

Rapport sur l'état du réseau 2025

Transports Publics du Chablais

Avril 2026



Introduction

Depuis 2009, l'Office fédéral des transports (OFT), en collaboration avec l'Union des transports publics suisses (UTP), a développé un outil stratégique destiné à quantifier et qualifier précisément les diverses installations exploitées par les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. L'ensemble des actifs ferroviaires est ainsi classifié selon neuf catégories d'installations spécifiques. Chaque année, ces installations font l'objet d'une évaluation détaillée à l'aide de plusieurs indices permettant notamment de déterminer leur état actuel et leur valeur de remplacement. Ces indicateurs constituent une base essentielle pour anticiper les besoins financiers lors des négociations des futures conventions de prestations entre l'OFT et les gestionnaires d'infrastructure. Forts des résultats initiaux obtenus auprès des grands réseaux ferroviaires nationaux, cette obligation annuelle de rendre compte de l'état du réseau a été progressivement étendue aux entreprises privées.

Depuis maintenant plus de neuf ans, les Transports Publics du Chablais SA (TPC) répondent à cette exigence en remplissant annuellement le document officiel de l'OFT. Fidèles à leur engagement pris lors de l'exercice précédent, les TPC ont choisi de renforcer encore en 2025 leurs efforts dans la collecte et la présentation rigoureuse de l'état de leurs installations, conformément à la dernière version actualisée le 27 mars 2025. Ce processus, loin d'être achevé, nécessite une approche approfondie et continue en raison de l'ampleur et de la diversité des infrastructures à évaluer. Plusieurs catégories d'installations demanderont ainsi une analyse complémentaire et soutenue au cours des prochaines années afin d'affiner leur inventaire et leur évaluation.

Dans cette perspective, les TPC ont lancé dès 2024 un ambitieux projet de digitalisation visant à moderniser en profondeur la gestion de l'inventaire des actifs ferroviaires. Après avoir franchi les étapes de prototype en 2025, le projet prévoit, dès 2026, le lancement des premières phases de test de la solution définitive en vue de sa mise en production. Cette solution permettra d'améliorer progressivement l'évaluation de l'état des installations et de favoriser une gestion des actifs proactive et stratégique à long terme.

En effet, le réseau des TPC, comprenant plus de 68 kilomètres de voies ferrées, de nombreux ouvrages d'art et 73 points d'arrêt, représente un volume conséquent et extrêmement diversifié d'actifs à administrer. Chacune des quatre lignes exploitées par les TPC présente des spécificités marquées, héritées de leur histoire propre et des choix techniques réalisés pour surmonter les contraintes géographiques et opérationnelles.

Aujourd'hui, le principal défi pour les gestionnaires d'infrastructures réside dans l'acquisition d'une connaissance fine des actifs, la mise en place d'une gestion efficace du cycle de vie des installations, ainsi que dans la standardisation progressive des équipements.

Pour les TPC, le rapport annuel sur l'état du réseau constitue un levier essentiel permettant d'optimiser la gestion des ressources mises à disposition dans le cadre des conventions de prestations. Ce rapport évoluera dans les années à venir, guidant la définition des priorités de renouvellement ainsi que la coordination stratégique des interventions nécessaires à la maintenance, au remplacement et à l'assainissement des installations ferroviaires.

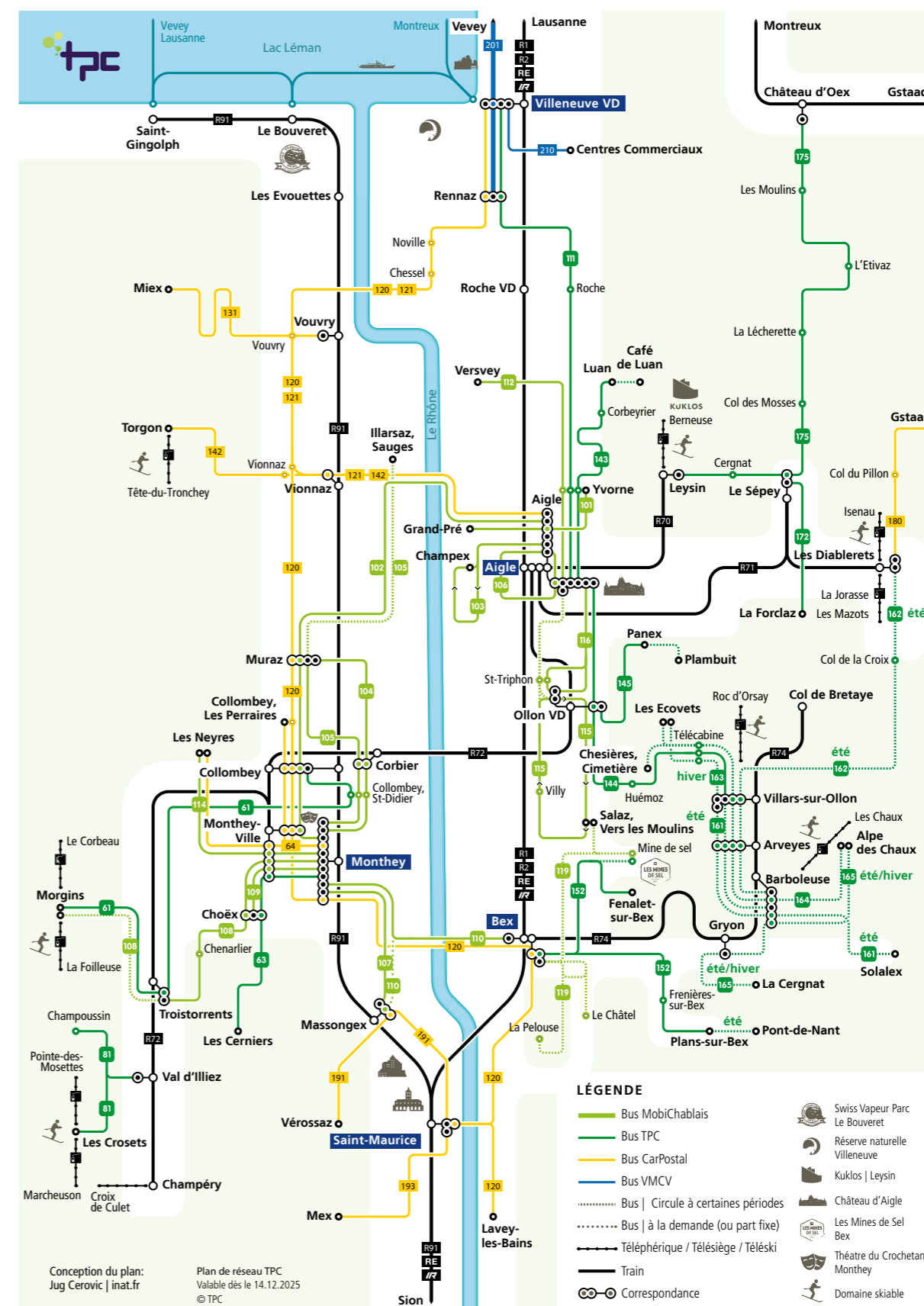
Les TPC en chiffres

Nombre de collaborateurs service d'infrastructure	86 collaborateurs
Longueur du réseau	68.9 km
Nombres d'aiguillages	140
Nombre de bâtiments	101
Ecartement des voies	1'000 mm
Crémaillère	Abt à deux lames
Ponts	119 ponts longueur cumulée 3'797 m
Tunnels	13 tunnels longueur cumulée 1'249 m
Murs de soutènement	851 murs de soutènement
Passages à niveau avec installation de sécurité	45
Passages à niveau sans installation de sécurité	107
Sous-stations	13
Tension ligne de contact	1'500 V (AL, ASD, AOMC) / 750 V (BVB)
Nombre de trains-kilomètres en 2025	1'132'084 tkm
Nombre de tonnes-brutes-kilomètres en 2025	81'510'048 tbkm

Dates importantes

10.09.1898	Ouverture à l'exploitation de la ligne Bex–Béviex (BGVC)
04.06.1898	Ouverture à l'exploitation de la ligne Béviex–Gryon (BGV)
05.11.1900	Ouverture à l'exploitation de la ligne Aigle–Leysin–Feydey (AL)
10.06.1901	Ouverture à l'exploitation de la ligne Gryon–Villars (BGV)
03.04.1907	Ouverture à l'exploitation de la ligne Aigle–Ollon–Monthey (AOM)
01.02.1908	Ouverture à l'exploitation de la ligne Monthey–Champéry (MCM)
18.12.1913	Ouverture à l'exploitation de la ligne Villars–Bretaye (VB)
07.07.1914	Ouverture à l'exploitation de la ligne Aigle–Le Sépey–Les Diablerets (ASD)
12.09.1916	Ouverture à l'exploitation de la section Leysin–Feydey–Leysin–Grand-Hôtel (AL)
01.01.1943	Fusion des compagnies BGVC et VB pour donner le BVB (Bex–Villars–Bretaye)
01.01.1946	Fusion des compagnies AOM et MCM pour donner l'AOMC (Aigle–Ollon–Monthey–Champéry)
01.01.1999	Fusion des 4 compagnies pour former les Transports Publics du Chablais SA

Plan du réseau



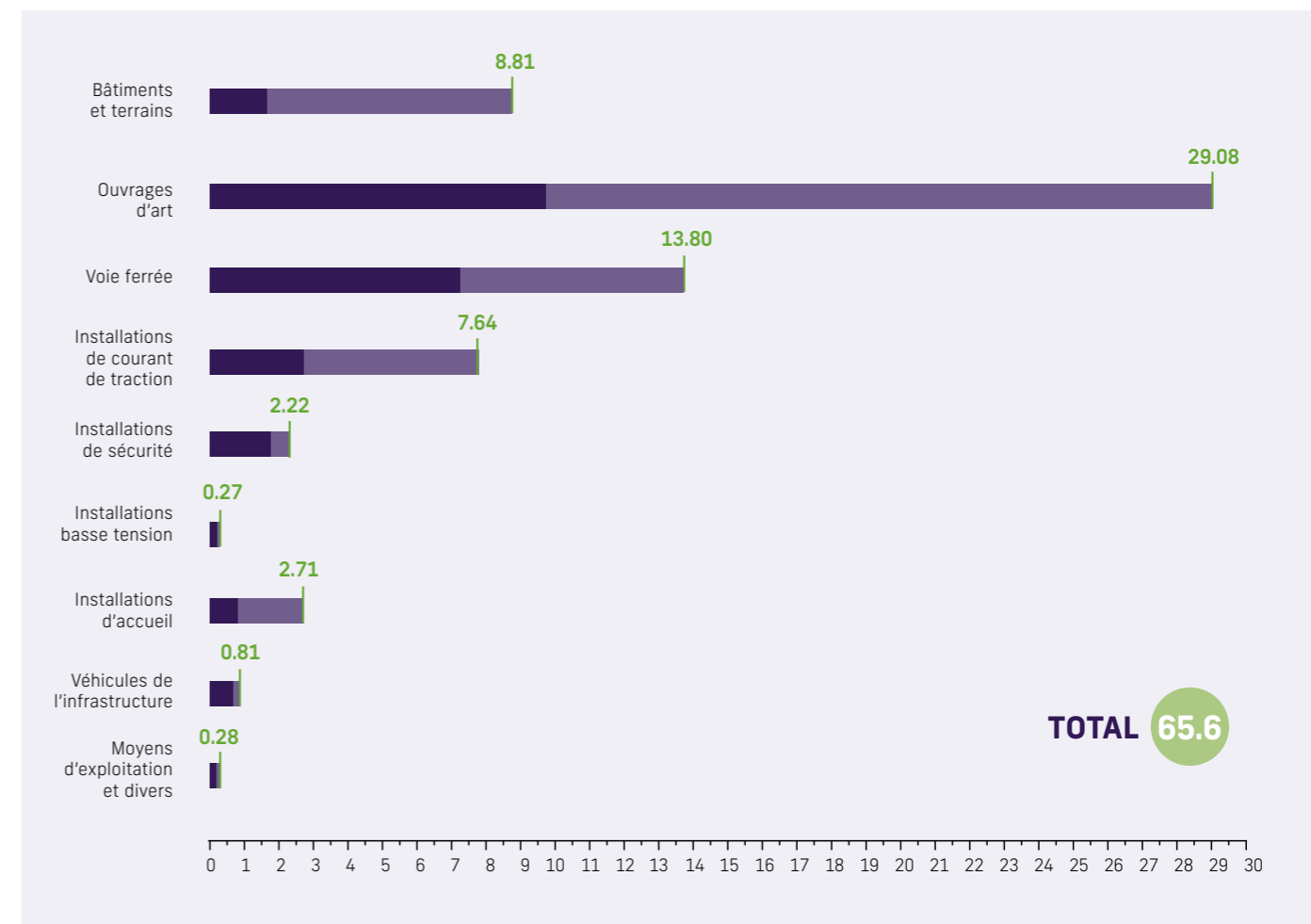
Besoins financiers

Dans le cadre de l'élaboration du présent rapport sur l'état du réseau, une actualisation de la valeur de remplacement du patrimoine ferroviaire des TPC a été réalisée. Celle-ci est désormais estimée à 1,45 milliard de francs, soit une progression d'environ 1% par rapport à l'évaluation du RAPRES 2024.

Sur la base de cette estimation, les besoins financiers futurs ont été analysés sous l'angle des investissements nécessaires au maintien de l'état des infrastructures. Le besoin théorique annuel de base correspond au montant à investir chaque année afin de conserver les installations dans un état stable sur l'ensemble de leur cycle de vie, sans amélioration ni dégradation. Il est déterminé en rapportant la valeur de remplacement à la durée de vie des actifs. Bien que cette approche repose sur une répartition linéaire dans le temps, simplificatrice par rapport à la réalité, elle constitue une référence pertinente pour l'évaluation des besoins. Sur cette base, le besoin annuel de renouvellement est estimé à 25 millions de francs.

À ce besoin s'ajoute un effort de rattrapage visant à résorber les écarts entre l'état actuel des installations et le niveau de qualité cible. Le maintien du niveau actuel étant insuffisant, un programme de mise à niveau est envisagé sur une période de quatre ans. L'effort annuel associé est estimé à 41 millions de francs.

Ainsi, le besoin théorique global pour atteindre puis maintenir le niveau de qualité visé s'élève à 66 millions de francs par an sur les quatre prochaines années. À titre de comparaison, le financement prévu dans le cadre de la Convention de prestations 2025–2028, d'un montant total de 209 millions de francs (incluant les contributions de la Confédération, du Canton de Vaud et des tiers), pourrait s'avérer légèrement insuffisant pour atteindre pleinement les objectifs de mise à niveau dans les délais envisagés.



Chiffres en mio de CHF

■ Approche standard ■ Effort de rattrapage ordinaire ● Total

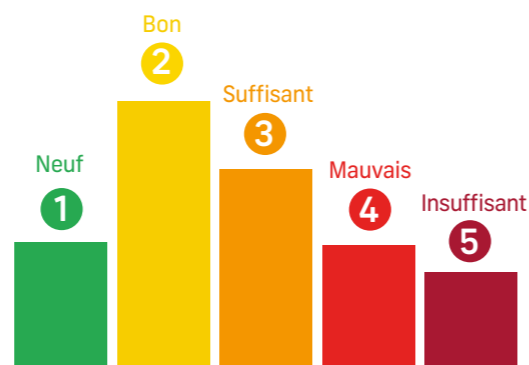
Evaluation

L'évaluation de l'état consiste à analyser la durée d'utilisation effective ou la durée d'utilisation restante des installations. Il s'agit ensuite de définir dans quelle phase de son cycle de vie l'installation se trouve, et si les exigences en vigueur en matière de sécurité, de disponibilité, de dispositions légales et de maintenabilité, etc. sont remplies.

L'évaluation de l'état effectif et la hiérarchisation en classe d'état selon RTE 29900 sont réalisés, en fonction de la base de données disponibles, en considérant notamment les éléments suivants :

- **âge de l'installation ;**
- **note d'inspections issue des campagnes d'inspections périodiques et/ou spécifiques ;**
- **mesures d'entretien et d'assainissement réalisées ;**
- **travaux de renouvellement effectués ;**
- **conformité aux normes en vigueur.**

La démarche se veut la plus objective possible, mais une certaine prudence est de mise quant à la part de subjectivité. Les installations se répartissent dans cinq classes d'état :



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - installation neuve ou à l'état neuf - dommages absents ou insignifiants - aucune restriction de disponibilité - sécurité de fonctionnement jugée bonne - nouveau logiciel | <ul style="list-style-type: none"> - proche de la fin du cycle de vie optimal de l'installation - l'installation présente des dommages qui constituent un danger pour les personnes et l'exploitation dans un avenir proche et/ou auront des conséquences financières élevées s'ils ne sont pas réparés - les exigences en matière de disponibilité et de sécurité ne sont quasiment plus remplies ou ne peuvent être garanties qu'au moyen d'efforts importants - sécurité de fonctionnement jugée mauvaise ; ne peut être maintenue qu'à l'aide de mesures particulières - «last call» chez le fournisseur, ou logiciel plus capable de fonctionner sur le système actuel |
| <ul style="list-style-type: none"> - l'installation présente des dommages qui ne constituent pas un danger pour les personnes ou l'exploitation dans un proche avenir - les exigences en matière de disponibilité sont remplies - sécurité de fonctionnement jugée moyenne - plus de nouvelle production de l'installation, pièces de rechange encore disponibles | <ul style="list-style-type: none"> - utilisation après la fin du cycle de vie optimal de l'installation - dommages importants et nécessitant un assainissement - disponibilité et/ou sécurité mise en danger, nécessité d'agir en matière de sécurité et de disponibilité - sécurité de fonctionnement jugée critique, difficile à maintenir même moyennant des mesures particulières - éventuellement alarmant ; mesures immédiates indispensables - plus de matériel de rechange disponible / plus de support |
| <ul style="list-style-type: none"> - l'installation présente des dommages qui constituent à moyen terme un danger pour les personnes et l'exploitation et/ou auront des conséquences financières élevées s'ils ne sont pas réparés - les exigences en matière de disponibilité et de sécurité sont remplies ; leur garantie entraîne éventuellement davantage d'efforts - sécurité de fonctionnement jugée moyenne à mauvaise - plus de nouvelle production de l'installation, pièces de rechange encore disponibles | |

Résumé

Les valeurs de remplacement ont été déterminées sur la base des informations disponibles, complétées par des hypothèses techniques issues de l'expérience, et en tenant compte des conditions actuelles du marché. Elles correspondent à une estimation théorique du coût de remplacement des installations existantes par des équipements équivalents conformes aux normes en vigueur.

La valeur de remplacement du patrimoine ferroviaire est désormais estimée à 1,45 milliard de francs, soit une progression d'environ 1% par rapport à l'évaluation du RAPRES 2024. Cette évolution s'explique principalement par le déploiement de nouvelles installations ferroviaires, ainsi que par la réévaluation de certaines valeurs de remplacement existantes, notamment en lien avec le renchérissement des coûts et les évolutions du marché.

Si certaines installations peuvent faire l'objet d'une évaluation précise, d'autres nécessitent encore des estimations plus globales en raison de leur complexité ou de leur hétérogénéité. Dans le cadre du présent rapport, une approche plus détaillée a été privilégiée : dans la mesure du possible, les valeurs ont été établies individuellement pour chaque installation, plutôt que sur la base de coûts unitaires moyens, afin de mieux refléter la réalité du patrimoine.

Le déploiement progressif d'un système intégré de gestion numérique des installations, couplé au renforcement des pratiques de gestion des actifs, permettra d'améliorer encore la précision, la traçabilité et la fiabilité de ces estimations à l'avenir.

