



Rapport de gestion 2025



Table des matières

- **Société**
 - Billet du président et du directeur
 - Organes de la société au 31 décembre 2025
 - Assemblée générale
 - Conseil d'administration

- **Direction**
 - Organisation de l'entreprise
 - Informatique et projets

- **Ressources humaines**
 - Evolution des effectifs
 - Apprentissage : développement de l'offre TPC
 - CCT TPC- réactualisation de la charte de sécurité

- **Voyageurs**
 - Planification & horaires
 - Production - Répartition
 - Flotte
 - Fréquentation

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

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

- **Finances**
 - Rapport financier

Société

Billet du président et du directeur

Ce ne sont pas moins de 5.8 millions de voyageuses et voyageurs transportés en 2025 : quelle belle réussite ! Ce chiffre, en progression de 15 %, reflète avant tout un travail collaboratif fondé sur la confiance avec nos commanditaires — communes, cantons et Confédération — qui ont soutenu la direction dans le choix d'un horaire 2025 stable et robuste pour notre clientèle, contribuant ainsi directement à cette réussite.

La stabilité de l'horaire ainsi que le renforcement ciblé de certaines dessertes, notamment sur le plateau de Villars, ont contribué à renforcer la confiance de notre clientèle et sa satisfaction à notre égard. Cette dynamique s'est également illustrée lors de dispositifs de mobilité mis en place à l'occasion d'événements d'envergure, tels que les Championnats du Monde de la Raclette à Morgins ou les Championnats du monde de VTT UCI Valais 2025, au cours desquels plus de 21'000 personnes ont fait confiance aux TPC pour leurs déplacements. Ces initiatives ont permis de faciliter l'accès à des sites emblématiques tout en valorisant notre région.

Nous remercions chaleureusement l'ensemble de nos voyageuses et voyageurs pour leur confiance et leur fidélité.

Dans le prolongement de cette forte croissance de la fréquentation, la hausse significative de la demande implique des ajustements, notamment en matière de capacité et de confort. Si la première peut être renforcée par des doublures et une adaptation de l'offre, le second passe par l'acquisition de véhicules modernes.

Ce besoin rejoint une démarche initiée de longue date par les TPC, celle du renouvellement de leur flotte. Cette stratégie s'est concrétisée avec la signature le 27 février 2025 de la commande de treize automotrices destinées aux lignes de l'AL et du BVB dont la mise en exploitation est planifiée de manière échelonnée dès 2028. Du côté routier, quatorze véhicules électriques ont été commandés, avec une mise en service prévue fin 2026.

Pour les bus, il s'agit d'une première étape, puisque l'ensemble de la flotte sera progressivement renouvelé et électrifié d'ici 2030. Les TPC posent ainsi les jalons d'une transformation majeure : la décarbonation de leur flotte routière.

Afin d'assurer l'entretien de ces véhicules à venir, le Conseil d'administration et la direction ont validé une stratégie de maintenance du matériel roulant. Sa mise en œuvre débutera dès 2026 à travers un plan d'actions permettant de répondre aux défis liés à ces acquisitions ainsi qu'aux exigences croissantes du domaine de la maintenance, pour lesquelles des partenariats et des synergies sont d'ores et déjà envisagés.

Dans une logique plus large d'anticipation et de pilotage de l'avenir, le Conseil d'administration a également engagé en 2025 une révision de la stratégie globale de l'entreprise. Ce travail structurant validé début 2026 a permis de clarifier et d'actualiser les missions et les valeurs de notre société, tout en définissant les axes stratégiques qui guideront son développement ces prochaines années. Leur déclinaison en actions concrètes a ensuite été menée en étroite collaboration avec la direction et les cadres de l'entreprise. Nous sommes particulièrement fiers de cette démarche collective, qui renforce la cohérence et l'ambition de notre vision.

Si ces réflexions nous permettent d'envisager l'avenir avec confiance, le projet de sécurisation de l'AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey demeure, quant à lui, un sujet sensible. L'année avait pourtant bien débuté avec la décision d'approbation des plans en mars, suivie de travaux préparatoires. Toutefois, des difficultés de calendrier et de planification, liées à la complexité des enjeux, ainsi que des incertitudes dans les projections financières sont apparues. Elles ont conduit le Conseil d'administration à prendre la décision difficile de report du début des travaux. Cette pause est mise à profit pour consolider les bases techniques et financières du projet, avec le soutien d'expert-es externes. Nous restons convaincus de la nécessité de ce projet, tant pour notre entreprise que pour l'ensemble du Chablais, et mettons tout en œuvre pour permettre une reprise dans les meilleures conditions.

Dans le même esprit, d'autres projets d'envergure méritent également d'être soulignés, notamment les Courbes de Barboleuse et le tunnel de Fontannaz. Le premier, mené en partenariat avec la Direction générale de la mobilité et des routes du Canton de Vaud depuis 2023, a connu un léger retard, mais les travaux 2025 se sont bien déroulés et s'achèveront en novembre 2026. Riverains, pendulaires et touristes bénéficieront ainsi d'une sécurité accrue avec la séparation des trafic routier et ferroviaire grâce à la réfection de la route et à la construction d'un nouveau pont ferroviaire.

L'interruption planifiée de la ligne du BVB en 2026 pour effectuer ces travaux permet la mise en œuvre d'un autre grand chantier, celui de l'assainissement du tunnel de Fontannaz pour plus de 20 millions de francs. Les travaux préparatoires débutés en 2025 se termineront également en novembre.

En parallèle de ces grands projets, nous avons poursuivi la sécurisation de nos passages à niveau, avec sept réalisations en 2025, ainsi que la mise en conformité de nos haltes, marquée notamment par l'inauguration de Chemex sur l'AOMC et de Place-du-Marché à Aigle pour l'ASD.

Par ailleurs, l'année 2025 a également été marquée par la célébration des 125 ans de la ligne Aigle-Leysin, un anniversaire fort en symboles pour notre entreprise. À cette occasion, trois événements ont permis de mettre en valeur cet anniversaire.

Une manifestation officielle a ainsi réuni nos commanditaires, les autorités politiques ainsi que nos partenaires, tandis qu'un moment dédié a été organisé à l'attention de notre personnel, mettant à l'honneur l'engagement de nos collaboratrices et collaborateurs.

Grâce au précieux soutien des communes de Leysin et d'Aigle, notre clientèle a, elle aussi, été associée à cette célébration lors d'un week-end organisé en octobre, placé sous le signe d'un retour dans le passé. Cet événement a rencontré un très bel accueil, rassemblant quelque 2'000 participantes et participants.

Dans une attention constante portée aux conditions de travail, un mot encore sur les espaces dédiés à notre personnel et notre volonté d'en améliorer le confort. En 2025, plusieurs sites ont bénéficié de rénovations importantes, notamment les locaux de pause de notre dépôt de Châlex, ceux des gares des Diablerets et de Monthey, ainsi que le dépôt des bus de Monthey. Ces améliorations se poursuivront dans les années à venir.

Sur le plan financier, pour conclure cet exercice, l'année 2025 se clôt sur un résultat équilibré, avec un bénéfice de CHF 131'000.-. Cette performance s'inscrit dans un contexte de croissance des produits d'exploitation, en hausse de 8,4 % par rapport à 2024, portée notamment par un soutien accru des pouvoirs publics à hauteur de 6,4 millions de francs. Dans le même temps, les charges d'exploitation ont été rigoureusement maîtrisées.

Nous adressons nos sincères remerciements aux membres du Conseil d'administration et de la direction, aux cadres ainsi qu'à l'ensemble de nos collaboratrices et collaborateurs. Par leur engagement, leur professionnalisme et l'investissement dont ils font preuve au quotidien, ils contribuent activement à faire évoluer et à renforcer notre entreprise dans un environnement en constante transformation.

Olivier Français
Président

Grégoire Praz
Directeur

Organes de la société au 31 décembre 2025

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 2028

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



Yves Putallaz

Vice-président du Conseil d'administration,
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



Fabrice Thétaz

Administrateur, 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 2028

Formation

Titulaire d'un Bachelor en enseignement (HEP-VS) et d'un CAS de praticien formateur, avec une expérience d'enseignement à l'école primaire de Monthey de 2011 à 2024, complétée par une activité de praticien formateur de 2014 à 2024

Fonction actuelle

Président de la Commune de Monthey

Expériences liées à la fonction d'administrateur

Président et administrateur de plusieurs sociétés. Compétences institutionnelles et politiques



Grégory Devaud

Administrateur

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 jusqu'en octobre 2025 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

Nomination

Membre de droit, nommé par les communes valaisannes, jusqu'aux élections valaisannes de 2028

Formation/Parcours

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

Fonction actuelle

Président de la Commune de Val-d'Illicz 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'Illicz-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

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 jusqu'au 25 août 2025,
nommé par l'assemblée générale

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

Administrateurs dans plusieurs conseils d'administration et conseils de fondation



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	
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-sixième assemblée générale des TPC s'est déroulée le 12 juin 2025, à Leysin American School, dans le bâtiment Belle Epoque. Elle a été suivie par 109 actionnaires représentant 515'875 actions sur un total de 875'000 actions. L'assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes annuels 2024.

L'assemblée générale a décidé de renouveler le mandat de la société FIDAG Audit SA, laquelle a accepté de fonctionner en tant qu'organe de révision pour l'exercice 2025.

Conseil d'administration

Stratégie d'entreprise

Le Conseil d'administration a engagé en janvier 2025 un processus de révision de la stratégie de l'entreprise. Cette démarche a débuté par une journée de travail dédiée, organisée avec l'appui d'une intervenante externe.

Les administrateur-trices ont ensuite poursuivi leurs travaux au cours de plusieurs séances, spécifiques ou ordinaires, qui ont permis de redéfinir les missions et les valeurs de l'entreprise, ainsi que ses axes et leviers stratégiques.

La réflexion s'est poursuivie à la fin de l'année 2025 et se prolonge en 2026 avec la participation de la direction et des cadres. Ces travaux visent à préciser les actions stratégiques qui accompagneront le développement de la société pour les années à venir.

La stratégie devrait être finalisée au cours du premier semestre 2026 et fera ensuite l'objet d'une communication.

Sécurisation du trace de l'AOMC entre Collombey-Muraz et Monthey

Le Comité infrastructures et matériels roulants (MR) du Conseil d'administration, créé en 2025, s'est fortement mobilisé au cours de l'année afin d'appuyer le Conseil d'administration dans les décisions liées à la suspension temporaire des travaux.

Le Comité et le Conseil ont ainsi tenu plusieurs séances supplémentaires afin d'accompagner et de suivre cette décision. Ils ont également assuré le suivi des différents mandats confiés durant cette période, nécessaires à la consolidation technique et financière du projet.

Pour plus de détails sur le projet lui-même et sur le déroulement des événements durant l'année sous revue, veuillez consulter la page dédiée aux projets de l'infrastructure.

