



RAPPORT DE
GESTION
2020





RAPPORT DE GESTION 2020

INTRODUCTION

Message du président	2
Message du directeur	3
MBC en bref	5

RAPPORT D'ACTIVITÉ

Développement de l'entreprise et ventes	9
Infrastructures	21
Production et gestion de l'offre	27
Ressources humaines	37
Informatique et qualité	43

ANNEXE

Comptes annuels

Message du président

De son origine en 1895 à aujourd'hui, les MBC ont comme vocation de transporter des voyageurs au cœur du district de Morges. Relier les gens et les territoires, à l'échelle de ce qui était à l'époque une petite entreprise de transports, et devenue au fil du temps une mission indispensable de service public. Un bon siècle sépare les premiers usagers des pendulaires quotidiens. Tout ou presque a changé : la technologie, le matériel, ainsi que le rythme des habitudes !

En 2021, les MBC réaffirment leur positionnement et les valeurs qui accompagnent cette belle entreprise. Le transport de voyageurs reste fondamental, alors qu'il s'est fortement déployé entre trafic régional et trafic urbain, mobilisant le chemin de fer historique, un funiculaire ainsi qu'un vaste réseau de bus. La prestation de transport scolaire a connu un très grand essor, au service de plusieurs associations intercommunales. Quant au trafic de marchandises, s'il a beaucoup évolué, son avenir est directement lié à l'exploitation de matériaux de la région.

Alors que la sécurité, la ponctualité et la satisfaction de la clientèle font partie des objectifs principaux de l'entreprise, le développement durable est une valeur que les MBC ont l'intention d'intégrer et de promouvoir tant auprès de leurs collaboratrices et collaborateurs qu'auprès des usagers. La planification générale de l'offre est identifiée pour les années à venir ; le Conseil d'administration a la responsabilité de permettre aux MBC d'atteindre ses objectifs, en veillant à la bonne utilisation des ressources allouées, en inscrivant le développement de l'entreprise dans le respect de l'environnement et en s'assurant que les infrastructures et les moyens humains sont à disposition.

De grands défis et de grands projets ont rendez-vous avec les MBC. En cela, et comme à l'origine, l'aventure continue dans une perspective de croissance harmonieuse et en phase avec son temps.

Le Conseil d'administration remercie la Direction ainsi que chaque collaboratrice et chaque collaborateur pour sa fidélité et son engagement. Et merci à vous, clients et partenaires, pour la confiance que vous accordez aux MBC.



Vincent Jaques

Président du Conseil d'administration

Message du directeur

C'est peu dire que 2020 fut une année particulière. Alors que depuis plusieurs décennies les transports publics voient leur fréquentation augmenter année après année, du jour au lendemain le 16 mars, celle-ci a chuté de 90%. Nos bus, nos trains étaient vides ; le Conseil fédéral recommandait, pour celles et ceux qui devaient absolument sortir, de ne pas se déplacer en transports publics ! Malgré cela, nous avons dû, en tant qu'entreprise de transports publics au service de la population, assurer une offre de base. Pour les MBC cela correspond à l'horaire du dimanche avec, en plus, les premières correspondances du soir et du matin avec les CFF. Cela a représenté une diminution moyenne de 30% de nos prestations de transports régional et urbain durant environ 3 mois. En même temps nous avons totalement interrompu le transport scolaire puisque les écoles étaient fermées. Le transport des graviers a aussi été interrompu, les exploitants ayant décidé de fermer momentanément les gravières.

Cette situation a eu deux conséquences immédiates : la première est une chute drastique des recettes qui s'est stabilisée à une perte moyenne d'environ 25% de nos revenus sur l'année ; la seconde est un dégât d'image important pour nos clients qui hésitent à prendre les bus et les trains par peur de la contamination.

Concernant les aspects financiers, le soutien des commanditaires (Confédération, canton de Vaud et communes) nous permettra de passer ce cap difficile ; Canton et Confédération prenant à leur charge l'entier du déficit du trafic régional et les 2/3 en trafic local. Le solde concernant ce dernier trafic est pris en charge par les communes des Transports publics morgiens (TPM).

Le défi qui nous attend pour les prochaines années est de regagner la confiance de nos clients afin de réaliser le transfert modal voulu par nos commanditaires dans le cadre l'étude Transports publics 2030 du Schéma Directeur de Région Morges et par le Plan climat vaudois.