000	Bâtiments et terrains	128,6 mio CHF
100	Ouvrages d'art	833,2 mio CHF
200	Voie ferrée	216,0 mio CHF
300	Installations de courant de traction	131,3 mio CHF
400	Installations de sécurité	55,1 mio CHF
500	Installations de basse tension	16,6 mio CHF
600	Installations d'accueil	38,8 mio CHF
700	Véhicules	31,1 mio CHF
800	Moyens d'exploitation	2,5 mio CHF
Total		1'453,2 mio CHF

Synthèse de l'état global du réseau 2025

L'évaluation globale de l'état des installations du réseau TPC pour l'année 2025 s'établit à 3.15, selon la méthodologie RTE 29900 (échelle de 1 à 5, où 1 correspond à un état neuf et 5 à un état insuffisant). Cette valeur marque une légère dégradation apparente par rapport à 2024 (3.02), qu'il convient toutefois d'interpréter avec prudence.

En effet, cette évolution ne traduit pas une détérioration généralisée du réseau, mais résulte en grande partie d'une amélioration significative de la connaissance des actifs. Les campagnes d'inspection menées en 2025, notamment sur les ouvrages d'art et certaines installations de voie, ainsi que les mesures d'auscultation, ont conduit à une réévaluation plus précise de l'état de certaines installations, sans révéler de dégradations structurelles majeures. Ce phénomène est typique des phases de montée en maturité de la gestion d'actifs.

Dans l'ensemble, l'état du réseau peut être qualifié de globalement suffisant, avec une majorité d'installations situées dans les classes « bon » à « suffisant ». Plusieurs catégories présentent même des états globalement bons, tandis que d'autres restent plus contrastées.

Les principaux points de vigilance concernent :

- la voie ferrée et les aiguillages, avec plusieurs secteurs en état mauvais ou insuffisant, en particulier sur la ligne BVB, où d'importants travaux de renouvellement sont lancés en 2026 ;
- les installations de courant de traction (ligne de contact et sous-stations), dont une part significative est vieillissante, avec des besoins de renouvellement importants à moyen terme ;
- certains ouvrages ponctuels (ponts, murs, bâtiments ou quais) classés en état insuffisant ou mauvais, mais bien identifiés et intégrés dans des projets d'assainissement.

À l'inverse, plusieurs catégories présentent une situation maîtrisée, avec peu ou pas d'installations en état critique (tunnels, ouvrages de protection, systèmes de communication, une grande partie des installations de sécurité), traduisant l'efficacité des politiques d'entretien et de renouvellement mises en œuvre ces dernières années.

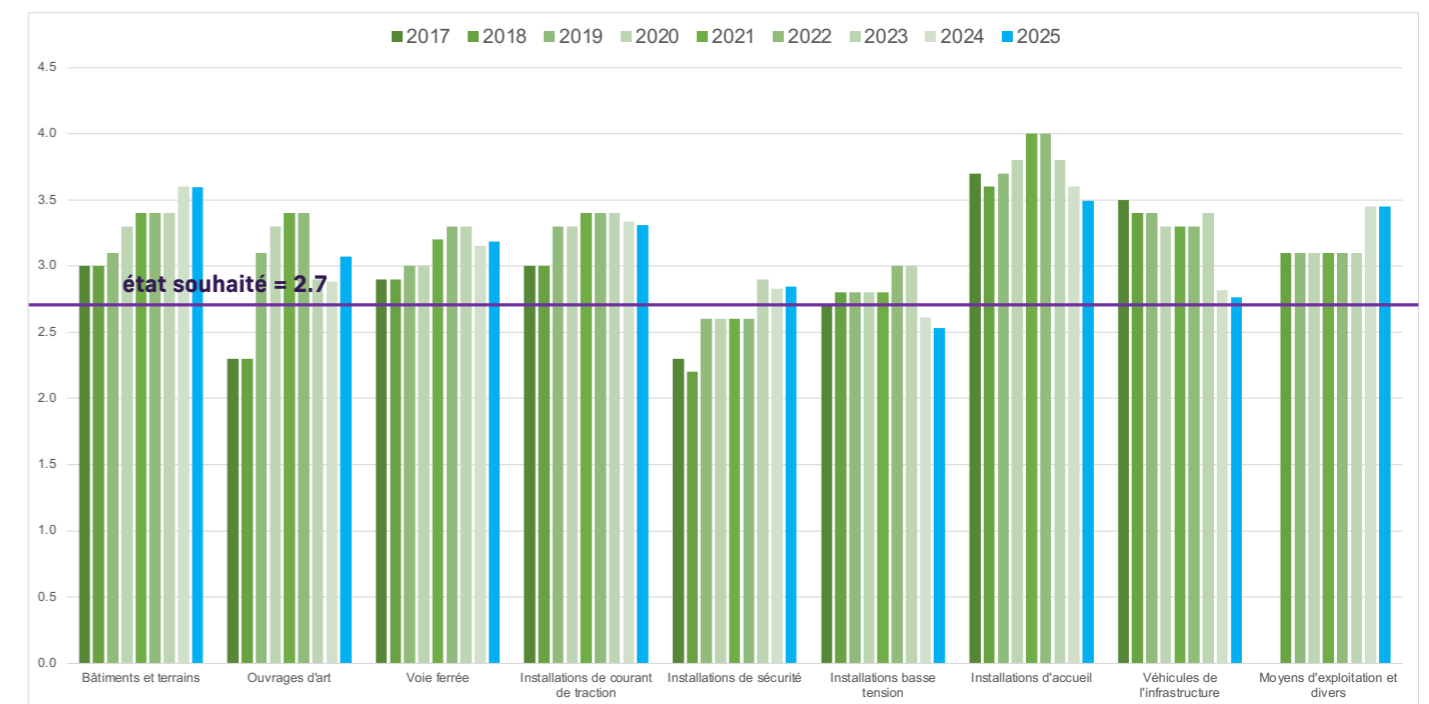
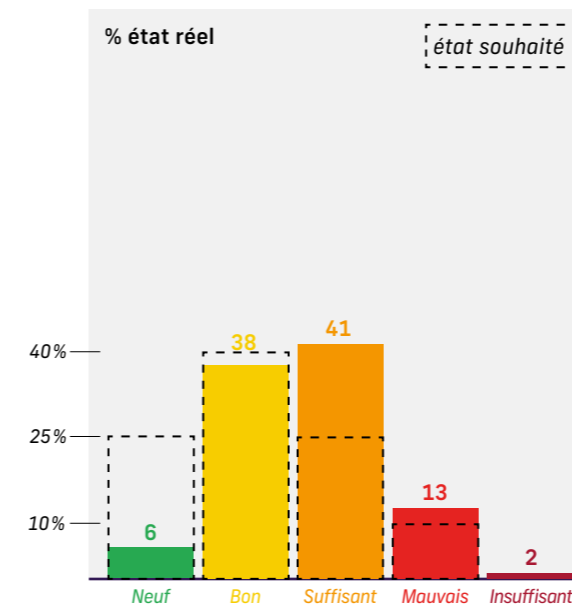
Par ailleurs, le réseau bénéficie actuellement d'une dynamique positive d'investissement et de modernisation, avec de nombreux projets en cours ou planifiés (renouvellement de la voie sur BVB, modernisation des installations de sécurité, mise en conformité LHand des quais, renouvellement d'ouvrages d'art). Ces actions devraient permettre d'améliorer progressivement l'état global du réseau à court et moyen terme.

Enfin, le déploiement en cours d'un système intégré de gestion numérique des actifs constitue un levier structurant pour renforcer la fiabilité des évaluations et piloter plus finement les priorités d'investissement.

En synthèse, le réseau TPC présente en 2025 un état global maîtrisé mais perfectible, caractérisé par :

- une stabilité globale de l'infrastructure ;
- des besoins de renouvellement ciblés mais significatifs ;
- et une amélioration continue de la connaissance et de la gestion des actifs.

Cette situation confirme la nécessité de non seulement de maintenir, mais d'augmenter le niveau d'investissement dans les prochaines années, afin de résorber les écarts constatés et d'atteindre le niveau de qualité compatible avec les exigences d'exploitation, de sécurité et de disponibilité du réseau.



Comparaison

Évolution des données 2017-2025

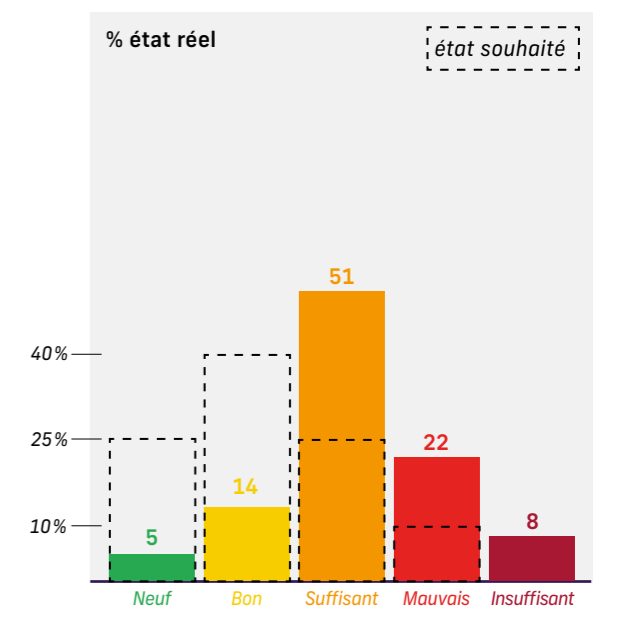
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
000 Bâtiments et terrains	3,0	3,0	3,1	3,3	3,4	3,4	3,4	3,6	3,6
051 bâtiments nécessaires à l'exploitation	2,9	2,9	3,1	3,2	3,3	3,3	3,4	3,5	3,6
052 bâtiments non nécessaires à l'exploitation	3,2	3,2	3,3	3,3	3,5	3,5	3,3	3,6	3,6
100 Ouvrages d'art	2,3	2,3	3,1	3,3	3,4	3,4	2,9	2,9	3,1
110 ponts	2,6	2,6	2,9	2,7	2,8	2,9	3,0	3,0	3,2
120 tunnels	2,4	2,4	3,5	4	4	4,1	3,1	2,9	3,2
152 ouvrages de soutènement	2,1	2,1	2,2	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9
155 ouvrages de protection	2,4	2,4	2,5	2,7	2,7	2,6	2,6	2,5	2,7
199 autres ouvrages	2,8	2,8	2,9	2,1	2,4	2,6	2,6	2,7	2,7
200 Voie ferrée	2,9	2,9	3,0	3,0	3,2	3,3	3,3	3,1	3,2
210 superstructure de la voie	2,7	2,7	2,7	2,8	3	3,2	3,2	3,0	3,1
220 aiguillages	3,5	3,5	3,5	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
252 platelages - passages à niveau	3,3	3,3	3,2	3,1	3,1	3,1	2,9	2,9	2,8
299 autres installations de la voie ferrée	2,3	2,3	2,3	2,4	2,5	2,8	3,6	3,0	2,8
300 Installations de courant de traction	3,0	3,0	3,3	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3	3,3
310 installations de ligne de contact	3,0	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3
352 sous-stations	3,2	3,3	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
400 Installations de sécurité	2,3	2,2	2,6	2,6	2,6	2,6	2,9	2,9	2,8
410 poste d'enclenchement et contrôle de la marche des trains	2,2	2,2	2,7	2,7	2,7	2,7	3,0	3,0	3,0
455 installations de passages à niveau	2,4	2,2	2,4	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2
500 Installations basse tension	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	3,0	2,6	2,5
510 consommateurs à basse tension	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	3,3	3,3	3,2	2,6
551 système de données et de communication	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,3	2,5
552 caniveaux								2,6	2,6
599 autres installations de basse tension								2,3	2,1
600 Installations d'accueil	3,7	3,6	3,7	3,8	4,0	4,0	3,8	3,6	3,5
610 quais et accès	3,7	3,6	3,7	3,8	4	4	3,8	3,6	3,5
699 autres installations d'accueil		2,7	3,8	3,9					
700 Véhicules de l'infrastructure	3,5	3,4	3,4	3,3	3,3	3,3	3,4	2,8	2,8
710 véhicules ferroviaires	3,5	3,3	3,5	3,4	3,4	3,4	3,5	2,8	2,8
752 véhicules routiers	3,7	3,3	2,8	2,1	2,1	2,1	2,0	2,6	2,7
799 autres véhicules		3,8	3,6	3,6	3,6	3,6	3,4	3,3	3,3
800 Moyens d'exploitation et divers	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,5	3,5
899 autres moyens d'exploitation	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,1	3,5	3,5
Etat global TPC SA	2,57	3,11	3,26	3,33	3,36	3,36	3,07	3,05	3,15





000

Bâtiments et terrains



État moyen 3.6

Valeur de remplacement : 128.6 millions CHF

051 - Bâtiments nécessaires à l'exploitation

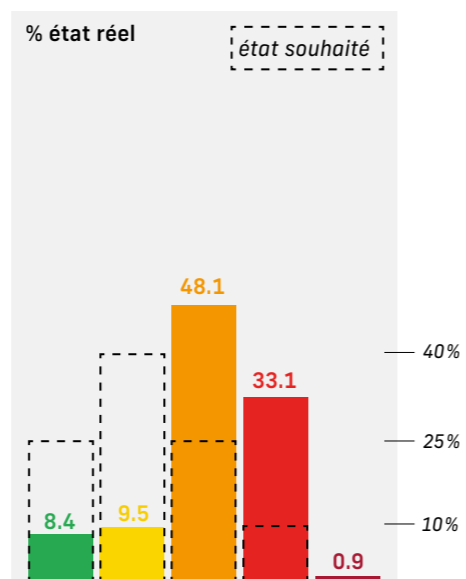
Cette catégorie regroupe les bâtiments abritant des installations techniques nécessaires à l'exploitation ferroviaire, telles que les systèmes de sécurité ou les sous-stations. Certains de ces bâtiments peuvent également accueillir des fonctions complémentaires, comme des salles d'attente ou des surfaces commerciales.

Le réseau TPC compte 39 bâtiments de ce type, répartis comme suit : 2 sur la ligne AL, 13 sur l'ASD, 14 sur l'AOMC et 10 sur le BVB. L'état global de ces installations est jugé satisfaisant et reste stable par rapport à l'année précédente.

En 2025, un nouvel abri voyageur a été intégré à cette catégorie sur la ligne AOMC, en raison de la présence d'un local technique. Il s'agit de l'abri de Chemex, réalisé dans le cadre du projet de mise en conformité de la halte.

Un seul bâtiment est classé en état insuffisant (classe d'état 5) : le local IS et de service du Col de Bretaye. Des mesures de sécurisation sont prévues à court terme. Les bâtiments classés en état mauvais (note 4) feront l'objet de projets de rénovation dans le cadre des prochaines conventions de prestations.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé satisfaisant.



39 bâtiments

État moyen : 3.6

Durée d'utilisation : 80 ans

Valeur de remplacement : 63 millions CHF



Local de pause, Les Diablerets

052 - Bâtiments non nécessaires à l'exploitation

Cette catégorie comprend les bâtiments ne remplissant pas de fonction directe liée à l'exploitation ferroviaire, tels que les anciens bâtiments de gare sans installations techniques, les anciennes halles à marchandises ou certains abris voyageurs.

Le réseau TPC compte 13 bâtiments de ce type sur la ligne AL, 15 sur l'ASD, 14 sur l'AOMC (soit 3 de moins qu'en 2024) et 20 sur le BVB.

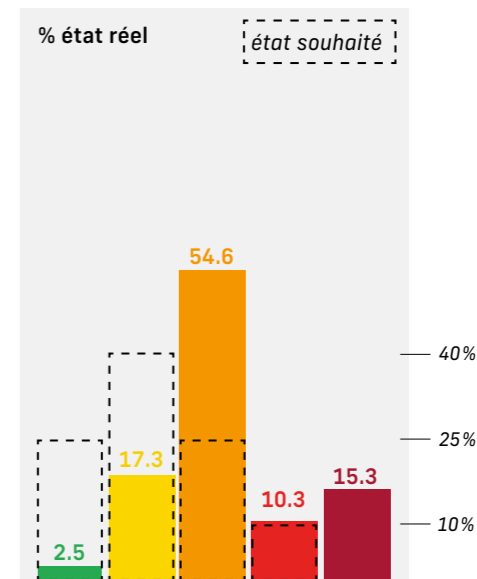
Le bâtiment de Beausite (ligne AL) reste classé en état insuffisant (note 5). Toutefois, les travaux de rénovation ont débuté en 2025 et sont actuellement en cours.

Sur la ligne ASD, deux nouveaux actifs ont été intégrés : le local de pause de la gare des Diablerets, entièrement rénové et classé en note 1, ainsi que l'abri d'Aigle-Place-du-Marché, réalisé dans le cadre du projet de mise en conformité. Par ailleurs, l'abri des Bovets a vu son état s'améliorer (note 2) suite aux travaux d'entretien réalisés en 2025.

Sur la ligne AOMC, le nombre d'actifs a diminué avec la suppression de deux abris liée à l'interruption de la desserte d'Aigle-Hôpital et de Saint-Triphon-Village, ainsi que la démolition de l'ancien abri de Chemex dans le cadre du projet de mise en conformité de la halte.

8 bâtiments sont actuellement classés en état mauvais (note 4), soit un de moins que l'année précédente. Il s'agit principalement d'anciens abris voyageurs, ainsi que de la grande marquise et du bâtiment de Leysin-Feydey.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



62 bâtiments

État moyen : 3.6

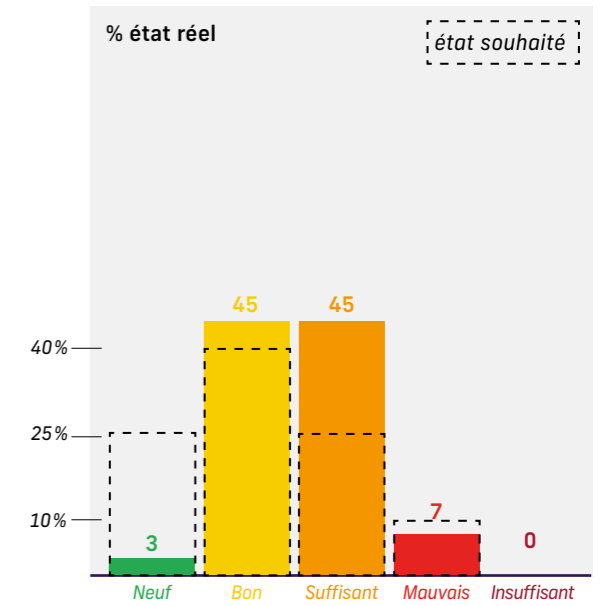
Durée d'utilisation : 80 ans

Valeur de remplacement : 65 millions CHF



100

Ouvrages d'art



État moyen 3.1

Valeur de remplacement: 833.2 CHF millions CHF

110 • Ponts

Le réseau TPC comprend 119 ponts, représentant une longueur cumulée de 3'797 m. Le plus long ouvrage est le pont du Bœufferrant (151 m) sur le tronçon Aigle–Monthey, tandis que le plus haut est le pont du Vanel, sur le tronçon Aigle–Le Sépey, avec une hauteur de 94 m.

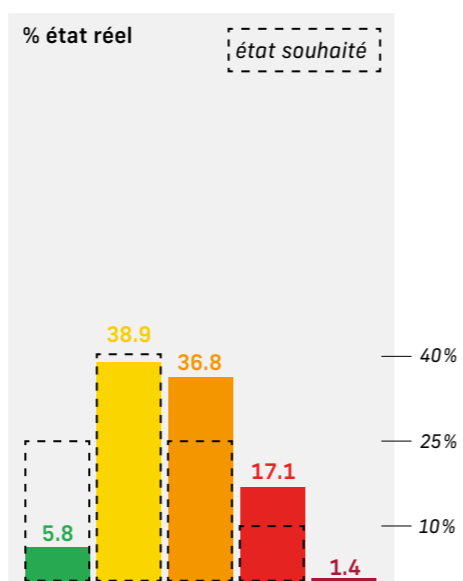
Certains ouvrages ne relèvent toutefois ni de la propriété ni de la responsabilité d'entretien des TPC, mais de tiers (notamment des privés ou des services cantonaux et fédéraux). C'est notamment le cas du pont sur l'autoroute A9 ainsi que de plusieurs ouvrages mixtes route–rail, comme le pont sur le Rhône à Collombey, le pont des Planches à Ormont-Dessous ou encore celui sur la Gryonne à la Barboleuse.