Composition

Administrateur privé

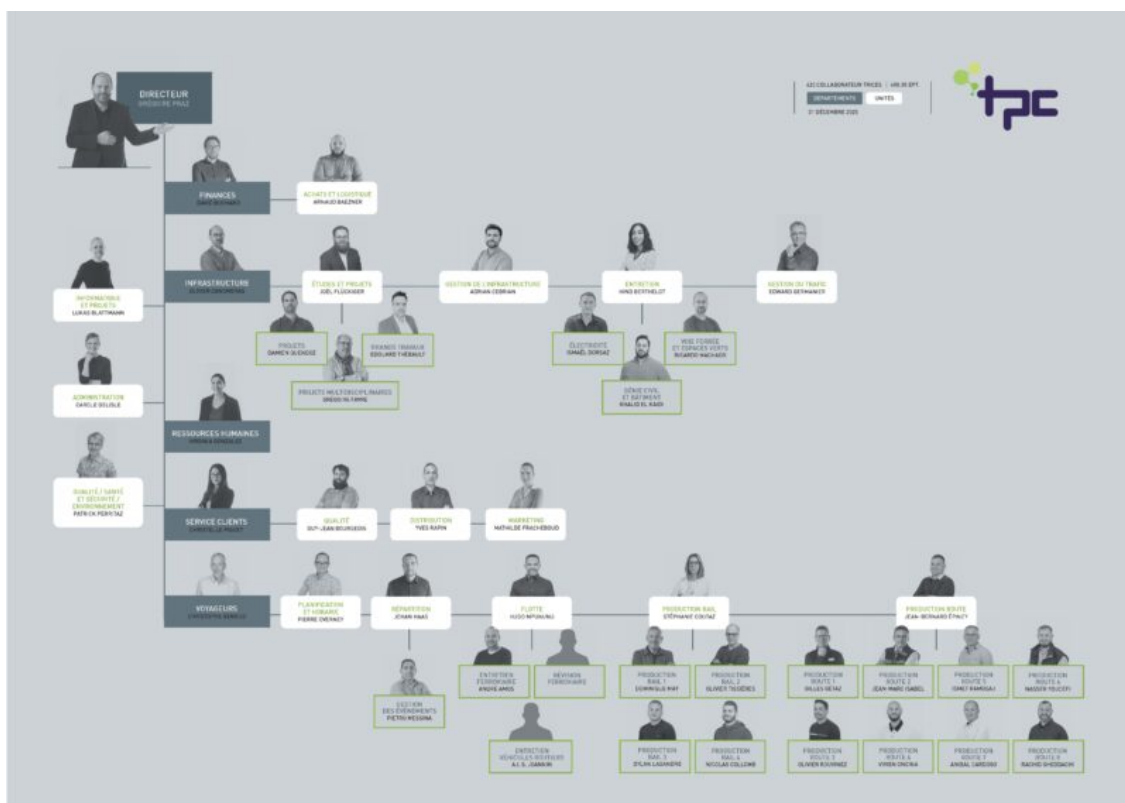
Philippe Pasche, administrateur privé depuis juin 2022 et président du Comité d'audit, a démissionné de sa fonction le 25 août 2025. Conformément aux statuts, son siège reste vacant jusqu'à l'élection d'une nouvelle administratrice ou d'un nouvel administrateur lors de l'assemblée générale 2026



Direction

Organisation de l'entreprise

Organigramme



Informatique et projets

Sitra : une innovation TPC devenue solution mutualisée

En 2025, les TPC franchissent une étape importante dans la valorisation de leurs développements technologiques. Le système d'information voyageurs embarqué SITRA, initialement conçu et développé par les TPC en collaboration avec la société OpenIT, a été repris par le Montreux Oberland Bernois (MOB), qui a choisi d'adopter la solution et de la faire évoluer.

Cette dynamique illustre concrètement la capacité des TPC à initier des solutions innovantes qui dépassent leur propre périmètre d'exploitation. Elle démontre également qu'une approche collaborative permet une utilisation efficiente des fonds publics : le contribuable ne finance qu'une seule fois un développement qui bénéficie ensuite à plusieurs entreprises de transport.

Une information voyageurs moderne et sécurisée

SITRA assure une information complète et homogène à bord des rames :

- diffusion visuelle sur écrans embarqués ;
- annonces acoustiques automatisées ;
- intégration de caméras permettant au personnel roulant de contrôler les portes lors des phases d'échange de voyageur·euses.

Le système contribue ainsi à la qualité de service, à l'accessibilité de l'information et à la sécurité d'exploitation.

Une architecture pérenne et ouverte

SITRA repose sur une séparation stricte entre le hardware et le software.

Cette approche garantit :

- une indépendance vis-à-vis des fournisseurs de matériel et logiciels ;
- une évolutivité logicielle indépendante des cycles de vie du matériel ;
- une meilleure maîtrise des coûts sur le long terme.

Une évolution continue portée par la mutualisation

Après avoir adopté SITRA, le MOB poursuit son évolution, notamment avec l'intégration de fonctionnalités telles que la réservation de places pour les client·es. Cette dynamique démontre que la mutualisation ne se limite pas au partage initial d'un développement, mais crée un écosystème d'amélioration continue dont l'ensemble des partenaires peut bénéficier.

Par cette démarche, les TPC confirment leur rôle d'acteur innovant et responsable, capable de concilier performance technologique, efficacité économique et service public de qualité.

Ressources humaines

Evolution des effectifs

ANNÉES	NOMBRE DE COLLABORATEUR·TRICE S	EPT
2022	386	364.05
2023	400	375.55
2024	401	381.3
2025	418	396.2

Apprentissage : développement de l'offre TPC

Notre entreprise renforce depuis quelques années son positionnement en tant qu'entreprise formatrice de la région, en poursuivant le développement des possibilités de formation et en offrant un encadrement de qualité. Actuellement, onze jeunes sont en formation, dans les huit professions suivantes :

- Agent·e de transports publics (mobilité) CFC
- Constructeur·trice de voies ferrées CFC
- Employé·e de commerce CFC
- Gestionnaire du commerce de détail CFC
- Informaticien·ne CFC
- Installateur·trice électricien·ne CFC
- Logisticien·ne CFC
- Polymécanicien·ne CFC

Dans le but d'assurer la relève liée à l'évolution de nos activités, nous allons augmenter notre offre de formation professionnelle tant au niveau du nombre d'apprenti·es que du choix de métiers CFC proposés.

Nous poursuivons également notre collaboration avec différents partenaires tels que l'EPIC à Monthey pour la formation des polymécanicien·nes ainsi que Login, qui nous accompagne dans la gestion des apprentissages de constructeur·trice de voies ferrées, gestionnaire du commerce de détail et agent·e de transports publics, en proposant notamment des formations communes et des stages complémentaires dans d'autres entreprises de transport (par exemple les CFF).

CCT TPC- réactualisation de la charte de sécurité

La convention collective des TPC actuellement en vigueur contient une annexe intitulée « Charte d'engagement pour une meilleure sécurité dans les transports publics ». Cette dernière traite de la sécurité des collaborateur-trices de ces entreprises. Cet engagement avait été signé par différentes sociétés de transport en 2000.

Pour tenir compte des changements survenus durant ces 25 dernières années, ce document a été réactualisé par les partenaires sociaux et a été signé à nouveau par un certain nombre d'entreprises de transport, dont la nôtre. Dans les faits notables survenus durant ce laps de temps, le cadre légal - à savoir la loi fédérale sur le transport de voyageurs (LTV) - a instauré la poursuite d'office des infractions pénales à l'encontre du personnel des transports publics (art. 59 LTV).

Les différentes entreprises signataires s'engagent notamment à mettre en œuvre les mesures préventives et d'intervention nécessaires pour réduire les cas de violence envers le personnel, ainsi qu'assurer un suivi et un soutien des situations de violence sur les plans médical, psychologique et juridique.

Voyageurs

Planification & horaires

Au cours de cette période, l'organisation et le fonctionnement du développement et de la planification de l'horaire ont été revus en profondeur.

La mise en place de logiciels dédiés, accompagnée d'un élargissement des compétences des collaborateur·trices, ainsi que d'une nouvelle définition claire des activités de transport et des secteurs attribués à chacun, a permis de réaliser une planification d'horaire et d'exploitation de qualité. Un rythme et un processus clairs ont été instaurés, permettant à chaque contributeur·trice d'œuvrer sereinement et dans les délais impartis.

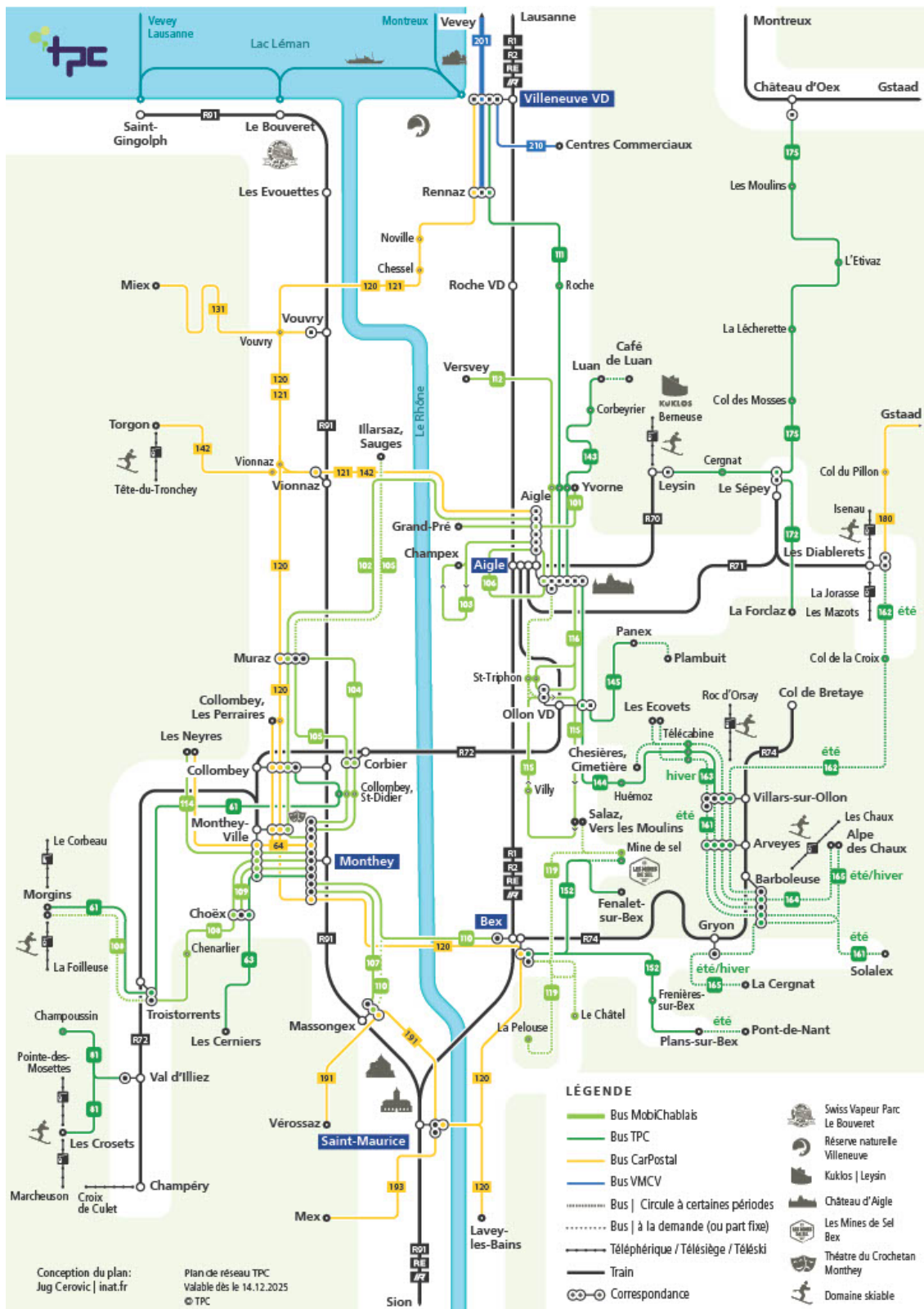
L'horaire 2025 du réseau de bus a été entièrement revu avec pour objectifs principaux d'améliorer la lisibilité de l'offre, de favoriser les correspondances sur les nœuds ferroviaires, et de transformer en dessertes fixes les courses de bus à la demande dont le taux de réalisation dépassait 80 %. Cette refonte a également permis d'optimiser les parcours en réduisant le trafic parallèle, tout en trouvant les compromis nécessaires à une intégration du transport scolaire.

La ligne ferroviaire AOMC bénéficie depuis décembre 2024 d'un véritable horaire cadencé à la demi-heure toute la journée. Celle de l'AL a vu ses cadences augmentées aux heures de pointe, avec des départs toutes les 40 minutes. La robustesse de l'horaire de l'ASD a, quant à elle, pu être progressivement stabilisée à la suite de la mise en place de différentes mesures d'optimisation des infrastructures et des vitesses de parcours sur toute la ligne.

Le concept de transport public sur le plateau de Villars-Gryon a été intégralement revu, avec une réduction du parcours de la ligne régionale 145, qui circulaient jusque-là entre Aigle et l'Alpe des Chaux. Dans le cadre de l'horaire 2025, son parcours a été revu pour assurer une desserte entre Ollon et Panex. Les nombreux défis spécifiques liés aux fortes fréquentations saisonnières ont ainsi pu être mieux maîtrisés grâce à la mise en place d'une offre de bus urbain entre Les Ecovets et l'Alpe des Chaux, complétée par des lignes renforçant la desserte en haute saison.

Les modifications apportées en collaboration étroite avec les commanditaires ont ainsi permis de mettre en œuvre une offre de transport fiable, cohérente et intégrée avec les autres offres du trafic régional et des CFF.

En 2026, les TPC poursuivent leurs efforts et travaillent à l'analyse de l'amélioration continue de l'offre visant à renforcer la ponctualité et d'optimiser la desserte des lignes existantes.