Je suis confiant pour l'avenir : avec le Conseil d'administration, nous avons lancé les projets nécessaires pour réaliser ce transfert modal à notre échelle et surtout je sais que nous pouvons compter sur nos collaboratrices et collaborateurs qui ont prouvé leur loyauté et leur engagement tout au long de cette crise. La Direction se joint à moi pour les en remercier chaleureusement.



François Gatabin
Directeur



MBC en bref

Au cœur du district de Morges comprenant une population d'environ 84'000 habitants les Transports de la région Morges Bière Cossonay SA exploitent un réseau desservant aussi bien les communes du pied du Jura qui ont conservé leur caractère rural qu'une zone urbaine et dense offrant d'importantes perspectives de développement sise au bord du lac Léman. Le réseau des MBC est constitué de transport régional ferroviaire et routier, de lignes routières urbaines et d'un funiculaire.

En transit ou partant depuis Morges, jusqu'à Allaman, Lussy-sur-Morges, Lavigny, Bière, L'Isle, La Sarraz, Cossonay, Bussigny, Ecublens et Lausanne, en 2020, 4'954'974 voyageurs ont emprunté le réseau MBC pour se rendre au travail, à l'école, chez des amis et pour leurs achats et leurs loisirs. Les MBC relient 59 communes du district et au-delà et offrent un réseau de transports publics multimodal de bus, train et funiculaire de 202 km :

- › **5 lignes de bus urbaines**
701, 702, 703, 704, 705.
- › **10 lignes de bus régionales**
724, 726, 728, 730, 735, 742, 750, 760,
Bus à la demande, Pyjam'bus.
- › **2 lignes de chemin de fer**
Bière - Apples - Morges et Apples - L'Isle.
- › **1 funiculaire**
Cossonay-Penthalaz - Cossonay-Ville.

Chaque jour, les MBC s'investissent aussi pour transporter les écoliers entre leurs domiciles et les établissements scolaires de la région.

Les MBC contribuent activement au transfert modal de la route vers le rail pour le transport des marchandises, que ce soit à destination ou en provenance de leur réseau ferroviaire.

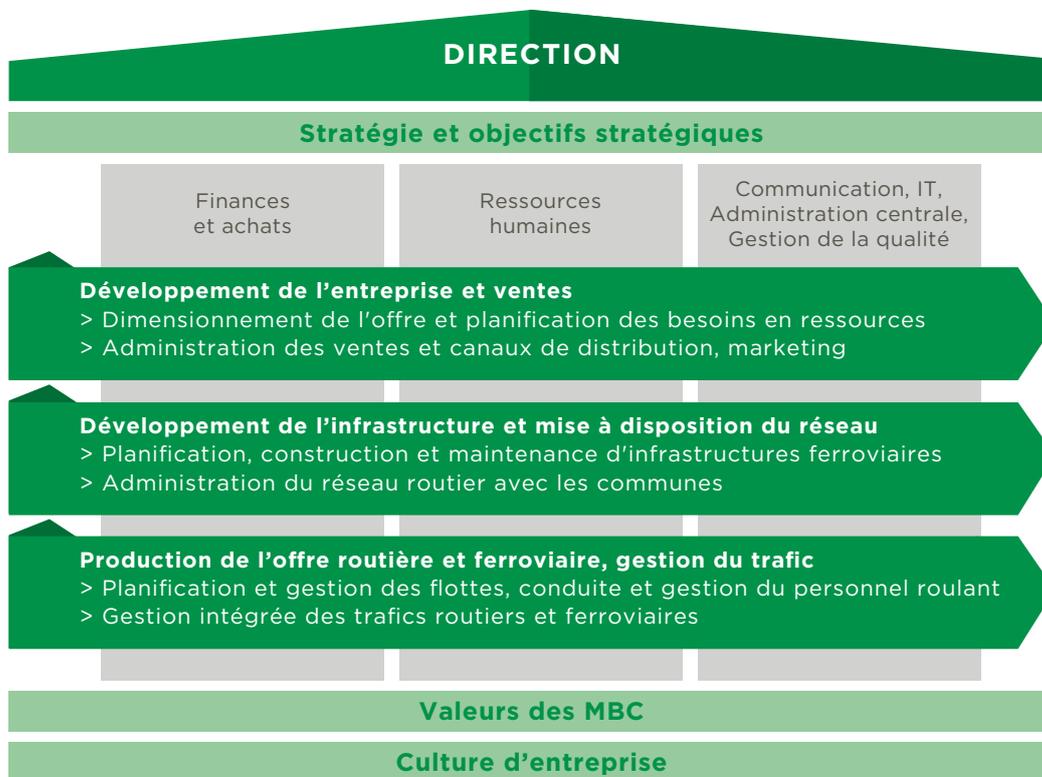
Dans une région riche d'attraits touristiques entre le lac Léman et le pied du Jura, les MBC sont un moteur du développement touristique de la région. Les lignes de chemin de fer Bière - Morges et Apples - L'Isle se présentent en fil conducteur pour proposer des activités alliant la mise en valeur du terroir et les déplacements en train.

