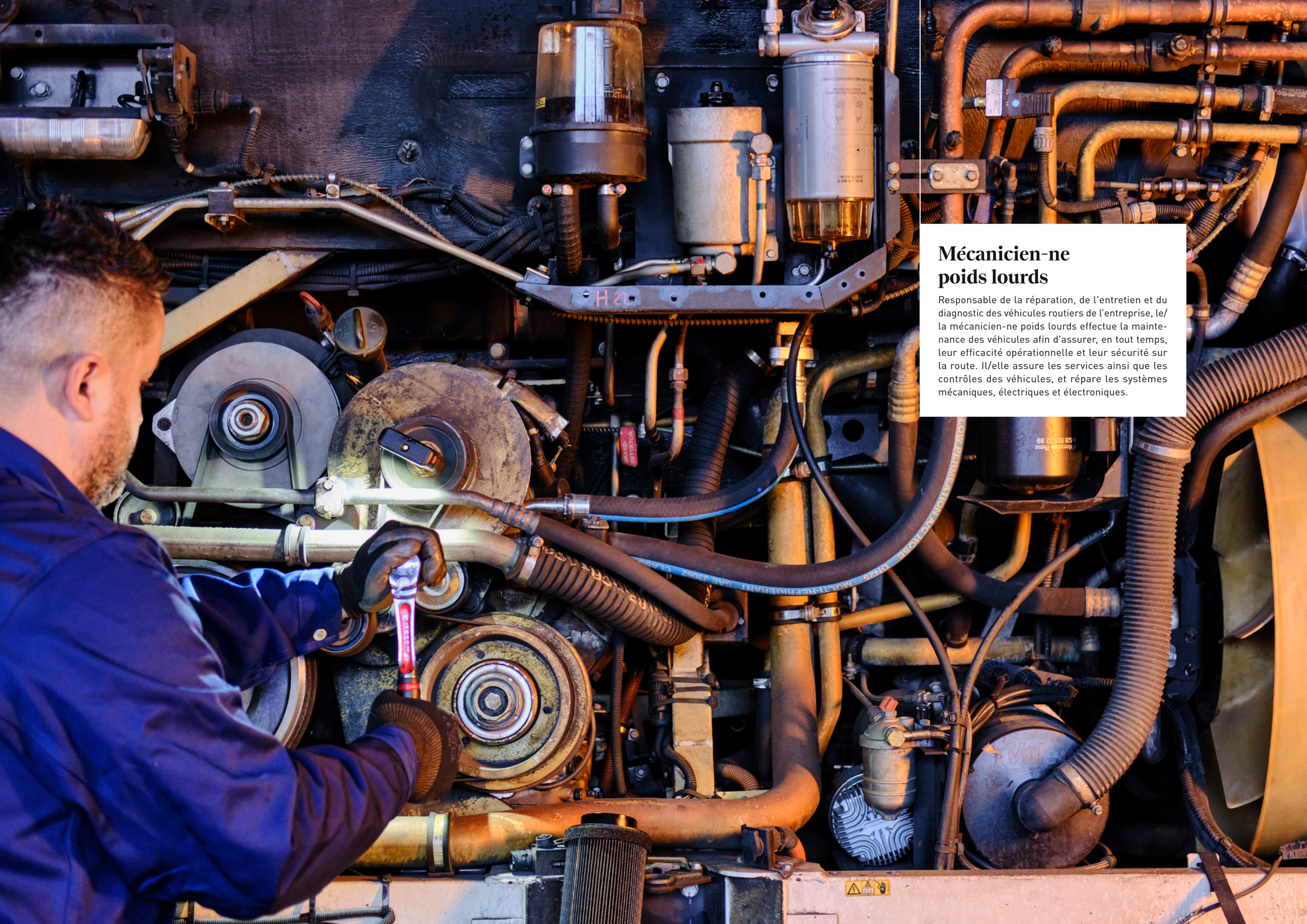
2023 RAPPORT DE GESTION

TRANSPORTS PUBLICS DU CHABLAIS SA

Votre partenaire mobilité



Mécanicien-ne poids lourds

Responsable de la réparation, de l'entretien et du diagnostic des véhicules routiers de l'entreprise, le/la mécanicien-ne poids lourds effectue la maintenance des véhicules afin d'assurer, en tout temps, leur efficacité opérationnelle et leur sécurité sur la route. Il/elle assure les services ainsi que les contrôles des véhicules, et répare les systèmes mécaniques, électriques et électroniques.

Nos métiers

Nous avons choisi, pour illustrer ce rapport de mettre en avant les métiers nombreux et variés des TPC. Cette démarche artistique met en valeur les outils emblématiques et place l'humain au centre de chaque activité.

BILLET DU PRÉSIDENT 4

ORGANES DE LA SOCIÉTÉ 6

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 9

CONSEIL D'ADMINISTRATION 9

DIRECTION 11

1 — Organisation de l'entreprise 11

2 — Qualité / Santé et Sécurité / Environnement (QSSE) 14

3 — Informatique et projets 15

RESSOURCES HUMAINES 17

VOYAGEURS 19

1 — Production 19

2 — Planification 20

3 — Flotte 22

INFRASTRUCTURE 27

1 — Gestion de l'infrastructure 27

2 — Etudes et projets 29

3 — Entretien 34

4 — Gestion du trafic 36

SERVICE CLIENTS 38

1 — Marketing 38

2 — Distribution 41

3 — Qualité et information voyageurs 42

4 — viSio 44

FINANCES 48

1 — Synthèse des aspects financiers 48

2 — Compte de résultats 48

3 — Bilan 50

4 — Tableau des immobilisations 52

5 — Tableau de flux de trésorerie 53

6 — Résultats des secteurs OCEC 54

7 — Attribution du bénéfice 55

8 — Annexe aux comptes 56

9 — Détail des notes 58

10 — Rapport de l'Organe de révision 60

BILLET DU PRÉSIDENT

OLIVIER FRANÇAIS

La direction et le Conseil d'administration avaient décidé de placer cette année 2023 sous le signe de la consolidation de l'entreprise. Elle l'a été par bien des aspects, notamment celle du réseau MobiChablais avec la collaboration des huit communes membres. Il n'aura, en effet, pas été question d'extension mais bien de renforcement de la confiance de nos commanditaires et client-e-s et de l'accroissement du confort de ces derniers-ères.
En 2023, les jalons posés me laissent augurer positivement pour l'avenir.

La confiance des communes tout d'abord. L'extension de MobiChablais et le passage des courses scolaires sur le service de ligne le 12 décembre 2021 ont été une transition difficile. Au cours des deux dernières années, les TPC ont formé leurs conducteurs-trices sur le réseau et ont travaillé à instaurer un dialogue avec les communes membres et leurs élu-e-s. Élaboration d'un rapport synthétique de MobiChablais sur quatre ans, rencontre avec les municipalités ou commissions communales et simplification de la tarification avec l'extension du réseau valaisan de MobiChablais dans Mobilis. Ces différentes actions ont permis aux communes d'Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Troistorrents et Yvorne de renouveler leur confiance envers notre société et de ratifier une nouvelle convention MobiChablais jusqu'en 2028.

La confiance des usagers-ères à présent. Nous pouvons évoquer: une diminution des retards, une communication claire et ciblée ainsi qu'une amélioration de la fiabilité du réseau de manière générale. Avec le nouvel horaire 2025, notre objectif sera d'obtenir une chaîne de mobilité robuste en assurant les correspondances de manière plus optimale.

Quant au confort, celui-ci s'améliorera avec la mise en service des nouveaux véhicules de l'ASD, arrivés au cours du deuxième semestre 2023 et mis en service cet été. Et ce n'est pas tout, ces trains sont dotés d'une première classe! Nous espérons aussi signer cette année la commande pour l'achat de nouveaux véhicules pour les lignes de l'AL et du BVB.
Mais le confort c'est aussi celui de la facilité de transport. En 2023, plusieurs de nos gares et haltes se sont vues équipées d'écrans d'information voyageurs et de système de sonorisation permettant à notre centre de gestion du trafic d'annoncer les éventuelles perturbations. Ces installations ont débuté et se poursuivront en 2024 et au-delà.

Nous nous sommes aussi efforcés d'apporter ce confort auprès de notre personnel. Après plusieurs années de négociations, perturbées par la pandémie, la direction et le Syndicat SEV sont parvenus à un accord qui a permis la mise en place de la nouvelle convention collective des TPC le 1er avril 2023. L'objectif était de revoir l'échelle des salaires, d'instaurer l'équité, mais aussi d'adapter d'anciens textes. Si ce pas a pu être franchi, nous sommes conscients qu'il en reste d'autres, tels que celui de l'assainissement de certains locaux de nos collaborateurs-trices. Ce dernier point a vu en 2023 la réalisation de nouveaux espaces à Villars et Aigle (dépôt infrastructure).

Mais si nous avons œuvré à consolider l'entreprise, nous n'avons pas moins envisagé son avenir.

Nous sommes, en effet, arrivés à un tournant et devons maintenant réfléchir mais surtout agir dans un esprit de durabilité.

Pour nous, cela se traduira notamment par la décarbonation de notre flotte. Un expert dans ce domaine a rejoint notre société depuis plusieurs mois et l'accompagne aujourd'hui pour amorcer cette transition. Il s'agit d'un véritable changement qui débutera avec l'acquisition de nouveaux véhicules mais aussi la construction de nouveaux dépôts-atelier.

Cet avenir, nous le voyons aussi avec la réalisation de grands projets tels que celui de la sécurisation de l'AOMC, le prolongement de la ligne de l'AL mais aussi de l'assainissement de toutes nos infrastructures pour en accroître la sécurité et répondre aux normes LHand.

Nous avons évoqué ici la confiance, le confort, mais nous devons aussi parler de la collaboration. Si le Conseil d'administration visite parfois certaines entreprises de transports, c'est bien sûr pour rencontrer ses confrères et consœurs mais aussi apprécier les différents fonctionnements de ces sociétés aux tailles et expériences diverses. Si ces relations ont toujours existé, les TPC collaborent depuis 2023 de manière plus régulière avec les TMR et le MOB. Nous sommes heureux de ces discussions entre entreprises analogues, lesquelles pourront amener chaque entité à améliorer son fonctionnement au quotidien ou dans le futur.

Le résultat financier de l'année 2023 peut être considéré comme bon avec un bénéfice de CHF 1'876'000.-. Ce résultat réjouissant est dû à deux éléments ponctuels de grande envergure qui l'ont amélioré sensiblement, à savoir les intérêts «perçus d'avance» pour l'achat des rames AL-BVB et le bénéfice sur la vente d'un bien immobilier à Aigle, qui sera utilisé pour la rénovation des bâtiments des TPC.
Quant à la fréquentation de nos lignes, celle-ci demeure stable pour les lignes ferroviaires et croît de manière réjouissante pour les lignes de bus. Cependant, ces dernières données sont difficilement comparables étant donné la mise en place d'un nouveau mode de calcul standardisé.

Pour clore ce message, je souhaiterais rappeler que malgré certaines difficultés rencontrées, les TPC sont accompagnés dans leur consolidation et évolution par mes collègues du Conseil d'administration, par leurs commanditaires que sont la Confédération, les cantons et communes mais aussi la direction de l'entreprise et son personnel. Par l'occasion qui m'est donnée ici, je tiens à vous adresser mes sincères remerciements à toutes et tous pour votre engagement et travail dans le bon fonctionnement de cette entreprise, au service de la population.

OLIVIER FRANÇAIS
Président

ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Grégory Devaud
Administrateur

NOMINATION Membre de droit, nommé par la commune chef-lieu du district d'Aigle, jusqu'aux élections communales vaudoises de 2026
FORMATION-PARCOURS Agriculteur-viticulteur
FONCTION ACTUELLE Député au Grand Conseil vaudois et Syndic de la Commune d'Aigle
EXPÉRIENCES Administrateur de plusieurs sociétés
Compétences institutionnelles et politiques

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, dirige ensuite plusieurs établissements hôteliers. En parallèle à son parcours hôtelier, mène une carrière dans l'armée, de logisticien au grade de lieutenant-colonel. A dirigé la société Télé Leysin-Les Mosses-La Lécherette (TLML SA) durant 11 ans
FONCTION ACTUELLE Président du Conseil d'administration de TLML SA, Syndic de la Commune de Leysin et Député au Grand Conseil vaudois
EXPÉRIENCES Vice-président de Vaud Promotion, Administrateur de plusieurs sociétés et Membre de conseils de fondation

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

A

P

Olivier Français
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 Ancien 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 pour les administrateurs de sociétés suisses
FONCTION ACTUELLE Ingénieur EPFL spécialisé dans le domaine de la mobilité, actif comme consultant indépendant.
Délégué à la mobilité de l'Etat du Valais jusqu'au 31 août 2021
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

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

Carole Delisle
Secrétaire du Conseil d'administration

NOMINATION
Désignée par les administrateurs de la société

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. Cursus 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 et ingénieur conseil et développement dans un groupe de géomètres
EXPÉRIENCES Administrateur de la Banque Raiffeisen de Val-d'Illiez-Champéry depuis 2005 et Président du Conseil d'administration depuis 2023
Administrateur de Radio Chablais SA et RCR Publicités SA de 2013 à 2021
Vice-président de la Société de distribution des Eaux de Champéry SA de 2015 à 2021
Administrateur de Vièze Energie SA depuis 2021

ÉTAT AU 31 DÉCEMBRE 2023

DIRECTION

DIRECTEUR
Grégoire Praz

D

MEMBRES DE LA DIRECTION

David Buchard
Responsable des finances
dès le 1er juin 2023

Olivier Canomeras
Chef du département
infrastructure

Christophe Genoud
Chef du département voyageurs
dès le 1er avril 2023

Virginia Gonzalez
Responsable des
ressources humaines

Christelle Piguet
Cheffe du département
service clients

ORGANE DE RÉVISION

BDO SA, *Epalinges*

ÉTAT AU 31 DÉCEMBRE 2023

25E RAPPORT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

LA VINGT-QUATRIÈME assemblée générale des TPC s'est déroulée le 14 juin 2023, à la Grande Salle de la Couronne, à Yvorne. Elle a été suivie par 106 actionnaires représentant 700'155 actions sur un total de 875'000 actions. L'assemblée a approuvé le rapport de gestion et les comptes annuels 2022.

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 2023.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

NOMINATION Le 26 janvier 2023, les administrateurs ont décidé de reconduire Carole Delisle dans sa fonction de secrétaire du Conseil pour une période de trois ans.

Lors de sa rencontre du 21 septembre 2023, le Conseil a renouvelé sa confiance à Stéphane Coppey en le nommant vice-président de la société pour trois ans.

SÉANCES Au cours de l'année 2023, le Conseil d'administration a tenu six séances et traité les dossiers courants de l'entreprise. Pour les aspects financiers, il s'est appuyé sur les recommandations du Comité d'audit, formé de trois administrateurs, qui s'est réuni à cinq 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 2023 ;
- le budget 2024.

Le Comité immobilier consultatif du Conseil d'administration s'est également réuni pour faire un point de situation sur l'avancement de certains dossiers, notamment la mise en vente d'un bâtiment hors exploitation ainsi que le financement des travaux de l'immeuble Beausite.

VISITES MOB ET TPF Les administrateurs essaient, une fois dans l'année, d'organiser une de leur rencontre annuelle dans un lieu à l'extérieur du réseau de l'entreprise, ceci afin de leur permettre de découvrir une nouvelle technologie ou innovation, visiter des dépôts ou locaux ou encore rencontrer des partenaires ou fournisseurs. En 2023, le Conseil d'administration s'est rendu tout d'abord au MOB où le directeur général, Georges Oberson, a abordé le développement de son entreprise sous l'angle de la communication et des nouveaux marchés étrangers mais a aussi présenté à Zweisimmen le système de bogies à écartement variable. La découverte en gare du GoldenPass Express (GPX) a complété la visite.

