

MOB

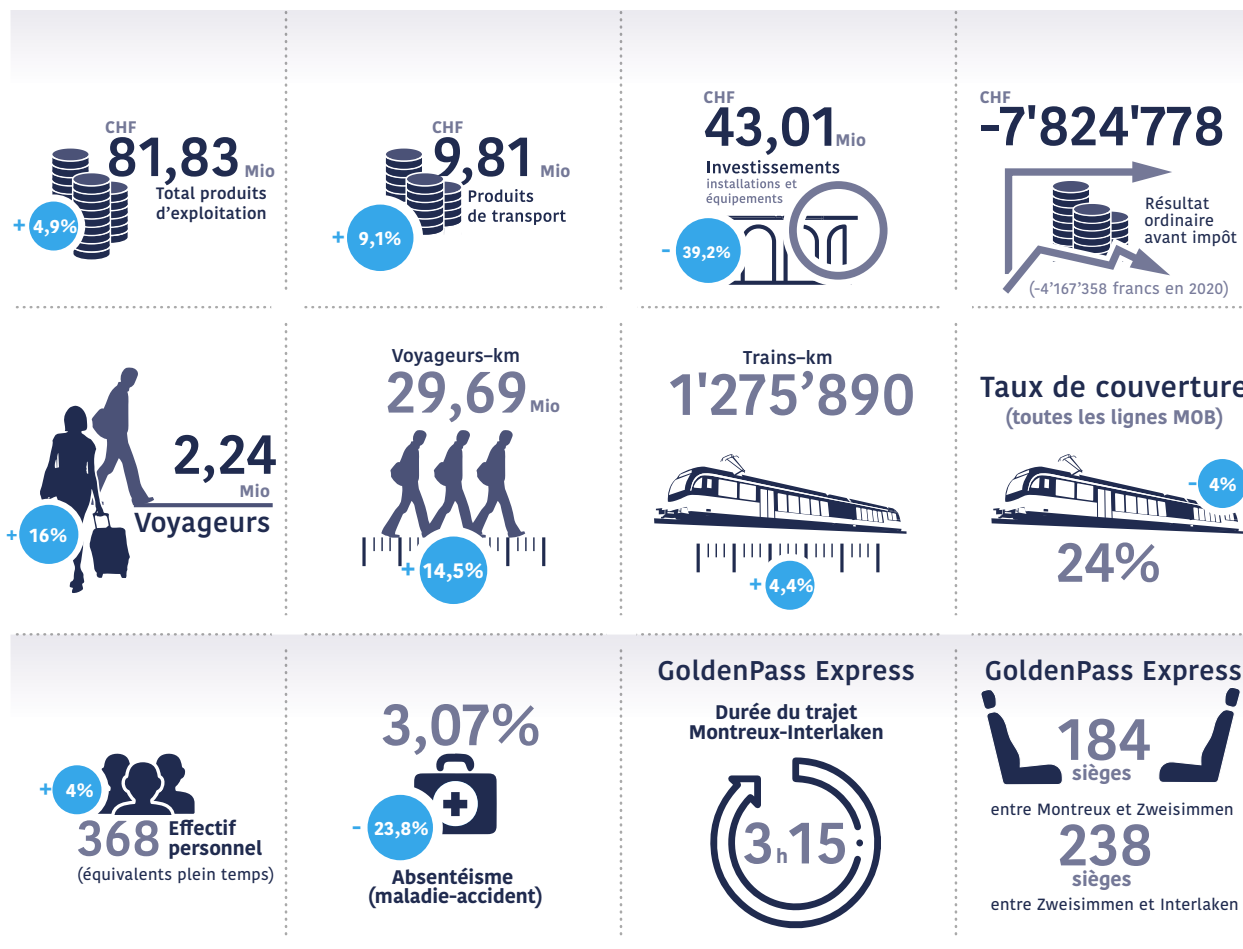
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS



Rapport de gestion

2021

En quelques chiffres



Sommaire

03

Le message du président et du directeur général

04

Au fil des mois

05

2021, année décisive pour le GoldenPass Express

06

Le Conseil d'administration

07

La Direction

09

Infrastructure

11

Matériel roulant

13

Voyageurs

15

Ressources humaines

17

Finances, Informatique, Achats et logistique

19

Marketing

21

Qualité, Sécurité et Environnement (QSE)

22-23

On a parlé de nous

24-44

Rapport de gestion en allemand

La partie strictement financière n'est pas évoquée ici puisqu'elle fait l'objet d'un document séparé.

Impressum

Rédaction – **MOB** | Graphisme – **Actalis SA**

Impression – **Paperforms**

Crédits photographiques: **Actalis SA, Valentin Flauraud, Urs Jossi, Jo Bersier, MOB**

MOB

Rue de la Gare 22 | CP 1426 | 1820 Montreux

Tél. + 41 21 989 81 81 | www.mob.ch

Le message du président et du directeur général

Chères et chers actionnaires,

Ce n'est hélas pas une surprise. En 2021 comme en 2020, le Covid a fortement entravé le bon fonctionnement de notre entreprise. En raison d'un retour très timide de notre clientèle, l'année fut très difficile. Nous y reviendrons. Par chance, un heureux rendez-vous tombe à pic: la mise en service toute prochaine du GoldenPass Express. N'ayons pas peur des mots: le 11 décembre 2022, le MOB vivra un moment historique. Depuis sa naissance, le 17 décembre 1901, notre compagnie a l'audace et l'innovation chevillées au corps. Toujours prête à se lancer dans des projets hors-normes, à prendre des risques, à sortir de sa zone de confort. À croire en ses rêves.

Ce rêve, il prend forme dans les années 1870. En ce temps-là, les projets ferroviaires fleurissent partout en Suisse. Sur la Riviera vaudoise, les pionniers ambitionnent de relier directement la région des lacs de Brienz et de Thoue. Les perspectives économiques sont, il est vrai, extraordinaires. Malgré les échecs et les désillusions, malgré la construction du réseau avec des écartements de voies différents, la flamme ne s'éteint pas. Aujourd'hui, le rêve est devenu réalité. Le GoldenPass Express est là, sous nos yeux. Dessiné par PininFarina, construit par Stadler, il a entamé un long processus de tests et d'homologation. À Zweisimmen, il enjambe comme par magie la barrière que l'on disait infranchissable entre les voies métrique et nor-

male. Le bogie à écartement variable réalisé par les ingénieurs d'Alstom est révolutionnaire. La presse s'enthousiasme et parle d'une prouesse technologique comme il y en a peu dans le monde ferroviaire.

Si le GoldenPass Express sera mis en service en décembre 2022, il voit formellement le jour en 2021. Ce train sera un trait d'union

entre les cultures et les langues, entre la ville et la campagne, entre les lacs et les montagnes. L'implication autour de ce nouveau-né fut telle qu'on en viendrait à oublier les deux années difficiles que nous venons de traverser. En 2020, le Covid a vidé les trains. En 2021, il a été à peine plus clément, empêchant le retour des touristes provenant des marchés lointains.

Foin de défaitisme: le nombre de voyageurs a crû. De 1,93 million en 2020, il est passé à 2,24 millions en 2021 (+16%). Une progression prometteuse, qui laisse augurer un retour à la normale, mais qui n'a pas permis d'éviter un résultat ordinaire négatif (-7'824'778 francs). L'aide publique prévue par la Loi Covid tombera à point nommé. Nous en profitons pour exprimer notre grande reconnaissance à nos commanditaires, cantons et Confédération réunis.