Présente depuis 1895, l'entreprise a longtemps concentré son activité sur le chemin de fer. Mais les MBC (depuis juin 2003 sous leur raison sociale actuelle) se sont aujourd'hui 303 collaborateurs s'engageant quotidiennement à faire de l'entreprise un contributeur-clé de la mobilité urbaine et suburbaine du district de Morges et environs, de son développement durable et de la qualité de vie de la région.

« Nous transportons des personnes et des marchandises et nous voulons continuer à le faire. »

STRUCTURE D'ORGANISATION

Les MBC se composent d'unités et de services dont l'organisation est basée sur des processus.



ORGANES DE LA SOCIÉTÉ

Les MBC sont une société anonyme, dont les actionnaires principaux sont la Confédération, le canton de Vaud, et les communes, pour près de 80%. Le Conseil d'administration compte des représentants de l'Etat de Vaud, des communes et de l'économie.

Composition de l'actionariat

Confédération Suisse	32.8%
État de Vaud	26.6%
Banque Cantonale Vaudoise	20.4%
Communes et autres	20.2%



De gauche à droite: Jean-Marc CHOLLET, Daniel MOSINI, François GATABIN, Christian CROISIER, Marie Christine GILLIÉRON, Georges RIME, Francis MONNIN, Vincent JAQUES, Philippe GAUDERON, Nicolas COTTIER.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

État au 31 décembre 2020

M. Vincent JAQUES *Président*

Syndic de Morges – Délégué de commune

M^{me} Marie Christine GILLIÉRON *Vice-présidente*

Syndique d'Apples – Délégué de commune

M. Christian CROISIER

Syndic de Ballens – Délégué de commune

M. Jean-Marc CHOLLET

Directeur «LANDI La Côte SA»
Représentant des actionnaires privés

M. Nicolas COTTIER

Avocat – Délégué de l'État de Vaud

M. Philippe GAUDERON

Représentant des actionnaires privés

M. Francis MONNIN

Syndic de Denges – Délégué de commune

M. Daniel MOSINI

Syndic de St-Prex – Délégué de commune

M. Georges RIME

Syndic de Cossonay – Délégué de commune

Secrétaire hors Conseil d'administration

M. François Gatabin, Directeur des MBC

Organe de révision

Fiduciaire Fidinter SA, Lausanne



Développement de l'entreprise et ventes

Le changement d'horaire de décembre 2019 a vu le réseau des MBC se restructurer engendrant dans le même temps une augmentation de capacité de plus de 30%, avec des adaptations importantes sur l'offre bus mais aussi sur le train Bière - Apples - Morges.

L'année 2020 est une année particulière puisqu'elle a été marquée par la pandémie mondiale liée à la COVID-19. Conformément aux directives nationales, la fréquentation n'a été comptée que sur 308 jours soit 54 jours d'exploitation en moins (-15.3%).

Transports publics

Chemin de fer

ÉVOLUTION DE L'OFFRE

L'horaire 2020, première période horaire de la commande biennale en trafic régional voyageurs (TRV) 2020-2021, a vu l'offre augmenter sur la ligne Bière – Apples – Morges. 5 paires de courses du lundi au vendredi ont été ajoutées, permettant d'offrir à notre clientèle une cadence à la demi-heure du lundi au vendredi entre 5h et 21h. L'horaire de la ligne Apples – L'Isle n'a pas été modifié et a donc été reconduit selon l'offre en vigueur en 2019.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION

L'augmentation de l'offre sur la ligne Bière – Apples – Morges s'est ressentie sur l'ensemble du premier trimestre avec une augmentation de la clientèle de 3%. Toutefois, en raison de la pandémie, la fréquentation sur l'ensemble de l'année 2020 compte 546'853 voyageurs, soit une baisse de 25.46%.

Sur la ligne Apples – L'Isle nous avons également enregistré une diminution de la clientèle de 12.92%. Elle est nettement moins forte que sur le BAM puisqu'au cours de l'année 2020, un travail a été effectué pour améliorer le taux de comptage sur cette ligne expliquant ainsi ce bon résultat.

