

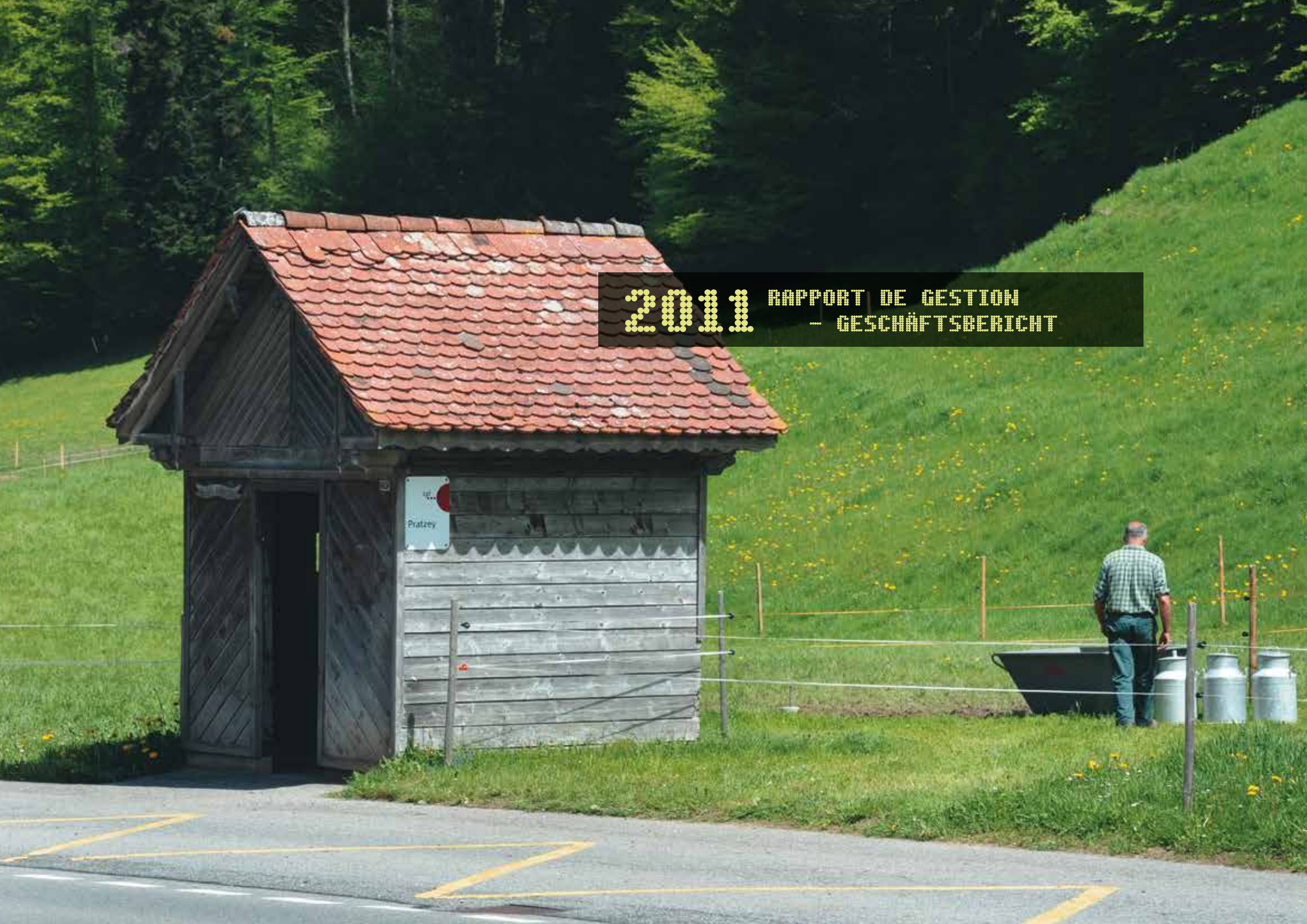


TFF

UNE ENTREPRISE EN MOUVEMENT
EIN UNTERNEHMEN IM WANDEL

2011

RAPPORT DE GESTION
— GESCHÄFTSBERICHT





Sommaire Inhalt

Point	Description	Page
01	ENTREPRISE	04
02	ENVIRONNEMENT	06
03	PRESTATIONS	09
04	CLIENTS	10
05	MOBILITE	12
06	ORGANISATION	15
07	ACTIVITES EN 2011	23
08	PROJETS	36

09 Comptes 2011 | page 41

Départ	Destination	Quai
07:38	LA FAYE	12
07:38	GIVISIEZ CORMINBOEUF	18
07:40	DOMOIER	22
07:53	CORMINBOEUF V.J. SIFFER	18
08:00	TAFERS SCHWARZSEE	16
08:01	LA ROCHE CHARMEY JAUN	19
08:02	BONNEFONTAINE	20
08:02	RECHTHALTEN PLAFFEIN	13

Départ	Destination	Quai
08:03	MATRAN ROSE	11
08:08	LA FAYE	12
08:08	GIVISIEZ CHESOPELLOZ	18
08:23	CORMINBOEUF V.J. SIFFER	18
08:30	TREYVAUX	20
08:31	LA ROCHE BULLE	19
08:32	BOURGUILLON	13
08:32	MISERY COURNILLENS	22

Quais modifiés | Geänderte Busstope





Avec leurs 700 collaborateurs, les Transports publics fribourgeois (TPF) sont le principal acteur du marché des transports dans le canton de Fribourg. **Leur force: la multimodalité.** Cette polyvalence permet d'optimiser la desserte du territoire par l'engagement de différents types de véhicules et d'assurer la cohésion entre les systèmes des bus urbains et régionaux, ainsi que du chemin de fer.

+ de 26 Mio de voyageurs transportés
11 Mio de kilomètres parcourus
940 km de réseau

Mit ihren 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Freiburgischen Verkehrsbetriebe der Hauptakteur auf dem Verkehrsmarkt des Kantons Freiburg. Ihre Stärken: **Die Multimodalität.** Diese Vielseitigkeit erlaubt es, die Erschliessung des Kantonsgebiets durch den Einsatz der verschiedenen Fahrzeugtypen zu optimieren und die Kohäsion zwischen den Stadt- und Regionalbussystemen sowie der Eisenbahn sicherzustellen.

La multimodalité est notre force.

L'entreprise TPF est l'un des plus importants employeurs du canton. Ses activités se déploient sur un vaste territoire, couvrant le canton de Fribourg, ainsi qu'une partie de la Broye et de la Riviera vaudoise. Les collaborateurs sont répartis sur les sites principaux de Fribourg, Bulle, Romont, Châtel-St-Denis, Estavayer-le-Lac et Givisiez. La palette des activités comprend **une quarantaine de professions**, dans les secteurs de la conduite, de la maintenance, de la technique et de la construction, avec le support de l'administration.

Une seule et unique convention collective de travail fournit à l'entreprise et à l'ensemble du personnel un cadre solide afin de pouvoir exercer leurs activités dans un rapport de stabilité et de confiance réciproque.

01 ENTREPRISE

Ein einziger und einheitlicher Gesamtarbeitsvertrag bringt dem Unternehmen und der gesamten Belegschaft einen soliden Rahmen, damit sie ihre Tätigkeit in einem stabilen und gegenseitig vertrauensvollen Verhältnis ausüben kann.

Plus de 40 professions pour faciliter les déplacements.

Fixée par le Conseil d'Etat, la mission des TPF est axée sur la qualité, l'efficacité et l'innovation d'un service à la clientèle. Au-delà de ce contrat politique, l'entreprise et ses collaborateurs mettent tout en œuvre pour permettre à chacun, chaque jour, des déplacements sûrs, rapides et compétitifs. Ce travail, les TPF s'engagent à l'accomplir, dans un esprit de sérieux, de confiance et d'efficacité, en veillant à la sécurité du matériel et des personnes, mais également par une manière d'être, sans cesse mise à l'épreuve de situations et d'échanges partagés au quotidien avec les voyageurs et autres usagers de la route.

Apprendre chaque jour à être meilleurs ensemble.

Les TPF défendent et partagent des valeurs fondamentales pour exercer leur savoir-faire et expérimenter leur savoir-être. Ces valeurs se déclinent au travers d'une vision en cinq points qui décrit l'idéal auquel l'entreprise, ainsi que chaque collaboratrice et collaborateur, devraient tendre.

1. Nous répondons comme entreprise de transports publics au besoin croissant de mobilité et contribuons par notre savoir-faire et notre multimodalité à offrir un service de qualité, efficace et efficient.
2. Clients et commanditaires attestent de notre fiabilité et nous considèrent comme des partenaires crédibles.
3. Nous mettons l'accent sur le respect de nos clients. Leur satisfaction guide nos actions et leurs remarques nous permettent d'améliorer nos prestations.
4. Confiance, respect et soutien mutuel caractérisent les relations entre nos collaborateurs et collaboratrices. Conduite et formation contribuent à leur développement et à notre excellence.
5. Gestion responsable, sens de l'innovation, professionnalisme, engagement et respect de la sécurité nous aident à atteindre nos objectifs ambitieux et à faire des TPF une entreprise de transports publics moderne.





Le canton de Fribourg, comptera bientôt quelque 300'000 habitants. Sa croissance démographique est plus importante que la moyenne nationale et la proportion de jeunes au sein de la population a tendance à grandir.

Situé entre les agglomérations de Berne et Lausanne, le canton voit affluer de nouveaux habitants, en provenance de ces centres, qui profitent d'un marché immobilier plus attractif. Il jouit aussi d'un développement axé sur la haute technologie. C'est un canton en profonde mutation qui défend une qualité de vie saine et authentique.