Tournons-nous vers l'avenir. Le GoldenPass Express fait entrer le MOB dans une nouvelle dimension, l'écriture d'un nouveau chapitre de sa grande histoire. Avec l'économie qui redémarre, ce projet est une aubaine.

Enfin, après avoir traversé cette période difficile, nous nous souvenons que pour gérer la pandémie, pour faire circuler les trains, pour préparer la venue du GoldenPass Express, une constante demeure: la qualité et l'engagement sans faille des collaborateurs et des collaboratrices du MOB sur qui nous savons pouvoir compter. Merci!

En 2020, le Covid a vidé les trains. En 2021, il a été à peine plus clément.



Georges Oberson, directeur général
Pierre Rochat, président

Au fil des mois

7 mars



Début des travaux d'assainissement du tunnel des Avants, vieux de 120 ans. Pour limiter les incidences sur le trafic, un nouveau tunnel est construit autour de l'ancien (153 m), depuis l'extérieur. Les trains peuvent ainsi circuler. Un vaste chantier qui doit durer près de deux ans, jusqu'en décembre 2023.

29 mars



Les gares du MOB sont des témoins de l'architecture ferroviaire. Pour préserver ce patrimoine, celle de Chamby est rénovée dans l'esprit qui avait prévalu lors de sa construction, en 1905.

23 avril



La stratégie de la flotte du MOB est sous toit. Elle assurera l'offre de transport pour les trente prochaines années. Le futur s'écrit aujourd'hui. L'achat de matériel neuf a été préféré au refit. L'investissement se situe entre 144 et 177 millions, échelonné de 2022 à 2030.

7 juin



Plus que centenaire, le pont des Pâles (La Tine) doit être remplacé. Il fait l'objet de deux opérations coups de poing de quatre jours: une première pour détruire le vieux pont et le remplacer par un ouvrage provisoire, une seconde pour installer le nouveau pont. Un vrai succès.

1^{er} juillet



L'affaire a été tenue secrète jusqu'au dernier moment. Le 1^{er} juillet, le Conseil fédéral in corpore est monté à bord du train Belle Époque du MOB dans le cadre de sa course d'école. Il a effectué le trajet Montreux – Rossinière en convoi spécial, sous haute surveillance.

13-15 juillet



Les cieux se déchaînent: durant trois jours, infiltrations d'eau, glissements de terrain et inondations mettent à mal nos lignes. Rien ne nous est épargné. Grâce au travail acharné de nos équipes, les lignes sont sécurisées et le trafic se déroule quasi normalement.

16 septembre



Inauguration du centre d'entretien des bogies RailTech, à Villeneuve. Le MOB a joué un rôle crucial dans ce projet. Il réunit neuf entreprises de transport, huit vaudoises et une fribourgeoise.

12 décembre



Après la refonte de l'horaire en décembre 2020, l'heure est à la stabilisation. L'horaire 2022 offre quelques améliorations pour la clientèle, sans révolution.

17 décembre



Le MOB fête ses 120 ans! C'est le 17 décembre 1901, à 6 h 49, que le premier tronçon de la ligne – Montreux – Les Avants – a été mis en service. Lors de cette première « année » d'exploitation – du 17 au 31 décembre 1901 – le MOB a accueilli 4464 voyageurs, mais aussi 3950 bagages et 19 animaux.

31 décembre



Les habitudes changent, le MOB s'adapte. Devant faire face à une chute des recettes, le guichet de la gare de La Lenk ferme. Afin de répondre aux besoins de nos clients, l'accent est toujours mis davantage sur les canaux numériques.

2021, année décisive pour le



**Le 11 décembre 2022, le GoldenPass Express reliera sans changement Montreux à Interlaken.
En 2021, il a franchi de nombreuses étapes. Coup d'œil dans le rétroviseur.**

1^{er} mars

Les quatre premiers bogies à écartement variable d'Alstom ont été assemblés par nos spécialistes dans les ateliers de Planchy, à Bulle. Ils ont ensuite été envoyés à Bussnang, dans les ateliers de Stadler, où ils ont été montés sous les caisses flambant neuves du GoldenPass Express.



15 avril

Ce jour-là, la première voiture (Interface Bsi 293) du GoldenPass Express équipée du bogie à écartement variable a fait son entrée sur le réseau du MOB. Mise sur les rails, elle a effectué ses premiers kilomètres pour rejoindre les ateliers de Chernex.



7 juillet

Les grands débuts sur le réseau à voie normale! De Zweisimmen à Boltigen, les deux voitures sont poussées par la loc du BLS.



28 mai

Dessinée par PininFarina, la voiture pilote donne au train son allure générale. Avec son arrivée à Zweisimmen, on peut se faire une idée de ce que sera le GoldenPass Express. Ce train est magnifique.

30 juillet

Au cœur de l'été, nous entrons de plain-pied dans la phase d'homologation.

12 octobre

La nouvelle identité visuelle du GoldenPass Express est dévoilée. Créé par l'agence Actalis, le nouveau logo puise dans le passé de la compagnie avec l'utilisation des ailes, très présentes dans l'histoire du MOB.

13 octobre

Pour sa première sortie publique, le GoldenPass Express a fait forte impression. Stationnées à la gare d'Interlaken, deux voitures ont été présentées à plus de 400 professionnels du tourisme international dans le cadre du Swiss Travel Mart.

3 décembre

Pour la première fois, le GoldenPass Express a effectué d'une seule traite le trajet sur deux voies différentes entre Gstaad et Interlaken. Présente pour immortaliser le voyage, la RTS réalise un reportage au 19:30.

16 décembre

Le MOB annonce l'achat de quatre voitures à plancher bas, permettant un accès autonome aux personnes en situation de handicap, auprès de l'entreprise suisse Stadler.

Organes de la société

Conseil d'administration



M. Pierre Rochat (1952) | Administrateur de sociétés | **Président** depuis 2010, échéance mandat 2023 | **Président** du Comité de rémunération et de nomination | **Administrateur auprès de:** Garage-Parc Montreux Gare SA (président), Fondation Beau-Site (président), Fondation Hôpitaux de la Riviera en liquidation (président), Fondation Eben-Hézer (président), Les Blanchisseries Générales LBG SA (vice-président), La Cave Vevey-Montreux.



Mme Marianne Messerli (1952) | Conseillère municipale à La Lenk (Sécurité & aspects sociaux) | **Hôtière** | **Vice-Présidente** depuis 2013, échéance mandat 2024 | **Membre** du Comité de rémunération et de nomination | Divers conseils de fondation et associations sociales.



Mme Fabienne Despot (1965) | **Membre** depuis 2019, échéance mandat 2022 | Ing. dipl. chimiste EPFL, co-directrice Société d'étude de l'environnement SA (SEDE) | **Chargée de cours** à l'HEIG-VD | **Représentante** de l'Etat de Vaud | **Comité d'audit** | **Conseillère communale** à Vevey, Juge assesseur à la CDAP | **Administratrice** auprès de la Société d'étude de l'environnement SA (SEDE).



M. Nicolas Grandjean (1971) | Ing. Dipl. EPFZ, consultant en transports publics | **Membre** depuis 2014, échéance mandat 2024 | **Représentant** de la Confédération | **Comité innovation et marketing** et **Comité d'audit** | **Administrateur auprès de:** TMR Transports de Martigny et Régions SA, TBRC Télésiège Buttes - La Robella et Téléskis Chasseron Nord (société coopérative).