Production – Répartition

Des travaux importants portant sur la structure de l'unité Production ont été conduits tout au long de l'année 2025. La structure organisationnelle a été repensée en séparant les secteurs rail et route qui étaient jusqu'ici pilotés sous une seule entité, alors qu'ils représentent près de la moitié des effectifs de l'entreprise.

Les ressources de management et d'encadrement du personnel roulant ont été renforcées pour améliorer considérablement la communication, la coordination et l'accompagnement du personnel roulant et permettre ainsi un suivi et la prise de mesures immédiates nécessaires à une optimisation de la qualité de nos prestations.

Le service de la répartition du personnel qui était jusqu'alors rattaché à l'unité Production est désormais une unité à part entière qui assure l'établissement des tableaux de services pour les unités Production rail et Production route. Un nouvel outil de gestion des tours de service du personnel a été mis en place, l'ancien système étant devenu obsolète et ne répondant plus aux obligations légales imposées dans le cadre de la Loi sur la durée du travail.

L'année 2025 a été intense en campagnes de recrutement, en développements organisationnels et en communication avec le personnel. La nouvelle structure de l'unité Production est totalement fonctionnelle depuis le 13 décembre 2025. Il s'agit maintenant d'œuvrer à la consolidation de cette organisation et de son fonctionnement.



Flotte

Nouveau matériel roulant

Le 27 février 2025, les TPC et l'entreprise Stadler à Bussnang ont officiellement signé le contrat d'importance majeure concernant l'acquisition de treize nouvelles automotrices de type Beh 4/8 en vue de terminer le renouvellement de la flotte ferroviaire. Ces nouveaux véhicules remplaceront les flottes qui circulent actuellement sur les réseaux de l'Aigle-Leysin et Bex-Villars-Bretaye. La livraison de la première rame est planifiée au début 2028 puis progressivement jusqu'à la fin de l'année pour l'ensemble de la commande. Une fois les travaux de mise en conformité des infrastructures et l'homologation des nouveaux véhicules terminés, cette nouvelle flotte pourra être mise en service commercial.

Ces véhicules, développés pour répondre aux conditions spécifiques des TPC permettront d'assurer un service plus fluide et offriront à nos voyageur·euses des améliorations conséquentes en termes de confort, d'accessibilité et de capacité.

Le 4 décembre 2025, après avoir obtenu l'accord des commanditaires, les TPC ont initié une première phase de décarbonation de la flotte de bus en passant commande de onze bus électriques Irizar ie Bus et trois bus articulés eCitaro G 4T Mercedes. Ils seront livrés et mis en service commercial d'ici à la fin de l'année 2026. Des installations de charges transitoires seront mises en place jusqu'à la construction d'un dépôt adapté et de l'atelier de maintenance attendant.

L'année 2025 a également été employée à l'analyse permettant d'identifier les orientations stratégiques à proposer au Conseil d'administration afin d'assurer la continuité des activités de maintenance du matériel roulant. L'arrivée à Aigle d'un futur site de maintenance ferroviaire CFF, les évolutions des différents parcs de véhicules TPC (rail et route), des nouvelles technologies et compétences nécessitent de repenser les méthodes et organisation du travail que nous connaissons aujourd'hui. Les orientations stratégiques qui seront validées par le Conseil d'administration seront ensuite déployées au travers d'un plan d'actions dès 2026.



Fréquentation

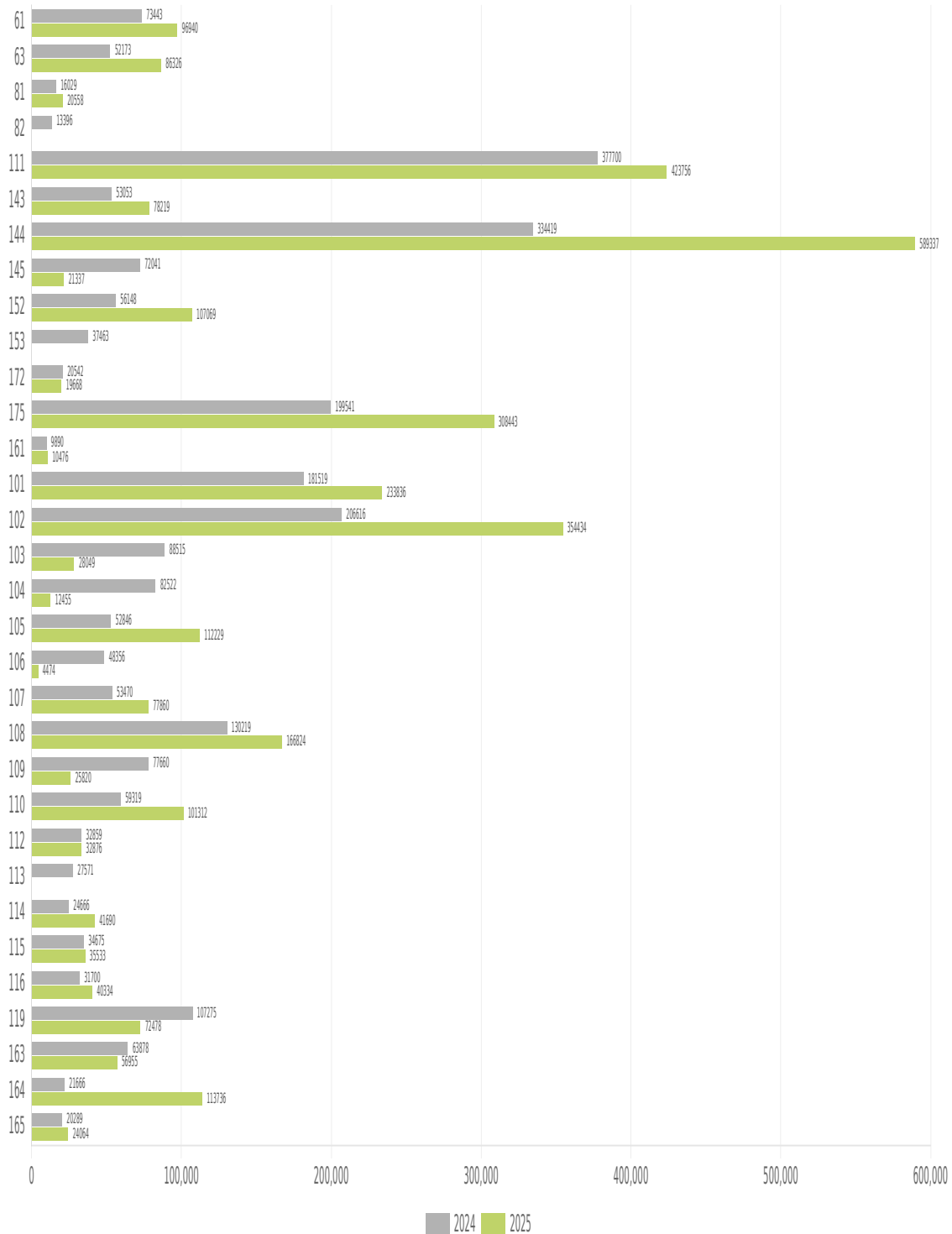
Depuis 2024, les TPC ont activement travaillé à l'harmonisation du système de comptage des passager·ères. Jusqu'à cette date, la collecte de données reposait sur 2 méthodes : les campagnes de comptages manuels réalisées quatre fois par an pour les relevés de passager·ères ferroviaires et les tablettes chauffeurs à l'aide desquelles les conducteur·trices de bus indiquaient le nombre de passager·ères monté·es/descendu·es à chaque arrêt.

En 2025, les TPC ont poursuivi leurs travaux et équipé une grande partie de leur flotte avec des cellules de comptage automatique, liées à un algorithme intégré et répondant aux critères généraux édictés par les entreprises de transports publics et la communauté tarifaire Mobilis. Ceci a permis d'améliorer considérablement la qualité des données collectées et d'assurer ainsi un niveau de recettes au plus près de la réalité de la fréquentation de nos transports.

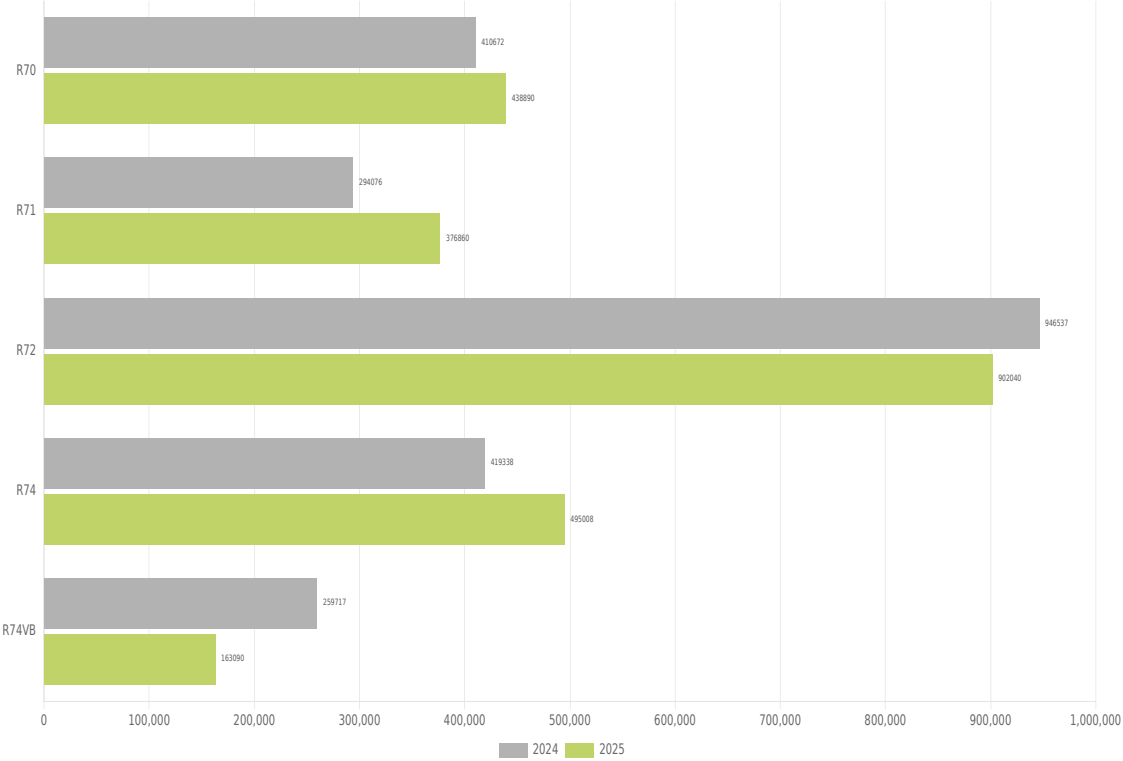
La refonte de l'horaire 2025, qui a permis de stabiliser et consolider la qualité de nos prestations de transports, démontre une augmentation considérable de la fréquentation de nombreuses lignes, alors que d'autres ont été fortement réduites, selon l'ampleur des modifications apportées en termes de parcours, de cadences et de fluidité de la chaîne de transports globale.

Le bilan général reste très positif puisque les TPC affichent une croissance de voyageur-euses transporté-es de plus de 15 % avec plus de 5.8 millions de passager-ères en 2025.