Autre région, autre entreprise avec le nouveau site des TPF qui regroupe aussi bien les activités liées aux véhicules routiers que ferroviaires. Serge Collaud, Directeur général a présenté des systèmes innovants permettant une gestion optimale de la flotte. L'objectif de ce second arrêt était de s'inspirer de ce qui a été réalisé très récemment pour pouvoir relever ensuite les défis à venir pour les TPC dans le Chablais avec la construction de nouveaux dépôts d'entretien pour les bus.

Chef-fe de projet d'infrastructure ferroviaire

Responsable des projets de renouvellement, de développement et d'aménagement des installations ferroviaires de notre réseau, le/la chef-fe de projet d'infrastructure ferroviaire gère l'ensemble des études et des travaux jusqu'à la mise en service. Il/elle coordonne les différents partenaires internes et externes impliqués dans les projets, surveille les coûts, les délais, les risques ainsi que les exigences de qualité et de sécurité.

DIRECTION

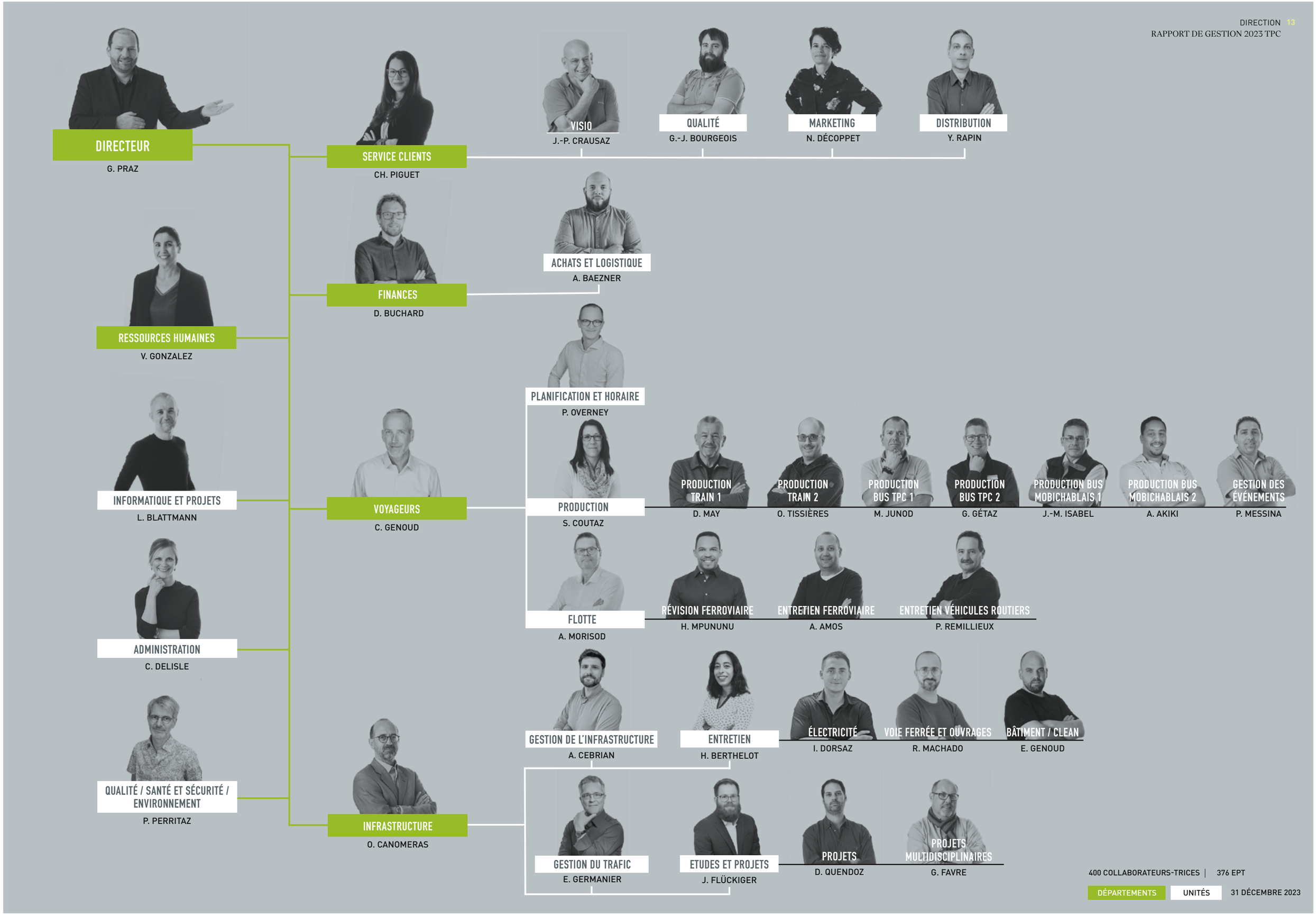
1 — ORGANISATION DE L'ENTREPRISE

CHANGEMENT À LA TÊTE DES DÉPARTEMENTS À la suite du départ de Pascal Fivaz à la tête du département Voyageurs le 30 juin 2022, il aura fallu attendre le 1er avril 2023 pour accueillir Christophe Genoud, nouveau responsable Voyageurs. M. Genoud a donc pris ses fonctions après dix mois de vacance à ce poste. Le département a été géré pendant cette période tout d'abord par Grégoire Praz, Directeur des TPC puis Gabriel Rosetti, Responsable Voyageurs ad intérim.
Le défi pour M. Genoud était grand puisque son nouveau département s'est vu agrandi par certaines activités de celui du Développement à la suite du départ le 30 avril 2023 d'Hugues Romain, titulaire à ce poste depuis le 1er décembre 2017.

La suppression du département Développement à la suite du départ de M. Romain a entraîné certains changements organisationnels, outre celui susmentionné. En effet, la gestion du PMO (Project Management Office), c'est-à-dire la gestion des projets hors infrastructure, a été reprise par l'unité Informatique et télécommunication de Lukas Blattmann, renommée Informatique et projets. Cette unité est supervisée par Grégoire Praz.

Autre changement, le départ le 28 février de Léonard Pochon, Responsable des finances. Ce dernier a été remplacé le 1er juin 2023 par David Buchard. À la suite du départ du titulaire de l'unité Comptabilité et controlling Robin Granges, le département Finances a été réorganisé à la fin de l'année. L'unité Comptabilité et controlling a été supprimée et le management des collaborateurs-trices des finances a été repris par M. Buchard.

La gestion du PMO (Project Management Office) a été reprise par l'unité Informatique et projets.


DIRECTEUR
G. PRAZ
RESSOURCES HUMAINES
V. GONZALEZ
INFORMATIQUE ET PROJETS
L. BLATTMANN
ADMINISTRATION
C. DELISLE
QUALITÉ / SANTÉ ET SÉCURITÉ / ENVIRONNEMENT
P. PERRITAZ
SERVICE CLIENTS
CH. PIGUET
VISIO
J.-P. CRAUSAZ
QUALITÉ
G.-J. BOURGEOIS
MARKETING
N. DÉCOPPET
DISTRIBUTION
Y. RAPIN
FINANCES
D. BUCHARD
ACHATS ET LOGISTIQUE
A. BAEZNER
VOYAGEURS
C. GENOUD
PLANIFICATION ET HORAIRE
P. OVERNEY
PRODUCTION
S. COUTAZ
PRODUCTION TRAIN 1
D. MAY
PRODUCTION TRAIN 2
O. TISSIÈRES
PRODUCTION BUS TPC 1
M. JUNOD
PRODUCTION BUS TPC 2
G. GÉTAZ
PRODUCTION BUS MOBICHABLAIS 1
J.-M. ISABEL
PRODUCTION BUS MOBICHABLAIS 2
A. AKIKI
GESTION DES ÉVÉNEMENTS
P. MESSINA
FLOTTE
A. MORISOD
RÉVISION FERROVIAIRE
H. MPUNUNU
ENTRETIEN FERROVIAIRE
A. AMOS
ENTRETIEN VÉHICULES ROUTIERS
P. REMILLIEUX
INFRASTRUCTURE
O. CANOMERAS
GESTION DE L'INFRASTRUCTURE
A. CEBRIAN
ENTRETIEN
H. BERTHELOT
ÉLECTRICITÉ
I. DORSAZ
VOIE FERRÉE ET OUVRAGES
R. MACHADO
BÂTIMENT / CLEAN
E. GENOUD
GESTION DU TRAFIC
E. GERMANIER
ETUDES ET PROJETS
J. FLÜCKIGER
PROJETS
D. QUENDOZ
PROJETS MULTIDISCIPLINAIRES
G. FAVRE
400 COLLABORATEURS-TRICES | 376 EPT
DÉPARTEMENTS
UNITÉS
31 DÉCEMBRE 2023

2 — QUALITÉ / SANTÉ ET SÉCURITÉ / ENVIRONNEMENT (QSSE)

L'année 2023 représente une période de transition pour l'unité Qualité / santé et sécurité / environnement avec la création du nouveau poste de coordinateur-trice Santé Sécurité au Travail, ainsi que le changement de responsable de l'unité en milieu d'année.

AUDIT SÉCURITÉ OFT Cette année a été marquée par l'audit périodique du système de gestion de la sécurité d'exploitation (SGS) réalisé par l'Office fédéral des transports (OFT) en avril. Il a été relevé plusieurs aspects positifs : une impression générale favorable de la part de la direction, une sécurité placée au centre des activités de l'entreprise et enfin une conscience de la croissance des TPC et des défis à venir. Néanmoins, cet audit a également mis en lumière des domaines nécessitant une attention particulière. Notamment, le développement du SGS ainsi que l'unification de sa documentation n'ont pas encore complètement suivi l'évolution et doivent être significativement renforcés dans les prochaines années.

SÉCURITÉ AU TRAVAIL ET FORMATIONS Au niveau Sécurité au Travail, une attention particulière a été portée sur la mise à jour de formations des collaborateurs-trices en lien avec la sécurité, notamment sur :

- les thématiques des travaux en hauteur ;
- l'obtention des permis d'utilisation des nacelles, grues et palans ;
- les mesures en cas d'urgence (secouristes d'entreprise).

Quant à la sécurité incendie des dépôts, celle-ci a fait l'objet d'un audit assuranciel débouchant sur un plan de mesures d'améliorations concernant les bâtiments d'entretien ferroviaire. La rénovation du dépôt infrastructure permet d'accroître la protection dans ce domaine.
En outre, la collaboration avec les services de défense incendie et de secours SDIS Riviera et SDIS Chablais a été renforcée. Deux formations dédiées aux dangers et aux mesures de sécurité d'exploitation ont été dispensées aux sapeurs-pompiers avec la participation active des TPC.

SANTÉ AU TRAVAIL Dans le domaine de la santé au travail, l'unité QSSE a participé activement à la réalisation et au suivi d'un projet visant à aménager un nouveau local de pause pour le personnel. Parallèlement, elle a collaboré étroitement avec le département des Ressources humaines pour mettre en place un programme de prévention des risques psychosociaux (RPS).

ÉVOLUTION DES ACCIDENTS PROFESSIONNELS

Années	Nbre d'accidents	Taux de fréquence	Évolution
2020	17	2.99	–
2021	17	2.76	- 7.7 %
2022	18	2.68	- 2.9 %
2023	18	2.59	- 3.6 %

Le nombre d'accidents reste stable depuis plusieurs années. Cependant la tendance est à l'amélioration avec un taux de fréquence (nombre d'accidents sur 100'000 heures travaillées) en diminution constante les quatre dernières années (-13 %). Cette diminution semble montrer que les mesures mises en place donnent des résultats. Cette propension doit encourager tous les acteurs-trices de l'entreprise à continuer les efforts de renforcement du système de management de la Santé Sécurité au Travail.

Bien que des progrès aient été réalisés, le taux de fréquence des accidents professionnels aux TPC reste relativement élevé en regard des statistiques de la branche (+30 %).

ÉVOLUTION DES JOURS D'ARRÊTS DE TRAVAIL

Années	Nbre de jours d'arrêt	Taux de gravité	Évolution
2020	124	178	–
2021	232	306	+ 72 %
2022	396	478	+ 56 %
2023	157	183	- 62 %

La gravité des accidents mesurée en heures d'absences pour 100'000 heures travaillées a fortement diminué en 2023 pour revenir au niveau de 2020. Ce taux peut néanmoins fortement varier en fonction de la gravité d'un ou deux cas uniquement. Cette année encore, les accidents les plus fréquents ont été les chutes de plain-pied qui représentaient à elles seules près de 38 % des cas, suivis à parts égales par les chocs, coincement et coupures.

3 — INFORMATIQUE ET PROJETS

INFORMATION VOYAGEURS AUX ARRÊTS En 2023, les TPC ont franchi un nouveau cap visant à améliorer de manière significative l'information voyageurs à nos arrêts. Cette modernisation de nos installations comprend l'intégration d'une trentaine d'écrans d'information. Parallèlement, le déploiement d'un système de sonorisation a permis au centre de gestion du trafic de diffuser des annonces claires et précises pour guider nos client-e-s.

Profitant de ces interventions, nous avons également renforcé la sécurité dans les gares grâce à l'intégration de caméras de surveillance. De plus, des améliorations substantielles ont été apportées aux infrastructures électriques et au réseau de fibre, assurant une fiabilité et une connectivité accrues.

Ce processus a été réalisé en étroite collaboration avec des entreprises locales, renforçant ainsi nos liens communautaires et stimulant le développement régional. À ce jour, les gares de Monthey-Ville, Troistorrents et Champéry sur la ligne de l'AOMC, ainsi que celles de Leysin Fedey et Leysin Village sur la ligne de l'AL, ont bénéficié de ces avancées technologiques. De même, les gares et haltes entre Villars et Bretaye sur le BVB ont été prises en compte.

Notre engagement pour le confort de nos passagers-ères se poursuivra en 2024 et au-delà. Pour l'année à venir, une quinzaine de gares supplémentaires seront équipées, notamment les gares du Sépey et des Diablerets sur la ligne de l'ASD.

INTÉGRATION DU LOGIN SWISSPASS DANS L'APPLICATION MOBILE TPC Notre application mobile est devenue un pilier essentiel de la vie quotidienne des usagers-ères des TPC. Au cœur de son utilisation se trouve la fonction de demande de passage pour nos bus MobiChablais. Cependant, ses fonctionnalités ne s'arrêtent pas là : elle permet également l'achat de billets de transport et la planification d'itinéraires, offrant une solution de mobilité complète.

Connexion sécurisée avec Swisspass Login

En 2023, afin d'harmoniser et simplifier les systèmes de connexion et d'identification pour les utilisateurs-trices, nous avons décidé d'adopter le SwissPass login. Cette décision stratégique s'inscrit dans le cadre de l'alliance SwissPass, regroupant 250 entreprises de transport suisses.

Le SwissPass login présente de multiples avantages. Il garantit une gestion autonome des données, une sécurité renforcée et une confidentialité accrue pour nos utilisateurs-trices. En l'intégrant à l'application mobile TPC, nous visons à offrir une expérience encore plus fluide, sécurisée et personnalisée.

SYSTÈME D'INFORMATION VOYAGEURS POUR LES NOUVELLES RAMES ASD À la fin de l'année 2023, nous avons accueilli avec enthousiasme les nouveaux trains destinés à notre ligne de l'ASD. Ces rames sont équipées d'un système d'information voyageurs innovant qui intègre diverses fonctionnalités, notamment la vidéosurveillance, les annonces sonores et la gestion des boutons d'urgence. Cette initiative illustre notre volonté de modernisation, avec l'objectif de proposer une expérience de voyage sûre et confortable.

Ce système d'information voyageurs est le fruit d'un partenariat avec OpenIT SA, société de la coopérative de mutualisation Movi+. À l'instar du projet d'information voyageurs aux arrêts, les TPC se chargent du développement de la solution logicielle et de l'acquisition des différents éléments matériels. Cette approche nous confère un contrôle total sur nos systèmes, tout en nous permettant de bénéficier de tarifs compétitifs pour l'acquisition du matériel.