M. André Magnin (1966) | Ingénieur cantonal, chef du Service des ponts et chaussées du Canton de Fribourg | **Membre** depuis 2014 | **Représentant** de l'Etat de Fribourg | **Membre** du Comité de rémunération et de nomination | **Président** du Conseil d'établissement du Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier FR-GE-VD (SIERA), **Président** de la Conférence suisse des ingénieurs cantonaux.



M. Rolf Marchand (1968) | **Responsable SAP** auprès de la Direction des travaux publics et des transports du Canton de Berne | **Membre** depuis 2019, échéance mandat 2022 | **Représentant** du Canton de Berne | **Comité innovation et marketing**.



M. François Margot (1953) | **Licence en droit** de l'Université de Lausanne | **Membre** depuis 2015, échéance mandat 2022 | **Président** du Comité d'audit | **Membre** de conseils d'administration, principalement dans la région de Vevey et ses environs, dans les domaines économiques, des transports publics, du tourisme et de la culture. | **Administrateur auprès de:** Caisse d'épargne Riviera, Riviera Finance SA, Transports Montreux-Vevey-Riviera SA (président), Montreux-Vevey Tourisme (président).



M. Charles-André Ramseier (1949) | **Expert tourisme**, ancien Directeur de l'Office du Tourisme du Canton de Vaud | **Membre** depuis 2013, échéance mandat 2024 | **Président** du Comité innovation et marketing | **Administrateur auprès de:** Expert Tourisme à l'Aide Suisse à la Montagne «ASM».

DIRECTEUR
Oberson Georges
depuis 01.03.2011

SECRÉTAIRE HORS CONSEIL
Jeanmonod Alain,
depuis 01.01.2021

ORGANE DE RÉVISION
Mazars SA Lausanne
depuis 22.06.2018

NOMBRE DE SÉANCES: 4 séances du Conseil d'administration
1 atelier d'une demi-journée; 1 séminaire d'une journée; 9 séances des comités; 1 séance du groupe de travail de la DGMR pour la gouvernance (participation du Président).

RÉMUNÉRATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION: CHF 116'900.-
RÉMUNÉRATION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE (MOB + MVR): CHF 1'227'899.-

Direction



Assemblée générale 2021

Cette année encore, point d'Assemblée générale en présence des actionnaires en raison des mesures sanitaires (Ordonnance 2 Covid 19). Elle s'est tenue le 11 juin 2021 à Montreux, au siège du MOB, en présence des administrateurs, du directeur, du secrétaire général et de l'assistante de direction. Un notaire y a également été convié afin de certifier la régularité du déroulement de l'Assemblée et de confirmer la légitimité du dépouillement du scrutin. Comme en 2020, les actionnaires ont pu exercer leurs droits de vote par correspondance. Les votes valides ont représenté 1'954'180 actions nominatives de CHF 10.-, donnant droit à 1'954'180 voix, soit

les 94,46% du capital-actions (CHF 20'687'570.-). Le rapport de gestion, les comptes annuels et les comptes consolidés 2020 ont tous été approuvés. La réserve générale s'est vu attribuer CHF 18'330.-. CHF 764'938.- ont été prélevés de la réserve pour pertes futures Infrastructure et CHF 2'752'064.- de la réserve pour pertes futures trafic voyageurs. Le report à compte nouveau du bénéfice ressortant du bilan s'élève désormais à CHF 7'151'734.-. L'Assemblée générale a réélu Mme Marianne Messerli et M. Nicolas Grandjean. M. Charles-André Ramseier a également été réélu à la faveur d'une dérogation à l'article 18.3 des statuts fixant un âge limite de 70 ans pour être élu.

Collection: Charles-Maurice Emery



▲ Gare de Chamby avant-après



▼ Tunnel des Avants avant-après



▼ Renouvellement du pont des Pâles



Infrastructure

LES HIGHLIGHTS

Renouvellement du pont des Pâles. Une centaine d'années: c'est, approximativement, la durée de vie d'un ouvrage d'art comme un pont ou un tunnel. Autant dire que le MOB est en plein renouvellement de son infrastructure. Construit au début du siècle dernier, à la création de la ligne, le pont des Pâles (La Tine) a fait son temps. En septembre, il a été démolli et remplacé par un ouvrage provisoire, un des plus longs du genre dans l'histoire de la compagnie. Début novembre, le pont définitif a été posé. Un succès. Ce chantier millimétré a eu un impact mineur sur le trafic ferroviaire.

Assainissement du tunnel des

Avants. Un autre chantier de taille a été lancé en 2021, celui du tunnel des Avants, vieux de 120 ans. Comment assainir cet ouvrage sans entraver la circulation des trains pendant de longs mois? Une méthode originale a permis de résoudre l'équation. Elle consiste à construire le nouveau tunnel depuis l'extérieur autour de l'ancien, qui est ensuite démoli.

Énergie. Soucieux de l'environnement, le MOB privilégie les solutions durables. Le toit du bâtiment Jornayaz, à Château-d'Œx, a été coiffé de 90 panneaux photovoltaïques (153 m²). En 2021, ils ont produit environ 35 MWh, ce qui correspond à la consommation de dix ménages de quatre personnes, mais aussi près de 30 tonnes d'émissions de CO₂ évitées. Cette énergie sert à alimenter certaines de nos installations ferroviaires, comme l'éclairage du passage inférieur et des quais. À l'avenir, le MOB analysera systématiquement l'opportunité d'installer des panneaux solaires dans ses projets de construction et de rénovation. Cela va dans le sens de la Charte de notre entreprise et également de la Stratégie énergétique 2050 des transports publics.

Patrick Vianin,
responsable Infrastructure,
membre de la Direction



Erigé en 1903, le bâtiment de la gare de Chamby a été rénové dans un souci de préservation du patrimoine.

Chamby. Les gares sont des témoins de l'architecture ferroviaire, à l'image de celle de Chamby. Erigée en 1903, elle a été rénovée dans un souci de préservation du patrimoine, conservant ainsi son âme d'antan.

LE GOLDENPASS EXPRESS

L'écartement variable n'est pas seulement un défi pour le matériel roulant, mais aussi pour le domaine Infrastructure. Le processus nécessite en effet deux rampes d'écartement à la gare de Zweisimmen. En 2022, les différentes étapes de l'homologation seront franchies en étroite collaboration avec le BLS. Il restera ensuite à construire la deuxième rampe. La mise en service du GoldenPass Express a aussi de nombreuses implications en termes d'organisation interne,

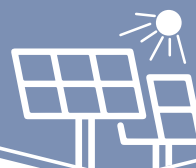
afin que tout soit prêt le 11 décembre 2022 pour l'arrivée du nouveau train.