Zwischen den beiden Agglomerationen Bern und Lausanne liegend, wächst die Anzahl an neuen Einwohnern im Kanton, die hauptsächlich aus den beiden Städten kommen und über ein attraktiveres Immobilienangebot profitiert. Der Kanton zieht auch Nutzen aus einer auf die Spitzentechnologie ausgerichteten Entwicklung. Er steht in einem tief greifenden Wandel und ist für eine gesunde und authentische Lebensqualität besorgt.

Fribourg est un canton en profonde mutation.

Cette évolution pose des questions essentielles en termes de gestion de l'aménagement du territoire et d'un développement environnemental et sociétal harmonieux. Avec une économie historiquement ancrée dans les secteurs primaire et secondaire, un habitat dispersé et une topographie accidentée et variée, le canton se doit d'**assurer la cohésion entre les campagnes et les agglomérations** entre tradition et modernité.

Die Herausforderungen der Mobilität gehören zu den politischen Hauptachsen.

Le défi de la mobilité est l'un des axes forts de la politique du Conseil d'Etat. Pour les transports publics, le challenge est enthousiasmant. Les Fribourgeois sont fidèles à la voiture (600 véhicules pour 1000 habitants et la plus forte croissance du pays en 2011). La part modale n'est que de 18%, alors qu'elle est de 27% au niveau national ; la marge de progression est grande. Travailler à consolider et développer un système de transports publics attractif, c'est se donner la chance de réussir à préserver la qualité de vie et préparer son avenir.

02 ENVIRONNEMENT

Le réseau des TPF tisse sa toile sur l'ensemble du canton de Fribourg et une partie de la Broye vaudoise. Il est composé de 5 lignes ferroviaires, 60 lignes de bus régionaux et de 7 lignes de bus et trolleybus urbains dans l'agglomération de Fribourg. L'entreprise assure également des prestations en collaboration avec des partenaires comme le VMCV et les CFF. Ainsi du Jaun à Neuchâtel, d'Estavayer-le-Lac à Planfayon, du Lac Noir à Attalens, des véhicules sillonnent les axes de communication principaux et secondaires pour assurer la desserte du territoire voulue et décidée par les collectivités publiques. Par leur offre, les TPF répondent aux objectifs et directives financières des commanditaires que sont la Confédération, les cantons de Fribourg, Vaud, Neuchâtel et Berne, l'Agglo Fribourg et l'Association Mobul. Ce sont eux qui fixent chaque année le cadre des prestations.

Assurer chaque jour la desserte du territoire.

Um ihr gesamtes Leistungsangebot anbieten zu können, beschäftigen die TPF mehr als 400 Chauffeure und Lokomotivführer, setzen Tag für Tag rund 20 Zugkompositionen und 210 Busse in Verkehr, darunter allein 50 für die Erschliessung des Grossraums Freiburg. Der Fahrzeugpark der TPF wurde in den letzten zehn Jahren fast vollständig erneuert. Unter den letzten Anschaffungen symbolisieren die Zugkompositionen „Flirt“ der Firma Stadler AG die Leistungsfähigkeit des Rollmaterials und die Qualität der Leistungen zugunsten der Kundschaft. Die Ende 2010 in Betrieb genommenen „Swisstrolleys“ der Firma Hess wurden aufgrund ihres komfortablen und ruhigen Fahrverhaltens sowohl von der Kundschaft als auch vom Personal sofort angenommen.

Les TPF effectuent chaque jour des centaines de courses scolaires à la demande de l'Etat, des cercles scolaires ou des communes. Plus de 10'000 élèves se rendent en classe avec des véhicules adaptés à leurs besoins dans le strict respect des normes de sécurité en vigueur. Consciente de la confiance qui lui est faite et des responsabilités qui lui incombent, l'entreprise déploie une stratégie de sensibilisation dans les écoles.

Chaque année depuis 2002, ce sont environ 8'000 élèves qui montent à bord du bus Objectif-prévention, afin de faire l'expérience des transports publics et de s'éveiller aux bons comportements pour leur propre sécurité et celle de leurs camarades. Un groupe de réflexion sur la violence qui rassemble des représentants des milieux scolaires, de la police et des professionnels de l'écoute sociale se réunit trois à quatre fois par année à l'invitation des TPF pour s'exprimer sur les problèmes et tenter une approche transversale des incivilités chez les jeunes.



Des gens du monde entier viennent faire l'expérience du funi.

Le funiculaire est intégré à l'offre globale des transports. Inauguré en 1899, restauré en 1998, le funiculaire est classé à l'Inventaire des Biens culturels et protégé tant par la Confédération que par le canton.

Die Standseilbahn ist im gesamten Verkehrsangebot integriert. Im Jahre 1899 eingeweiht und 1998 revidiert, steht die Standseilbahn unter Denkmalschutz und wird sowohl vom Bund als auch vom Kanton im Kulturgüterschutz-Inventar aufgeführt.

Son mode de propulsion 100% écologique en fait un moyen de transport exemplaire, sans doute unique au monde. Le funi fonctionne en effet grâce à un système de contrepoids, alimenté par les eaux usées de la ville. En atteste l'odeur parfois très forte en été, mais c'est là son seul défaut! Le funi reste aujourd'hui le moyen le plus rapide de passer de la ville haute à la Basse-Ville où serpente la Sarine.

03 PRESTATIONS



La satisfaction des clients doit être au centre de l'attention de tous les collaborateurs. Cet objectif ambitieux, les TPF cherchent à l'atteindre en toute humilité en apprenant de chaque situation vécue sur le réseau ou au contact avec les usagers, afin d'améliorer la qualité du service. Le traitement des réclamations et demandes de renseignements a été simplifié.

La sécurité, le confort et la ponctualité sont les exigences de base pour un voyage réussi. Les véhicules répondent aux normes techniques et environnementales les plus strictes. Ils sont régulièrement entretenus, nettoyés et contrôlés. Le personnel de conduite suit des cours de perfectionnement et des formations «écodrive» pour une conduite douce et respectueuse de la nature et des personnes. Veiller à cette sécurité objective ne suffit pas.

Afin de renforcer le sentiment de sûreté dans les transports publics, les points névralgiques d'accueil des voyageurs sont munis de caméras de surveillance. 80% des véhicules ferroviaires sont ainsi pourvus d'appareils de prises de vue, alors que 50% des bus urbains et 15% des bus régionaux sont équipés de caméras. La vidéo surveillance a entraîné la baisse du nombre d'actes de vandalisme ou d'incivilités. Sa contribution comme moyen de preuves, lors du dépôt de plaintes ou d'enquête s'avère très souvent déterminante.

Pour se déplacer en usant des TPF, le voyageur doit se munir d'un titre de transport valable. Il détermine ses besoins en billet ou abonnement en fonction d'un système de zones dont la responsabilité incombe à la Communauté tarifaire Frimobil. Les TPF n'ont ainsi pas de tarifs propres, mais effectuent des contrôles réguliers sur leurs lignes.

04 CLIENTS

Die Sicherheit, der Komfort und die Pünktlichkeit sind die Grundvoraussetzungen für eine gelungene Reise. Die Fahrzeuge entsprechen den strengsten technischen und ökologischen Normen. Sie werden regelmässig unterhalten, gereinigt und geprüft. Das Fahrpersonal verfolgt Weiterbildungskurse und eine «Ökodrive-Ausbildung», um ein ruhiges und umweltschonendes Fahrverhalten der Natur und den Fahrgästen gegenüber zu pflegen. Allein die Besorgnis für die objektive Sicherheit reicht jedoch nicht aus.

Um sich mit dem öffentlichen Verkehr fortzubewegen, muss der Fahrgast einen gültigen Fahrausweis vorweisen. Er legt seinen Bedarf für Billett und Abonnement aufgrund eines Zonensystems fest, das unter der Verantwortung des Tarifverbundes Frimobil steht. Somit besitzen die TPF kein eigenes Tarifsysteem, führen auf ihren Linien jedoch regelmässige Kontrollen durch.



05 MOBILITE

Par rail, sur route ou par câble, les TPF remplissent leur mission de transports publics à travers un vaste territoire. Dans le cadre qui lui est fixé par les collectivités publiques, l'entreprise travaille à optimiser la combinaison et les interfaces entre les différents modes de transports qu'elle met en place, afin de simplifier la vie des utilisateurs. Par leur multimodalité, les TPF ont pour ambition d'améliorer la cohérence de leur système.

Cependant, si l'offre en transports publics est un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité, elle ne saurait répondre à l'ensemble des besoins en déplacements.

Chaque individu est appelé, chaque jour à être tour à tour, piéton, conducteur ou passager d'une automobile, usager des transports publics, peut-être même cycliste ou motard. Pour certains trajets, il n'y a pas de choix possible, pour d'autres des alternatives existent. Il faut alors prendre en compte des paramètres tels que le coût, le confort, l'accessibilité, la distance, la durée, mais aussi des paramètres plus personnels, comme la fatigue, l'envie de partage, la flexibilité ou des facteurs extérieurs comme les conditions météorologiques ou le bilan écologique de son empreinte de mobilité.

Einmal Fussgänger, ein andermal Automobilist oder Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

Die TPF konzentrieren sich auf die Kernaufgaben, versuchen jedoch über den Dialog mit ihren Partnern oder Spezialisten aus allen Fachgebieten auch pragmatische Lösungen zu finden, um die öffentlichen Verkehrssysteme effizient im Mittelpunkt der Mobilität zu verankern. Um dieser Aufgabe nachzukommen pflegt das Unternehmen den Dialog mit den Gemeinden und den Fachverbänden, damit Projekte z.B. Park & Ride-Anlagen, Velounterstände oder Fussgängerwege verwirklicht werden.

Un jour piéton, un autre automobiliste ou usager des transports publics.