En 2025, une inspection principale des ouvrages des lignes AL et ASD a été réalisée. Celle-ci a conduit à une révision globale des évaluations, légèrement à la baisse, sans pour autant révéler de dégradation significative de l'état des ouvrages. Malgré un âge moyen élevé (99 ans), environ 90% des ouvrages sont classés dans les catégories neuf, bon ou suffisant. Une vigilance particulière est maintenue pour les ouvrages en maçonnerie ou en structures mixtes (acier/béton), datant du début de l'exploitation des lignes. Plusieurs projets de renouvellement ou d'assainissement sont ainsi en cours ou en préparation.

Le seul ouvrage actuellement classé en état insuffisant est le pont de la Sablière (ligne ASD), qui fait l'objet d'un projet d'assainissement. Des mesures provisoires ont été mises en place afin de garantir la sécurité de l'exploitation dans l'intervalle.

Par ailleurs, les travaux du nouveau pont aux courbes de Barboleuse se sont poursuivis en 2025, avec une mise en service prévue à l'horizon 2027.

Dans l'ensemble, l'état des ouvrages d'art du réseau est jugé suffisant, avec des actions ciblées en cours pour assurer leur pérennité à long terme.



119 ponts
3'797 longueurs cumulées en mètres

État moyen 3.2

Moyenne d'âge: 99 ans

Durée d'utilisation: 80 ans

Valeur de remplacement: 239 millions CHF



Mur BAFIX Chemex

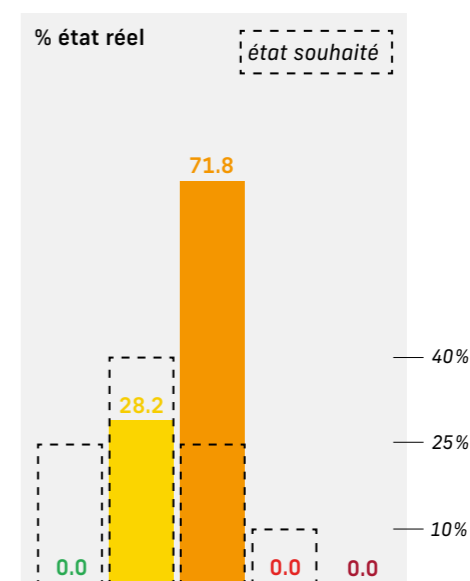
120 • Tunnels

Le réseau TPC compte 13 tunnels, pour une longueur cumulée de 1'249 m. Le plus long est le tunnel du Grand-Hôtel (233 m), situé entre Leysin-Feydey et Leysin-Grand-Hôtel.

La répartition par ligne est la suivantes: 4 tunnels sur la ligne Aigle–Leysin (AL), 6 sur la ligne ASD, 1 sur la ligne AOMC et 2 sur la ligne BVB. Les ouvrages les plus récents sont le tunnel de Troistorrens (AOMC, reconstruit en 2008) et celui des Salines (BVB, réalisé en 2004). Les autres tunnels datent de la mise en service des lignes, entre 1898 et 1914.

Aucun chantier majeur n'a été réalisé sur cette catégorie en 2025. L'année a toutefois été consacrée à la préparation des travaux de mise au gabarit et d'assainissement du tunnel de Fontannaz-Seulaz, dont la réalisation est prévue en 2026.

Globalement, l'état des tunnels est jugé suffisant. Aucun ouvrage n'est classé en état mauvais ou insuffisant.



13 tunnels
1'249 longueurs cumulées en mètres

État moyen 3.2

Moyenne d'âge: 116 ans

Durée d'utilisation: 100 ans

Valeur de remplacement: 272 millions CHF

152 • Murs de soutènement

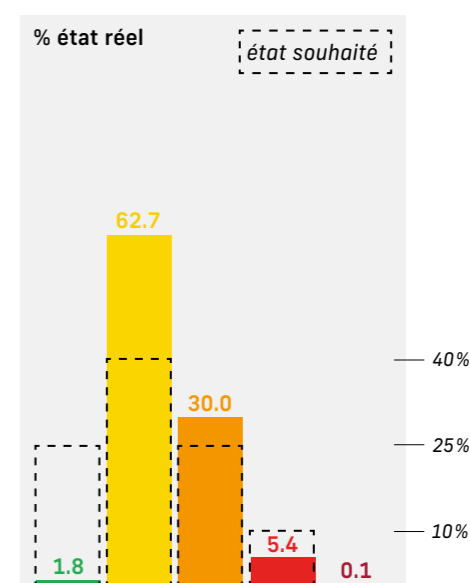
Les lignes TPC étant majoritairement situées en terrain de montagne, le réseau comprend un nombre important de murs de soutènement. Au total, 851 ouvrages sont recensés.

Une inspection principale de certains ouvrages des lignes AL et ASD a été réalisée en 2025, entraînant une mise à jour de l'inventaire et de l'évaluation de leur état.

Actuellement, 65% des ouvrages sont en état neuf ou bon. Trente-quatre ouvrages sont classés en état mauvais. Plusieurs projets de renouvellement ou d'assainissement sont en cours.

Un seul ouvrage est classé en état insuffisant. Situé sur la ligne BVB en amont de la gare des Bouquetins, il fait l'objet de mesures provisoires de renforcement et d'une surveillance accrue, dans l'attente de son assainissement, prévu en 2026.

Dans l'ensemble, l'état des ouvrages de cette catégorie est jugé suffisant.



851 murs de soutènement

État moyen 2.9

Moyenne d'âge: 103 ans

Durée d'utilisation: 80 ans

Valeur de remplacement: 276 millions CHF

155 - Ouvrages de protection

Cette catégorie comprend principalement les paravalanches, les treillis et les filets de protection contre les chutes de pierres, qui font l'objet d'opérations régulières de purge et de maintenance.

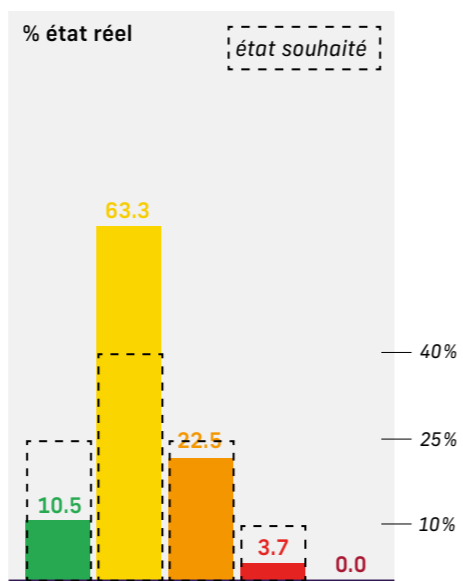
Le réseau TPC compte 65 ouvrages de protection, répartis comme suit : 50 sur la ligne ASD, 3 sur la ligne AOMC, 6 sur la ligne AL et 6 sur la ligne BVB. L'évolution du nombre d'ouvrages s'explique principalement par la réalisation de nouvelles protections, en particulier sur la ligne ASD, où plusieurs filets ont été installés, sécurisant une zone d'environ 1,5 km.

En 2025, une inspection principale des ouvrages des lignes AL et ASD a été réalisée. Celle-ci a conduit à une mise à jour des évaluations, globalement à la baisse, sans pour autant traduire une dégradation significative de l'état des installations. Cette évolution reflète avant tout une meilleure connaissance du patrimoine et un affinement des critères d'évaluation.

Par ailleurs, les TPC participent au financement et à l'entretien de certains ouvrages appartenant à des tiers, lorsque ceux-ci contribuent directement à la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Aucun ouvrage n'est classé en état insuffisant. Un seul ouvrage est jugé en état mauvais : le paravalanche situé sur la ligne BVB entre Bouquetins et Bretaye. Un projet de renouvellement est en cours, avec une mise en service prévue en 2027.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé bon.



65 ouvrages de protection

État moyen 2.7

Moyenne d'âge: 32 ans

Durée d'utilisation: 80 ans

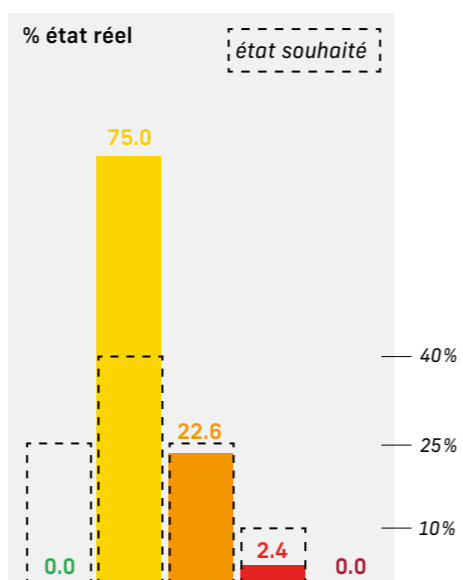
Valeur de remplacement: 37 millions CHF

199 - Autres ouvrages d'art

Cette catégorie regroupe notamment les caniveaux fendus et les petits voûtages, utilisés pour l'écoulement et l'évacuation des eaux. Compte tenu de la topographie du réseau (zones de montagne, milieux forestiers et rocheux), ces ouvrages jouent un rôle essentiel dans la gestion des écoulements transversaux à la voie.

Au total, 126 ouvrages sont recensés sur le réseau TPC. Environ 75% d'entre eux sont jugés en bon état.

Dans l'ensemble, l'état des ouvrages de cette catégorie est jugé bon.



126 objets

État moyen 2.7

Moyenne d'âge: 102 ans

Durée d'utilisation: 80 ans

Valeur de remplacement: 10 millions CHF

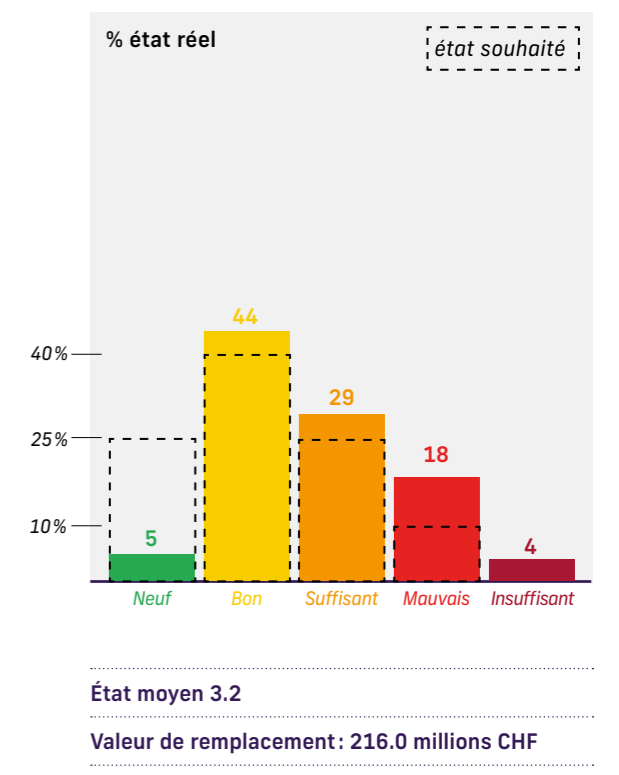


Filets de protection



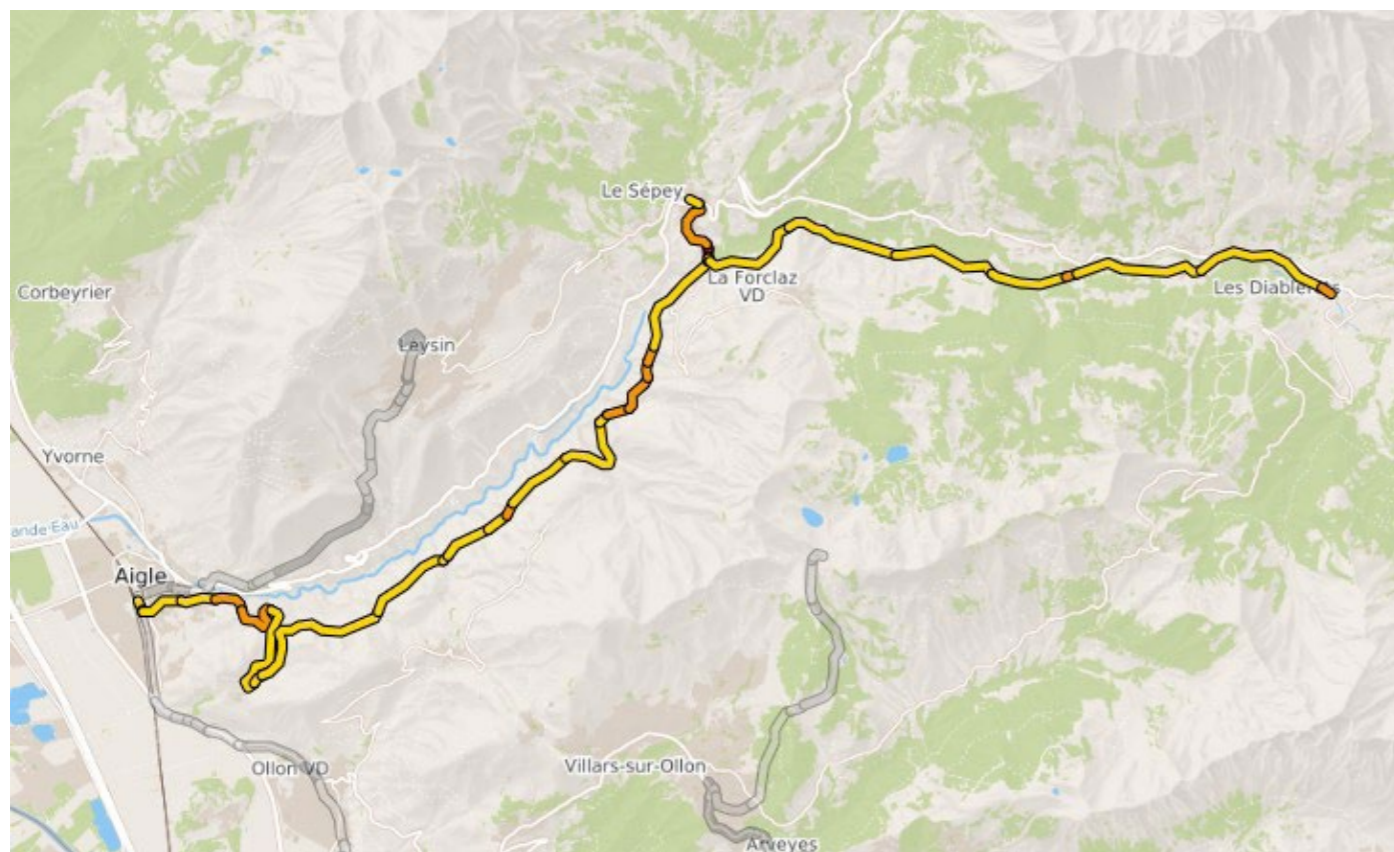
200

Voie ferrée



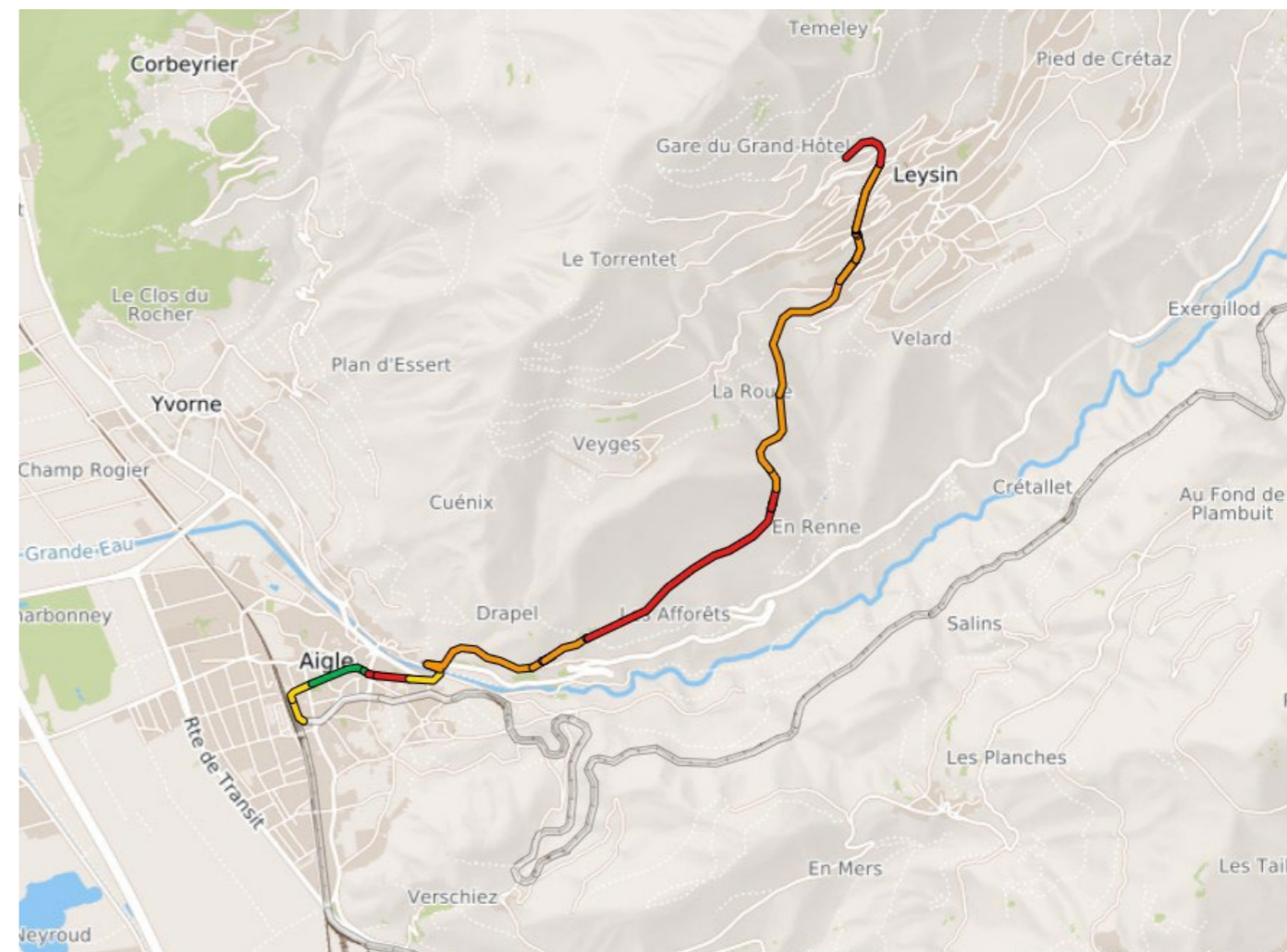
210 · Superstructure de la voie

Ligne Aigle – Sépey – Les Diablerets (ASD)