Agent-e commercial-e

Responsable du service à la clientèle au sein de nos différentes gares, l'agent-e commercial-e est l'interlocuteur-trice principal-e de notre clientèle locale, nationale et internationale. Il/elle renseigne les voyageurs-euses sur l'offre de transports publics et touristique, participe à l'information des voyageurs-euses en cas de perturbations ou de dérangements et assure la vente des titres/produits de transport ainsi que le service après-vente.

RESSOURCES HUMAINES

ÉVOLUTION DES EFFECTIFS Les TPC poursuivent leur croissance et près d'une vingtaine de nouveaux postes dans les différents secteurs de l'entreprise ont été créés en 2023. Cependant, en raison d'une modification dans la méthode de comptabilisation des effectifs, notamment du personnel auxiliaire, cette augmentation, en comparaison avec les chiffres annoncés dans le rapport de gestion 2022, n'est que partiellement reflétée dans les nombres ci-dessous :

Années	Nbre de collaborateurs-trices	Évolution
2022	386*	-
2023	400	+ 14

* Nouvelle méthode de calcul

CONVENTION COLLECTIVE DE TRAVAIL D'ENTREPRISE (CCT TPC) Au terme de deux années de négociations, la nouvelle CCT TPC a été plébiscitée par 79 % des votant-e-s (taux de participation : 68 %), ainsi que par notre Conseil d'administration. Elle est entrée en vigueur le 1er juin 2023, avec un effet rétroactif sur les salaires au 1er janvier 2023.

Notre entreprise dispose désormais d'une réglementation réactualisée, ainsi que d'un nouveau système de rémunération et de progression salariale attractifs, en phase avec le marché actuel.

Un règlement spécifique pour les fonctions non soumises à la CCT TPC (cadres/spécialistes) a également été élaboré et sera soumis à validation du Conseil d'administration au début 2024, pour une entrée en vigueur au printemps 2024.

DÉVELOPPEMENT DE L'APPRENTISSAGE Notre entreprise, parmi les plus importantes du Chablais, tient particulièrement à assumer son rôle de formatrice. En 2017, seul l'apprentissage de polymécanicien-ne était proposé au sein des TPC, celui d'employé-e de commerce étant contractuellement rattaché à notre entreprise partenaire de l'époque, les Forces Motrices de l'Avançon (FMA) à Bex. L'accent a donc été mis ces dernières années sur le développement de davantage de possibilités d'apprentissage (CFC et AFP) dans de nouveaux métiers. En effet, il est essentiel de pérenniser les compétences et le savoir-faire interne, et former une précieuse relève.

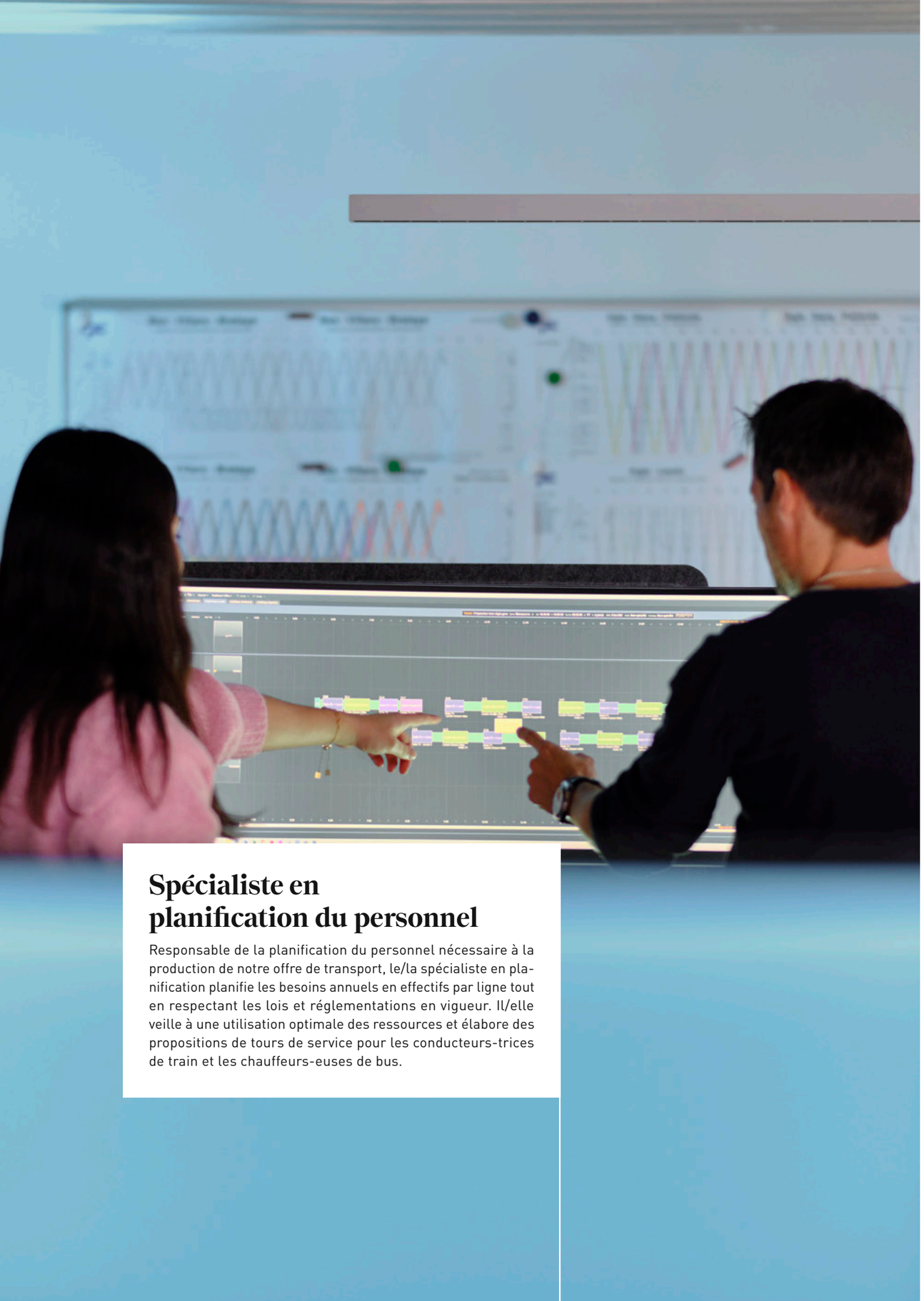
Actuellement, notre entreprise propose des apprentissages dans les métiers suivants :
- Polymécanicien-ne ;
- Employé-e de commerce ;
- Logisticien-ne ;
- Mécanicien-ne en maintenance d'automobiles (véhicules utilitaires) ;
- Gestionnaire de commerce de détail ;
- Informaticien-ne ;
- Constructeur-trice de voies ferrées.

Le suivi des apprentissages de gestionnaire de commerce de détail et de constructeur-trice de voies ferrées s'effectue en collaboration avec Login Formation professionnelle, partenaire de formation de plus de 70 entreprises du monde des transports. Cette collaboration nous permet notamment de proposer des stages pendant la formation dans plusieurs compagnies de transports (CFF, MOB) afin que la formation soit complète et diversifiée.

De plus, en 2024, il est prévu d'accueillir des apprenti-e-s dans deux nouveaux cursus de formation :
- Installateur-trice électricien-ne ;
- Agent-e de transports publics (mobilité).

CAISSE DE PENSIONS L'exercice 2023 s'est terminé positivement pour notre caisse de pensions avec une performance supérieure au besoin de rendement. Cela a permis de résorber le découvert de l'exercice 2022 et de reconstituer une réserve de fluctuation de valeur. Ainsi le degré de couverture passe de 99.51 % à fin 2022 à 102.86 % à fin 2023.

Dans ces conditions, l'intérêt versé sur les avoirs de vieillesse des assuré-e-s est resté en 2023 au niveau du taux LPP, soit 1 %. A noter que ce taux est passé à 1.25 % dès le 1er janvier 2024 et est appliqué à notre caisse de pensions dès cette date.



Spécialiste en planification du personnel

Responsable de la planification du personnel nécessaire à la production de notre offre de transport, le/la spécialiste en planification planifie les besoins annuels en effectifs par ligne tout en respectant les lois et réglementations en vigueur. Il/elle veille à une utilisation optimale des ressources et élabore des propositions de tours de service pour les conducteurs-trices de train et les chauffeurs-euses de bus.

VOYAGEURS

RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION MOBICHABLAIS MobiChablais a fêté ses 5 ans ! Ce premier anniversaire correspond à la durée de la convention initiale qui courrait jusqu'en décembre 2023. Les TPC ont donc proposé aux huit communes (Aigle, Bex, Collombey-Muraz, Massongex, Monthey, Ollon, Troistorrents et Yvorne) de renouveler leur partenariat pour les cinq prochaines années. Les communes ont maintenu leur confiance envers les TPC et l'offre MobiChablais est réitérée jusqu'en 2028.

Le concept novateur de lignes de bus proposant des demandes d'arrêts à la demande sur la base d'horaires planifiés et publiés est unique en Suisse. Il a prouvé au fil des ans qu'il répondait à une demande de la population du Chablais. La croissance régulière du nombre d'utilisateurs-trices permet aujourd'hui d'adapter l'offre de transport en transformant les arrêts à la demande, qui sont de plus en plus utilisés, en arrêts fixes en journée et en maintenant le système de passage uniquement en cas de besoin dans les heures moins fréquentées.

MOBIALPES MobiAlpes ? De quoi s'agit-il ? Est-ce un concept de mobilité similaire à MobiChablais, mais dans un nouveau secteur ? Non, pas exactement.

MobiAlpes est né de la volonté des communes d'Ollon, Ormont-Dessus et Gryon d'offrir à leurs hôtes des facilités de transport sur le plateau de Villars et jusqu'aux Diablerets. Dans cette optique, une partie du financement des transports publics dans cette zone provient des taxes de résidences secondaires payées par les visiteurs-euses de ces trois communes.

De plus, Télé Villars-Gryon-Les Diablerets SA (TVGD) participe également au financement de ce concept afin que les détenteurs-trices d'une carte journalière ou d'un abonnement des remontées mécaniques puissent se déplacer gratuitement dans ce secteur. Cela veut dire que les hôtes des communes concernées et les client-e-s des remontées mécaniques peuvent bénéficier des transports publics gratuitement dans les zones Mobilis 154 et 156. Ainsi, les navettes de stations qui étaient jusqu'ici gratuites pour toutes et tous sont désormais intégrées au plan tarifaire Mobilis, offrant un accès gratuit aux transports uniquement aux titulaires de carte de séjour.

1 — PRODUCTION

Le 13 septembre 2023, l'annonce d'un rail cassé sur le pont des Planches de la ligne de l'ASD a généré une perturbation majeure de l'exploitation. En effet, le rail étant pris dans la structure du pont, son remplacement n'a pas pu s'effectuer de manière ordinaire. De vastes travaux ont dû être entrepris en collaboration avec la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Le trafic ferroviaire a été interrompu entre Les Planches et Le Sépey. Un service de bus a assuré le transfert des passagers-ères entre les trains circulant sur la partie basse de la ligne entre Aigle et Les Planches, et la partie haute, entre Le Sépey et Les Diablerets. Après deux semaines de lourds travaux d'hydrodémolition et le bétonnage de l'ouvrage, le trafic a pu reprendre son cours normalement.

2 — PLANIFICATION

FRÉQUENTATIONS Dans le cadre de notre engagement à fournir des données précises et fiables sur la fréquentation de nos lignes, nous avons entamé en 2023 la mise à jour de notre méthode de comptage des flux de voyageurs-euses sur lignes de bus. Cette adaptation technique, bien que nécessaire pour améliorer la qualité des données collectées, présente des défis pour la comparaison des chiffres de fréquentation de l'année en cours avec ceux des années précédentes.

La nouvelle méthode de comptage repose sur le traitement standardisé des données au sein de la branche, permettant ainsi de générer des données comparables entre toutes les entreprises de transport.

Perspectives - Les travaux visant à fiabiliser les données de fréquentation vont se poursuivre. Si 2023 a été consacrée à la mise à jour du traitement des données, 2024 marquera le début du chantier du relevé des données. Actuellement, les comptages de voyageurs-euses montant et descendant des bus s'effectuent par l'action du-de la chauffeur-euse sur sa tablette en indiquant les quantités en plus ou en moins. Cela représente un défi majeur en termes de précision aux heures de pointe lorsque l'affluence est maximale.

Pour les trains, les relevés sont effectués au travers de quatre campagnes de comptages, qui sont ensuite utilisées pour extrapoler les quantités de voyageurs-euses pour toute l'année. Dans ce cas, ce sont les fréquentations lors de ces semaines spécifiques qui sont déterminantes pour les résultats annuels.

Un projet ayant pour objectif d'automatiser totalement les relevés de fréquentation des bus et des trains sera initié en 2024. Les technologies actuelles permettent d'effectuer des décomptes automatiques en fonction des différentes courses et des différents arrêts. Ces données détaillées permettront de fiabiliser les chiffres réels de fréquentation mais également de disposer de données précises permettant d'optimiser l'offre de transport.

Analyse comparative avec précaution – Malgré les défis imposés par la transition des méthodes de comptage, nous avons entrepris une analyse comparative en utilisant les chiffres de l'année 2022 calculés avec la nouvelle méthode. Bien que cette approche puisse fournir des indications générales sur les tendances globales de fréquentation, il est important de prendre en compte les limitations inhérentes à cette comparaison. Nous recommandons donc d'interpréter ces données avec prudence et de les considérer comme des estimations plutôt que des chiffres absolus.

NOMBRE DE VOYAGEURS-EUSES

Lignes ferroviaires		Variations	2023	2022
AL	R25	+5 %	414'904	395'979
AOMC	R26	+4 %	878'645	843'366
ASD*	R24	-7 %	261'085	280'650
BV (Bex-Villars)	R27	+5 %	401'279	382'158
VB (Villars-Bretaye) **	R27	-28 %	256'918	356'301
Total		**0.4 %**	**2'212'831**	**2'258'454**

*Les variations négatives sur la ligne de l'ASD s'expliquent par la fermeture de plusieurs mois durant le printemps 2023, nécessaire pour achever les travaux de consolidation après le glissement de terrain du secteur des Fontanelles.
**La forte diminution affichée de la ligne Villars-Bretaye s'explique quant à elle par la méthode de relevé des données au travers des quatre campagnes de comptages. L'une d'entre elles a enregistré une fréquentation très faible en raison de la période définie (les périodes sont imposées) et d'une météo peu propice au tourisme en montagne.

NOMBRE DE VOYAGEURS-EUSES

	Lignes routières		Variations	2023	2022
TRV	Troistorrents – Morgins / Monthey – Choëx – Les Cerniers	61/63	+19 %	122'148	102'544
TRV	Val-d'Illiez – Les Crosets – Champoussin	81/82	+16 %	20'389	17'510
TRV	Aigle – Villeneuve	111	+4 %	349'930	335'069
TRV	Aigle – Yvorne – Corbeyrier	143	-12 %	48'036	54'378
TRV	Aigle – Ollon – Villars	144	+7 %	316'417	294'707
TRV	Aigle – Panex – Villars – Alpes des Chaux	145	+267 %	72'446	19'716
TRV	Bex – Plans-sur-Bex	152	+22 %	51'914	42'685
TRV	Bex – Fenalet-sur-Bex	153	+17 %	34'571	29'467
TRV	Le Sépey – La Forclaz	172	-5 %	18'832	19'887
TRV	Château d'Oex – Le Sépey – Leysin	175	+5 %	187'086	178'322
URBAIN	MobiChablais	101 – 119	+16 %	1'135'932	975'757
TOURISTIQUE	Villars – Solalex	161	+19 %	9'999	8'401
TOURISTIQUE	Villars – Col de la Croix – Les Diablerets	162	-11 %	6'934	7'779
Total			**+14 %**	**2'374'634**	**2'086'222**

L'augmentation hors norme de la fréquentation de la ligne 145 résulte d'une refonte complète de son parcours sur l'horaire 2023. La desserte de Panex, Plambuit, puis Villars et jusqu'à l'Alpe des Chaux a rencontré un franc succès. Après une première année de production de ce nouveau tracé, l'offre restera identique pour l'horaire 2024 malgré de nombreux défis pour la produire. Un bilan sera effectué afin de mettre en œuvre d'éventuelles pistes d'amélioration ou d'optimisation dès l'horaire 2025.

