

MOB

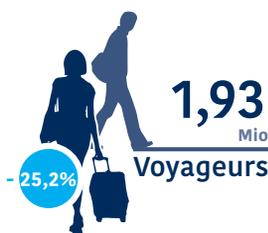
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

A photograph of a cleaning staff member in an orange uniform and a blue face mask, working in a train carriage. The staff member is leaning over a table, holding a spray bottle and a cloth. The carriage has ornate wood paneling, green patterned seats, and a window with a view of the outside. A 'WC' sign is visible on the wall above the staff member.

Rapport de gestion

2020

En quelques chiffres



Sommaire

03

Le message du Président et du Directeur général

04

Au fil des mois

05

Chronologie d'une année de folie

06

Le Conseil d'administration

07

La Direction

09

Voyageurs

11

Infrastructure

13

Ressources humaines

15

Matériel roulant

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 et Valentin Flauraud.**

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,

Les crises révèlent; elles nous montrent tels que nous sommes, sans fard. La pandémie de Covid, qui a frappé le MOB de plein fouet, comme tout le monde, a révélé une entreprise saine, forte dans l'adversité, solidaire.

Comme toujours, on peut voir le train à moitié vide ou à moitié plein. A moitié vide, d'abord; constatant sans surprise combien 2020 fut très difficile sur le plan économique. Après un exercice 2019 record, les recettes de transport ont dégringolé: de 15,65 millions de francs, elles se sont établies à 8,99 millions, soit une baisse de plus de 6,6 millions (-42,5%). En avril, au plus fort de la crise, le MOB a même essuyé une diminution de fréquentation de 84%! On se souviendra tous de cette ambiance si particulière, des quais vides, des trains abandonnés, des guichets fermés. Le plan d'économies prestement mis en place par la Direction a permis de réduire la voilure. Il n'y avait de toute manière pas grand-chose d'autre à faire. Les consignes impliquaient, dans le même temps, de faire circuler les trains malgré tout, tout en dissuadant notre clientèle de les utiliser. L'avenir n'est cependant pas menacé. Pour combler la perte, le MOB puisera dans ses réserves et bénéficiera du soutien de la Confédération et des cantons.

**Comme toujours,
on peut voir
le train
à moitié vide
ou à moitié plein.**

La pandémie a aussi montré à quel point les touristes sont essentiels à la pérennité de nos lignes. Elle nous a conforté dans l'idée que la stratégie déployée touche en plein dans le mille. Avec le Goldenpass Express (GPX), nous bénéficierons d'un produit touristique exceptionnel, qui reliera trois pôles

majeurs: Montreux, Gstaad et Interlaken. Il faudra juste s'armer d'un peu de patience. En raison des effets de la pandémie, nous avons été contraints de repousser sa mise en service au 11 décembre 2022. Une décision par ailleurs très bien comprise.

A moitié plein ensuite; pour adresser des louanges méritées à nos collaborateurs, toujours fidèles au poste malgré le risque sanitaire. Les chiffres ne mentent pas: avec 4%, le

taux d'absentéisme est inférieur à celui de 2019. Comme le personnel soignant notamment, très applaudi, nos collaborateurs ont fait tourner le pays. Rendons-leur hommage, tout en remerciant aussi la Confédération et les cantons qui nous conservent leur soutien indéfectible, malgré la crise, en maintenant intégralement leurs prestations.

De nombreux projets ont pu être menés à bien avec un nouvel horaire, des infrastructures améliorées, des voitures transformées et moultes autres réalisations qu'il serait fastidieux d'énumérer ici.

Enfin, pour revenir à notre grand projet qu'est le Goldenpass Express, sachez qu'il n'a jamais été aussi concret qu'aujourd'hui. Le fameux bogie à écartement variable est prêt pour l'homologation. Et tous ceux qui ont eu le privilège de monter à bord des premières voitures dans les ateliers Stadler le savent: une aventure exceptionnelle nous attend!



Georges Oberson, Directeur général
Pierre Rochat, Président

Au fil des mois

1^{er} janvier



Introduction de la fiche de salaire numérique, en conformité avec la Charte d'entreprise sur le développement durable.

17 février



Création d'un groupe de travail transversal afin de renouveler les systèmes d'Info voyageurs dans les trains.

4 mai



Début des travaux de renouvellement de la voie ferrée entre Borsalet et Flendruz. L'assainissement du passage à niveau des Combes est également au programme.

14 mai



Entre Saanenmöser et Halten, remplacement du caniveau existant. Un projet qui porte le nom de Rügleri, en référence à un nouveau système de grillage métallique.

9-10 juillet



Réception des six premières caisses du Goldenpass Express chez Stadler.

1^{er} août



Réorganisation au sein du domaine Matériel roulant avec la création de l'unité TeMPO (Technique, Méthodes, Planification et Ordonnancement) pour la maintenance.

1^{er} septembre



Lancement de RailTech, le Centre romand d'entretien des bogies, à Villeneuve.

1^{er} septembre



Création du Centre de compétence QSE (Qualité, sécurité et environnement) piloté par Cédric Giller.

11 septembre



Déraillement, en soirée, d'une voiture à Rossinière. Aucun blessé n'est à déplorer.

28 septembre



Le tronçon entre Zweisimmen et La Lenk fait l'objet d'un renouvellement de la voie et de la ligne de contact. Le trafic est interrompu jusqu'au 11 octobre.

9 novembre



Annnonce du report du Goldenpass Express à décembre 2022 en raison des effets de la pandémie.

13 décembre



Fermeture du guichet de Saanen, essentiellement pour des raisons économiques. Les emplois sont préservés.

13 décembre



Le changement d'horaire du MOB, le plus important de ces dix dernières années, entre en vigueur.



Chronologie d'une année de folie

Historique, surréaliste, dramatique: l'année 2020 restera à jamais marquée par la pandémie.

Fin janvier

Jusque-là très abstraite en Europe, la menace du Coronavirus devient concrète. Du jour au lendemain, le MOB perd 5000 clients chinois, interdits de voyage par leur gouvernement.

13 mars

Tremblement de terre: les écoles ferment! En début de soirée, séance de crise au MOB. Comment protéger nos collaborateurs et nos clients? Comment faire face à un éventuel manque d'effectif? Un nombre vertigineux de questions se posent et une vaste organisation se met en place.