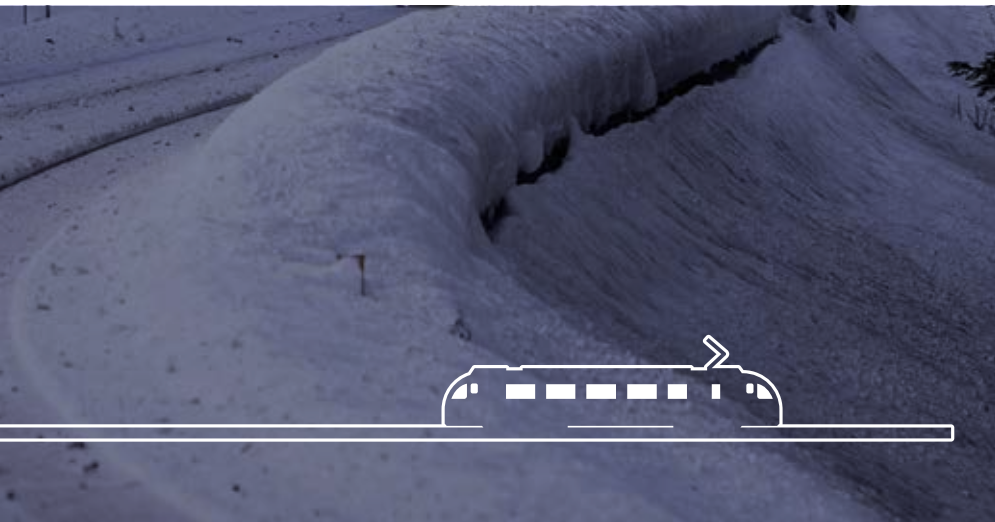
LES DÉFIS

Le temps est aux assainissements et aux rénovations. Les besoins en matière d'infrastructures seront proposés aux commanditaires dans le cadre de la future Convention de prestations (2025-2028). L'année 2022 sera également marquée par la fin de la rénovation du tunnel des Avants avec une interruption de trafic de trois semaines en novembre, lors de laquelle nous profiterons de réaliser d'autres travaux de maintenance sur ce tronçon. Enfin, le nouvel outil de gestion Zedas (commun aux domaines Matériel roulant, Voyageurs et Infrastructure) poursuivra son déploiement. Il s'agit de gagner en efficacité avec un programme qui rend indispensables les synergies internes, tout en facilitant les échanges avec les autres compagnies de transport.

153 m²

Le toit du bâtiment Jornayaz de Château-d'Œx a été coiffé de 90 panneaux photovoltaïques.





Matériel roulant

LES HIGHLIGHTS

Performances ferroviaires. Le domaine Matériel Roulant s'est doté d'un nouvel indicateur permettant d'évaluer les performances ferroviaires de la flotte. Des données très utiles pour déterminer la disponibilité et la fiabilité des véhicules. Mais aussi pour répertorier les pannes, afin de cerner les problèmes

et de leur trouver une solution. On apprend également que si l'on additionne la distance parcourue par tous les véhicules en une année, on obtient le chiffre spectaculaire de 4,5 millions de kilomètres. Soit six allers et retours entre la Terre et la Lune. La flotte du MOB ne chôme pas.

Vers un changement de tension.

Pour atteindre les objectifs de la Stratégie énergétique 2050 des transports publics, le MOB a pris le taureau par les cornes. Une étude menée en 2021

a permis de déterminer la tension électrique idéale pour notre futur matériel roulant. Actuellement située à 900 volts, elle se situera à 1500. Une augmentation de tension qui, étrangement, va rimer avec des économies d'énergie. Explication: avec une tension de 1500 volts, nous pourrions récupérer davantage d'énergie grâce aux freinages électriques. On parle ici de l'horizon 2040, quand la flotte actuelle arrivera en fin de vie.

Une étude sur l'hydrogène. Toujours au chapitre énergétique, le MOB a mené une étude sur une énergie très en vogue: l'hydrogène. Avec l'aide de l'équipe Green Mobility d'Alstom, nous avons analysé la possibilité de développer des trains hybrides. Il s'agirait par exemple d'alimenter les trains avec l'électricité sur certains tronçons et avec l'hydrogène sur d'autres,

grâce à un module embarqué. L'hydrogène pourrait aussi être intéressant pour faire fonctionner des trains de service de manière indépendante, hors tension électrique.

Nouvelles compétences. La soudure ferroviaire est soumise à une certification poussée. Lors de son renouvellement, en 2021, elle accorde aux collaborateurs du domaine Matériel Roulant un champ d'action étendu au Centre Romand d'entretien des bogies de RailTech, à Villeneuve.

Avec une tension de 1500 volts à l'avenir, nous pourrions récupérer l'énergie grâce à des freinages électriques.

LE GOLDENPASS EXPRESS

L'année a été particulièrement riche avec l'arrivée des nouveaux trains fabriqués par Stadler (*lire en page 5*). Il a été décidé que la maintenance se ferait à l'interne. Un défi organisationnel qui nécessitera un esprit d'innovation. En effet, le bogie à écartement variable «n'existe pas»

et toutes les prescriptions de maintenance ont été créées sur la base d'analyses de risques. Leur contenu sera validé ensuite par un monitoring serré des bogies en exploitation. Compliqué, certes, mais passionnant!

LES DÉFIS

Maintenance 2040. La mise en place de la maintenance modulaire par composants va devenir toujours plus concrète. Si 2040 paraît lointain, cela nécessitera de nombreuses adaptations, en particulier sur les sites eux-mêmes. Pour la gestion de toutes les opérations de maintenance, nous bénéficierons d'un nouveau système Zedas, commun à toute l'entreprise.

