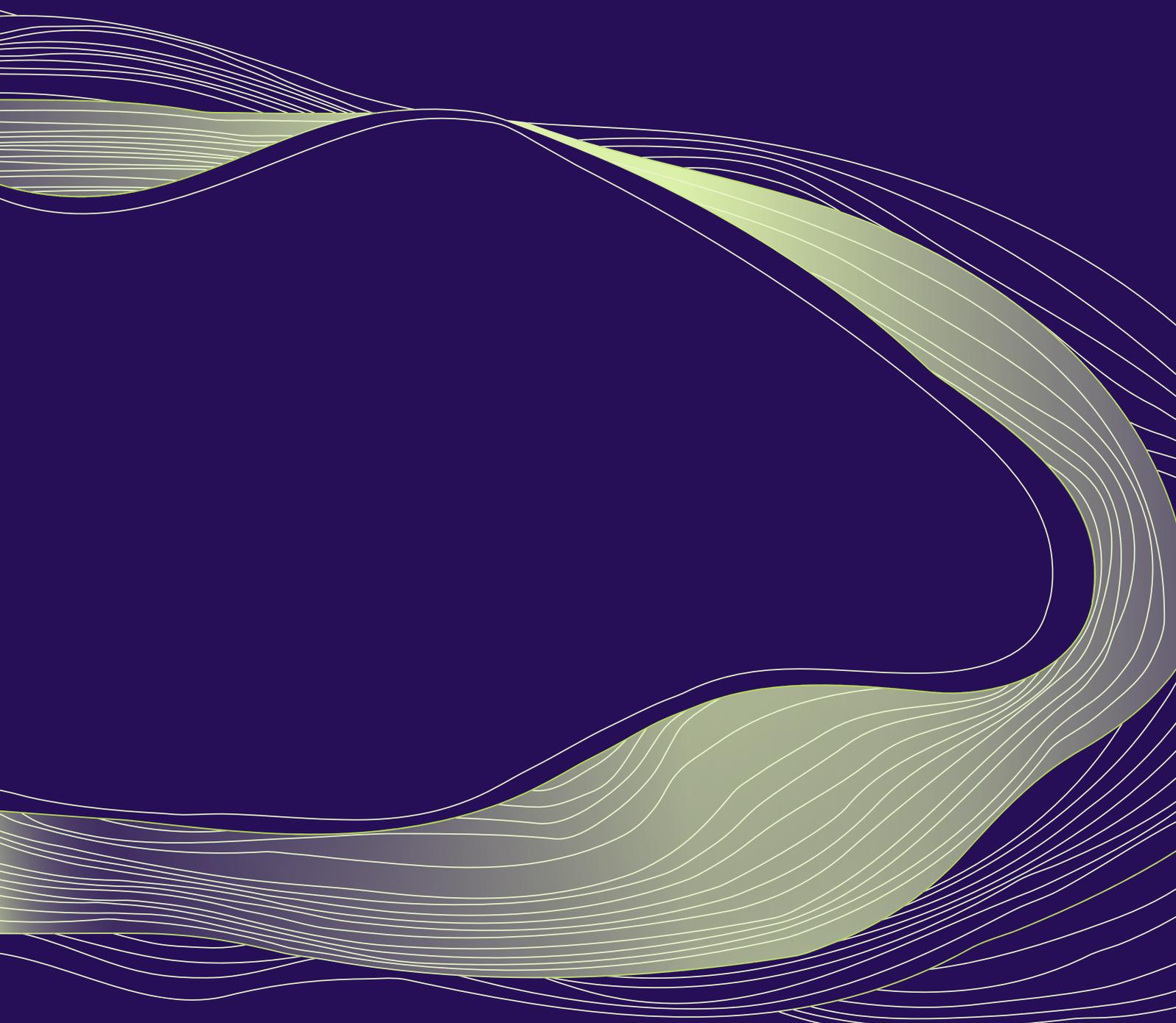


2022 RAPPORT DE GESTION

TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA



Votre partenaire
mobilité

Ce rapport est illustré par des images de divers événements et partenariats mobilité organisés toute l'année sur l'ensemble du réseau TPC.

Sur une initiative de l'équipe du BVB, le tram de Noël a circulé entre Gryon et Villars

décembre 2022



1-64

BILLET DU PRÉSIDENT 4

ORGANES DE LA SOCIÉTÉ 6

1 — Conseil d'administration 6

2 — Direction 8

3 — Organe de révision 8

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 9

CONSEIL D'ADMINISTRATION 9

ORGANIGRAMME 10

DIRECTION 12

1 — Organisation de l'entreprise 12

2 — Qualité, Santé/Sécurité et
Environnement (QSE) 14

RESSOURCES HUMAINES 15

1 — Rétrospective 15

2 — Caisse de pensions 17

DÉVELOPPEMENT 19

1 — Développement de l'offre 19

2 — Informatique et télécommunications 22

FINANCES 51

Secteur immobilier 51

1 — Synthèse des aspects financiers 52

2 — Compte de résultats 52

3 — Bilan 54

4 — Tableau des immobilisations 56

5 — Tableau de flux de trésorerie 57

6 — Résultats des secteurs OCEC 58

7 — Attribution du bénéfice 59

8 — Annexe aux comptes 60

Détail des notes 62

9 — Rapport de l'Organe de révision 64

VOYAGEURS 24

Avalanche du 2 février 2022 24

1 — Planification 26

2 — Flotte 30

3 — Production 33

INFRASTRUCTURE 35

1 — Etudes et projets 35

2 — Gestion de l'infrastructure 37

3 — Entretien 40

4 — Gestion du trafic 41

SERVICE CLIENTS 44

1 — Marketing 44

2 — Distribution 47

3 — Qualité et

information voyageurs 48

4 — viSio 49

BILLET DU PRÉSIDENT



**OLIVIER
FRANÇAIS**

Lors de ma nomination à la présidence des TPC, la première étape fut d'aller à la découverte des infrastructures ferroviaires et routières qui composent l'entreprise, permettant aussi la rencontre de plusieurs collaborateurs-trices aux compétences diverses, passionné-e-s par leur métier. La visite de plusieurs bâtiments et dépôts sur tout le territoire chablaisien m'a permis d'apprécier la dimension de l'entreprise sans aucun doute peu connue du grand public. Mes échanges avec plusieurs acteurs politiques m'ont confirmé les ambitions des communes et leur soutien aux projets de développement.

Un constat : une vaste entreprise ambitieuse et dûment implantée dans sa région.

Elle chemine entre plaine et montagnes, relie les villes et villages mais aussi, depuis peu les régions moins peuplées. Quant à l'aspect temporel, il est agréable d'apprécier le savoir-faire riche, issu d'anciennes générations formatrices, couplé à la technologie des nouveaux arrivés. Il en va de même dans le matériel roulant, aujourd'hui encore les véhicules du passé, côtoient les plus récents et s'apprentent à accueillir ceux de dernière génération. Il y a aussi lieu de remercier les personnes rencontrées durant ces derniers mois, certaines enthousiastes et porteuses des projets et du développement que connaît aujourd'hui les TPC, d'autres plus prudentes, voire critiques mais toujours positives. Ce qu'elles ont en commun, une volonté forte d'avancer sans perdre de vue un développement durable des transports publics.

Fort de ce constat résolument positif pour mon entrée en fonction, les TPC ont cependant rencontré quelques difficultés en 2022. Le développement du réseau MobiChablais avec l'intégration de quatre nouvelles communes ainsi que celle de transports scolaires dédiés dans les courses de ligne le 12 décembre 2021 a permis aux TPC de croître et d'améliorer de nombreuses correspondances dans ces régions. Cependant, il a fallu parfois corriger certains parcours, adapter des horaires, changer les véhicules souvent trop petits pour certaines lignes au fort succès immédiat ou même doubler des prestations. L'accroissement de notre réseau est également dû à la reprise de six lignes vaudoises de CarPostal.

Afin de conserver la confiance de nos mandataires et de nos usagers-gêres et surtout de pouvoir offrir un transport de qualité, la direction, soutenue par le Conseil d'administration, a décidé à l'automne d'entamer une période de consolidation de la société, et ceci jusqu'au changement d'horaire de 2025. Les TPC ne s'arrêtent pas pour autant ! Nous allons, entre autres, œuvrer à améliorer l'information voyageurs dans nos véhicules ainsi qu'à nos arrêts et mettre en place, avec l'aide de nos partenaires, un système tarifaire pour MobiChablais. La formation de nos chauffeurs-euses mais aussi de l'ensemble du personnel sera également mise en avant durant ce laps de temps.

**Si nous souhaitons
une phase de stabilisation,
c'est pour accueillir
au mieux les voyageurs
qui nous font confiance
et ils sont nombreux !**

Si nous souhaitons une phase de stabilisation, c'est pour accueillir au mieux les voyageurs-euses qui nous font confiance et ils sont nombreux ! En 2022, les TPC ont retrouvé la fréquentation d'avant pandémie et ceci sur presque toutes les lignes ferroviaires et routières. L'augmentation la plus réjouissante est certainement celle de l'Aigle-Leysin, due à l'accroissement de l'offre pour les pendulaires en fin de journée. Notons également le millionième passager du réseau MobiChablais ou encore la hausse de voyageurs-euses sur les lignes touristiques !

La seconde phase de la nouvelle offre MobiAlpes, entrée en vigueur le 11 décembre 2022, laisse aussi présager une forte croissance pour l'année en cours.

Du côté des finances, le résultat au 31 décembre 2022 montre un bénéfice de CHF 175'973.-. Il est à relever ici que les efforts conjoints entre Télé Villars-Gryon-Les Diablerets et les TPC pour le tourisme d'été ont été récompensés, avec une hausse des recettes sur cette période estivale en lien avec notre nouveau produit Dolce Vista.

Les TPC ne ménagent pas leurs efforts y compris dans le secteur de l'infrastructure, que cela soit au niveau des grands projets stratégiques ou des mises en conformité selon la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) ou des passages à niveau. En 2022, il a été procédé à la seconde mise à l'enquête du projet de Sécurisation de l'AOMC pour un coût de 180 millions de francs. Cette deuxième phase a été accompagnée de séances d'information à la population, d'une conférence de presse mais aussi de stands dans différents centres commerciaux Monthesians afin de pouvoir renseigner au mieux les habitant-e-s.

Du côté vaudois, les Leysenoud-e-s ont été conviés-ées à une deuxième séance d'information publique le 26 septembre 2022, en présence notamment de la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, concernant le projet de prolongement de la ligne de Leysin. Plus de 500 personnes ont assisté à cet échange qui marquait le début d'autres rencontres à venir tout au long de la progression du dossier. Sur le versant des Ormonts, c'est le projet de déplacement de la gare des Diablerets qui a reçu le soutien des autorités en fin d'année. Au sujet des mises en conformité LHand, celles-ci sont prises en compte sur tous les projets initiés et à venir.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée ici pour remercier toutes les personnes qui accompagnent cette entreprise et lui montrent la voie. Mes collègues du Conseil d'administration, la direction de l'entreprise mais aussi les collaborateurs-trices qui œuvrent chaque jour pour acheminer nos client-e-s à destination. Ma gratitude s'adresse également à nos commanditaires qui soutiennent le financement et le développement des transports publics.

OLIVIER FRANÇAIS
Président

1 — CONSEIL D'ADMINISTRATION



Maude Allora
Administratrice

NOMINATION Membre de droit, nommée par la commune chef-lieu du district d'Aigle, jusqu'au 31 décembre 2022
FORMATION-PARCOURS Laborantine en chimie, puis 20 ans en activité auprès de différentes entreprises pharmaceutiques. S'est occupée aussi de recherches et développement dans un laboratoire d'environnement
FONCTION ACTUELLE Municipale de la Commune d'Aigle
EXPÉRIENCES Membre du Comité technique du bus d'agglomération MobiChablais

Pierre Rochat
Administrateur, Membre du Comité d'audit

NOMINATION Membre privé, nommé par l'assemblée générale jusqu'à l'assemblée de 2024
FORMATION-PARCOURS Apprentissage, puis maîtrise fédérale bancaire avant de devenir cadre dans un établissement bancaire
FONCTION ACTUELLE Administrateur-délégué
EXPÉRIENCES Grandes connaissances financières



Jean-Marc Udriot
Administrateur, Membre du Comité d'audit et du Comité immobilier consultatif

NOMINATION Membre privé, nommé par l'assemblée générale jusqu'à l'assemblée de 2024
FORMATION-PARCOURS CFC de cuisinier, puis diplômé de l'Ecole hôtelière, il dirige ensuite plusieurs établissements hôteliers. En parallèle à son parcours hôtelier, il mène une carrière dans l'armée, de logisticien au grade de lieutenant-colonel
FONCTION ACTUELLE Président de Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette SA, Syndic de la Commune de Leysin et Député au Grand Conseil vaudois depuis le 1^{er} juillet 2022,
EXPÉRIENCES Vice-président de Vaud Promotion



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



Olivier François
Président du Conseil d'administration
Président du Comité de nomination et rémunération

NOMINATION Membre de droit, nommé par le Conseil d'Etat vaudois jusqu'au 30 juin 2025
FORMATION-PARCOURS Ingénieur diplômé EPFL
FONCTION ACTUELLE Conseiller aux Etats
EXPÉRIENCES Administrateur de sociétés parapubliques, Ingénieur conseil spécialisé en géotechnique et dangers naturels, Délégué Maître ouvrage de grands projets

Pascal Bovey
Administrateur,

Membre du Comité de nomination et rémunération

NOMINATION Membre de droit, nommé par le Conseil d'Etat valaisan jusqu'au 31 août 2024
FORMATION-PARCOURS Ingénieur civil EPFL, spécialiste en planification des transports. A travaillé dans le privé, ainsi qu'à l'Etat du Valais, aux CFF – division Voyageurs et à l'Etat de Vaud. Formation complémentaire (en cours) pour les administrateurs de sociétés suisses
FONCTION ACTUELLE Ingénieur EPFL spécialisé dans le domaine de la mobilité, actif comme consultant indépendant.
EXPÉRIENCES Administrateur dans deux sociétés actives dans les transports publics. Membre actif dans plusieurs associations liées à la promotion des transports publics et de leurs infrastructures



Carole Delisle

Secrétaire du Conseil d'administration

NOMINATION Désignée par les administrateurs-trice de la société



VP

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 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



S

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. Coursus 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. Membre du Comité du groupement suisse pour les régions de montagne SAB et de Canal9/Kanal 9. Administrateur de plusieurs sociétés
EXPÉRIENCES 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



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'Illiez depuis 2013, Conseiller communal de Val-d'Illiez de 2009 à 2012, Chef de projet - Robotique médicale / neurotechnologie
FONCTION ACTUELLE Président de la Commune de Val-d'Illiez
EXPÉRIENCES Administrateur de la Banque Raiffeisen de Val-d'Illiez-Champéry depuis 2005, Vice-président de la Banque Raiffeisen de Val-d'Illiez-Champéry depuis 2011, Administrateur de Radio Chablais SA de 2013 à 2021, Administrateur de 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



2 — DIRECTION



3 — ORGANE DE RÉVISION

BDO SA, Epalinges

24^E RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

LA VINGT-TROISIÈME assemblée générale des TPC s'est déroulée le 14 juin 2022, au Théâtre du Crochetan, à Monthey. Elle a été suivie par 125 actionnaires représentant 737'440 actions sur un total de 875'000 actions. L'assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes annuels 2021.

L'assemblée générale a décidé de renouveler le mandat de la société BDO SA, laquelle a accepté de fonctionner en tant qu'organe de révision pour l'exercice 2022.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SÉANCES Au cours de l'année 2022, le Conseil d'administration a tenu cinq 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 également réuni à quatre reprises pour traiter de manière détaillée :

- les comptes 2022, 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 2022 ;
- le budget 2023.

COMPOSITION

Départ de Frédéric Borloz et nomination d'Olivier Français

Président de l'entreprise depuis le 24 mars 2006, Frédéric Borloz a décidé de se retirer au 30 juin 2022, soit après 16 ans d'activité à cette fonction. Cette décision fait suite à son élection au Conseil d'Etat du Canton de Vaud le 10 avril 2022.

Afin de le remplacer, le Conseil d'Etat vaudois a nommé Olivier Français, Conseiller aux Etats, en tant que nouveau représentant du Canton au sein du Conseil d'administration des TPC. A la suite de cette nomination, le Conseil d'administration a élu Olivier Français à la présidence de l'entreprise. Son mandat a débuté le 1^{er} juillet 2022 pour trois ans.