23 mars

Faute de clients, le MOB réduit l'offre de transport. Un train par heure, c'est largement suffisant pour transporter les rares pendulaires.

28 mars

Tous les guichets de la compagnie ferment.

11 mai

C'est l'heure de la reprise. Le trafic régional retrouve son rythme de croisière. Mais les dégâts sont irréversibles: en mai, le MOB enregistre son pire mois avec 78% de recettes de transport en moins.

31 août

Les Suisses sont plus nombreux que d'habitude dans les trains du MOB. Mais cela ne compense pas – et de loin – l'absence des touristes étrangers. En juillet, la baisse de recettes de transport est de 50% et en août de 44%. Une situation qui démontre l'importance vitale pour le MOB des clients venant des marchés lointains, en particulier de l'Asie.

25 février

Premier cas officiel de Covid en Suisse.

3 mars

Les premières mesures sont édictées en Suisse: se laver les mains, éviter les poignées de main, garder une distance de 1 m...

16 mars

Trois jours après le tremblement de terre, la réplique suit: le Conseil fédéral décrète l'état d'urgence sanitaire. Tout ou presque ferme: les restaurants, les lieux de culture et de loisirs, la plupart des commerces, etc. Considérées comme du trafic régional (TRV), le MOB continue à circuler.

24 mars

Répondant à l'appel du Conseil fédéral, le MOB offre 11'600 masques aux établissements de soins vaudois.

Fin mars

Après la crise sanitaire, une crise, économique celle-ci, pointe à l'horizon. Afin d'en atténuer les effets, Georges Oberson, Directeur général, demande des diminutions de charges.

1^{er} juillet

Le port du masque est rendu obligatoire dans les transports publics.

5 novembre

Le pic de la deuxième vague est atteint avec plus de 10'000 cas en une journée! Le tour de vis est inévitable.

31 décembre

En Suisse, plus de 7000 décès sont attribués au Covid en 2020. Le MOB affiche une diminution des recettes voyageurs de près de 42,5% (-6,6 millions). Un chiffre est cependant réjouissant: le taux d'absentéisme au sein de l'entreprise a été plus bas en 2020 (4%) qu'en 2019 (4,3%). Voilà qui démontre bien l'attachement des collaborateurs au MOB.

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.



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.



Mme Marianne Messerli (1952) | Conseillère municipale à La Lenk (Sécurité & aspects sociaux) | **Hôtelière** | **Vice-Présidente** depuis 2013, échéance mandat 2021 | Membre du comité de rémunération et de nomination | Divers conseils de fondation et associations sociales.



M. François Margot (1953) | Licence en droit de l'Université de Lausanne | **Membre** depuis 2015, échéance mandat 2022 | 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).



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. Charles-André Ramseier (1949) | Expert tourisme, ancien Directeur de l'Office du Tourisme du Canton de Vaud | **Membre** depuis 2013, échéance mandat 2021 | Comité innovation et marketing | **Administrateur auprès de:** Association «Montagne et Culture», président, Expert Tourisme à l'Aide Suisse à la Montagne «ASM», membre Commission Tourisme Pays d'Enhaut Région.



M. Nicolas Grandjean (1971) | Ing. Dipl. EPFZ, consultant en transports publics | **Membre** depuis 2014, échéance mandat 2021 | **Représentant** de la Confédération | Comité innovation et marketing | **Administrateur auprès de:** TMR Transports de Martigny et Régions SA, TBRC Télésiège Buttes - La Robella et Téléskis Chasseron Nord (société coopérative).



M. Michael Teuscher (1969) | Préfet Ober-simmmental-Gessenay | **Membre** depuis 2013, échéance mandat 2021 | Membre du Comité de rémunération et de nomination | **Administrateur auprès de:** Saanen Bank.



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 d'audit | **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.

DIRECTEUR
Oberson Georges
depuis 01.03.2011

SECRÉTAIRE HORS CONSEIL
Eva Schneider
depuis 19.05.2015

ORGANE DE RÉVISION
Mazars SA Lausanne
depuis 22.06.2018

NOMBRE DE SÉANCES : 4 séances du Conseil d'administration
1 séminaire d'une journée, 8 séances des comités
5 séances du groupe de travail de la DGMR pour la gouvernance (participation du Président)

RÉMUNÉRATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION : CHF 120'800.-

RÉMUNÉRATION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE (MOB + MVR) : CHF 1'092'391.-

Direction

Directeur général
Georges Oberson

Qualité, Sécurité,
Environnement (QSE)
Cédric Giller

Communication
Jérôme Gachet

Marketing
Frédéric Delachaux



MATÉRIEL ROULANT

Charles Runge
Michel Sauteur

MOB

Compagnie du Chemin
de fer Montreux
Oberland bernois

RESSOURCES HUMAINES ET ADMINISTRATION

Rachel Schneck
Jean-Daniel Moreillon

MVR

Transports
Montreux – Vevey – Riviera

INFRASTRUCTURE

Patrick Vianin
Yves Pittet

VSA

Voyages et Services
Automobiles MOB

VOYAGEURS

Vincent Brodard
Christelle Lenoir

GPMG

Garage-Parc
Montreux Gare

FINANCES, INFORMATIQUE, ACHATS ET LOGISTIQUE

Nicolas Rérat
Alexandre Vautier

RailTech

Centre romand
d'entretien des bogies

Assemblée générale

En raison des mesures sanitaires (Ordonnance 2 Covid 19), l'Assemblée générale ordinaire n'a pas pu se tenir en présence des actionnaires. Elle a eu lieu le 19 juin 2020 à Montreux, au siège du MOB, en présence du président, du directeur, du juriste et de la secrétaire du Conseil. Y a également pris part un notaire afin de certifier la régularité du déroulement de l'Assemblée et de confirmer la légitimité du dépouillement du scrutin. Les actionnaires ont pu exercer leur droit de vote par correspondance. Les votes valides ont ainsi représentés 1'841'831 actions nominatives de CHF 10.–, donnant droit à 1'841'831 voix, soit les 89,03 % du capital-ac-

tions (CHF 20'687'570.–). Le rapport annuel, les comptes annuels et consolidés 2019 ont été approuvés. Ont également été acceptées toutes les attributions proposées. A savoir: CHF 51'000.– pour la réserve générale, CHF 636'252.– pour la réserve pour pertes futures Infrastructure et CHF 473'699.– pour la réserve pour pertes futures Voyageurs. Le report à compte nouveau du bénéfice ressortant du bilan s'élève désormais à CHF 6'901'906.–. Lors de cette Assemblée, M. Pierre Rochat a été réélu au titre de Président pour une durée de mandat de trois ans.