Réseau de bus TPC



Réseau de trains TPC



Infrastructure

Gestion de l'infrastructure

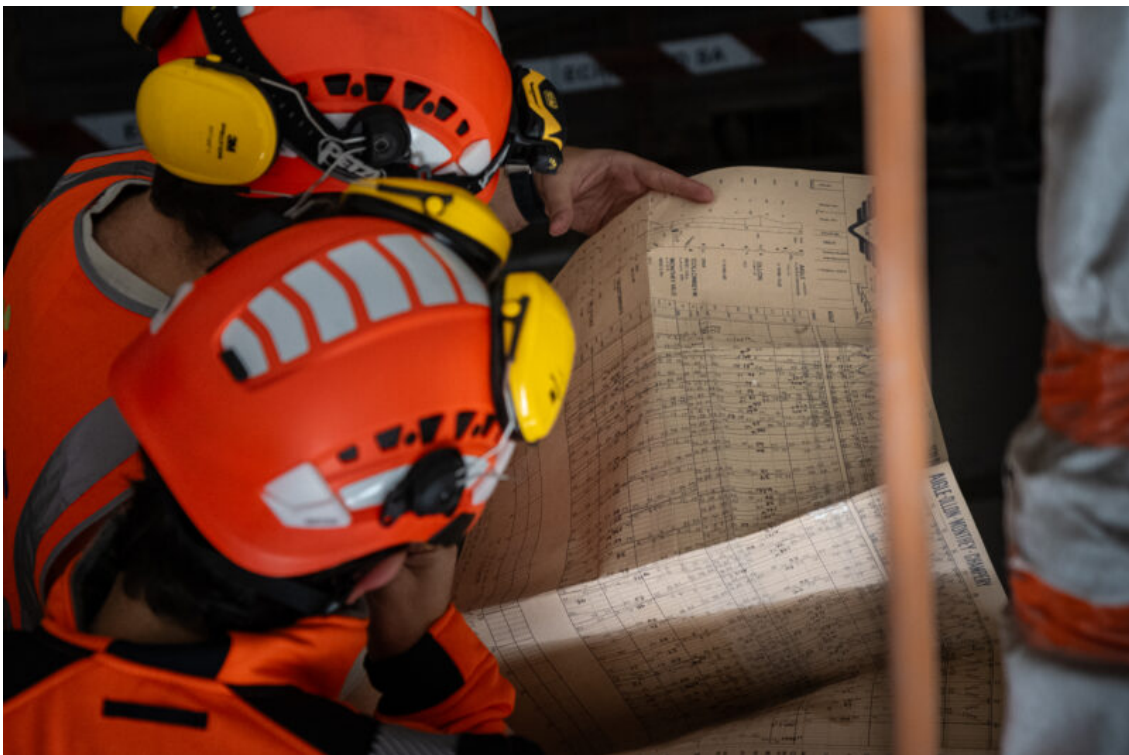
Rapport sur l'état du réseau

En 2025, l'état global du réseau reste majoritairement suffisant. L'année a toutefois été moins marquée par des renouvellements massifs que par un travail approfondi de diagnostic, d'inspections détaillées et de préparation des grandes interventions de renouvellement pour la période 2026-2028. Cette dynamique traduit une volonté claire de consolider la connaissance patrimoniale et de préparer un saut qualitatif significatif dans l'état et la disponibilité des installations ainsi que dans la fiabilité globale du réseau dans les prochaines années.

S'agissant des installations d'accueil, la situation demeure globalement satisfaisante, avec un engagement soutenu en faveur des projets de mise en conformité de la Loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand), concrétisé notamment par la mise en service des nouvelles haltes de Chemex (AOMC) et d'Aigle-Place-du-Marché (ASD).

La voie ferrée se maintient dans une catégorie globalement suffisante, malgré quelques ajustements localisés, dans un contexte de préparation d'interventions structurantes prévues en 2026. Les ouvrages d'art, en particulier sur la ligne Aigle-Leysin, ont été réévalués à la suite d'une campagne d'inspections détaillées, traduisant avant tout une amélioration de la connaissance de leur état sans signaler de dégradation préoccupante, tandis que les autres lignes présentent un niveau globalement compris entre bon et suffisant. Par ailleurs, les installations de sécurité poursuivent leur renforcement, et l'ensemble des autres installations ferroviaires, y compris les bâtiments et les installations électriques, évoluent de manière maîtrisée, reflétant une situation globalement stable soutenue par des actions ciblées d'amélioration.

En août 2025, la rénovation de l'ancien bâtiment Beausite a été lancée, un projet d'envergure prévu sur environ deux ans. Cette réhabilitation complète d'un bâtiment classé à fort intérêt patrimonial vise à accueillir à terme le département Infrastructure des TPC, avec des espaces conçus pour environ quarante postes de travail, quatre salles de réunion et une salle de conférences d'une capacité d'une cinquantaine de personnes. Le rez-de-chaussée sera, quant à lui, principalement dédié à des surfaces locatives, conciliant ainsi valorisation du patrimoine, besoins opérationnels et optimisation des usages.



Locaux de pause

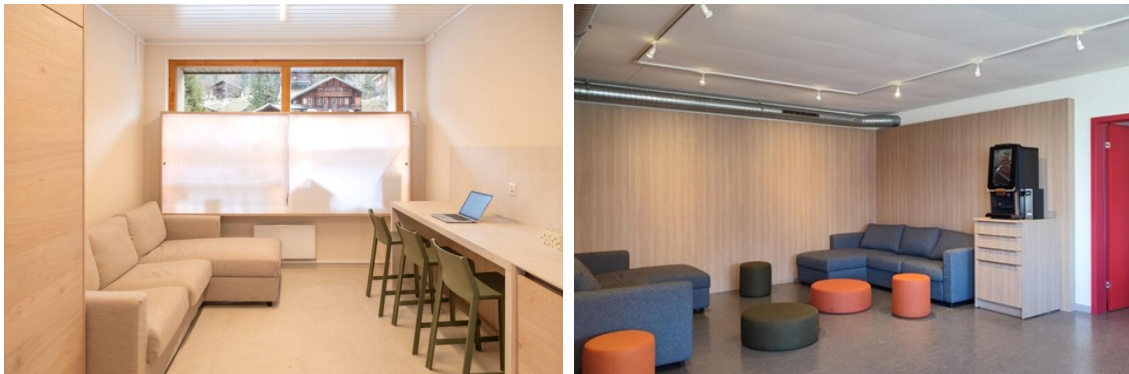
En 2025, les TPC ont poursuivi une démarche structurée visant à améliorer et harmoniser les locaux de pause du personnel sur l'ensemble du réseau. À En Châlex, un nouveau local, accessible à l'ensemble des collaborateur·trices, a été mis en service. L'espace a été entièrement repensé et modernisé, avec une cuisine ouverte reliée à l'espace repas par un bar, un coin repos dédié, ainsi qu'un renouvellement complet des revêtements, du mobilier,

de l'éclairage et des équipements, dans un esprit cohérent avec les aménagements de référence du réseau.

Aux Diablerets, le local de pause de la gare a fait l'objet d'une rénovation complète, incluant la création d'une liaison intérieure avec les sanitaires du personnel et la réfection intégrale des surfaces.

A Monthey, deux interventions ont été menées : la transformation d'un ancien vestiaire en espace de repos complémentaire à la gare de Monthey-Ville et, au dépôt des bus, la rénovation des vestiaires et des sanitaires, le rafraîchissement de la salle à manger, la création d'un espace de repos distinct ainsi que le remplacement des fenêtres.

Ces réalisations, menées sur différents sites, s'inscrivent dans une volonté commune d'offrir des espaces de pause plus confortables, fonctionnels et homogènes, contribuant au bien-être et à la qualité de vie au travail.



Études et projets

Courbes de Barboleuse sur le BVB

Les travaux initiés en 2023 se sont poursuivis en 2025 avec la construction de filières et d'estacades sur la partie aval. Une interruption d'exploitation entre le 31 mars et le 16 mai 2025 a été nécessaire pour la réalisation de nouveaux pieux de fondation. La structure du pont a également pu être finalisée, avec l'achèvement des soudures de la charpente métallique, la réalisation de la dalle sur la travée Barboleuse, la construction du muret de séparation rail/route et la mise en place des joints de dilatation.

L'année 2026 sera particulièrement exigeante. Une interruption de l'exploitation de la ligne est prévue du 16 mars à novembre 2026 afin de réaliser l'ensemble des nouveaux murs côté amont et de renouveler l'infrastructure ferroviaire sur ce tronçon d'environ 600 mètres. L'objectif est de permettre la circulation routière et ferroviaire sur le nouveau pont à la fin de l'année 2026.

Ces travaux seront coordonnés avec d'autres interventions sur la ligne, notamment l'assainissement du tunnel de Fontannaz, qui nécessite également une longue interruption sur la même période.



AOMC – Nouvelle halte de Chemex

Le projet de la nouvelle halte de Chemex avait pour but la réalisation d'un nouveau quai intégralement couvert par une marquise et la sécurisation des deux passages à niveau situés

à proximité.

Une partie importante des travaux s'est déroulée entre le 19 août 2024 et la fin de l'année 2024, parmi lesquels le renouvellement de la plateforme ferroviaire sur environ 150 mètres réalisé dans le cadre du projet qui a nécessité une interruption du trafic ferroviaire de trois semaines.

Les travaux de finition de la marquise et de mise en service des nouveaux passages à niveau ont été terminés durant le premier trimestre 2025, ce qui a permis d'inaugurer la halte le 9 avril 2025.

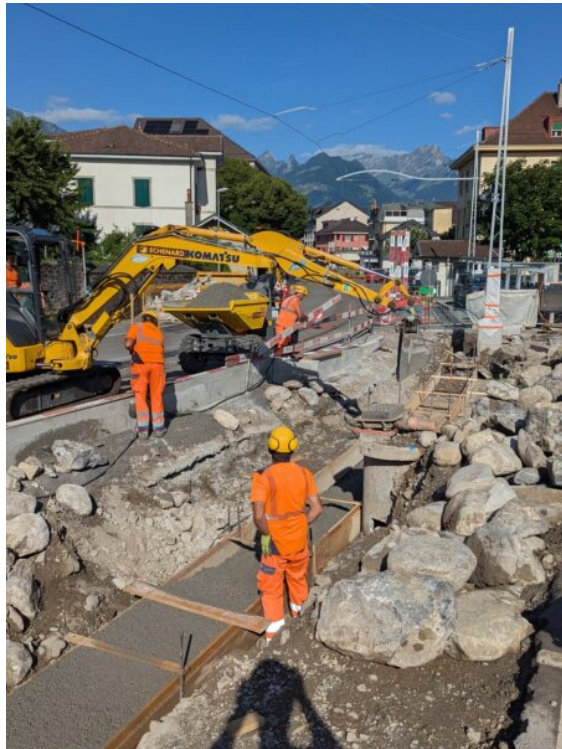


Halte Aigle-Place-du-Marché

Le projet de déplacement et de mise en conformité de la halte Aigle-Place-du-Marché (ligne ASD) est désormais achevé. Cette halte urbaine, exploitée en mode tramway, a été repensée pour améliorer la sécurité, le confort et surtout l'accessibilité. À son emplacement initial, la proximité avec la sortie du parking du Chevron (agrandi par la Commune) rendait impossible le rehaussement du quai et sa mise aux normes. La halte a donc été déplacée d'environ 40 mètres vers l'est, sur l'avenue du Chamossaire, afin de créer un quai « type trottoir » adapté aux personnes à mobilité réduite.

Le nouvel aménagement comprend un quai d'environ 45 mètres, rehaussé à 35 cm, des accès par rampes et un marquage tactilo-visuel. Une zone d'attente abritée, équipée d'un abri de type « plaine », complète l'ensemble.

En outre, plusieurs mâts de la ligne de contact ont été remplacés par de nouveaux éléments, conçus dans le respect du style et de l'esthétique d'origine. L'intégration au site a également été soignée avec la reconstruction du mur de vigne en moellons (périmètre de l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (ISOS), en visant la réutilisation d'environ 80 % des pierres d'origine. Le chantier a démarré début mai et s'est terminé dans les temps en septembre. Il a été réalisé majoritairement de jour tout en maintenant l'exploitation, avec quelques interventions nocturnes, notamment pour les travaux de ligne de contact.



Lancement des travaux préparatoires et expertise approfondie pour le projet AOMC2030

En 2025, le projet AOMC 2030 a connu plusieurs développements majeurs, tant sur les plans organisationnel et administratif qu'opérationnel.

Entre la fin 2024 et le début de l'année 2025, l'équipe de projet a été complétée et de nouveaux bureaux ont été ouverts à Monthey, renforçant la structure opérationnelle dédiée au pilotage du projet.

Sur le plan administratif, la procédure d'approbation des plans (PAP) s'est achevée fin 2024 avec la levée des oppositions et la décision d'approbation des plans (DAP) rendue par l'Office fédéral des transports. Après un ultime recours, cette décision est entrée en force le 3 mars 2025, conférant au projet sa base légale définitive.

Le chantier a été inauguré le 22 mai 2025 au collège du Corbier à Collombey-Muraz, en présence des autorités cantonales et communales ainsi que du directeur suppléant de l'Office fédéral des transports. Dans la foulée, les premiers travaux préparatoires ont débuté. Une part de ces interventions a concerné la déviation et l'adaptation des réseaux souterrains afin de libérer les emprises nécessaires au futur tracé. En parallèle, des opérations ont été menées dans la cour du collège du Corbier avec le déplacement de pavillons scolaires, le long de la ligne CFF pour la réalisation de fondations de mâts de ligne de contact, ainsi que sur le site de Gessimo, où les travaux préparatoires ont été engagés en vue du démontage de la halle Giovanola.