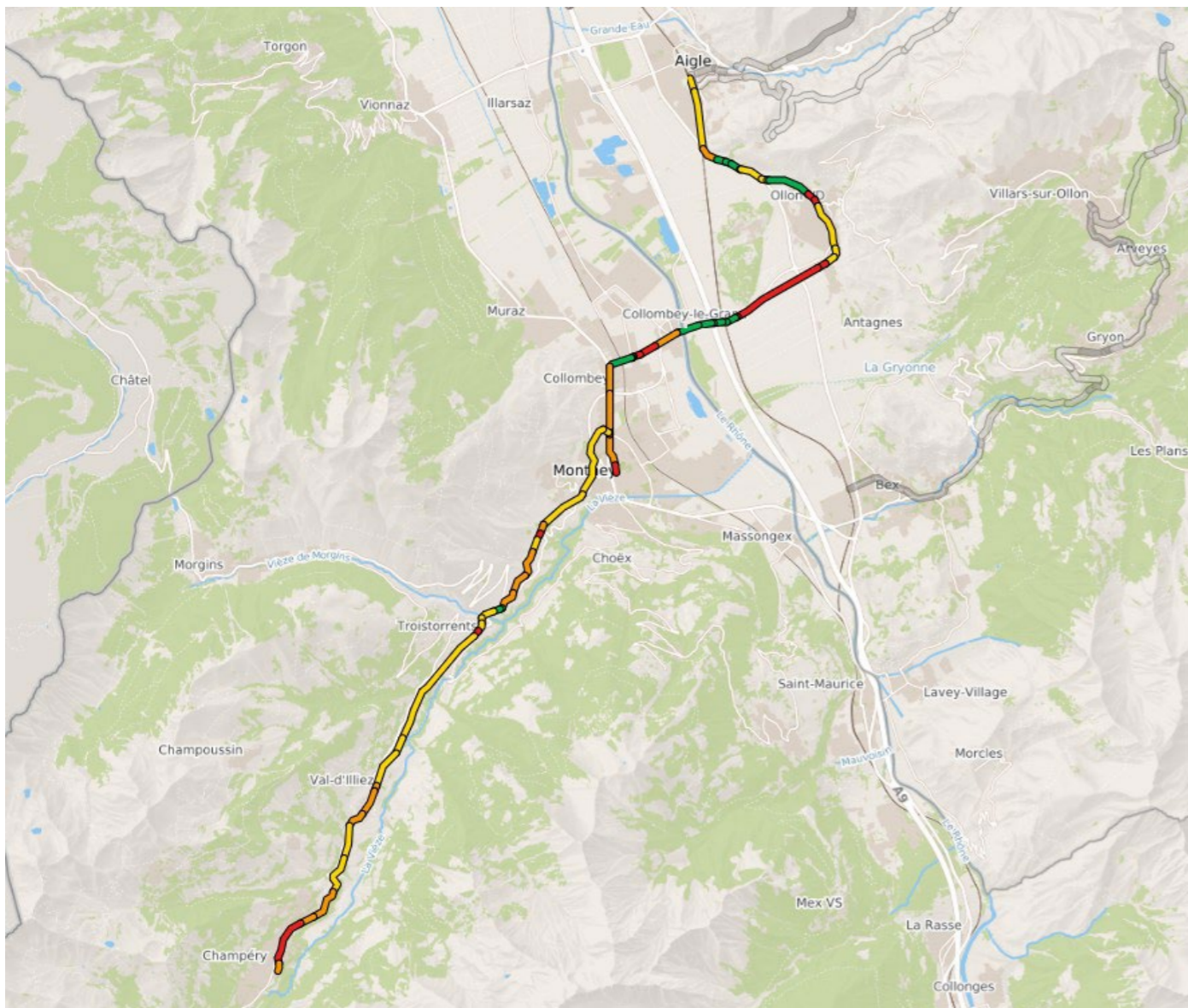
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Ligne Aigle – Leysin (AL)



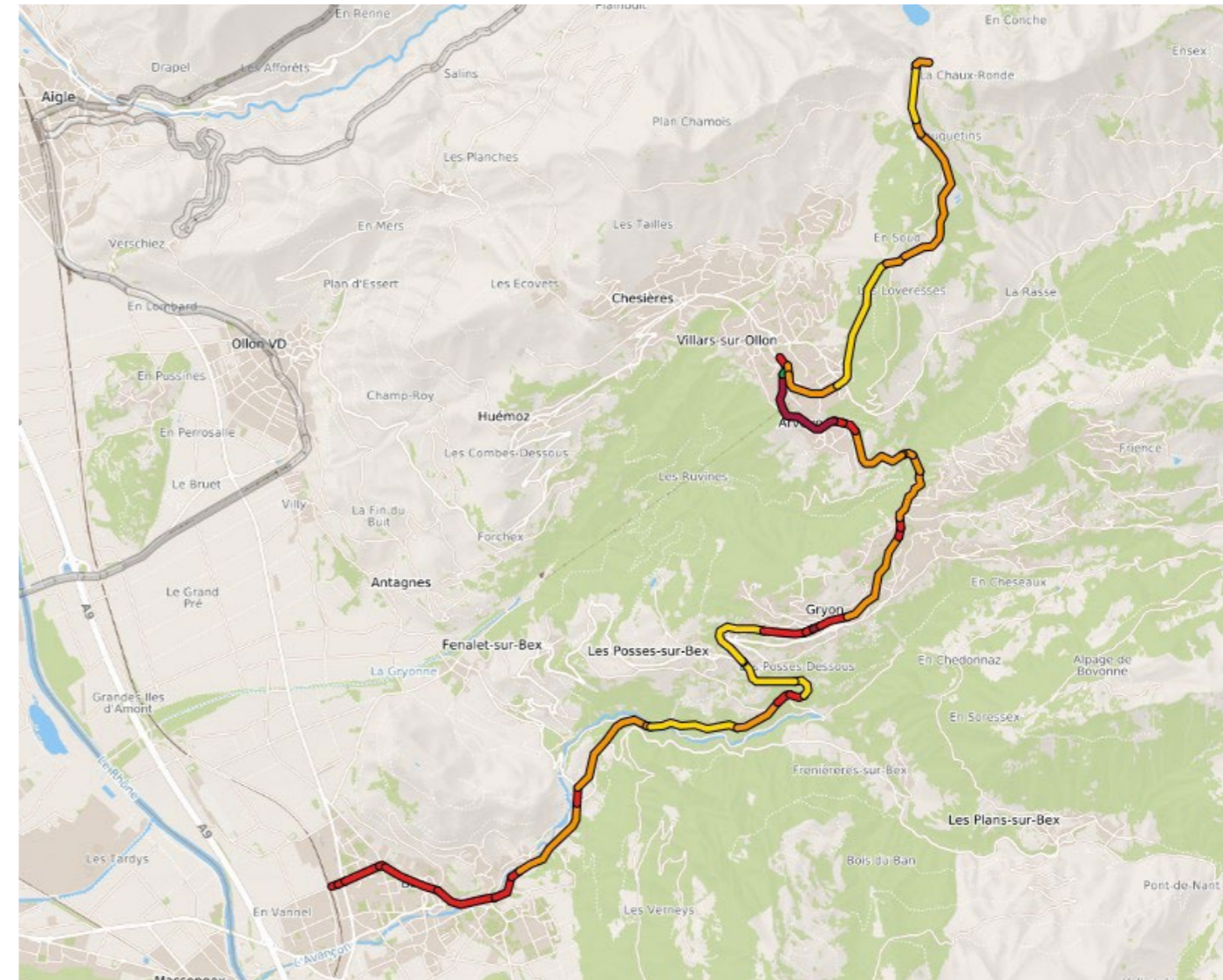
- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Ligne Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC)



- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

Ligne Bex – Villars-sur-Ollon – Bretaye (BVB)



- Catégorie 1
- Catégorie 2
- Catégorie 3
- Catégorie 4
- Catégorie 5

210 - Superstructure de la voie

Le réseau TPC s'étend sur plus de 68 km de lignes, auxquels s'ajoutent environ 12 km de voies de garage et de croisement. Les installations sont composées de rails de différentes générations, progressivement remplacés lors des renouvellements par des profils plus lourds de type CFF1.

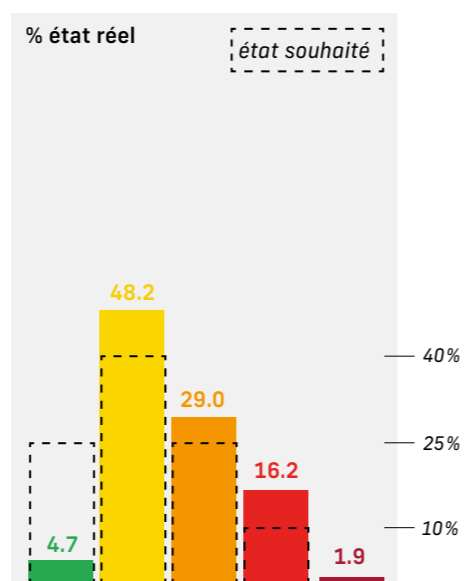
En 2025, une campagne de mesures réalisée à l'aide d'un wagon d'auscultation a permis d'établir un diagnostic quantitatif de la géométrie et de la capacité portante des lignes. Ces relevés ont conduit à une mise à jour des évaluations, mettant en évidence une qualité inférieure à celle estimée précédemment sur certains tronçons de la ligne AL, sans modification significative pour les autres lignes.

Les tronçons classés en état insuffisant font l'objet d'une surveillance accrue. Ils concernent trois secteurs sur la ligne BVB: la voie en gare de Gryon, le tronçon entre Arveyes et Villars, ainsi que les voies du dépôt de Villars-Bretaye. Les deux premiers feront l'objet d'un renouvellement en 2026, tandis que le troisième, situé dans une zone à faible trafic et à basse vitesse, est planifié pour 2029.

Les zones en état mauvais (classe 4) sont principalement localisées sur les lignes AOMC et BVB. Sur l'AOMC, elles concernent notamment les secteurs d'Ollon, Villy, Troistorrents, ainsi que les tronçons entre le viaduc du Bœuferrant et Monthey-Ville, et entre Champéry-Village et Champéry. Sur le BVB, elles se situent dans la zone tramway de Bex et dans les secteurs de Fontannaz, Gryon, Barboleuse, Arveyes et Villars-sur-Ollon. Des zones ponctuelles sont également présentes sur la ligne AL (dépôt, Drapel-Rennaz, Feydey-Grand-Hôtel) et sur la ligne ASD (pont des Planches).

Des projets de renouvellement sont en cours pour l'ensemble des sections concernées. Bien qu'aucun chantier majeur n'ait été réalisé en 2025, l'année a été consacrée à la préparation des travaux importants prévus en 2026 sur la ligne Bex-Villars, qui devraient conduire à une amélioration significative de l'état global de cette catégorie.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



68 km longueur
12 kilomètres (gares, dépôt, double-voie)

État moyen 3.1

Moyenne d'âge: 24 ans

Durée d'utilisation: 33 ans

Valeur de remplacement: 146 millions CHF

220 - Aiguillages

Le réseau TPC compte 140 aiguillages, majoritairement concentrés sur les lignes BVB et AOMC, qui représentent environ deux tiers du total. Parmi ces appareils, 17 sont équipés de crémaillère (5 sur la ligne AL et 12 sur la ligne BVB). Sur les 123 aiguillages en adhérence, environ 20% sont équipés de rails à gorge en zone tramway.

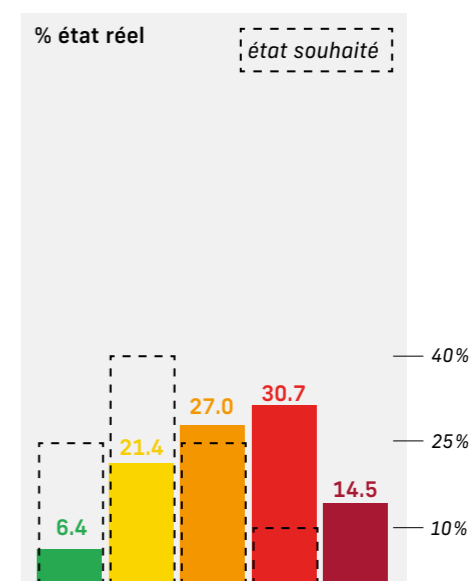
En 2025, un nouvel appareil de voie en crémaillère a été installé à Roches-Grises et les traverses des appareils de voie du dépôt Infrastructure, sur l'ASD, ont été renouvelées.

Au total, 13 appareils sont classés en état insuffisant, tous situés sur la ligne BVB. Parmi ceux-ci, 11 seront remplacés en 2026, en complément de 3 appareils actuellement en état mauvais, soit un total de 14 renouvellements prévus, ce qui devrait améliorer significativement l'état de cette catégorie. Les 2 appareils restants, situés dans le dépôt de Villars, font l'objet d'une surveillance accrue et seront renouvelés à l'horizon 2029.

Par ailleurs, 46 appareils sont classés en état mauvais (11 sur l'ASD, 4 sur l'AL, 21 sur l'AOMC et 10 sur le BVB). Ces installations font l'objet de projets de renouvellement ou d'entretien planifiés.

Au total, 78 aiguillages (56%) sont en état neuf, bon ou suffisant.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



140 aiguillages

État moyen 3.7

Moyenne d'âge: 36 ans

Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 39 millions CHF



Passage à niveau, Centre sportif, Champéry

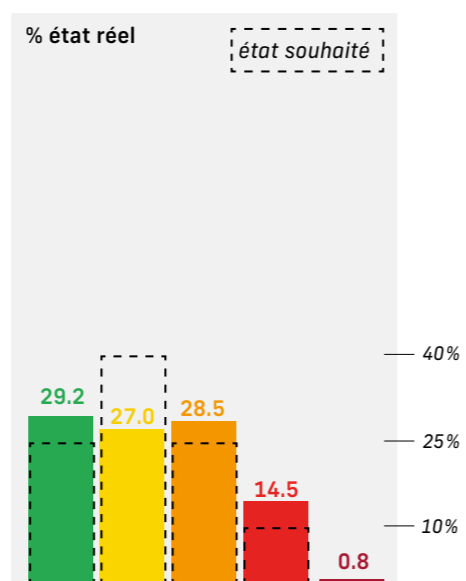
252 - Platelages

Le réseau TPC compte 152 platelages, incluant les passages à niveau routiers, piétonniers ainsi que les traversées en gare permettant l'accès aux quais. Les traversées en zone tramway (Aigle, Collombey, Bex et Villars-sur-Ollon) ne sont pas incluses dans ce périmètre. Les installations de sécurité associées sont traitées au chapitre 455.

Quatre platelages sont classés en état insuffisant. Il s'agit de passages piétons dépourvus de superstructure adéquate ou présentant des défauts importants. La stratégie des TPC vise à réduire le nombre de ces traversées et à mettre en conformité celles qui sont maintenues.

En 2025, quatre platelages ont été renouvelés sur la ligne AOMC (St-Triphon Gare, Chemex, pont de Fayot et Centre sportif de Champéry). Par ailleurs, trois platelages ont été supprimés et les traversées correspondantes interdites.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé bon.



152 platelages

État moyen 2.8

Moyenne d'âge: 30 ans

Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 6 millions CHF

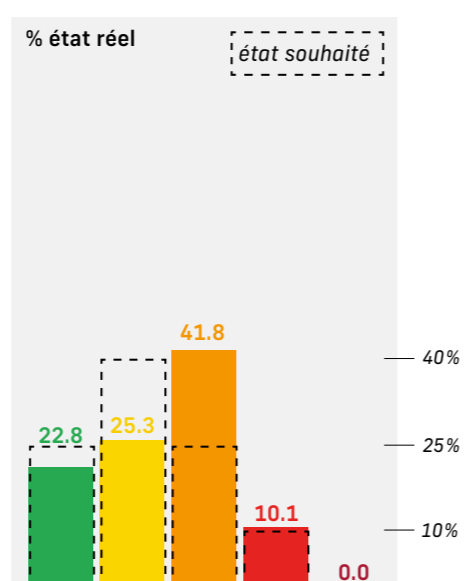
253 - Heurtoirs

Le réseau TPC compte 26 heurtoirs, comprenant des dispositifs fixes et glissants. Environ 95% de ces installations sont en état neuf, bon ou suffisant. Les deux seuls heurtoirs en état mauvais sont situés à Champéry et à Troistorrens, sur des voies de garage.

Par ailleurs, 14 voies en cul-de-sac ne sont pas équipées de heurtoirs, principalement dans les dépôts et sur certaines voies de garage. Une étude est en cours afin d'évaluer la nécessité et la conformité de ces équipements.

En 2025, un nouveau heurtoir a été installé à la gare du Sépey.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



26 heurtoirs

État moyen 2.8

Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 1 million CHF

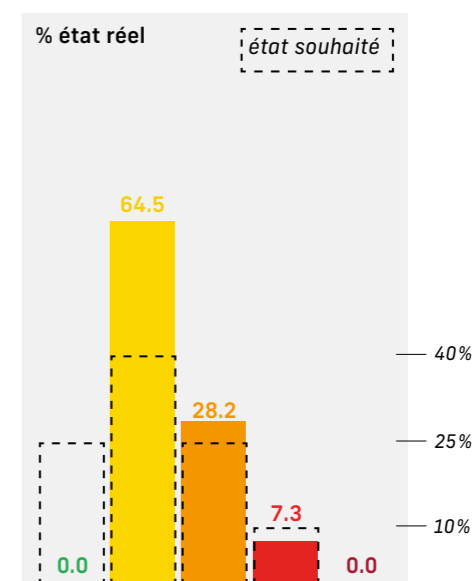
299 - Autres installations de la voie ferrée

Cette catégorie comprend principalement les crémaillères et les pièces d'entrée en crémaillère. Ces systèmes permettent l'exploitation sur des rampes supérieures aux limites de l'adhérence pure (environ 60%). Seule la ligne Aigle-Sépey-Diablerets est exploitée entièrement en adhérence, les autres lignes comportant des sections à crémaillère.

Environ 95% des sections à crémaillère sont en état compris entre neuf et suffisant. Les sections restantes, classées en état mauvais, font l'objet de projets de renouvellement. Aucun cas en état insuffisant n'est recensé.

Une campagne d'inspection spécialisée a été menée sur les pièces d'entrée en crémaillère, concluant à un état global légèrement meilleur que celui estimé initialement. Sur les 17 installations recensées, 15 sont jugées en état neuf, bon ou suffisant. Les installations restantes, en état mauvais, sont intégrées dans des projets de renouvellement en cours, notamment dans le cadre du projet du croisement de l'AL en ville d'Aigle et passage direct au niveau du dépôt et de l'optimisation du faisceau de voies du dépôt de Villars. Aucun cas en état insuffisant n'est recensé.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



17 entrées crémaillère

20.395 km longueur crémaillère

État moyen 2.9

Moyenne d'âge: 22 ans

Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 23 millions CHF

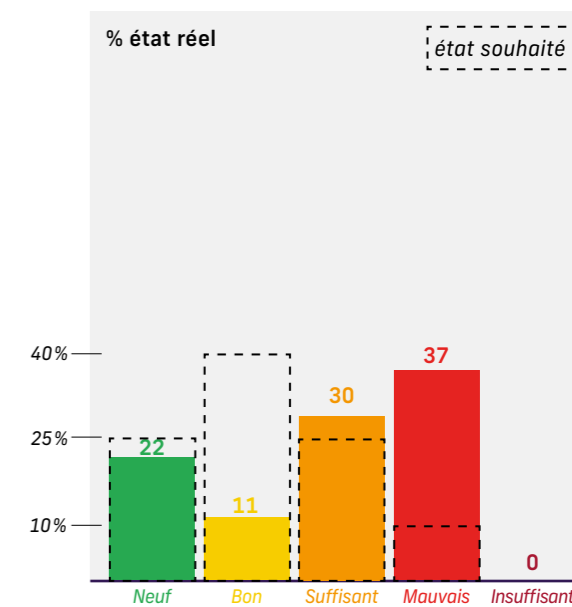


Heurtoir, Sépey



300

Installations de courant de traction



État moyen 3.3

Valeur de remplacement: 131.3 millions CHF

©Maxime Schmid

310 · Installations de ligne de contact

L'évaluation des installations de ligne de contact est réalisée conformément aux recommandations de la directive R RTE 29900. La durée de vie escomptée de l'ensemble des installations est fixée à 50 ans.