Voyageurs

Highlights. Le changement d'horaire du 13 décembre 2020 restera dans les annales du MOB. Un changement comme il en arrive au maximum une fois par décennie. Désormais, nous proposons à nos clients un horaire cadencé systématique entre Montreux et Zweisimmen, ainsi que deux trains par heure sur les tronçons les plus chargés de la ligne (Montreux – Les Avants et Zweisimmen – Gstaad). Ce qui a l'air simple ne l'est jamais vraiment. C'est l'ensemble de l'organisation qui a dû être revu avec une refonte complète des tours de service. Pour remodeler un horaire comme celui-ci, d'innombrables paramètres entrent en ligne de compte: la fréquentation, la connexion au réseau national et aux autres compagnies de transport, le matériel disponible, les besoins en personnel, les coûts, etc. Tout cela, bien sûr, en accord avec nos commanditaires qui financent et qui prennent la décision finale. Il s'agit d'une amélioration sensible de l'offre de transport, même si tout changement d'horaire cause inévitablement quelques désagréments à certains de nos clients. Mais le critère prépondérant reste l'intérêt général. Les premières semaines d'exploitation montrent que tout fonctionne. En 2020, d'autres travaux ont été réalisés, par exemple à Zweisimmen, avec l'installation des cinquante collaborateurs de Voyageurs dans de nouveaux locaux plus confortables et qui correspondent aux normes légales.

L'impact du Covid. L'année écoulée, aussi dure fût-elle, a permis de confirmer, statistiques à l'appui, que les touristes étrangers sont essentiels au succès du MOB. Les chiffres sont éloquents: la ligne Zweisimmen – La Lenk, très «suisse», n'a subi une baisse de fréquentation «que» de 17%, là où le tronçon Montreux – Zweisimmen, beaucoup plus international, a essuyé une perte de 46%. Et cela, malgré une recrudescence de la clientèle suisse de loisirs aussi sur ce tronçon. En valeur absolue, le nombre de voyageurs-kilomètres a plongé de 44,85 millions de voyageurs-km à 25,92 millions pour le MOB. Une baisse historique de 42,2%. Le Covid montre aussi l'importance du secteur touristique dans la capacité d'auto-financement des lignes du MOB. En effet, le taux de couverture est passé de 43% en 2019 à 25% en 2020. Cette

L'année écoulée, aussi dure fût-elle, a permis de confirmer statistiques à l'appui que les touristes étrangers sont essentiels au succès du MOB.

année, l'objectif a été de garantir la production. Il a été atteint: malgré les cas de Covid et les quarantaines des collaborateurs, aucun train n'a dû être supprimé pour cette raison.

Défis. La stratégie de la flotte, qui définit le matériel roulant jusqu'en 2040 ou 2050, sera décidée en 2021. Concernant la distribution, le MOB va prendre aussi le virage digital imposé par la branche et l'évolution des habitudes des clients. Pour Voyageurs, il s'agira également de préparer la venue du Goldenpass Express, en décembre 2022.

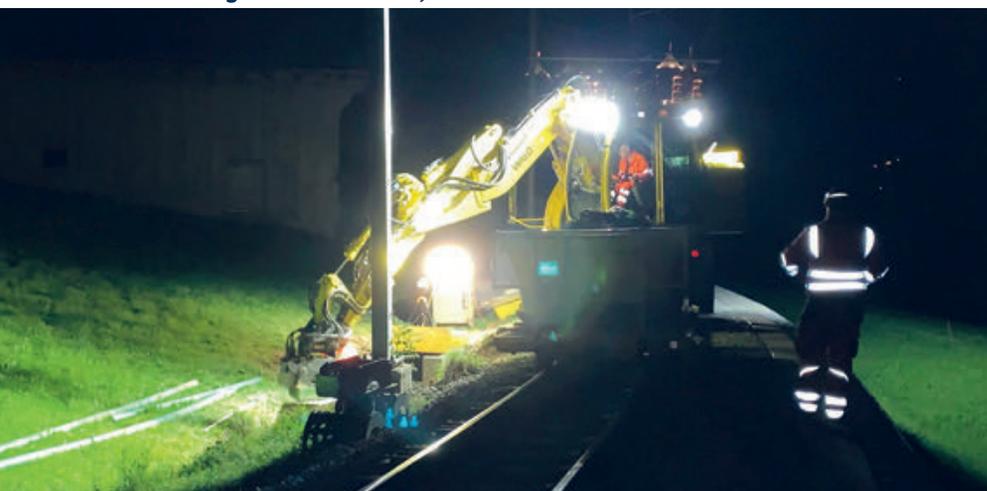


Vincent Brodard,
Responsable Voyageurs,
Membre de la Direction





▲ A la gare de Montreux, la variante d'un nouveau tunnel a été retenue.



▲ Les chantiers entre Saanenmöser et Halten (à gauche) et entre Borsalet et Flendruz (à droite) ont pu être réalisés.

Infrastructure

Highlights. La rénovation de la gare de Montreux, à l'horizon 2035, a des allures de chantier du siècle pour le MOB. Et c'est aujourd'hui que le futur se dessine. L'Office fédéral des transports (OFT) et la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du Canton de Vaud ont validé notre variante de creuser un nouveau tunnel. Voilà qui permettrait de structurer la gare de fond en comble, d'utiliser au mieux les espaces et volumes, de bénéficier de voies de 220 mètres pour le Goldenpass Express, de prévoir un nouveau dépôt et un nouveau centre d'exploitation. Avec cette validation, une étape cruciale a été franchie pour ce programme qui sera mené main dans la main avec nos partenaires, à commencer par la Commune, les CFF et le Garage parc Montreux gare (GPMG). On parle toujours du futur avec la signature de la convention de mise en œuvre du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) 2035. Pour le MOB, un montant de 49 millions de francs est disponible, principalement pour la création de points de croisement. 2020 a aussi été marqué par la mise en service, le 9 novembre, du système de contrôle de la marche des trains (ZBMS) entre les gares de Zweisimmen et de Halten. D'autres suivront. Terminons ce rapide passage en

revue avec l'obtention des décisions d'approbation des plans pour la rénovation du tunnel des Gîtes, la première étape de la mise aux normes LHand de la gare d'Oeschseite et le renouvellement du Pont des Pâles.