Ces premiers travaux ont rapidement révélé la difficulté de faire converger, dans des calendriers très serrés, l'ensemble des conditions techniques et administratives nécessaires au lancement des travaux principaux de génie civil. Certaines opérations sensibles, en particulier le déplacement des réseaux de distribution et les quatre passages sous la ligne ferroviaire du Tonkin, nécessitent des fenêtres d'intervention complexes à planifier et une coordination étroite entre de multiples partenaires. De plus, l'état d'avancement de certaines prestations préparatoires (autorisations spécifiques, dossiers d'exécution, etc.) n'était pas conforme à la planification initiale. Ces constats ont mis en évidence que, malgré les efforts d'optimisation menés, le budget et le calendrier nécessitaient des ajustements.

Le 14 octobre 2025, les TPC ont annoncé la suspension temporaire du démarrage du chantier. Cette décision vise à permettre une analyse approfondie des conditions techniques et budgétaires, afin de garantir une mise en œuvre du projet dans des conditions stabilisées et durables.

Le travail du groupe d'expert-es a démarré en novembre, en collaboration étroite avec l'équipe du projet. Les conclusions sont attendues au printemps 2026 et permettront de préciser les modalités et le calendrier de reprise des travaux.

Prolongement de la ligne Aigle-Leysin

Nouveau tracé Leysin-Village Leysin-Télécabine

En 2025, les études pour l'élaboration du projet d'ouvrage et les éléments du dossier pour la procédure d'approbation des plans (PAP) ont débuté à la suite de l'adjudication des principaux mandataires dans le cadre d'appels d'offres publics.

Cette phase s'est engagée par une analyse de l'avant-projet, qui a permis d'identifier certaines pistes d'amélioration, principalement au niveau des haltes et gares. De plus, des investigations géologiques et hydrogéologiques complémentaires se sont révélées nécessaires afin de mieux caractériser certaines couches de sol identifiées lors des campagnes précédentes. Ces sondages ont été réalisés au second semestre 2025.

Enfin, l'année 2025 a été marquée par la publication du rapport d'expertise de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich (EPFZ), commandé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) dans le cadre du projet « Transport '45 », avec le classement du projet en priorité une dans la variante dite FIF-24, ce qui conforte l'intérêt du projet au niveau de la confédération.

L'objectif pour 2026 est de finaliser le projet de l'ouvrage, avec une validation définitive de la conception (« Design Freeze »), puis de produire le dossier pour la procédure d'approbation des plans (PAP) en vue de son examen d'exhaustivité par l'Office fédéral des transports en septembre 2026. La mise à l'enquête demeure quant à elle toujours planifiée pour mi-2027.

Funiculaire Leysin-Centre Leysin-Feydey

Les principaux mandataires, ainsi que le fournisseur du funiculaire ont été adjudgés en juin 2025, ce qui a permis de lancer directement le projet de l'ouvrage.

Comme pour le projet du nouveau tracé ferroviaire, une analyse de l'avant-projet a eu lieu avec l'identification de certaines pistes d'optimisation, notamment en ce qui concerne les méthodes de réalisation des travaux. Aussi il s'avère nécessaire de réaliser des sondages géologiques pour consolider les études techniques. Ces travaux ont été mutualisés avec ceux du projet ferroviaire.

L'objectif pour 2026 est de finaliser le projet de l'ouvrage avec une validation définitive de la conception (« Design Freeze »), et de produire le dossier pour la procédure d'approbation des plans (PAP) dans l'optique d'une mise à l'enquête en juin 2026.



Passages à niveau – programme d'assainissement

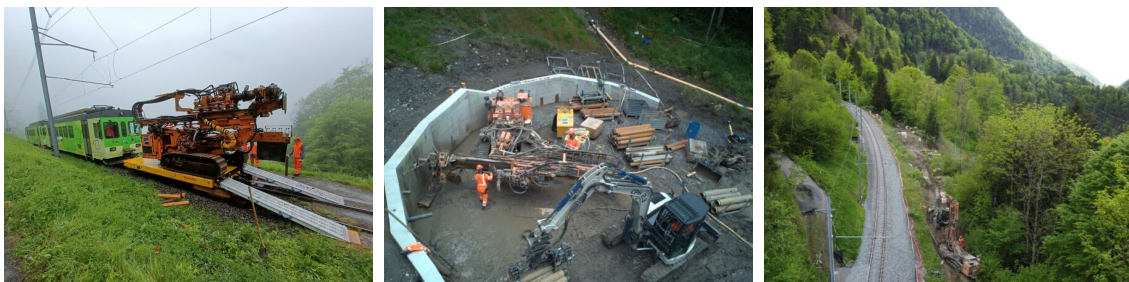
En 2025, sept passages à niveau (PN) des lignes ASD, BVB et AOMC ont été remis à niveau conformément aux exigences du programme d'assainissement de l'Office fédéral des transports.

Ces interventions permettent de renforcer la sécurité ferroviaire, d'améliorer la fiabilité des installations et de garantir la conformité réglementaire sur l'ensemble des secteurs concernés.



ASD – glissement des fontanelles – travaux de confortation

Le chantier du glissement des Fontanelles a poursuivi ses travaux d'assainissement engagés depuis 2024. En 2025, la phase principale a consisté au forage de 14 drains subhorizontaux pour réduire la pression d'eau dans le sol et stabiliser le versant. Un total de 870 mètres linéaires de drains a été exécutés. L'accès difficile du site a nécessité un important dispositif logistique pour acheminer une foreuse de 19 tonnes. Des sondages géotechniques et instruments de suivi (piézomètres, inclinomètres) ont aussi été installés. Les conditions géologiques complexes ont entraîné des ajustements et un retard dans le calendrier, repoussant la fin des travaux à 2026. Un bassin hydraulique multifonctionnel sera aménagé au cours de cette année, pour gérer les eaux et les sédiments.



BVB – Paravalanches secteur bouquetins et Bretaye

Sur le haut de la ligne du BVB, les travaux de protection contre les avalanches se poursuivent dans les secteurs du Col de Bretaye et de Sous l'Aiguille. Les anciennes structures ont été démontées, puis remplacées par des claies métalliques modernes destinées à stabiliser la neige.

Au Col de Bretaye, les travaux principaux sont désormais achevés. Des plantations d'épicéas ont également été réalisées pour reconstituer progressivement une forêt protectrice.

Sur le secteur de Sous l'Aiguille, près de 40 % des ouvrages sont en place. Le chantier se poursuit selon le calendrier prévu jusqu'en 2027. Ces installations, combinées aux plantations d'épicéas, assurent la sécurité et permettront, à terme, de réduire l'impact visuel des structures métalliques.



Gestion du trafic

L'unité Gestion du trafic, composée de 13 collaborateur-trices, assure l'exploitation opérationnelle de 4 lignes ferroviaires et d'environ 40 lignes de bus.

Le Centre de Gestion du Trafic (CGT) garantit la supervision du réseau de 4 h à 1 h 15 en semaine et jusqu'à 2 h 15 le week-end. Ses activités couvrent quatre missions principales :

- la gestion du trafic ;
- la réglementation et sécurité ;
- l'information aux voyageurs ;
- la récolte et analyse des données.

Gestion du trafic

Le CGT assure la supervision et la régulation en temps réel de l'ensemble du réseau ferroviaire et routier exploité par l'entreprise.

Sur le plan opérationnel, l'année 2025 a été globalement stable.

Deux perturbations majeures, d'une durée supérieure à six heures, ont toutefois été enregistrées :

- 12 avril 2025 : rupture d'une pièce de crémaillère entraînant une interruption de trafic de 42 heures entre Val-d'Illeiez et Champéry ;
- 27 décembre 2025 : rail cassé provoquant une interruption de 12 heures entre Aigle et Monthey.

Malgré ces événements, ce bilan confirme la fiabilité globale de l'exploitation et la capacité de réaction rapide des équipes en situations perturbées.

Réglementation et sécurité

L'unité élabore et met à jour l'ensemble de la documentation liée à la sécurité, notamment les Dispositions d'exécution des prescriptions de circulation des trains.

Un travail conséquent est réalisé chaque année afin d'assurer la conformité réglementaire et d'anticiper les exigences futures.

Information aux voyageurs

Le CGT assure également l'information aux voyageur-euses et aux différents partenaires internes et externes lors de perturbations.

En 2025, les améliorations apportées au Système d'Aide à l'Exploitation (SAE) et à nos procédures internes ont permis :

- une diffusion plus rapide et plus précise des informations ;
- une meilleure coordination interne ;
- une communication renforcée en situation perturbée.

Ces évolutions contribuent directement à l'amélioration de la qualité des services et de la satisfaction de la clientèle.

Récolte et analyse des données

L'unité a la responsabilité de récolter l'ensemble des données d'exploitation dans un objectif de traçabilité et d'amélioration continue des prestations, notamment en matière de sécurité ferroviaire.

En 2025, des procédures structurées de récolte et d'analyse des événements ont été mises en place.

Cette démarche permet :

- une meilleure traçabilité des événements de l'exploitation ;
- une analyse systématique des incidents ;
- un renforcement de la gestion proactive des risques.

Faits marquants 2025

L'année 2025 a été marquée par plusieurs événements importants pour l'unité.

10 ans du CGT

Le CGT a célébré ses 10 ans d'existence, mettant en lumière les valeurs portées par ses collaborateur-trices.

Audit interne

Un audit interne a par ailleurs confirmé la solidité de l'organisation et sa capacité à relever les défis à venir.

Formation et relève

Une formation interne certifiante de chef circulation, d'une durée de huit mois, a été mise en place, constituant une évolution importante. Une première classe de trois aspirants (deux internes et un externe) a été ouverte, contribuant à renforcer la pérennité des compétences et la stabilité des effectifs.

Service clients

Marketing

Les 125 ans de la ligne Aigle-Leysin

À l'occasion de cet anniversaire symbolique, trois événements marquants et rassembleurs ont été organisés, accompagnés de diverses actions.

Événement du 10 juin 2025

Le premier rendez-vous, dédié aux autorités ainsi qu'aux représentantes et représentants locaux, s'est tenu le mardi 10 juin 2025 en présence de la direction des TPC. Les festivités ont débuté à la gare d'Aigle avec un verre de bienvenue offert par la Commune d'Aigle, avant de prendre la direction de Leysin à bord d'un train spécial. Les discours se sont ensuite déroulés devant la gare de Leysin-Feydey.

Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat, Olivier Français, Président des TPC, Grégory Devaud, Syndic d'Aigle et Administrateur des TPC, ainsi que Jean-Marc Udriot, Syndic de Leysin et Administrateur des TPC, ont notamment mis en lumière le rôle déterminant de l'AL dans le développement régional. Son importance tant pour les besoins en mobilité de la population locale que pour l'attractivité touristique de la région a également été soulignée.

La célébration s'est conclue par un apéritif organisé dans les locaux de la Swiss Hotel Management School (SHMS) à Leysin.



Verrée du 18 juin 2025 pour les collaborateur-trices des TPC

Le mercredi 18 juin 2025, c'était au tour des collaboratrices et collaborateurs des TPC d'être conviés à une verrée. Après le verre de bienvenue offert par la Commune d'Aigle et servi par les membres de la direction à la gare d'Aigle, les personnes présentes ont rejoint Leysin à bord d'un train spécial.

À la gare de Leysin-Feydey, les festivités se sont poursuivies dans la bonne humeur autour d'un apéritif et d'une raclette. Un quiz ludique sur l'AL et la région a par ailleurs animé ce moment, entre rires partagés et esprit de compétition bon enfant.

Olivier Français, Grégory Devaud et Jean-Marc Udriot ont profité de cette rencontre pour remercier l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs pour leur engagement quotidien.

Le vin a généreusement été offert à cette occasion par la Commune de Leysin.



Fête populaire du 11 octobre 2025

Les communes d'Aigle et de Leysin, en collaboration avec les TPC et TLML (Télé Leysin - Col des Mosses - La Lécherette SA), ont célébré les 125 ans de l'AL le samedi 11 octobre avec la population. Près de 1'500 personnes le samedi et 600 le dimanche se sont jointes aux festivités et animations en gare, profitant d'un billet spécial train + télécabine La Berneuse au tarif exceptionnel de CHF 5.-, le tout sous un soleil radieux.

Bals musette, wagon historique, comédiennes et comédiens en costume et gazette d'époque : le voyage dans le temps jusqu'en 1900 fut une vraie réussite !