L'accroissement de la fréquentation de la ligne 61 est dû à une modification du tracé en cours d'année afin de desservir la gare de Troistorrents avec toutes les courses. De plus, depuis le milieu de l'année, une paire de courses supplémentaires le vendredi soir étoffe l'offre pour les touristes et les propriétaires de résidences secondaires de la Vallée.

En outre, nous notons une augmentation sur la ligne 152 due aux élèves en provenance de Fenalet (ligne 153) qui sont transférés sur la ligne 152 à Bex pour l'acheminement à l'école de la Servane. De surcroit, un nombre grandissant de parents achètent des abonnements à leurs enfants qui l'utilisent même pour un trajet court et se rendre à l'école avec cette ligne. Il a également été constaté que la destination touristique du Pont de Nant a augmenté en 2023 le weekend.

L'augmentation générale de 14 % du nombre de passagers-ères sur l'ensemble des réseaux de bus est représentative de la croissance globale de l'utilisation des transports publics. Cependant, les variations détaillées pour chacune des lignes restent sujettes à interprétation, en raison de la mise en place de la nouvelle méthode de traitement des données qui peut afficher des transferts de volume de passagers-ères d'une ligne sur une autre.

3 — FLOTTE

PROJET DE CONSTRUCTION DE NOUVEAUX DÉPÔTS DE BUS ET D'UN ATELIER : UNE RÉPONSE INNOVANTE AUX BESOINS CROISSANTS DE TRANSPORT Le réseau de transport du Chablais connaît une expansion significative ces dernières années, marquée par une augmentation constante du nombre de passagers-ères et une demande croissante en matière de mobilité durable. Face à cette évolution, le projet de construction de deux nouveaux dépôts de bus et d'un atelier émerge comme une réponse innovante et indispensable pour répondre aux besoins présents et futurs de la région.

Adaptation aux besoins actuels et futurs - Les infrastructures actuelles, vieillissantes et dépassées, ne sont plus en mesure de faire face aux exigences de volume et de technologie imposées par la croissance continue du réseau de transport. Les nouveaux dépôts et atelier seront conçus pour répondre aux besoins actuels et anticiper ceux de la prochaine décennie. Ils offriront une capacité de stockage et de maintenance accrue, ainsi que des installations modernes et adaptées aux dernières avancées technologiques.

Avancée du projet et perspectives - L'état d'avancement actuel du projet est prometteur, avec l'accord de principe octroyé par les commanditaires cantonaux et fédéraux. Les prochaines étapes incluent l'obtention du soutien des communes du Chablais et la préparation de la demande d'investissement définitive et détaillée auprès de l'ensemble des commanditaires. Cette avancée témoigne de l'engagement des parties prenantes à moderniser les infrastructures de transport et à garantir un service de qualité pour les habitants-tes de la région.

Le projet de construction de nouveaux dépôts de bus et d'un atelier représente une étape importante dans l'évolution du réseau de transport du Chablais. En alliant innovation, durabilité et adaptation aux besoins actuels et futurs, il ouvre la voie à un avenir plus efficace, plus durable et plus inclusif pour la mobilité dans la région.

Dépôt actuel des bus de Monthey

ARRIVÉE DES NOUVEAUX VÉHICULES ASD - Livraison réussie et préparation de la mise en service - Le réseau ferroviaire de l'ASD franchit une nouvelle étape vers la modernisation avec l'arrivée et la mise en service des trois nouvelles rames destinées à remplacer le matériel roulant existant. Après plusieurs mois d'attente, les trois nouvelles rames ont été livrées avec succès au cours du dernier trimestre 2023, marquant ainsi le début d'une nouvelle ère de mobilité sur la ligne. Les six premiers mois de l'année 2024 sont dédiés à des travaux intensifs d'homologation en collaboration avec le fabricant et l'OFT. Des tests rigoureux sont menés pour garantir la sécurité et la conformité des nouveaux véhicules aux normes en vigueur. Parallèlement, des travaux d'adaptation des infrastructures sont entrepris pour accueillir ces trains, assurant ainsi une transition fluide vers le nouveau matériel roulant.

Automaticien-ne

Responsable de l'entretien et de la révision des trains, l'automaticien-ne effectue la maintenance des véhicules ferroviaires afin d'assurer, en tout temps, leur efficacité opérationnelle et leur sécurité d'exploitation. Il/elle effectue des essais et des contrôles ainsi que la réparation des éléments électriques et électroniques. Il/elle assure le montage de composants essentiels à la sécurité des trains durant la durée de vie des véhicules et la maintenance des systèmes embarqués d'information voyageurs.

Une collaboration fructueuse - Ces trois nouvelles rames sont les premières d'une série de onze, résultat d'une collaboration étroite entre les TPC et les entreprises CJ et TransN. Cette collaboration stratégique a permis de concrétiser un projet ambitieux visant à optimiser et rationnaliser les procédures et les coûts d'acquisition.

Mise en service commerciale imminente - La mise en service commerciale des nouvelles rames de l'ASD est prévue pour l'été 2024, marquant ainsi un jalon important dans l'évolution du réseau ferroviaire régional. En alliant innovation, sécurité et efficacité, ces nouveaux véhicules offriront une expérience de voyage de haute qualité, une accessibilité facilitée pour les personnes à mobilité réduite et contribueront à la modernisation et au développement durable de la mobilité dans la région.

Premier test d'homologation de la nouvelle rame de l'ASD

AL ET BVB - Étape finale vers une mobilité moderne et performante - Les TPC franchissent une étape décisive dans le renouvellement de leur flotte ferroviaire, avec le remplacement du matériel roulant des lignes de l'AL et du BVB. Cette initiative marque la dernière étape d'un processus visant à moderniser l'ensemble du réseau et à offrir aux voyageurs-euses une expérience à la hauteur des enjeux du XXIe siècle.

Le matériel roulant actuel des lignes de l'AL et du BVB montre des signes de vieillissement, avec une fiabilité en baisse et un confort dépassé. Les coûts d'entretien associés à ces véhicules vieillissants ne cessent d'augmenter, rendant leur exploitation de plus en plus onéreuse. Les lignes de l'AL et du BVB présentent des défis techniques uniques, avec des zones de tramway, des sections à crémaillère, des pentes importantes allant jusqu'à 230 pour mille, et des contraintes significatives en termes de rayons verticaux et horizontaux. L'infrastructure existante ne permet pas l'engagement de véhicules de dimensions standard, et les possibilités d'alimentation en électricité restent limitées.

Face à ces défis, les TPC ont travaillé en étroite collaboration avec leur fournisseur pour développer un véhicule sur mesure répondant aux contraintes commerciales et techniques spécifiques des lignes de l'AL et du BVB. Ce partenariat a permis de concevoir un véhicule innovant, capable de naviguer en toute sécurité sur ces lignes exigeantes. La prochaine étape consiste à obtenir l'homologation du profil d'espace libre de l'infrastructure des deux lignes concernées, une étape cruciale pour garantir la sécurité et la conformité du nouveau matériel roulant.

Parallèlement, les TPC ont lancé la procédure d'investissement du trafic régional en collaboration avec le Canton de Vaud et l'OFT. L'objectif est de passer commande du nouveau matériel roulant d'ici à la fin de l'année 2024, ouvrant ainsi la voie à sa mise en service entre 2027 et 2028.

Première illustration de la nouvelle série de véhicules pour les lignes de l'AL et du BVB

TESTS BUS ÉLECTRIQUES Vers une mobilité durable - Les TPC s'engagent en faveur de la durabilité en lançant une stratégie ambitieuse de décarbonation de leur flotte de bus. Cette initiative, approuvée par le Conseil d'administration, témoigne de la volonté des TPC de répondre aux enjeux sociétaux, politiques et environnementaux en adoptant des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement pour le bien des générations futures.

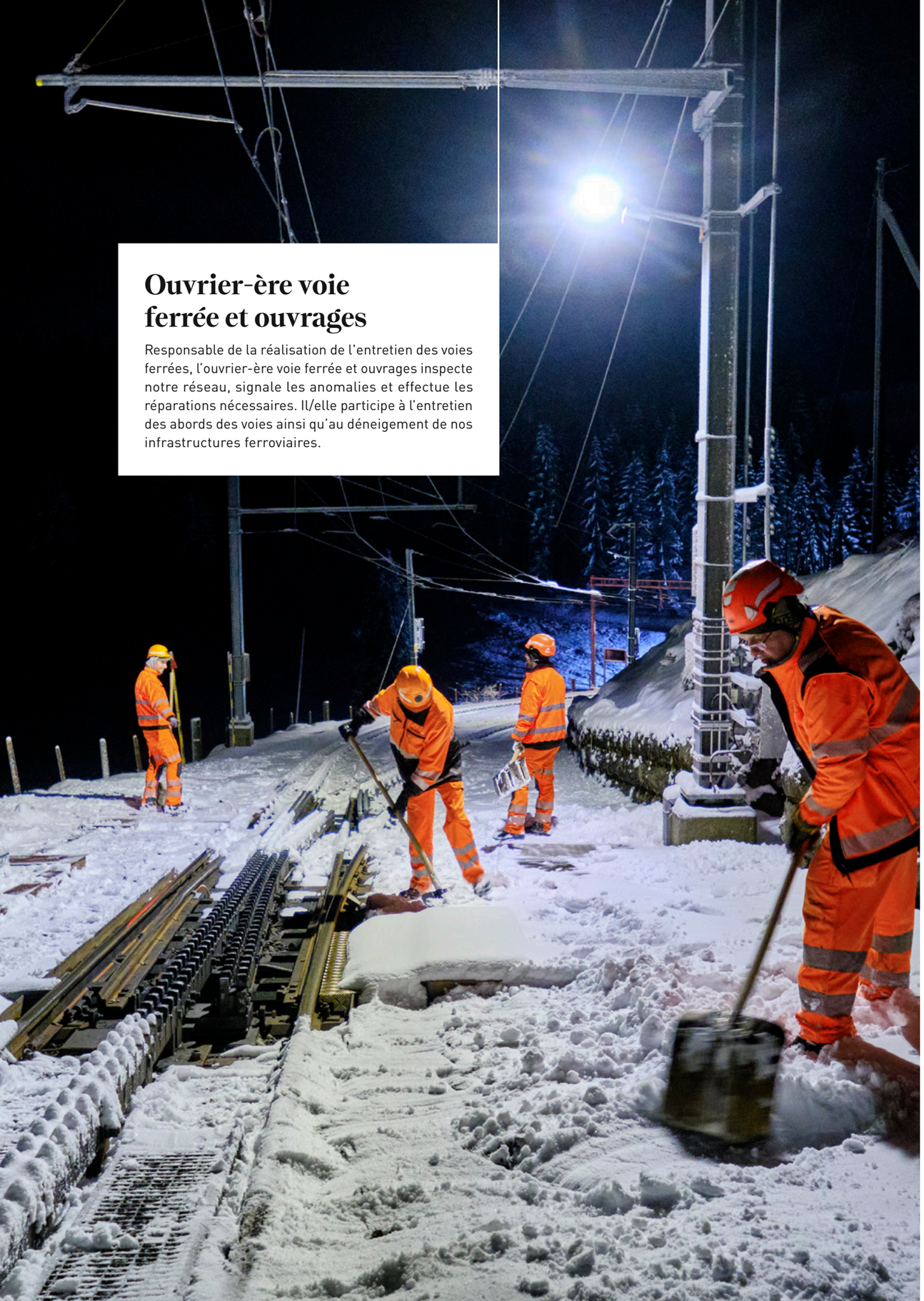
Pour répondre aux exigences de décarbonation, les TPC s'orientent dans un premier temps pour une stratégie axée sur l'électrification de leur flotte de bus. Cette technologie, déjà mature, offre une solution éprouvée et efficace pour réduire les émissions de carbone et améliorer la qualité de l'air dans les zones urbaines. Bien que d'autres technologies, telle que l'hydrogène, soient en cours de développement, les TPC ont fait le choix de privilégier l'électrification pour ses avantages immédiats.

Les premières expériences avec la technologie électrique ont été encourageantes, avec des résultats prometteurs en termes de performance, de fiabilité et d'efficacité énergétique. Des tests ont été réalisés en 2023 avec différents fournisseurs, et ces essais se poursuivront en 2024 afin d'évaluer les différentes options disponibles sur le marché.

Dans le cadre de cette stratégie, les TPC mettent en place un projet ambitieux de remplacement progressif de leur flotte de bus par des véhicules électriques, ainsi que l'installation d'infrastructures de charge nécessaires pour soutenir cette transition. L'objectif ultime est de parvenir à une flotte entièrement décarbonée d'ici à l'horizon 2035.

La décarbonation de la flotte de bus représente un engagement fort en faveur de la durabilité et de la responsabilité environnementale. En adoptant des solutions innovantes et en investissant dans des technologies propres, les TPC s'affirment comme des acteurs clés de la transition vers une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Cette initiative démontre leur engagement envers une vision de l'avenir où la mobilité durable est au cœur de leurs préoccupations.

Les TPC s'engagent dans la décarbonation de leur flotte de bus.



Ouvrier-ère voie ferrée et ouvrages

Responsable de la réalisation de l'entretien des voies ferrées, l'ouvrier-ère voie ferrée et ouvrages inspecte notre réseau, signale les anomalies et effectue les réparations nécessaires. Il/elle participe à l'entretien des abords des voies ainsi qu'au déneigement de nos infrastructures ferroviaires.

INFRA-STRUCTURE

1 — GESTION DE L'INFRASTRUCTURE

RAPPORT SUR L'ÉTAT DU RÉSEAU Le rapport de l'année 2023 révèle une légère dégradation de notre infrastructure par rapport à 2022. Il identifie un nombre significatif d'installations ayant dépassé leur durée de vie théorique, tout en soulignant leur capacité à rester opérationnelles de manière complètement sécurisée et satisfaisante.

Cette première observation, couplée à la reconnaissance de l'obsolescence de certains équipements, nous incite à monter en priorité et intensifier les projets de rénovation dans les prochaines années. Il devient également impératif d'accroître nos efforts en matière d'inspection et de maintenance pour garantir la fiabilité et la qualité de notre service. Ces orientations stratégiques sont intégrées dans notre « Concept des lignes » et sont également prises en compte dans la convention de prestations (CP) 25-28.

CONCEPT DE LIGNES FERROVIAIRES Le « Concept des lignes 2024 » s'articule autour de plusieurs axes prioritaires. Premièrement, les nouvelles contraintes imposées par nos commanditaires, notamment en matière de services offerts, ont eu un impact transversal majeur sur l'offre, la stratégie d'acquisition du matériel roulant et les projets d'infrastructure envisagés, y compris une réorganisation stratégique de la desserte du réseau des TPC. En outre, le concept prend en compte les évolutions de l'état des installations et de nos projets d'infrastructure, ajustant ainsi la planification et l'organisation pour mieux correspondre aux réalités financières et aux contraintes d'exploitation.

Ce concept de lignes témoigne de notre vision à long terme et de notre engagement à fournir un service de mobilité durable, accessible et efficace, répondant aux attentes de nos usagers-ères et aux défis futurs.

Le « Concept LHand 2023 » a été élaboré en respectant strictement les critères de proportionnalité et de mesures de remplacement prévus par la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand). Il a affiné la stratégie de mise en conformité des installations d'accueil. Cette démarche assure l'accessibilité de nos services dès 2024, que ce soit de manière autonome ou avec l'assistance du personnel ou des moyens de transport alternatifs lorsque nécessaire.

CONVENTION DE PRESTATIONS 25-28 Pour la période CP 25-28, les TPC se focalisent sur les axes principaux suivants : la sécurisation et modernisation de leur réseau, ainsi que l'amélioration de sa fiabilité, disponibilité et mise aux normes.