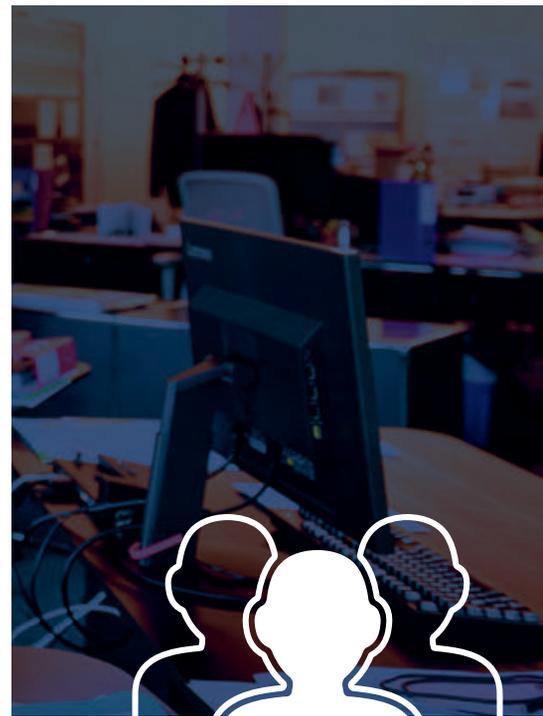
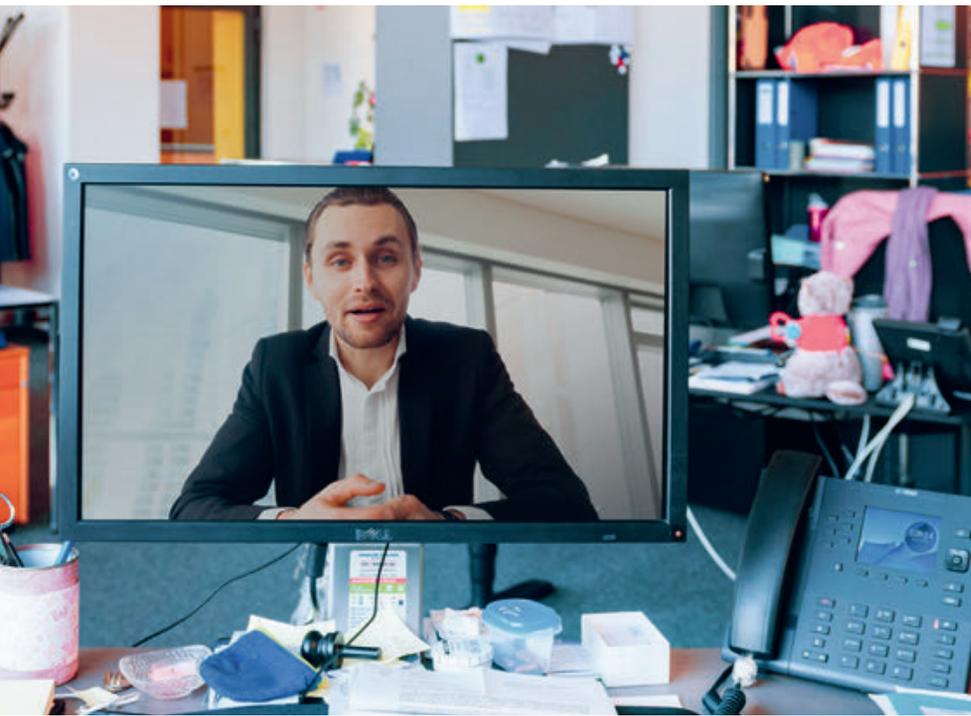
Notre variante de creuser un nouveau tunnel à la gare de Montreux a été validée par l'OFT et la DGMR.

L'impact du Covid. Le MOB a choisi d'aller de l'avant en dépit des nombreuses contraintes sanitaires. Planifier, déplanifier, replanifier... Il a fallu jongler, certes, mais l'objectif a été atteint avec le renouvellement de la ligne de contact à Schönried, de la voie ferrée entre Borsalet et Flendruz ou le projet Rügleri entre Saanenmöser et Halten. Un succès d'équipe!

Défis. D'innombrables chantiers sont au programme de la Convention de prestations 2021-2024. Des années particulièrement intenses avec 42% de moyens financiers supplémentaires (MOB et MVR) par rapport à la période 2017-2020. Notre organisation a évolué ces dernières années afin d'être apte à relever ce défi. Pour 2021, il s'agira de la consolider et de la stabiliser.

Patrick Vianin,
Responsable Infrastructure,
Membre de la Direction





Ressources Humaines

Highlights. La digitalisation souhaitée par notre entreprise n'est pas un vœu pieux. En 2020, elle a fait l'objet de plusieurs avancées. Ainsi, dans un souci de développement durable, les fiches de salaire sont désormais distribuées numériquement. Le logiciel SwissSalary propose à cet effet un service sécurisé, pratique et simple d'utilisation. D'autres dossiers ont pu être menés à bien comme le nouveau processus d'évaluation du personnel ou la migration de la gestion des salaires dans Business Central. Lors du deuxième semestre, le sondage des collaborateurs, réalisé numériquement, a été complété par 84% de nos collaborateurs. Un excellent taux de participation! Une bonne nouvelle a conclu cette année si particulière: malgré des marchés très volatils, le taux de couverture de notre caisse de pension Profelia est repassé du bon côté de la barre avec 103,6%. Voilà qui marque la fin de la cotisation d'assainissement pour 2021.