NOMBRE DE VOYAGEURS

Bière – Apples – Morges

2019	2020	Évolution
733'693	546'853	- 25.46%

Apples – L'Isle

2019	2020	Évolution
126'176	109'867	- 12.92%

Total voyageurs

2019	2020	Évolution
859'869	656'720	- 23.62%



Transports publics

Funiculaire

ÉVOLUTION DE L'OFFRE

Aucune modification de l'offre du funiculaire de Cossonay n'a été apportée. Par contre, en vue de sa rénovation, l'exploitation du funiculaire a été supprimée à partir du 3 août 2020 et remplacée par des bus.

En raison de la pandémie, cumulée à la substitution routière, la fréquentation a diminué de 29.97% à 237'265 voyageurs.

NOMBRE DE VOYAGEURS

2019	2020	Évolution
338'811	237'265	- 29.97%

Transports publics

Bus

ÉVOLUTION DE L'OFFRE

Sur le réseau routier, le changement d'horaire 2020 a apporté des améliorations de correspondances ou des renforts de la desserte du réseau régional. L'offre en trafic régional voyageurs (TRV) 2020-2021 a augmenté de manière importante sur le réseau bus.

Lignes urbaines

L'horaire 2020 a été adapté les samedis, de la manière suivante :

- › Ligne 701: Cadence 15 min. au lieu de 20 min. soit +12 paires de courses.
- › Ligne 702: Cadence 15 min. au lieu de 20 min. soit +11 paires de courses.
- › Ligne 703: Cadence 20 min. au lieu de 30 min. soit +10 paires de courses.
- › Ligne 704: Cadence 15 min. au lieu de 20 min. soit +13 paires de courses.
- › Ligne 705: Cadence 30 min. au lieu de 60 min. soit +10 paires de courses.

Lignes régionales

De nombreux changements ont été apportés aux lignes régionales. Ci-dessous les modifications apportées, ligne par ligne :

Ligne 724 – Prolongement de la ligne de Etoy à Allaman, modification du tracé à St-Prex

- › Prolongement de 7 courses en semaine de Etoy jusqu'à Allaman.
- › Prolongement de 5 courses le samedi de Etoy jusqu'à Allaman.
- › Desserte de la zone industrielle de Littoral Parc, qui est connectée au réseau CFF et aux trains de et pour Genève à Allaman.

- › De nouveaux arrêts ont été créés : à St-Prex, Pont-Rouge et Scierie ; à Etoy, Grosses-Terres et Route Suisse ; à Allaman, Grand-Rue, Château et gare sud.
- › D'autres arrêts ont été modifiés : tous les arrêts de St-Prex, à Etox, Noyers-Girod et En Bellevue
- › Alors que d'autres ont été supprimés : à St-Prex : Chemin des Étourneaux, Aux Saugettes, Chemin des Oiseaux ; à Etoy : En Pallatex.
- › Sur cette ligne, des aménagements supplémentaires de l'offre ont été introduits à partir du 23 août 2020 pour les élèves du gymnase d'Etoy :
 - création d'un doublage entre St-Prex et Etoy, gare afin de permettre aux élèves de rejoindre le gymnase d'Etoy en lieu et place de l'école GEMS ;
 - création d'une paire de courses supplémentaires entre Etoy, gare et Allaman, gare sud afin de permettre aux élèves de l'Ouest vaudois de rejoindre le gymnase d'Etoy.

Sur le réseau régional, certaines lignes ont été adaptées dans le cadre des mesures opérationnelles du plan climat vaudois visant à favoriser le report modal vers les transports publics et à offrir plus de desserte aux villages pour les connecter aux agglomérations.

Lignes 726 et 728

- › Mise en place d'une cadence 2 heures le samedi (+2 paires de courses) et le dimanche (+5 paires de courses).

Les lignes autour de Cossonay ont également vécu une grande révolution, par l'augmentation de l'offre durant les weekends, ainsi que par la réorganisation des aires de recrutement scolaires, qui ont nécessité de réorganiser les parcours des lignes 730, 750 et 760.

Ligne 730 – Prolongement de la ligne de Cossonay-Ville, centre à Gollion, via Cossonay-Penthalaz

- › Prolongement de 7 paires de courses jusqu'à Gollion via Cossonay-Penthalaz.
- › Prolongement des 5 paires de courses de Colombier à Vullierens, durant les heures de pointe.
- › Mise en place d'une cadence 2 heures le samedi (+ 2 paires de courses) et le dimanche (+ 5 paires de courses).
- › Les arrêts ont été créés: Gollion: En Crausaz, L'Arzillier.