Les éléments pris en compte dans l'évaluation comprennent les fondations, les mâts, les consoles, les bras de retenue, les caténaires, les fils de contact, les mises à la terre et conducteurs de retour de traction, ainsi que les installations de câblage associées. Les valeurs de remplacement sont estimées, sur la base de retours d'expérience, à environ CHF 1'600 par mètre linéaire.

Les installations de ligne de contact représentent environ 80 km linéaires, dont environ 55 km en pleine voie, 20 km en gare et 3 km en dépôt.

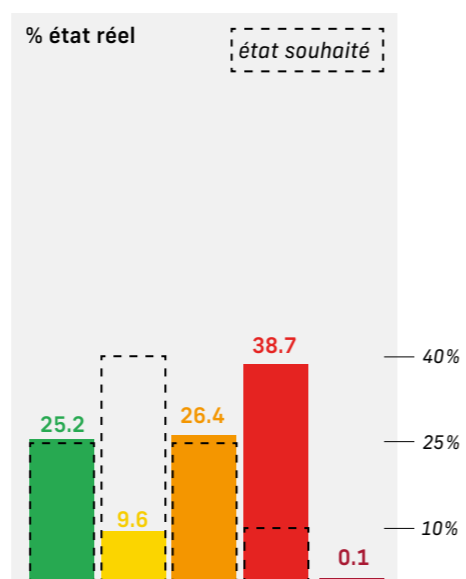
Sur la ligne ASD, l'état des installations est globalement satisfaisant. Le dépôt d'Aigle-Château constitue toutefois une exception, avec un état jugé mauvais (classe 5). Des mesures de renforcement des mâts ainsi qu'un remplacement du fil de contact sont planifiés dans le court terme. Dans l'intervalle, une maintenance renforcée est prévue afin de prolonger la durée de vie des installations jusqu'au projet de réaménagement du dépôt (horizon 2030). Par ailleurs, environ 200 m de ligne de contact ont été renouvelés en 2025 dans le cadre du projet de mise en conformité de la halte Place-du-Marché.

Les installations des lignes AOMC et BVB sont, en majorité, dans un état jugé mauvais. Cette situation s'explique notamment par l'ancienneté des installations, l'absence d'isolation des mâts et l'utilisation de la technique dite « Windschief », qui complique fortement les interventions et les réglages. Les compétences spécifiques à ce type d'installation deviennent par ailleurs limitées, tant en interne qu'auprès des fournisseurs.

Néanmoins, une campagne de mesure a montré que l'état des fils de contact reste globalement satisfaisant. Des études de renouvellement ont été lancées pour les lignes BVB et pour le tronçon Monthey-Champéry de l'AOMC, avec une réalisation envisagée à l'horizon 2032–2034.

Sur la ligne Aigle–Leysin, l'état des installations est globalement jugé suffisant. Le secteur de la traversée d'Aigle (environ 700 m) constitue toutefois un point faible, avec un état jugé mauvais. Des travaux de maintenance approfondis ont été réalisés en 2024 sur ce tronçon.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant, avec des besoins de renouvellement importants sur certaines lignes.



80 km de longueur

État moyen 3.3

Moyenne d'âge: 32 ans

Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 117 millions CHF



Herse

352 · Sous-stations

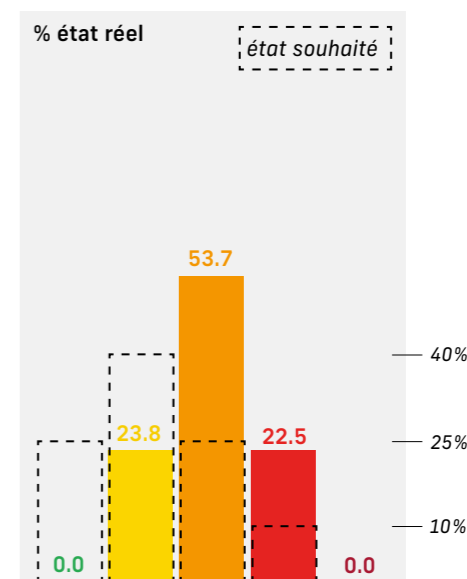
L'évaluation des sous-stations est réalisée conformément aux recommandations de la directive R RTE 29900. La durée de vie escomptée des installations est fixée à 50 ans. Les valeurs de remplacement, établies sur la base de devis issus de projets récents, sont estimées à environ CHF 1'100'000 pour une sous-station simple et CHF 1'300'000 pour une sous-station double.

Les lignes AL, ASD et AOMC sont alimentées en courant de traction 1'500 V DC par un total de 8 sous-stations. La ligne BVB est alimentée en 750 V DC par 5 sous-stations. L'âge moyen des sous-stations du réseau TPC est de 34 ans. Les installations les plus anciennes se situent sur la ligne BVB, notamment à Chalméry (50 ans), Sublin (46 ans) et Villars (43 ans).

L'état des sous-stations des lignes AL, ASD et AOMC est globalement jugé suffisant. En revanche, sur la ligne BVB, plus de la moitié des installations présentent un état jugé mauvais. Cette situation implique des besoins d'investissement importants à court et moyen terme. Les futurs projets de renouvellement sur la ligne BVB intègrent notamment le passage de la tension d'alimentation à 1'500 V DC, prévu à l'horizon 2027.

En 2025, le tableau moyenne tension de la sous-station de Leysin a été renouvelé. Aucun autre renouvellement majeur n'a été réalisé sur cette catégorie durant l'année.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant, avec des disparités marquées selon les lignes.



13 sous-stations

État moyen 3.5

Moyenne d'âge: 36 ans

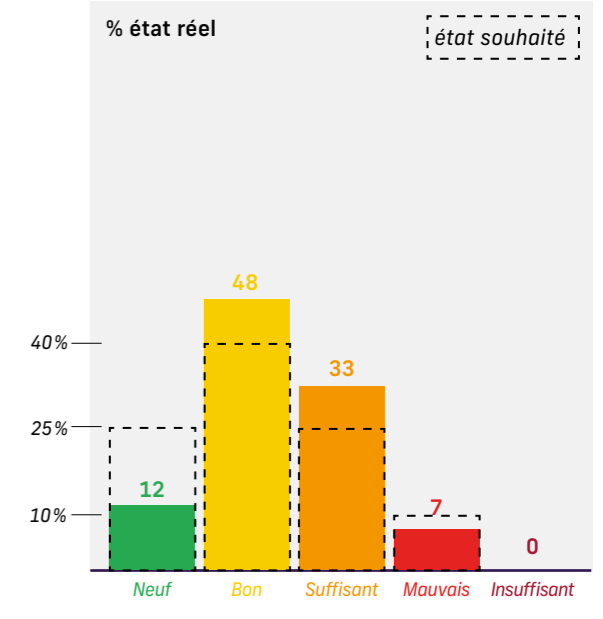
Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 15.0 millions CHF



400

Installations de sécurité



État moyen 2.8

Valeur de remplacement : 55.1 millions CHF

410 • Postes d'enclenchement

L'évaluation des installations d'enclenchement est réalisée conformément aux recommandations de la directive R RTE 29900. La durée de vie escomptée est fixée à 35 ans pour l'ensemble des systèmes. Pour les enclenchements à relais de type LIX (MZ), cette durée a été maintenue à 35 ans en raison du manque de disponibilité des pièces de rechange et de la perte progressive de savoir-faire. La durée de vie des enclenchements électroniques de type Sil.Via (Stadler/BBR) est également fixée à 35 ans.

Les valeurs de remplacement ont été estimées sur la base de devis établis dans le cadre de projets de renouvellement. Elles varient entre CHF 300'000 pour un canton de block simple et CHF 3'200'000 pour une gare comprenant une installation complexe (cas de Villars).

Le réseau TPC, entièrement à voie unique, comprend 22 enclenchements, dont 16 enclenchements électroniques et 6 enclenchements à relais, ainsi que 5 stations de block. Les lignes Aigle–Leysin et le secteur Bex–Villars de la ligne BVB ne sont actuellement pas équipés d'installations de sécurité.

Sur la ligne ASD, les installations sont constituées d'enclenchements électroniques de type Sil.Via (mis en service en 2016), avec une signalisation extérieure de type L et un contrôle de la marche des trains majoritairement de type ZST90. Le tronçon entre la gare d'Aigle et le dépôt ASD n'est pas équipé de block. L'état de ces installations est jugé bon. La gare de Verchies est en outre équipée d'un système ZBMS (7 signaux et 4 boucles d'empêchement au départ), utilisé comme site pilote pour le développement du système LEU de Stadler.

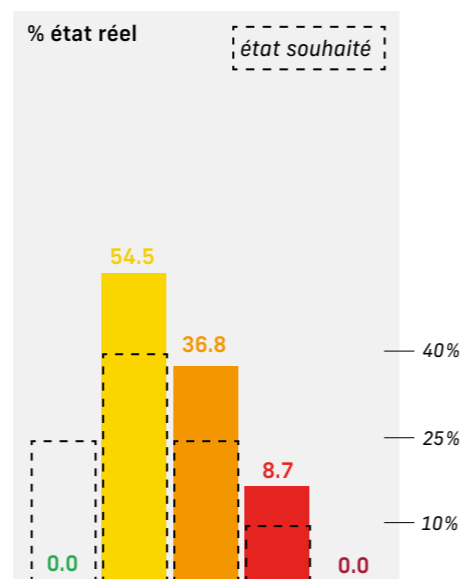
La ligne AOMC est entièrement équipée d'installations de sécurité. Sur la section plaine (Châlex–Monthey), les installations reposent sur des enclenchements à relais de type LIX (MZ), avec une mise en service entre 1993 (Corbier, Monthey-Ville) et 2008 (Aigle, type MZ Rack19). L'état est jugé suffisant pour quatre installations, tandis que les installations de Corbier et Monthey-Ville sont jugées mauvaises. Une étude de faisabilité est en cours pour le renouvellement complet de cette section.

Sur la section vallée (Monthey–Champéry), les installations sont constituées d'enclenchements électroniques Sil.Via (mise en service entre 2008 et 2009). L'état de ces installations est jugé bon.

La ligne Villars–Bretaye est équipée d'enclenchements électroniques Sil.Via (mise en service en 2008), avec une signalisation extérieure de type L. En raison de l'exploitation en crémaillère, aucun système de contrôle de la marche des trains n'y est actuellement déployé.

À moyen terme, il est prévu d'équiper l'ensemble des lignes non couvertes (notamment Bex–Villars et Aigle–Leysin) d'installations de sécurité intégrant un contrôle de la marche des trains. Le système ZSI 127 (standard ZBMS) sera notamment déployé sur la ligne ASD.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant, avec des disparités selon les lignes et certaines installations nécessitant un renouvellement à court ou moyen terme.



22 postes d'enclenchement

État moyen 3.0

Moyenne d'âge: 16 ans

Durée d'utilisation: 35 ans

Valeur de remplacement: 43 millions CHF

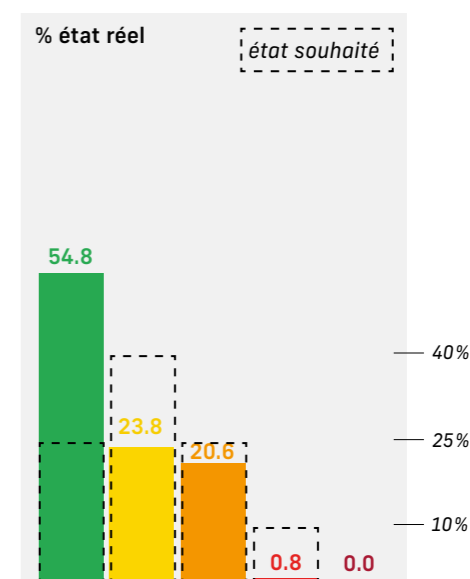
455 • Installations de passages à niveau

L'évaluation des installations de passages à niveau est réalisée conformément aux recommandations de la directive R RTE 29900. La durée de vie escomptée de ces installations est fixée à 30 ans. Les valeurs de remplacement, établies sur la base de devis issus de projets récents et de retours d'expérience, sont comprises entre CHF 150'000 et CHF 400'000 selon la complexité des installations.

Le réseau TPC comprend 45 installations équipées de dispositifs de sécurité (installations actives), dont 40 passages à niveau et 5 installations de type IRT. Ces installations intègrent notamment des feux lumineux, des dispositifs avec barrières ou des systèmes IRT. L'état global de cette catégorie est jugé bon.

Plusieurs renouvellements ont été réalisés récemment, notamment les installations de l'IRT Frédéric Rouge et du passage à niveau Tennis. Dans le cadre du projet de mise en conformité et du déplacement de la halte de Chemex, les passages à niveau Chemex 1 et Chemex 2 ont également été renouvelés.

En 2025, dans le cadre des programmes d'assainissement, cinq nouvelles installations ont été mises en service (PN Dépôt ASD, Centre sportif, Chalet, Chalet Pompier et Plan Morier aval). Par ailleurs, deux passages à niveau ont été assainis (PN Vers l'Église Ski et PN Pont de Fayot).



45 installations PN

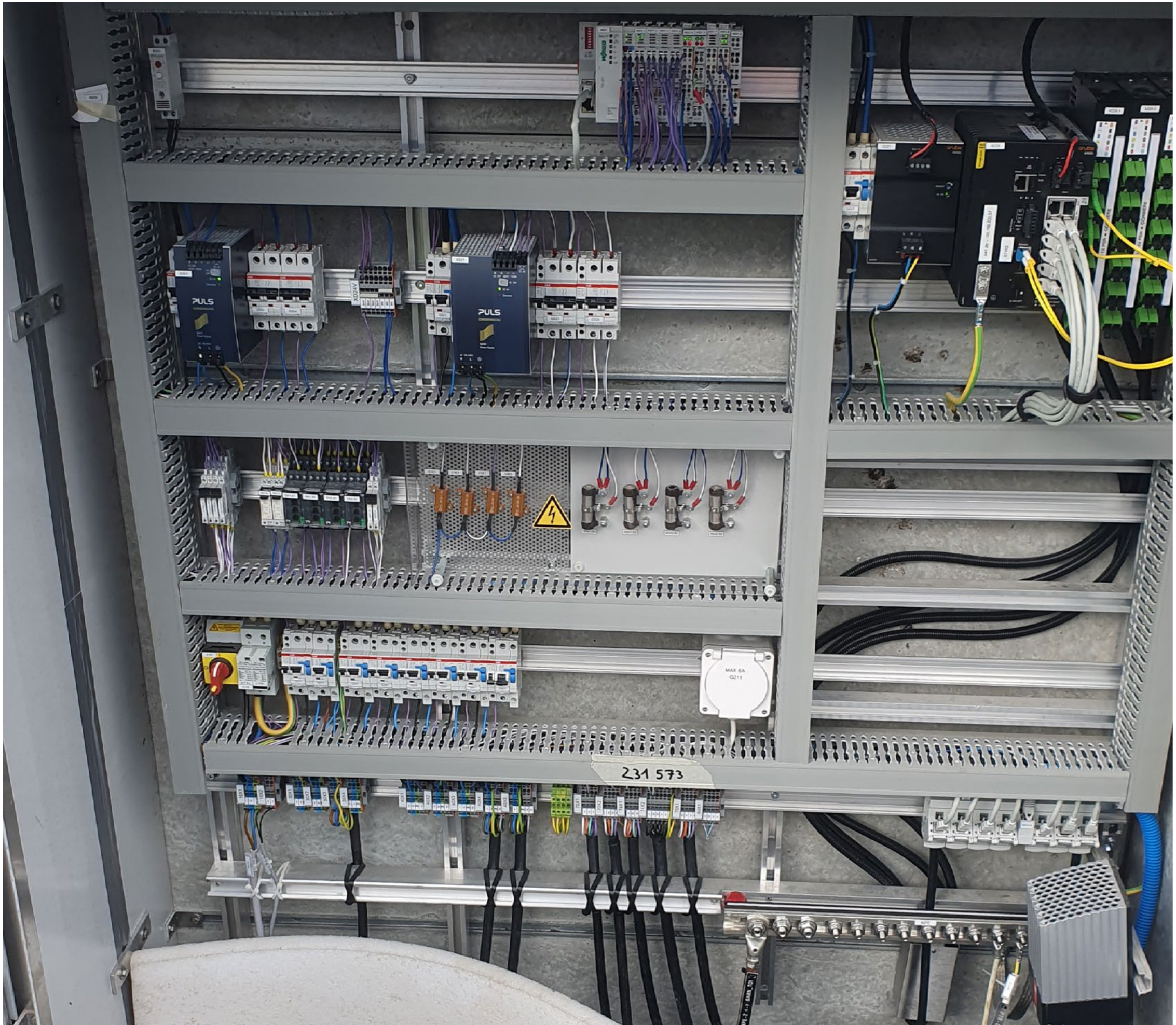
État moyen 2.2

Moyenne d'âge: 13 ans

Durée d'utilisation: 25 ans

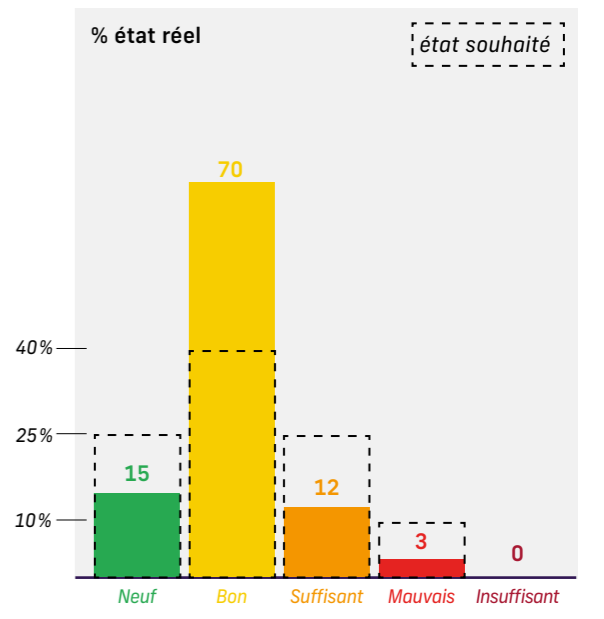
Valeur de remplacement: 12 millions CHF





500

Installations basse tension



État moyen 2.5

Valeur de remplacement: 16.6 millions CHF

510 - Consommateurs à basse tension

L'évaluation des installations basse tension destinées aux consommateurs est réalisée conformément aux recommandations de la directive R RTE 29900. La durée de vie escomptée dépend du type d'équipement considéré. Pour les tableaux électriques, elle est fixée à 40 ans. Les valeurs de remplacement associées varient généralement entre CHF 2'000 et CHF 10'000, en fonction de la taille et de la complexité des installations.

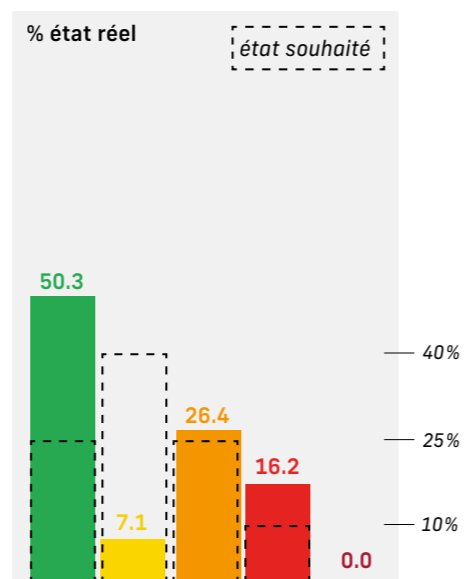
Certaines installations présentent toutefois des spécificités. C'est notamment le cas des installations basse tension du block Salin et de la gare de Plambuit, pour lesquelles la valeur de remplacement atteint CHF 120'000, en raison d'une alimentation réalisée par la ligne de contact, impliquant une complexité accrue.