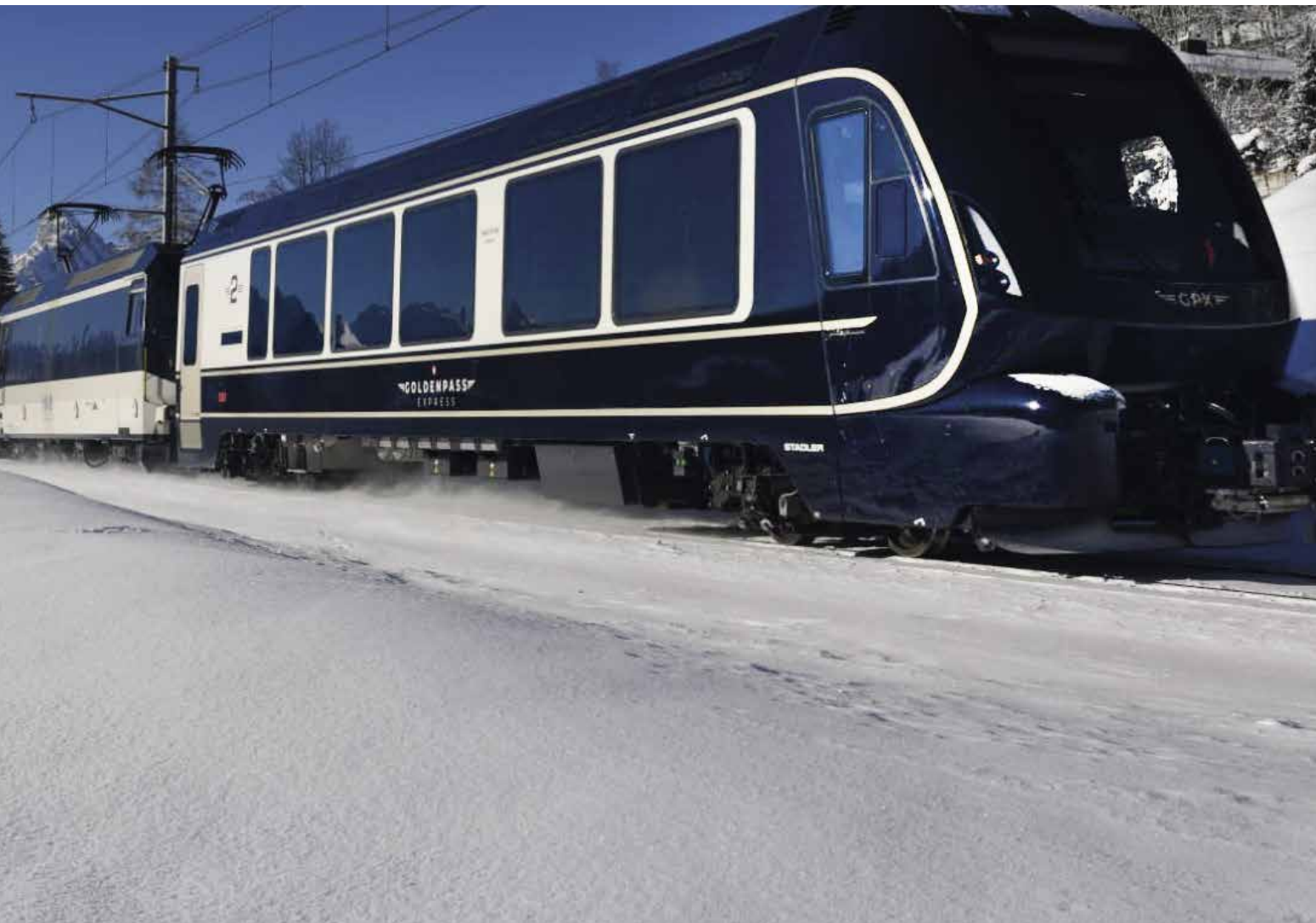
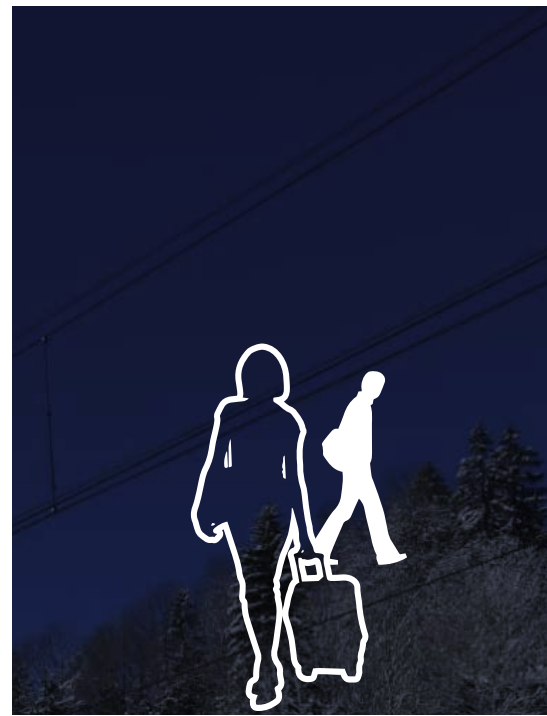
Charles Runge,
responsable Matériel roulant,
membre de la Direction



4,5 mio

Le nombre de kilomètres parcourus si l'on additionne la distance effectuée par tous les véhicules du MOB en une année.





Voyageurs

LES HIGHLIGHTS

Stratégie de distribution. Comment nos clients achètent-ils leurs titres de transport? Quels sont leurs besoins? Comment doit-on les servir? Toutes ces questions sont à la base de la réflexion qui a été initiée en 2021 sur la nouvelle stratégie de distribution. L'avenir, on le sait, s'écrira avec les outils digitaux. Un point central, tant les habitudes d'achat ont évolué. Mais une compagnie à vocation touristique doit aussi mettre l'accent sur un accueil et un service adaptés aux différents besoins de ses clients.

Stratégie de la flotte. Propriétaire du matériel roulant, le domaine Voyageurs a planché sur les besoins en voitures et matériel de traction voyageurs à l'horizon 2030. La stratégie de la flotte a pour objectif d'assurer l'offre de transport pour les trente prochaines années. Le MOB a décidé d'opter pour du matériel neuf et de renoncer à une stratégie de refit de matériel ancien. Cette uniformisation de la flotte amènera notamment une cohérence au niveau du service à bord, du respect des normes, de la planification financière, ainsi que de l'harmonisation des compositions. Les achats, devisés entre 144 et 177 millions selon les options, seront échelonnés entre 2025 et 2030.

Horaire 2021. Lors de sa première année d'exploitation, le nouvel horaire cadencé a fait ses preuves avec sa cadence stricte qui permet la desserte de tous les arrêts chaque heure à la même minute. Quelques adaptations auront lieu sur les années suivantes. Cette trame horaire a aussi été conçue pour intégrer dès le 11 décembre 2022 le GoldenPass Express.

Réorganisation interne. Nouveaux besoins, nouvelles structures. Le secteur Voyageurs se renforce avec la création d'un service de planification de l'offre, qui voit l'arrivée d'un

Nous devons être toujours davantage tournés vers un accueil et un service de qualité, avec du matériel roulant fiable.

spécialiste horaire. Les rôles sont précisés entre les tâches de planification et les tâches opérationnelles, tant au niveau de la production que de la distribution.

Effet du Covid. La pandémie a privé le MOB de très nombreux voyageurs, en particulier ceux qui viennent des marchés lointains. Si l'année 2021 a été meilleure que la précédente (+16%), on reste encore loin des chiffres atteints en 2019 (-13,2%). Une note positive: en ces temps difficiles, notre personnel a été admirable de flexibilité et de disponibilité.

Concept de transport inclus dans la carte de séjour. En partenariat avec la promotion touristique de Gstaad, Zweisimmen et La Lenk, un nouveau concept permet aux voyageurs de librement circuler avec les transports publics dans le Saanenland et le Simmental, durant la saison chaude.

LE GOLDENPASS EXPRESS

Le lancement du GoldenPass Express s'accompagne d'un important travail de planification. Sur la base de l'horaire, les rotations du matériel roulant et la planification des ressources en personnel sont pensés pour nos voyageurs. Ce sont des processus intégrés entre tous les services de l'entreprise, qui doivent notamment permettre d'assurer la prise en charge des clients en cas de retard ou de perturbation.

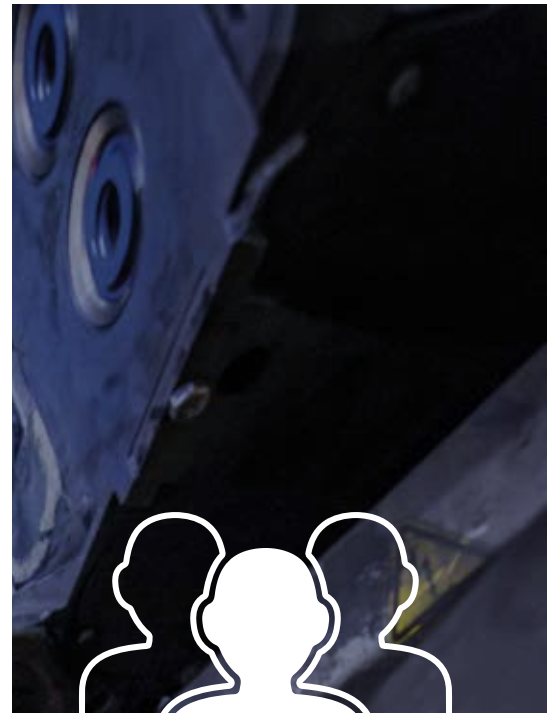
LES DÉFIS

Avec le lancement du GoldenPass Express, la mise en œuvre de la stratégie de distribution et un renforcement de l'accueil constitueront les défis de 2022. Une autre étape importante sera de trouver une alternative à la fin de vie des distributeurs de billets d'ici à 2023.