Les TPF se concentrent sur leur cœur de métier: transporter des personnes. Mais, ils dialoguent ouvertement avec d'autres acteurs de la mobilité, spécialistes dans leurs domaines, afin d'ancrer, au mieux les transports publics dans la chaîne de la mobilité. Ce travail et ces échanges donnent lieu à des visions à moyen et long terme, mais aussi à des solutions pragmatiques, comme la mise à disposition de parkings d'échange, d'abris à vélos ou l'aménagement de chemins piétonniers.



06 ORGANISATION

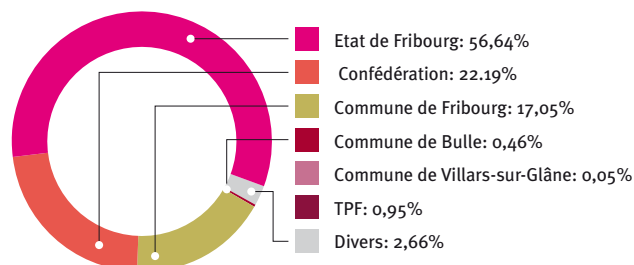
Transports publics fribourgeois SA est une société privée. Son actionnaire principal et majoritaire est l'Etat de Fribourg. Le reste du capital-actions est détenu par la Confédération, la Ville de Fribourg et les CFF.

Les buts statutaires de la société sont:

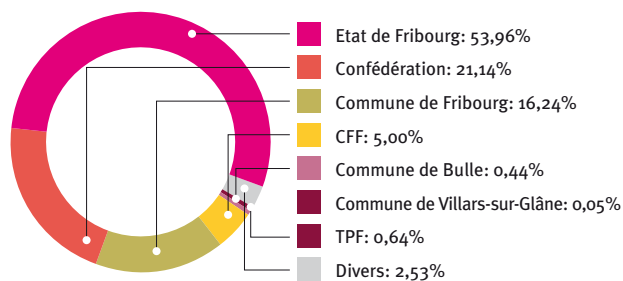
- de fournir et commercialiser des prestations de transport par train, bus et autres moyens de transports publics, ainsi que toutes les prestations de services connexes
- la construction, l'exploitation, et l'administration des infrastructures et installations qui y sont liées

L'Assemblée générale des actionnaires est le pouvoir suprême de la société. L'Assemblée générale s'est tenue le 27 juin 2011, à Fribourg.

Actionnariat TPF (avant le 27.06.2011)
Capital Social : CHF 16'673'000



Actionnariat TPF (dès le 27.06.2011)
Capital Social : CHF 17'500'000





Le conseil d'administration est composé de:



Christian Castella,
président



Paul-Charles Bersier,
vice-président



Georges Godel,
conseiller d'Etat



Pierre-Alain Clément,
syndic de la ville
de Fribourg



Pierre-Alain Perritaz,
chauffeur bus



Jean Bourgknecht,
conseiller communal
de la ville de Fribourg



Hildegard Hodel-Bruhin,
syndique de la commune
de Guin



Anna Barbara Remund,
responsable Trafic
Voyageurs CFF
(dès le 27 juin 2011)



Jacques Bourgeois,
conseiller national
(dès le 27 juin 2011)

Marie-Thérèse Maradan-Ledergerber,
(jusqu'au 27 juin 2011)
Claude Lässer,
(jusqu'au 27 juin 2011)

Le conseil d'administration a tenu 11 séances en 2011.





Le Comité exécutif (COMEX), présidé par M. Vincent Ducrot, directeur, assume la conduite opérationnelle de l'entreprise depuis le 1er juillet en succession de M. Claude Barraz.

Pour l'année 2011, les jetons de présence du CA se montent à CHF 230'400.- La masse salariale des membres du COMEX à CHF 1'390'391.-

Au 31 décembre 2011, les TPF emploient 670 collaboratrices et collaborateurs pour 637 ETP.



Vincent Ducrot,
directeur



Hans-Rudolf Beyeler,
responsable Exploitation,
directeur-adjoint



Daniel Hofstetter,
sous-directeur,
responsable Finances
et Administration



Sheba Corti,
responsable Ressources
humaines



Marino Grisanti,
responsable Planification



Luc Meyer,
responsable Technique



Frédéric Chappuis,
responsable Marché



Grégoire Ramuz,
responsable Informatique



Martial Messeiller,
responsable Communication



Elisabeth Zanello,
secrétaire du Conseil
d'administration et du
Comité exécutif.





Le message du président

Le samedi 10 décembre 2011, plusieurs milliers de personnes se sont pressées à la Gare de Bulle pour faire l'expérience de nouveaux trains et découvrir une ligne modernisée. Cet engouement populaire s'est confirmé dès les premiers jours de la mise en service du RER Fribourg|Freiburg avec une fréquentation qui a très vite dépassé les prévisions les plus optimistes.

Ce succès nous réjouit; il est la preuve que cette liaison ferroviaire directe entre les deux plus grandes agglomérations du canton était nécessaire et attendue. Le déplacement de la liaison directe Bulle-Fribourg, de l'autoroute au rail, redonne à Romont un rôle de nœud régional d'importance et pose les jalons d'une stratégie de développement des transports publics à plus longue échéance.

En renforçant la colonne vertébrale qu'est le réseau ferroviaire régional, nous nous donnons les moyens de construire sur des bases existantes, qu'il s'agit d'adapter aux besoins d'après-demain. Ce chantier-là est en marche et il ne s'arrêtera plus avant d'avoir permis le déploiement complet du RER.

Parallèlement à ce renforcement ferroviaire, nous avons œuvré à une optimisation de la desserte du territoire par les bus régionaux. Avec le soutien des préfets et des Associations régionales, nous avons constitué des groupes de travail dans chaque région et commencé à établir une carte des besoins, afin de pouvoir planifier les offres futures de façon cohérente avec le Service de la mobilité.

Les Transports publics fribourgeois se sont également penchés sur l'épineux problème de la congestion du trafic dans les villes-centres. L'entreprise a collaboré étroitement avec Agglo Fribourg-Freiburg pour le volet des transports du Plan d'agglomération de 2^e génération. Ce document a été déposé en fin d'année à Berne. Il prévoit un développement important de la capacité des axes ferroviaires pour décharger le centre, la création de nœuds d'échanges entre le train et les bus régionaux, ainsi qu'un redécoupage des lignes urbaines. Le travail en commun effectué avec Mobul dans le but de développer les transports publics dans l'agglomération bulloise s'est concrétisé avec une extension de l'offre en soirée et le week-end.

Toutes ces améliorations, auxquelles nous travaillons, sont pour nous déjà réalité. Pour notre clientèle, elles ne sont perceptibles que lorsque le changement est mis en œuvre et modifie ses habitudes. La mise à disposition de 4 rames «Flirt» sur l'ensemble du réseau, l'installation progressive d'écrans d'information dans les gares et les véhicules sont autant d'innovations qui concrétisent la modernisation de nos activités.

Les comptes 2011 sont marqués par une progression des recettes, résultat fort réjouissant de l'augmentation du nombre des voyageurs qui dépasse la barre de 26 millions de clients transportés. La nouvelle législation fédérale dans le cadre de la Réforme des chemins de fer 2 en matière d'établissement et de présentation des comptes a été appliquée pour la première fois pour l'exercice 2011 avec un impact sur les comptes. Le résultat positif, fortement influencé par la prise de participation des CFF au capital de notre société, permet de relever les défis à venir que les clients et commanditaires attendent de nous.

Ces résultats, ces contacts, ces études et ces efforts de planification seraient vains, sans l'engagement motivé et compétent de l'ensemble de notre personnel que je tiens à saluer. Au milieu de tous ces projets, nous avons encore trouvé le temps, le 1^{er} juillet, d'assurer le passage de témoin entre MM. Claude Barraz et Vincent Ducrot à la direction de l'entreprise. Que l'un est l'autre reçoivent ici le témoignage de notre entière gratitude pour tout le travail passé, présent et futur, effectué à la tête des TPF. Ces remerciements vont aussi à l'équipe de direction qui a été élargie afin de pouvoir conduire l'entreprise au succès dans les innombrables défis qui l'attendent dans les mois et années à venir. Ma reconnaissance va aussi à l'ensemble des collaboratrices et collaborateurs pour leur fidèle engagement au service des TPF et de la clientèle.

J'aimerais terminer en remerciant chaleureusement mes collègues du Conseil d'administration pour leur engagement en cette année 2011, une année importante au cours de laquelle la société a procédé à une augmentation de son capital-actions et accueilli les CFF comme nouvel actionnaire. Nous nous réjouissons de cette arrivée qui incarne les excellentes relations nouées avec ce partenaire dans le cadre de la mise en place du RER Fribourg|Freiburg.

Fribourg, juin 2012.

Christian Castella
Président du CA



07 ACTIVITES EN 2011

AKTIVITÄTEN 2011



Die Botschaft des Präsidenten

Am Samstag 10. Dezember 2011 strömten mehrere Tausend neugierige Personen zum Bahnhof Bulle, um das neue Eisenbahnkonzept und die modern gestaltete Bahnlinie zu entdecken. Die Begeisterung der Bevölkerung hat vom ersten Tag der Inbetriebnahme der Schnellbahn RER Fribourg|Freiburg an einen derart grossen Besucherandrang hervorgerufen, dass die kühnsten Voraussagen übertroffen wurden.