Les installations intégrant un système d'alimentation sans interruption (ASI) font l'objet d'une valorisation complémentaire comprise entre CHF 11'000 et CHF 26'000. La durée de vie escomptée de ces systèmes est fixée à 25 ans.

Au total, les installations basse tension couvrent environ 70 points de consommation, incluant les gares, haltes, dépôts, sous-stations et locaux techniques. Parmi ceux-ci, 31 points sont équipés d'un système d'alimentation sans interruption.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.

En 2025, les systèmes UPS de la gare de Monthey-Ville ainsi que des gares de Villars-Bretaye ont été renouvelés. Par ailleurs, les installations basse tension des haltes de Place-du-Marché (ASD) et de Pont du Rhône (AOMC) ont été entièrement renouvelées.



État moyen 2.6

Moyenne d'âge: 12 ans

Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 1 million CHF

551 - Système de données et de communication

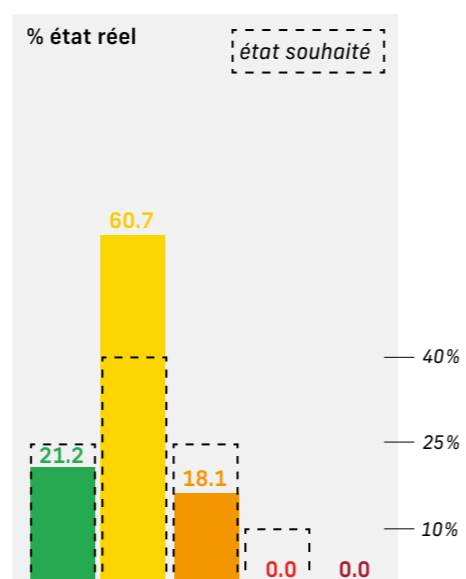
L'évaluation des installations relatives aux systèmes de données et de communication est réalisée sur la base de l'âge et de l'état général des installations. Cette catégorie comprend le réseau de fibre optique ainsi que l'ensemble des équipements informatiques et de télécommunication associés (switches, routeurs, etc.).

La durée de vie escomptée du réseau de fibre optique est fixée à 35 ans. Pour les autres équipements de cette catégorie, elle est fixée à 7 ans. Les valeurs de remplacement pour la fibre optique sont comprises entre CHF 12 et CHF 25 par mètre, en fonction des conditions de pose et des caractéristiques du câble. Pour les équipements informatiques et de télécommunication, les valeurs de remplacement varient entre CHF 3'000 et CHF 10'000, selon le type de matériel et la taille des installations.

Un inventaire détaillé de l'ensemble des équipements informatiques et de télécommunication est actuellement en cours d'élaboration.

En 2025, le réseau global de fibre optique utilisé représente environ 140 km. Sur cette longueur, environ 50 km appartiennent aux TPC, tandis que les 90 km restants sont exploités via des infrastructures appartenant à des tiers. Les haltes de Place-du-Marché (ASD) et de Pont du Rhône ont été intégrées au réseau de fibre optique.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant.



État moyen 2.5

Durée d'utilisation: 30 ans

Valeur de remplacement: 1 million CHF

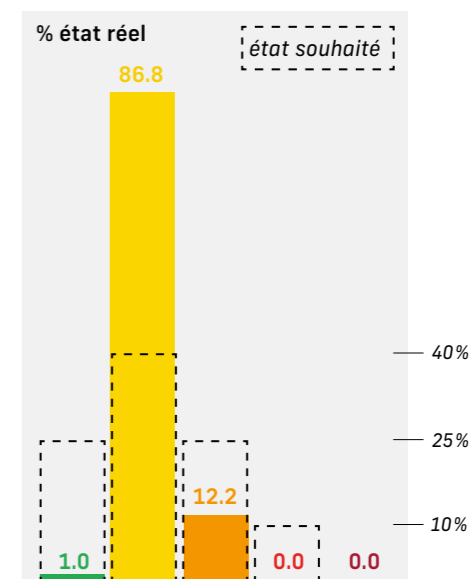
552 - Caniveaux et protections des câbles

L'évaluation des caniveaux et des protections de câbles est réalisée en tenant compte de l'âge et de l'état général de dégradation des ouvrages. La durée de vie escomptée de ces installations est fixée à 50 ans. Les valeurs de remplacement sont comprises entre CHF 250 et CHF 300 par mètre linéaire, en fonction des contraintes locales (topographie, emprise disponible, nature du terrain, etc.).

Le réseau TPC compte environ 42 km de caniveaux et protections de câbles. L'état général de ces installations est considéré comme suffisant à bon.

La ligne AOMC est entièrement équipée, avec environ 24 km de caniveaux. La ligne Villars-Bretaye est également entièrement équipée, avec environ 4,5 km. La ligne ASD est partiellement équipée, avec environ 17 km de caniveaux sur un total de 23 km. Les lignes Bex-Villars et Aigle-Leysin sont majoritairement dépourvues de caniveaux, à l'exception d'environ 500 m sur la ligne Bex-Villars et 120 m sur la ligne Aigle-Leysin.

En 2025, dans le cadre de projets d'assainissement de passages à niveau, environ 500 m de caniveaux ont été réalisés sur la ligne Bex-Villars.



État moyen 2.6

Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 12.0 millions CHF

599 - Autres installations de basse tension et de télécommunication

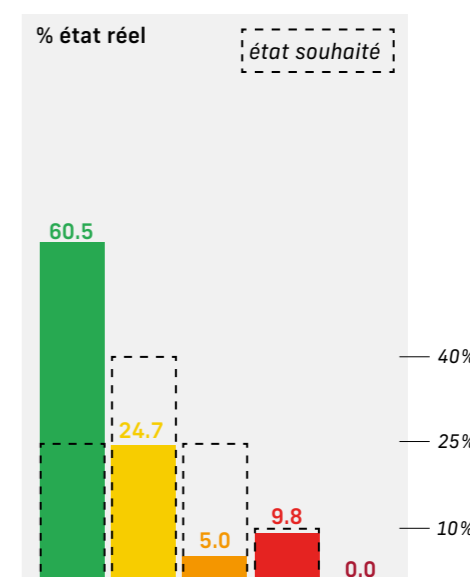
Cette catégorie regroupe notamment les installations de demande d'arrêt, les systèmes d'information voyageurs, les installations de télécommande auxiliaire (hors installations de sécurité), les stations météorologiques ainsi que les dispositifs de chauffage d'aiguilles.

L'évaluation de ces installations est réalisée sur la base de leur âge et de leur état technique. La durée de vie escomptée est comprise entre 15 et 25 ans. Les valeurs de remplacement varient entre CHF 25'000 et CHF 60'000, selon le type d'équipement considéré.

Un inventaire détaillé de l'ensemble des installations de cette catégorie est actuellement en cours d'élaboration.

À ce jour, le réseau TPC comprend 31 installations d'information voyageurs ainsi que 8 systèmes de demande d'arrêt. L'état global de cette catégorie est jugé bon.

En 2025, la demande d'arrêt de la halte de Pont du Rhône a été renouvelée et une nouvelle installation a été mise en service à la halte de Place-du-Marché (ASD). Ces deux haltes ont également été équipées de systèmes de télécommande auxiliaire et d'information voyageurs. Par ailleurs, 9 autres points d'exploitation ont été équipés de systèmes d'information voyageurs.



État moyen 2.1

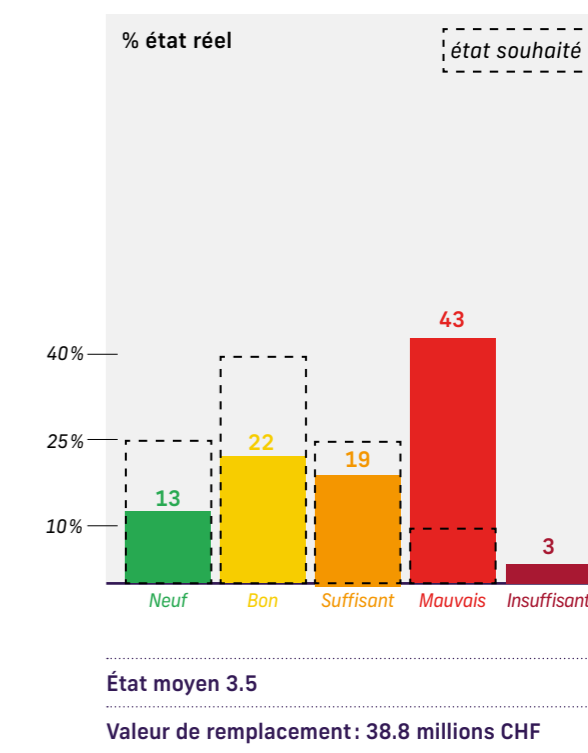
Durée d'utilisation: 20 ans

Valeur de remplacement 3 million CHF



600

Installations d'accueil



610 - Quais et accès

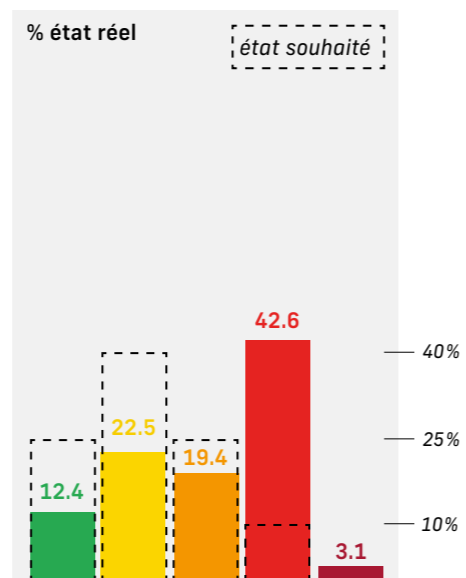
Le réseau TPC comprend 73 gares et haltes réparties sur 68 km de lignes, ce qui correspond à un point d'arrêt tous les 900 m en moyenne.

Plusieurs évolutions ont été constatées en 2025. Sur la ligne AL, le quai de Leysin Village, précédemment classé en état mauvais (note 4), a été amélioré et est désormais classé en note 2 suite aux travaux de mise à niveau réalisés.

Sur la ligne AOMC, la nouvelle halte de Chemex a été mise en service. Les anciens quais ont été désaffectés, tandis que le nouveau quai, mis en service en 2025, est classé en note 1. Des travaux ont également été réalisés au quai de Monthey-Hôpital, dont l'état s'est nettement amélioré (note 2), bien qu'il ne soit pas encore conforme aux exigences Lhand. L'arrêt de Villy reste classé en note 5; son projet de mise en conformité est en cours et les mesures d'exploitation mises en place pour limiter les risques sont maintenues.

Sur la ligne ASD, la halte de Place-du-Marché a été mise en conformité LHand et est désormais classée en note 1. Le quai de Vers-l'Église a également été renouvelé et est désormais conforme et classé en note 1.

Dans l'ensemble, l'état des installations de cette catégorie est jugé suffisant, avec une amélioration progressive liée aux projets de mise en conformité LHand.



111 quais
73 gares et haltes

État moyen 3.5

Moyenne d'âge: 15 ans

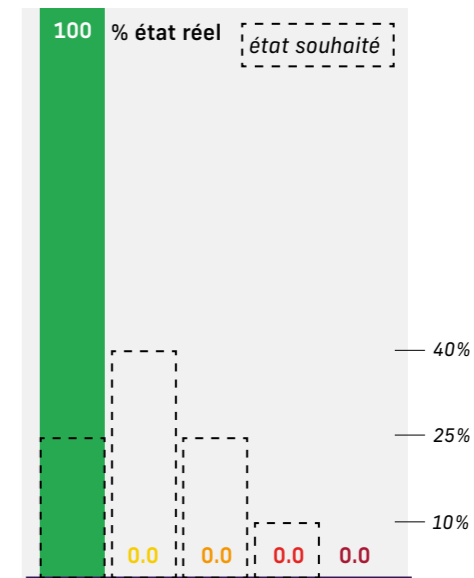
Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 39.0 millions CHF

699 - Autres installations d'accueil

Aucune modification significative n'a été enregistrée en 2025 pour cette catégorie d'installations.

L'ensemble des installations est en état neuf.



État moyen 3.8

Moyenne d'âge: 2 ans

Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 1.5 millions CHF

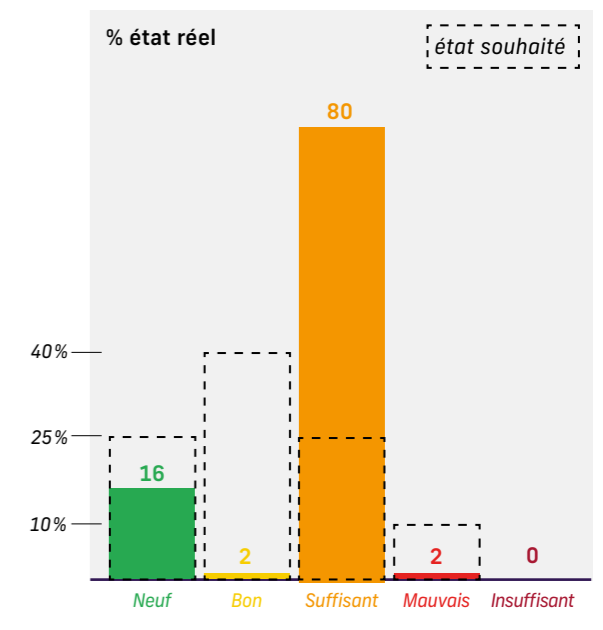


Nouvelle halte Aigle-Place-du-Marché



700

Véhicules



État moyen 2.8

Valeur de remplacement : 31.1 millions CHF

710 - Véhicules ferroviaires

Au 31 décembre 2025, le service Infrastructure des TPC dispose de 3 tracteurs bimodes (électrique/thermique) et d'une locomotive électrique, acquise en 2025 auprès du Département Voyageurs afin de prolonger la durée d'exploitation d'un véhicule existant anciennement utilisé pour le transport de voyageurs. La flotte comprend également 23 wagons de service.

La stratégie vise à disposer d'une flotte modernisée et standardisée, notamment en ce qui concerne les éléments structurants tels que les attelages, les châssis et les organes de roulement. Les équipements spécifiques des wagons sont conçus de manière modulaire afin de répondre aux différents besoins opérationnels (transport de matériaux, travaux de voie, entretien de la ligne de contact, interventions de maintenance, déneigement, etc.).

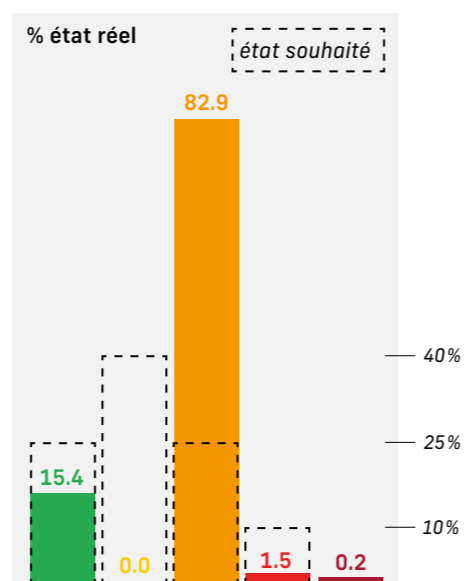
En 2025, cinq châssis de wagons modulaires (numérotés 961 à 965) ont été réceptionnés. Ces véhicules, capables de circuler en adhérence et en crémaillère, sont compatibles avec l'ensemble des lignes du réseau TPC, y compris les sections à crémaillère des lignes AL, AOMC et BVB.

Ces wagons ont été conçus pour fonctionner avec des modules interchangeables, même avec des wagons à bogies existants. Les modules commandés comprennent notamment :

- un module ballastière pour les travaux de voie ;
- un module plat pour le transport de matériaux ;
- un module plat équipé d'une mini-grue pour les travaux d'entretien ;
- un module nacelle pour l'entretien de la ligne de contact ;
- trois modules de type multilift permettant le transbordement direct depuis un camion.

Ces nouveaux wagons modulaires constituent un équipement structurant pour les activités d'entretien, de renouvellement et de développement du réseau, en améliorant significativement la polyvalence et l'efficacité des interventions.

Dans l'ensemble, l'état et le niveau de performance de cette catégorie sont jugés suffisants, avec une modernisation en cours.



3 tracteurs bimodes
23 wagons

État moyen 2.8

Moyenne d'âge: 19 ans

Durée d'utilisation: 50 ans

Valeur de remplacement: 29.0 millions CHF

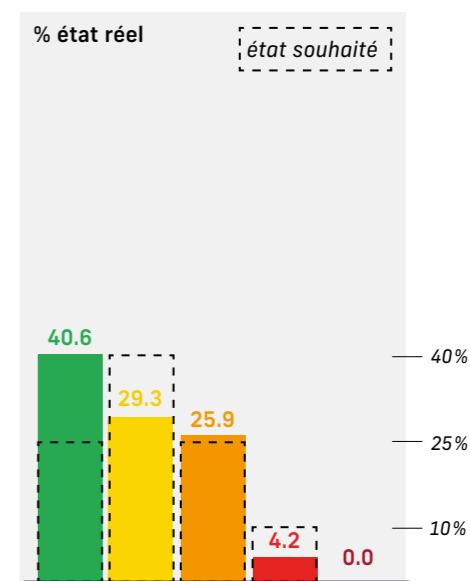


751 - Véhicules routiers

Le parc de véhicules routiers du service Infrastructure se compose de 24 voitures et utilitaires, ainsi que de 2 remorques.

En 2025, cinq véhicules ont été acquis et trois ont été sortis de l'actif.

L'état global de cette catégorie reste stable et est jugé suffisant.



24 véhicules moteurs
2 remorques

État moyen 2.7

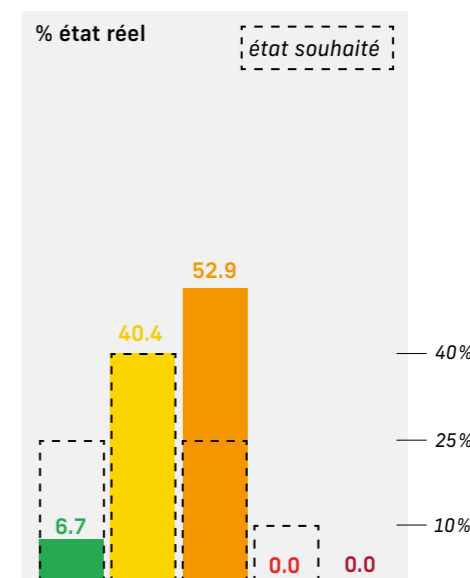
Moyenne d'âge: 7 ans

Durée d'utilisation: 15 ans

Valeur de remplacement: 1 million CHF

799 - Autres véhicules

Cette catégorie comprend les véhicules spéciaux destinés aux travaux dans les talus et les chemins difficiles d'accès, ainsi qu'une pelle mécanique, deux compresseurs et un broyeur. L'état global de ces véhicules est jugé suffisant.