L'impact du Covid. Comment organiser la garde des enfants? Comment se passe le télétravail? Qui est considéré comme personne vulnérable? Que considère-t-on comme des symptômes du Covid? Les Ressources humaines ont dû faire face à une avalanche de questions, d'inquiétudes, de problèmes à régler. Vertigineux! Priorité a été donnée aux personnes potentiellement vulnérables. Une disponibilité quasiment 7

Une disponibilité quasiment 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

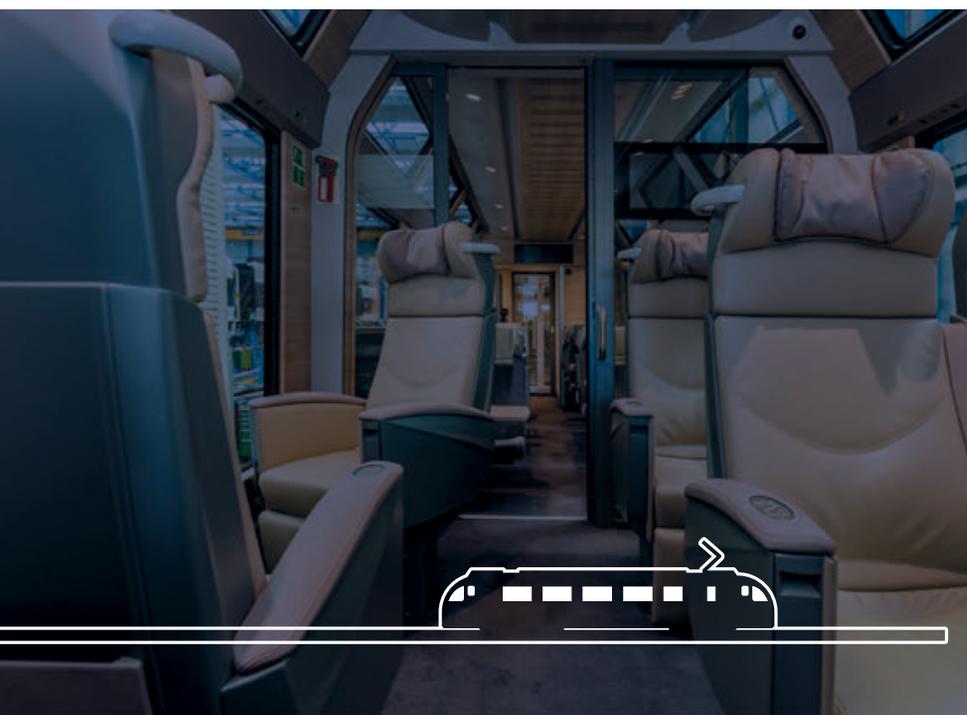
jours sur 7 et 24 heures sur 24. Lors des premières semaines, la gestion du Covid, très prenante, s'est faite dans un contexte flou, tout étant à définir dans l'urgence. Grâce au soutien efficace et rapide de l'équipe de Direction, on peut dire sans vantardise que la barre a été tenue. La pandémie a aussi eu du bon: elle a rapproché les membres de la Direction, tous embarqués dans cette même galère. Un élan de solidarité que l'on a également senti au niveau de notre personnel, en particulier lors d'un pic d'absences, en mars. Au final, l'absentéisme (4%) s'est même avéré inférieur à celui de 2019. La bonne collaboration avec les entreprises partenaires, notamment celles de l'Union vaudoise des transports publics (UVTP), a permis d'accorder nos violons et de gagner un temps précieux. Les échanges ont également été constructifs avec nos partenaires sociaux. Le MOB est fier et heureux d'avoir pu verser le 100% des salaires, malgré les Réductions d'horaire de travail (RHT).

Défis. La pandémie sera hélas toujours présente en 2021, avec son lot de défis à relever. Sur le radar figurent de nombreux autres dossiers comme l'amélioration de la qualité des données RH. Comme toujours, la satisfaction de nos collaborateurs, qui sont aussi nos clients, est au centre de nos préoccupations. Nous nous efforcerons de faire encore un pas en avant.



Rachel Schneck,
Responsable Ressources
humaines,
Membre de la Direction





▼ ▲ Les premières voitures du Goldenpass Express ont été livrées à Bussnang.



Matériel roulant

Highlights. La maintenance du parc ferroviaire est déterminante pour assurer la disponibilité, la fiabilité et surtout la sécurité de la flotte. Elle a fait l'objet de la création de deux pôles. Le premier a pour nom TeMPO pour Technique, méthodes, planification et ordonnancement. Cette unité centralise sous une seule enseigne toutes les tâches de préparation et de développement de l'entretien des véhicules. Le second pôle vise à la mise en œuvre et à la réalisation des opérations de maintenance aux Ateliers techniques de Chernex, ainsi que dans les différents centres d'entretien de la Riviera et de l'Oberland bernois. Cette organisation est calquée sur une future directive européenne que devra appliquer chaque détenteur de véhicule ferroviaire. Nous voici armés pour l'avenir. Le démarrage de RailTech, Centre romand d'entretien des bogies, a été un autre moment fort de l'année. Cette société, fruit de la collaboration de huit entreprises de transport, est basée à Villeneuve dans un bâtiment flambant neuf et doté des meilleurs équipements. La direction du MOB a été le fer de lance de ce dossier, de l'initialisation du projet à la construction du site. Le domaine Matériel roulant a joué un rôle déterminant pour l'industrialisation et la montée en puissance de RailTech, et également pour la production pilote des premiers bogies. L'année a également été marquée par la poursuite du programme de modernisation de la flotte avec notamment la transformation des voitures pilote panoramiques avec places VIP frontales. Lors du changement d'horaire 2020, les compositions ont été revues afin de travailler de plus en plus avec des rames indéformables, ceci afin de limiter les coûts de manœuvre, de démantèlement et de reconstitution. Concluons ce tour d'horizon avec la définition de la stratégie de la flotte en collaboration avec Voya-



Charles Runge,
Responsable Matériel roulant,
Membre de la Direction

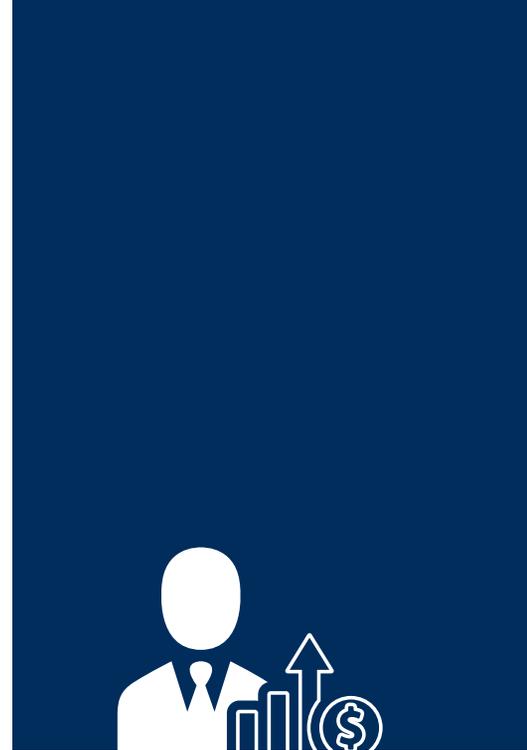
Le démarrage de RailTech, Centre romand d'entretien des bogies, fut un moment fort de l'année.

geurs. Ce processus, dont dépendra l'évolution de la flotte du MOB pour les deux décennies à venir, a été engagé en 2020 et se terminera au printemps 2021.