Vincent Brodard,
responsable Voyageurs,
membre de la Direction





Ressources Humaines

LES HIGHLIGHTS

L'impact du Covid. En 2021, le taux d'absence a été exceptionnellement peu élevé avec 3,07%, soit le plus bas de ces dernières années. Le plus étonnant est que ce résultat intervient en pleine pandémie. Notre personnel a été solidaire, fidèle au poste, avec un sens du devoir inébranlable. Lors de l'exercice écoulé, 33 collaborateurs ont été atteints du Covid, tandis que 19 ont fait l'objet d'une quarantaine. Grâce à l'effort de chacun d'entre eux, l'offre de transport a pu être assurée à près des 100% avec seulement quelques trains supprimés en raison d'absences dues au Covid. L'entreprise est heureuse et fière d'avoir pu assurer les 100% du salaire de tous les collaborateurs, y compris de ceux qui ont fait l'objet de Réduction de l'horaire de travail (RHT). Rappelons que le MOB a pris à sa charge les 20% non couverts.

Accidents. La période du Covid a été marquée par une activité sociale limitée. Cela s'est traduit par un recul des accidents non-professionnels. On note cependant une légère hausse des accidents professionnels: il s'en est produit 16 en 2021 contre 11 en 2020. Ce chiffre reste bas quand bien même un accident est toujours de trop.

Le Covid a créé une surcharge administrative importante pour le service RH

Caisse de pension. Grâce aux bonnes performances des placements, notre caisse de pension affiche une excellente santé. Au 31 décembre 2021, le taux de couverture s'élevait à 109,6%. Un résultat très réjouissant qui a permis au MOB d'augmenter l'épargne de vieillesse de chaque assuré de 1% dès le 1^{er} janvier 2022. Nous nous éloignons de la période où une cotisation d'assainissement était nécessaire.

Charge administrative supplémentaire. Si l'économie a tourné au ralenti durant deux ans, le service des Ressources humaines n'a pas chômé. Le Covid a en effet créé une charge administrative supplémentaire importante, parfaitement maîtrisée par

l'équipe en place.

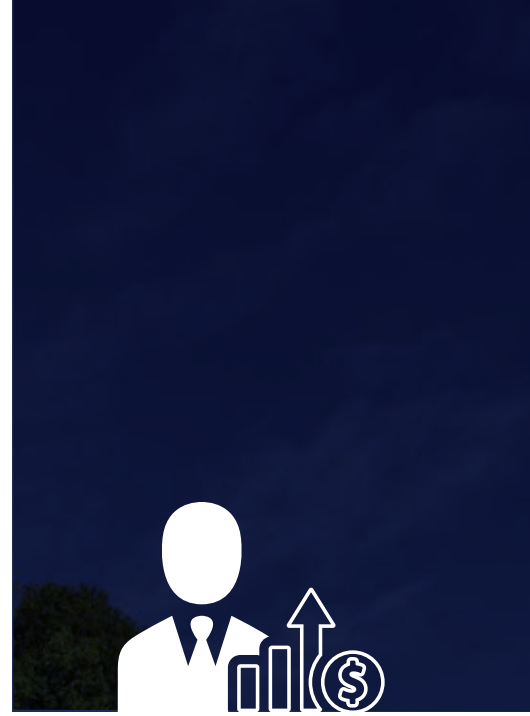
LES DÉFIS

Logiciel. En fin de cycle, notre système de gestion des absences sera remplacé par un nouveau logiciel en 2022.

Post-Covid. D'une manière plus générale, le service des Ressources humaines devra être proactif face aux effets de l'après-Covid après deux ans de pandémie. De l'avis des spécialistes de la santé, cela peut générer des effets psychosociaux, auxquels le MOB se doit d'être attentif.

Rachel Schneck,
responsable Ressources
humaines,
membre de la Direction





Finances, Informatique, Achats et Logistique

LES HIGHLIGHTS

Concept d'achat validé. Le concept d'achat regroupe plusieurs mesures à mettre en œuvre au sein du MOB. Pour les domaines, une professionnalisation des acquisitions permettra de standardiser les articles et de proposer les meilleurs équipements en fonction du besoin défini (qualité, durabilité, cycle de vie). Cette nouvelle approche, déjà en déploiement dans plusieurs domaines, est nécessaire pour une meilleure maîtrise des besoins et des solutions techniques. En 2021, le service Achats et logistique a traité les 45% du volume total des achats de l'entreprise. Un chiffre qui va augmenter avec le temps, en privilégiant les achats stratégiques. Pour situer l'importance de ce dossier, l'entreprise effectue chaque année quelque 8000 commandes auprès de 1600 fournisseurs pour un volume avoisinant les 70 millions de francs.

Digitalisation de l'entreprise. Centralisation, uniformisation, digitalisation et efficacité: tels sont les maîtres-mots du programme Agile. Le déploiement de l'ERP (Entreprise Resource Planning) se poursuit. Après les modules des domaines Ressources humaines et Finances, nous intégrons les achats, la logistique et la gestion de la relation client (CRM). Ce dernier est un outil essentiel pour le service Marketing et dans le futur pour le domaine Voyageurs.

Gestion des maintenances de l'Infrastructure et du Matériel roulant. Lors d'un processus d'appel d'offres international, l'entreprise a décidé d'acquérir le logiciel Zedas Asset, référence sur le marché ferroviaire européen et déjà en service dans plusieurs entreprises de transport en

Objectifs du concept d'achat: améliorer les marges et optimiser les coûts et les conditions d'acquisition.

Suisse. Les domaines Infrastructure et Matériel roulant pourront, dès 2023, s'appuyer sur un programme commun, standardisé et parfaitement intégré dans notre architecture IT.

Covid. Deux ans de pandémie ont mis notre système informatique à l'épreuve, la plupart des collaborateurs se retrouvant du jour au lendemain en télétravail. Quelle satisfaction de constater que nos outils sont parfaitement adaptés, avec un accès simple et rapide à tous les serveurs. Depuis mars 2020, de nombreuses habitudes ont changé. L'utilisation de Teams s'est généralisée pour communiquer, partager des documents et les travailler en commun.

LE GOLDENPASS EXPRESS

La décision d'effectuer à l'interne la maintenance du GoldenPass Express a des implications importantes pour

le département Approvisionnement et Logistique (AL). Son challenge est d'assurer la mise à disposition du matériel et des composants nécessaires à l'entretien des véhicules, permettant d'industrialiser le processus de maintenance.

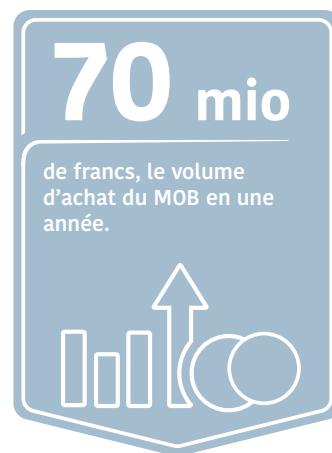
LES DÉFIS

Le déploiement du concept d'achat se poursuit. L'objectif est de passer à une validation au début du processus, au moment de la commande plutôt qu'au moment de la facturation. Ce changement permettra une meilleure anticipation des montants engagés et, corollaire, une meilleure gestion des liquidités.

La partie strictement financière n'est volontairement pas évoquée ici puisqu'elle fait l'objet d'un document séparé.



Nicolas Rérat, responsable
Finances, Informatique et Achats et
Logistique, membre de la Direction



▼ ▼ Le GoldenPass Express a été présenté à près de 450 professionnels du tourisme mondial.