Dieser Erfolg erfreut uns, denn er ist der Beweis dafür, dass die direkte Bahnverbindung zwischen den beiden grossen Agglomerationen des Kantons notwendig ist und von den Reisenden auch erhofft wurde. Die Verlegung der direkten Verbindung Bulle-Freiburg von der Autobahn auf die Schiene lässt den Bezirkshauptort Romont wieder zu einem wichtigen regionalen Verkehrsknotenpunkt aufsteigen und setzt überdies den Grundstein für die Entwicklung einer langfristigen Strategie im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Durch die Verstärkung des Rückgrats des regionalen Eisenbahnnetzes geben wir uns die Mittel, die bestehenden Grundlagen zu erweitern und auf die Bedürfnisse der Zukunft abzustimmen. Diese Baustelle ist nun in voller Bewegung und wird erst dann wieder zur Ruhe kommen, wenn das gesamte Schnellbahnnetz RER verwirklicht ist.

Parallel zur Verstärkung des Eisenbahnnetzes haben wir auch daraufhin gearbeitet, um eine Optimierung der Erschliessung des Kantonsgebiets durch unsere Regionalbusse zu erreichen. Mit der Unterstützung der Oberamtmänner und der Regionalverbände haben wir in jeder Region eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen und mit der Bedarfsabklärung begonnen, um die Planung der zukünftigen Verkehrsangebote in kohärenter Form und gemeinsam mit dem Amt für Mobilität voranzutreiben.

Die Freiburger Verkehrsbetriebe beschäftigen sich ebenfalls mit dem heiklen Problem der Verkehrsüberlastung in den Stadtzentren. So hat unser Unternehmen eng mit der Agglo Fribourg-Freiburg zusammengearbeitet, um den Abschnitt „Verkehr“ des Agglomerationsprogramms der 2. Generation auszuarbeiten. Das Planungsdokument wurde Ende Jahr den Bundesbehörden zugestellt. Es sieht für die Entlastung des Zentrums eine starke Entwicklung der Eisenbahnachsen, die Schaffung von Verkehrsknoten zwischen dem Bahn- und Regionalbusverkehr und einer Neustrukturierung der städtischen Buslinien vor. Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bulle wurde mit der Erweiterung des Fahrplanangebots abends und am Wochenende in enger Zusammenarbeit mit Mobul verwirklicht. Alle diese Verbesserungen, an denen wir ständig weiterarbeiten, sind für uns schon zur Realität geworden. Für unsere Kundschaft sind sie jedoch erst wahrnehmbar, wenn die Änderungen in Betrieb genommen werden und eine Veränderung der Verhaltensgewohnheiten bewirken. Die Inbetriebnahme von 4 „Flirt“-Zugkompositionen auf dem gesamten Bahnnetz sowie die progressive Einrichtung von Informationsbildschirmen in den Bahnhöfen und den Fahrzeugen sind Neuerungen, die ein konkretes Beispiel für die Modernisierung unserer Aktivitäten darstellen.

Die Zahlen 2011 sind durch eine Steigerung der Einnahmen gekennzeichnet, ein sehr erfreuliches Ergebnis, beeinflusst durch die Zunahme der Anzahl Reisenden, die heute die beachtliche Grenze von 26 Millionen beförderte Kunden übersteigt. Die neue Bundesgesetzgebung im Rahmen der Bahnreform 2 in Bezug auf die Erstellung der Rechnung und die Rechnungslegung wurde erstmals für das Geschäftsjahr 2011 angewandt, Umstand, der sich ebenfalls auf die Rechnung auswirkte. Das positive Ergebnis, das durch die starke Beteiligung der SBB am Kapital unserer Gesellschaft beeinflusst wurde, wird es erlauben, die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, sowie es von unseren Kunden und Auftraggebern auch erwartet wird.

All diese Ergebnisse, Kontakte, Studien und Anstrengungen im Rahmen der Planungen wären vergeblich, ohne einen hoch motivierten und kompetenten Einsatz unserer gesamten Belegschaft, den ich sehr begrüsse. Und inmitten all dieser Projekte haben wir am 1. Juli noch die Zeit gefunden, um die Übergabe des Direktionsamts zwischen Herrn Claude Barraz und Herrn Vincent Ducrot sicherzustellen. Beiden Amtsträgern wollen wir hier unsere grosse Anerkennung und unseren herzlichen Dank für die in der Vergangenheit, in der Gegenwart und in der Zukunft geleisteten Arbeit an der Spitze unseres Unternehmens aussprechen. Dieser Dank richtet sich auch an das Direktionsteam, das erweitert wurde, um das Unternehmen durch die in den kommenden Monaten und Jahren zahlreich anstehenden Herausforderungen hindurch zum Erfolg zu führen. Nicht zu vergessen, meine hohe Anerkennung an die zahlreichen MitarbeiterInnen, für Ihr Engagement der TPF und seiner Kunden gegenüber.

Mit einem herzlichen Dank an meine Kollegen im Verwaltungsrat für ihr Engagement im Jahre 2011, nehme ich hier den Abschluss eines wichtigen Jahres im Bestehen unseres Unternehmens vor, das einer Erhöhung des Aktienkapitals zustimmte und die SBB als neue Aktionärin willkommen heissen kann. Wir freuen uns über diesen Schulterschluss, der die ausgezeichneten Beziehungen bestätigt, die wir im Rahmen der Verwirklichung der RER Fribourg|Freiburg mit dieser wichtigen Partnerin geknüpft haben.

Freiburg, Juni 2012.

Christian Castella
Präsident VR



Première étape du RER Fribourg|Freiburg

La première ligne du RER Fribourg|Freiburg a été officiellement mise en service au changement d'horaire du 11 décembre 2011, deux ans quasiment jour pour jour après la décision de principe et fixation du calendrier d'exécution par le Conseil d'Etat fribourgeois. Pour les TPF, cette inauguration signifie à la fois l'aboutissement d'un vaste projet mené tambour battant et l'ouverture d'une ère nouvelle pour l'entreprise et la clientèle.

Le lancement du RER a bouleversé l'ensemble du système des transports publics dans la région. Désormais, les relations directes entre les deux principales agglomérations du canton se font par le train via Romont, condamnant, de fait, la ligne de bus Fribourg-Bulle directe qui a emprunté l'autoroute, quasiment dès son ouverture et ce pendant près de 30 ans. La desserte de proximité s'effectue par la ligne de bus régional 254.

Die erste Etappe der RER Fribourg|Freiburg

Die erste Linie der RER Fribourg|Freiburg wurde offiziell mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 in Betrieb genommen, fast auf den Tag genau zwei Jahre nach dem Gundsatzbeschluss und der Festlegung des Ausführungstermins durch den Freiburger Staatsrat. Für die TPF bedeutet diese Einweihung gleichzeitig den in kürzester Zeit erfolgten Abschluss eines umfassenden Projektvorhabens und die Einleitung einer neuen Ära sowohl für die Kundenschaft als auch für das gesamte Unternehmen.



Afin de permettre la mise en service de la première étape du RER, d'importants travaux ont été effectués sur l'infrastructure ferroviaire de la ligne Bulle-Romont. Une interruption totale de l'exploitation en trafic voyageurs a été nécessaire du lundi 30 mai au samedi 10 décembre 2011. Durant cet intervalle, la clientèle a été priée d'utiliser le service de substitution par bus. Dès le 11 décembre, il n'y a plus que des trains directs entre Bulle et Romont. Les gares et haltes ferroviaires ont été fermées. Trois tronçons à double voie ont été créés à Vaulruz-Nord, Sâles et Vuisternens-devant-Romont, de manière à permettre la circulation et le croisement statique de trains sur cette infrastructure à voie unique. La ligne de contact a été totalement refaite, les installations de sécurité modernisées. Une nouvelle signalisation de type N a été introduite ainsi que des signaux nains. Un nouveau poste de régulation du trafic a été inauguré à Bulle.

Ce basculement du bus au train pour les liaisons directes entre Bulle et Fribourg s'accompagne aussi par un changement profond dans les mentalités. L'exploitation de cette ligne se fait conjointement par CFF et TPF, par le jeu d'accords réciproques pour l'utilisation de leurs infrastructures propres. Des conducteurs/mécaniciens des deux entreprises ont suivi une formation commune. La gestion des situations dégradées et les schémas d'intervention se font en étroite collaboration.



Le rapprochement dynamique entre les deux compagnies permet d'ouvrir la gare de Bulle aux CFF et d'intégrer le chef-lieu gruérien au réseau ferré national. Il signifie aussi la jonction historique des réseaux ferroviaires du sud et du nord du canton. Ces ouvertures rendent possible un meilleur engagement du matériel roulant sur le réseau, densifie l'offre et la rend plus cohérente pour la clientèle.

Die dynamische Annäherung zwischen den beiden Verkehrsbetrieben erlaubte, den Bahnhof Bulle den SBB zu öffnen und die Greizer Hauptstadt ins nationale Eisenbahnnetz einzubinden. Sie bedeutet auch die historische Zusammenführung des nördlichen und südlichen Eisenbahnnetzes. Diese Öffnung gestattet einen effizienteren Einsatz des Rollmaterials im Liniennetz und eine Verdichtung des Leistungsangebots, das auch für die Kundschaft kohärenter gestaltet wird.



Le client bénéficie de relations à la demi-heure entre Bulle, Romont et Fribourg, avec prolongation sur Berne sept fois par jour aux heures de pointe du lundi au vendredi. La cadence horaire est adoptée les samedis et dimanches. Des écrans dynamiques ont été installés en gare de Bulle en remplacement du panneau d'affichage des départs. Les nouvelles rames «Flirt» mises en service en automne 2011 sur l'ensemble du réseau, sont équipées d'écrans d'information.





Rund 300 geladene Gäste haben am 9. Dezember 2011 an der offiziellen Einweihung der RER Fribourg|Freiburg teilgenommen.

Am Tag darauf sind mehr als 6000 Personen in die Spezialzüge eingestiegen, welche die TPF und die SBB kostenlos zur Verfügung gestellt hatten, um das moderne Rollmaterial am Beispiel der «Flirt- und Dominozugkompositionen» sowie die neue Linienführung Bulle-Romont-Freiburg zu entdecken.