L'indemnité d'exploitation prévoit une hausse de 33 % par rapport à la période précédente. Cette augmentation est due à des besoins accrus en maintenance et rattrapage d'entretien, ainsi qu'à un renforcement de la cybersécurité et l'intégration de solutions de remplacement pour les arrêts non conformes LHand.

Concernant les investissements, 178 millions de francs sont alloués. Plus de la moitié de ce montant est destiné au projet de sécurisation de l'AOMC Collombey-Monthey. Ce projet est essentiel pour sécuriser la ligne plaine de l'AOMC, notamment par la suppression d'une dizaine de passages à niveau. Les projets de mise en conformité LHand constituent également une part importante des investissements, de même que les projets de renouvellement d'installations sur les quatre lignes TPC pour améliorer l'état du réseau.

TRAVAUX DÉPÔT INFRASTRUCTRE Le projet de rénovation du dépôt d'infrastructure, amorcé en 2021 dans le but de mettre ses installations en conformité et d'améliorer les conditions de travail, a vu l'achèvement de sa première phase en 2023.

Cette phase a englobé la rénovation complète de l'intérieur du dépôt. Les bureaux et les espaces communs ont été agrandis et réorganisés, incluant des nouveaux vestiaires, toilettes et magasins. Toute la halle centrale a été assainie.

Actuellement, la mise en conformité du dépôt se poursuit, tant en termes de normes que par rapport aux nouveaux gabarits des trains. L'ensemble des travaux extérieurs du bâtiment ainsi que la rationalisation des espaces de stockage, en cours d'étude, seront inclus dans la deuxième phase du projet.

LOCAUX DU PERSONNEL À VILLARS Dans le dernier trimestre 2023, un projet de transformation d'un ancien appartement au deuxième étage de la gare de Villars-sur-Ollon en un lieu de détente pour les chauffeurs-euses et le personnel a été développé.

Le local a été équipé d'une cuisine entièrement neuve, d'une salle de repos ainsi que d'une salle de bain. Une nouvelle salle de réunion équipée d'un poste de travail complet, a également été mise en place.

Les travaux ont été achevés début décembre et le local a été mis à disposition du personnel dès le début de la saison hivernale.

2 — ÉTUDES ET PROJETS

COURBES DE BARBOLEUSE SUR LE BVB L'année 2023 voit le démarrage des travaux des courbes de Barboleuse qui se prolongeront jusqu'en 2026. Une interruption totale de l'exploitation ferroviaire et routière a été réalisée pendant une semaine durant les vacances scolaires d'avril permettant d'installer les grues nécessaires pour la construction du futur pont. Des puits de fondation des culées et piles jusqu'à 18 mètres de profondeur ont été réalisés afin de garantir la stabilité du nouveau pont dans une zone de glissement.

Vue des travaux vers la Gare de Barboleuse, construction des fondations du futur pont

En fin d'année 2023, les piles et les culées du pont ont été achevées. Cependant, un important glissement de terrain côté Barboleuse impacte le planning de cette zone pour l'année 2024. Cela concerne notamment les fondations du cintre qui supporteront provisoirement la construction de la dalle du pont.

Les travaux en 2024 se poursuivront avec la construction de la structure mixte métal/béton et les fondations des différentes estacades qui sont en mauvais état sous la zone routière.

Puit de fondation de pile de 18m de profondeur

Vue des travaux vers Villars, construction des piles et culées

LHAND Gare des Diablerets - La gare des Diablerets a fait l'objet de travaux majeurs visant à améliorer son accessibilité selon les normes LHand. Les quais ont été rehaussés, facilitant l'embarquement et le débarquement des passagers-ères à mobilité réduite. Des marquages au sol ont été ajoutés pour guider les voyageurs-euses, assurant ainsi une circulation fluide et organisée.

En complément, des barrières ont été installées pour sécuriser le quai, créant une séparation claire avec la zone de stationnement des véhicules routiers. Ces barrières ont joué un rôle essentiel dans le renforcement de la sécurité et l'organisation de l'espace de la gare.

Rampe d'accès LHand au quai principal de la gare des Diablerets

Marquage podotactile et barrières de sécurisation de la limite quai/parking

Halte Monthey En Place - Bien que la suppression des haltes de Monthey En Place soit prévue dans le cadre du nouveau tracé de l'AOMC, le report de la mise en service de ce dernier a poussé les TPC à entreprendre un projet de sécurisation des deux haltes qui ne répondaient plus aux normes de sécurité et d'accessibilité.

En raison de contraintes foncières, la mise en conformité des haltes sur leur emplacement d'origine était impossible. Elles ont donc été fusionnées et déplacées de l'autre côté du carrefour de Manor, sur des terrains appartenant à la Commune de Monthey et aux TPC.

Ce déplacement a permis de mettre en conformité deux haltes pour le prix d'une seule et d'intégrer la sécurisation du passage à niveau (PN) du dépôt bus.

Ces travaux ont dû tenir compte des conditions environnantes, avec presque un train toutes les quinze minutes et une route fréquentée par 15'000 véhicules par jour.

Nouveau PN

Nouvelle halte

De plus, bien que la plupart des travaux de génie civil aient été planifiés pendant la journée, la modification des installations de sécurité a nécessité plusieurs interventions de nuit. Le 5 juillet 2023 la nouvelle halte a pu être mise en service, suivie le lendemain par la mise en service du PN dépôt bus.

Remplacement de l'appareil de voie - À la suite des travaux de la nouvelle halte de Monthey En Place, le renouvellement de l'appareil de voie a été effectué, accompagné de la dernière étape des travaux de route menés par le Service de la Mobilité de l'Etat du Valais, entamés durant l'été 2022.

L'appareil de voie de Monthey En Place présentait d'importants défauts qui ne pouvaient plus être simplement corrigés par des maintenances accrues. En raison de son utilisation intensive, cet aiguillage est le plus sollicité de notre réseau ferroviaire, jusqu'à 124 trains par jour lors des périodes les plus chargées.

PARAVALANCHES ÉTAPE 1 À BOUQUETINS À la suite de l'accident survenu le 2 février 2022, provoqué par une avalanche qui a percuté l'une de nos rames à l'aval des Bouquetins, la priorité pour les TPC était de sécuriser la zone avant le prochain hiver. Bien qu'un projet de renouvellement des paravalanches du secteur Aiguille était déjà en cours, il a été suspendu pour consacrer nos efforts sur le secteur aval des Bouquetins.

Après l'obtention du permis de construire en juillet 2022, 232 mètres linéaires de râteliers ont été posés. Ils ont permis de garantir la sécurité pendant l'hiver 2022-2023. Au printemps 2023, les travaux ont repris avec l'installation de 230 trépieds. À leurs pieds, des épicéas ont été plantés afin de favoriser le retour de la végétation et d'assurer une sécurité durable contre les avalanches.

Pose de râteliers, de trépieds et plantation d'épicéas

GLISSEMENT DES FONTANELLES : ÉTAPE 1 EN 2023 Le projet d'assainissement des risques directs du glissement des Fontanelles est prévu en quatre étapes :

- étape 1 – Consolidation de la niche d'arrachement en aval de la voie ;
- étape 2 – Installation de drains subhorizontaux et dérivation du ruisseau des Granges en amont de la voie ;
- étape 3 – Mise en place de drains verticaux pompés en aval de la voie ;
- étape 4 – Installation de longrines ancrées en aval de la voie.

L'étape 1 a débuté en 2021 pour s'achever début 2023.

Une convention tripartite entre le Canton, la Commune d'Ormont-Dessous et les TPC a défini les rôles et responsabilités de chacun.

La mise à l'enquête des étapes 2 et 3 est prévue en avril 2024. Les travaux de l'étape 2 pourraient débuter déjà en 2024. Quant aux étapes 3 et 4, celles-ci ne seront réalisées qu'en cas de nécessité et selon l'analyse d'efficacité des mesures antérieurement réalisées.

MUR DE SOUTÈNEMENT ET SUPPRESSION DU PASSAGE INFÉRIEUR ENTRE ROCHE-GRISE ET COL-DE-SOUD Le mur de soutènement en enrochement bétonné a remplacé un mur garde-ballast sur une longueur de 45 mètres, avec une hauteur moyenne de 2,6 mètres (1,6 mètre hors sol). Les travaux ont été réalisés sans exploitation durant six semaines sur les mois d'avril et mai 2023.

Mur de soutènement en enrochement bétonné

En parallèle des travaux du mur de soutènement, les travaux de suppression de l'ancien passage inférieur du Col-de-Soud ont été réalisés.

REMPLACEMENT DU FIL DE CONTACT ENTRE ROCHE-GRISE ET COL-DE-SOUD Des travaux de remplacement du fil de contact de la caténaire sur le BVB entre Roche-Grise et Col de-Soud ont été réalisés avec le but d'assurer de bonnes conditions d'exploitation de ce tronçon pour l'hiver 2023-2024.

Les travaux consistaient au remplacement de l'ensemble du système de la caténaire hormis les supports métalliques et notamment le fil de contact très usé. Une reprise des amarrages, un réglage de hauteur du fil et de son désaxement a également été réalisé durant ces travaux.

En plus de l'utilisation de l'unique nacelle de travail disponible, il a été nécessaire de construire un échafaudage sur un wagon pour assurer la sécurité des monteurs de ligne de contact.

SÉCURISATION DU TRACÉ AOMC : SECONDE MISE À L'ENQUÊTE 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, dont 6 ont déjà été retirées. Les oppositions restantes portent principalement sur l'état des lieux, les nuisances durant les travaux ou des demandes d'indemnités. Les discussions sont en cours avec les oppostant-e-s. La décision d'approbation des plans est attendue pour fin 2024. La quasi-totalité des contrats d'entreprise a été adjugée. Les préparations pour la phase de réalisation ont débuté en collaboration avec les TPC, les mandataires et les entreprises.

Si aucun recours n'est déposé, les travaux débuteront en 2025, avec l'ouverture de la ligne de Plaine Monthey – Aigle pour fin 2028 et celle de Monthey – Champéry fin 2029.

PROLONGEMENT DE LA LIGNE AIGLE-LEYSIN Le projet Wild Goat a remporté le mandat d'études parallèles lancé par la Commune de Leysin en 2022, dévoilant ainsi le futur visage de la gare Leysin-Télécabine. Le groupement lauréat propose une gare ferroviaire semi-enterrée, un nouveau bâtiment télécabine dans la continuité et un large front des sports au-dessus du complexe. Sur cette base, le groupement TALPA, mandaté par les TPC a pu finaliser les études de l'avant-projet.

DÉPLACEMENT DE LA GARE DES DIABLERETS Le projet de prolongement de la ligne et de déplacement de la Gare des Diablerets coupe et modifie les accès à plusieurs habitations. Des variantes de restitution des accès ont été étudiées et on fait l'objet d'une analyse multicritère afin de déterminer la solution la plus adéquate. En 2023, cette analyse a été soumise à l'OFT pour prise de position. À l'issue de divers échanges, une variante a été privilégiée par l'OFT et devra être discutée en partenariat avec la Commune d'Ormont-Dessus en 2024.

Photo Montage RDR architectes SA Lausanne

3 — ENTRETIEN

INTEMPÉRIES : TRAVAUX DE REMISE EN ÉTAT Trois lignes des TPC ont été touchées par des intempéries durant les mois de novembre et décembre 2023. Des travaux de remise en état avec fermeture de lignes ont été à chaque fois nécessaires.

Lignes	Lieu des degâts	2023	Fermeture de la ligne
BVB	Fontannaz-Seulaz	01.12	6 jours
BVB	Villars-sur-Ollon	10.12	2 jours
ASD	Arrêt Dépôt Infra	02.11	La matinée
ASD	Entre Verschiez et Plambuit Km 5	01.12	2 jours
ASD	Entre Verschiez et Plambuit Km 5	10.12	1 jour
ASD	Les Echenards	13.12	3 jours
AOMC	Entre Troistorrents et Champéry	01.12	1 jour

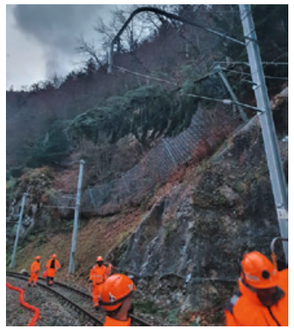
La majeure partie des dégâts a été causée par la chute d'arbres sur la ligne de contact (LC). Les lignes du BVB, de l'ASD et de l'AOMC ont dû être fermées pour permettre aux différents acteurs d'intervenir. Les bûcherons des services forestiers des communes d'Ollon, d'Aigle et de Val-d'Illiez ont été mis à contribution afin d'évacuer les arbres tombés. Les collaborateurs des TPC, aidés parfois d'entreprises partenaires, ont ainsi pu remettre en état les lignes de contact et rétablir le trafic ferroviaire.

Le 13 décembre 2023, un glissement de terrain s'est produit aux Echenards sur la ligne de l'ASD.

Par mesure de sécurité, la décision d'interdire la circulation du trafic ferroviaire a été prise. Il aura fallu trois jours de travaux, en collaboration avec des entreprises externes, pour stabiliser le terrain, contrôler et faire un réglage de la voie.

Ligne de l'ASD – Glissement de terrain aux Echenards

Ligne du BVB – Fontannaz-Seulaz



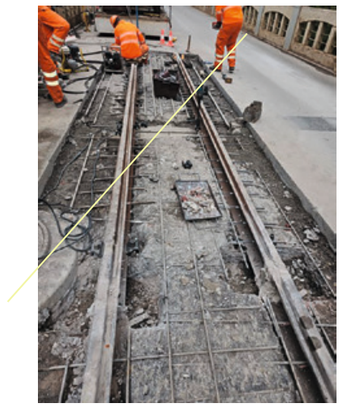
Ligne de l'ASD, entre Verschiez et Plambuit Km 5

Ligne de l'AOMC entre Troistorrents et Champéry

REMPLACEMENT DE VOIE AUX PLANCHES Lors d'une ronde de voie le 13 septembre 2023, la rupture d'un rail au niveau du joint du pont des Planches a été constatée. La circulation ferroviaire a immédiatement été arrêtée entre Aigle et Le Sépey et un remplacement par bus a été mis en place.

Avec l'accord de la Direction générale de la mobilité (DGMR), propriétaire de l'armature du pont, et la coordination entre plusieurs corps de métier, le joint a pu être réparé. Le trafic ferroviaire a repris le 23 septembre.

Rail cassé au niveau du joint du pont des Planches



Pendant et après les travaux

TRAVAUX DE VOIE ET AVE À RENNAZ ET BRETAYE Comme dans toutes les compagnies de chemin de fer, l'été 2023 et ses températures atteignant jusqu'à +30°C en altitude ont mis les appareils de voie à rude épreuve. Ceux situés en montagne ont particulièrement souffert, car ils datent d'une époque où les contraintes thermiques étaient différentes de celles d'aujourd'hui.

Ces températures élevées ont provoqué une forte dilatation au niveau de la superstructure, entraînant le blocage des appareils de voie en crémaillère. Pour corriger cela, des travaux urgents d'entretien ont été effectués en particulier aux appareils de voie de la gare de Bretaye (BVB) et du croisement de Rennaz (AL) : réglage d'alignement, ballastage supplémentaire, installation d'anticheminement et réglage de la tringlerie.

Dans le but d'améliorer le fonctionnement de ces installations, des inspections supplémentaires des appareils de voie ont été mises en place. Celles-ci ont débuté en janvier 2024. Plusieurs travaux sont prévus au printemps (équipe interne et externe) pour faire face à la saison chaude.

4 — GESTION DU TRAFIC

ÉVÈNEMENTS/INCIDENTS RÉPERTORIÉS EN 2023 Le tableau, ci-dessous, détaille les évènements et incidents recensés en 2023 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.

	2023	2022
Erreurs du personnel	7	1
Causes externes (naturelles, animaux et météo)	42	25
Déraillements	1	3
Irrégularités à la voie	11	5
Irrégularités à la ligne de contact	22	39
Dérangements aux installations de sécurité	459	288
Dérangements aux véhicules	130	56
Collisions avec véhicule routier	26	27
	698	**444**

Les TPC ont recensé 698 événements ayant provoqué des perturbations sur le réseau ferroviaire. Ces incidents ont engendré principalement des retards légers à modérés, voire des interruptions de ligne de quelques heures jusqu'à plusieurs jours.