Ligne 735 – Création d'une nouvelle «branche» pour desservir la zone industrielle d'Aclens-Vufflens-la-Ville et la relier à Bussigny

- › Ajout de 5 paires de courses entre Morges-Aclens et Bussigny.
- › Mise en place d'une cadence 2 heures le samedi (+ 1 paire de courses) et le dimanche (+ 5 paires de courses).
- › Les arrêts Romanel-sur-Morges et Moulin-du-Choc ont été créés.

Ligne 742 – Modification du tracé

- › Suppression du tronçon entre Montricher et L'Isle.
- › 2,5 paires de courses ajoutées entre Montricher, gare – Montricher, Maison de l'écriture.
- › Mise en place d'une cadence deux heures le samedi et le dimanche entre la gare de Montricher et la Fondation Michalski.
- › Les arrêts L'Isle, gare et Villars-Bozon, village ont été supprimés.
- › Dès la rentrée d'août le tracé et l'horaire de la ligne ont été aménagés afin de permettre aux enfants qui ne mangent pas à la cantine d'avoir une pause de midi allongée, respectant la législation.

Ligne 750 – Modification du tracé et intégration de la ligne 733 (desserte du col du Mollendruz)

- › Ajout de 10,5 paires de courses.
- › Mise en place d'une cadence 2 heures le samedi Cossonay-Penthalaz-Le Pont (+ 5,5 paires de courses) et le dimanche Cossonay-Penthalaz - Le Pont (+ 5,5 paires de courses).

- › Reprise des arrêts de la ligne 760 entre L'Isle, gare et Mont-la-Ville.
- › Reprise des arrêts de la ligne 733 entre Mont-la-Ville, Poste et le Pont.
- › Les arrêts de la ligne 733 entre Morges et Cossonay étaient supprimés.

Ligne 760 – Modification du tracé

À la demande de la commune de Ferreyres, les courses de la ligne 760 au départ de Cossonay-Penthalaz gare en direction de La Sarraz ont été modifiées pour assurer les correspondances avec la ligne de train CFF S22 en direction de Lausanne. Les MBC ont aussi optimisé et uniformisé les cadences de l'après-midi sur cette ligne.

- › Ajout de 2 nouveaux arrêts: Dizy, village et Chevilly, Fontaine.
- › 10 paires de courses sur le nouveau tracé du lundi au vendredi.

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION

Lignes urbaines

En raison de la pandémie, la fréquentation sur le réseau des Transports Publics de Morges et environs (TPM) durant l'année 2020 a diminué de -28.5%. Le trafic en 2020 s'est élevé à 3'302'925 voyageurs. La fréquentation sur toutes les lignes urbaines est en baisse, les lignes les plus impactées étant celles desservant les campus universitaires.

Lignes régionales

La fréquentation sur l'ensemble du réseau régional diminue plus légèrement, de 6.5%. Les augmentations d'offre conjuguée à la restructuration du réseau ont permis ce résultat. Les lignes 724, 730, 735, 742 et 750 ont connu une stabilisation voire une augmentation de leur fréquentation.

Les lignes 726 et 728 qui n'ont pas connu d'augmentation d'offre durant la semaine connaissent un net recul.

ÉVOLUTIONS DE LA FRÉQUENTATION (NOMBRE DE VOYAGEURS)

Réseau régional		2019	2020	Évolution	Variation
724	Morges - Etoy	156'022	155'043	- 979	
726	Morges - Lavigny	140'845	106'165	- 34'680	
728	Morges - Apples	95'731	72'825	- 22'906	
791 & 792	Pyjam'bus	3'812	1'984	- 1'828	
730 & 733	Morges - Cossonay-Ville	264'917	177'307	- 87'610	
735	Morges - Cossonay-Ville (via Bremblens)	134'902	127'490	- 7'412	
742	L'Isle - Bière	16'522	24'407	7'885	
750	Cossonay-Penthalaz - L'Isle	61'667	68'937	7'270	
760	La Sarraz - Montricher	81'157	23'850	- 57'307	
	Bus à la demande	1'031	55	- 976	
Total		956'606	758'063	-198543	- 20.8 %

Réseau urbain (TPM)

701	Lausanne, Bourdonnette - Echichens	1'550'290	1'108'157	- 442'133	
702	Tolochenaz - Bussigny	1'310'940	958'749	- 352'191	
703	Echichens - Lussy-sur-Morges	603'428	416'241	- 187'187	
704	Morges - Echichens	673'392	492'637	- 180'755	
705	Lonay - Ecublens EPFL	483'428	327'142	- 156'286	
Total		4'621'478	3'302'926	-1'318'552	- 28.5 %