Départ de Philippe Sauthier et nomination de Philippe Pasche

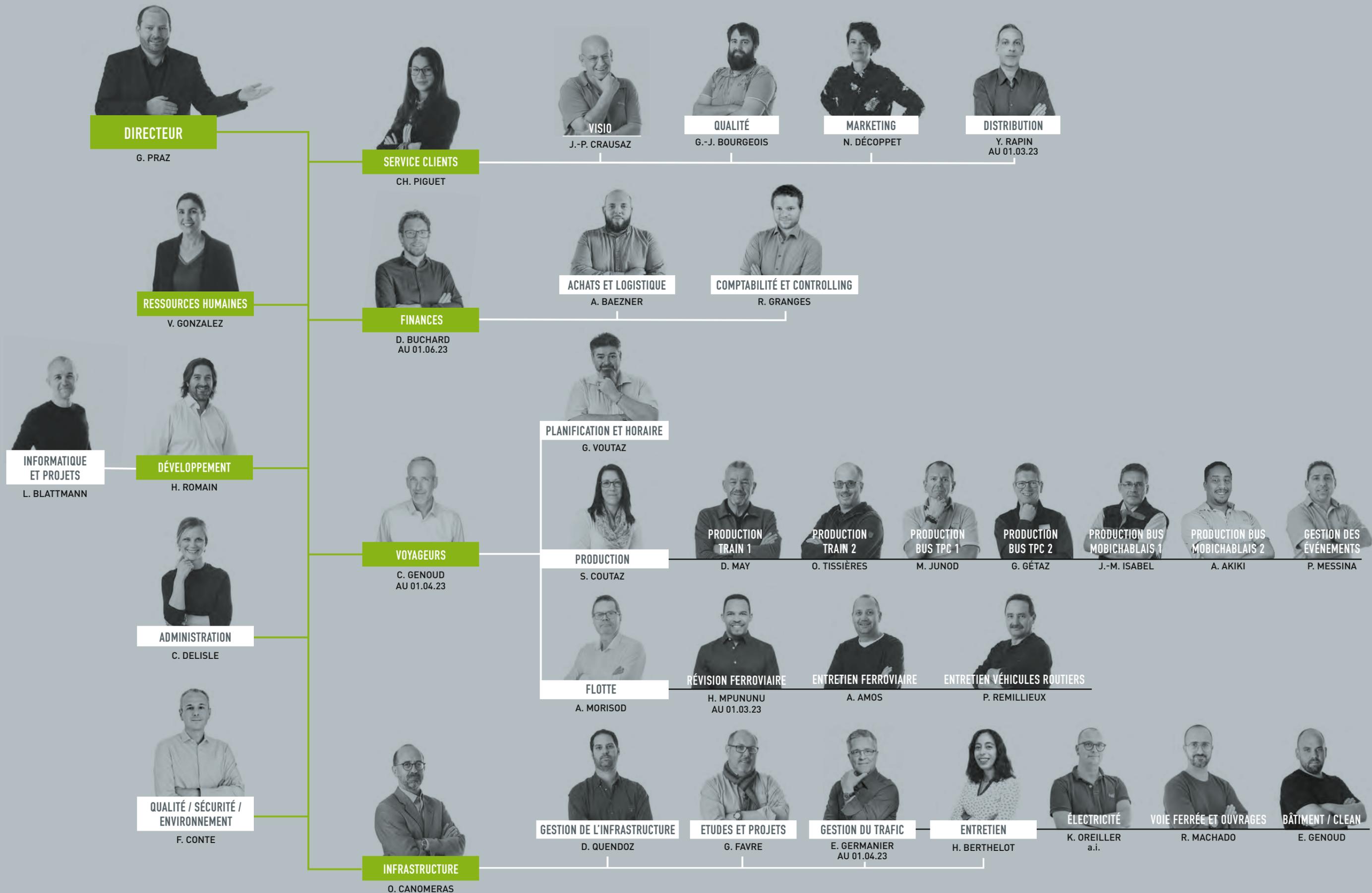
Philippe Pasche a été élu le 14 juin 2022 à l'assemblée générale en tant que représentant privé des actionnaires pour un mandat de trois ans. Il remplace Philippe Sauthier qui a démissionné de son poste d'administrateur après neuf ans.

Départ de Maude Allora et arrivée de Grégory Devaud

Afin de pouvoir siéger au CoPil de MobiChablais en qualité de représentante communale, Maude Allora a fait part de sa décision de quitter le Conseil d'administration au 31 décembre 2022. Il lui était, en effet, impossible d'occuper ces deux fonctions simultanément. La Commune d'Aigle a désigné l'actuel Syndic de la Commune d'Aigle, Grégory Devaud, pour la remplacer. Ce dernier siège, depuis le 1^{er} janvier 2023, comme administrateur, délégué de la commune chef-lieu du district d'Aigle.



Grégory Devaud



DIRECTION

1 — ORGANISATION DE L'ENTREPRISE

DÉPART DU CHEF DU DÉPARTEMENT VOYAGEURS ET SOUS-DIRECTEUR Pascal Fivaz, Sous-directeur et Chef du département Voyageurs a décidé de quitter ses fonctions le 31 juillet 2022. Il était entré aux TPC le 1^{er} janvier 2017 puis avait été nommé sous-directeur de l'entreprise dès le 1^{er} février 2018. Après avoir œuvré dans le domaine ferroviaire puis également routier aux TPC, Pascal Fivaz travaille désormais auprès de la CGN.

NAISSANCE DE L'ENTITÉ «ACHATS ET LOGISTIQUE» A l'annonce du départ à la retraite de notre responsable des achats et des magasins, la direction en a profité pour avoir une réflexion sur l'organisation de la logistique au sein de l'entreprise.

Notre société se développe et grandit considérablement, cependant il faut noter que la partie dédiée à l'exploitation des trains ne représente plus la même proportion de l'activité vis-à-vis d'autres secteurs comme le trafic routier ou l'infrastructure ferroviaire. Parallèlement, les contraintes liées à l'exploitation (sécurité, garantie de l'exploitation, normes) ainsi que les problématiques budgétaires et d'approvisionnement font naître de nouveaux défis.

La direction a donc décidé de réorganiser le service des achats et des magasins. Une nouvelle entité «Achats et logistique», comprenant également les logisticien-n-e-s a été créée et directement rattachée au département des finances. Ce service devra répondre à moyen terme aux besoins de l'ensemble des entités des TPC, de la distribution à l'infrastructure ferroviaire en passant par la flotte et l'informatique.

A la suite de l'incorporation de cette nouvelle unité au sein du département des finances, l'unité «Comptabilité et Controlling» a vu le jour afin de regrouper l'ensemble des activités de base des finances.

Il faut encore rajouter que la responsable de la gestion immobilière est elle aussi liée au département des finances.



«Achats
et logistique»,
une nouvelle entité
du département
des finances.

ANALYSE DU CLIMAT DE TRAVAIL ET RELATION CLIENTÈLE (BVB – GARE DE VILLARS) Ces dernières années, de nombreux changements ont été effectués sur la ligne BVB : suppression de la fonction de chef-fe de gare de Villars, gestion de la circulation des trains effectuée sur place reprise par le Centre de gestion du trafic à Aigle, ajout de courses supplémentaires, trains directs Bex – Bretaye, nouvelles rotations horaires pour le personnel et engagement d'une coordinatrice d'exploitation de la Gare de Villars au 1^{er} août 2022.

Ces actions, sur une période relativement courte, ont entraîné des difficultés et des incompréhensions qui impactaient l'efficacité de tous les acteurs concernés. Afin de favoriser la collaboration et prendre les mesures adéquates pour améliorer les échanges, le climat de travail et les prestations fournies à nos clients, la direction a souhaité obtenir un état des lieux de la situation.

A cet effet, elle a mandaté le Cabinet Siegenthaler Formation Sàrl à Vevey, qui a effectué une analyse du climat de travail et relation clientèle en réalisant des entretiens individuels durant le mois de septembre 2022 avec les collaborateurs-trices concerné-e-s (conducteurs-trices de train BVB, chauffeurs-euses de bus Villars, agents commerciaux de la gare de Villars, ainsi que leurs responsables). Une synthèse du rapport et des recommandations transmis à la direction a ensuite été présentée aux cadres, puis aux collaborateurs-trices concerné-e-s.

Sur cette base, des mesures à mettre en place ont été définies afin d'apporter des améliorations dès le début de la saison d'hiver 2022/2023. Des points intermédiaires pour évaluer la pertinence des mesures prises ont été effectués, et un bilan/évaluation sera effectué en fin de saison.

ORGANISATION EN GARE DE VILLARS Ces dernières années, le nombre de voyageurs-euses, marchandises (et déchets) ont fortement augmenté en gare de Villars. En tant qu'acteur touristique important de la station, les TPC se doivent d'assurer un service de qualité dans un environnement sécurisé.

Plusieurs mesures ont été prises par l'entreprise dont l'engagement de Sandra Marro comme coordinatrice d'exploitation et principale interlocutrice des partenaires pour toutes les activités opérationnelles en étroite collaboration avec les services internes concernés. Un système de commandes/livraisons de marchandises via une application a également été mis en place.

Au niveau sécurité, les flux de personnes, véhicules et marchandises ont été séparés et la circulation a été modifiée pour la saison d'hiver de décembre 2022.

AUDITS INTERNES Trois audits internes ont été conduits en 2022 sur les processus de l'infrastructure : I1 - Gestion de l'infrastructure, I2 - Entretien de l'infrastructure et I3 - Etudes et Projets. Ils ont mis en évidence des pistes de progrès qui nous permettront de continuer à améliorer notre système de gestion de la sécurité (SGS). Deux audits chez nos sous-traitants ont également été réalisés. L'objectif est de s'assurer que les prestations que nous délégons respectent le cahier des charges et la réglementation applicable.

RESSOURCES HUMAINES

2 — QUALITÉ, SANTÉ/SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT (QSE)

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS PROFESSIONNELS

| Années | Nbre d'accidents | Taux de fréquence | Evolution |
|--------|------------------|-------------------|-----------|
| 2020 | 17 | 2.99 | - |
| 2021 | 17 | 2.76 | - 7.7 % |
| 2022 | 18 | 2.68 | - 2.9 % |

ÉVOLUTION DES JOURS D'ARRÊTS DE TRAVAIL

| Années | Nbre de jours d'arrêt | Taux de gravité | Evolution |
|--------|-----------------------|-----------------|-----------|
| 2020 | 124 | 178 | - |
| 2021 | 232 | 306 | + 72 % |
| 2022 | 396 | 478 | + 56 % |

L'année 2022 s'est terminée avec 18 accidents professionnels et plus de 390 jours d'arrêt de travail. Ces résultats se traduisent par des taux de fréquence et des taux de gravité élevés. Même si le taux de fréquence des accidents de travail continue de diminuer en 2022, la gravité de ces derniers progresse.

Cette année encore, les accidents les plus fréquents ont été les chutes de plain-pied qui représentaient à elles seules près de 30% des cas.

LANCEMENT D'UN PROGRAMME D'AMÉLIORATION DE LA CULTURE SÉCURITÉ

En 2022, la direction a décidé de renforcer la culture de la sécurité de l'entreprise en lançant un programme de sensibilisation intitulé «G05, 5 minutes pour la sécurité». L'ensemble des collaborateurs-trices sont invité-es chaque semaine à participer à ce programme orienté sur la vigilance partagée dont le but est d'agir sur les comportements. Plus de la moitié de la campagne de sensibilisation a été réalisée en 2022 et environ 65 % des collaborateurs-trices de l'entreprise y participent assidument chaque semaine.

SENSIBILISATION AUX DANGERS FERROVIAIRES

Les TPC ont participé à l'exercice annuel de sauvetage organisé par TVGD (Télé Villars-Gryon-Les Diablerets) le 5 octobre 2022. L'objectif était d'intégrer la problématique ferroviaire dans le scénario de sauvetage imaginé par TVGD. Celui-ci consistait en l'évacuation de la totalité du télésiège de Chamossaire bloqué au-dessus de la voie ferrée. Pour cela, les équipes des TPC ont dû déclencher et mettre en sécurité la ligne de contact avant que les équipes de sauvetage ne puissent intervenir. Cet exercice met en évidence l'importance de la rapidité de notre intervention pour permettre aux équipes sur place de secourir les personnes coincées sur le télésiège le plus vite possible et en toute sécurité. Nous avons profité de cet évènement qui a rassemblé le secours alpin romand et l'équipe d'intervention d'urgence de TVGD pour organiser une sensibilisation aux dangers ferroviaires et distribuer de la documentation à ce sujet. Ainsi, c'est près de 60 personnes qui ont pu être sensibilisées par Joseph De Nuccio et Marco Tirocini afin que celles-ci puissent mieux appréhender les risques relatifs aux interventions d'urgences à proximité d'une voie ferrée.



Photo prise durant l'exercice de sauvetage annuel organisé par TVGD

1 — RÉTROSPECTIVE

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS

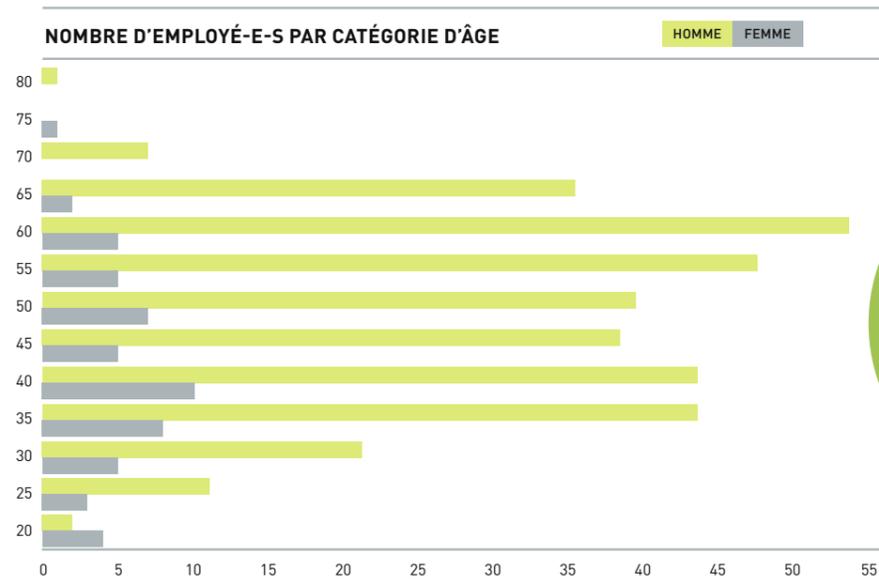
| Années | Nbre de collaborateurs-trices | Evolution |
|--------|-------------------------------|-----------|
| 2017 | 286 | + 20 |
| 2018 | 306 | + 23 |
| 2019 | 338 | + 32 |
| 2020 | 348 | + 10 |
| 2021 | 377 | + 29 |
| 2022 | 395 | + 18 |

La croissance de l'entreprise continue à générer des postes supplémentaires, notamment pour le personnel roulant.

NOUVELLE CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL D'ENTREPRISE (CCT TPC)

L'année 2022 a été consacrée à la suite des négociations avec le syndicat SEV, ainsi qu'à l'élaboration de la nouvelle échelle des salaires/système de rémunération. Des comparaisons (notamment salaires et indemnités) ont également été effectuées avec les entreprises de transport de Suisse romande et celles des membres de RailPlus. Pour les professions non spécifiques au transport public, c'est une enquête de Willis Towers Watson, réputés notamment dans le domaine du benchmark salarial, qui a servi de base de comparaison.

Après validation des projets de nouvelle classification des fonctions et de nouveau système de rémunération au Conseil d'administration en janvier puis juin 2022, ceux-ci ont été présentés dans la foulée à notre partenaire social, le syndicat SEV. Après quelques retards, les négociations se sont poursuivies de manière intensive lors du dernier trimestre de l'année. Malgré l'important travail fourni, il n'a pas été possible de les clore au 31 décembre 2022. Le nouvel objectif visé est la finalisation des négociations pour fin avril 2023, avec effet rétroactif sur les salaires au 1^{er} janvier 2023, versés en mai 2023.



L'ANCIENNETÉ
MOYENNE DE NOTRE
PERSONNEL S'ÉLÈVE À
8.97 ANS AVEC UN ÂGE
MOYEN DE 45 ANS.

Le graphique, ci-dessus, met en évidence qu'une partie de notre personnel a plus de 65 ans. Cette situation est principalement due au fait que certaines lignes de bus, en fonction de leur situation géographique ou de leurs horaires - par exemple coupés -, sont difficiles à attribuer à du personnel actif. Elles sont cependant intéressantes pour nos retraité-e-s qui souhaitent maintenir une activité professionnelle partielle et compléter leur revenu. Notre collaborateur le plus âgé a 78 ans et réalise une activité très partielle de conciergerie à la gare de Villars.

2 — CAISSE DE PENSIONS

Après une année 2021 qui avait vu notre caisse de pensions atteindre un taux de couverture de 110.54 %, et permis de porter la rémunération globale des avoirs à hauteur de 2 %, nous avons dû faire face à la correction des marchés boursiers en 2022. Cette correction intervient après la très bonne performance des deux précédentes années.

Malheureusement, les marchés boursiers souffrent encore et le taux de couverture de notre caisse est resté en-dessous de la barre des 100 % au moment où nous clôturons ce rapport de gestion, soit 99.51 %.

Lors de la dernière séance du Comité de caisse de prévoyance de l'entreprise, composé paritairement de membres de la direction et de son personnel, le taux s'établissait légèrement en dessous de 100 %. Au vu de ce taux proche de l'équilibre, il a été décidé de ne pas réintroduire une cotisation supplémentaire d'assainissement et d'attendre l'évolution des marchés.



Au vu de ce taux proche de l'équilibre, il a été décidé de ne pas réintroduire une cotisation supplémentaire d'assainissement et d'attendre l'évolution des marchés.

Partenariats avec Région Dents du Midi pour des offres incluant le train et les bus de la vallée

de janvier à décembre 2022

DÉVELOPPEMENT

1 — DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE

CHANGEMENT D'HORAIRE EN 2022 En plus du changement d'horaire officiel le 11 décembre 2022, l'offre a été modifiée à trois autres reprises, pour prendre en compte des correctifs de l'horaire précédent, qui avait introduit des nouveautés dans quasiment tout le Chablais :

- **en janvier**, les temps de parcours ont été revus sur la ligne 115 (Aigle – Ollon – Antagnes) suite au changement de tracé induit par l'entrée de la Commune de Bex dans le réseau MobiChablais ;
- **en mars**, un nombre relativement important de modifications ponctuelles ont été introduites dans le secteur de Choëx / Troistorrents (lignes 63, 108, 109, 113) pour tenir compte de difficultés de circulation sur les routes encombrées, et des besoins en capacité de transport des élèves. Pour assurer le fonctionnement stable du dispositif, ceux-ci ont, à l'occasion, reçu des règles de répartition selon leur arrêt de résidence ;
- **en août**, c'était au tour de la Commune d'Aigle de modifier les flux scolaires de la Commune, avec un impact sur les lignes MobiChablais 101 et 103. A cette occasion, quelques dernières difficultés résiduelles du secteur Choëx / Troistorrents ont été résolues sur les lignes 108 et 109.

Le changement d'horaire officiel a eu lieu le 11 décembre 2022. Il s'agissait cette année d'un changement d'horaire mineur, c'est-à-dire sans rediscussion des offres avec les commanditaires. Etaient donc au programme uniquement des modifications « à la marge » de l'offre déjà en place, ou des changements plus importants mais déjà planifiés dans le cadre de l'horaire en cours.

La plus grosse opération de ce changement d'horaire était le déploiement de la phase 2 du concept de desserte intégrée du plateau de Villars-Gryon, qui était déjà prévu dans les offres 2022-2023 (voir le point sur le « nouveau concept de desserte de Villars – 2^e étape »).