L'impact du Covid. Au fil des mois, la décision de reporter la mise en service du Goldenpass Express de juin 2021 à décembre 2022 est devenue inéluctable. En cause, deux facteurs: tout d'abord, la pandémie a ralenti le développement et la fabrication du fameux bogie à écartement variable. La deuxième raison est d'ordre commerciale. A l'évidence, il eût été déraisonnable de lancer un produit comme celui-ci alors que les marchés touristiques sont quasiment à l'arrêt. Le Goldenpass Express n'a cependant jamais été aussi concret qu'actuellement. En juillet, plusieurs collaborateurs de Matériel roulant ont réceptionné les six premières voitures dans les ateliers Stadler, à Bussnang (Thurgovie). Elles sont magnifiques!

Défis. Il s'agira justement d'optimiser encore les bogies à écartement variable afin de lancer la production chez Alstom. Le processus d'homologation constituera un défi passionnant pour ce bogie révolutionnaire, pur produit d'innovation ferroviaire. Et pour la première fois, les nouvelles caisses équipées des bogies vont pouvoir rouler sur le parcours complet entre Montreux et Interlaken à des fins de tests. Autre point à l'horizon: la mise en œuvre progressive de la stratégie de maintenance 2040 de révision modulaire, qui vise à réduire au maximum le temps d'arrêt des véhicules ferroviaires. A ce sujet, décision a été prise de réviser à l'interne les attelages automatiques. Comme toujours, le principal cheval de bataille sera de mettre le client au centre des préoccupations.





Finances, Informatique, Achats et Logistique

Highlights. Le service Achats et Logistique poursuit son développement avec pour objectif d'assurer l'approvisionnement de toute l'entreprise. L'équipe est désormais formée de neuf personnes: le responsable, deux acheteurs en formation, trois approvisionneurs, un logisticien et deux apprentis. Cela permet d'élargir le champ d'activité pour ce qui est de la centralisation des achats et les tâches d'inventaire. Ce service compte désormais comme client RailTech. La preuve que la mutualisation va dans les deux sens: le MOB confie l'entretien de bogies à RailTech et RailTech achète des prestations au MOB. Pour les achats, donc, mais également pour l'informatique, la comptabilité ou les ressources humaines.

L'impact du Covid. Ce fut un test grandeur nature. Quand, le 13 mars, le télétravail a été imposé, y était-on prêt? Oui, on l'était. Grâce au service informatique, les collaborateurs ont aussitôt pu se mettre au travail depuis chez eux. La crise du Covid a changé les habitudes. Elle a rendu indispensable une application jusque-là peu utilisée: Microsoft Teams. Ce logiciel permet de communiquer à distance, d'échanger, d'organiser, de travailler à plusieurs sur un même document, de répertorier. La pandémie a aussi eu des effets bénéfiques, dont celui d'accélérer la digitalisation de l'entreprise. De nombreuses tâches peuvent être réalisées presque intégralement à distance. La comptabilité, par exemple. Durant cette période incroyable, le Service Achats et Logistique a été mis à contribution afin de trouver des masques, du gel hydroalcoolique, des denrées

Nicolas Rérat, Responsable Finances, Informatique et Achats et Logistique, Membre de la Direction



La pandémie a aussi eu des effets bénéfiques, dont celui d'accélérer la digitalisation de l'entreprise.

si rares à certaines périodes. Grâce à une bonne organisation, nous ne nous sommes jamais retrouvés en situation de rupture de stock.

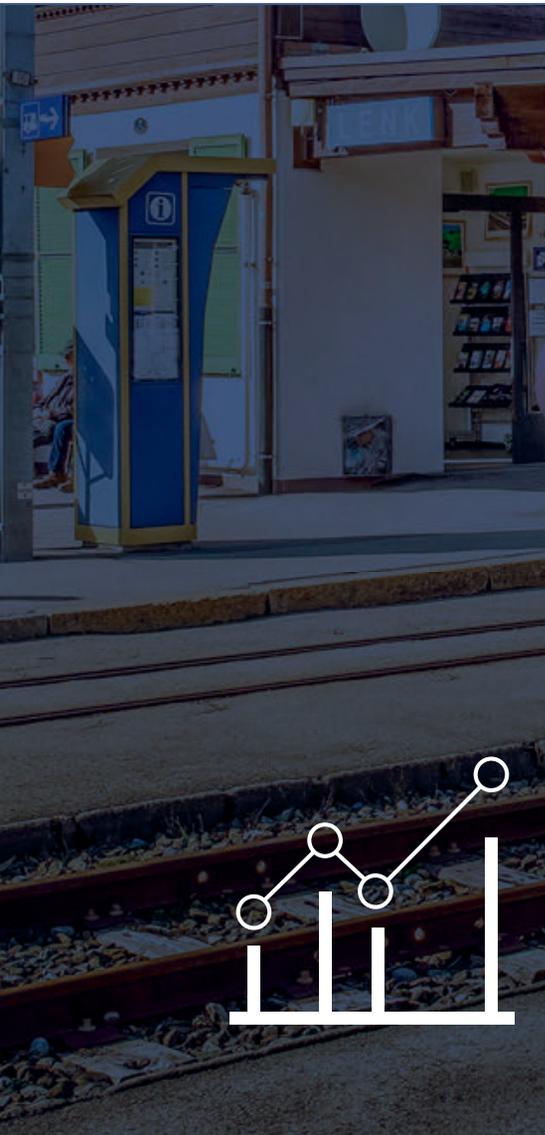
Défis. Le service Achats et Logistique va encore développer le périmètre de ses activités. Il offrira ses prestations à Infrastructure Opérations, mais aussi à Matériel roulant avec la mise en œuvre de l'entretien modulaire où il assurera une fonction importante dans la chaîne logistique. Autre dossier important, le projet Agile et la mise en place de l'ERP (Entre-

prise Resource Planning). Après une migration importante et parfaitement effectuée de Navision vers Business Central, le projet devra poursuivre son déploiement avec l'intégration des processus d'approvisionnement et de projets, l'installation d'un CRM et des outils de gestion de la chaîne logistique et des maintenances de l'infrastructure et du matériel roulant. Agile respecte pleinement ses objectifs de digitalisation en intégrant l'ensemble des processus transversaux

de l'entreprise et en offrant au management de l'entreprise lors de son déploiement, des informations de gestion, de qualité, impératives à la conduite du MOB et de ses domaines.