Des offres pour marquer l'année

Tout au long de l'année, diverses actions ont été mises en place pour célébrer cet anniversaire :

- en été, l'offre spéciale Summer 125^e Escapade, en collaboration avec l'ATALC (Association Touristique Aigle-Leysin-Col des Mosses) et TLML (Télé Leysin - Col des Mosses - La Lécherette SA), a rencontré un franc succès ! Plus de 450 voyageuses et voyageurs ont saisi cette belle opportunité pour (re)découvrir Leysin et son célèbre restaurant Le Kuklos, tout en profitant de conditions particulièrement avantageuses ;
- Chaque week-end, de juin à septembre, des billets dégriffés ont permis aux voyageuses et voyageurs de bénéficier de réductions allant jusqu'à 30 % sur le trajet Aigle - Leysin. Une offre qui a séduit plus de 350 personnes, venues explorer la région à prix réduit ;

- une exposition à la gare de Leysin-Feydey et un totem à la gare d'Aigle ont permis de revivre les grandes étapes de la ligne AL tout en découvrant les projets à venir ;
- un dépliant illustré, retraçant l'évolution de la ligne et ses perspectives, a été distribué gratuitement dans les gares d'Aigle et de Leysin ;
- une affiche commémorative au design vintage, réalisée par l'illustrateur Pierre-Abraham Rochat, immortalise le fameux point de vue du train sur le viaduc ;
- un jeu de piste en plein air, conçu avec les Frères Brigands, a invité petits et grands à explorer l'histoire et le futur de la ligne à travers un parcours ludique dans le village de Leysin.



Nouvelle campagne marketing – a chaque moment, sa ligne

En octobre 2025, les TPC ont lancé leur campagne marketing visant à promouvoir leur offre de transport dans sa globalité.

Le lancement s'est effectué entre la rentrée scolaire et le changement d'horaire, période propice aux communications des entreprises de transports publics, afin de maximiser l'impact de la campagne.

La volonté première de la campagne est de remettre la clientèle au centre. Elle vise à montrer à la population du Chablais que l'offre TPC se construit à partir de ses besoins en tenant compte de la diversité des profils qui utilisent son réseau : pendulaires, étudiant-es, apprenti-es, seniors, familles, etc. Les TPC souhaitent encourager l'utilisation des transports publics dans le quotidien des chablaisiennes et des chablaisiens en faisant corrélés les lignes de leurs réseaux avec leurs activités du quotidien. L'objectif est de casser le cliché d'une offre compliquée, qui ne s'adresse pas à tout le monde, ou qui ne colle pas avec une vie active.



Créée en collaboration avec l'agence de communication Hybride Design, cette campagne est pensée pour évoluer dans le temps et se décliner au fil de « l'actualité » TPC.

Après le lancement en octobre de plusieurs « personas » représentant quelques-unes des typologies de la clientèle, d'autres déclinaisons ont vu le jour :

- le père Noël TPC, pour promouvoir son action sur les marchés de Noël et souhaiter les vœux de fin d'année;
- le skieur pour promouvoir les loisirs d'hiver par le train et le bus.

C'est toute la force de cette idée créative : une campagne modulable, adaptable et personnalisable selon les périodes de l'année et les événements à mettre en avant.

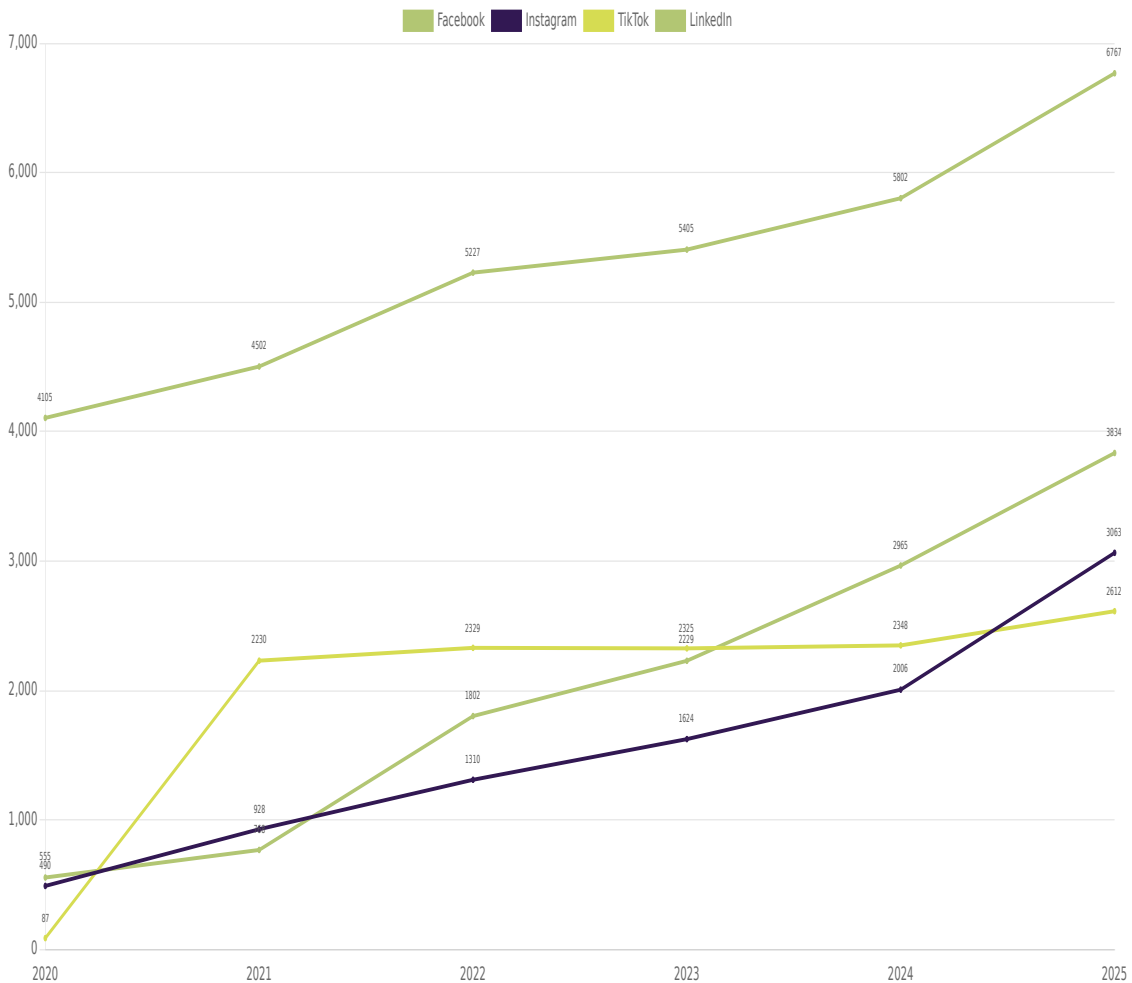


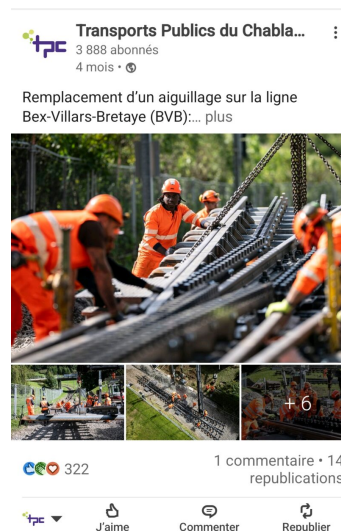
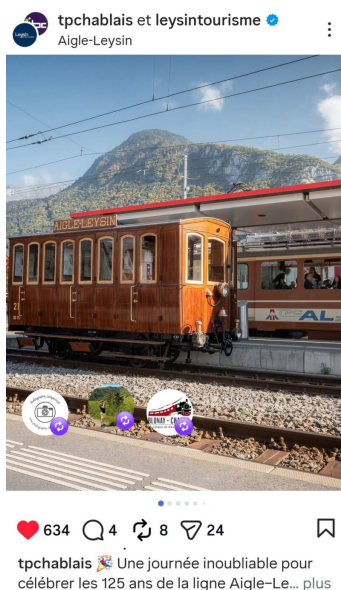
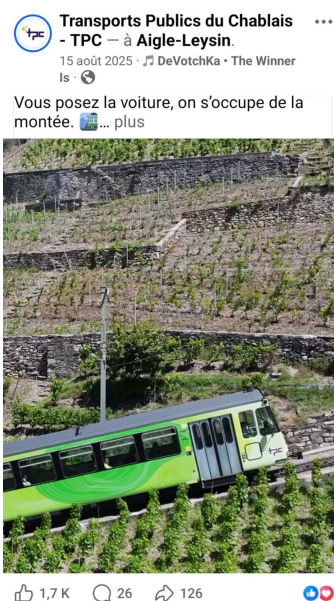
Réseaux sociaux: une vitrine attractive pour les TPC

Une attention particulière a été portée aux contenus des réseaux sociaux et à la régularité des publications en 2025 afin de poursuivre le développement des communautés des TPC.

Une campagne vidéo sur les métiers exercés au sein des TPC, menée par le marketing et soutenue par le département des Ressources humaines, a notamment été poursuivie en 2025. Ces vidéos d'une minute, diffusées sur les réseaux sociaux LinkedIn, Instagram, Facebook et TikTok ont pour objectif de mettre en lumière les nombreux métiers qui composent les TPC et de dévoiler un aspect inédit aux différents publics.

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.





Qualité et information voyageurs

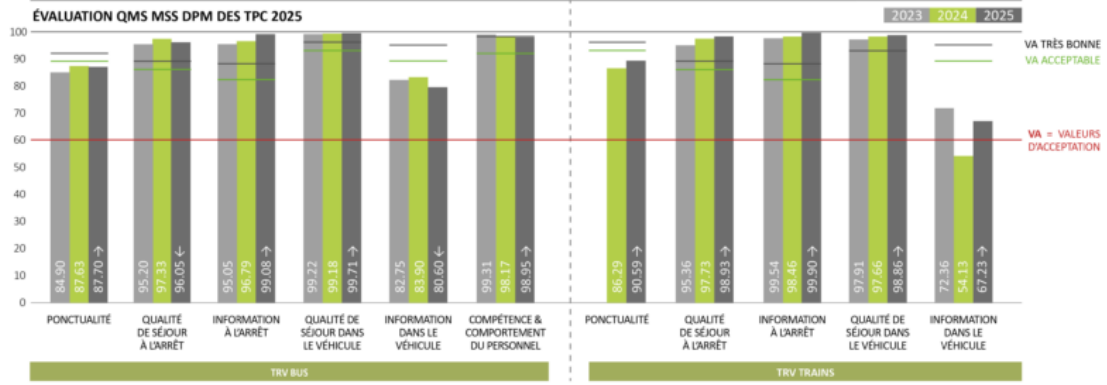
QMS – système de contrôle de la qualité

En comparaison avec une enquête de satisfaction client, le QMS mesure la qualité des prestations offertes par l'entreprise du point de vue des commanditaires. Les évaluations sont réalisées par des clients-mystères mandatés pour évaluer les prestations selon des critères bien précis. Le QMS existe depuis 2017.

En 2025, 1'476 points de contrôle ont été effectués sur le terrain par l'OFT sur les lignes des TPC. Globalement, les notes des différentes catégories restent sensiblement les mêmes. A noter tout de même, une baisse significative dans la catégorie « Information des clients dans le train ».

320'651 points de contrôle trains et bus ont été effectués de manière informatique. Ceci afin d'effectuer des contrôles de ponctualité. Ces données sont analysées en interne afin d'améliorer notre ponctualité.

Tout au long de l'année, diverses mesures ont été prises par notre service qualité qui contrôle régulièrement les rapports édités par les clients mystères. Aussi, les données en lien avec la ponctualité sont analysées et toutes ces actions permettent de corriger au plus vite ce qui peut l'être, afin d'éviter d'avoir plusieurs rapports sur un même thème.





2025 RAPPORT DE GESTION FINANCES

TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA

1 — SYNTHÈSE DES ASPECTS FINANCIERS

L'année 2025 boucle sur un résultat équilibré (bénéfice de CHF 131'450.-) Nous observons une hausse de 8.4% des produits d'exploitation par rapport à 2024, notamment grâce à un soutien accru des pouvoirs publics (+6.4 millions de francs). Dans le même temps, les charges d'exploitation ont été maîtrisées (augmentation de CHF 207'000.-).