Les autres nouveautés étaient des améliorations ponctuelles, faisant suite au retour d'expérience sur 2022 :

- lignes 110 (Bex – Monthey) et 119 (Aigle – Antagnes – Bex Le Châtel) : transformation de l'arrêt sur demande de la gare de Bex en arrêt fixe, suite à la rapide montée en charge de la fréquentation de cette nouvelle partie du réseau MobiChablais ;
- ligne 116 (Aigle – ZI – St Triphon – Ollon) : déplacement de l'arrêt de la gare d'Ollon de l'autre côté des voies de l'AOMC, avec réorganisation du parcours pour raccourcir la durée du trajet en cas de demande d'arrêt dans le secteur sous-gare d'Ollon ;
- lignes 144 (Aigle – Ollon – Villars), 153 (Bex – Plans-sur-Bex – Pont de Nant) et R24 (Aigle – Le Sépey – Les Diablerets) : modifications d'horaires aux arrêts intermédiaires pour optimiser l'utilisation de la marge de sécurité dans les temps de parcours ;
- ligne R27 (Bex – Villars – Bretaye) : réduction du nombre de trains directs Bex – Bretaye à trois paires par jour pour réduire les difficultés d'exploitation.

MOBICHABLAIS Au changement d'horaire du 12 décembre 2021, le réseau de MobiChablais s'est agrandi avec l'intégration des communes de Bex, Massongex, Troistorrents et Yverne. A cela s'est ajouté l'intégration de transports scolaires dédiés dans le service de ligne pour les communes de Bex, Monthey, Troistorrents et Yverne.

Ce développement de l'offre sur l'année 2022 a engendré des coûts supplémentaires, notamment en raison de la hausse du prix du carburant mais aussi des changements apportés au cours de l'année afin de corriger/améliorer les nouvelles prestations mises en place. Ces coûts sont supportés par les communes membres de MobiChablais, ainsi que les cantons de Vaud et du Valais. Lors de l'adoption de leur budget, les communes d'Aigle et Collombey-Muraz ont fait part de leur insatisfaction face à cette hausse en adoptant des amendements. Afin qu'une telle situation ne se reproduise pas à l'avenir, le CoPil de MobiChablais, qui s'est réuni à cinq reprises au cours de l'année, a notamment décidé de changer le processus budgétaire ainsi qu'accroître la communication aux autorités politiques membres.

MobiChablais a passé le millionième passager avant la fin de l'année. Cette fréquentation en constante croissance montre que le produit MobiChablais, basé sur le concept de transport à la demande, répond à une demande qui n'a cessé d'évoluer. Les TPC devront à l'avenir consentir à d'importants investissements afin de pouvoir entretenir et acquérir la flotte nécessaire à l'exécution de ces prestations. Un rapport d'activité spécifique est élaboré pour ce nouveau produit de l'entreprise.

NOUVEAU CONCEPT DE DESSERTE DE VILLARS – 2^E ÉTAPE En décembre 2021, l'offre à Villars avait été à la fois rationalisée et développée : trains directs Bex – Bretaye toute l'année, doublement de la fréquence l'été entre Villars et Bretaye, fusion de la ligne de bus 144 Aigle – Villars et de la navette Villars – Chesières avec un nouveau parcours via la télécabine et une augmentation des cadences, mise en place de la nouvelle ligne express X44 Aigle – Télécabine de Villars, nouvelle ligne hivernale 163 qui dessert la patinoire et les bains depuis Arveves, et qui assure en tronc commun avec la ligne 144 un départ toutes les 7.5 minutes dans chaque sens entre la gare et la télécabine.

Cette importante réorganisation n'était qu'une première étape : en décembre 2022, une seconde vague de nouveautés a été mise en place, visant à consolider l'offre de Villars et à élargir le concept sur la station de Gryon. Une importante simplification tarifaire a également été introduite.

Une importante simplification tarifaire a également été introduite.

La mesure phare de la seconde étape était la métamorphose de la ligne 145. Héritée de CarPostal, la ligne assurait quelques fois par jour la desserte des confidentiels hameaux de Panex et Plambuit (situés au-dessus du village d'Ollon). Dans sa nouvelle version, celle-ci a été prolongée jusqu'à l'Alpe des Chaux, en assurant au passage une offre annuelle dans de multiples lieux touristiques et/ou résidentiels du plateau de Villars – Gryon actuellement pas ou peu desservis par les transports publics : le quartier des Ecovets et sa zone de randonnées en raquettes, les hauts de Chesières, la télécabine de Villars, les bains, Arveves, le long quartier de la Barboleuse, Cergnement et son départ de ski de fonds, Fricence et son plateau équipé d'installations pour débutants, et enfin, le quartier de l'Alpe des Chaux.

La ligne 145 est exploitée en cadence horaire, avec une desserte hybride fixe et sur demande, selon une formule similaire à MobiChablais : les courses destinées principalement aux élèves sont fixes les jours scolaires, ainsi que le tronçon touristique entre Plambuit et l'Alpe des Chaux en été et en hiver, le solde étant sur demande via l'app TPC mobile et le call center de MobiChablais. L'horaire permet une correspondance systématique à la Barboleuse avec le train entre Bex et l'Alpe des Chaux, assurant au passage une fonction de navette avec la télécabine des Chaux, dont le départ est relativement éloigné de la gare. Par cumul avec le train, l'offre entre Villars et la Barboleuse a été doublée.

La ligne 145 remplace, en outre, la branche « Cormanon » de la ligne hivernale 163 introduite dans la première étape, ce qui permet à toutes les courses de celle-ci de relier la patinoire (c.-à-d. 15 min. week-end et vacances, 30 min. sinon). Elle remplace également la partie haute de la navette saisonnière communale de Gryon entre la Barboleuse à l'Alpe des Chaux.

Une nouvelle ligne saisonnière 165 a été créée à Gryon pour compléter la ligne 145 et reprendre la partie basse de la navette de Gryon, avec prolongement jusqu'à la route des Pars, précédemment non desservie. La ligne 165 circule toutes les heures le week-end et les vacances d'hiver en alternance avec la ligne 145 sur la partie haute, et 7 fois par jour en été.

Les lignes touristiques d'été ont été légèrement modifiées pour s'intégrer dans le nouveau dispositif : elles circulent selon une cadence stricte toutes les 3 heures. La ligne 162 Villars – Les Diablerets a été prolongée à la Barboleuse où elle assure une correspondance avec la ligne 165 pour donner accès au village de Gryon. Aux Diablerets, la correspondance avec l'ASD et la ligne 180 vers Gstaad ont été optimisées. La ligne 161 de Solalex est en outre en correspondance avec la ligne 145 pour permettre un accès à Solalex depuis Chesières et la télécabine de Villars.



Ligne 145 héritée de CarPostal avec une desserte élargie désormais assurée par les TPC

Sur le plan tarifaire, une réflexion globale a été menée sur tout le territoire de Villars, Gryon et Les Diablerets avec les communes et l'exploitant des remontées mécaniques, Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), tant sur le périmètre transport public que remontées mécaniques.

Dès décembre 2022, on est passé d'une tarification par ligne (dont certaines étaient gratuites) à une tarification unique par type de transport :

- les transports « horizontaux » (toutes lignes de bus + trains hors Roches Grises – Bretaye) seront intégrés dans Mobilis : la notion de navette gratuite disparaît. A la place, les clients qui séjournent à Villars se voient distribuer une carte journalière sur les zones de Villars, Gryon et les Diablerets lorsqu'ils paient la taxe de séjour (hôtel ou résidence secondaire), qui leur donne accès à toute l'offre de transport public. Ce dispositif a généré d'importantes nouvelles recettes, ce qui a eu un rôle prépondérant dans le financement du concept d'offre ;
- les transports « verticaux » (remontées mécaniques et train Roches Grises – Bretaye) sont soumis à une tarification unique, basée principalement sur des cartes journalières, sur le modèle des tarifs skieurs existants, qui intègrent déjà le train. Toute la gamme de tarifs des transports verticaux inclut un accès aux transports horizontaux, y compris le Magic Pass les jours d'utilisation. Par ailleurs, cette intégration a pour conséquence la reconnaissance du 1/2 tarif également dans les remontées mécaniques.

Le concept finalisé aboutit à un réseau de transport unique, optimisé, et multi-fonctions qui est la pierre angulaire d'une stratégie de développement de notre clientèle partagée entre TVGD, TPC, les offices de tourisme et les communes.

2 — INFORMATIQUE ET TÉLÉCOMMUNICATIONS

NOUVEAUX ÉCRANS D'INFORMATION VOYAGEURS AUX ARRÊTS En 2022, les 7 premiers nouveaux écrans d'information voyageurs ont été posés sur les quais de la gare d'Aigle, en remplacement des anciens qui avaient atteint leur limite d'âge.

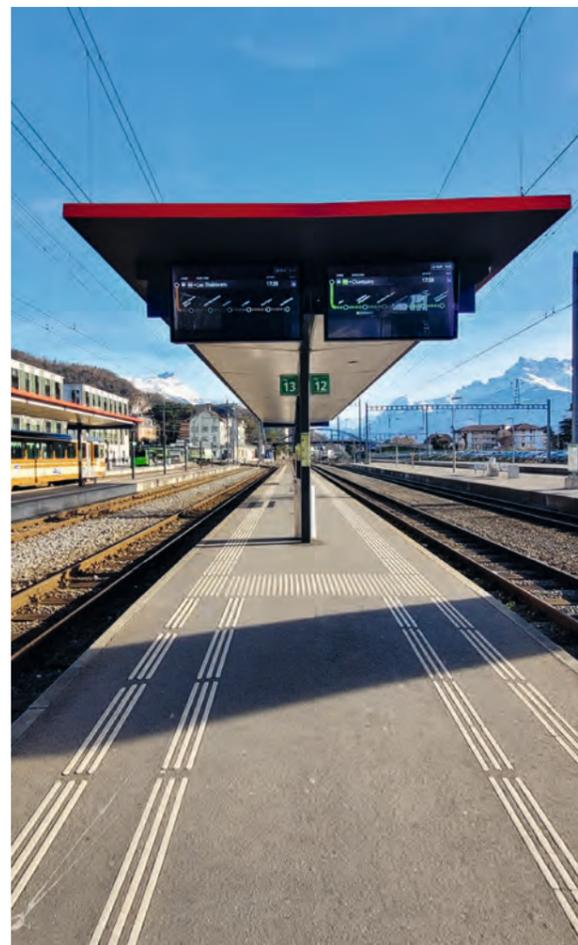
Au-delà du remplacement matériel, cette opération a permis la poursuite du déploiement du nouveau design TPC « unifié », reconnaissable à son fond noir : l'information est présentée de manière similaire sur tous les supports digitaux (smartphones, tablettes, écrans aux arrêts, et prochainement écrans embarqués).

Si la convergence graphique permet une plus forte identification aux TPC, elle est avant tout un choix ergonomique : chaque information est présentée de la même manière au client à chaque étape de son parcours, alors fluidifié.

L'opération en gare d'Aigle constituait une première étape « test grandeur nature » du projet de déploiement sur l'entier du réseau, prévu sur 2 ans. Une planification a été effectuée, elle tient compte de la fréquentation des gares et des travaux de rénovation déjà planifiés.

Le projet TPC concerne uniquement les gares et haltes ferroviaires, avec installation aux arrêts de bus rattachés à celles-ci. Les arrêts desservis uniquement par bus sont quant à eux du ressort des communes, qui, si elles le souhaitent, pourront nous commander un équipement similaire.

Quel que soit le format d'écran, le Centre de gestion du trafic peut intervenir dessus pour diffuser des messages textes en complément des horaires, voire en remplacement de ceux-ci si la ligne est interrompue. Les horaires temps réel sont affichés (calcul d'après la position transmise par la tablette). Le Centre de gestion du trafic peut également intervenir en appliquant des mesures de régulation, principalement pour les attentes de correspondance.



Ecrans d'information voyageurs déployés en Gare d'Aigle

TEMPS RÉEL BUS ET TRAINS Depuis plusieurs années, les conducteurs de bus et de trains se sont progressivement vu doter d'une tablette. En 2022, les dernières lignes ont été équipées, ce qui a achevé la couverture de l'entier du réseau.

Introduites dès 2018 pour diffuser aux conducteurs Mobi-Chablais la liste des arrêts sur demande à desservir, les tablettes assurent dorénavant d'autres rôles majeurs, dont la mesure permanente de la position des véhicules.

Chaque seconde, chaque tablette transmet à un serveur les coordonnées GPS mesurées, accompagnées de l'identifiant de la course sur laquelle se trouve le véhicule. Le serveur calcule alors l'horaire temps réel, qui permet de mesurer le retard à chaque arrêt franchi, ainsi qu'une estimation de celui-ci aux arrêts encore non desservis.

L'information est mise immédiatement à disposition des outils internes d'information-voyageurs comme les écrans en gare et surtout l'app mobile des TPC qui permet d'afficher un tableau de départs dynamique à chaque arrêt du réseau. L'horaire temps réel est également exploité par la fonctionnalité de recherche d'itinéraire de l'app.

Depuis octobre 2022, l'horaire temps réel est diffusé vers la plateforme « CUS » des CFF qui centralise tous les horaires temps réel de Suisse et les met à disposition de tous les canaux de diffusion au niveau national. Ainsi, depuis cette date, un bus en retard de plus de 3 minutes sera signalé sur l'app des CFF, mais également sur les écrans intérieurs des trains du RER vaudois, ou encore sur la plateforme OpenData Suisse, elle-même exploitée par diverses plateformes mondiales comme Google Maps par exemple.

L'autre finalité de la connexion avec CUS est la transmission des informations de retard historisées vers le QMS (contrôle qualité) du trafic régional. Ainsi, dès 2023, l'OFT dispose d'un suivi du taux de ponctualité des TPC, qui figurera désormais sur les rapports périodiques concernant la qualité du service de transport régional.

Un outil interne d'archivage de l'horaire temps réel est également disponible, et permet de suivre la ponctualité, ainsi que la charge à bord ou le nombre de demandes d'arrêt et ainsi prendre des mesures d'amélioration continue de l'offre.



Les tablettes assurent dorénavant d'autres rôles majeurs, dont la mesure permanente de la position des véhicules.

VOYAGEURS

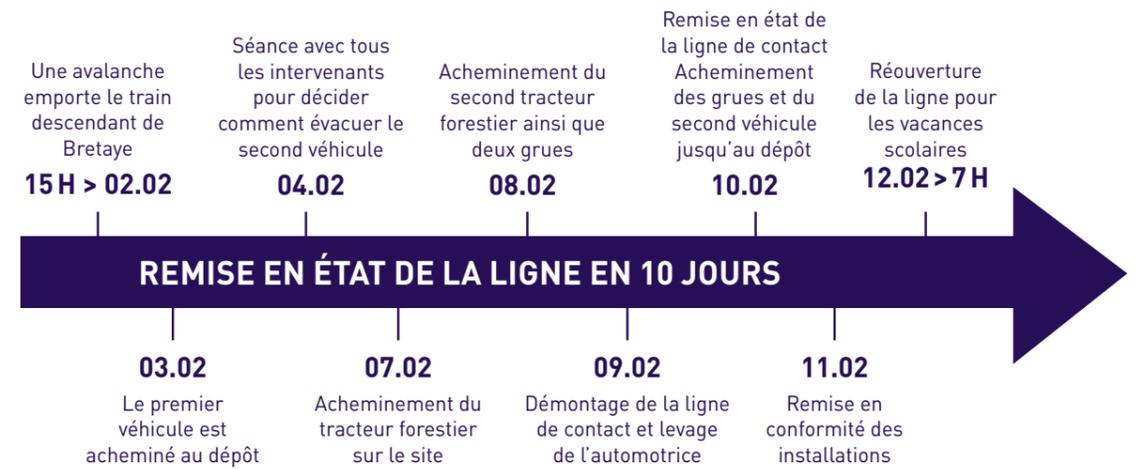
AVALANCHE DU 2 FÉVRIER 2022 SUR LA LIGNE VILLARS-BRETAYE

LE MERCREDI 2 FÉVRIER 2022, PEU AVANT 15 HEURES EN AVAL DES BOUQUETINS, UNE AVALANCHE EST SURVENUE SUR LA LIGNE DU VILLARS - BRETAYE ET A EMPORTÉ AVEC ELLE UNE PARTIE DU TRAIN DESCENDANT. L'élément avant de la rame 92 est sorti des rails et la voiture de commande a été couchée hors des voies. Par chance, le conducteur n'a souffert d'aucune blessure et il n'y avait pas de client-e dans ce train.

Une fois la stupeur passée, les travaux de rétablissement ont immédiatement débutés. Le premier véhicule aval a pu être enraillé et acheminé au dépôt du Bévioux le jeudi 3 février déjà. La journée du vendredi 4 février a été consacrée à l'analyse complète de la situation sur place avec tous les intervenants. Au terme de cette journée, la direction a décidé de procéder au relevage du second véhicule.

Cette opération, largement médiatisée, a été planifiée durant le week-end en partenariat avec les entreprises externes, puis a été mise en œuvre pendant toute la semaine suivante. Ainsi, après la mise en place des véhicules de chantier ainsi que des deux grues dans une pente à 170‰, ces dernières ont mis environ deux heures pour redresser, soulever et finalement remettre le véhicule sur les rails le mercredi 9 février à 17h. Grâce au personnel des TPC sur place, les bogies qui avaient été désolidarisés du véhicule lors de l'impact ont pu être refixés provisoirement. De plus, il aura fallu installer un nouvel attelage afin de pouvoir permettre à la rame 83 d'acheminer en toute sécurité le véhicule accidenté. Le samedi 12 février la circulation a été totalement rétablie sur la ligne.

Pour accompagner le personnel de l'entreprise dans cette opération, les TPC ont reçu l'aide de l'entreprise EMIL EGGER AG, spécialisée dans la logistique lourde, de la Commune d'Ollon, des services forestiers des communes d'Ollon et de Monthey et de Télé Villars-Gryon-Les Diablerets. Il est à souligner la parfaite coordination et collaboration entre les divers services concernés, ainsi que le professionnalisme du personnel engagé qui a su maîtriser cet événement exceptionnel.