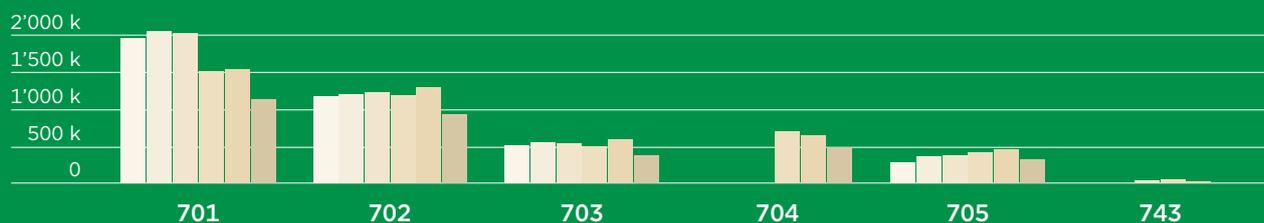
Réseau urbain local

743	Montricher gare - Montricher Grand Faubourg	17'870	0	- 17'870	
Total		4'639'348	3'302'926	-1'336'422	- 28.8 %

Total général **5'595'954** **4'060'989** **-1'534'965** **- 27.4 %**

ÉVOLUTION DES LIGNES URBAINES ENTRE 2015 ET 2020

■ 2015 ■ 2016 ■ 2017 ■ 2018 ■ 2019 ■ 2020



KILOMÈTRES PARCOURUS

Réseau urbain (TPM)	1'654'922 km	- 4.1 %
Réseau régional	877'893 km	+ 8.0 %
Transport scolaire	546'268 km	+ 17.5 %

Transports scolaires

En 2020, les transports scolaires ont été impactés par les règles sanitaires liées au Coronavirus, ce qui s'est traduit par la mise en place de nouvelles pratiques de transport et par la suppression de courses dédiées aux sorties sportives (salle de gymnastique et piscine).

L'obligation pour tous les chauffeurs scolaires de porter le masque durant les parcours scolaires a été introduite. Les véhicules sont désinfectés chaque fin de journée.

Les courses scolaires domicile-collège ont été supprimés de mi-mars 2020 à mai 2020 et les courses dédiées aux cours de piscine ont également été supprimées de novembre à décembre 2020.

LES GROUPEMENTS SCOLAIRES

Les MBC effectuent les transports scolaires pour les associations scolaires ou communes suivantes :

- › **ASIABE** (Association scolaire intercommunale Apples-Bière et environs)
- › **ASI7** (Association scolaire intercommunale des 7 communes de La Sarraz)
- › **ASICOVV** (Association scolaire intercommunale de Cossonay-Veyron-Venoge)
- › **ASISE** (Association Scolaire intercommunale St-Prex et environs)
- › **ASIME** (Association Scolaire intercommunale Morges et environs)
- › Groupement de communes **Aclens - Romanel-sur-Morges - Bremblens**
- › Commune de **Chigny**
- › Commune **d'Echichens-Vullierens**

La période d'exploitation des transports scolaires court d'août à juillet. En 2020, la répartition est la suivante :

- › Le 1^{er} semestre 2020 dépend de l'organisation de l'année scolaire 2019-2020
- › Le 2^e semestre 2020 dépend de l'organisation de l'année scolaire 2020-2021

ÉVOLUTION

ASIABE

Dans le cadre de la réorganisation du nombre de salles de gymnase au sein de la direction des écoles d'Apples-Bière, cette association a décidé l'ajout de 5 courses hebdomadaires pour acheminer les classes de Montricher à la salle de Pampigny. L'augmentation des unités d'accueil (parascolaires) nous a permis de proposer des parcours supplémentaires sans avoir recours à des moyens supplémentaires.

ASISE

L'ouverture de la piscine de St Prex a permis la mise en place de courses annexes supplémentaires hebdomadaires entre les collèges de Denens et de Yens à destination du collège du Cherrat à St Prex.

L'**ASICOVV** et l'**ASI7** ont augmenté leurs courses annexes planifiées à l'année pour acheminer plus de classes vers les salles de gymnastique.

ASIME

Les courses dédiées aux cours de piscine au Petit Dézaley ont été subies deux périodes de gel liées à la mise en place des règles sanitaires.

En 2020, l'ensemble des véhicules scolaires ont parcourus 546'268 kilomètres pour transporter 962'592 élèves.