Le point marquant de cet exercice 2025 concerne le poste des amortissements et provient du fait que nous avons procédé à un amortissement extraordinaire (3.1 millions de francs) sur deux rames ferroviaires non-conformes à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

2 — COMPTE DE RÉSULTATS

PRODUITS D'EXPLOITATION Les recettes du trafic ont augmenté de CHF 759'000.- en 2025 pour atteindre 14.6 millions de francs. Une augmentation réjouissante de la fréquentation, meilleure que celle de la branche, tant sur nos lignes de trains que sur nos lignes de bus, en est la principale raison.

Les autres prestations de transport connaissent également une augmentation de CHF 548'000.- (+37.1 %), tirées vers le haut par des événements particuliers comme les Championnats du monde de VTT ainsi que diverses manifestations d'institutions locales.

Les indemnités des pouvoirs publics, qui constituent une part prépondérante du financement des TPC, s'élèvent à 64.9 millions de francs en 2025, contre 58.4 millions de francs en 2024 (+11%). Cette augmentation demeure conforme aux montants budgétés. Le maintien de la qualité de la production de notre offre de transports a nécessité des indemnités supplémentaires de 2 millions de francs. Le solde s'explique par des moyens financiers supplémentaires nécessaires à l'entretien et à l'exploitation de nos ouvrages et installations ferroviaires (+4.5 millions de francs).

Concernant les autres produits, ceux-ci enregistrent une baisse conséquente (-1.2 million de francs), l'année 2024 étant marquée par l'indemnisation par nos assureurs de deux sinistres d'importance. L'année 2025 peut être considérée comme étant dans la norme.

Le produit des prestations propres activables progresse légèrement (+6%), le portefeuille de projets de travaux de modernisation et de renouvellement de notre réseau ferroviaire étant stable par rapport à 2024.

CHARGES D'EXPLOITATION Les charges d'exploitation atteignent 65.8 millions de francs, stables par rapport par rapport à l'exercice précédent (+0.3 %).

Les charges d'énergie et de matières sont en baisse pour deux raisons principales : la première provient de la baisse du carburant diesel de 7 % entre 2024 et 2025, la seconde du fait que le tarif de fourniture d'énergie de traction ferroviaire a diminué de 20 % par rapport à 2024.

Les charges d'entretien sont en nette diminution en 2025 (-1.7 million de francs). Nous avons en effet procédé à une revalorisation de notre stock sur la base de critères mis à jour. L'impact se fera uniquement sur l'exercice 2025.

Les charges de personnel augmentent de 1 million de francs en raison de la progression de notre effectif, notamment dans le secteur de l'infrastructure. Comme l'année dernière, nous avons à nouveau renforcé nos équipes pour faire face aux besoins accrus de maintenance et de développement du réseau.

Les charges des assurances, des taxes et indemnités connaissent une hausse conséquente (+1.5 million de francs). Plusieurs raisons expliquent cette variation. Nous avons renouvelé notre contrat d'assurance choses et, le marché de l'assurance s'étant tendu, la prime liée à ce contrat a augmenté. Les charges de commissions sont en hausse, en lien avec l'augmentation des recettes voyageurs. Pour terminer, les indemnités des pouvoirs publics étant en hausse, la réduction de l'impôt préalable sur la TVA sur les activités subventionnées l'est également.

Les autres postes de charges d'exploitation (charges de prestations, de location, d'administration et d'informatique, publicitaires) sont stables par rapport à l'exercice 2024.

AMORTISSEMENTS Les amortissements pour 2025 s'élèvent à 21.1 millions de francs, en forte hausse par rapport à 2024 (+37%). Cette augmentation s'explique en grande partie par le fait que nous avons procédé à un amortissement extraordinaire (3.1 millions de francs) sur deux rames ferroviaires. Cet amortissement est la résultante de la perte de la valeur d'utilité de ces rames à la suite de l'arrivée du nouveau matériel roulant de la ligne Aigle - Le Sépey - Les Diablerets et de leur non-conformité en lien avec la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

RÉSULTATS FINANCIERS ET EXCEPTIONNELS Les charges et produits financiers augmentent de CHF 517'000.- en 2025, expliqués par le financement de la première tranche du futur matériel roulant des lignes Aigle - Leysin et Bex - Villars-sur-Ollon - Col-de-Bretaye.

3 — BILAN

Au 31 décembre 2025, le bilan des TPC se dresse à 421.5 millions de francs, en hausse de 19.4 % par rapport à l'année précédente.

Les liquidités affichent une diminution de 6.9 millions de francs pour atteindre 25.6 millions de francs (-21.2%). Cette diminution s'explique par le fait que nous avons réglé une grande partie de nos factures fournisseurs avant la fin de l'année.

Les créances sont en augmentation de 3.6 millions de francs, les factures d'indemnités ayant été envoyées tardivement de notre part en fin d'année et donc non réglées à la date de la clôture.

Le stock de matériel a progressé de 1.5 million de francs. Nous avons en effet procédé à une revalorisation de notre stock sur la base de critères mis à jour.

Les actifs de régularisation augmentent de 2.9 millions de francs, certaines négociations avec des partenaires importants restant ouvertes au 31 décembre 2025.

Les immobilisations corporelles nettes sont stables par rapport à 2024.

Les immobilisations en construction progressent de 73.9 millions de francs. Le paiement de la première tranche des 13 futures rames sur les lignes Aigle – Leysin (AL) et Bex – Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye (BVB) pour 48.7 millions de francs en explique la plus grande partie. Le solde est issu des travaux pour la mise à niveau et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Au niveau du passif, les dettes à court terme diminuent de 9.8 millions de francs pour atteindre 20.3 millions de francs. Comme mentionné au point lié aux liquidités, ceci s'explique par le fait que nous avons réglé une grande partie de nos factures fournisseurs avant la fin de l'année.

Les dettes et prêts à long terme augmentent de 45.4 millions de francs, principalement en raison du financement de la première tranche des 13 rames de l'AL et du BVB.

Les autres dettes à long terme poursuivent leur croissance de 33 millions de francs, atteignant 272 millions de francs, en lien avec le financement des investissements du secteur de l'infrastructure par les pouvoirs publics.

Les fonds propres restent stables à 18.3 millions de francs, conséquence directe du résultat de l'exercice.

4 — TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

Valeurs hors secteur Infrastructure										En CHF
	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES	
	ETAT AU 31.12.24	ENTRÉES EN 2025	SORTIES EN 2025	ETAT AU 31.12.25	ETAT AU 31.12.24	AUGMENTATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.25	ETAT AU 31.12.25	
Biens-fonds et bâtiments	19'733'335	136'000	-640'000	19'229'335	7'812'057	406'349	-145'069	8'073'337	11'155'998	
Installations	579'000	-	-	579'000	115'800	28'950	-	144'750	434'250	
Machines, appareils et équipements	5'668'150	88'500	-	5'756'650	3'353'186	832'507	-	4'185'693	1'570'957	
Véhicules ferroviaires	134'569'463	183'600	-2'012'200	132'740'863	78'725'522	7'622'900	-2'012'200	84'336'222	48'404'642	
Véhicules routiers	18'457'550	89'500	-1'166'300	17'380'750	12'002'048	1'711'286	-1'166'300	12'547'034	4'833'716	
Véhicules de service	263'400	46'300	-	309'700	153'250	24'928	-	178'178	131'522	
TOTAL	179'270'898	543'900	-3'818'500	175'996'298	102'161'864	10'626'920	-3'323'569	109'465'215	66'531'083	

Valeurs du secteur Infrastructure										En CHF
	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES	
	ETAT AU 31.12.24	ENTRÉES EN 2025	SORTIES EN 2025	ETAT AU 31.12.25	ETAT AU 31.12.24	AUGMENTATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.25	ETAT AU 31.12.25	
Biens-fonds et bâtiments 000	15'349'474	417'000	-	15'766'474	6'849'881	382'028	-	7'231'909	8'534'566	
Ouvrages d'art 100	31'571'514	5'613'000	-	37'184'514	10'550'494	875'475	-	11'425'969	25'758'545	
Voie ferrée 200	88'208'871	4'379'000	-	92'587'871	46'088'073	3'192'725	-	49'280'798	43'307'073	
Installations de courant de traction 300	36'485'773	870'000	-	37'355'773	20'167'696	942'862	-	21'110'558	16'245'215	
Installation de sécurité 400	41'706'217	35'000	-	41'741'217	25'664'241	1'991'083	-	27'655'324	14'085'893	
Installations basse tension 500	1'348'502	-	-	1'348'502	1'348'502	-	-	1'348'502	-	
Installations d'accueil 600	11'920'791	1'216'500	-	13'137'291	3'670'976	496'787	-	4'167'763	8'969'528	
Véhicules 700	10'926'172	269'100	-103'000	11'092'272	3'936'625	371'548	-41'166	4'267'006	6'825'266	
Moyens d'exploitation et divers 800	10'867'317	1'415'000	-12'500	12'269'817	6'496'126	897'142	-12'500	7'380'768	4'889'049	
TOTAL	248'384'631	14'214'600	-115'500	262'483'731	124'772'613	9'149'649	-53'666	133'868'596	128'615'135	
TOTAL TPC	427'655'529	14'758'500	-3'934'000	438'480'029	226'934'476	19'776'569	-3'377'234	243'333'811	195'146'218	

6 — RÉSULTATS DES SECTEURS OITRV

L'ordonnance sur l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV) définit 4 secteurs d'activités pour les entreprises de transport, soit le trafic régional voyageurs par train et bus (TRV), l'infrastructure ferroviaire, 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 TRV termine l'année sur une perte de CHF 1'418'966.-. Cette perte s'explique en grande partie par l'amortissement extraordinaire de 3.1 millions de francs, compensé par la valorisation du stock de 1.5 million de francs.

Le secteur Infrastructure finit l'année avec un bénéfice de CHF 641'094.-. La diminution des coûts d'énergie de traction en est la principale raison.

Le secteur Autres offres de transports (ligne touristique de Villars-sur-Ollon – Col-de-Bretaye, lignes urbaines Mobi-Chablais et MobiAlpes notamment) se soldent par un bénéfice de CHF 887'562.-. L'explication réside dans le fait que nous avons connu une excellente saison touristique et que les recettes issues des conventions avec nos partenaires touristiques ont été nettement meilleures que prévu.

Les prestations annexes, hors secteurs subventionnés, laissent apparaître un bénéfice de CHF 21'760.-, soutenu par un bon de nos prestations d'excursion et de navettes pour des tiers.

RÉSULTAT PAR SECTEUR SELON L'OITRV

En CHF

SECTEUR	TRV	INFRASTRUCTURE	AUTRES OFFRES	PREST. ANNEXES	RÉEL 31.12.25
Produits commerciaux	10'052'920	5'701'560	5'835'179	1'504'243	23'093'901
Total des coûts imputables	39'772'239	25'931'015	20'672'363	1'482'483	87'858'100
Coûts non couverts	29'719'319	20'229'455	14'837'184	-21'760	64'764'199
Indemnités	-28'300'353	-20'870'549	-15'724'746	-	-64'895'649
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)	-1'418'966	641'094	887'562	21'760	131'450

9 — 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 l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV) 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 l'indemnisation et la présentation des comptes du transport régional de voyageurs (OITRV), soit des amortissements linéaires et en général pour les durées suivantes :

Terrains	-
Bâtiments	de 10 à 100 ans
Ouvrages d'art (ponts, tunnels)	de 80 à 150 ans
Voies ferrées	de 5 à 80 ans
Installations du courant de traction	de 5 à 80 ans
Installations de sécurité	de 2 à 70 ans
Installations à basse tension	de 2 à 40 ans
Installations d'accueil	de 15 à 100 ans
Moyens d'exploitation et divers	de 2 à 50 ans
Véhicules ferroviaires	de 14 à 40 ans
Véhicules routiers	de 7 à 16 ans

Les durées d'amortissement ci-avant 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 supérieur ou égal 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 des employé-e-s des TPC est assurée par Profelia. Le taux de couverture au 31 décembre 2025 a atteint 110.8%. La caisse de prévoyance des TPC est gérée de manière paritaire entre employé-es et employeur.