Courant 2023, un nouveau système de recensement des événements a été mis en place. Il recense de manière plus exhaustive que par le passé les évènements survenus sur le réseau ferroviaire. Ce nouveau système fait ressortir une augmentation notable des événements. Cette augmentation s'explique également par les éléments, ci-dessous :

- les intempéries du début d'hiver 23/24 ont générés des interruptions d'exploitation sur les lignes du BVB, de l'ASD et de l'AOMC.
- l'instabilité de la voie de certains tronçons de ligne s'est accentuée ;
- les dérangements liés aux voies et appareils de voie à Rennaz sur la ligne de l'AL durant les changements de saison ;
- l'augmentation des dérangements aux installations IS sur l'AOMC notamment lors des mises en service de nouvelles installations ;
- les nombreux dérangements des compteurs d'essieux sur ASD ;
- les pannes de véhicules moteur dues au vieillissement global de la flotte sur les lignes de l'AL et du BVB ayant empêché la suite de l'exploitation sont nettement en hausse.

En revanche, les travaux de renouvellement des lignes de contact ont permis de réduire drastiquement le nombre de dérangements à ces installations.

Chauffeur-euse de bus

Responsable de la conduite des bus, tant sur les routes de montagne que dans un environnement urbain, le/la chauffeur-euse de bus transporte les passagers-ères en assurant leur sécurité et leur confort, ainsi qu'en respectant les horaires. Il/elle renseigne les client-e-s, communique avec le centre de gestion du trafic et réagit en cas d'imprévus ou d'incidents particuliers.

SERVICE CLIENTS

1 — MARKETING

En 2023, la promotion des offres touristiques accessibles en transports publics et la promotion de l'offre horaire globale des TPC s'est poursuivie. De plus, la collaboration avec la plateforme « alpesvaudoises.ch » et la destination « Région Dents du Midi (RDDM) » a été renforcée. À noter la participation très réussie des TPC avec les premiers Championnats du Monde de la Raclette qui ont eu lieu à Morgins en octobre 2023 durant lesquels nous avons transporté 1'200 voyageurs-euses dans des navettes spéciales et sur les trains et bus prévus à l'horaire.

Par ailleurs, les partenariats mobilité continuent à être valorisés et sont désormais régis par une charte qui intègre la promotion des transports par la mise en place de billets dégriffés afin d'encourager les visiteurs-euses à se déplacer en transports publics.

125 ANS DU BVB La participation aux festivités du 1er août à Villars a lancé la célébration des 125 ans du BVB. Pour cette occasion spéciale, un bus historique avec notre train « Flèche » a défilé lors du cortège ! Au programme : costumes traditionnels, décoration florale, musique et bonne humeur des collaborateurs-trices présent-e-s !

Ensuite, durant le week-end de l'anniversaire officiel des 8, 9 et 10 septembre, les voyageurs-euses avaient la possibilité de prendre la ligne du BVB avec une carte journalière à prix préférentiel. En achetant ce billet à l'avance et en ligne, la libre circulation sur tout le réseau TPC était comprise dans le titre de transport. Un billet était également vendu en gare de Villars durant tout le week-end, permettant de profiter de la ligne du BVB uniquement. Ce sont près de 1'000 voyageurs-euses qui ont acheté l'une ou l'autre offre pour profiter de ce week-end ensoleillé aux allures d'été indien.

Fort du succès de cette première édition, Région Dents du Midi et le comité d'organisation ont décidé de proposer une deuxième édition des Championnats du Monde de la Raclette, à Morgins les 24-25 et 26 octobre 2025.

Durant tout l'été, les voyageurs-euses en balade avaient la possibilité de se rendre au Col de Bretaye à bord de la « Flèche » ou de la Rame 30, et ainsi de goûter aux joies d'un trajet hors du temps, ceci après avoir visité l'exposition de photos anciennes à la gare de Villars.

Afin de faire vivre l'anniversaire des 125 ans du BVB toute l'année, une communication dans les médias locaux a été diffusée et une offre gastronomique sur la ligne du BVB a été créée en partenariat avec la Boulangerie D&G Charlet-Ançay à la Barboleuse. Ce produit gourmet comprenait : une balade en train depuis Bex, un brunch gourmand et une boîte de pralinés estampillée aux 125 ans BVB. Forte de son succès, cette offre sera conservée dans l'assortiment de vente de la plateforme AlpesVaudoises.

Enfin, le vendredi 8 septembre 2023, s'est déroulée la journée officielle à laquelle étaient conviés nos partenaires, commanditaires et personnalités politiques liées aux transports publics. Cette journée a débuté en musique au dépôt du Bévieux, à Bex, s'est poursuivie à la salle de Barboleuse, à Gryon et s'est achevée au Villars Palace, à Villars.

Mme la Conseillère d'État, Nuria Gorrite nous a fait l'honneur de sa présence et a confirmé son attachement à notre région et à notre entreprise lors d'un discours. De gauche à droite, Grégoire Praz, Directeur des TPC, Christophe Beuret, Chef de section Grands projets auprès de l'OFT, Patrick Turrian, Syndic d'Ollon et Administrateur des TPC, Nuria Gorrite, Conseillère d'Etat vaudoise et Olivier Français, Président des TPC

MOBICHABLAIS – LANCEMENT D'UNE CAMPAGNE ATTACHANTE ET POSITIVE Une campagne de promotion MobiChablais a été déployée sur l'ensemble du réseau via de l'affichage statique, des écrans digitaux, des visuels à l'arrière de nos bus MobiChablais et finalement sur les réseaux sociaux.

Cette campagne a pour objectif de capter l'attention de la population de la plaine du Chablais afin qu'elle puisse s'approprier notre nouveau produit. Les visuels mettent en avant des personnages qui se déplacent dans le Chablais en bus pour faire leurs courses, du sport, sortir boire un verre ou encore se rendre au travail. La campagne est déclinable à souhait avec une évolution des sujets afin de toucher toutes les communes et tous les segments de client-e-s. Une affiche a même profité de la Coupe du monde de rugby pour promouvoir les bus MobiChablais !

2 — DISTRIBUTION

UNE OFFRE SIMPLIFIÉE ET ÉLARGIE POUR LES UTILISATEURS-TRICES VALAISANS DE MOBICHABLAIS Depuis le 10 décembre 2023, le système tarifaire vaudois Mobilis s'étend désormais sur une partie du Chablais valaisan, grâce à une extension du réseau MobiChablais desservant Collombey-Muraz, Massongex, Monthey et Troistorrents. Actifs sur le même territoire, les bus CarPostal, MobiChablais et TPC ainsi que les trains de l'AOMC et RegionAlps ont également rejoint ce système de tarification par zone.

Pour les utilisateurs-trices des communes concernées, l'extension du réseau Mobilis offre plusieurs facilités tarifaires et surtout une offre simplifiée. Parmi les avantages, il faut noter que les voyageurs-euses n'auront plus à se soucier du détail de leur parcours ; tous les transports publics étant inclus dans le billet. Par ailleurs, le billet donne droit à un nombre illimité de trajets dans la ou les zones sélectionnées, et ce, durant toute la durée de validité choisie.

D'autres trajets, hors des zones des bus MobiChablais sont à l'étude pour une prochaine intégration à Mobilis. C'est notamment le cas du tronçon en train RegionAlps St-Maurice-Massongex et des lignes de bus CarPostal sur Vionnaz et Vouvry.

Mobilis s'étend au Pays-d'Enhaut - La Communauté tarifaire vaudoise Mobilis s'étend aussi dès le 10 décembre 2023 aux trois communes du Pays-d'Enhaut (Château-d'Oex, Rossinière et Rougemont), désormais accessibles avec un titre de transport Mobilis.
En intégrant le système tarifaire Mobilis, la région du Pays-d'Enhaut renforce ses liens avec le Canton de Vaud, et les trajets en transports publics depuis ou vers celui-ci sont facilités.

Cartes prépayées MobiChablais - Dans le cadre de notre stratégie de dématérialisation des titres de transport, les bus MobiChablais sont désormais équipés d'un valideur qui permet d'émettre un titre de transport. Depuis le 1er juin 2023, les client-e-s ont la possibilité d'acquérir une carte prépayée et de bénéficier ainsi de ce nouveau service. Cette initiative est particulièrement bien accueillie par les personnes non digitalisées.

Compte tiers payeurs MobiChablais - Dans le contexte du développement des cartes MobiChablais, il est désormais possible de créer un compte « tiers payeur » pour les communes qui le souhaitent et ainsi offrir un nombre définis de trajets à leurs habitant-e-s. La commune de Collombey-Muraz, qui a offert durant quelques années la gratuité (au travers de cartes multicourses papier) a été la première à mettre en place ce système.

STATISTIQUE DES CONTRÔLES Cinq contrôleurs sporadiques TPC, avec l'aide de RegionAlps, ont contrôlé 97'273 voyageurs-euses et rédigé 3'579 constats pour « voyage sans titre de transport valable », représentant 668 constats de moins qu'en 2022. Le taux de fraude a diminué et se situe à 3.68 %.

3 — QUALITÉ ET INFORMATION VOYAGEURS

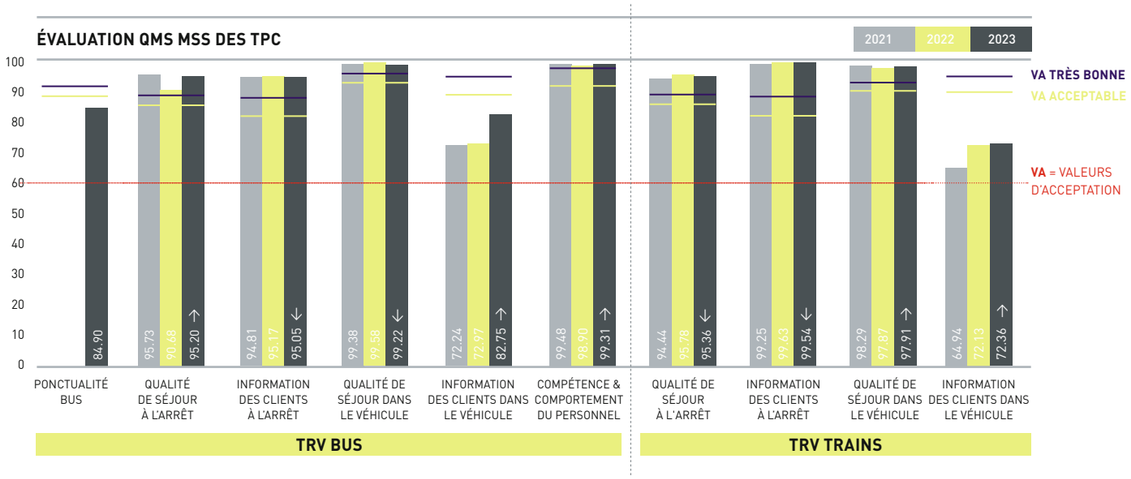
QMS – SYSTÈME DE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DE L'OFT
Le QMS mesure la qualité des prestations offertes par l'entreprise du point de vue des commanditaires et est effectué par des client-e-s-mystères rémunéré-s-s pour évaluer les prestations selon des critères bien précis.

En 2023, l'OFT a effectué 1'701 contrôles sur les lignes des TPC. Globalement, les notes des différentes catégories restent sensiblement les mêmes. A noter tout de même, une belle amélioration de la catégorie « Information des clients dans le bus ».

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

Cette année, nous avons fourni à l'OFT des données de temps réels pour les bus. Ainsi, 220'317 points de contrôle ont été réalisés de manière informatique dans le but d'évaluer la ponctualité. En 2024, nous devrions également être en mesure de fournir ces données pour les trains.

Tout au long de l'année, diverses mesures ont été prises par notre service qualité qui contrôle régulièrement les rapports édités par les client-e-s mystères. Depuis l'été 2022, une task-force a été mise en place par le département Voyageurs pour pouvoir régler au plus vite les problèmes d'information voyageurs embarquée et celle-ci s'est améliorée. Aussi, les données en lien avec la ponctualité sont analysées et toutes ces actions permettent de corriger rapidement les problèmes identifiés, afin d'éviter plusieurs rapports sur un même thème.



RÉCLAMATIONS En 2023, 2'120 réclamations, dont 1'290 concernant des amendes pour voyage sans titre de transport valable, ont été traitées, ce qui représente 160 réclamations de moins qu'en 2022.
Par rapport à 2022, les réclamations pour titre de transport non valable ont augmenté de 5.8 %, tandis que les autres réclamations ont baissé de 21.5 %.

Les réclamations qui concernent les horaires non respectés, retards et correspondances manquées représentent environ 59 % des retours de notre clientèle. Les autres thèmes abordés sont notamment la qualité de séjour dans les véhicules (8 %), l'information voyageurs (3 %), le comportement du personnel TPC (10 %) ou encore l'application mobile (7 %).

La baisse des réclamations s'explique principalement par la stabilisation de l'offre effectuée en 2023. Aussi, avec une année de recul, l'intégration du transport scolaire dans le transport de ligne s'est considérablement améliorée. Cette situation, mieux comprise par notre clientèle, a permis de diminuer le nombre de réclamations y relatives.

ÉQUIPEMENT DES ARRÊTS En 2023, les TPC ont transformé environ 75 arrêts mobiles en arrêts fixe. Ce changement améliore et simplifie l'information aux voyageurs-euses.

Lors d'une mise en fixe d'un arrêt, voici les éléments installés avec l'aide de la Commune où se situe ledit arrêt :
- un poteau avec un U inversé au sommet affichant notamment le nom de l'arrêt et les directions ;
- un porte-horaire ;
- les informations voyageurs d'usage (horaires par sens, plans, informations générales, indication du nom de l'arrêt avec la lettre et les sens de circulation).

Ces installations ont été réalisées en collaboration avec les communes concernées dans les zones « Collombey – Illarsaz – Muraz », « Chesières – Gryon – Villars », Leysin et Rennaz. En 2024, il est prévu d'installer en fixe des arrêts dans la zone « Morgins – Troistorrents – Val-d'Illiez ».

PROJET AUMI – HARMONISATION DES PLANS DE RÉSEAU DE TRANSPORTS En 2023, nous avons intégré le projet AUMi. Ce groupe de travail réunit la plupart des entreprises de transports romandes et a pour but d'harmoniser et de standardiser les plans schématiques et géographiques des transports publics. Durant l'année, nous avons adapté nos plans en conséquence, et ceux-ci ont été utilisés lors du dernier changement d'horaire sur nos différents supports de communication (site internet, haltes, etc.)