Quelque 300 invités ont participé le 9 décembre 2011 à l'inauguration officielle du RER Fribourg|Freiburg. Cet événement a débuté par un voyage inaugural d'une double composition «Flirt» au départ de Berne pour Bulle, avec arrêts à Fribourg et Romont. Accueillis aux sons des Cors des Alpes et de la fanfare TPF, les participants ont ensuite célébré cette nouvelle étape de l'histoire ferroviaire cantonale dans la remise voie étroite des TPF, transformée pour l'occasion en grande salle de réception. Le lendemain, quelque 6000 personnes sont montées à bord des trains spéciaux mis à disposition gratuitement par les TPF et les CFF, afin de faire découvrir le matériel roulant moderne des «Flirt» et «Domino», ainsi que la nouvelle liaison directe Bulle-Romont-Fribourg. Des animations pour petits et grands ont connu un immense succès en gare de Bulle, où la population est venue faire la fête au RER Fribourg|Freiburg.



Nombre de voyageurs transportés en 2011

3,51 Mio par trains
 7,39 Mio dans les bus régionaux
 15,31 Mio dans les bus urbains
TOTAL : 26,21 Mio (+1,81% /2010)

Les horaires

L'horaire 2011 est entré en vigueur le 12 décembre 2010 avec des adaptations touchant notamment au trafic des bus régionaux. Fait marquant, deux autres modifications d'importance ont dû être apportées en cours d'année, le 2 mai et le 25 août, à la demande des collectivités publiques qui commandent les prestations de transports.

Am 12. Dezember 2010 ist der Fahrplan 2011 mit Anpassungen insbesondere im Bereich des Regionalbusverkehrs in Kraft getreten. Im Verlaufe des Jahres kamen noch zwei andere wichtige Anpassungen hinzu, die am 2. Mai und am 25. August auf Verlangen öffentlicher Körperschaften als Leistungsbezüger eingeführt wurden.

Si ces changements extraordinaires apportent rapidement une amélioration de l'offre, ils bousculent les habitudes de la clientèle, compliquent la connaissance de l'offre et le partage de l'information. Enfin, ces interventions impliquent en cascade un énorme travail de réorganisation dans l'affectation du matériel et le réaménagement des tours de service du personnel. Le passage à l'horaire 2012 s'est effectué à satisfaction le 11 décembre 2011 avec comme faits marquants la mise en service de la liaison ferroviaire directe Bulle-Romont-Fribourg-Berne, ainsi que l'extension de l'offre MOBUL.

Principaux changements

Exploitation de la ligne 530 Sugiez-Lugnorre, en reprise de CarPostal (dès le 12 décembre 2010)

Cadence à 10 minutes sur la ligne 1 Marly – Portes-de-Fribourg, du lundi au vendredi (dès le 2 mai 2011)

Prolongement de la ligne 5 Torry – Villars-Sud jusqu'à Villars-sur-Glâne, gare (dès le 2 mai 2011)

Mise en place de la ligne de bus régionale 254, afin d'assurer la desserte entre Bulle et Romont et donner correspondances sur le RER (dès le 30 mai 2011)

Extension de l'offre en soirée le vendredi et samedi sur les lignes MOBUL et mise en service de bus le dimanche (dès le 11 décembre 2011)

Substitution de la ligne Bulle-Fribourg directe en bus via l'autoroute par une cadence ferroviaire à la demi-heure du lundi au vendredi et horaire le week-end sur la nouvelle liaison RER Bulle-Romont-Fribourg (dès le 11 décembre 2011)



La planification dans les régions

L'engagement d'ingénieurs en transport dans le courant de l'été a permis la création d'un service de planification et de développement de l'offre. Son rôle est de déterminer les développements futurs du réseau et de dessiner des cadres horaires, en prenant en compte tous les facteurs d'influence. Ces propositions étudiées en concertation avec le Service de la mobilité doivent permettre à ce dernier de pouvoir assurer un développement harmonieux de l'offre en fonction des moyens financiers, mis à disposition par les collectivités publiques.

Afin d'entamer cette vaste réflexion dans les régions, les TPF se sont approchés des préfets et ont travaillé avec les groupes ou commissions de transports institués dans les Associations régionales. Les premières séances avaient pour but de dresser un état des lieux de la desserte actuelle. Quelques corrections et améliorations à court terme ont déjà pu être programmées et les premiers jalons d'une vision à moyen terme ont pu être posés.



Les travaux de planification ont notamment bien démarré avec la Région Glâne/Veveyse, la Communauté régionale de la Broye (COREB) ou encore l'Association des communes singinoises. Un groupe de travail Broye a également été institué en collaboration avec CarPostal. La direction des TPF a rencontré les élus de nombreuses communes et pu exposer les défis et perspectives qui attendent l'entreprise, lors de l'assemblée annuelle de l'Association des communes fribourgeoises en novembre 2011.





Die Planung in den Regionen

Um eine breite Überlegung in den Regionen anzustreben, haben die TPF eine Zusammenarbeit mit den Oberamtmännern und im Rahmen von Verkehrsgruppen oder Verkehrskommissionen aufgenommen, die in regionalen Verbänden gegründet worden sind. Die ersten Sitzungen verfolgten das Ziel, die Ist-Situation der gegenwärtigen Verkehrserschliessung zu analysieren. So sind kurzfristig schon ein paar Korrekturen und Verbesserungen ins Programm aufgenommen worden, wobei auch schon die ersten Anhaltspunkte für eine mittelfristige Verkehrsvision festgelegt wurden.





Les transports dans l'agglomération de Fribourg

En plus de l'introduction en cours d'année de deux modifications importantes de l'offre, l'Agglomération de Fribourg et les Transports publics fribourgeois ont travaillé en étroite collaboration sur divers projets de développement.

En février, la signature d'un contrat-cadre qui porte sur une durée de trois ans a permis de préciser leurs relations dans le but commun de contribuer à une politique cohérente et durable de promotion des transports publics. Ce contrat détermine les droits et obligations du commanditaire (Agglomération de Fribourg) et de l'entreprise prestataire (TPF) dans la définition et la gestion de l'offre de transports dans le Grand Fribourg. Les TPF s'engagent à satisfaire aux exigences d'un service à la clientèle élevé et de fournir toutes les informations utiles à la prise de décision par la collectivité.

Les TPF ont collaboré activement à la définition de la partie transports du Plan d'agglomération de 2^e génération que l'Agglo a remis à fin 2011 à la Confédération. Ce travail prospectif sur le développement du réseau dans le Grand Fribourg s'est appuyé en grande partie sur une optimisation des dessertes avec une meilleure intégration du ferroviaire pour les flux de voyageurs entrant et sortant du centre.

Plusieurs réunions ont également eu lieu avec les communes, afin d'entretenir ou développer les infrastructures d'accueil, les arrêts ainsi que les voies de circulation. Les Associations de quartier de la ville de Fribourg ont également été intégrées à différentes réflexions sur les projets en cours.

Der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Freiburg

Zusätzlich zur Einführung von zwei wichtigen Änderungen im Leistungsangebot, haben die Agglomeration Freiburg und die Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) in enger Zusammenarbeit verschiedene Entwicklungsprojekte bearbeitet.

Die TPF haben bei der Ausarbeitung des Kapitels «Öffentlicher Verkehr» des Agglomerationsprogramms der 2. Generation aktiv mitgearbeitet, das Ende 2011 den Bundesbehörden unterbreitet wurde. Diese zukunftsorientierte Arbeit im Rahmen der Entwicklung des Verkehrsnetzes des Grossraums Freiburg bezog sich hauptsächlich auf die Optimierung der Verkehrserschliessung mit einer besseren Integration der Eisenbahn für den Reiseverkehrsfluss in Richtung sowie aus der Richtung des Zentrums.



Mobul

Les TPF entretiennent des contacts réguliers avec Mobul, afin d'apporter des améliorations à l'offre mise en place en décembre 2009 et réfléchir au développement futur de la desserte. Avec plus d'un demi-million de voyageurs en 2011, les 2 lignes de l'agglomération bulloise connaissent une fréquentation très encourageante. Le lancement du RER avec la ligne Bulle-Romont-Fribourg laisse augurer une hausse de la fréquentation qui devrait se retrouver en partie sur les lignes de bus de Mobul. Au changement d'horaire du 11 décembre 2011, le service a ainsi été prolongé en soirée le vendredi ainsi que le samedi et la desserte est désormais également assurée le dimanche.

Die TPF unterhalten regelmässigen Kontakt zu Mobul, um das im Dezember 2009 in Betrieb genommene Verkehrsangebot zu verbessern und Überlegungen zur Weiterentwicklung der Verkehrserschliessung einzuleiten. Mit mehr als einer halben Million Reisenden im Jahr 2011 können die beiden Linien der Agglomeration Bulle einen förderungswürdigen Erfolg verzeichnen.

D'autres projets en quelques mots

A Estavayer-le-Lac, le chantier pour la construction d'un nouveau garage des bus régionaux et d'une gare routière a été arrêté, suite à une décision de la 2^e cour administrative du Tribunal cantonal. D'intenses discussions ont alors débuté avec les opposants et la commune, afin de trouver une solution qui puisse satisfaire l'ensemble des parties. Ce travail a finalement porté ses fruits par la signature d'une Convention en janvier 2012 qui a permis la reprise des travaux de construction de quais d'embarquements pour les voyageurs et de 28 places de parc. En échange, les TPF ont renoncé à construire leur garage à cet endroit, promis en grande partie à des logements.