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





Marketing

Highlights. La nouvelle stratégie marketing, qui couvre la période 2020-2025, est sous toit. Le Goldenpass Express - lancé le 11 décembre 2022 - en sera le fer de lance. Un produit exceptionnel, qui fera tomber les barrières techniques grâce au bogie à écartement variable, qui unira la Suisse romande et la Suisse alémanique et qui fera découvrir aux touristes du monde entier quelques-uns des plus beaux paysages helvétiques. Un voyage inoubliable entre Montreux et Interlaken, mais aussi une expérience gastronomique. Le MOB ne s'arrête cependant pas au Goldenpass Express. Loin s'en faut. Dans notre flotte, nous possédons des trains de légende, comme le Belle Epoque et le Panoramic, ainsi que les trains à crémaillère des Rochers-de-Naye et des Pléiades de MVR. Autant d'atouts qu'il s'agit de mettre en avant. La nouvelle stratégie y apporte une attention toute particulière. Elle veille aussi à développer les canaux de distribution digitaux, si importants à notre époque. Le lancement du webshop et du nouveau site internet mob.ch en sont l'illustration.

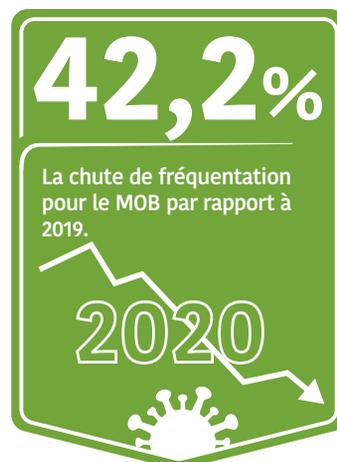
L'impact du Covid. Quelle année difficile pour le tourisme! La ligne du MOB a été fortement impactée par l'absence quasi-totale des clients provenant des marchés lointains, en particulier d'Asie. Si le marché domestique a bien fonctionné, il n'a pas comblé le manque. Au gré des mesures sanitaires,

les lignes touristiques ont dû être complètement fermées au printemps. A ce tableau déjà sombre s'ajoute l'annulation de presque tous les événements et manifestations, à commencer par la Maison du Père Noël aux Rochers-de-Naye, si fréquentée en novembre et en décembre. Difficile, impossible même par moment, d'effectuer la promotion de nos produits. Sans surprise, la fréquentation a chuté de 42,2% par rapport à 2019. Une différence qui s'explique par le fait que les lignes MVR sont, proportionnellement, davantage courues par la clientèle locale.

Défis. L'arrivée prochaine du Goldenpass Express est au cœur de toutes les attentions. Un défi aussi vaste que passionnant. Il s'agit de préparer l'arrivée du nouveau-né, de construire son identité, de lui permettre de faire ses premiers kilomètres avec assurance. L'offre catering et le niveau de service devront également être définis. Tout cela bien sûr, en assurant la commercialisation de ce produit sur nos supports et sur nos canaux de vente.

L'arrivée prochaine du Goldenpass Express est au cœur de toutes les attentions.

Frédéric Delachaux,
Responsable Marketing





Qualité, Sécurité et Environnement (QSE)

Highlight. C'est une étape importante dans la vie d'une entreprise: le 1^{er} septembre 2020, le MOB s'est doté d'un centre de compétence QSE (Qualité, Sécurité et Environnement). Ces différents domaines, existant jusque-là de manière séparée, sont désormais regroupés sous une seule et même enseigne. Le QSE est directement rattaché au Directeur général, preuve que son champ d'action touche l'ensemble de l'entreprise. Le message sous-jacent est sans équivoque: avec cette nouvelle organisation, la Direction du MOB fait de la qualité, de la sécurité et de l'environnement des priorités absolues. Si le QSE répond aux exigences des organes d'exécution tels que l'Office fédéral des transports (OFT) ou la Suva, il doit surtout faire sens au quotidien. Le collaborateur est ce qu'il y a de plus précieux dans une entreprise. Mais quand il s'en va, son savoir disparaît avec lui. La qualité est justement ce qui permet de pérenniser l'entreprise, à travers des processus qui sont indépendants des personnes. A ce sujet, le QSE procède à une redéfinition générale de la carte des processus: de 115 aujourd'hui, ils passeront à 12-15 dans un proche avenir. A côté du responsable, le QSE compte cinq collaborateurs: une spécialiste en qualité et environnement, un spécialiste en sécurité et protection de la santé, un coordinateur de formation, ainsi que deux assistantes.

L'impact du Covid. La pandémie a montré à quel point la protection des collaborateurs est essentielle. La gestion de cette crise

a été assurée par le responsable sécurité, le QSE n'existant pas en mars. Une organisation mise en place au pied levé, la pandémie débarquant sans prévenir. Suivant la ligne de conduite définie par la Direction, il a fallu mettre en place toute une structure, faire respecter les mesures, coordonner les besoins en matériel (gel, masques, etc.). D'abord quotidiennes, les séances se sont peu à peu espacées. De concert avec la Communication, une foire aux questions (FAQ) a été éditée sur Intranet pour répondre aux innombrables questions que se posaient les collaborateurs. La crise a aussi montré à quel point la dimension humaine est importante. Un contact direct, même par téléphone, vaut souvent beaucoup plus qu'un email impersonnel. Durant toute cette période, il s'est agi de rendre cohérentes des mesures sanitaires qui ne l'étaient pas toujours.