8 autres

État moyen 3.3

Moyenne d'âge: 14 ans

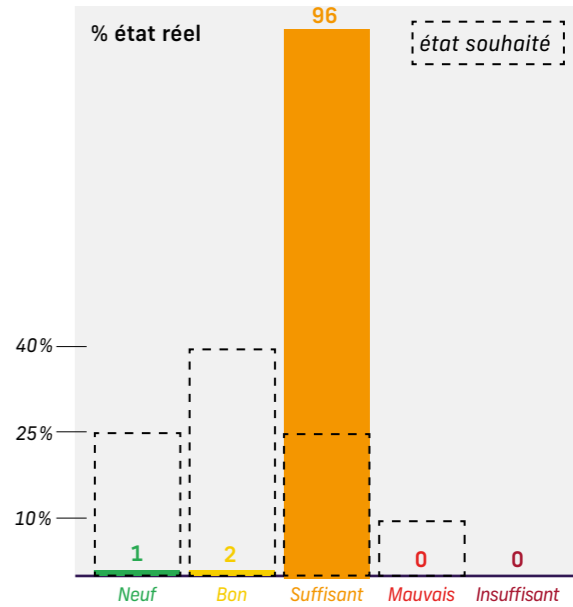
Durée d'utilisation: 25 ans

Valeur de remplacement: 1 million CHF



800

Moyens d'exploitation et divers

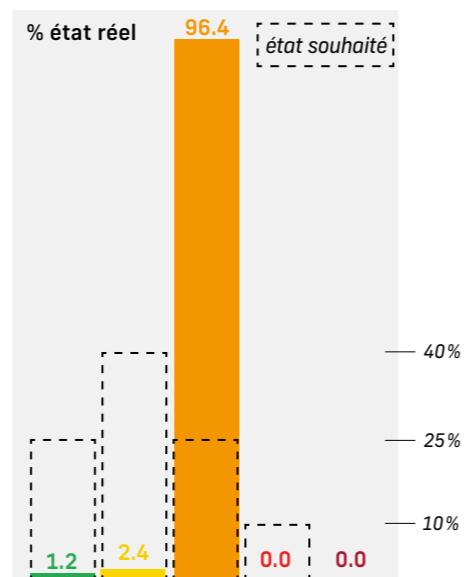


État moyen 2.5

Valeur de remplacement 2.5 millions CHF

851 • Autres moyens d'exploitation et divers

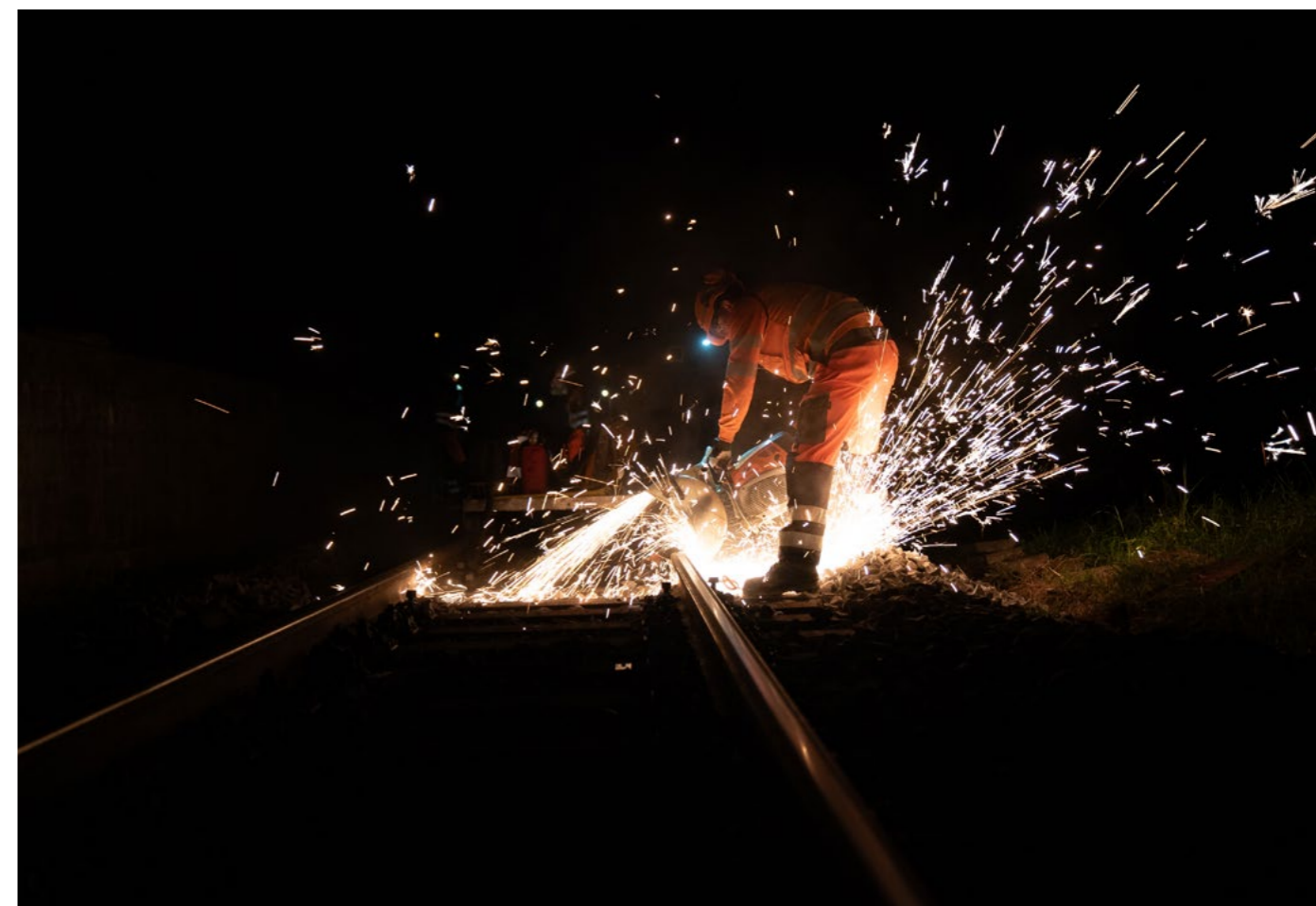
Cette rubrique recense les différents outillages et machines du service de l'infrastructure, ainsi que les moyens informatiques. Le matériel de déneigement – comme les fraiseuses, lames à neige et pelles – ainsi que le matériel d'entretien des talus, font également partie de cette catégorie. Les appareils de mesure, tels que les règles, roues de mesure et le théodolite, sont aussi inclus ici. L'inventaire de cette catégorie reste sommaire; une campagne d'inventaire détaillé est en cours d'élaboration et figurera dans une version ultérieure du rapport.



État moyen 3.5

Durée d'utilisation 15 ans

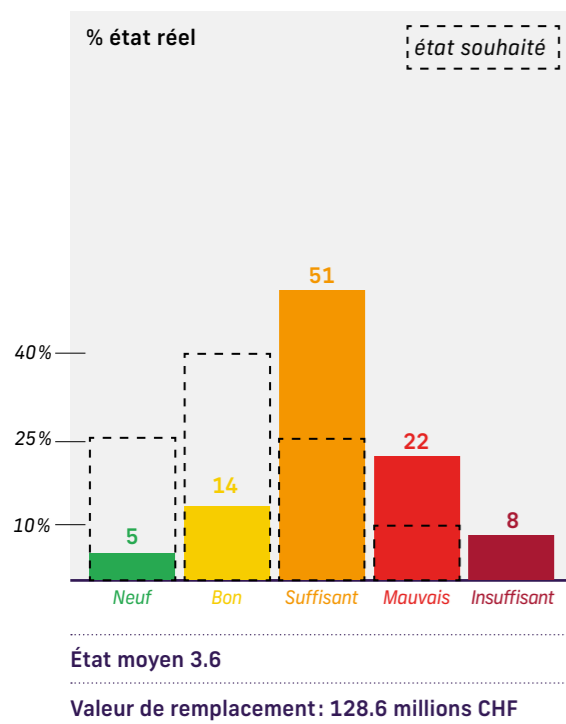
Valeur de remplacement 2.0 millions CHF



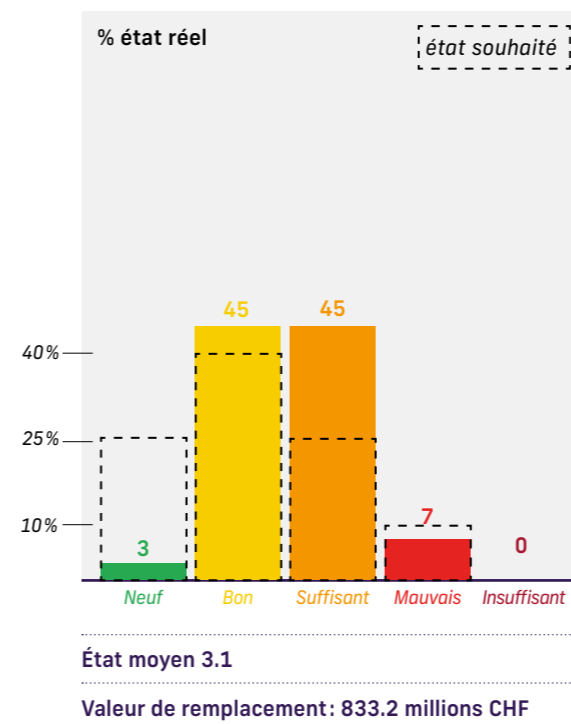


Annexes

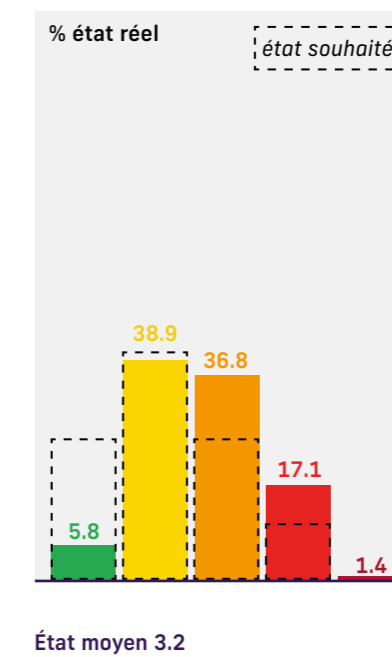
000 · Bâtiments et terrains



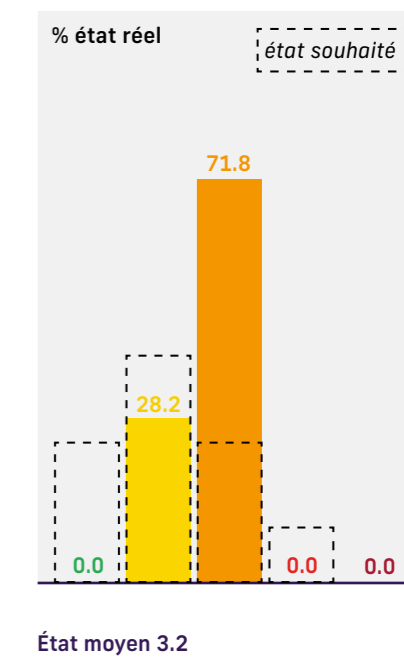
100 · Ouvrages d'art



110 · Ponts

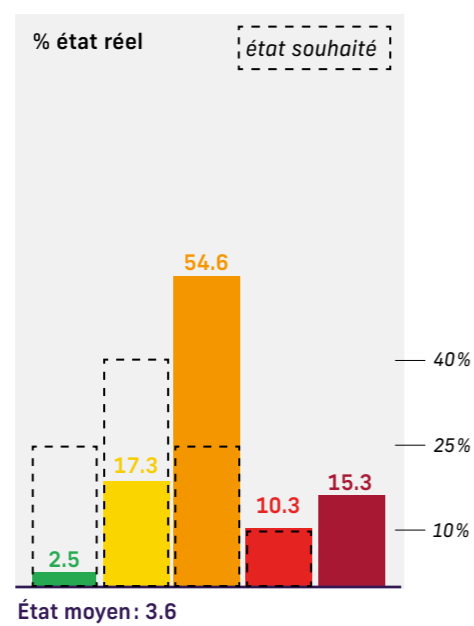
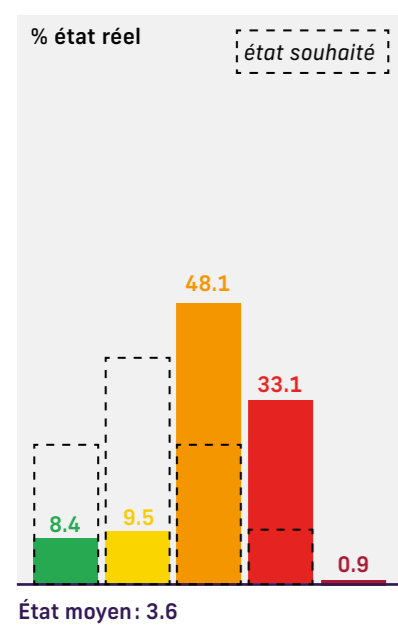


120 · Tunnels



051 · Bâtiments nécessaires à l'exploitation

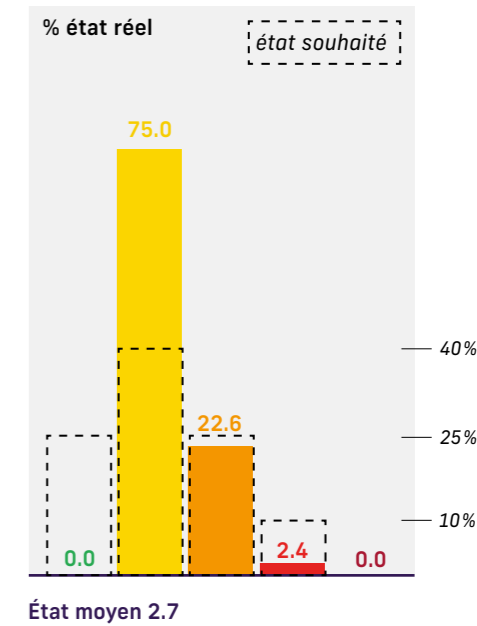
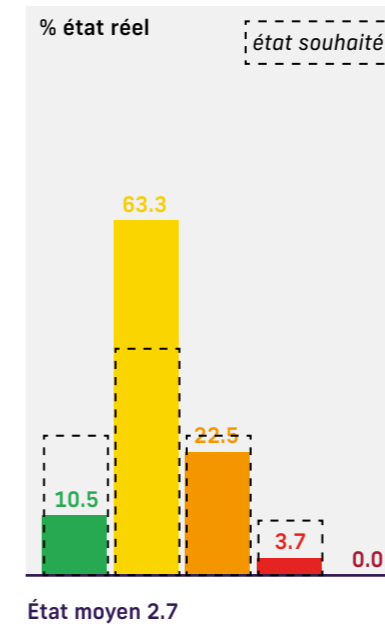
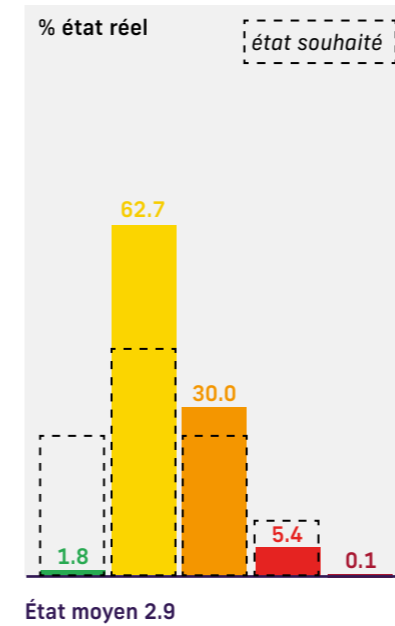
052 · Bâtiments non nécessaires à l'exploitation



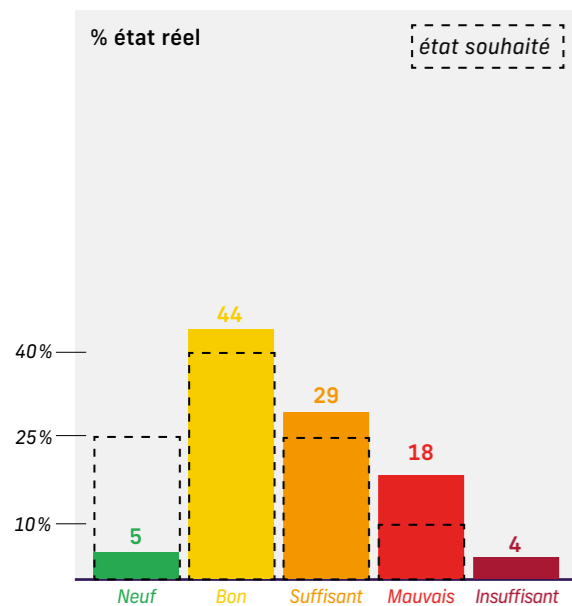
152 · Murs de soutènement

155 · Ouvrages de protection

199 · Autres ouvrages d'art



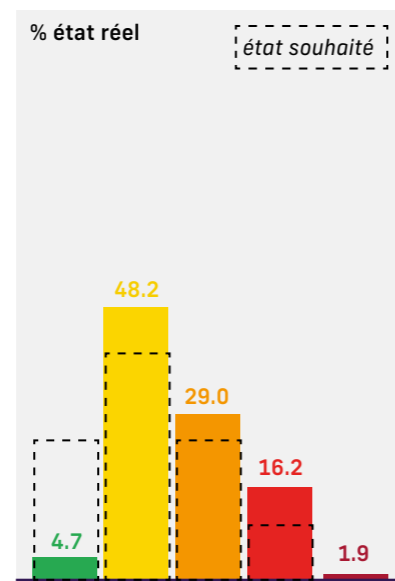
200 - Voie ferrée



État moyen 3.2

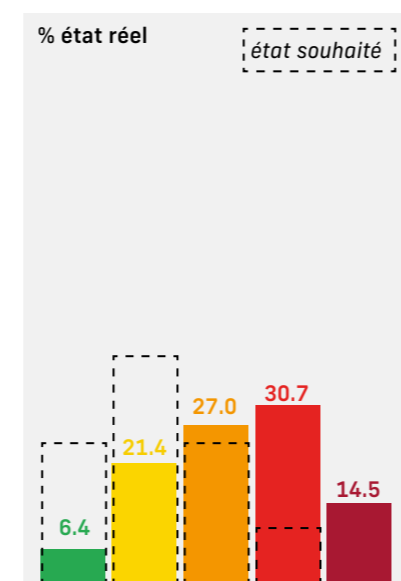
Valeur de remplacement : 216.0 millions CHF

210 - Superstructure de la voie



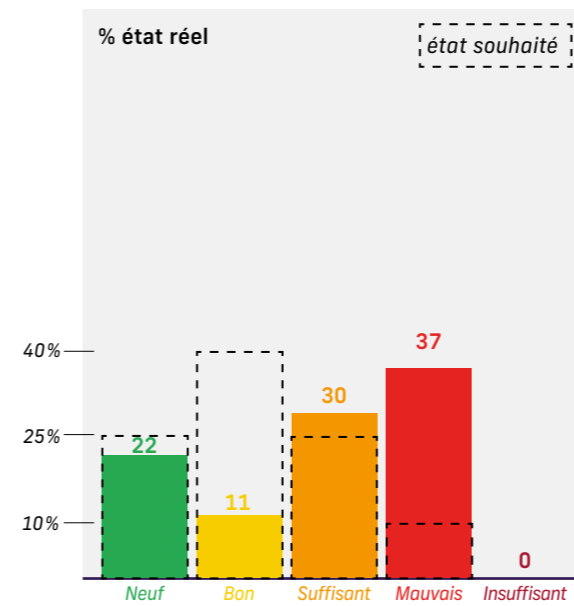
État moyen 3.1

220 - Aiguillages



État moyen 3.7

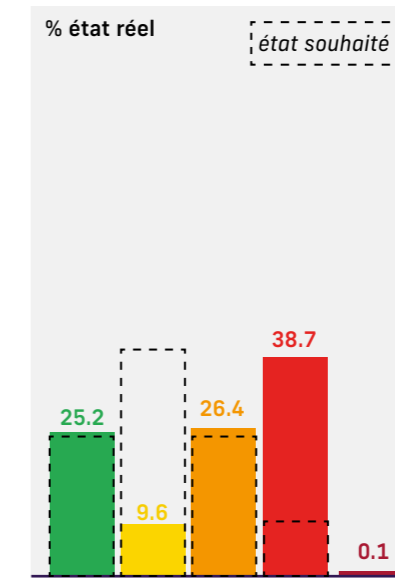
300 - Inst. courant de traction



État moyen 3.3

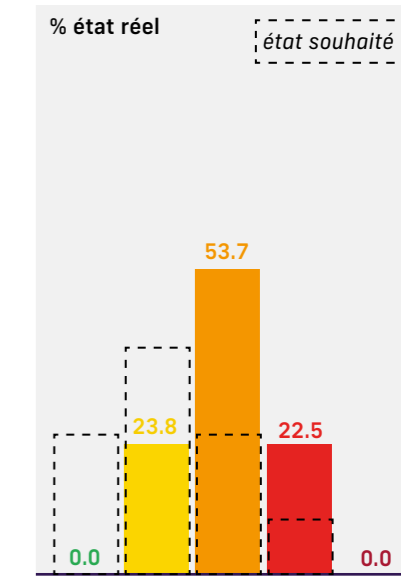
Valeur de remplacement : 131.3 millions CHF