ACTIONS DE SENSIBILISATION À LA SÉCURITÉ

Dans le but de réduire les incivilités rencontrées dans les véhicules scolaires, les autobus des lignes publiques et dans le train, les MBC ont développé des supports pédagogiques et formé les élèves lors de passages dans les classes des établissements scolaires.

En septembre 2020, des formations de sensibilisation aux dangers du transport ferroviaire ont été délivrées, par le biais d'une formation et de mises en situation sur le terrain pour les classes 7P de l'établissement scolaire d'Apples-Bière.

La création de commissions par les conseils d'établissement doit nous permettre d'intégrer toutes les parties prenantes dans la sécurisation des arrêts scolaires et surtout dans les gares (Communes, associations des parents d'élèves, directions des écoles, autorités).

RÉORGANISATION DE LA PLANIFICATION SCOLAIRE

Depuis plusieurs années, les associations scolaires en soutien des directions des écoles et les MBC ont œuvré de concert pour accroître l'accessibilité à l'école publique en toute sécurité. En effet, des commissions scolaires, dans lesquelles siègent les représentants des MBC, déterminent leurs propres règles de gestion du transport scolaire.

Actuellement, la gestion du transport scolaire dans les associations scolaires se fait avec un seul objectif : assurer le service de transport à tous les élèves qui y ont droit. Or, dans un contexte de contraintes budgétaires, il est nécessaire d'intégrer la notion d'efficacité et repenser les façons de gérer le transport. Le défi du service de planification scolaire consiste à planifier des tournées d'autobus scolaires, où chaque autobus doit ramasser des élèves à différents arrêts pour les transporter vers leur école, tout en respectant une durée maximale de voyage, une capacité maximale d'un autobus scolaire, une fenêtre de temps pour l'embarquement et le débarquement des élèves, ainsi qu'une distance maximale de marche de la maison vers l'arrêt.

C'est pour l'atteinte de cet objectif que la direction des MBC a décidé de procéder à une réorganisation des métiers liés aux activités non subventionnées, avec la création d'un poste de responsable de la planification scolaire dès juillet 2020. Le but étant de proposer tout au long de l'année des séances de travail pour « échanger » au sujet des contraintes et des opportunités, d'être associés dans les stratégies d'enclassement et de localisation de certaines classes d'âge. La mise en place de séances de travail doit permettre de réduire cette charge pour cette activité soumise à la loi des marchés publics.



MBC

	A	B	C	C
S	42.2	50.0	60.0	60.0
120				00.0



1L

→ 180

Trafic marchandises ferroviaire

Le trafic marchandises a été marqué par des événements significatifs en 2020 :

- › La pandémie de Covid 19 a eu un impact sur notre trafic de granulats puisque la gravière a dû interrompre son exploitation pendant 31 jours. De plus, des travaux en gare de Gland pendant un mois et demi en fin d'année nous ont empêchés de faire le transport par le train, ce qui amène un résultat nettement en dessous des années précédentes.
- › Le trafic de bois est également en baisse, en raison de modifications de contrat entre le chargeur et les exploitants.
- › Le trafic militaire a nettement diminué au niveau du tonnage transporté, plus que par le nombre de wagons acheminés, du fait de l'augmentation de wagons vides utiles à des exercices militaires.
- › Le trafic de produits agricoles est en légère augmentation.

Produits	TONNES TRANSPORTÉES				PART AU TONNAGE	
	2019	2020	Évolution	Variation	2019	2020
Produits agricoles	3'040	3'307	267		1.0%	1.4%
Bois	6'616	2'160	-4'456		2.1%	0.9%
Graviers	304'018	228'884	-75'134		96.6%	96.6%
Véhicules militaires	4'396	2'573	-1'823		1.4%	1.1%
Total	318'070	236'924	-81'146	-25.5%	100.0%	100.0%

Distribution et gestion de ventes

En matière de distribution des titres de transport communautaires et nationaux, les MBC proposent à sa clientèle l'ensemble des canaux usuels de distribution ou digitaux. Le service a assuré la disponibilité des systèmes en place tout au long de l'année 2020.

POINTS DE VENTE

Les ventes réalisées aux deux points de vente à Bière et à La Gottaz ont diminué en 2020 par rapport à 2019 (-41%), essentiellement en raison de la chute de fréquentation liée à la pandémie.

- › Le chiffre d'affaires lié aux ventes du point de vente de Bière a diminué de 33% en 2020.
- › Le chiffre d'affaires lié au point de vente de La Gottaz a lui montré une baisse moins significative (-16%): les renouvellements des abonnements scolaires ont permis de compenser les pertes sur les ventes au grand public.