Défis. Fixée en 2016, la stratégie de la sécurité au travail a porté ses fruits: d'une moyenne annuelle de 37 accidents professionnels entre 2011 à 2016, nous sommes passés à 19 à fin 2020. L'objectif est de faire encore baisser ce chiffre. Pour ce qui est de la qualité, le but est de réduire tous les incidents liés à l'organisation (perturbations, accidents, presque-accidents, etc.) de 40% dans les quatre prochaines années.

La pandémie a montré à quel point la protection des collaborateurs est essentielle.



Cédric Giller,
Responsable QSE



On a parlé de nous

Sonntagszeitung

رحلة بالقطار من مونترو
بإنترلاكن ستصبح
أشده

In einem Zug vom Genfer- an den Thunersee

3 sat

«Der historische Goldenpass Belle Époque ist ein Zug der Extraklasse und bedeutet für Generationen von Reisenden zugleich Nostalgie, Luxus und Abenteuer.»

3 Sat hat einen 45-minütigen Film über den Belle Époque-Zug gedreht.

Der Ruf der Bahn bis nach Indien heru
Letztes Jahr traf Be
Ranjeer Singh ein
des Genfersees ein,
zu erho
rend W
B-Zug
fen, der
10 Mill
dke, is
räger
fines»,
sich un
45. Pr
mmen
zent

écouter
Rubrique
culturelle
Peu après le début du Grand
Confinement, une top-modèle
s'inquiète de ses angles et toi
sauvage. Face à ce drame do
mestique, la Toilette juge: très
blonde et très futile. La pauvre
maladroite en constatant qu'
les autres modèles ont décré
la normale passera par les
de coiffure.
me jour de l'annonce épidé
incidence, un mail tombe
le les mérites d'une dou
zaine de tondeuses à cheveux,
novel: aime en acier ponçées au
diamant. L'offre pourtant

Bilan

LA RÉFÉRENCE SUISSE DE L'ÉCONOMIE



LE MOB,
UNE LOCOMOTIVE
POUR LE TOURISME

24 heures

BERNER OBERLÄNDER

BOZ.BERNEROBERLANDER.CH

und Werbefreie Schweiz

Jetzt ist die GoldenPass-Express-Verlängerung

Oberland Während die MOB auf der Strecke Zweisimmen-Interlaken-Ost einen Personenvogel fertigt Stadler Rail die definitiven Kompositionen, die vom Genfer- bis an den Thunersee

Guido Lauper

Die Idee einer umsteigefreien Bahnverbindung von Montreux bis Luzern ist schon bald rund hundert Jahre alt. Dazu müssen

Steuersysteme von MOB und feste BLS. Vom Genfersee her verkehren die als GoldenPass-Express bezeichneten Züge mit einem MOB-Triebfahrzeug auf der Sei-

SCHWEIZER EISENBahn-REVUE



Le Matin
Dimanche

Depuis plus d'un siècle, la compagnie MOB (Montreux Oberland bernois) promène les vacanciers dans les Alpes.

Le MOB s'offre Pininfarina, le must du design

RAIL Le designer originaire de Lancia et Ferrari a redessiné les voitures de la compagnie de chemin de fer vaudoise, spécialisée dans la traversée des Alpes.

PHILIPPE RODRIK
philippe.rodrik@lematindimanche.ch
Le grand art de la carrosserie emportera...

mis génial entre légèreté et rigidité en 2015, ou la torche de la flamme olympique des Jeux d'hiver de 2006, à Turin. Mais Pininfarina n'a pas pour autant attendu le XXI^e siècle pour se faire un nom sur le rail. Ses spécialistes fournissent déjà en 1987 l'habillage du Treno AnsaldoBreda à FS (des chemins de fer italiens), du Shuttle, qui relie la Piémonte, en 1992. Et en 1991, pour la locomotive RE 460, souvent surnommée «Lok 2000». La carrosserie d'acier est griffée «Pininfarina».

TF1



«La Suisse telle qu'on l'aime.»

Jacques Legros en parlant du train Belle Epoque du MOB

”

CORRIERE DELLA SERA

Made in Italy

Treni e design la nuova svolta di Pininfarina

Ha disegnato gli interni e gli esterni del primo treno ad alta velocità in Italia, il famoso ETR 500, nel 1985. Ma...

8 | JEUDI 9 JUILLET 2020 | LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ

GENÈVE | ET LA SUISSE VOISINE

MONTREUX Wagons Belle Époque et Panoramics sont l'extraordinaire ordinaire des voyageurs de ce...

Les extraordinaires trains du Montreux Oberland Bernois

La compagnie Montreux-Oberland-Bernois exploite une ligne somptueuse qui relie Montreux et ses palmiers au Pays d'Enhaut et ses alpages. Ses trains Belle Époque et Panoramic sont aussi hors norme que les paysages. Ou le luxe au prix d'un TER...

Le talent de la Suisse, c'est de faire passer des trains où...

le dauphiné libéré



方案：世界首例

影響小的列車中途換軌技術解決方案，耗資1.2億元，這項發明是首個世界同類裝置，工程師們已在軌道上安裝了兩套軌距轉換裝置。在調整車輪軸距的同時，還會根據不同車廂底部安裝有車輪的部件。截至2019年7月，已進行760次試運行，未出現過任何問題。



Artement variable: des règles du classique aux rêves du Gold

Les trois règles du théâtre classique et le triomphe absolu de votre moyen de locomotion et le respect inconditionnel des trois règles du théâtre...

Zwei Bahnübergänge

LE TEMPS

«La Suisse a longtemps dominé la technologie ferroviaire sur le plan mondial.

Saura-t-elle reprendre sa place? Le nouveau bogie à écartement variable du GoldenPass Express est la réponse vaudoise à ce défi.»

Professeur Daniel Mange, professeur honoraire EPF, dans le blog qu'il tient dans Le Temps.

”

Pininfarina's GoldenPass Express Wonder Train For Exploring The Swiss Alps

Nargess Banks Senior Contributor @Cars & Bikes
I cover cars, design, and innovation - and wh...

Forbes

Zeitung
12 Bern
7 330 31 33
www.bernzeitung.ch

Genre de média: Internet
Type de média: Presse journales
ISSN: 659700
Page View: 2229256

DB fährt Betrieb langsam hoch