Départ du véhicule 92 de l'entreprise Stadler au dépôt des TPC

Les parties électriques et les bogies des deux véhicules ont été réparés par le personnel TPC. La voiture de commande, soit celle la plus touchée par l'accident, a été acheminée dans les ateliers Stadler à Frauenfeld pour la réparation du châssis et de la carrosserie. La rame 92 a été remise en circulation le 9 décembre 2022.

1 — PLANIFICATION

TOUR DE ROMANDIE Le 1^{er} mai 2022, la Commune d'Aigle a accueilli une étape phare du Tour de Romandie. En effet, un contre la montre a été organisé entre l'UCI et Villars. La ligne 12.144 Aigle – Villars a été totalement interrompue de 9h30 à 17h30. Certaines autres lignes ont également été perturbées et ont vu leur parcours modifié.

Le lendemain en fin de matinée, la Ville d'Aigle a été le site de départ de la grande étape de montagne qui a amené les coureurs jusqu'à la station de Zinal. Dans un premier temps, seules quelques déviations de lignes au niveau de la place Centrale avaient été planifiées. Toutefois, le nombre important de spectateurs lors du départ a obligé les collaborateurs-trices du Centre de gestion du trafic à adapter le dispositif mis en place dès 7h30. Leur réactivité a permis de servir l'ensemble des voyageurs dans les meilleures conditions possible.

TOUR DE FRANCE La Ville d'Aigle a eu l'honneur d'accueillir le départ d'une étape du Tour de France, qui est le 3^e le plus suivi au monde. Ainsi, le 10 juillet 2022, c'est une passionnante étape de montagne qui s'est élancée d'Aigle.

L'ensemble des lignes TPC a été impacté par l'événement. Le spécialiste planification du personnel, Sébastien Mercier, a été intégré à l'organisation durant plusieurs mois. Des décisions fortes ont été nécessaires, la plus marquante ayant été la suppression des prestations MobiChablais durant toute la journée du dimanche. Par ailleurs, toutes les lignes ont été plus ou moins impactées, avec des fermetures partielles ou complètes durant plusieurs heures.

Grâce aux mesures prises, cet événement s'est parfaitement déroulé. Les TPC ont répondu avec succès à tous les défis logistiques qu'une telle organisation peut imposer.

STATISTIQUES DES LIGNES FERROVIAIRES

NOMBRES DE VOYAGEURS

| Lignes ferroviaire | | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|----------------------|-----|------------------|------------------|------------------|------------------|
| AL | R25 | 395'979 | 302'969 | 284'243 | 373'088 |
| AOMC | R26 | 843'366 | 719'839 | 682'582 | 933'122 |
| ASD | R24 | 280'650 | 219'389 | 162'382 | 208'343 |
| BV (Bex-Villars) | R27 | 382'158 | 294'017 | 319'473 | 363'120 |
| VB (Villars-Bretaye) | R27 | 356'301 | 304'759 | 213'207 | 372'631 |
| Total | | 2'258'454 | 1'840'973 | 1'661'887 | 2'250'304 |

VOYAGEURS-KM

| Lignes ferroviaire | | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 |
|----------------------|-----|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| AL | R25 | 6'808'221 | 5'066'132 | 4'708'807 | 6'276'755 |
| AOMC | R26 | 7'541'480 | 5'941'668 | 5'586'233 | 7'621'316 |
| ASD | R24 | 4'220'838 | 3'261'229 | 2'605'831 | 3'571'478 |
| BV (Bex-Villars) | R27 | 2'717'413 | 1'942'303 | 1'585'675 | 2'258'538 |
| VB (Villars-Bretaye) | R27 | 1'377'554 | 1'177'351 | 841'477 | 1'455'816 |
| Total | | 22'665'506 | 17'388'683 | 15'328'023 | 21'183'903 |

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS SUR LES LIGNES FERROVIAIRES



AL – L'augmentation réjouissante de l'affluence sur la ligne est à mettre en regard de l'année 2019. Nous constatons que la période de la pandémie est rattrapée et que les augmentations d'offres font croître de 6% le nombre de voyageurs ;

AOMC – Cette ligne qui a une vocation moins touristique a plus de peine à récupérer les voyageurs perdus durant le COVID-19. Cependant, l'augmentation annuelle est bien présente et laisse augurer de meilleurs résultats pour 2023 ;

ASD – Malgré la fermeture de la ligne jusqu'au 2 mai 2023 et son remplacement par des bus jusqu'au Sépey durant cette période, ASD enregistre une hausse réjouissante du nombre de voyageurs. Celle-ci est due aux bonnes conditions météorologiques qui ont contribué à la belle fréquentation, de touristes suisses, qui continuent à découvrir ou redécouvrir des destinations locales.

Bex – Villars (BV) – Cette augmentation de la fréquentation est le résultat de la fermeture de la route entre Bex et Fenalet du 2 mai au 14 octobre 2022, poussant de nombreux pendulaires à utiliser le train durant cette période. En outre, durant cette fermeture, les TPC ont mis en place des trains supplémentaires, pendant le week-end, chaque demi-heure, entre Bévieux et Barboleuse pour le transport de VTT. A cela s'ajoute également la mise en service de trains directs entre Bex et Bretaye mais aussi de l'arrivée de nouveaux réfugiés en provenance d'Ukraine dans les deux centres d'Arveves et Gryon qui ont rouvert et dont les capacités ont doublé avec l'ouverture de deux centres supplémentaires à proximité.

Villars – Bretaye (VB) – L'offre a continué d'évoluer sur le VB avec un élargissement des périodes d'ouverture les vendredis et samedis pendant la période estivale. Deux trains ont, en effet, été rajoutés à 19h et 22h afin de permettre aux clients des restaurants de profiter d'un repas du soir. En outre, la cadence a passé à 30 minutes du 2 juillet au 28 août tous les jours mais aussi du 29 août au 25 septembre le week-end. Cette nouvelle offre a séduit énormément de randonneurs.

STATISTIQUES DES LIGNES ROUTIÈRES

NOMBRE DE VOYAGEURS

| Lignes routières | | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | |
|------------------|--|--------------|------------------------|------------------|------------------|------------------|
| TRV | Troistorrents – Morgins | 61 | 96'469 | 66'946 | 75'686 | 58'884 |
| | Monthey – Choëx – Les Cerniers | 62/63 | 48'175 | 138'220 | 148'885 | 129'495 |
| | Val-d'Illeiez – Les Crosets/Champoussin | 81/82 | 24'131 | 20'151 | 11'132 | 19'284 |
| | Aigle – Villeneuve | 111 | 338'491 | 297'262 | 367'453 | 390'158 |
| | Aigle – Yvorne – Corbeyrier | 143 | 56'269* | | | |
| | Aigle – Ollon – Villars | 144 | 308'604 | 220'393 | 179'138 | 237'157 |
| | Ollon – Panex – Plambuit | 145 | 20'945* | | | |
| | Bex – Plans-sur-Bex | 152 | 52'487* | | | |
| | Bex – Fenalet-sur-Bex | 153 | 36'841* | | | |
| | Le Sépey – La Forclaz | 172 | 15'531* | | | |
| | Château d'Ëx – Le Sépey – Leysin | 175 | 207'022* | | | |
| | URBAIN | MobiChablais | 101 à 110 et 112 à 119 | 1'136'887** | 527'149 | 372'167 |
| TOURISTIQUE | Villars – Solalex | 161 | 8'391 | 6'070 | 5'789 | 6'922 |
| | Villars – Col de la Croix – Les Diablerets | 162 | 8'247 | 6'661 | 6'103 | 5'849 |
| Total | | | 2'358'490 | 1'282'852 | 1'166'353 | 1'234'207 |

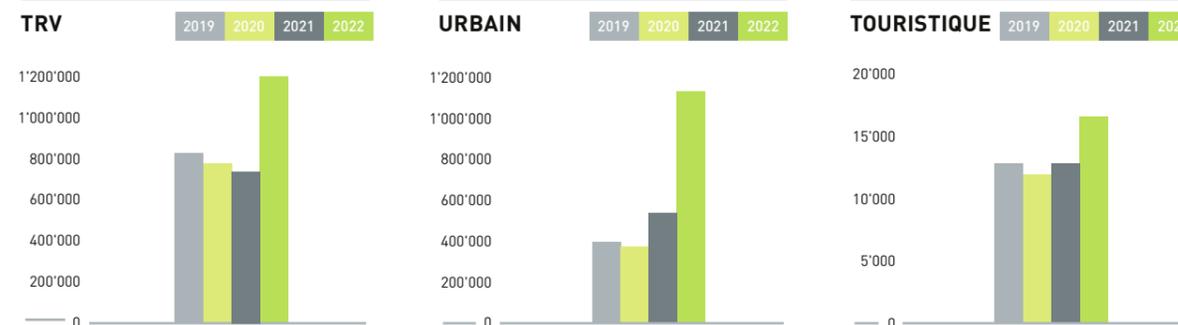
VOYAGEURS-KM

| Lignes routières | | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | |
|------------------|--|--------------|------------------------|------------------|------------------|------------------|
| TRV | Troistorrents – Morgins | 61 | 386'450 | 434'673 | 431'807 | 343'905 |
| | Monthey – Choëx – Les Cerniers | 62/63 | 200'635 | 575'643 | 635'163 | 512'483 |
| | Val-d'Illeiez – Les Crosets/Champoussin | 81/82 | 185'787 | 151'350 | 76'905 | 117'376 |
| | Aigle – Villeneuve | 111 | 2'159'739 | 1'540'397 | 2'009'671 | 2'137'843 |
| | Aigle – Yvorne – Corbeyrier | 143 | 340'317* | | | |
| | Aigle – Ollon – Villars | 144 | 3'493'139 | 2'669'129 | 2'300'243 | 3'066'540 |
| | Ollon – Panex – Plambuit | 145 | 130'869* | | | |
| | Bex – Plans-sur-Bex | 152 | 237'348* | | | |
| | Bex – Fenalet-sur-Bex | 153 | 168'662* | | | |
| | Le Sépey – La Forclaz | 172 | 71'901* | | | |
| | Château d'Ëx – Le Sépey – Leysin | 175 | 1'468'090* | | | |
| | URBAIN | MobiChablais | 101 à 110 et 112 à 119 | 4'648'488** | 2'321'489 | 1'980'499 |
| TOURISTIQUE | Villars – Solalex | 161 | 52'486 | 37'968 | 42'421 | 45'971 |
| | Villars – Col de la Croix – Les Diablerets | 162 | 103'079 | 83'256 | 88'303 | 84'306 |
| Total | | | 13'646'990 | 7'813'905 | 7'565'012 | 8'113'783 |

*Nouvelles lignes reprises par les TPC le 12 décembre 2021.

**Les chiffres ci-dessus comprennent les nouvelles lignes 107 – 108 – 109 – 110 – 117 et 118.

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS SUR LES LIGNES DE BUS



62/63 – La ligne 62 pour Chenarlier a totalement été reprise par les nouvelles lignes MobiChablais, 108 et 109. Une grande partie des élèves disparaissent de cette ligne du tableau et se retrouvent comptabilisés dans MobiChablais.
144 – La ligne 144 voit une grosse augmentation de la fréquentation grâce à la mise en place d'une offre améliorée avec notamment la mise à l'horaire de courses directes entre Aigle et la télécabine.

MobiChablais – Les chiffres sont difficilement comparables entre les années, l'offre ayant continuellement évolué.

Anciennes lignes de CarPostal – Les lignes 143 – 145 – 152 – 153 – 172 – 175 ont été intégrées au réseau des TPC le 12 décembre 2021. Ainsi, aucune statistique avant cette date ne sont disponibles puisqu'elles étaient établies par CarPostal directement.

Ligne reprise par CarPostal – La ligne 151 Bex – Monthey a été reprise par CarPostal et sort ainsi des statistiques annuelles.

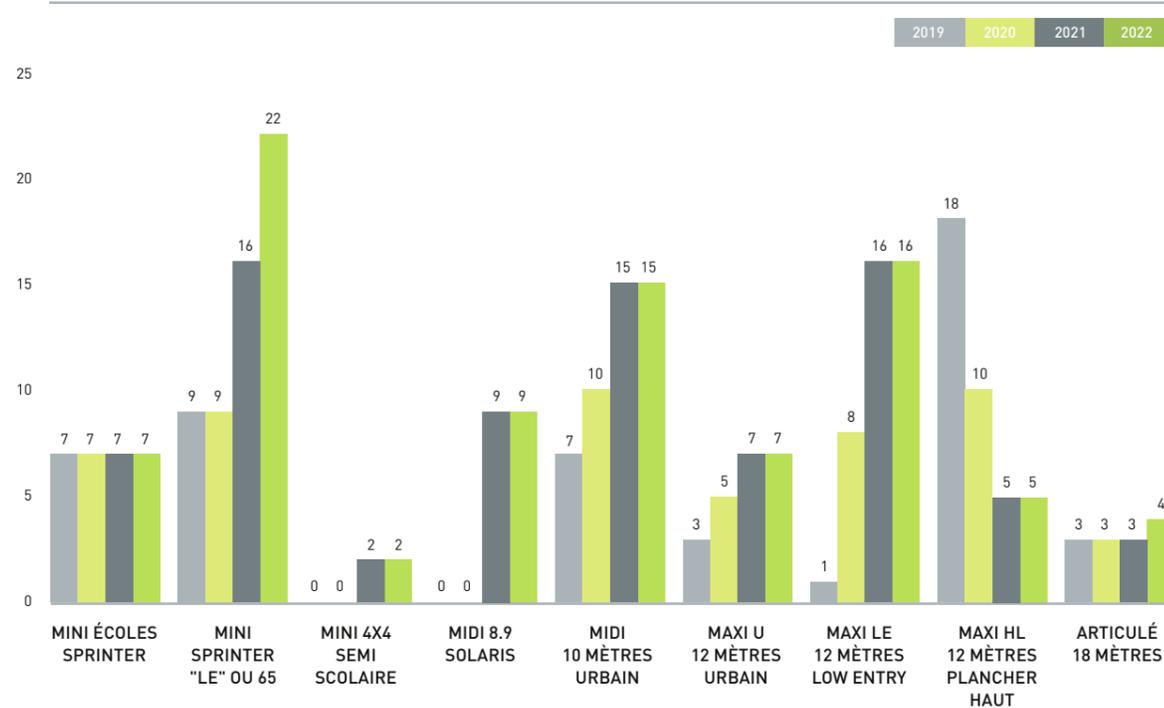
2 — FLOTTE

ACQUISITION DU NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT ROUTIER En 2022, 6 bus Mercedes-Benz Sprinter 906 BB (mini bus) ont été achetés pour assurer la nouvelle offre sur le plateau de Villars et Gryon (MobiAlpes).

Un bus articulé Mercedes-Benz Citaro 6 a également rejoint le parc de véhicules de l'entreprise pour faire face aux travaux futurs de l'AOMC décalés de 2023 à 2024/2025.

Ci-dessous, l'évolution de la flotte de bus depuis le fort développement du réseau MobiChablais et la reprise des lignes vaudoises de CarPostal dans le Chablais :

NOMBRE DE VÉHICULES ROUTIERS EN SERVICE



MISE EN CONFORMITÉ DU CEB Dans le cadre de l'entretien des bâtiments appartenant aux TPC et selon les normes sur le stockage des pneus, les normes cantonales et communales en vigueur, la mise en conformité du Centre d'Entretien des Bus (CEB) à Collombey a débuté en 2021. Ces travaux comprenaient trois axes :

Réalisation d'un couvert pour stockage de pneumatiques et de 2 containers de stockage - Les pneus des véhicules d'entreprise et des bus étaient entreposés aux dépôts de Monthey et du CEB. Cependant, aucun de ces deux espaces ne répondait aux normes anti-feu et de protection naturelle, à savoir : lieu de stockage couvert et hors de locaux occupés ou bénéficiant de mesures de protection anti-feu spécifiques.

La location d'un second garage à Collombey en 2020 a donné l'occasion de libérer de la place au CEB et de permettre la construction d'un couvert à pneus selon les normes exigées. La solution ouverte a été choisie, car plus facile à réaliser qu'une solution à l'intérieur. Ce choix est dicté par les normes incendies qui demandent des murs d'une très grande épaisseur pour les zones intérieures.

Mise en conformité du système d'évacuation des eaux - Après des discussions avec les services cantonaux et avec l'aide de l'entreprise SOLERTIA, l'espace extérieur devant accueillir la construction susmentionnée a pu être assaini : évacuation des terres polluées, pose d'un drain côté nord, création d'une zone d'infiltration des eaux de pluie côté est, et pose de nouvelles canalisations.

Installation d'un système de chauffage à gaz - L'installation de chauffage vétuste n'était plus aux normes ; elle a dû être changée pour répondre aux exigences légales.

Ces travaux se sont terminés en été 2022. Tous les pneumatiques sont désormais entreposés sur le site de Collombey.

GMAO Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, les TPC ont décidé d'acquérir et de déployer un logiciel de gestion de maintenance assisté par ordinateur (GMAO). En effet, pendant plusieurs années, l'unité Flotte effectuait la gestion des stocks de ses magasins et achats au moyen d'un module de GMAO non relié avec l'ERP de l'entreprise.

En juin 2022, en collaboration avec le département des finances, la mise en activité de la GMAO a eu lieu de manière progressive, interfacée avec l'ERP pour le magasin.

Ce logiciel permet de documenter la maintenance des véhicules ferroviaires et routiers ainsi que de toutes les installations fixes. Par ailleurs, grâce à cet outil, de nombreux rapports peuvent être édités pour les besoins internes et pour l'Office fédéral des transports.

Des travaux, visant à insérer toutes les données, se poursuivront jusqu'à juin 2023. Quant à l'introduction automatique des kilomètres des véhicules routiers et ferroviaires, celle-ci est en cours d'étude et pourrait être mise en activité vers la fin 2023.

Moyennant une formation complémentaire, d'autres départements et unités de l'entreprise pourraient à l'avenir profiter de cette GMAO.

MATÉRIEL INFORMATIQUE EMBARQUÉ (SITRA) Le projet du PMO Matériel Informatique Embarqué comporte un lot intitulé SITRA (Système d'Information TRAINS) qui s'inscrit dans la continuité du Système d'Information Voyageurs (SIV) ORTICS déjà déployé dans certaines rames.