A Châtel-St-Denis, les TPF ont établi un avant-projet ambitieux de déplacement de la gare ferroviaire, aujourd'hui en cul-de-sac. D'entente avec la commune, l'entreprise a recherché une solution qui puisse permettre un développement dynamique de l'ensemble du quartier dans le cadre du Plan d'aménagement local, ainsi que son intégration au projet d'agglomération Rivelac. La nouvelle gare située en périphérie permettrait de gagner de précieuses minutes sur la ligne Bulle-Palézieux et de procéder à une augmentation sensible de la cadence.

Im Jahre 2010 eingeführt, um den Sportstandort St. Leonhard insbesondere während den Meisterschaften von Fribourg Olympic und Freiburg Gottéron zu erschliessen, funktionierte das Konzept «Tran-Sport TPF» während der gesamten Saison einwandfrei. Die Zuschauer können mit dem Eintrittsbillett für die Sportveranstaltung zwei Stunden vor und bis zwei Stunden nach den Begegnungen auf den städtischen Buslinien frei verkehren. Diese Dienstleistung gestattet es auch, den Verkehr in dieser wegen der Baustelle der Poyabrücke schwer zugänglichen Zone stark zu entlasten.

Lancé en 2010 pour desservir le site sportif de St-Léonard, lors des matchs du Fribourg Olympic et du Fribourg Gottéron, le concept «Tran-Sport TPF» a donné entière satisfaction lors de l'année 2011. Les spectateurs peuvent ainsi voyager librement sur les lignes urbaines deux heures avant et deux heures après les rencontres, en portant sur eux leur titre d'entrée à la manifestation sportive. Ce service permet aussi de décharger de manière sensible la circulation dans une zone difficilement accessible en raison du chantier du Pont de la Poya.

Les TPF se sont fixés des objectifs ambitieux avec une volonté de travailler de concert avec les différentes collectivités publiques de manière transparente et pragmatique. Cet engagement doit être porté et soutenu, afin d'offrir des améliorations sensibles et cohérentes à la clientèle sur l'ensemble du territoire.

Plusieurs projets sont en cours d'étude ou de réalisation. En voici quelques-uns:

- Optimisation de la desserte du territoire en transports publics en accord avec les moyens financiers mis à disposition
- Equipement progressif de l'ensemble des bus et trains avec des écrans d'information
- Mise en place d'une nouvelle politique de vente de titres de transports, comprenant le renouvellement des automates et lancement de canaux alternatifs comme le billet SMS "873", lancé le 27 février 2012 dans la zone 10 de Frimobil
- Mise en conformité des structures d'accueil et d'information aux voyageurs, conformément à la Loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés (Lhand)
- Renouvellement progressif et continue de la flotte des véhicules
- Réfection et transformation des gares, selon les plans d'investissements pour l'infrastructure ferroviaire

09 PROJETS EN COURS



Die TPF haben sich ehrgeizige Ziele gesetzt und bekunden den Willen, gemeinsam mit den verschiedenen öffentlichen Körperschaften in klarer und pragmatischer Form zusammenzuarbeiten. Dieses Engagement muss getragen und unterstützt werden, um der Kundschaft im gesamten Gebiet wahrnehmbare und kohärente Verbesserungen anzubieten

Mehrere Projekte befinden sich in der Studien- oder Realisierungsphase. Darunter folgende:

- Optimierung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr auf dem gesamten Gebiet in Übereinstimmung mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln.
- Progressive Ausstattung der gesamten Bus- und Eisenbahnflotte mit Informationsbildschirmen.
- Einführung einer neuen Verkaufspolitik im Bereich der Fahrkarten, mit der Erneuerung der Billettautomaten und der Einführung alternativer Möglichkeiten wie das SMS-Billett "873".
- Die Empfangs- und die Informationsstrukturen für die Reisenden aktualisieren, in Übereinstimmung mit dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).
- Progressive und ständige Erneuerung der Fahrzeugflotte.
- Renovation und Umbau der Bahnhöfe, gemäss dem Investitionsplan für Eisenbahninfrastrukturen.





Impressum

Edition: Service Communication TPF

Photographies: Michel Duperrex

Conception et réalisation graphique: RMG, Fribourg

Impression: MTL, Villars-sur-Glâne

Fribourg, juin 2012.

Transports publics fribourgeois SA

Rue Louis-d'Affry 2

1700 Fribourg

+41 26 351 02 00

2011 COMPTES - ZAHLEN



Compte de résultat de l'exercice 2011

En milliers de CHF

PRODUITS	Notes	2011	2010
Produits d'exploitation			
Produits de transport voyageurs	1	39'706	36'362
Indemnités d'exploitation et facturation	2	74'974	72'981
Produits accessoires			
Prestations de service		68	64
Fermages et loyers		2'179	2'471
Prestations pour des tiers		1'440	1'195
Propres prestations		4'713	3'300
Produits financiers		90	102
Commissions et ventes annexes		1'365	1'488
TOTAL DES PRODUITS		124'535	117'963

CHARGES	Notes	2011	2010
Masse salariale	3	69'782	65'812
Frais de personnel	4	3'064	3'972
Frais de fonctionnement et taxes	5	4'740	4'312
Frais publicitaires		381	507
Assurances et dédommagements		1'234	1'073
Prestations de tiers	6	2'289	2'226
Locations		1'694	1'643
Energie et matières de consommation	7	6'970	7'043
Achat de matériel, entretien et réparation	8	5'647	5'530
Contributions et achats divers		1'272	1'327
Amortissements autres secteurs	9	16'247	19'662
Amortissements infrastructure fer	9	5'114	3'746
TOTAL DES CHARGES		118'434	116'853
RESULTAT D'EXPLOITATION	10	6'101	1'110

Produits extraordinaires	10	8'720	3'306
Dissolution de provisions	10	80	1'194
Charges extraordinaires	10	-5'737	-921
Constitution de provisions	10	-1'688	-410
Intérêts sur les comptes bloqués			
Art. 56 LCdF	10	3	6
Attribution à la réserve des intérêts sur les comptes bloqués	10	-3	-6
RESULTAT DE L'EXERCICE	10	7'476	4'279

Bilan au 31 décembre 2011

En milliers de CHF

ACTIF	Notes	31.12.2011	31.12.2010
ACTIFS IMMOBILISES		307'345	258'169
Objets achevés infrastructure fer	11	104'814	80'957
Objets achevés autres secteurs	11	188'736	160'195
Objets inachevés infrastructure fer	12	10'256	14'994
Objets inachevés autres secteurs	12	3'539	2'023
ACTIFS CIRCULANTS		42'156	64'967
Liquidités	13	11'126	16'957
Débiteurs	14	9'674	29'307
Participations		23	25
Approvisionnements	15	5'964	6'070
Autres postes de l'actif	16	15'369	12'608
TOTAL DE L'ACTIF		349'501	323'136

PASSIF	Notes	31.12.2011	31.12.2010
FONDS PROPRES		68'534	60'230
Capital social	17	17'500	16'673
Résultat reporté du secteur soumis à l'art. 67 LCdF	18	-2'323	-2'136
Résultat reporté des secteurs soumis à l'art. 36 LTV	18	4'790	4'159
Résultat reporté des secteurs non indemnisés		38'969	35'325
Résultat de l'exercice du secteur soumis à l'art. 67 LCdF		770	-187
Résultat de l'exercice des secteurs soumis à l'art. 36 LTV		1'454	630
Résultat de l'exercice des secteurs non indemnisés		5'252	3'836
Réserves	19	2'122	1'930
FONDS ETRANGERS		23'246	24'562
Dettes à long terme	20	1'913	1'913
Dettes à court terme	21	5'940	13'143
Provisions	22	6'689	5'080
Autres postes du passif	23	8'704	4'426
CONTRIBUTIONS D'INVESTISSEMENT DES POUVOIRS PUBLICS	24	257'721	238'344
TOTAL DU PASSIF		349'501	323'136

Tableau de financement

En milliers de CHF

	2011	2010
Bénéfice net	7'476	4'279
Amortissements	21'361	23'408
Amortissements extraordinaires hors exploitation	5'151	350
Variation de la réserve d'amortissement sur actifs immobilisés	-822	-655
Gain sur vente d'actifs immobilisés	-1	-183
Gain sur vente d'actions aux CFF	-5'123	0
Variation des provisions	1'609	-784
Variation des débiteurs	19'633	-9'405
Variation des approvisionnements	33	-437
Variation des autres postes de l'actif	-2'761	-249
Variation des dettes financières à court terme	-7'203	5'342
Variation des autres postes du passif	4'278	-1'506
FLUX DE TRÉSORERIE RELATIF À L'EXPLOITATION	43'631	20'160

	2011	2010
Investissements en immobilisations	-74'847	-44'186
Désinvestissements en immobilisations	58	188
FLUX DE TRÉSORERIE RELATIF AUX INVESTISSEMENTS	-74'789	-43'998
Variation des contributions d'investissement des pouvoirs publics	19'377	11'235
Augmentation du capital-actions	827	
./. Achat d'actions par TPF	-827	
Vente d'actions aux CFF	5'950	
FLUX DE TRÉSORERIE RELATIF AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT	25'327	11'235
VARIATION DES FLUX	-5'831	-12'603
Liquidités au 31 décembre 2010 (dont 4'660 comptes bloqués art. 56 LCdF)	16'957	29'560
Liquidités au 31 décembre 2011 (dont 1'526 comptes bloqués art. 56 LCdF)	11'126	16'957
VARIATION DES LIQUIDITÉS	-5'831	-12'603

Notes sur les comptes annuels

Principes comptables

Principes généraux

Les comptes annuels sont dressés conformément aux principes d'évaluation prescrits par la loi suisse. Ils sont établis selon le principe des coûts historiques et prennent en considération les revenus et charges non encore échus à la date du bilan. Les modifications imposées par la nouvelle ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) ont été appliquées aux principes comptables, notamment quant à la comptabilisation des amortissements, ainsi que la constitution et la dissolution des réserves d'amortissements. La présentation des comptes liés à l'infrastructure ferroviaire de l'année précédente a été adaptée.