10 — DÉTAIL DES NOTES

	2025	2024
1 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES		
Avance fonds de caisse	2'800	8'718
Participations minoritaires	180'001	180'001
« RailTech SA »	155'000	155'000
« RAILplus AG »	12'000	12'000
« Régions Dents du Midi SA »	8'000	8'000
Société coopérative « Alpes Vaudoises »	5'000	5'000
Divers	1	1
Prêt à la société « Restaurant du Col de Bretaye SA »	50'000	50'000
Prêt à la société « RailTech SA »	100'000	100'000
Dont postposé	100'000	100'000
Valeur au 31 décembre	332'801	338'719
2 IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION		
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « HORS SECTEUR INFRASTRUCTURE »		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	2'439'242	22'587'436
Investissements	49'013'024	3'643'299
Transfert aux comptes des immobilisations	-1'311'547	-23'154'487
Transfert aux comptes de résultat	-102'159	-637'007
Valeur au 31 décembre	50'038'560	2'439'242
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « INFRASTRUCTURE »		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	113'976'157	78'672'307
Contribution de tiers au 1 ^{er} janvier	-11'413'239	-4'773'026
Valeur nette au 1 ^{er} janvier	102'562'919	73'899'281
Investissements	45'443'449	42'597'991
<i>dont prestations propres activables</i>	5'337'195	5'033'582
Contribution de tiers de l'exercice	-3'110'315	-6'640'212
Transfert aux comptes des immobilisations	-14'756'260	-6'947'000
Transfert aux comptes de résultat	-1'306'660	-347'141
Valeur nette au 31 décembre	128'833'133	102'562'919
IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION CUMULÉES		
Valeur brute au 1 ^{er} janvier	116'415'399	101'259'743
Contribution de tiers au 1 ^{er} janvier	-11'413'239	-4'773'026
Valeur nette au 1 ^{er} janvier	105'002'161	96'486'717
Investissements	94'264'013	46'241'291
<i>dont prestations propres activables</i>	5'337'195	5'033'582
Contributions de tiers	-3'110'315	-6'640'212
Transfert aux comptes des immobilisations	-15'875'347	-30'101'487
Transfert aux comptes de résultat	-1'408'819	-984'148
Valeur comptable au 31 décembre	178'871'693	105'002'161
3 CAPITAUX ÉTRANGERS À COURT TERME		
DETTES À COURT TERME DES POUVOIRS PUBLICS		
Contributions des pouvoirs publics remboursables	1'653'598	1'653'595
Valeur comptable au 31 décembre	1'653'598	1'653'595
DETTES À COURT TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS		
Emprunt UBS rames GTW - AOMC	1'530'000	1'530'000
Emprunt UBS rames 470 - ASD	861'566	861'566
Emprunt BCV Leasing Bus	298'400	298'400
Emprunt BCV Leasing Bus 2	525'800	525'800
Emprunt BCV Leasing Bus 3	396'300	396'300
Emprunt BCV ZBMS	123'100	123'100
Valeur comptable au 31 décembre	3'735'166	3'735'166
AUTRES DETTES À COURT TERME		
Dettes Fournisseurs	10'882'840	22'566'817
Dettes envers les institutions de prévoyance	322'062	-
Autres dettes à court terme	3'700'670	2'103'108
Valeur comptable au 31 décembre	14'905'572	24'669'925
DETTES À COURT TERME CUMULÉES		
Valeur comptable au 31 décembre	20'294'336	30'058'686

SÉPARATION DU SECTEUR INFRASTRUCTURE

11 — COMPTE DE RÉSULTAT PAR SECTEUR

en CHF

RÉSULTAT PAR SECTEUR	TRV	INFRASTRUCTURE	AUTRES OFFRES	PREST. ANNEXES	RÉEL 31.12.25
Produits du transport	9'775'991	-	4'903'743		14'679'733
Autres produits	276'929	478'517	931'436	1'504'243	3'191'125
Revenus du prix du sillon	-	5'223'042	-	-	5'223'042
Total des produits	10'052'920	5'701'560	5'835'179	1'504'243	23'093'901
Coûts de la conduite des trains et bus	11'556'079	-	9'838'863	542'976	21'937'918
Coûts de la vente et distribution	3'734'115	-	1'952'268	-	5'686'383
Coûts des véhicules (hors amort.)	6'418'529	-	3'266'965	151'715	9'837'209
Frais administration	3'626'703	1'940'959	2'067'163	135'148	7'769'973
Coûts du sillon	4'555'224	-	667'819	-	5'223'042
Autres charges d'exploitation	1'602'438	4'019'881	1'864'022	602'808	8'089'149
Coûts d'amortissements & CINA	8'279'152	10'456'309	1'015'262	49'836	19'800'559
Frais d'entretien et personnel	-	7'735'779	-	-	7'735'779
Coûts de la régulation du trafic	-	1'778'087	-	-	1'778'087
Total des coûts	39'772'239	25'931'015	20'672'363	1'482'483	87'858'100
Coûts non couverts	29'719'319	20'229'455	14'837'184	-21'760	64'764'199
Indemnités	-28'300'353	-20'870'549	-15'724'746	-	-64'895'649
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)	-1'418'966	641'094	887'562	21'760	131'450

13 — TABLEAU DÉTAILLÉ DES IMMOBILISATIONS DU SECTEUR INFRASTRUCTURE

en CHF

	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS			VALEURS RÉSIDUELLES	
	ETAT AU 31.12.24	ENTRÉES EN 2025	SORTIES EN 2025	ETAT AU EN 2025	ETAT AU 31.12.24	AUGMEN- TATION	DIMINUTION	ETAT AU 31.12.25	ETAT AU 31.12.25
000 Batiments et terrains	15'349'474	417'000	-	15'766'474	6'849'881	382'028	-	7'231'909	8'534'565
100 Ouvrages d'art	31'571'514	5'613'000	-	37'184'514	10'550'494	875'475	-	11'425'969	25'758'545
Ponts	14'063'510	208'000	-	14'271'510	5'536'413	195'678	-	5'732'091	8'539'419
Tunnels	9'955'176	1'550'000	-	11'505'176	3'262'108	142'661	-	3'404'769	8'100'407
Autres ouvrages d'art	7'552'828	3'855'000	-	11'407'828	1'751'974	537'135	-	2'289'109	9'118'719
200 Voie ferrée	88'208'871	4'379'000	-	92'587'871	46'088'073	3'192'725	-	49'280'798	43'307'073
Voies	76'386'226	3'520'000	-	79'906'226	39'523'164	2'804'074	-	42'327'239	37'578'987
Appareils de voie	8'458'947	648'000	-	9'106'947	4'391'521	266'728	-	4'658'249	4'448'698
Autres installations voie ferrée	3'363'698	211'000	-	3'574'698	2'173'388	121'923	-	2'295'310	1'279'388
300 Installations de courant de traction	36'485'773	870'000	-	37'355'773	20'167'696	942'862	-	21'110'558	16'245'215
Lignes de contact	27'641'756	870'000	-	28'511'756	13'492'230	708'441	-	14'200'672	14'311'084
Autres installations de courant de traction	8'844'017	-	-	8'844'017	6'675'466	234'420	-	6'909'886	1'934'131
400 Installations de sécurité	41'706'217	35'000	-	41'741'217	25'664'241	1'991'083	-	27'655'324	14'085'893
Postes d'enclenchement	34'294'987	-	-	34'294'987	22'778'898	1'676'493	-	24'455'391	9'839'596
Autres installations de sécurité	7'411'230	35'000	-	7'446'230	2'885'342	314'590	-	3'199'933	4'246'297
500 Installation à basse tension	1'348'502	-	-	1'348'502	1'348'502	-	-	1'348'502	-
Consommateurs à basse tension	1'348'502	-	-	1'348'502	1'348'502	-	-	1'348'502	-
600 Installations d'accueil	11'920'791	1'216'500	-	13'137'291	3'670'976	496'787	-	4'167'763	8'969'528
Quais et accès	11'084'791	616'500	-	11'701'291	3'296'745	350'486	-	3'647'231	8'054'060
Autres Installations d'accueil	836'000	600'000	-	1'436'000	374'231	146'301	-	520'532	915'468
700 Véhicules	10'926'172	269'100	-103'000	11'092'272	3'936'625	371'548	-41'166	4'267'006	6'825'266
Véhicules Infra Rail	9'621'933	-	-	9'621'933	2'786'551	285'040	-	3'071'592	6'550'341
Véhicules service	1'304'239	269'100	-103'000	1'470'339	1'150'073	86'507	-41'166	1'195'415	274'924
800 Moyens d'exploitation et divers	10'867'317	1'415'000	-12'500	12'269'817	6'496'126	897'142	-12'500	7'380'768	4'889'049
TOTAL	248'384'631	14'214'600	-115'500	262'483'731	124'772'613	9'149'649	-53'666	133'868'596	128'615'135

12 — 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 2025, 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 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-Luc Wassmer
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

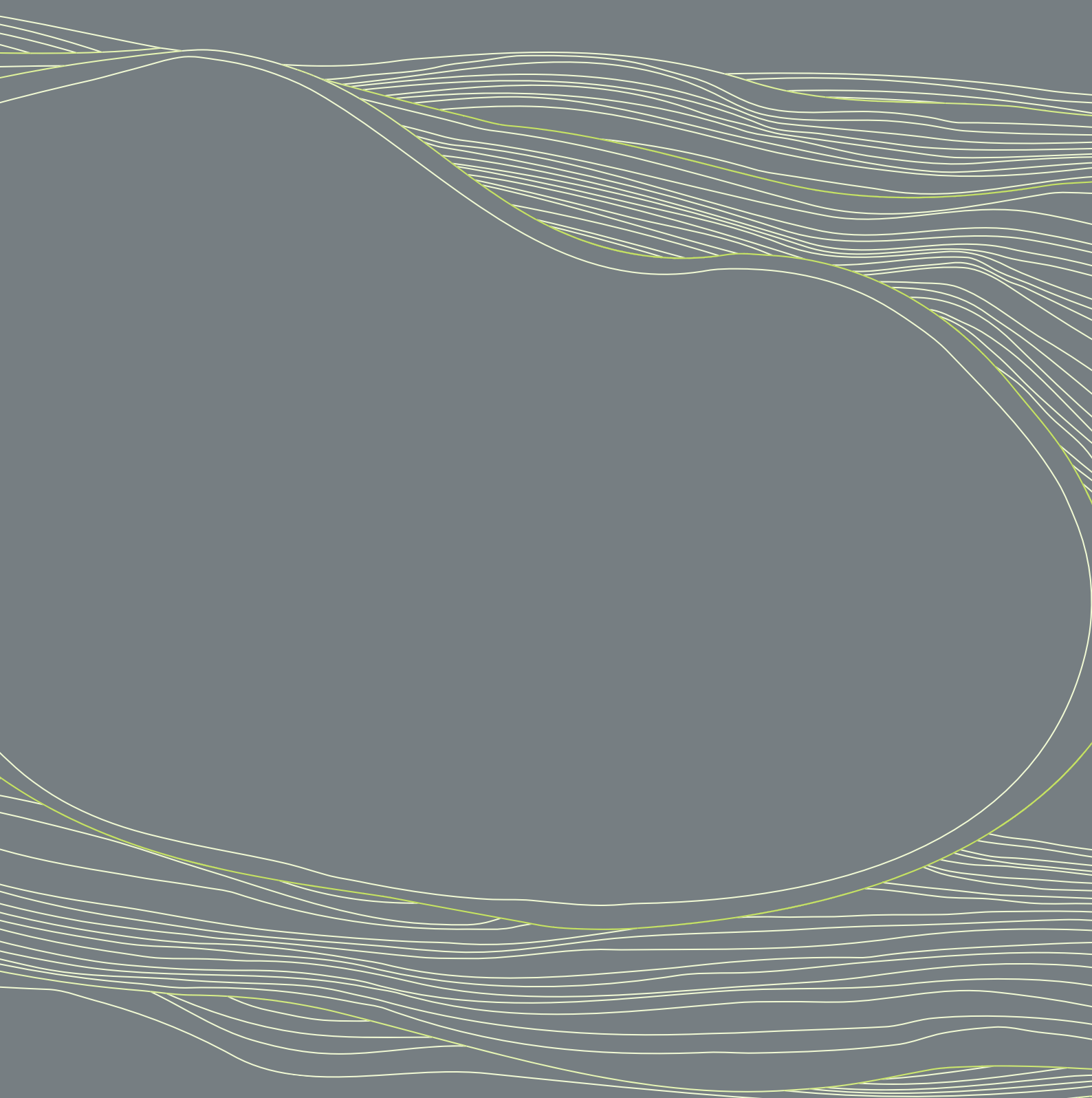

Edouard Clergue
Expert-réviseur agréé

Lausanne, le 30 avril 2026



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