Le futur SIV est développé en interne avec notre partenaire OpenIT, cela afin de maintenir et d'améliorer les principales fonctionnalités attendues tout en étant indépendants d'un fournisseur de solutions et mieux intégrés aux systèmes actuellement utilisés aux TPC. La solution sera progressivement déployée dans les trains, tout d'abord dans les nouvelles rames ASD, puis sur les autres lignes. A terme, le système pourrait aussi être déployé dans les bus, ce qui pourrait notamment résoudre la problématique de l'annonce des arrêts sur demande de MobiChablais, non prise en charge par le système actuel.

Le 26 octobre 2022 ont eu lieu à Lausanne les «pré-tests usine» de notre système, en présence des responsables des unités Flotte et IT. Le but de la journée était de dérouler le scénario de contrôle de la conformité et du bon fonctionnement du système, avant les «tests usines» qui seront réalisés selon le même protocole par l'entreprise Stadler durant le 1^{er} trimestre 2023.

L'image ci-dessous montre «Chuck», le banc de test qui simule l'installation d'un train en situation réelle. Les tests sont effectués sur ce matériel, ce qui nous permet de valider les développements logiciels ainsi que le matériel électronique. Les pré-tests usine ont été passés avec succès et les développements et tests pourront ainsi se poursuivre pendant plusieurs mois sur l'année 2023, afin d'être prêts pour les trois nouvelles rames de l'ASD.

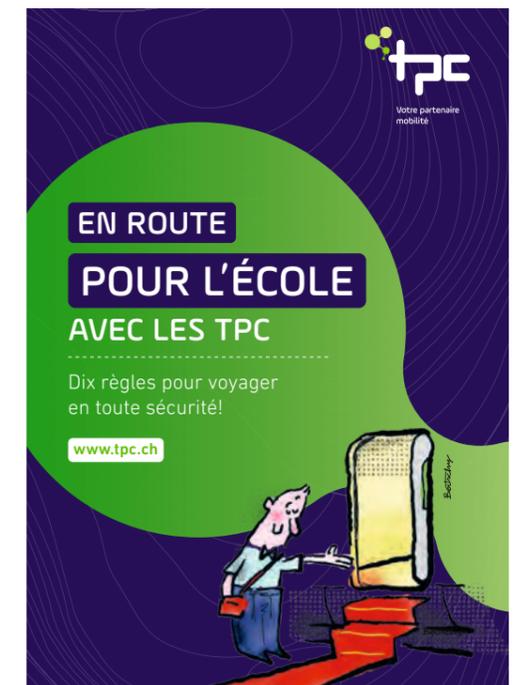


3 — PRODUCTION

SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES Depuis la rentrée scolaire d'août 2022, les TPC, par l'entremise des chefs production Anas Akiki et Jean-Marc Isabel ainsi que celle d'un chauffeur MobiChablais, Jean-Germain Pitard, organisent des cours de sensibilisation scolaire dans les classes chablaisiennes. Grâce à notre support ludique «En route pour l'école avec les TPC – Dix règles pour voyager en toute sécurité» les élèves sont sensibilisés à la sécurité dans les transports publics. Cette rencontre permet aussi un échange entre un chauffeur et de jeunes client-e-s que sont les élèves. Cette campagne de sensibilisation rencontre un engouement tel qu'elle sera très certainement reconduite pour les prochaines rentrées scolaires.



Les élèves du Collège de Villars ont suivi le cours de sensibilisation dispensé par Jean-Germain Pitard.



Cette rencontre permet aussi un échange entre un chauffeur et de jeunes client-e-s que sont les élèves.

INFRA- STRUCTURE

1 — ÉTUDES ET PROJETS

PROLONGEMENT DE LA LIGNE AIGLE - LEYSIN Les études préalables lancées en 2021 dans le but de consolider les bases de l'avant-projet sont maintenant terminées. Les différents sondages géologiques réalisés dans le village ont permis d'établir les profils de sol le long du tracé. Les études de flux conduites par Emch & Berger ont donné matière aux partenaires pour affiner la stratégie de mobilité. Les études techniques menées par Tytec ont contribué à valider le funiculaire comme système de transport pour la liaison verticale.

Le groupement TALPA, piloté par Basler et Hofmann, a remporté l'appel d'offre de la phase avant-projet et dispose ainsi des données nécessaires à l'exécution de son mandat. De son côté, la Commune de Leysin, a lancé des mandats d'études parallèles pour l'aménagement de la zone autour de la télécabine. Leurs conclusions début 2023 figeront la position et dévoileront le nouveau visage de la future gare Leysin-Télécabine.

Nuria Goritte, Conseillère d'Etat, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines, Jean-Marc Udriot, Syndic de la Commune de Leysin et Grégoire Praz, Directeur des TPC, se sont rassemblés fin septembre à Leysin pour rappeler l'intérêt du nouveau tracé par rapport aux enjeux de mobilité et présenter l'avancement du projet lors d'une séance d'information à la population.

DÉPLACEMENT DE LA GARE DES DIABLERETS Les études d'avant-projet se sont poursuivies dans le courant de l'année 2022. Les réflexions ont porté sur la position exacte de la gare par rapport au départ de la télécabine afin de pouvoir disposer d'un espace suffisant pour l'accueil de manifestations sportives.

Une visite avec matérialisation dans le terrain des positions envisageables de la gare à des distances différentes du départ de la télécabine a notamment eu lieu à la fin de la saison de ski 2021-2022. A la suite de cette vision locale, une étude, par un bureau spécialisé, dans les domaines skiabiles et la création d'espaces dédiés aux sports de montagne a été commandée.

Le résultat de cette étude a permis de déterminer une position de la gare qui laisse suffisamment de place pour les manifestations sportives et qui permet un accès en ligne droite vers le centre du village.

La présence de la nouvelle ligne modifie les accès à plusieurs habitations. Afin de restituer ces accès, plusieurs solutions ont été envisagées comme la création d'un passage inférieur ou d'un passage à niveau. Les discussions ont été initiées avec l'Office fédéral des transports pour trouver la solution la plus adéquate. Ces discussions se poursuivront en début 2023.

Fin 2022, dans un courrier adressé aux TPC, la Municipalité d'Ormont-Dessus a confirmé son engagement ferme à soutenir le projet de déplacement de la gare et de prolongation de la ligne.

Fugue Chablaisienne
au dépôt En Châlex,
animation et présentation
des activités du dépôt

12 juin 2022

SÉCURISATION DU TRACÉ AOMC ENTRE COLLOMBEY-MURAZ ET MONTHEY

Le projet de l'AOMC a été mis à l'enquête publique du 28 novembre 2022 au 12 janvier 2023. Au total 28 oppositions ont été déposées, la grande majorité d'entre elles portant sur l'état des lieux, les nuisances durant les travaux ou des demandes d'indemnités. Les discussions sont en cours avec les opposant-e-s. Les prises de position des Offices cantonaux et fédéraux ne nous sont pas encore parvenues. La décision d'approbation des plans est prévue pour fin 2024.

Les travaux de génie civil ont été adjugés fin 2022 et n'ont fait l'objet d'aucun recours. Les préparations pour la phase de réalisation vont débuter en collaboration entre les TPC, les mandataires et les entreprises. Le début des travaux est prévu pour fin 2024 – début 2025, si aucun recours n'est déposé.

Si les travaux débutent comme prévu, l'ouverture de la ligne de Plaine Monthey – Aigle est prévue pour fin 2028 et celle de Monthey – Champéry fin 2029.



2 — GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

GARE DE BEX La procédure d'approbation des plans du projet de la gare de Bex a été suspendue dans l'attente de la levée d'une des trois oppositions intervenues lors de la mise à l'enquête publique. Il s'agit de celle de la division patrimoine des CFF qui est assez conséquente dans la mesure où elle a nécessité le repositionnement de la halle marchandises. Un groupe de travail réunissant l'opposant, les TPC, la Commune de Bex et un bureau d'architectes a alors été constitué en 2021 et les études se sont poursuivies tout au long de l'année 2022 jusqu'à valider une variante définitive en fin d'année.

La variante finale tient compte des exigences de l'opposant et de celles de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) en matière de cheminement piéton. Cette variante est de plus compatible avec un éventuel élargissement du quai commun envisagé dans un futur lointain par le Canton. La variante finale de réaménagement de la halle CFF a ainsi obtenu la validation de toutes les parties en novembre 2022 et permet de lancer la mise à jour globale du dossier PAP qui débutera en mars 2023. Celle-ci intégrera le déplacement de la halle ainsi que les compléments requis dans le cadre de l'examen d'exhaustivité, d'ores et déjà approuvés par l'Office fédéral des transports.

En parallèle, une étude complémentaire du réaménagement de la place de la gare est en cours. Celle-ci a été mandatée par la Commune de Bex et est pilotée par la DGMR. Elle fait suite au réaménagement de la halle marchandises mais également à l'abandon du projet d'agrandissement du P+R.

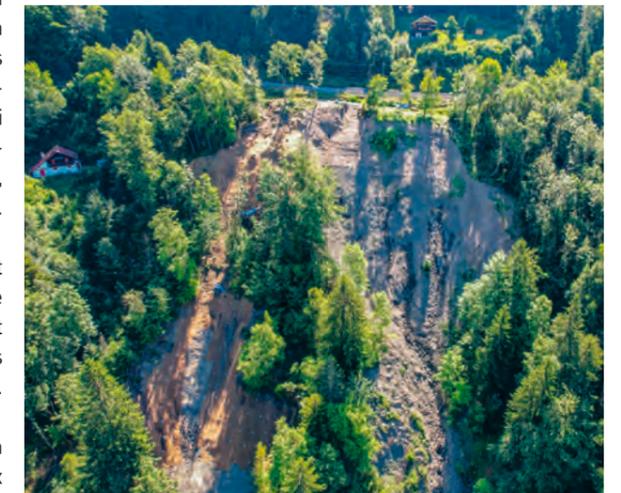
COURBES DE BARBOLEUSE L'année 2022 voit la validation définitive du projet permettant le démarrage des travaux préparatoires. La prise de position de l'OFT sur le dossier technique a été émise le 31 mai 2022. L'autorisation définitive et exécutoire des travaux a été confirmée en novembre 2022, une fois la période de recours écoulee. Ainsi, des travaux préparatoires ont été démarrés à fin 2022 avec le défrichage des emprises nécessaires pour la construction et la préparation des fondations des grues indispensables pour la construction du futur pont.

Le démarrage des travaux de construction est prévu pour le 1^{er} avril 2023. Ils se prolongeront sur une durée estimée de 4 ans pour une mise en service en 2026.

GLISSEMENT DES FONTANELLES La ligne ferroviaire de l'ASD, interrompue depuis fin juillet 2021 a été réouverte le 2 mai 2022. Durant cette période de fermeture, divers travaux conséquents ont été effectués afin de stabiliser ponctuellement le glissement et remettre les installations ferroviaires en état d'exploitation.

La zone a été renforcée au moyen d'ancrages et de filets. Des drains et des coulisses en bois ont également été installés afin d'évacuer l'eau du glissement dans la Grande Eau. Le projet comprenant les moyens de renforcement et de drainage du glissement à moyen terme est actuellement terminé.

Tout le secteur est suivi en continu à l'aide de caméras et de capteurs de mouvements.



Renforcement de la zone touchée par le glissement de terrain aux Fontanelles

TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT DE VOIE ET TRAVERSÉE ROUTIÈRE DES ARNOUX

Les travaux de renouvellement de la voie et de la traversée routière des Arnoux viennent compléter la série d'assainissement de platelages des PN sur l'ensemble du réseau. Ces travaux ont eu lieu de nuit du 14 au 22 octobre 2022 et ont constitué au remplacement de trois panneaux de voie sur 54 mètres et la pose d'un nouveau platelage STRAIL au passage à niveau.



L'ensemble des travaux de renouvellement de la voie et de la traversée routière des Arnoux ont été réalisés de nuit durant le mois d'octobre

TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT DE VOIE ENTRE LE CORBIER ET COLLOMBEY-MURAZ

Les travaux de renouvellement de la superstructure ferroviaire entre le carrefour du Corbier et le site tramway de la Rte de Collombey-Muraz/Rue des Dents-du-Midi sont la première intervention exclusivement ferroviaire depuis les travaux de rénovation de la voie à crémaillère dans la vallée d'Illiez en 2016. Bien que le projet reliant la voie actuelle au Corbier jusqu'à la future gare commune avec les CFF au centre de Monthey soit actuellement à l'enquête, ces installations en fin de vie nécessitaient d'être renouvelées afin de garantir une exploitation sûre jusqu'à la mise en service du nouveau tracé.

Le remplacement complet des 400 mètres de voie s'est déroulé entièrement de nuit, à raison de 5 nuits par semaine du 3 au 22 octobre 2022, avec un service de bus mis en place dès 22 h pour assurer les dernières correspondances de la nuit et ainsi garantir un rythme de travail suffisant jusqu'aux premiers trains du matin.

RENOUVELLEMENT DES AV1 ET 2 EN GARE DE VILLARS

Le renouvellement des appareils des voies 1 et 2 de la gare de Villars fait partie de la première étape de renouvellement des aiguillages tramway sur la ligne du BVB. En effet, les installations tram de cette ligne sont en fin de vie et compte tenu de leur usure et leur âge, le remplacement était nécessaire.

Les travaux ont nécessité une interruption d'exploitation de 7 semaines entre la Barboleuse et la gare de Villars, avec la mise en place d'un service de remplacement par bus pour assurer les correspondances. Les travaux ont consisté au renouvellement complet des deux appareils de voie en gare, ainsi que de l'ensemble des canalisations d'eaux et d'électricité souterraines. L'ensemble des marquages routiers aux abords de ces appareils de voie ont été remis à neuf.

Il est à noter que les nouveaux appareils de voie sont équipés de boîtiers de manœuvre manuelle. Cependant, le caisson est prévu pour une future commande motorisée.



Réalisation des travaux en Gare de Villars en 7 semaines

RÉPARATION DES COURBES DE LA BARBOLEUSE

Les travaux consistaient à dégager les rails et traverses existants noyés dans la route sur une longueur d'environ 550 mètres, de faire un réglage complet de la voie et corriger les défauts géométriques importants. Ensuite toute la plateforme ferroviaire a été bétonnée pour permettre ainsi de prolonger la durée de vie de l'installation de quelques années supplémentaires, dans l'attente du projet d'un nouveau pont routier et ferroviaire ainsi que l'assainissement des estacades et ouvrages de soutènement piloté par le Canton de Vaud.

SURVEILLANCE DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES

- TRAVAUX TIERS L'unité gestion de l'infrastructure a traité en 2022 plus d'une centaine de demandes de tiers (communes, cantons, riverains privés, etc.) pour des activités situées aux abords des voies. Les demandes sont des plus diverses et peuvent être des cas simples, comme la coupe d'une haie d'un propriétaire privé aux abords de la voie, à des cas plus complexes tel que la réalisation d'une conduite forcée au pied de nos ouvrages et sous la voie du BVB avec mise en place de surveillance continue.

Pour chaque demande, des mesures de sécurité pour le personnel et pour l'exploitation ferroviaire sont mises en œuvre et sont facturées aux tiers.



Réalisation de travaux à Sublin (ligne BVB) à la demande de tiers

3 — ENTRETIEN

TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITÉ DES PASSAGES À NIVEAU : PLATELAGE STRAIL Dans le cadre de la mise en conformité des PN, l'équipe génie civil de l'unité entretien a réalisé la totalité des travaux de mise en place de platelage STRAIL sur deux lignes :

- AL : PN de Leysin Village, Leysin Feydey et Aval Secrétan ;
- BVB : PN du Col de Bretaye et du Col de Soud.

Pour garantir la sécurité des client-e-s, des travaux de réparation des bordures de quai au Col de Soud ont été réalisés courant septembre/octobre 2022 en parallèle de la pose de platelage STRAIL.



Platelage-STRAIL au Col de Soud

DÉPÔT INFRASTRUCTURE Le projet d'assainissement et de mise en conformité sécuritaire des locaux du dépôt de l'Infrastructure (Aigle, chemin de l'Ecluse 32) a démarré en août 2022. Ce projet vise à sécuriser et rendre plus fonctionnels tous les locaux de travail et de stockage de matériel de l'unité Entretien.

La fin des travaux est prévue en août 2023.

ENTRETIEN PRÉVENTIF LIGNE DE CONTACT Afin de garantir la continuité des circulations de trains malgré le gel, l'unité Entretien a instauré en 2022 des opérations de dégivrage. Cet entretien mensuel consiste à graisser le fil de contact entre les mois de novembre et avril. Ce travail est réalisé à 100% par la section électrique de l'entreprise.



Train de dégivrage Chemex

4 — GESTION DU TRAFIC

MISE EN SERVICE DU SIMULATEUR En fin d'année 2021, un simulateur de gestion du trafic ferroviaire a été mis en fonction dans les locaux de Margencel. Ce nouvel outil a permis l'amélioration des conditions d'examens pour les collaborateurs-trices du Centre de gestion. Identique en tout point à celui utilisé lors de la gestion du trafic, il permet l'apprentissage de nouvelles fonctions avec la sécurité d'être totalement indépendant.

Il est utilisé pour la formation continue des membres du Centre de gestion du trafic, ainsi que pour des exercices et des instructions. Il est divisé en deux parties, l'une permet au formateur de préparer et de contrôler l'exercice en implémentant des dérangements d'exploitation, et l'autre, est utilisée par le personnel suivant la formation.

INFORMATION CLIENTÈLE De nouveaux panneaux d'affichage en gare, un programme d'information voyageurs permettant de publier des messages concernant la régulation du trafic, ainsi que des canaux de communication sur l'application WhatsApp ont été mis en service durant l'année 2022.

En complément, un programme de gestion du trafic des bus a été développé au CGT. Celui-ci compile les informations utiles à la gestion du réseau bus et permet d'accroître la réactivité de la régulation en raccourcissant le temps de recherche des informations utiles pour les régulateurs.