Marketing

LES HIGHLIGHTS

Présentation du GoldenPass Express. Quel accueil! Pour sa première sortie publique, le GoldenPass Express a fait fort. Présenté à la gare d'Interlaken Ost dans le cadre du Swiss Travel Mart, le futur fleuron de la flotte du MOB a suscité l'enthousiasme. Près de 450 professionnels du tourisme international l'ont découvert avec curiosité et émerveillement. Tous se réjouissent du lancement d'un tel produit, surtout dans le contexte économique actuel.

Création du webshop. Aujourd'hui, la vente en ligne est devenue incontournable. Afin de suivre cette évolution, le MOB développe activement ses outils numériques. En 2021, une avancée notable a été réalisée avec la mise en place du webshop. En quelques clics, le client peut acheter son sésame pour le Train du chocolat, la Maison du Père Noël ou pour des offres combinées (train et repas) aux Pléiades ou aux Rochers-de-Naye. Le succès ne s'est pas fait attendre avec une utilisation croissante de ce canal.

Stratégie digitale. Pour la vente, mais aussi pour la promotion, le futur sera numérique ou ne sera pas. En 2021, la stratégie digitale du MOB a été élaborée, finalisée, validée et appliquée. Au tâtonnement du passé succède une utilisation plus professionnelle et réfléchie des médias sociaux comme Facebook, Instagram ou LinkedIn. La stratégie digitale s'inscrit dans celle, plus générale, du marketing.

L'impact du Covid. Si la pandémie a freiné la marche des affaires, nous avons amorcé un retour timide de nos clients. Les

groupes sont les grands absents de l'année écoulée, mais, heureusement, la clientèle suisse a répondu présent. Supprimées en 2020, plusieurs offres ont à nouveau pu être proposées à nos clients. Ce fut notamment le cas de la Maison de Noël, qui a attiré 19'000 personnes aux Rochers-de-Naye entre novembre et décembre.

Le département Marketing met beaucoup d'énergie pour faire du trajet entre Montreux et Interlaken une expérience inoubliable.

LE GOLDENPASS EXPRESS

Le département Marketing met beaucoup d'énergie pour faire du trajet entre Montreux et Interlaken une expérience inoubliable. Il a aussi travaillé à l'esthétique du train. Le GoldenPass Express bénéficie ainsi d'une nouvelle identité visuelle. Ce travail a été réalisé par l'agence Actalis, déjà auteure des logos du MOB et de MVR. Le logo puise des éléments dans le passé de la compagnie avec l'utilisation

des ailes, très présentes dans l'histoire du MOB. Quant aux couleurs, elles s'inspirent de celles des grands express européens du XIX^e siècle. Epuré et intemporel, le logo se décline facilement sur différents supports.

LE DÉFI

La transition numérique est loin d'être terminée. Le webshop et le site internet feront l'objet de nombreuses adaptations, ceci pour s'adapter aux besoins de nos clients. De nouveaux modes de paiement seront possibles. Autre défi à relever, bien sûr, le GoldenPass Express. Le concept de restauration à bord doit être mis en œuvre.

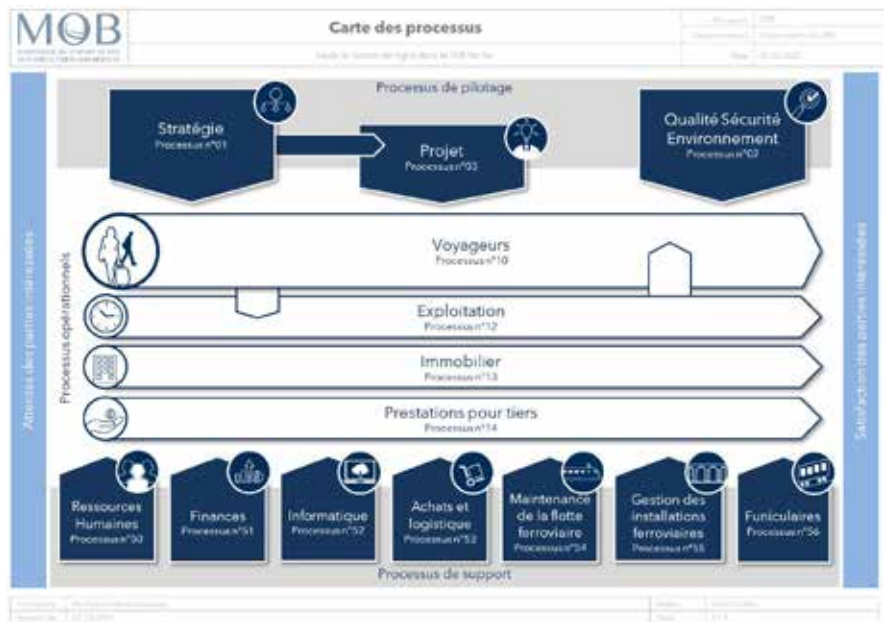


Frédéric Delachaux,
responsable Marketing

450

Le nombre de professionnels du tourisme international qui ont découvert le GoldenPass Express avec curiosité et émerveillement.

GOLDENPASS
EXPRESS



▲ La carte des processus.



Qualité, Sécurité et Environnement (QSE)

LES HIGHLIGHTS

Constitution de l'équipe. Le centre de compétence Qualité, sécurité et environnement s'est mis en action le 1^{er} janvier 2021. Il se compose, en plus du responsable, d'une spécialiste qualité et environnement, d'un spécialiste de la sécurité au travail et de la protection de la santé, d'un coordinateur de formation, ainsi que de deux assistantes. Il doit encore être rejoint, début 2022, par un spécialiste en protection incendie et sûreté.

Rédaction du processus. Décrire l'organisation de l'entreprise, déterminer qui fait quoi: c'est à ce travail titanesque que s'attelle l'équipe du QSE en accompagnant les services concernés. La rédaction du processus, des sous-processus et des procédures a beaucoup avancé. L'objectif est de pérenniser le fonctionnement de l'entreprise. Car quand un collaborateur s'en va, son savoir-faire part avec lui. Le processus, lui, persiste et est transmis au personnel. Repartir à zéro, c'est aussi l'occasion de gagner en simplification et en clarté. Le département QSE s'est ainsi attaché à réduire le nombre de processus de 115 à 14. Au final, le Système de management intégré (SMI), qui réunit toutes ces informations, devient la bible de l'entreprise.

Mesures concrètes. Le travail du QSE vise, bien évidemment, à des améliorations concrètes. En 2021, ce n'est pas le travail qui a manqué. Le centre de compétence QSE a géré 39 au-

ditions, contrôles et revues, traité 582 incidents en tous genres (réclamations, presque-accidents, accidents, non-conformités, etc.) et généré 2200 mesures.

Sécurité. Lors du renouvellement de l'agrément et des certificats de sécurité, le MOB a reçu un bon accueil de la part de l'Office fédéral des transports (OFT). Grâce à cela, nous bénéficierons de la durée de validité maximale, à savoir cinq ans.

LE GOLDENPASS EXPRESS

Qui dit nouveau train, dit nouvelles exigences. C'est le cas pour le matériel roulant pour ce qui est des Entités chargées de la maintenance (ECM). Le GoldenPass Express devra être intégré afin d'être conforme au certificat européen (UE 2019/779).

LE DÉFI

Le travail de description des processus et des mesures qui en découlent doit se poursuivre. Avec, pour objectif, que cela débouche sur les applications les plus concrètes possible.