310 - Installations de ligne de contact



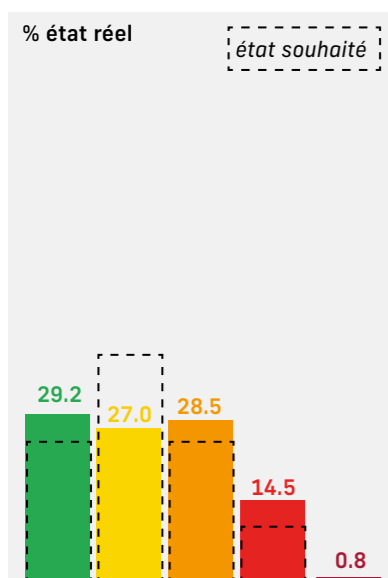
État moyen 3.3

352 - Sous-stations



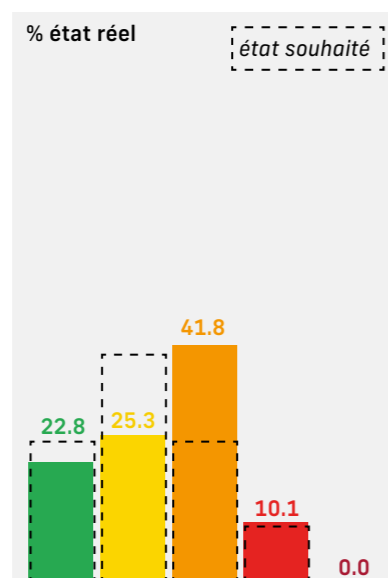
État moyen 3.5

252 - Platelages



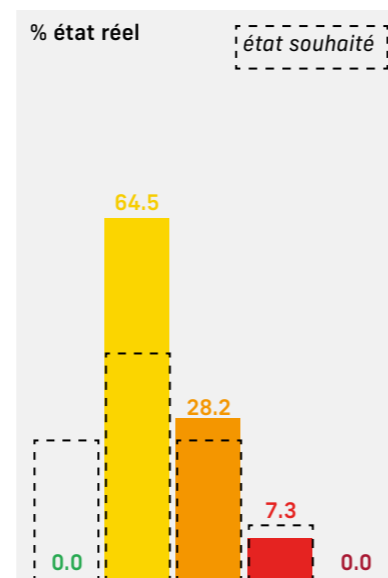
État moyen 2.8

253 - Heurtoirs



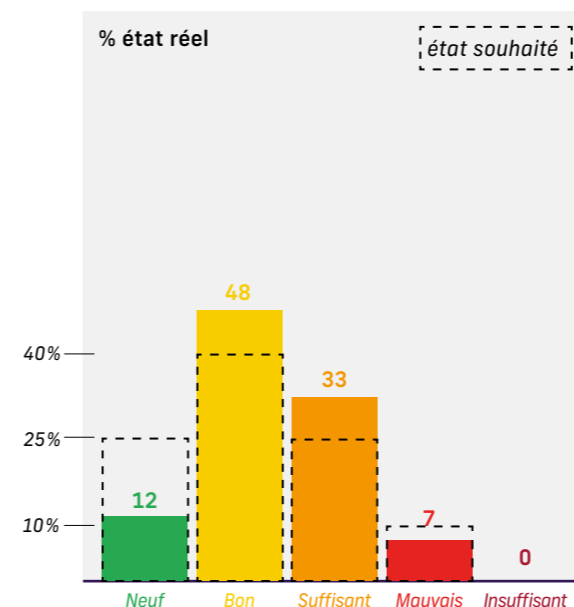
État moyen 2.8

299 - Autres installations de la voie ferrée



État moyen 2.9

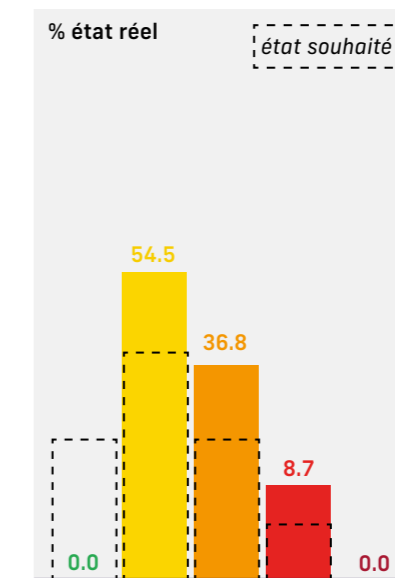
400 - Installations de sécurité



État moyen 2.8

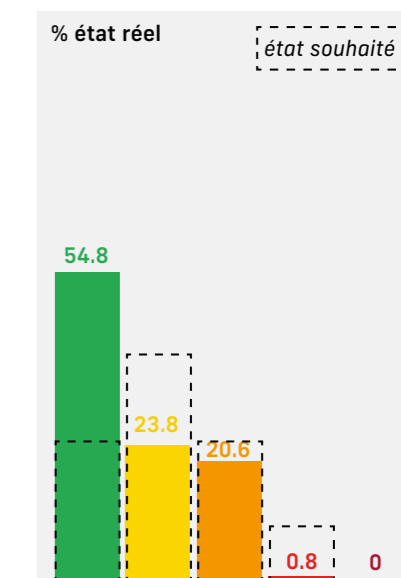
Valeur de remplacement : 55.1 millions CHF

410 - Postes d'enclenchement



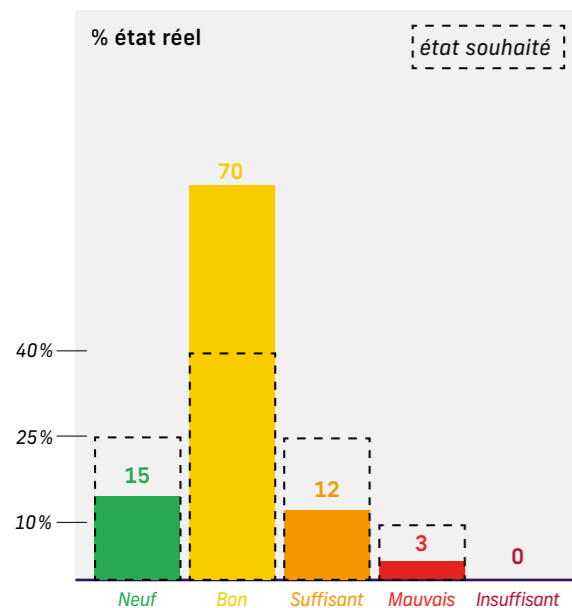
État moyen 3.0

455 - Installations de passages à niveau



État moyen 2.2

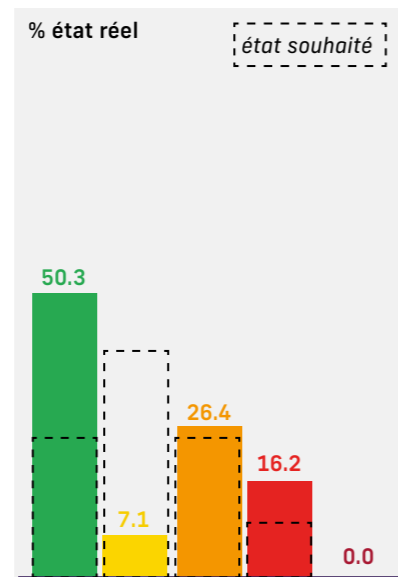
500 · Installations basse tension



État moyen 2.5

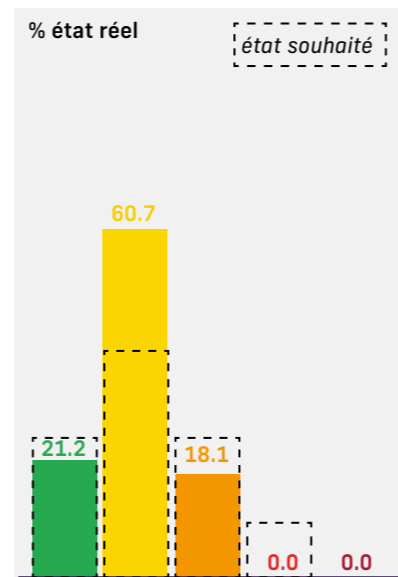
Valeur de remplacement : 16.6 millions CHF

510 · Consommateurs à basse tension



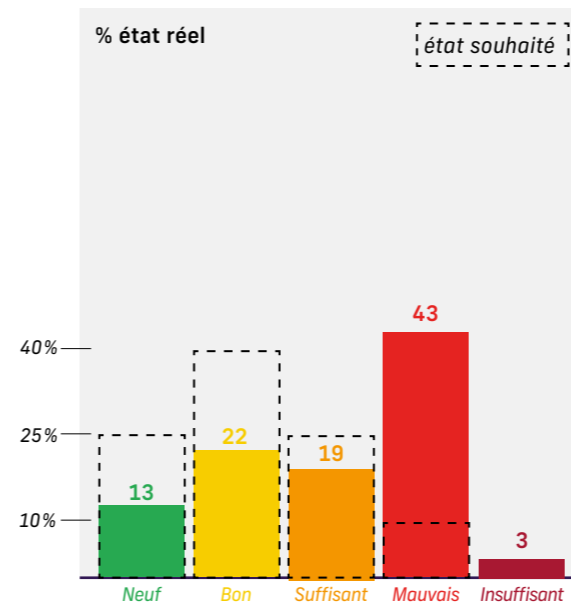
État moyen 2.6

551 · Système de données et de communication



État moyen 2.5

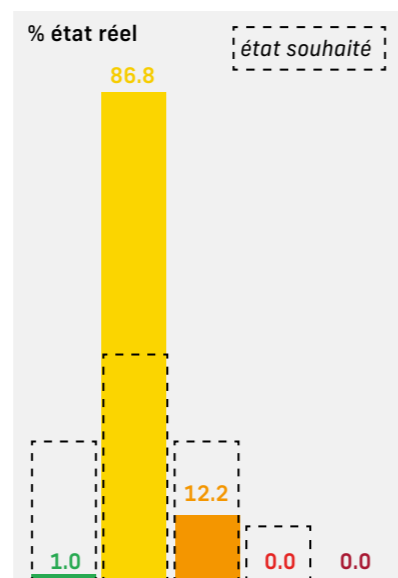
600 · Installations d'accueil



État moyen 3.5

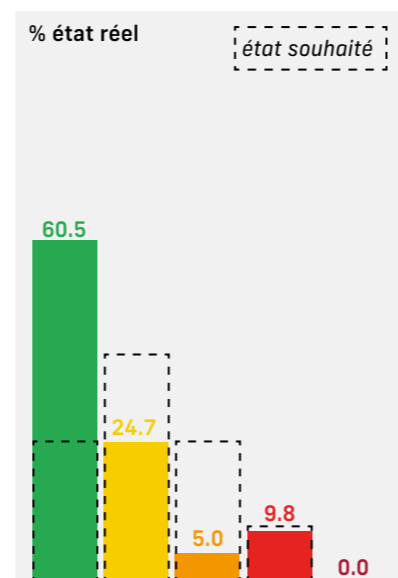
Valeur de remplacement : 38.8 millions CHF

552 · Caniveaux et protections des câbles



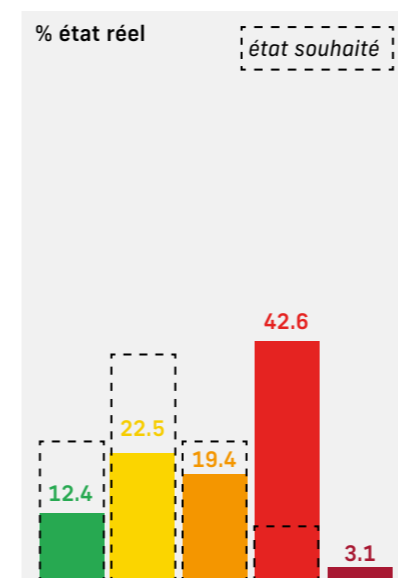
État moyen 2.6

599 · Caniveaux et protections des câbles



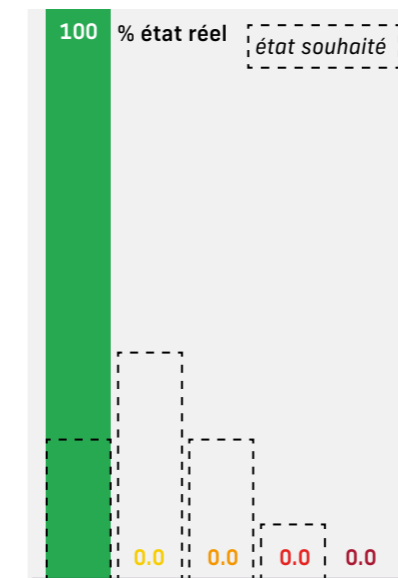
État moyen 2.1

610 · Quais et accès



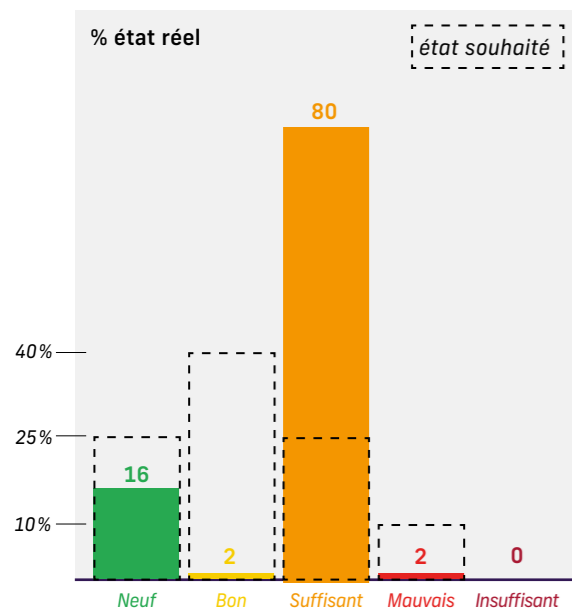
État moyen 3.5

699 · Autres installations d'accueil



État moyen 3.8

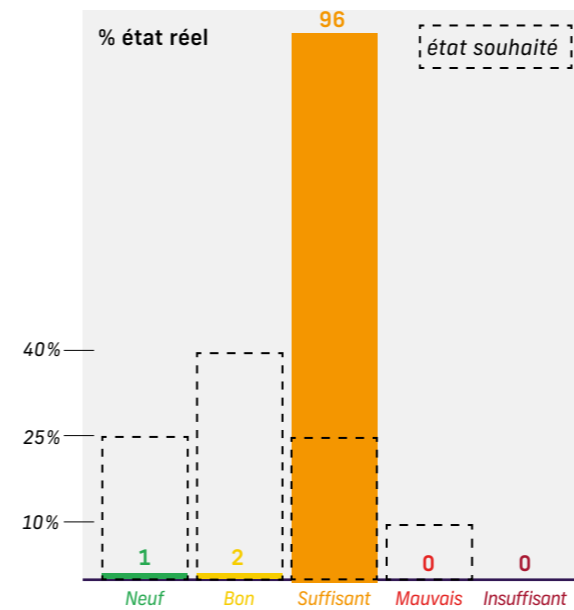
700 · Véhicules



État moyen 2.8

Valeur de remplacement : 31.1 millions CHF

800 · Moyens d'expl. et divers



État moyen 2.5

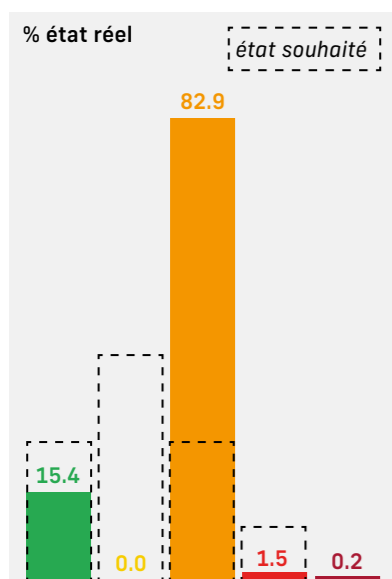
Valeur de remplacement : 2.5 millions CHF

710 · Véhicules ferroviaires

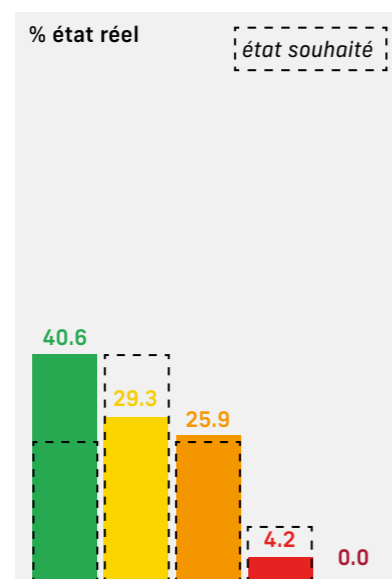
752 · Véhicules routiers

799 · Autres véhicules

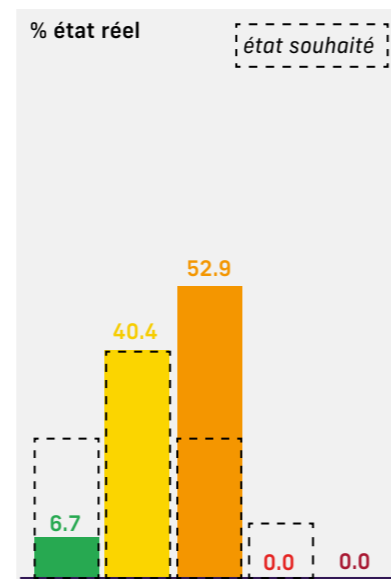
899 · Autres moyens d'exploitation et divers



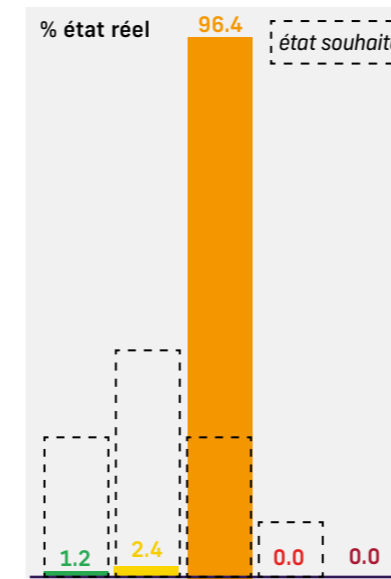
État moyen 2.8



État moyen 2.7



État moyen 3.3



État moyen 3.5



TRANSPORTS PUBLICS
DU CHABLAIS SA
Place de la Gare 5
1860 Aigle