Ce nouvel outil a permis l'amélioration des conditions d'examens pour les collaborateurs-trices du Centre de gestion.

| ÉVÉNEMENTS/INCIDENTS RÉPERTORIÉS | 2022 | 2021 |
|---|------------|------------|
| Aiguille talonnée | 1 | 0 |
| Arrêt automatique survitesse | 0 | 0 |
| Chute d'arbres | 11 | 9 |
| Chutes de pierres / avalanches | 5 | 9 |
| Collision avec un véhicule routier | 27 | 28 |
| Collision avec un animal | 4 | 3 |
| Ligne de contact endommagée ou arrachée | 18 | 23 |
| Ligne de contact gelée | 1 | 3 |
| Ligne de contact sans tension | 20 | 14 |
| Rupture de rail | 5 | 11 |
| Déraillement | 3 | 2 |
| Tempête / vent | 5 | 4 |
| Pannes de véhicules moteur | 56 | 68 |
| Dérangement aux installations de sécurité | 288 | 214 |
| | 444 | 388 |

Sous l'année passée sous revue, les TPC ont recensé 444 événements ayant provoqué des perturbations sur le réseau ferroviaire. Une majorité de ces incidents ont engendré des retards légers à modérés, voir des interruptions de lignes de quelques heures jusqu'à une journée.

En février 2022, une avalanche a emporté une rame de train entre Bouquetin et Col de Soud. Fort heureusement cet événement n'a pas eu de conséquence humaine et la ligne ne fut interrompue que dix jours, le temps d'évacuer la rame et de remettre en état les installations (cf. VI Voyageurs).

Au printemps, la ligne ASD a été réouverte après une fermeture de plusieurs mois à la suite d'un glissement de terrain aux Fontanelles (cf. VII Infrastructure, point 2).

Entre 2021 et 2022 l'augmentation des événements / incidents est de 14.45 %. Les lignes les plus impactées sont le BVB suivi de l'ASD et de l'AOMC.

Les dérangements aux installations de sécurité (IS) s'expliquent de la manière suivante :

- sur l'ASD, les pannes IS concernent principalement les compteurs d'essieux exposés aux éléments. Quant aux ruptures d'alimentation électrique, celles-ci sont causées par les intempéries et les chutes d'arbres. Cette ligne est aussi affectée par des dérangements de signaux et de passages à niveaux (PN), induits par la vétusté des installations et le câblage mal protégé sur une partie des voies ;
- sur le Villars – Bretaye, les installations sont aussi impactées par les fortes intempéries, la neige soufflée et le vent tempétueux entre Col de Soud et Bretaye. Sur la partie Bex – Villars, les aiguilles souffrent de leur ancienneté tout comme celles de l'Aigle – Leysin.

En outre, les collisions entre le train et les véhicules routiers sont stables et concernent principalement les zones tram entre Bex et Villars et entre Collombey-Muraz et Monthey. Il faut également noter que les passages à niveaux de l'AOMC sont régulièrement endommagés par des automobilistes.

Concernant les pannes de véhicules moteur ayant empêché la suite de l'exploitation, celles-ci sont en baisse. Par contre, le nombre de pannes mineures des véhicules ayant impacté l'exploitation est en nette augmentation. La cause en est le vieillissement global de la flotte sur les lignes BVB et AL.

Deuxième saison du parcours «Dolce Vista» à Bretaye en partenariat avec les remontées mécaniques

de juin à septembre 2022



SERVICE CLIENTS

1 — MARKETING

L'ANNÉE 2022 EN ÉVÉNEMENTS ET PARTENARIATS La reprise des événements s'est sans conteste accélérée en 2022 avec l'assouplissement des restrictions liées au Covid-19.

Toujours plus sollicités, les TPC ne font plus de sponsoring, ni de financement direct ou indirect de projets, mais concentrent leurs efforts sur des actions en lien étroit avec leur mission d'entreprise de transports publics et leur stratégie de promotion.

L'année 2022 démarre donc avec un voyage dans l'ASD pour rejoindre le festival classique Musique et Neige des Diablerets, on poursuit en musique avec Rock The Pistes du côté des Portes du Soleil où les festivaliers-skieurs profitent des bus navettes entre le festival et l'AOMC où des billets dégriffés étaient disponibles.

Du côté valaisan encore, le festival Maxi-Rires propose l'accès en train à Champéry avec les billets de spectacle. A Villars, l'AfterSeason Festival a lancé les festivités du printemps et les festivaliers s'y sont rendus en toute sécurité avec le train du Villars-Bretaye.

La saison estivale débute ensuite avec le Tour du Chablais, le Festival de la Durabilité à Monthey, la Fugue Chablaisienne, le Festival Celtique de Corbeyrier et l'été s'est ainsi poursuivi au rythme des randos gourmandes et nature, mais aussi avec de nombreuses courses et trails pour les mordus du sport.

Les forces en termes de communication et de ressources se sont concentrées sur deux projets majeurs qui nous tiennent à cœur et dont nous sommes parties prenantes. Premièrement, le parcours de la « Dolce Vista » à Bretaye/Grand Chamossaire, projet concrétisé en 2021 en collaboration avec les remontées mécaniques de Villars, et dont l'objectif reste la promotion estivale de notre ligne de train touristique Villars-Bretaye.

Le second projet est un partenariat fructueux avec le livre « 111 lieux des Alpes vaudoises à ne pas manquer » et leurs auteurs Marc Voltenauer et Benjamin Amiguet.

En octobre, l'année événementielle s'est naturellement poursuivie avec l'anniversaire des 175 ans de chemin de fer en Suisse augurés aux TPC avec un week-end de festivités les 2-3 octobre sur la place de la Gare à Aigle et une présence à la Foire du Valais avec nos collègues des compagnies de transport de la région Ouest de la Suisse.

Le festival Maxi-Rires propose l'accès en train à Champéry avec les billets de spectacle.



175^E ANNIVERSAIRE DU CHEMIN DE FER SUISSE Cette année, les chemins de fers suisses ont fêté leur 175^e anniversaire !

Un comité d'organisation des festivités (via l'UTP) a été créé pour l'occasion afin de coordonner les événements et la communication (logo, site internet, communiqués de presse, merchandising) au niveau national. Tout au long de l'année, les 130 compagnies de transports publics ont proposé un programme riche en événements aux quatre coins de la Suisse. Les trains historiques, les partenariats touristiques et les journées « portes ouvertes » ont été à l'honneur durant toute l'année.

La région Ouest a fêté les transports publics durant le week-end des 1 et 2 octobre réunissant les cantons de Fribourg, de Neuchâtel, de Vaud et du Valais.

Pour les TPC, c'est le TransOrmonan qui a circulé en partenariat avec l'association ASD 1914 et les auteurs de l'ouvrage « 111 lieux des Alpes vaudoises à ne pas manquer » qui nous ont fait l'honneur d'une balade accompagnée sur la ligne pittoresque de l'Aigle – Leysin et une visite des lieux emblématiques du village de Leysin.

Au niveau national, les client-e-s ont pu profiter d'un produit tarifaire unique avec carte journalière à prix préférentiel pour voyager dans toute la Suisse romande !

La Foire du Valais comme point d'orgue pour la région Ouest! Sous la coordination des compagnies RegionAlps et TMR, les compagnies romandes se sont relayées sur le stand de la Foire du Valais.



Le mardi 4 octobre, les TPC ont pu présenter leurs activités au grand public en partenariat avec les destinations touristiques des Alpes vaudoises et de Région Dents-du-Midi. Marc Voltenauer et Benjamin Amiguet étaient également présents pour une session de dédicaces de leur livre.

Enfin, en partenariat avec Chablais Région, des représentants officiels ont été invités à partager un apéritif et assister à une conférence et table ronde ayant pour thème « L'accès aux destinations touristiques et le tourisme 4 saisons ».

LA FUGUE CHABLAISIENNE Les cyclistes en herbe du Chablais ont pu à nouveau solliciter leurs mollets après deux années de pandémie.

Et c'est sous un soleil de plomb que la Fugue Chablaisienne a eu lieu dans son édition originale. A cette occasion, comme chaque deux ans, les TPC ont mis à disposition des organisateurs et de la Commune d'Aigle la grande place du dépôt d'En Châlex pour y installer des stands de boissons et de nourriture, véritable oasis pour les cyclistes qui se sont lancés sur la boucle de la Fugue.

Un stand d'accueil installé à l'entrée du dépôt faisait la promotion des offres touristiques avec une animation photo-selfie et un concours pour gagner des forfaits « Dolce Vista ». Le dépôt de véhicules TPC a été ouvert au public qui s'est pressé pour admirer une maquette de train animée par Eric Olloz et Christophe Ravy et pour découvrir les métiers du rail grâce à nos apprenti-e-s qui ont présenté leur savoir-faire aux nombreux visiteurs.

111 LIEUX Les mots d'ordre de cet été 2022, étaient « se changer les idées » et « partir à la découverte de lieux hors du commun » et cela en transports publics ! Les TPC se sont associés aux auteurs Marc Voltenauer et Benjamin Amiguet à l'occasion de la sortie du livre « 111 lieux des Alpes vaudoises à ne pas manquer ».



Les TPC ont choisi 24 coups de cœur, tous accessibles en transports publics dans les Alpes vaudoises, et également, en exclusivité pour les TPC, 9 autres lieux insolites dans le Chablais valaisan découverts par nos auteurs ! Des endroits singuliers, des personnalités, des paysages bucoliques, chaque lieu a été soigneusement choisi !

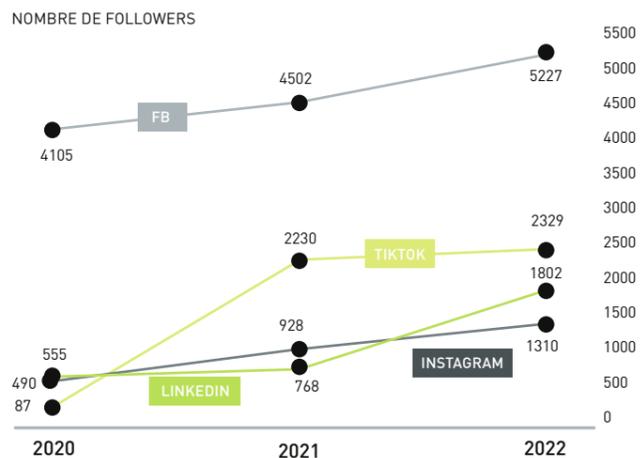
« Magnifique journée, hyper intéressante ! » ce sont les mots d'une participante à l'issue de la première balade guidée du 29 mai dernier. Ensuite, sept balades se sont succédé, toutes guidées par les auteurs du livre « 111 lieux des Alpes vaudoises à ne pas manquer » et soutenues par les TPC.

STATISTIQUES DE FRÉQUENTATION DU SITE WEB ET DES RÉSEAUX SOCIAUX Les communautés des réseaux sociaux des TPC continuent de s'agrandir avec une évolution significative cette année pour notre page LinkedIn sur laquelle un accent tout particulier a été mis avec la communication du projet AOMC 2030. Le nombre de personnes connectées à notre page LinkedIn à pratiquement quadruplé en 2022.

Mais n'oublions pas l'assiduité de nos communautés à suivre l'actualité de l'avalanche sur notre ligne du Villars – Bretaye en février 2022. Chaque article de presse ou reportage qui a été publié sur Facebook, Instagram ou LinkedIn a été commenté, soutenu ou encore liké. Cette actualité a suscité de nombreux commentaires et réactions, pour la plupart avec des mots encourageants et bienveillants à l'attention des collaborateurs-trices de l'entreprise et des partenaires de travaux.

Concernant notre site internet tpc.ch, il est à noter que l'horaire est toujours plébiscité dans les statistiques de connexion.

DÉVELOPPEMENT DES COMMUNAUTÉS SUR FACEBOOK, INSTAGRAM, TIK TOK ET LINKEDIN



2 — DISTRIBUTION

CARTES MOBICHABLAIS (ÉTUDES POUR MISE EN PLACE EN 2023) Dans le cadre de notre stratégie de dématérialisation des titres de transport, un système de cartes et de valideurs a été mis en place dans les bus MobiChablais.

Au démarrage, deux types de cartes sont prévues :

- **les cartes « prépayées »** : particulièrement adaptées aux publics n'utilisant pas les apps mobiles, elles permettent au client d'acheter à l'avance un certain nombre de tickets (par exemple chez un commerçant local), puis de les utiliser en passant la carte devant le valideur en montant dans le bus ;
- **les cartes « tiers payeur »** : distribuées par un partenaire à certains clients. Le partenaire gère la liste des ayants droits, leur distribue les cartes, puis à chaque fois qu'une carte tiers payeur est utilisée dans le bus, le voyage est décompté. Le partenaire reçoit la facture de tous les billets à sa charge en fin de mois.

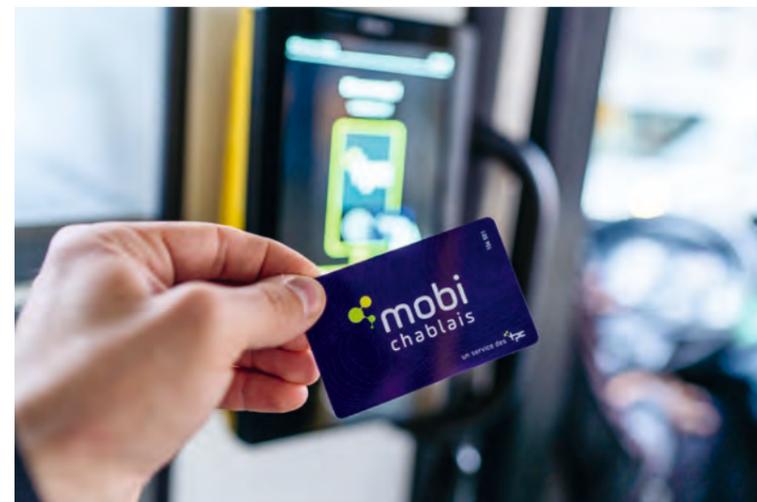
Après une première phase de tests, la Commune de Collombey-Muraz a mis en place, pour ses habitants-e-s, ce système de cartes « tiers payeur ».

Initialement financé par les communes de MobiChablais, ce système ouvre de nombreuses perspectives d'avenir, y compris dans les bus et trains régionaux. Par exemple, il sera possible de proposer aux communes de mettre en place une vente de cartes prépayées dédiées aux personnes peu à l'aise avec les outils numériques. Un autre exemple basé sur la carte tiers payeur pourrait être la prise en charge de trajets domicile-travail par certains employeurs de la région, dans le cadre de plans de mobilité visant à transformer le plus possible de trajets de la route au transport public.

STATISTIQUES DES CONTRÔLES Quatre contrôleurs sporadiques TPC, avec l'aide de RegionAlps, ont contrôlé 97'506 voyageurs, soit 37'519 de plus qu'en 2021. 4'259 constats pour « voyage sans titre de transport valable » ont été dispensés, ce qui représente 1'354 constats de plus qu'en 2021. Le taux de fraude a diminué de 4.84 % en 2021 à 4.37 % en 2022. Cela représente une baisse de 9.8 %.

En outre, Mobilis a procédé, à la fin de l'été 2022, à un profil de ligne sur toutes les entreprises faisant partie de la communauté tarifaire vaudoise.

CONCEPT MOBIALPES Dès décembre 2022, la tarification des transports de Villars a changé. En effet, les navettes d'hiver gratuites ont été remplacées par des bus de lignes, dont la ligne Aigle – Ollon – Villars. Grâce à un partenariat avec Télé Villars-Gryon-Diablerets SA (TVGD), les transports sur le plateau sont désormais inclus dans la journée de ski et dans les nuitées via la carte de séjour « Bienvenue ». Au niveau du train sur Bretaye, les tarifs TVGD s'appliquent et se vendent via le système skidata. Dès l'été 2023, une tarification piéton unique TVGD – TPC sera mise en place sur le Villars – Bretaye et le Magic Pass sera accepté sur le train toute l'année.



3 — QUALITÉ ET INFORMATION VOYAGEURS

QMS – SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ En comparaison avec une enquête satisfaction client, le QMS mesure la qualité des prestations offertes par l'entreprise du point de vue des commanditaires et est effectué par des clients-mystères payés pour évaluer les prestations selon des critères bien précis. Le QMS existe depuis 2017.

En 2022, près de 1'906 points de contrôles ont été effectués par l'OFT sur les lignes des TPC. Globalement, les notes des différentes catégories restent sensiblement les mêmes. A noter tout de même, l'embellie de la catégorie « Information des clients dans le bus ».

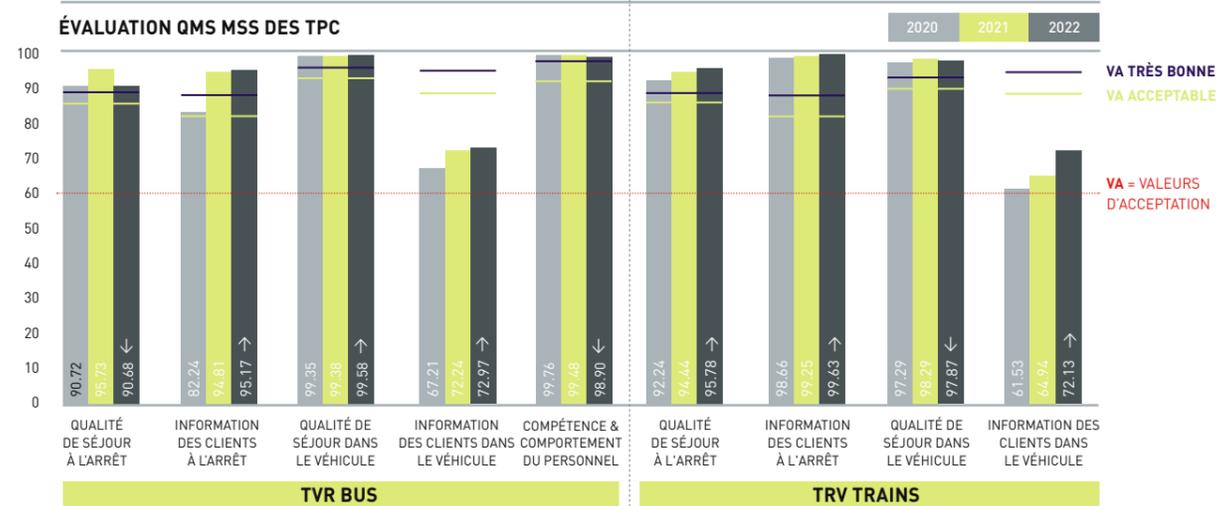
Au niveau des trains, seules les nouvelles rames de l'AOMC répondent pour l'instant aux exigences du QMS.