Principes spécifiques

Les comptes ont été établis conformément aux dispositions légales spécifiques notamment la loi sur les chemins de fer (LCdF), la loi sur le transport de voyageurs (LTV), l'ordonnance concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (ORCO), la nouvelle ordonnance sur la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC) et la nouvelle ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional voyageurs (OITRV). Les systèmes de comptabilité analytique servent de base pour déterminer les résultats par secteur, ils ont été reconnus par l'OFT selon lettre du 22 novembre 2002. Ils permettent une stricte séparation entre les secteurs concessionnés et indemnisés, y compris la séparation du compte des immobilisations et d'amortissements du secteur infrastructure ferroviaire des autres secteurs ainsi que les secteurs libéralisés et non indemnisés. A l'intérieur de ces secteurs ils autorisent également une claire distinction entre les différents sous secteurs d'activités.

Présentation des comptes

La comptabilité analytique se base sur les secteurs d'activité de la société qui sont :

les activités des chemins de fer	FER
infrastructure	FER - INFR
trafic	FER - TRAF
les activités des automobiles	
régionales	AUT
les activités du trafic urbain de	
l'agglomération bulloise	AUT - TUB
les activités des autobus et	
trolleybus urbains	BUS
les activités du funiculaire	FUN
les activités de diversification	DIV

Ces abréviations sont utilisées dans les tableaux ci-dessous.

Principes d'évaluation

Immobilisations corporelles

Les principes d'évaluation et de présentation découlent de l'ordonnance concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires (OCEC). Les immobilisations corporelles sont activées sur la base des valeurs d'acquisition et amorties selon les taux admis par l'OCEC.

Approvisionnement

Les stocks sont subdivisés en pièces de consommation courante, d'échange, de réserve ou provenant d'une propre fabrication. Les pièces de consommation courante sont valorisées sur les prix moyens d'achat. Les pièces d'échange sont valorisées sur la base du prix de remise en état et les pièces provenant de la propre fabrication au prix de revient. Ces pièces subissent un amortissement de 50 % s'il n'y pas de mouvement de stock en 5 ans, au-delà elles sont sorties de l'inventaire. Les pièces de réserve se réfèrent à des objets respectivement à des séries de véhicules. Il s'agit des pièces qui ne peuvent plus être obtenues comme pièces de rechange. Un amortissement de 10 % est appliqué annuellement.

Participations

Les participations financières sont valorisées au prix d'acquisition et amorties annuellement de 10 %.

1 Produits de transport voyageurs

En milliers de CHF

	2011	2010
Trafic FER	9'091	8'789
Trafic AUT	12'084	11'684
Trafic AUT hors concession	3'645	3'601
Trafic BUS + FUN	14'886	12'288
TOTAL PRODUITS DE TRANSPORT VOYAGEURS	39'706	36'362

2 Indemnités d'exploitation et facturation

En milliers de CHF

Indemnité trafic régional Confédération	28'150	28'496
Indemnité trafic régional canton de Fribourg	21'589	20'290
Indemnité trafic régional canton de Berne	648	643
Indemnité trafic régional canton de Vaud	596	644
Indemnité trafic régional canton de Neuchâtel	205	213
Facturation de prestations	23'786	22'695
TOTAL INDEMNITÉS D'EXPLOITATION ET FACTURATION	74'974	72'981

3 Masse salariale

En milliers de CHF

	2011	2010
Salaires et traitements	55'411	51'381
Allocations	4'057	4'270
Assurances de personnel	11'410	10'927
Prestations des assurances du personnel	-1'096	-766
TOTAL MASSE SALARIALE	69'782	65'812

4 Frais de personnel

En milliers de CHF

	2011	2010
Allocations de renchérissement aux pensionnés	850	1'008
Prestations de retraites anticipées et ordinaires	844	1'088
Frais de personnel	1'370	1'876
TOTAL FRAIS DE PERSONNEL	3'064	3'972

5 Frais de fonctionnement et taxes

En milliers de CHF

Frais de fonctionnement	1'989	1'777
TVA non récupérable	2'751	2'535
TOTAL FRAIS DE FONCTIONNEMENT ET TAXES	4'740	4'312

6 Prestations de tiers

En milliers de CHF

	2011	2010
Prestations CFF et autres entreprises	1'273	998
Prestations entrepreneurs AUT	1'016	1'228
TOTAL PRESTATIONS DE TIERS	2'289	2'226

7 Energie et matières de consommation

En milliers de CHF

	2011	2010
Energie de traction	1'408	1'450
Consommation d'électricité diverse	592	572
Carburants y compris ristourne des droits de douane	3'617	3'568
Combustible de chauffage, eau, épuration et gaz	547	537
Matières de consommation	806	916
TOTAL ÉNERGIE ET MATIÈRES DE CONSOMMATION	6'970	7'043

8 Achat de matériel, entretien et réparation

En milliers de CHF

	2011	2010
Entretien et réparation des installations	2'913	2'858
Entretien et réparation des véhicules	2'058	2'154
Entretien et réparation des objets mobiliers	676	518
TOTAL ACHAT DE MATÉRIEL, ENTRETIEN ET RÉPARATION	5'647	5'530

9 Amortissements

En milliers de CHF

	2011	2010
Amortissements sur immobilisations autres secteurs	16'660	16'054
Amortissements supplémentaires autres secteurs	402	448
Amortissements sur participations financières	3	1
Amortissements sur stock	4	320
Attribution à la réserve d'amortissements/ renouvellement	0	3'692
Prélèvement sur réserve d'amortissements/ renouvellement	-822	-853
TOTAL AMORTISSEMENTS AUTRES SECTEURS	16'247	19'662
Amortissements sur immobilisations infrastructure	3'891	3'746
Amortissements supplémentaires sur infrastructure	1'230	0
Amortissements sur approvisionnement infrastructure	-7	0
TOTAL AMORTISSEMENTS DE L'INFRASTRUCTURE	5'114	3'746

10 Résultat par secteur

En milliers de CHF

	Résultat d'exploitation	Produits extraordinaires	Dissolution de provisions	Charges extraordinaires	Constitution de provisions	Résultat par secteur
Secteur soumis à l'art. 67 LCdF						
FER - INFR	-37	1'267	35	-462	-33	770
Secteurs soumis à l'art. 36 LTV						
FER - TRAF	34	1'271	45	-674	170	846
AUT	717	516	0	-300	-396	537
BUS	72	0	0	0	0	72
Secteurs non indemnisés						
AUTRES SECTEURS	5'315	5'669	0	-4'304	-1'429	5'251
TOTAUX	6'101	8'723	80	-5'740	-1'688	7'476

11 Objets achevés

En milliers de CHF

FER INFRASTRUCTURE	Biens fonds	Parcours	Bâtiments Quais	Installations	Véhicules biens meubles	TOTAUX
Valeurs d'acquisitions 31.12.2010	7'897	70'673	21'519	49'215	2'860	152'164
Augmentations	15	7'515	879	19'346	1'678	29'433
Diminutions	0	-984	-257	-3'839	-36	-5'117
VALEURS D'ACQUISITIONS ETAT AU 31.12.2011	7'912	77'204	22'140	64'722	4'502	176'481
Amortissements 31.12.2010	-1'854	-23'296	-8'742	-26'389	-1'409	-61'690
Réserve d'amortissements	-133	-2'182	-236	-5'542	-1'698	-9'790
- ajustements	0	-1'723	0	-3'773	-610	-6'106
- renouvellement	-133	-459	-236	-1'769	-1'089	-3'684
Augmentations	-122	-1'987	-535	-2'650	-230	-5'524
Diminutions	0	944	246	3'841	34	5'064
Réserve d'amortissements	0	0	0	0	273	273
Mouvement de réserve d'amortissements	0	0	0	0	273	273
AMORTISSEMENTS ETAT AU 31.12.2011	-1'976	-24'339	-9'031	-25'198	-1'605	-62'149
RÉSERVE D'AMORTISSEMENTS	-133	-2'182	-236	-5'542	-1'426	-9'518
- ajustements	0	-1'723	0	-3'773	-610	-6'106
- renouvellement	-133	-459	-236	-1'769	-816	-3'412
VALEURS COMPTABLES AU 31.12.2011	5'804	50' 683	12'874	33'982	1'472	104'814