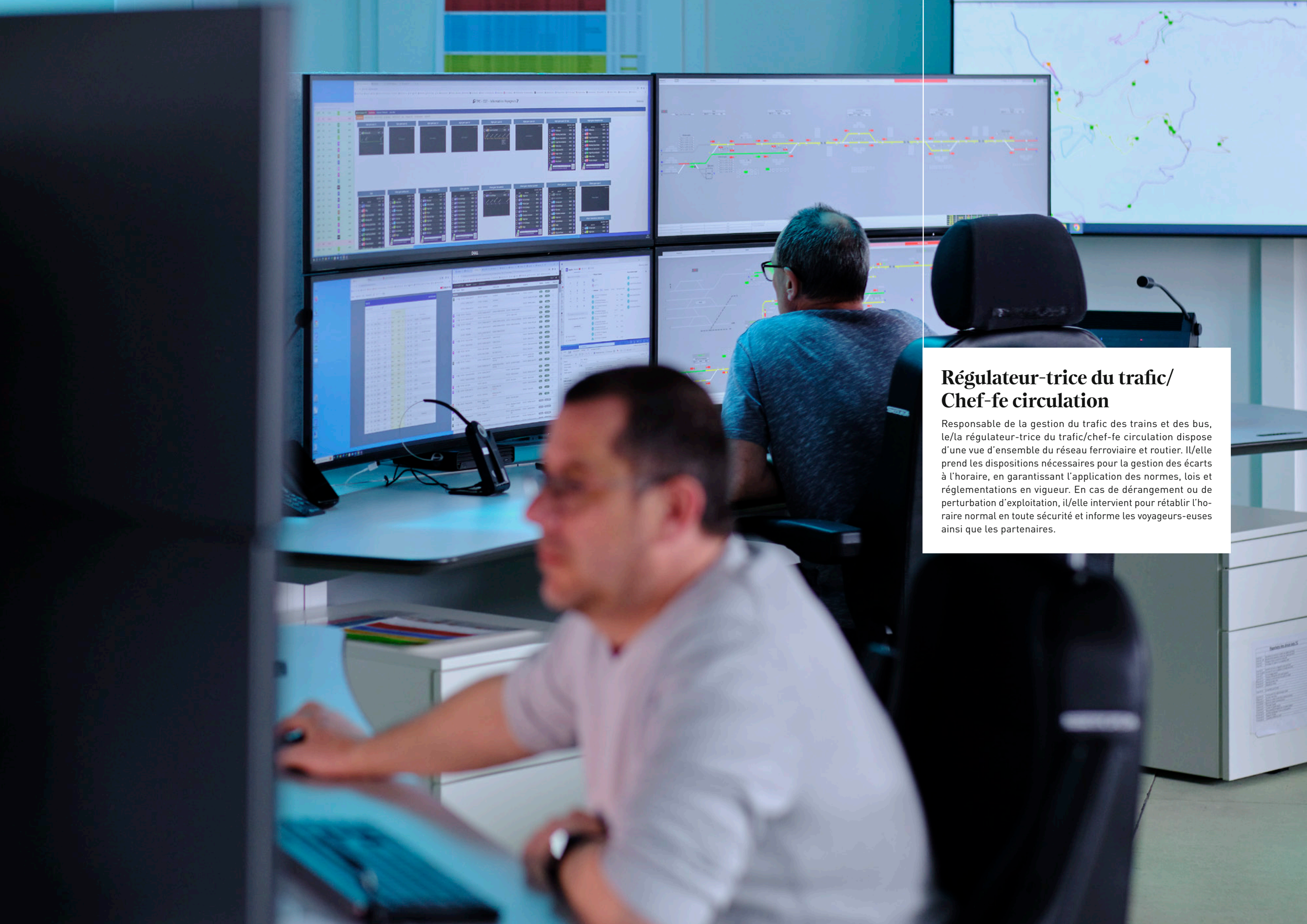
4 — VISIO

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 trois bus Sprinter et un Citaro, ainsi que d'un train complet GTE 547. De nombreux panneaux de haltes ainsi que comme chaque année l'impression de tous les horaires restent les travaux habituels de viSio pour les TPC.

En ce qui concerne les mandats externes, nous avons poursuivi notre fructueux partenariat avec ESH Média pour l'impression et la pose de publicité sur nos véhicules, la réalisation de la signalétique et l'impression des plans et flyers pour Bex&Arts 2023 ainsi que le flocage des navettes Cristal.

Administrateur-trice systèmes et réseaux informatiques

Responsable de la stabilité, la sécurité et la performance de l'infrastructure informatique de l'entreprise, l'administrateur-trice systèmes et réseaux agit comme référent-e technique pour l'intégration et la modification de nouveaux systèmes. Il/elle gère l'infrastructure matérielle et logicielle de l'entreprise, incluant serveurs, stockage et équipements réseaux. Il/elle assure l'installation, la configuration et la maintenance du réseau, ainsi que la sécurité des systèmes et données.



Régulateur-trice du trafic/ Chef-fe circulation

Responsable de la gestion du trafic des trains et des bus, le/la régulateur-trice du trafic/chef-fe circulation dispose d'une vue d'ensemble du réseau ferroviaire et routier. Il/elle prend les dispositions nécessaires pour la gestion des écarts à l'horaire, en garantissant l'application des normes, lois et réglementations en vigueur. En cas de dérangement ou de perturbation d'exploitation, il/elle intervient pour rétablir l'horaire normal en toute sécurité et informe les voyageurs-euses ainsi que les partenaires.

FINANCES

1 — SYNTHÈSE DES ASPECTS FINANCIERS

Malgré une augmentation des charges d'exploitation, les TPC enregistrent une amélioration de leur résultat d'exploitation en 2023 et terminent l'année sur un bénéfice de CHF 1'876'169.-. Cette amélioration est due à une augmentation des recettes voyageurs et des indemnités des pouvoirs publics, mais également à des charges d'intérêts inférieures à celles prévues dans les offres aux commanditaires ainsi que le bénéfice réalisé lors de la vente d'un bâtiment hors exploitation.

2 — COMPTE DE RÉSULTATS

PRODUITS D'EXPLOITATION Les recettes du trafic augmentent de près de CHF 730'000.- vis-à-vis de 2022 et correspondent aux attentes. La quasi-totalité des lignes voient leurs recettes augmenter.

Les revenus des autres prestations de transports sont en baisse. Cette diminution est due quasi uniquement à la modification des offres sur le plateau de Villars-Gryon, à la suite du remplacement des navettes de Villars par des lignes régulières MobiAlpes.

En 2023, les indemnités des pouvoirs publics se sont élevées à 55,8 millions de francs, en augmentation par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est principalement due à une hausse des indemnités provenant du secteur du trafic régional voyageurs (TRV) cofinancée par la Confédération et les cantons. On notera, par ailleurs, la baisse des indemnités du secteur de l'infrastructure ferroviaire. En 2022, nous avions comptabilisé un important montant pour les indemnités sur les coûts d'investissements non activables de ce secteur.

Concernant les autres produits, ceux-ci sont en forte diminution en raison des produits des assurances enregistrés dans l'exercice 2022 à la suite de l'incident en lien avec l'avalanche dans le secteur de Bretaye.

Le produit des prestations propres activables pour nos projets d'infrastructure en construction augmente légèrement.

CHARGES D'EXPLOITATION Les charges d'exploitation pour l'exercice 2023 ont totalisé 60,4 millions de francs, enregistrant une légère augmentation par rapport à l'année précédente. Cette évolution est attribuable principalement à deux facteurs prépondérants.

Tout d'abord, les charges d'entretien ont enregistré une baisse notable, passant de CHF 6'975'000.- à CHF 5'131'000.- en 2023. Cette diminution est due en grande partie aux coûts de remise en état issus de l'incident en lien avec l'avalanche dans le secteur de Bretaye de février 2022.

Dans le même temps, les charges du personnel ont augmenté de CHF 2'321'000.-, principalement en raison d'une augmentation de l'offre de transports et de l'introduction de la nouvelle convention collective de travail (CCT).

Enfin, on notera l'augmentation des charges des assurances, des taxes et indemnités en raison notamment d'une hausse des primes d'assurances et du coût des commissions de ventes en lien avec l'augmentation des recettes.

AMORTISSEMENTS Les amortissements pour l'exercice 2023 ont totalisé 14,7 millions de francs, enregistrant une baisse par rapport à l'année précédente. Cette variation est principalement due à des ajustements spécifiques. En 2022, des amortissements sur des investissements non activables ont été enregistrés pour plus de 1 million de francs. On notera enfin que plus de la moitié de ces charges d'amortissements concerne le secteur Infrastructure pour 7,8 millions de francs.

RÉSULTATS FINANCIERS ET EXCEPTIONNELS Les charges financières sont en légère hausse comparées à l'année précédente notamment en raison des premières acquisitions de remplacement de la flotte ferroviaire. Le résultat exceptionnel affiche cette année un très bon bénéfice à la suite de la vente d'un bâtiment hors exploitation.

COMPTE DE RÉSULTATS

En CHF

	ANNEXES	RÉEL 2023	RÉEL 2022	
Recettes du trafic & transport		13'708'171	12'980'175	
Autres prestations de transport		1'337'672	1'741'440	
Indemnités des pouvoirs publics	9	55'765'954	53'731'518	
Produits des locations		481'705	494'583	
Autres produits		2'085'534	3'182'917	
Prestations propres activables	2	3'871'968	3'634'608	
PRODUITS D'EXPLOITATION		**77'251'004**	**75'765'241**	**2,0%**
Charges d'énergie et de matières		4'380'179	4'544'859	
Charges d'entretien		5'130'759	6'975'141	
Charges des prestations		2'919'798	2'849'938	
Charges du personnel		40'867'090	38'546'171	
Charges de location		799'948	779'389	
Charges des assurances, des taxes et indemnités		3'711'107	3'219'227	
Charges d'administration et d'informatique		2'199'043	2'074'832	
Charges publicitaires		437'212	373'490	
CHARGES D'EXPLOITATION		**60'445'135**	**59'363'048**	**1,8%**
Charges d'amortissements		14'771'022	15'337'193	
RÉSULTAT D'EXPLOITATION (EBIT)		**2'034'847**	**1'065'000**	**91,1%**
Charges et produits financiers		976'633	877'130	
Charges et produits exceptionnels		-817'954	11'897	
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)		**1'876'169**	**175'973**	**966,2%**

3 — BILAN

Au 31 décembre 2023, le bilan des TPC se dresse à plus de 315,5 millions de francs, témoignant d'une croissance de 11,4% par rapport à l'année précédente, soit environ 32,4 millions de francs supplémentaires.

Les liquidités ont augmenté de manière significative, passant de 4,3 millions de francs à plus de 9,7 millions de francs, soit une hausse de 127%. Cette hausse est principalement due à l'augmentation de la trésorerie du secteur de l'infrastructure.
Les créances résultant de ventes de prestations de services ont également augmenté, en raison de factures d'indemnités TRV faites en fin d'année.
Les actifs de régularisation ont enregistré une augmentation notable, passant de 4,9 millions de francs à 15,1 millions de francs, soit une augmentation de 205%, principalement en raison de facteurs temporaires liés à la gestion des flux financiers en lien avec le secteur de l'infrastructure.

Les immobilisations en construction ont connu une croissance significative, passant de 66,8 à 96,5 millions de francs, soit une augmentation de 44%, principalement en lien à nos engagements pour la mise à niveau et le développement de l'infrastructure ferroviaire.

Au niveau du passif, les dettes à court terme ont augmenté de manière significative, passant de 9,9 à 19,8 millions de francs, soit une augmentation de 100%. Ceci est dû principalement à l'augmentation des dettes fournisseurs du secteur infrastructure et à l'augmentation de nos obligations à court terme en lien avec les premiers investissements dans la flotte ferroviaire.
Les dettes à long terme ont également augmenté, passant de 252,4 à 270,8 millions de francs, soit une augmentation de 7%, reflétant nos investissements dans des projets d'infrastructure.

Les fonds propres ont augmenté de manière significative, passant de 16,7 à 18,5 millions de francs soit une augmentation de 11%, en relation avec le résultat de l'année.

En CHF

BILAN	ANNEXES	RÉEL 31.12.23	DONT SECTEUR INFRASTRUCTURE	RÉEL 31.12.22	DONT SECTEUR INFRASTRUCTURE
Liquidités		9'741'976	*3'583'045*	4'300'485	*1'172'107*
Chèques, effets à recevoir et réalisable à c.t.		1'615'437	-	1'962'357	-
Créances résultant de ventes de prestations de services		6'160'216	-	4'937'198	-
Comptes courants et autres créances à c.t		58'644	-	88'715	-
Créances envers des institutions publiques		334'231	-	-	-
Stocks de marchandises		46'480	-	46'480	-
Actifs de régularisation		15'144'761	-	4'959'210	-
ACTIFS CIRCULANTS		**33'101'745**	*3'583'045*	**16'294'445**	*1'172'107*
Immobilisations financières	1	389'111	-	386'676	-
Immobilisations corporelles		397'430'979	*240'285'631*	396'820'207	*240'046'131*
Fonds d'ammortissement des immobilisations corporelles		-211'853'755	*-116'736'583*	-197'187'373	*-108'908'554*
Immobilisation en construction	2	96'486'717	*73'899'281*	66'839'756	*49'683'895*
ACTIFS IMMOBILISÉS		**282'453'053**	*197'448'329*	**266'859'267**	*180'821'472*
ACTIFS		**315'554'798**	*201'031'374*	**283'153'712**	*181'993'579*
Dettes à c.t.	3	19'764'448	*3'863'877*	9'899'411	*1'563'869*
Dettes envers des institutions publiques		271'613	-	420'830	-
Passifs de régularisation		4'590'965	-	2'735'401	-
Provisions à c.t.	6	1'601'689	-	1'027'622	-
DETTES À COURT TERME		**26'228'716**	*3'863'877*	**14'083'265**	*1'563'869*
Dettes et prêts à l.t.	4	59'844'375	-	62'872'275	-
Autres dettes à l.t.	5	210'933'129	*195'498'978*	189'525'762	*172'438'013*
Provisions à l.t.	6	-	-	-	-
DETTES À LONG TERME		**270'777'504**	*195'498'978*	**252'398'037**	*172'438'013*
Capital-actions		8'750'000	-	8'750'000	-
RÉSERVES		**7'922'409**	*722'870*	**7'746'436**	*812'245*
Bénéfice résultant du bilan		1'876'169	*-120'652*	175'973	*-89'374*
FONDS PROPRES		**18'548'578**	*602'218*	**16'672'409**	*722'870*
PASSIFS		**315'554'798**	*199'965'074*	**283'153'712**	*174'724'753*

4 — TABLEAU DES IMMOBILISATIONS

Valeurs hors secteur Infrastructure — En CHF

	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES
	ETAT AU 31.12.22	ENTRÉES EN 2023	SORTIES EN 2023	ETAT AU 31.12.23	ETAT AU 31.12.22	AUGMEN-TATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.23	ETAT AU 31.12.23
Biens-fonds et bâtiments	19'488'563	355'500	-110'728	19'733'335	7'123'230	387'935	-104'123	7'407'042	12'326'294
Installations	579'000	-	-	579'000	57'900	28'950	-	86'850	492'150
Machines, appareils et équipements	4'360'500	81'500	-	4'442'000	1'718'788	841'314	-	2'560'102	1'881'898
Véhicules ferroviaires	113'734'463	-	-	113'734'463	71'072'064	3'652'947	-	74'725'011	39'009'452
Véhicules routiers	18'436'050	21'500	-	18'457'550	8'176'832	2'014'481	-	10'191'313	8'266'237
Véhicules de service	175'500	23'500	-	199'000	130'006	16'848	-	146'854	52'146
TOTAL	**156'774'076**	**482'000**	**-110'728**	**157'145'348**	**88'278'819**	**6'942'476**	**-104'123**	**95'117'172**	**62'028'177**

Valeurs du secteur Infrastructure — En CHF

	VALEURS D'ACQUISITION				AMORTISSEMENTS CUMULÉS				VALEURS RÉSIDUELLES
	ETAT AU 31.12.22	ENTRÉES EN 2023	SORTIES EN 2023	ETAT AU 31.12.23	ETAT AU 31.12.22	AUGMEN-TATION	DIMI-NUTION	ETAT AU 31.12.23	ETAT AU 31.12.23
Biens-fonds et bâtiments 000	12'554'474	-	-	12'554'474	6'225'846	269'377	-	6'495'223	6'059'252
Ouvrages d'art 100	30'140'014	86'500	-	30'226'514	8'977'350	778'030	-	9'755'381	20'471'134
Voie ferrée 200	88'015'871	-	-	88'015'871	40'176'259	2'955'666	-	43'131'925	44'883'946
Installation de courant de traction 300	36'485'773	-	-	36'485'773	18'254'974	956'361	-	19'211'335	17'274'438
Installation de sécurité 400	40'812'717	-	-	40'812'717	22'383'557	1'632'509	-	24'016'066	16'796'651
Installations basse tension 500	1'348'502	-	-	1'348'502	1'348'502	-	-	1'348'502	-
Installations d'accueil 600	10'633'291	-	-	10'633'291	3'098'568	280'464	-	3'379'032	7 254 259
Véhicules 700	10'773'172	153'000	-	10'926'172	3'102'444	429'143	-	3'531'588	7'394'585
Moyen d'exploitation et divers 800	9'282'317	-	-	9'282'317	5'341'054	526'479	-	5'867'533	3'414'784
TOTAL	**240'046'131**	**239'500**	**-**	**240'285'631**	**108'908'554**	**7'828'029**	**-**	**116'736'583**	**123'549'048**
TOTAL TPC	**396'820'207**	**721'500**	**-110'728**	**397'430'979**	**197'187'373**	**14'770'505**	**-104'123**	**211'853'755**	**185'577'224**