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, depuis l'été 2022, une task-force a été mise en place par le service Voyageurs afin de pouvoir régler au plus vite les problèmes d'information voyageurs embarqués. 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.

RÉCLAMATIONS En 2022, 2280 réclamations, dont 1219 réclamations concernant des amendes pour voyage sans titre de transport valable, ont été traitées, ce qui représente 707 réclamations de plus qu'en 2021 et 1403 de plus qu'en 2020.

Les réclamations qui concernent les horaires non respectés, retards et correspondances manquées représentent environ 60% des réactions de notre clientèle. Les autres thèmes traités sont notamment la qualité de séjour dans les véhicules (10.2%), l'information voyageurs (6.2%), le comportement du personnel TPC (5%) ou encore l'application mobile (3.9%).

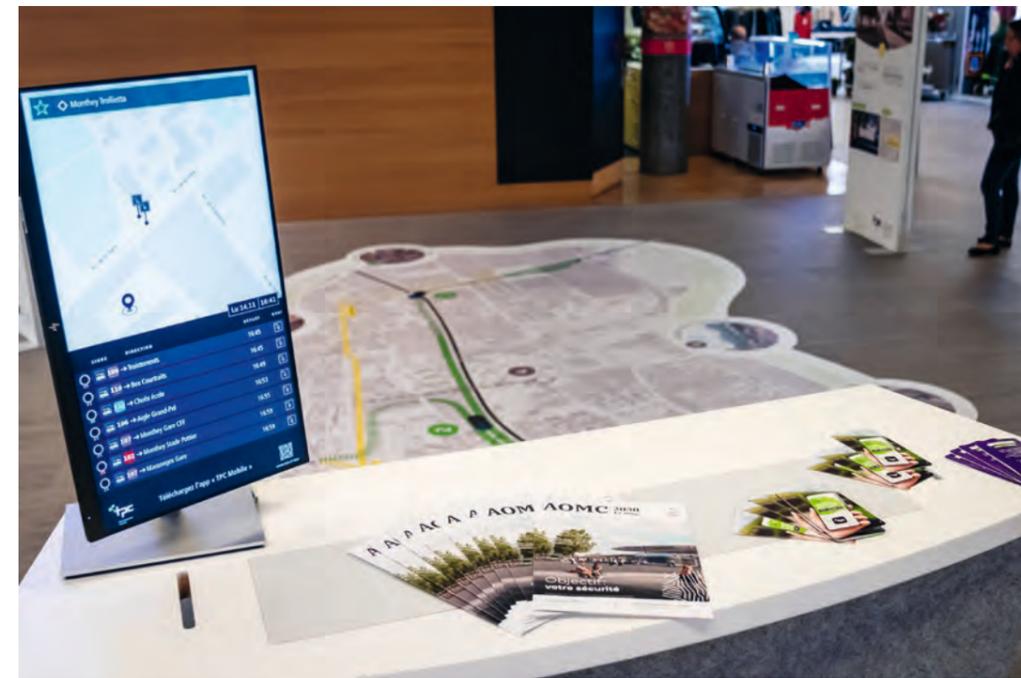
La hausse des réclamations s'explique principalement par l'augmentation de l'offre au fil des ans et de l'ajout de transport scolaire sur les transports de ligne en 2022.



4 — VISIO

CENTRE D'IMPRESSION NUMÉRIQUE TOUS FORMATS Rattaché au département Service clients, viSio est à disposition de toute l'entreprise. Durant l'année sous revue, l'entreprise a pu bénéficier du professionnalisme et de la réactivité du service principalement pour tout ce qui a concerné l'habillage de 15 nouveaux bus, les visuels pour le projet d'infrastructure AOMC 2030 et comme chaque année l'impression de tous les horaires. viSio s'est occupé

de produire et poser les éléments des expositions à Manor et au M-Central avec notamment une carte au sol qui montrait le nouveau visage de ce projet d'envergure. En ce qui concerne les mandats externes, à noter un partenariat avec ESH Média pour l'impression et la pose de publicité sur les véhicules, quelques habillages de bus pour TMR et la préparation des découpes pour les nouvelles rames GXP du MOB.



Exposition AOMC 2030 au M-Central de Monthey en novembre 2022

FINANCES

SECTEUR IMMOBILIER

PROJET BEAUSITE L'ancien Hôtel «Beausite», qui abritait les bureaux des TPC jusqu'à la fin 2020, a toujours offert un grand potentiel pour attirer la clientèle. A l'époque entouré d'un parc, les aménagements extérieurs du bâtiment ont été modifiés au fil du temps et des changements d'affectations, le privant aujourd'hui d'espaces extérieurs de qualité.

Suite au déménagement dans l'immeuble Margencel, les TPC ont lancé un concours d'architecture afin d'assainir l'enveloppe et transformer le bâtiment. Une fois rénovée, cette demeure historique offrira des surfaces modernes, flexibles et fonctionnelles (bureaux, salles de conférence, restaurant ou autres espaces ouverts au public), tout en conservant le charme de son cachet authentique.

Au rez-de-chaussée, la création d'une esplanade arborisée ouverte au public dans le prolongement de la véranda, invitera les usagers à se retrouver en toute convivialité dans un espace agréable et apaisant où client-e-s, voyageurs-euses et habitant-e-s d'Aigle pourront se côtoyer.

En 2022, les TPC ont donc mis à l'enquête ce projet de rénovation globale. Le permis de construire a été obtenu à l'automne. Parallèlement à cette démarche, des réflexions sont menées concernant l'utilisation des locaux, notamment aux regards de nos propres besoins en bureaux pour le secteur de l'infrastructure ferroviaire en forte croissance.

L'objectif est d'avoir les locaux nécessaires au développement de l'entreprise, mais aussi d'assurer l'équilibre financier du projet.

Journées guidées
par les auteurs du
livre «111 lieux des
Alpes Vaudoises
à ne pas manquer»

printemps - été 2022

1 — SYNTHÈSE DES ASPECTS FINANCIERS

Après plusieurs années de pertes dont deux années de crise sanitaire qui ont engendrés d'importantes diminutions de la fréquentation, les TPC finissent l'exercice 2022 sur un bénéfice de CHF 175'973.-. Ce résultat s'explique par un bon niveau des recettes du trafic ainsi qu'une bonne maîtrise des charges.

2 — COMPTE DE RÉSULTATS

PRODUIT D'EXPLOITATION Après la baisse de fréquentation due à la crise sanitaire, les recettes du trafic augmentent de près de 2.9 millions de francs par rapport à 2021. On notera notamment un bon niveau de recettes sur notre ligne touristique du Villars – Bretaye tant l'hiver que l'été. Les autres lignes, que ce soit de bus ou de trains, voient également leurs recettes augmenter.

Les revenus des autres prestations de transport sont en nette baisse. Cette diminution s'explique par la fin de notre mandat d'entrepreneur CarPostal qui représentait, en 2021, un montant de 4.3 millions de francs.

Les indemnités des pouvoirs publics sont en nette augmentation par rapport à 2021, soit 6.9 millions de francs de plus. Cette hausse provient, pour plus de la moitié, du secteur du trafic régional voyageurs (TRV) notamment en lien avec la reprise des lignes CarPostal. Les indemnités pour les autres offres de transport, notamment les prestations MobiChablais, augmentent quant à elles de plus de 4.2 millions de francs.

Concernant les autres produits, ceux-ci sont en forte augmentation en raison des produits des assurances à la suite de l'incident survenu en février 2022 (avalanche dans le secteur de Bretaye).

Le produit des prestations propres activables pour notre projet d'infrastructure en construction augmente.

CHARGES D'EXPLOITATION Les charges d'exploitation se montent à 59.4 millions de francs, soit une hausse de 15% dont plus de la moitié est due à l'augmentation des frais de personnel pour 4.119 millions de francs. Les charges d'énergie et de matière sont en hausse de CHF 692'000.- en raison de leur augmentation ainsi que celle de l'activité. Les charges d'entretien montrent une augmentation de plus de 40% en comparaison avec 2021. Cette hausse s'explique pour moitié par la réparation de la rame accidentée lors de l'avalanche de février, le reste de la hausse concernant tant les bâtiments, les autres véhicules que le besoin d'entretien de notre infrastructure. Les prestations par des tiers comme les charges de location sont stables par rapport à 2021. De même, nous observons une stabilisation des charges d'administration et d'informatique.

AMORTISSEMENTS Les charges d'amortissements sont en baisse et s'établissent à 15.3 millions de francs. La grande partie de ces charges concerne le secteur infrastructure pour 8.5 millions de francs dont un montant de coûts d'investissement non activable de plus d'un million de francs. Le solde concerne principalement le montant d'amortissement du matériel roulant ferroviaire voyageurs pour 3.5 millions de francs.

RÉSULTATS FINANCIERS ET EXCEPTIONNELS Les charges financières sont en légère baisse comparé à l'année précédente. Le résultat exceptionnel affiche cette année une légère perte.

COMPTE DE RÉSULTATS

| | ANNEXES | RÉEL 2022 | RÉEL 2021 | En CHF |
|---|---------|-------------------|-------------------|----------------|
| Recettes du trafic & transport | | 12'980'175 | 10'092'203 | |
| Autres prestations de transport | | 1'741'440 | 5'909'625 | |
| Indemnités des pouvoirs publics | 9 | 53'731'518 | 46'868'095 | |
| Produits des locations | | 494'583 | 500'901 | |
| Autres produits | | 3'182'917 | 1'649'846 | |
| Prestations propres activables | 2 | 3'634'608 | 3'596'444 | |
| PRODUITS D'EXPLOITATION | | 75'765'241 | 68'617'115 | 10,4% |
| Charges d'énergie et de matières | | 4'544'859 | 3'552'439 | |
| Charges d'entretien | | 6'975'141 | 4'980'021 | |
| Charges des prestations | | 2'849'938 | 2'850'009 | |
| Charges du personnel | | 38'546'171 | 34'426'995 | |
| Charges de location | | 779'389 | 831'530 | |
| Charges des assurances, des taxes et indemnités | | 3'219'227 | 2'801'833 | |
| Charges d'administration et d'informatique | | 2'074'832 | 2'013'576 | |
| Charges publicitaires | | 373'490 | 353'731 | |
| CHARGES D'EXPLOITATION | | 59'363'048 | 51'810'133 | 14,6% |
| Charges d'amortissements | | 15'337'193 | 16'097'263 | |
| RÉSULTAT D'EXPLOITATION (EBIT) | | 1'065'000 | 709'719 | 50,1% |
| Charges et produits financiers | | 877'130 | 911'697 | |
| Charges et produits exceptionnels | | 11'897 | -82'349 | |
| RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE) | | 175'973 | -119'629 | -247,1% |

3 — BILAN

Au 31 décembre 2022, le bilan des TPC se monte à près de 283 millions de francs, soit une augmentation de 4.5% par rapport à l'année dernière (près de 12.3 millions de francs).

La part des actifs circulants enregistre une légère hausse. On notera que ce sont surtout les actifs transitoires qui augmentent en comparaison avec 2021. Cette augmentation est due en partie au fait que nous n'avons pas encore reçu le montant des produits d'assurance pour l'incident de l'avalanche. De leur côté, les liquidités baissent de près de 30%.

Quant aux actifs immobilisés, ils sont en hausse d'environ 10 millions de francs, soit 4%. Cette augmentation est due principalement au secteur infrastructure, notamment dans les projets en construction qui augmentent de plus de 8.544 millions de francs. La valeur nette des immobilisations corporelles se monte à 199.6 millions de francs, soit en baisse par rapport à 2021. Cette diminution est due à la mise au rebut de vieilles rames qui n'étaient plus utilisées. Par ailleurs, on notera une augmentation des immobilisations du secteur de l'infrastructure ferroviaire.

En CHF

BILAN

| | ANNEXES | RÉEL 31.12.22 | DONT SECTEUR INFRASTRUCTURE | RÉEL 31.12.21 | DONT SECTEUR INFRASTRUC- |
|---|---------|--------------------|--------------------------------|--------------------|-----------------------------|
| Liquidités | | 4'300'485 | 1'172'107 | 6'093'432 | 1'879'850 |
| Chèques, effets à recevoir et réalisables à c.t. | | 1'962'357 | | 602'940 | |
| Créances résultant de ventes de prestations de services | | 4'937'198 | | 3'662'852 | |
| Comptes courants et autres créances à c.t. | | 88'715 | | 687'953 | |
| Créances envers des institutions publiques | | - | | 154'133 | |
| Stocks de marchandises | | 46'480 | | 55'785 | |
| Actifs de régularisation | | 4'959'210 | | 2'978'716 | |
| ACTIFS CIRCULANTS | | 16'294'445 | 1'172'107 | 14'235'810 | 1'879'850 |
| Immobilisations financières | 1 | 386'676 | | 387'156 | |
| Immobilisations corporelles | | 396'820'207 | 240'046'131 | 396'988'625 | 233'923'631 |
| Fonds d'amortissement des immobilisations corporelles | | -197'187'373 | -108'908'554 | -192'875'624 | -101'502'934 |
| Immobilisation en construction | 2 | 66'839'756 | 49'683'895 | 52'121'813 | 41'139'234 |
| ACTIFS IMMOBILISÉS | | 266'859'267 | 180'821'472 | 256'621'971 | 173'559'931 |
| ACTIFS | | 283'153'712 | 181'993'579 | 270'857'781 | 175'439'781 |
| Dettes à c.t. | 3 | 9'899'411 | 1'563'869 | 14'299'083 | 2'579'318 |
| Dettes envers des institutions publiques | | 420'830 | | - | |
| Passifs de régularisation | | 2'735'401 | | 1'869'528 | |
| Provisions à c.t. | 6 | 1'027'622 | | 990'394 | |
| DETTES À COURT TERME | | 14'083'265 | 1'563'869 | 17'159'005 | 2'579'318 |
| Dettes et prêts à l.t. | 4 | 62'872'275 | | 54'890'875 | |
| Autres dettes à l.t. | 5 | 189'525'762 | 172'438'013 | 182'311'465 | 163'570'127 |
| Provisions à l.t. | 6 | - | | - | |
| DETTES À LONG TERME | | 252'398'037 | 172'438'013 | 237'202'340 | 163'570'127 |
| Capital-actions | | 8'750'000 | | 8'750'000 | |
| RÉSERVES | | 7'746'436 | 812'245 | 7'866'065 | 544'767 |
| <i>Réserve art. 67 LCdF</i> | | 812'245 | 812'245 | 544'767 | 544'767 |
| <i>Réserve art. 36 LTV</i> | | 4'402'724 | | 4'929'884 | |
| <i>Réserves autres</i> | 10 | 2'567'407 | | 2'427'354 | |
| <i>Propre part du capital</i> | | -35'940 | | -35'940 | |
| Bénéfice résultant du bilan | | 175'973 | -89'374 | -119'629 | 209'696 |
| FONDS PROPRES | | 16'672'409 | 722'870 | 16'496'436 | 754'463 |
| PASSIFS | | 283'153'712 | 174'724'753 | 270'857'781 | 166'903'907 |

Au niveau du passif, les dettes à court terme baissent de 18%, pour s'établir à un peu plus de 14 millions de francs. Cette diminution est due en grande partie aux dettes fournisseurs. A contrario, les dettes à long terme augmentent de près de 15 millions de francs pour atteindre près de

252.4 millions de francs à la clôture des comptes. Les fonds d'infrastructure représentent plus du deux tiers de nos dettes à long terme. Au vu du résultat de l'exercice, les fonds propres augmentent d'environ 1% représentant un montant de 16.672 millions de francs.