AUTRES SECTEURS	Biens fonds	Parcours	Bâtiments Quais	Installations	Véhicules biens meubles	TOTAUX
Valeurs d'acquisitions 31.12.2010	13'477	0	164'214	18'402	229'131	425'223
Augmentations	0	0	463	1'680	44'286	46'429
Diminutions	0	0	-1'006	-417	-2'711	-4'135
VALEURS D'ACQUISITIONS ETAT AU 31.12.2011	13'477	0	163'671	19'664	270'706	467'517
FER Trafic	1'002	0	16'907	4'810	151'129	173'848
AUT	9'265	0	93'565	4'100	69'403	176'333
BUS	1'302	0	10'437	8'997	46'514	67'249
FUN	0	0	343	1'758	0	2'100
DIV	1'907	0	42'337	0	17	44'261
MARCH. VE	0	0	24	0	2'833	2'857
MARCH. VN	0	0	58	0	810	868
Amortissements 31.12.2010	-2'177	0	-64'932	-14'591	-135'004	-216'703
Réserve d'amortissements	0	0	-196	-3'675	-44'181	-48'052
- ajustements	0	0	0	-351	-4'565	-4'916
- renouvellement	0	0	-196	-3'324	-39'616	-43'136
Augmentations	-159	0	-4'408	-516	-13'578	-18'661
Diminutions	0	0	1'006	417	2'662	4'086
Réserve d'amortissements	0	0	0	50	499	549
Mouvement de réserve d'amortissements	0	0	0	50	499	549
AMORTISSEMENTS ETAT AU 31.12.2011	-2'336	0	-68'334	-14'689	-145'919	-231'278
RÉSERVE D'AMORTISSEMENTS	0	0	-196	-3'625	-43'682	-47'503
- ajustements	0	0	0	-351	-4'565	-4'916
- renouvellement	0	0	-196	-3'274	-39'117	-42'587
VALEURS COMPTABLES AU 31.12.2011	11'140	0	95'141	1'350	81'105	188'736
FER Trafic	1'002	0	7'205	457	69'716	78'380
AUT	7'062	0	58'936	771	2'829	69'598
BUS	1'169	0	1'349	609	8'791	11'919
FUN	0	0	-10	-439	0	-449
DIV	1'907	0	27'661	-48	-231	29'289
MARCH. VE	0	0	0	0	0	0
MARCH. VN	0	0	0	0	0	0

12 Objets inachevés

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
FER INFRASTRUCTURE	10'256	14'994
AUTRES SECTEURS		
FER TRAFIC	2'221	1'116
AUT	1'253	167
BUS	65	735
DIV	0	5
TOTAL AUTRES SECTEURS	3'539	2'023

13 Liquidités

En milliers de CHF

Caisse	4	2
Chèques postaux	5'925	1'966
Banques	3'385	10'050
Stations	286	279
Comptes bloqués pour contributions art. 56 LCdF	1'526	4'660
TOTAL LIQUIDITÉS	11'126	16'957

14 Débiteurs

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Impôt anticipé / rembourse. droit de douane	941	884
Avance à partenaires et chauffeurs	2	2
Comptes courants entreprises	187	144
Acomptes à la commande	0	21'149
Autres débiteurs	8'544	7'128
TOTAL DÉBITEURS	9'674	29'307

15 Approvisionnements

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Matériel de superstructure	778	852
Approvisionnements ateliers /		
Energie et matières consommation	4'765	4'839
Pièces de réserve pour véhicules	0	16
Stock huile de chauffage	421	363
TOTAL APPROVISIONNEMENTS	5'964	6'070

16 Autres postes de l'actif

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Actif transitoire	3'617	1'375
Transitoires salaires	10'735	10'295
Transitoires divers	3	12
Indemnité à recevoir	1'014	926
TOTAL AUTRES POSTES DE L'ACTIF	15'369	12'608

17 Capital social

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Capital social entièrement libéré divisé en 1'750'000 actions nominatives de Fr. 10.--	17'500	16'673
Principaux actionnaires:		
Etat de Fribourg	53.96%	56.64%
Confédération	21.14%	22.19%
Commune de Fribourg	16.24%	17.05%
Chemin de Fer Fédéraux Suisses	5.00%	
Actions propres ou non réclamées	0.64%	0.94%

Augmentation du capital-actions, conformément à la décision de l'assemblée générale extraordinaire du 27 juin 2011, par l'émission de 82'700 nouvelles actions.

18 Résultat reporté des secteurs soumis aux art. 67 LCdF et 36 LTV

En milliers de CHF

	31.12.2011	Résultats 2010	01.01.2011
Résultat reporté art. 67 LCdF			
FER INFRA	-2'323	-187	-2'136
Résultat reporté art. 36 LTV			
FER	796	22	774
AUT	4'083	621	3'462
BUS	-94	-17	-77
AUT TUB	5	5	0
TOTAL RÉSULTAT REPORTÉ ART. 36 LTV	4'790	631	4'159

19 Réserves

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Réserve générale	2'122	1'930
TOTAL RÉSERVES	2'122	1'930

20 Dettes à long terme

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Emprunt 1946/47 Confédération et communes	1'413	1'413
Emprunt 1948 Communes	200	200
Emprunt 1953 Confédération	300	300
TOTAL DETTES À LONG TERME	1'913	1'913

21 Dettes à court terme

En milliers de CHF

Fournisseurs	5'093	11'682
Créanciers divers	825	1'442
Intérêts des contributions publiques art. 56 LCdF	22	19
TOTAL DETTES À COURT TERME	5'940	13'143

22 Provisions

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Etat au 01.01.2011		5'080
Attribution	1'689	
Dissolution	-80	
ETAT AU 31.12.2011	6'689	

23 Autres postes du passif

En milliers de CHF

	31.12.2011	31.12.2010
Factures à recevoir	2'017	209
Décomptes gares communes à recevoir	125	125
Délimitation d'exercice	6'175	3'602
Transitoire salaire et autres	387	490
TOTAL AUTRES POSTES DU PASSIF	8'704	4'426

24 Contributions d'investissement des pouvoirs publics

En milliers de CHF

Contributions remboursables	27'205	29'192
Contributions conditionnellement remboursables	230'516	209'152
TOTAL CONTRIBUTIONS D'INVESTISSEMENT	257'721	238'344

Annexe aux comptes

En milliers de CHF

	2011	2010
1 Engagements hors bilan		
Participation à la Société simple de la communauté tarifaire intégrale fribourgeoise (CTIFR)	pm	pm
Ponts AVS pour retraites anticipées	576	609
2 Actifs mis en gage		
Limite de crédit octroyée par la Banque cantonale de Fribourg, garantie par cession des subventions fédérales et cantonales	pm	pm
3 Valeurs d'assurances choses		
Immeubles	217'275	213'343
Chemin de fer (y compris mobilier, installations et véhicules)	207'715	203'506 ¹
Service des automobiles (y compris mobilier, installations et véhicules)	77'220	72'692 ¹
Service des bus (y compris mobilier, installations et véhicules)	70'855	52'262
Matériel informatique	1'960	1'690
4 Valeurs d'assurances responsabilité civile		
RC entreprise chemin de fer (infrastructure)	100'000	100'000
RC entreprise chemin de fer (transports des voyageurs)	100'000	100'000
RC entreprise chemin de fer (transports des marchandises)	100'000	100'000
RC entreprise service automobiles (trafic régional)	100'000	100'000
RC entreprise service bus (autobus trafic urbain)	100'000	100'000
RC entreprise service bus (trolleybus)	100'000	100'000
RC plaques professionnelles service automobiles	100'000	100'000
RC plaques professionnelles service bus	100'000	100'000
RC flotte véhicules de service	100'000	100'000
RC machines de travail service bus	5'000	5'000
RC bureau de voyage	3'000	3'000

	2011	2010
5 Comptes d'investissements d'infrastructure		
Valeurs comptables investissements d'infrastructure (détail voir notice 11)	104'814	80'957
6 Participations essentielles	Néant	Néant
7 Réévaluations	Néant	Néant
8 Dissolution de réserves latentes	-	1'614
9 Actions propres		
Actions TPF nominatives de Fr. 10.--		
Nombre d'actions au début de l'année	15'714	15'674
Achats + réintégration des actions en fiducie	205	40
Augmentation du capital	82'696	
Ventes aux CFF	-87'500	
Action remise	-1	
Nombre d'actions à la fin de l'année	11'114	15'714

10 Evaluation des risques

Au cours de l'exercice sous revue, une évaluation des risques d'entreprise a été réalisée. Les mesures pour gérer et surveiller ces risques ont été déterminées et appliquées.

11 Approbation des comptes par l'OFT

Conformément aux dispositions de l'article 37 de la loi sur le transport de voyageurs (LTV), les comptes 2011 ont été soumis à l'Office fédéral des transports qui les a approuvés, sans réserve, en date du 2 mai 2012.

¹⁾ Valeur 2010 modifiée à titre comparatif.

Proposition du Conseil d'administration

En CHF

Le Conseil d'administration propose à l'Assemblée générale l'emploi suivant :

BÉNÉFICE DE L'EXERCICE	7'476'174.58
Report de l'exercice précédent	
secteur soumis à l'art. 67 LCdF	-2'323'230.59
secteurs soumis à l'art. 36 LTV	4'789'852.10
secteurs non indemnisés	38'969'390.34
Bénéfice de l'exercice	
secteur soumis à l'art. 67 LCdF	770'375.15
secteurs soumis à l'art. 36 LTV	1'454'471.31
secteurs non indemnisés	5'251'328.12
Attribution à la réserve générale	-262'600.00
SOLDE REPORTÉ À NOUVEAU	48'649'586.43
secteur soumis à l'art. 67 LCdF	-1'552'855.44
secteurs soumis à l'art. 36 LTV	6'244'323.41
secteurs non indemnisés	43'958'118.46

Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

A l'Assemblée générale de

Transports publics fribourgeois SA, Fribourg

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de Transports publics fribourgeois SA comprenant le bilan, le compte de résultat, le tableau de financement, les notes et l'annexe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2011.

Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux dispositions légales et aux statuts, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses (NAS). Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

Un audit inclut la mise en oeuvre de procédures d'audit en vue de recueillir des éléments probants concernant les valeurs et les informations fournies dans les comptes annuels. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes annuels puissent contenir des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en compte le système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, pour définir les procédures d'audit adaptées aux circonstances, et non pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci. Un audit comprend, en outre, une évaluation de l'adéquation des méthodes comptables appliquées, du caractère plausible des estimations comptables effectuées ainsi qu'une appréciation de la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour former notre opinion d'audit.

Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2011 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiff. 3 CO et à la Norme d'audit suisse 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 16 mai 2012

Ernst & Young SA

Pierre-Alain Coquoz
Expert-réviseur agréé
(Réviseur responsable)

Joël Schneuwly
Expert-réviseur agréé

