes des immobilisations	-30'101'487	-721'500
Transfert aux comptes de résultat	-984'148	-9'186
Valeur comptable au 31 décembre	105'002'161	96'486'717
3 CAPITAUX ÉTRANGERS À COURT TERME		
DETTES À COURT TERME DES POUVOIRS PUBLICS		
Contributions des pouvoirs publics remboursables	1'653'595	1'653'589
Valeur comptable au 31 décembre	1'653'595	1'653'589
DETTES À COURT TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS		
Emprunt UBS Matériel roulant	2'391'566	5'730'000
Emprunt BCV Leasing Bus	298'400	298'400
Emprunt BCV Leasing Bus 2	525'800	525'800
Emprunt BCV Leasing Bus 3	396'300	416'550
Emprunt BCV ZBMS	123'100	123'100
Valeur comptable au 31 décembre	3'735'166	7'093'850
AUTRES DETTES À COURT TERME		
Dettes Fournisseurs	22'566'817	7'449'785
Dettes envers les institutions de prévoyance	-	271'613
Autres dettes à court terme	2'103'108	3'567'224
Valeur comptable au 31 décembre	24'669'925	11'288'623

	2024	2023
DETTES À COURT TERME CUMULÉES		
Valeur comptable au 31 décembre	30'058'686	20'036'062
4 DETTES À LONG TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS		
Emprunt Retraites Populaires	3'150'000	3'150'000
Emprunt UBS Matériel roulant	32'130'000	33'660'000
Emprunt UBS Matériel roulant ASD	7'930'000	7'930'000
Emprunt UBS Matériel roulant ASD 2	7'930'000	7'930'000
Emprunt UBS Matériel roulant ASD 4	3'507'651	-
Emprunt BCV Leasing Bus	1'193'000	1'491'400
Emprunt BCV Leasing Bus 2	2'365'350	2'891'150
Emprunt BCV Leasing Bus 3	1'615'850	1'991'900
Emprunt BCV ZBMS	676'825	799'925
Valeur comptable au 31 décembre	60'498'676	59'844'375
<i>La confédération s'est portée caution pour les emprunts de l'UBS.</i>		
<i>Exigible de un à 5 ans</i>	18'090'664	14'731'200
<i>Exigible à plus 5 ans</i>	42'408'012	45'113'175
<i>Total</i>	60'498'676	59'844'375
5 CONTRIBUTIONS DES POUVOIRS PUBLICS		
Conditionnellement remboursables Confédération	152'829'670	124'073'327
Conditionnellement remboursables Canton de Vaud	55'743'366	54'684'403
Conditionnellement remboursables Canton du Valais	16'741'248	16'741'248
Remboursables Confédération	4'263'308	4'956'391
Remboursables Canton de Vaud	4'677'107	5'427'461
Remboursables Canton du Valais	4'840'130	5'050'299
Valeur comptable au 31 décembre	239'094'829	210'933'129
6 PROVISIONS		
Heures supplémentaires et vacances dues	1'169'672	1 309 778
Litige divers	50'000	-
Fonds MobiChablais	291'911	291 911
Valeur comptable au 31 décembre	1'511'583	1 601 689
7 DISSOLUTION DE RÉSERVES LATENTES	-	-
8 HONORAIRES VERSÉS À L'ORGANE DE RÉVISION	42'330	31'090
9 INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS		
SECTEUR TRV		
Confédération	13'791'923	13'239'634
Canton de Vaud	10'823'320	10'543'782
Canton du Valais	2'463'076	2'284'301
Communes, Indemnité art. 28.4 LTV	261'398	667'245
INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS TRV	27'339'717	26'734'962
SECTEUR INFRASTRUCTURE		
Confédération	15'687'871	15'178'112
Canton de Vaud	702'801	699'031
INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS INFRASTRUCTURE	16'390'672	15'877'143
SECTEURS AUTRES OFFRES DE TRANSPORT		
Cantons	5'349'145	4'443'586
Communes	9'352'611	8'710'263
INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS POUR LES AUTRES OFFRES	14'701'757	13'153'849
INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS TOTALES	58'432'145	55'765'954
10 RÉSERVES ET ACTIONS PROPRES		
Nombre de propres actions détenues au 1 ^{er} janvier	3'594	3'594
Achat durant l'exercice	-	-
Vente durant l'exercice	-	-
Nombre de propres actions détenues au 31 décembre	3'594	3'594
Réserve légale	82'400	82'400
Réserve prestations annexes	1'657'027	1'783'585
Réserve prestations immobilières	1'793'643	1'107'726
Autres réserves	19'616	19'616
Valeur comptable au 31 décembre	3'552'686	2'993'327
11 ENGAGEMENTS HORS BILAN		
Commande Rames Stadler	-	2'265'770

10 — RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION



Fribourg | Genève | Jura | Valais | Vaud

Rapport de l'organe de révision sur l'audit des comptes annuels à l'assemblée générale ordinaire des actionnaires de Transports Publics du Chablais SA, à Aigle

Opinion d'audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels de Transports Publics du Chablais SA (ci-après la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2024, les comptes de résultat 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 ci-joints 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, et avons 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.

Autres points

Les comptes annuels de l'exercice précédent ont été audités par un autre organe de révision, qui a émis, le 17 avril 2024, une opinion d'audit non modifiée concernant ces comptes annuels.