4 — TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

| | Valeurs hors secteur Infrastructure | | | | | | | | En CHF |
|------------------------------------|-------------------------------------|------------------|-------------------|--------------------|------------------------|------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
| | VALEURS D'ACQUISITION | | | | AMORTISSEMENTS CUMULÉS | | | | VALEURS RÉSIDUELLES |
| | ETAT AU 31.12.21 | ENTRÉES EN 2022 | SORTIES EN 2022 | ETAT AU 31.12.22 | ETAT AU 31.12.21 | AUGMENTATION | DIMINUTION | ETAT AU 31.12.22 | ETAT AU 31.12.22 |
| Biens-fonds et bâtiments | 18'771'863 | 716'700 | - | 19'488'563 | 6'750'966 | 372'263 | - | 7'123'230 | 12'365'334 |
| Installations | 579'000 | - | - | 579'000 | 28'950 | 28'950 | - | 57'900 | 521'100 |
| Machines, appareils et équipements | 3'897'000 | 463'500 | - | 4'360'500 | 968'863 | 749'925 | - | 1'718'788 | 2'641'712 |
| Véhicules ferroviaires | 122'508'981 | 1'145'000 | -9'919'518 | 113'734'463 | 77'535'663 | 3'455'918 | -9'919'518 | 71'072'064 | 42'662'399 |
| Véhicules routiers | 17'169'050 | 1'267'000 | - | 18'436'050 | 5'978'099 | 2'198'733 | - | 8'176'832 | 10'259'218 |
| Véhicules de service | 139'100 | 36'400 | - | 175'500 | 110'148 | 19'858 | - | 130'006 | 45'494 |
| TOTAL | 163'064'994 | 3'628'600 | -9'919'518 | 156'774'076 | 91'372'690 | 6'825'647 | -9'919'518 | 88'278'819 | 68'495'257 |

| | Valeurs du secteur Infrastructure | | | | | | | | En CHF |
|---|-----------------------------------|------------------|-------------------|--------------------|------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|
| | VALEURS D'ACQUISITION | | | | AMORTISSEMENTS CUMULÉS | | | | VALEURS RÉSIDUELLES |
| | ETAT AU 31.12.21 | ENTRÉES EN 2022 | SORTIES EN 2022 | ETAT AU 31.12.22 | ETAT AU 31.12.21 | AUGMENTATION | DIMINUTION | ETAT AU 31.12.22 | ETAT AU 31.12.22 |
| Biens-fonds et bâtiments 000 | 12'024'474 | 530'000 | - | 12'554'474 | 5'948'044 | 277'802 | - | 6'225'846 | 6'328'628 |
| Ouvrages d'art 100 | 27'658'014 | 2'482'000 | - | 30'140'014 | 8'416'975 | 560'375 | - | 8'977'350 | 21'162'664 |
| Voie ferrée 200 | 86'261'371 | 1'754'500 | - | 88'015'871 | 37'396'043 | 2'780'216 | - | 40'176'259 | 47'839'612 |
| Installation de courant de traction 300 | 36'355'273 | 130'500 | - | 36'485'773 | 17'300'440 | 954'533 | - | 18'254'974 | 18'230'799 |
| Installation de sécurité 400 | 40'512'717 | 300'000 | - | 40'812'717 | 20'751'048 | 1'632'509 | - | 22'383'557 | 18'429'160 |
| Installations basse tension 500 | 1'348'502 | - | - | 1'348'502 | 1'327'773 | 20'729 | - | 1'348'502 | - |
| Installations d'accueil 600 | 10'121'291 | 512'000 | - | 10'633'291 | 2'825'784 | 272'784 | - | 3'098'568 | 7'534'723 |
| Véhicules 700 | 10'726'172 | 47'000 | - | 10'773'172 | 2'685'602 | 416'842 | - | 3'102'444 | 7'670'728 |
| Moyen d'exploitation et divers 800 | 8'915'817 | 366'500 | - | 9'282'317 | 4'851'225 | 489'829 | - | 5'341'054 | 3'941'263 |
| TOTAL | 233'923'631 | 6'122'500 | - | 240'046'131 | 101'502'934 | 7'405'620 | - | 108'908'554 | 131'137'577 |
| TOTAL TPC | 396'988'625 | 9'751'100 | -9'919'518 | 396'820'207 | 192'875'624 | 14'231'267 | -9'919'518 | 197'187'373 | 199'632'835 |

5 — TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

| | En CHF | | |
|---|--------------------|--------------------|----------------|
| | RÉEL 2022 | RÉEL 2021 | |
| Résultat final (+bénéfice/-perte) | 175'973 | -119'629 | -247,1% |
| Amortissements de l'actif immobilisé | 14'240'572 | 13'522'503 | |
| Investissements non activables | 1'096'622 | 2'574'760 | |
| Autres produits non monétaires | -222'305 | -213'000 | |
| Prestations propres activables | -3'634'608 | -3'596'444 | |
| Variation des créances résultants de prestations de service | -1'238'456 | 957'818 | |
| Variation du réalisable à court terme | -1'359'417 | -485'001 | |
| Variation des autres créances à C.T. | 753'371 | 226'275 | |
| Variation des stocks | 9'305 | 9'305 | |
| Variation des actifs de régularisation | -1'980'495 | -451'693 | |
| Variation des dettes à court terme | -3'978'841 | -4'343'909 | |
| Variation des passifs de régularisation | 865'874 | -1'019'072 | |
| Variation des provisions | 1'338 | -569'432 | |
| FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'EXPLOITATION | 4'728'933 | 6'492'480 | -27,2% |
| Investissement participations | 480 | -4'400 | |
| Investissements immobilisations corporelles | -29'636'227 | -36'233'515 | |
| FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT | -29'635'747 | -36'237'915 | -18,2% |
| Variation des contributions d'investissements | 16'015'789 | 12'580'989 | |
| Variation des dettes et prêts à long terme | 7'098'078 | 11'104'275 | |
| FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ DE FINANCEMENT | 23'113'867 | 23'685'264 | -2,4% |
| VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE | -1'792'947 | -6'059'621 | |
| Etat des liquidités au 1 ^{er} janvier | 6'093'432 | 12'153'053 | |
| Etat des liquidités au 31 décembre | 4'300'485 | 6'093'432 | |
| VARIATION DES LIQUIDITÉS | -1'792'947 | -6'059'621 | |

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).

RÉSULTATS PAR SECTEUR SELON L'OCEC

| SECTEUR | En CHF | | | | |
|--|--------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|
| | TRV | INFRASTRUCTURE | AUTRES OFFRES | PREST. ANNEXES | RÉEL 31.12.22 |
| Produits commerciaux | 8'909'000 | 4'677'822 | 5'605'516 | 1'348'817 | 20'541'156 |
| Total des coûts imputables | 33'572'038 | 21'418'885 | 17'782'263 | 1'323'515 | 74'096'702 |
| Coûts non couverts | 24'663'038 | 16'741'063 | 12'176'746 | -25'302 | 53'555'545 |
| Indemnités | -24'502'466 | -16'651'689 | -12'577'364 | - | -53'731'518 |
| RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE) | -160'572,43 | -89'374,26 | 400'617,55 | 25'302,30 | 175'973,16 |

Malgré la bonne reprise des recettes du trafic, le secteur TRV accuse une perte de CHF 160'573.-. Les charges, notamment en lien avec la conduite et l'accompagnement des bus et des trains ont été supérieures à notre offre. On notera aussi l'augmentation de la redevance pour l'utilisation de l'infrastructure (prix du sillon) en lien avec la hausse des recettes.

Le secteur infrastructure finit l'année avec une perte de CHF 89'374.-. Les charges d'entretien notamment pour la voie et ses abords ont été plus importantes que prévu. Parallèlement, des charges pour la surveillance des ouvrages d'art ainsi que pour d'autres services ont elles aussi été supérieures au budget. On notera toutefois une augmentation des produits du prix du sillon en lien avec la hausse des recettes du trafic sur nos lignes ferroviaires.

Le secteur «Autres offres de transports», qui comprend notamment le Villars-Bretaye et l'offre MobiChablais, se solde par un bénéfice de CHF 400'618.-. Ce résultat positif est uniquement dû à la ligne touristique Villars-Bretaye, soit CHF 461'962.-. Les recettes de cette ligne ont été excellentes tant au niveau des skieurs que de nos nouveaux produits d'été.

Les prestations annexes, hors secteurs subventionnés, font apparaître un bénéfice s'élevant à CHF 25'302.-. Hormis la gestion immobilière, l'ensemble des activités clôturent l'année sur un résultat positif.

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 un bénéfice de CHF 175'973.-, comme indiqué dans le tableau, ci-dessous.

| RÉSERVES | ÉTAT AVANT AG | RÉSULTAT DE L'ANNÉE | ÉTAT APRÈS AG |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Réserve art. 67 LCdF | 812'244,55 | -89'374,26 | 722'870,29 |
| Réserve art. 36 LTV | 4'402'724,26 | -160'572,43 | 4'242'151,83 |
| Réserves autres | 2'567'407,33 | 425'919,85 | 2'993'327,18 |
| <i>Dont offre Villars-Bretaye</i> | <i>69'556,20</i> | <i>461'962,60</i> | <i>531'518,80</i> |
| TOTAL TPC | 7'782'376,14 | 175'973,16 | 7'958'349,30 |

Aigle, le 6 avril 2023

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 forcément 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 des employé-e-s des TPC est assurée par Profelia. Le taux de couverture au 31 décembre 2022 a atteint 99.51%.

La caisse de prévoyance des TPC est gérée de manière paritaire entre employé-e-s et employeur.

VALEURS D'ASSURANCE

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

| | | |
|-------------------------------------|-----|---------------|
| Bâtiments Vaud (indice 125) | CHF | 58'654'423.- |
| Bâtiments Valais (indice 1045.6) | CHF | 6'436'459.- |
| Installations et autres inventaires | CHF | 20'826'015.- |
| Véhicules ferroviaires | CHF | 183'027'800.- |
| Véhicules routiers | CHF | 19'762'789.- |

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.-) | | |
| Garantie disponible deux fois par année d'assurance | CHF | 90'000'000.- |
| (Soit en deux parties 1x CHF 80'000'000.- + 1x CHF 10'000'000.-) | | |

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 26 mai 2022. 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'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 6 avril 2023.

| | 2022 | 2021 |
|---|------------|-------------|
| 1 IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES | | |
| Avance fonds de caisse | 6'676 | 7'155 |
| Participation majoritaire | 50'000 | 50'000 |
| Participations minoritaires | 175'000 | 175'001 |
| 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 |
| Société coopérative «Alpes Vaudoises» | 5'000 | 5'000 |
| Valeur au 31 décembre | 386'676 | 387'156 |
| <i>Le Conseil d'administration renonce à la présentation de comptes consolidés comprenant ceux de la filiale Chablais Participations SA au vu de la taille non significative de cette dernière.</i> | | |
| <i>Les principaux chiffres de la filiale sont les suivants:</i> | | |
| Total de l'actif | 94'756 | 95'040 |
| Total du passif | 94'756 | 95'040 |
| Total des produits | - | - |
| Total des charges | 629 | 293 |
| Bénéfice (perte) de l'exercice | -629 | -293 |
| 2 IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION | | |
| IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION «HORS SECTEUR INFRASTRUCTURE» | | |
| Valeur brute au 1 ^{er} janvier | 10'982'579 | 3'804'084 |
| Investissements | 10'087'756 | 18'226'423 |
| Contribution de tiers | - | -984'215 |
| Transfert aux comptes des immobilisations | -3'628'600 | -9'999'000 |
| Transfert aux comptes de résultat | -285'874 | -64'712 |
| Valeur au 31 décembre | 17'155'861 | 10'982'579 |
| IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION «INFRASTRUCTURE» | | |
| Valeur brute au 1 ^{er} janvier | 41'139'234 | 29'029'740 |
| Investissements | 17'509'142 | 16'123'909 |
| dont prestations propres activables | 3'634'608 | 3'596'444 |
| Contribution de tiers | -1'745'359 | -1'134'147 |
| Transfert aux comptes des immobilisations | -6'122'500 | -278'000 |
| Transfert aux comptes de résultat | -1'096'622 | -2'602'268 |
| Valeur au 31 décembre | 49'683'895 | 41'139'234 |
| IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION CUMULÉES | | |
| Valeur brute au 1 ^{er} janvier | 52'121'813 | 32'833'824 |
| Investissements | 27'596'897 | 34'350'333 |
| dont prestations propres activables | 3'634'608 | 3'596'444 |
| Contribution de tiers | -1'745'359 | -2'118'362 |
| Transfert aux comptes des immobilisations | -9'751'100 | -10'277'000 |
| Transfert aux comptes de résultat | -1'382'495 | -2'666'981 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 66'839'756 | 52'121'813 |
| 3 CAPITAUX ÉTRANGERS À COURT TERME | | |
| DETTES À COURT TERME DES POUVOIRS PUBLICS | | |
| Contributions des pouvoirs publics remboursables | 1'653'598 | 1'653'598 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 1'653'598 | 1'653'598 |
| DETTES À COURT TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS | | |
| Emprunt UBS Matériel roulant | 1'530'000 | 1'530'000 |
| Emprunt Car Postal Bus | - | 810'426 |
| Emprunt Retraites Populaires | - | - |
| Emprunt BCV Leasing Bus | 298'400 | 298'400 |
| Emprunt BCV Leasing Bus 2 | 512'000 | 512'000 |
| Emprunt BCV Leasing Bus 3 | 296'300 | |
| Emprunt BCV ZBMS | 123'100 | 123'100 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 2'759'800 | 3'273'926 |
| AUTRES DETTES À COURT TERME | | |
| Dettes Fournisseurs | 3'788'718 | 7'836'377 |
| Dettes envers les institutions de prévoyance | 213'040 | 277'347 |
| Autres dettes à court terme | 1'484'264 | 1'257'834 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 5'486'022 | 9'371'558 |

| | 2022 | 2021 |
|--|-------------|-------------|
| DETTES À COURT TERME CUMULÉES | | |
| Valeur comptable au 31 décembre | 9'899'411 | 14'299'083 |
| 4 DETTES À LONG TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS | | |
| Emprunt Retraites Populaires | 3'150'000 | 3'150'000 |
| Emprunt UBS Matériel roulant | 35'190'000 | 36'720'000 |
| Emprunt UBS Matériel roulant ASD | 7'930'000 | 7'930'000 |
| Emprunt UBS Matériel roulant ASD 2 | 7'930'000 | |
| Emprunt BCV Leasing Bus | 1'789'800 | 2'088'200 |
| Emprunt BCV Leasing Bus 2 | 3'430'750 | 3'956'550 |
| Emprunt BCV Leasing Bus 3 | 2'528'700 | |
| Emprunt BCV ZBMS | 923'025 | 1'046'125 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 62'872'275 | 54'890'875 |
| <i>La confédération s'est portée caution pour les emprunts de l'UBS.</i> | | |
| Exigible de un à 5 ans | 14'731'200 | 12'317'500 |
| Exigible à plus 5 ans | 48'141'075 | 42'573'375 |
| Total | 62'872'275 | 54'890'875 |
| 5 CONTRIBUTIONS DES POUVOIRS PUBLICS | | |
| Conditionnellement remboursables Confédération | 102'073'327 | 93'561'093 |
| Conditionnellement remboursables Canton de Vaud | 53'623'438 | 53'267'785 |
| Conditionnellement remboursables Canton du Valais | 16'741'248 | 16'741'248 |
| Remboursables Confédération | 5'649'480 | 6'342'566 |
| Remboursables Canton de Vaud | 6'177'807 | 6'928'153 |
| Remboursables Canton du Valais | 5'260'462 | 5'470'619 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 189'525'762 | 182'311'465 |
| 6 PROVISIONS | | |
| Heures supplémentaires et vacances dues | 1'027'622 | 990'394 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 1'027'622 | 990'394 |
| 7 DISSOLUTION DE RÉSERVES LATENTES | - | - |
| 8 HONORAIRES VERSÉS À L'ORGANE DE RÉVISION | 35'000 | 35'000 |
| 9 INDEMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS | | |
| SECTEUR TRV | | |
| Confédération | 12'451'396 | 10'606'528 |
| Canton de Vaud | 9'721'384 | 7'735'169 |
| Canton du Valais | 2'249'685 | 2'200'641 |
| Communes, Indemnité art. 28.4 LTV | 80'000 | 172'274 |
| INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS TRV | 24'502'465 | 20'714'612 |
| SECTEUR INFRASTRUCTURES | | |
| Confédération | 15'951'068 | 16'970'554 |
| Canton de Vaud | 700'621 | 858'599 |
| INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS INFRASTRUCTURES | 16'651'689 | 17'829'153 |
| SECTEURS AUTRES OFFRES DE TRANSPORT | | |
| Cantons | 4'307'132 | 2'978'300 |
| Communes | 8'270'232 | 5'346'030 |
| INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS POUR LES AUTRES OFFRES | 12'577'364 | 8'324'330 |
| INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLIQUES TOTALES | 53'731'518 | 46'868'095 |
| 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 | 1'335'419 | 1'214'147 |
| Réserve prestations immobilières | 1'129'973 | 1'053'409 |
| Autres réserves | 19'616 | 77'398 |
| Valeur comptable au 31 décembre | 2'567'407 | 2'427'354 |
| 11 NOMBRE D'EMPLOYÉS-ÉES À PLEIN TEMPS | | |
| Nombre d'employés-ées à plein temps durant l'année | 370 | 337 |
| 12 ENGAGEMENTS HORS BILAN | | |
| Commande Rames Stadler | 9'063'080 | 16'993'274 |

9 — RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION



Tél. +41 21 310 23 23
www.bdo.ch
lausanne@bdo.ch

BDO SA
Biopôle bât. Metio - Epalinges
Case postale 7690
1002 Lausanne



Tél. +41 21 310 23 23
www.bdo.ch
lausanne@bdo.ch

BDO SA
Biopôle bât. Metio - Epalinges
Case postale 7690
1002 Lausanne

RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION
À l'Assemblée générale des Transports Publics du Chablais SA, Aigle

Rapport sur l'audit des comptes annuels

Opinion d'Audit
Nous avons effectué l'audit des comptes annuels des Transports Publics du Chablais SA (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2022, le compte 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 (pages 55 à 63) 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 (ISA-CH). Les responsabilités qui nous incombent en vertu 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.

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 sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune conclusion d'audit sous quelque forme 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 l'exploitation de l'entreprise. Il a en outre la responsabilité de présenter, le cas échéant, les éléments en rapport avec la capacité de la société à poursuivre ses activités et d'établir le bilan 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.

BDO SA, dont le siège principal est à Zurich, est le membre suisse, juridiquement indépendant, du réseau international BDO.

Lausanne, le 6 avril 2023

BDO SA



Jürg Gehring
Réviseur responsable
Expert-réviseur agréé

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.



Loïc Rossé
Expert-réviseur agréé

BDO SA, dont le siège principal est à Zurich, est le membre suisse, juridiquement indépendant, du réseau international BDO.

IMPRESSUM

Coordinatrice du projet **CAROLE DELISLE**
Design Graphic **A2LINE COMMUNICATION — A2LINE.CH**

Photos pp. 2-3 — **JULIAN RYF**, p. 4 — **©AGENCE DE PRESSE ARC — J.-B. SIEBER**, pp. 6-7-9 — **STUDIO PATRICK**, pp. 10-11 — **ADELIN ROUILLER (A2LINE)**, p. 14 — **FABIEN CONTE**, p. 18 — **J.-B. BIEUVILLE**, p. 21 — **HUGUES ROMAIN**, p. 22 — **TÂNIA ALMEIDA**, p. 24 — **@KEYSTON — LAURENT GILLIÉRON**, p. 25 — **CYRIL DE VOLDER, MAISON STADLER**, p. 32 — **JÉRÔME BICHSEL**, p. 33 — **J.-M. ISABEL**, pp. 34, 46, 49 — **@360DSM MAXIME SCHMID**, p. 37 — **ANTEQ SA**, p. 38 — **SAMUEL ANON**, p. 39 — **SAMUEL ANON, LÉONARD CACCAMO**, p. 40 — **RICARDO MACHADO, KEVIN OREILLER**, p. 43 — **FABIEN VALOUR**, p. 45 — **THOMAS MASOTTI**, pp. 47, 65 — **ETIENNE BORNET**, p. 50 — **GUILLAUME ALLET**

Impression **IMPRIMERIE GESSLER SA, SION**
Copyright 2023 — **TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA**
Tous droits réservés





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

tpc.ch