Le Système de management intégré (SMI) devient la bible de l'entreprise.



Cédric Giller,
responsable QSE



On a parlé de nous

**EISENBAHN
KURIER**
VORZEIT UND MODELL

Die Idee, die Gemüter Beginn Ostschweiz und den Thuner- und Bernersee miteinander zu verbinden, entstand bereits 1873. Schon da gab es Pläne, die drei großen Industrieregionen eng zu verknüpfen. Letztlich wurde diese Verbindung mit der Eisenbahn realisiert, allerdings mit Strecken in unterschiedlichen Spurweiten. Denn zwischen Montreux und Zweisimmen ändert Zugspalten sich mittels Metergauge auf der Strecke der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) ein, während zwischen Zweisimmen und Interlaken eine Normalspurverbindung besteht.

スイスの前面展望車の紹介された、MOB鉄道の新しい軌道を現した。海外の鉄道専門誌で現した。海外の鉄道専門誌で現した。海外の鉄道専門誌で現した。

Jetzt wird umgespurt Neuer GoldenPass-Express Montreux - Interlaken

Die erste Fahrt vom GoldenPass-Express über 2001 Spurweiten fand am 1. Dezember 2021 statt. Seit Sommer 2022 schließt der MOB den Schweizer Alpen 192 nach Zweisimmen.

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn ist für ihre Panoramawagen bekannt. Ab Dezember wird das Unternehmen mit neuem Wagenmaterial über den bisherigen Endpunkt hinaus bis Interlaken verkehren. In Zweisimmen werden die Schmalspurzüge dabei künftig während der Fahrt auf 1.435 mm umgespurt!



GoldenPass Express en resa över språk- och spårviddsgräns

Utför MOB:s förstklassiga vagnar växer de druvor som sedermera skall serveras i glasen ombord.

Text: Mattias Väversund Foto (där ej annat anges): MOB

DET SCHWEZISKA JÄRNVÄGSSÄMÅLET la Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland Bernois (MOB) har sin förvaltningsort och utgångspunkt vackert belägen vid kanten av Genève's östra del. Språkintresserade läsare noterar möjligen att till skillnad från många andra järnvägar i Alporna står B alltså inte för "Bahn": här

ATT ENBAJDA SINÄ RESENÄRER hög standard har tidigare varit en viktig del av bolagets affärsidé. Tidigt myntades begreppet "Golden Pass Route" marknadsföringen. År 1931 anskaffades fyra förstklassiga Pullmanvagnar för trafik av la Compagnie internationale des Wagons-Lits. Det var också dessa vagnar som

Actualité / International

Suisse: de la voie métrique à la voie normale sans changer de train, un défi

Le 27 janvier 2022, le MOB a présenté en avance un prototype d'une voiture-pilote destinée au changement de 1000 mm à 1435 mm et inversement, un événement qui est l'histoire du rail en Suisse, voire dans le monde.

**Rail
PASSION**

Le 27 janvier 2022, le MOB a présenté en avance un prototype d'une voiture-pilote destinée au changement de 1000 mm à 1435 mm et inversement, un événement qui est l'histoire du rail en Suisse, voire dans le monde.

PAR LUC L...

SWITZERLAND Gauge-changing

Gauge-changing SWI

GoldenPass Express launch postponed to 2022

Following uncertainty in the tourism and travel market caused by the pandemic, Montreux-Berner Oberland-Bahn has decided to delay the launch of its long-planned Montreux-Interlaken GoldenPass Express service using gauge-changing stock until December 11 2022. MOB also reports that Covid-related problems have further delayed the manufacturing and supply of the rolling stock and variable-gauge bogies.

Although the first nine of 19 new coaches being built specifically for the through service had been completed and delivered by the beginning of March, MOB's analysis of the market led it to postpone the launch beyond the previously planned date of June 13 2021. The railway had originally hoped to launch the through service at the end of 2018, but delays in securing funding for the SIV700s scheme meant that the financial package involving the canton of Bern was not finalised until February



Gauge changers have been installed on two tracks at Zweisimmen.

After repeated delays, Montreux-Oberland-Bahn has chosen to further postpone the start date for its gauge-changing GoldenPass Express panoramic trains between Montreux and Interlaken to December 11 2022.

**RAILWAY
INTERNATIONAL**



The tracks with gauge changers have a consumable power supply that can be switched between the 900 V DC used by MOB and the 15 kV 16.7 Hz supply used by the Swiss Federal Railways.

Each set of 19 new gauge-changing bogies assigned to the GoldenPass Express service.

At one end of each set will be a Type A set driving trailer with 29 seats arranged 2+1. Nine notable seats at the cab end will occupy the Prestige class saloon; the remaining 20 seats will be in the Standard class.

trailer will be a further 19 seats in the Standard class.

'ECHO

MAGAZINE

Gstaad est à deux pas – ou presque – du lac Léman grâce au MOB (Montreux-Oberland bernois). En moins de deux heures d'une montée tranquille dans un paysage vallonné coupé d'à-pic vertigineux, les premiers contreforts de l'Oberland bernois s'offrent au regard émerveillé. Dépaysement garanti!

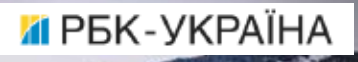


Il est à peine 10h en ce matin de début juillet et le GoldenPass MOB (Montreux-Oberland bernois) Belle Epoque est loin d'être pris d'assaut par les touristes. Pas de valises qui vous roulent sur les pieds, pas d'appareils photo ou de Smartphones qui vous cachent les montagnes environnantes, à commencer par la Dent de Jaman, passage stratégique entre les cantons de Vaud et de Fribourg. Et pas de groupes de visiteurs étrangers curieux et pressés. L'effervescence estivale n'est pas de mise, le quai de la gare de Montreux conserve son calme. Étonnant? «Avec la Covid, l'année

En haut: Le Belle Epoque en route pour le Gessenay. En médaillon: L'intérieur en première classe ressemble plus à un salon qu'à un train.



ла еще в 1873 году. Но камнем преткновения всегда было то, что вдоль этих маршрутов проложены пути разной ширины. И путешественникам всегда приходилось выходить и пересаживаться.



スイス MOB鉄道 軌間可変式 ノラマ車両 登場

梓 岳志



▶軌間可変車はすべて付随車で、ブッシュ運転となる。先頭車の前半分がPrestigeクラス。
©MOB-GoldenPass

本誌、通巻700号の特集でスイスの前面展望車の紹介(7月号51ページ)の最後でふれた。MOB鉄道の新しい軌間可変式ノラマ車両が姿を現した。海外の鉄道専門誌サイトでは、実際の軌間可変の動画も確認できるので、ここでは、実際の軌間可変機構の概略をご紹介します。

では、新たな車両と軌間可変機構からスイス中部のルツェルン、スイス西部のモントルーからスイス中部のルツェルン間は、スイスを代表する山岳風景が展開する「ゴールデンパスルート」として有名だが、両端がメーターゲージ、中間のインターラーケンからツヴァイジンメン間のみ標準軌で、電化方式も異なるために直通列車の運転ができなかった。とくに、西側のモントルーとツヴァイジンメン間



Un train de rêve
Malgré le raccourcissement de la rame et la suppression de la classe Prestige surélevée et dotée de fauteuils inclinables, n'échappera aux amateurs de panorama alpin! Dans ce wagon, la place remplacera le service du défunt wagon-restauration développé par Innova Design Team, est réhaussé d'un style légendaire styliste italien (Fig. 5).