5 — TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

En CHF

	RÉEL 2023	RÉEL 2022	
Résultat final (+bénéfice/-perte)	**1'876'169**	**175'973**	**966,2%**
Amortissements de l'actif immobilisé	14'770'505	14'240'572	
Investissements non activables	517	1'096'622	
Autres produits non monétaires	-2'674	-222'305	
Résultat sur comptes immobilisations	-798'000	-	
Prestations propres activables	-3'871'968	-3'634'608	
Variation des créances résultants de prestations de service	-1'181'318	-1'238'456	
Variation du réalisable à court terme	346'920	-1'359'417	
Variation des autres créances à C.T.	-304'160	753'371	
Variation des stocks	-	9'305	
Variation des actifs de régularisation	-10'185'550	-1'980'495	
Variation des dettes à court terme	5'381'770	-3'978'841	
Variation des passifs de régularisation	1'855'563	865'874	
Variation des provisions	532'367	1'338	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'EXPLOITATION	**8'420'141**	**4'728'933**	**78,1%**
Investissement participations	-2	480	
Desinvestissements participations	-	-	
Investissements immobilisations corporelles	-26'496'769	-29'636'227	
Desinvestissements immobilisations corporelles	804'605	-	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ D'INVESTISSEMENT	**-25'692'166**	**-29'635'747**	**-13,3%**
Variation des contributions d'investissements	21'407'367	16'015'789	
Variation des dettes et prêts à long terme	1'306'150	7'098'078	
FLUX PROVENANT DE L'ACTIVITÉ DE FINANCEMENT	**22'713'517**	**23'113'867**	**-1,7%**
VARIATION NETTE DE TRÉSORERIE	**5'441'492**	**-1'792'947**	
Etat des liquidités au 1er janvier	4'300'485	6'093'432	
Etat des liquidités au 31 décembre	9'741'976	4'300'485	
VARIATION DES LIQUIDITÉS	**5'441'492**	**-1'792'947**	

6 — RÉSULTATS DES SECTEURS OCEC

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

Le secteur Infrastructure finit l'année avec une perte de CHF 120'652.-. Les charges d'entretien notamment pour la voie et ses abords ont été plus importantes que prévues. 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.

RÉSULTATS PAR SECTEUR SELON L'OCEC

En CHF

SECTEUR	TRV	INFRASTRUCTURE	AUTRES OFFRES	PREST. ANNEXES	RÉEL 31.12.23
Produits commerciaux	**9'482'772**	**4'462'549**	**5'180'026**	**2'020'213**	**21'145'560**
Total des coûts imputables	**34'780'272**	**20'460'344**	**18'291'333**	**1'503'396**	**75'035'345**
Coûts non couverts	25'297'500	15'997'795	13'111'307	-516'816	53'889'785
Indemnités	-26'734'962	-15'877'143	-13'153'849	-	-55'765'954
RÉSULTAT FINAL (+BÉNÉFICE/-PERTE)	**1'437'462**	**-120'652**	**42'542**	**516'816**	**1'876'169**

Le secteur TRV termine l'année sur un important bénéfice de CHF 1'437'462.-. Ce bénéfice s'explique en partie par des charges d'intérêts inférieures à celles prévues dans notre offre aux commanditaires dues aux retards dans l'acquisition des rames. Dans ce cadre, il faut garder à l'esprit que la part des indemnités couvrant ces intérêts non consommés en 2023 diminuera d'autant le résultat 2024 et ceci pour un montant d'environ CHF 480'000.-. Les charges en lien avec la conduite et l'accompagnement des bus et des trains ont été légèrement 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 Autres offres de transports qui comprend notamment le Villars-Bretaye et l'offre MobiChablais se soldent par un léger bénéfice de CHF 42'542.–. Ce résultat positif est uniquement lié à notre offre MobiChablais et dû au fait d'un changement de la législation valaisanne sur la prise en charge des coûts (planifiés dès 2023, réels jusqu'à 2022). Globalement, les autres lignes dont le Villars-Bretaye terminent l'année sur de faibles pertes. Il est à noter là encore qu'une partie des indemnités perçues dans le cadre du financement de l'acquisition des nouvelles rames pour la ligne du Villars-Bretaye diminuera le résultat 2024 pour un montant d'environ de CHF 200'000.-.

Les prestations annexes, hors secteurs subventionnés, font apparaître un bénéfice de CHF 516'816.-. Ce bon résultat s'explique uniquement par la vente d'un bâtiment hors exploitation.

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 1'876'169.-, comme indiqué dans le tableau, ci-dessous. Nous tenons à rappeler que la réserve selon art. 36 LTV et les réserves autres englobent respectivement CHF 480'000.- et CHF 200'000.- qui seront à coup sûr utilisées lors de l'exercice 2024 (part d'indemnités couvrant les intérêts non consommés 2023).

RÉSERVES	ÉTAT AVANT AG	RÉSULTAT DE L'ANNÉE	ÉTAT APRÈS AG
Réserve art. 67 LCdF	**722'870**	**-120'652**	**602'218**
Réserve art. 36 LTV	**4'242'152**	**1'437'462**	**5'679'614**
Réserves autres	**2'993'327**	**559'358**	**3'552'686**
Dont offre Villars-Bretaye	*531'519*	*-12'262*	*519'257*
Dont offre MobiChablais partie VS	-	214'500	214'500
TOTAL TPC	**7'958'349**	**1'876'169**	**9'834'518**

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 bouclement 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 2023 a atteint 102.86 %.
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	63'346'597.-
Bâtiments Valais (indice 1045.6)	CHF	6'436'459.-
Installations et autres inventaires	CHF	20'826'015.-
Véhicules ferroviaires	CHF	205'685'499.-
Véhicules routiers	CHF	19'960'789.-

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.-)	CHF	10'000'000.-
Garantie disponible deux fois par année d'assurance (en excédent de CHF 20'000'000.-)	CHF	80'000'000.-

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

Le Conseil d'administration a adopté une analyse des risques le 14 juin 2023. 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 17 avril 2024.

en CHF

9 — DÉTAIL DES NOTES

		2023	2022
1	**IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES**		
	Avance fonds de caisse	9'111	6'676
	Participation majoritaire	50'000	50'000
	Participations minoritaires	175'000	175'000
	Prêt à la société « Restaurant du Col de Bretaye SA »	50'000	50'000
	Prêt à la société « RailTech SA »	100'000	100'000
	Dont postposé	*100'000*	*100'000*
	Société coopérative « Alpes Vaudoises »	5'000	5'000
	Valeur au 31 décembre	389'111	386'676
	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.		
	Les principaux chiffres de la filiale sont les suivants :		
	Total de l'actif	*89'509*	*94'756*
	Total du passif	*89'509*	*94'756*
	Total des produits	0	-
	Total des charges	*4'902*	*629*
	Bénéfice (perte) de l'exercice	*-4'902*	*-629*
2	**IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION**		
	IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « HORS SECTEUR INFRASTRUCTURE »		
	Valeur brute au 1er janvier	17'155'861	10'982'579
	Investissements	5'920'820	10'087'756
	Contribution de tiers	-	-
	Transfert aux comptes des immobilisations	-482'000	-3'628'600
	Transfert aux comptes de résultat	-7'245	-285'874
	Valeur au 31 décembre	22'587'436	17'155'861
	IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION « INFRASTRUCTURE »		
	Valeur brute au 1er janvier	49'683'895	41'139'234
	Investissements	26'350'347	17'509'142
	dont prestations propres activables	*3'871'968*	*3'634'608*
	Contribution de tiers	-1'893'520	-1'745'359
	Transfert aux comptes des immobilisations	-239'500	-6'122'500
	Transfert aux comptes de résultat	-1'941	-1'096'622
	Valeur au 31 décembre	73'899'281	49'683'895
	IMMOBILISATIONS EN CONSTRUCTION CUMULÉES		
	Valeur brute au 1er janvier	66'839'756	52'121'813
	Investissements	32'271'166	27'596'897
	dont prestations propres activables	*3'871'968*	*3'634'608*
	Contribution de tiers	-1'893'520	-1'745'359
	Transfert aux comptes des immobilisations	-721'500	-9'751'100
	Transfert aux comptes de résultat	-9'186	-1'382'495
	Valeur comptable au 31 décembre	96'486'717	66'839'756
3	**CAPITAUX ÉTRANGERS À COURT TERME**		
	DETTES À COURT TERME DES POUVOIRS PUBLICS		
	Contributions des pouvoirs publics remboursables	1'653'589	1'653'598
	Valeur comptable au 31 décembre	1'653'589	1'653'598
	DETTES À COURT TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS		
	Emprunt UBS Matériel roulant	5'730'000	1'530'000
	Emprunt BCV Leasing Bus	298'400	298'400
	Emprunt BCV Leasing Bus 2	525'800	512'000
	Emprunt BCV Leasing Bus 3	416'550	296'300
	Emprunt BCV ZBMS	123'100	123'100
	Valeur comptable au 31 décembre	7'093'850	2'759'800
	AUTRES DETTES À COURT TERME		
	Dettes Fournisseurs	7'449'785	3'788'718
	Dette envers les institutions de prévoyance	271'613	213'040
	Autres dettes à court terme	3'567'224	1'484'264
	Valeur comptable au 31 décembre	11'288'623	5'486'022

en CHF

		2023	2022
	DETTES À COURT TERME CUMULÉES		
	Valeur comptable au 31 décembre	20'036'062	9'899'411
4	**DETTES À LONG TERME PORTEUSES D'INTÉRÊTS**		
	Emprunt Retraites Populaires	3'150'000	3'150'000
	Emprunt UBS Matériel roulant	33'660'000	35'190'000
	Emprunt UBS Matériel roulant ASD	7'930'000	7'930'000
	Emprunt UBS Matériel roulant ASD 2	7'930'000	7'930'000
	Emprunt BCV Leasing Bus	1'491'400	1'789'800
	Emprunt BCV Leasing Bus 2	2'891'150	3'430'750
	Emprunt BCV Leasing Bus 3	1'991'900	2'528'700
	Emprunt BCV ZBMS	*799'925*	*923'025*
	Valeur comptable au 31 décembre	*59'844'375*	*62'872'275*
	La confédération s'est portée caution pour les emprunts de l'UBS.		
	Exigible de un à 5 ans	*14'731'200*	*14'731'200*
	Exigible à plus 5 ans	*45'113'175*	*48'141'075*
	Total	*59'844'375*	*62'872'275*
5	**CONTRIBUTIONS DES POUVOIRS PUBLICS**		
	Conditionnellement remboursables Confédération	124'073'327	102'073'327
	Conditionnellement remboursables Canton de Vaud	54'684'403	53'623'438
	Conditionnellement remboursables Canton du Valais	16'741'248	16'741'248
	Remboursables Confédération	4'956'391	5'649'480
	Remboursables Canton de Vaud	5'427'461	6'177'807
	Remboursables Canton du Valais	5'050'299	5'260'462
	Valeur comptable au 31 décembre	210'933'129	189'525'762
6	**PROVISIONS**		
	Heures supplémentaires et vacances dues	1'309'778	1'027'622
	Fonds MobiChablais	291'911	0
	Valeur comptable au 31 décembre	1'601'689	1'027'622
7	**DISSOLUTION DE RÉSERVES LATENTES**	**-**	**-**
8	**HONORAIRES VERSÉS À L'ORGANE DE RÉVISION**	**31090**	**35'000**
9	**INDEMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS**		
	SECTEUR TRV		
	Confédération	13'239'634	12'451'396
	Canton de Vaud	10'543'782	9'721'384
	Canton du Valais	2'284'301	2'249'685
	Communes, Indemnité art. 28.4 LTV	667'245	80'000
	INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS TRV	**26'734'962**	**24'502'465**
	SECTEUR INFRASTRUCTURES		
	Confédération	15'178'112	15'951'068
	Canton de Vaud	699'031	700'621
	INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS INFRASTRUCTURES	**15'877'143**	**16'651'689**
	SECTEURS AUTRES OFFRES DE TRANSPORT		
	Cantons	4'443'586	4'307'132
	Communes	8'710'263	8'270'232
	INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLICS POUR LES AUTRES OFFRES	**13'153'849**	**12'577'364**
	INDÉMNISATIONS DES POUVOIRS PUBLIQUES TOTALES	**55'765'954**	**53'731'518**
10	**RÉSERVES ET ACTIONS PROPRES**		
	Nombre de propres actions détenues au 1er 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	1'783'585	1'335'419
	Réserve prestations immobilières	1'107'726	1'129'973
	Autres réserves	19'616	19'616
	Valeur comptable au 31 décembre	2'993'327	2'567'407
11	**NOMBRE D'EMPLOYÉS-ÉES À PLEIN TEMPS**		
	Nombre d'employés-ées à plein temps durant l'année	376	370
12	**ENGAGEMENTS HORS BILAN**		
	Commande Rames Stadler	2'265'770	9'063'080

10 — 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 151
1001 Lausanne

RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION

À l'Assemblée générale de Transports Publics du Chablais SA, Aigle

Rapport sur l'audit des comptes annuels

Opinion d'Audit

Nous avons effectué l'audit des comptes annuels de Transports Publics du Chablais SA (la société), comprenant le bilan au 31 décembre 2023, 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 48 à 59) sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Fondement de l'Opinion d'Audit

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

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

Autres Informations

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

Notre opinion d'audit sur les comptes annuels ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons aucune 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 ail-leurs 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.

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

BDO SA
Biopôle bât. Metio - Epalinges
Case postale 151
1001 Lausanne

Responsabilités de l'Organe de Révision relatives à l'Audit des Comptes Annuels

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

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

Rapport sur d'Autres Obligations Légales et Réglementaires

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

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

Lausanne, le 17 avril 2024

BDO SA

Jürg Gehring
Expert-réviseur agréé
Réviseur responsable

Loïc Rossé
Expert-réviseur agréé

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

Conducteur-trice de train

Responsable de la conduite des trains, le/la conducteur-trice de train transporte les passagers-ères en assurant leur sécurité et leur confort, ainsi qu'en respectant les horaires. Il/elle est également en charge d'effectuer les vérifications préalables à la conduite et d'appliquer les normes de sécurité ferroviaire en vigueur. Il/elle renseigne les client-e-s, communique avec le centre de gestion du trafic et réagit en cas d'imprévus ou d'incidents particuliers.

IMPRESSUM

Coordinatrice du projet **CAROLE DELISLE**
Design Graphic **A2LINE COMMUNICATION — A2LINE.CH**
PP. 1, 10, 16, 18, 23, 26, 37, 45-47 — **COLLA IMAGES**, P. 4 — **©AGENCE DE PRESSE ARC**, PP. 6-7 — **STUDIO PATRICK**, P. 22 — **GOMES TIAGO**, P. 24 — **CHRISTOPHE RAVY, STADLER**, P. 29 — **VICTOR ROMAN**, P. 30 — **JÉRÉMIE PERONNET, VINCENT GIOVANOLA**, P. 31 — **PAPILLON COASNE DE BTF EFFECT**, P. 32 — **LÉONARD CACCAMO, LAURENT MASSON**, P. 33 — **RDR ARCHITECTES SA LAUSANNE**, P. 34 — **CÉDRIC VURLOD, DAVID TERZIC, AXEL BAUD**, P. 35 — **RICARDO MACHADO, ADRIAN MUINOS**, P. 38 — **360DSM/ MAXIME SCHMID**, P. 39 — **BTF EFFECT /PAPILLON COASNE**, P. 40 — **KOMUNIK**
Impression **PCL PRESSES CENTRALES SA, AIGLE**
Copyright **2024 — 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