Autres informations

La responsabilité des autres informations incombe au conseil d'administration. Les autres informations comprennent les informations présentées dans le rapport de gestion, à l'exception des comptes annuels et de notre rapport correspondant.

Notre opinion d'audit sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

Dans le cadre de notre audit des comptes annuels, notre responsabilité consiste à lire les autres informations et, ce faisant, à apprécier si elles présentent des incohérences significatives par rapport aux comptes annuels ou aux connaissances que nous avons acquises au cours de notre audit ou si elles semblent par ailleurs comporter des anomalies significatives.

Si, sur la base des travaux que nous avons effectués, nous arrivons à la conclusion que les autres informations présentent une anomalie significative, nous sommes tenus de le déclarer. Nous n'avons aucune remarque à formuler à cet égard.



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, 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.

Une plus ample description de nos responsabilités relatives à l'audit des comptes annuels est disponible sur le site Internet d'EXPERTSuisse : <http://expertsuisse.ch/fr-ch/audit-rapport-de-revision>. Cette description fait partie intégrante de notre rapport.

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.

FIDAG Audit SA


Jean-Lud Wassmer
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

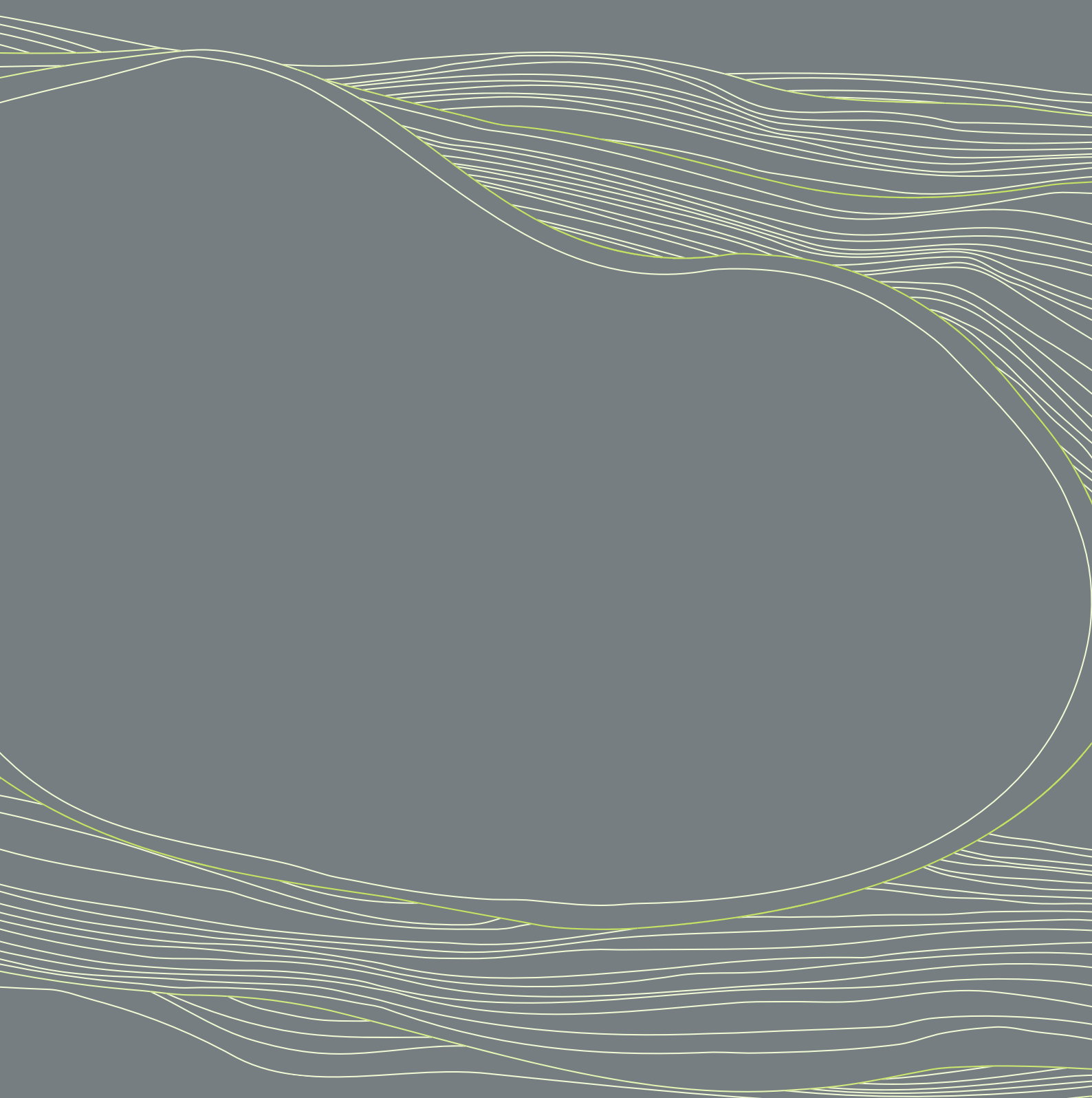

Edouard Clergue
Expert-réviseur agréé

Lausanne, le 10 avril 2025



Transports Publics du Chablais
Place de la Gare 5
1860 Aigle - Suisse
info@tpc.ch

tpc.ch





Transports Publics du Chablais

Place de la Gare 5

1860 Aigle - Suisse

info@tpc.ch

tpc.ch