Dans l'optique de relancer les ventes en lien avec de nouveaux clients, de reconquérir nos clients, en sus d'actions de promotion de la part du canton et de la communauté tarifaire Mobilis, un poste de responsable Marketing de ligne TP est prévu dès février 2021: ses missions seront multiples et diverses avec des objectifs de développement des réseaux sociaux, de promotions destinées aux nouveaux habitants dans le district de Morges et de la construction d'une première stratégie promotrice de marketing de ligne TP.

VENTES PAR LES CHAUFFEURS ET PAR AUTOMATES

Les règles sanitaires en termes de distanciation et de télétravail ont eu un impact négatif sur les recettes via les canaux historiques que sont les pupitres de vente des chauffeurs (PVC) et les automates (DATT). Les ventes à bord des bus ont été suspendues depuis mars 2020 jusqu'à décembre 2020 selon les recommandations de la branche. Dès novembre 2020, un projet a été initié pour relancer les ventes à bord des bus grâce à l'installation de terminaux de paiement sans contact (lancement en janvier 2021).

BILLETTERIE DIGITALE

L'offre de vente via la *WebApp* MBC a permis de stabiliser les ventes au niveau des chiffres de 2019. Les ventes réalisées par le SMS ont également baissé significativement durant cette période de pandémie.

En milliers de CHF	2019	2020	Évolution
DATT	754	452	-40%
POS	1'430	1'140	-20%
PVC	723	98	-86%
SMS	146	107	-27%
WebApp	12,2	11,8	-3%



L'offre de vente via la WebApp MBC a permis de stabiliser les ventes au niveau des chiffres de 2019.

CONTRÔLE DES TITRES DE TRANSPORT

Le contrôle de titres de transport a été internalisé depuis 4 ans maintenant. Trois contrôleurs de titres de transport travaillent au quotidien sur l'ensemble du réseau de lignes de transport public.

La planification annuelle, avec les données de comptages, a défini les zones de fortes affluences pour une présence plus proactive sur le terrain.

L'année 2020 marque le virage numérique de la gestion et du suivi des amendes au niveau national, avec la mise en place d'un fichier national suisse des récidives, accessible pour l'ensemble des entreprises de transport public. Ainsi, l'ensemble des données de contrôles permet d'identifier et de statuer sur toute récidive.

En comparaison avec 2019, le nombre de voyageurs contrôlés a augmenté. Le taux d'infraction augmente légèrement en passant de 6,58% à 7,95%, s'expliquant par le changement d'habitude dans les achats de titres de transport à bord des bus dû à la suspension temporaire de ce canal de vente.

De nouvelles prestations de surveillance des trains MBC ont été mises en place dès septembre 2020 et sous-traitées à Protectas pour réduire les incivilités, telles que les nuisances sonores, le non-port du masque et les pieds sur les sièges.

Au vu des résultats encourageants, ce type de prestation est programmé pour l'année 2021, aussi bien à bord des trains, que des bus.

OFFRES TOURISTIQUES

Aucune sortie touristique n'a été organisée en 2020 du fait de règles sanitaires restrictives.



Infrastructures

Organisation de l'unité

En 2020, l'Unité Infrastructure était dotée de 23 collaborateurs. Ses tâches quotidiennes essentielles sont axées sur une disponibilité maximale des réseaux, de façon à garantir la sécurité et la ponctualité de l'exploitation. D'autre part, nous planifions les aménagements futurs en fonction des besoins de la clientèle, tant voyageurs que marchandises.

L'unité Infrastructure est désormais organisée en trois services :

- › Gestion d'infrastructure & Maintenance,
- › Grands projets & Immobilier,
- › Projets ferroviaires & routiers.

GESTION D'INFRASTRUCTURE & MAINTENANCE

Le service effectue la planification et le suivi financier de l'infrastructure, prépare les concepts, la stratégie de la maintenance et établit les études préliminaires des projets (phases SIA 11-21).

Par ailleurs, ce service conduit les équipes de la voie ferrée et des installations techniques de l'infrastructure (IS et LC). Il planifie et organise les travaux et entretiens afin de garantir le maintien en état des réseaux. Il porte la responsabilité de la disponibilité des réseaux ferroviaires et du funiculaire.

GRANDS PROJETS ET IMMOBILIER

Le service conduit et réalise les deux projets principaux des MBC de ces prochaines années : le renouvellement du site ferroviaire de Bière et la construction du nouveau dépôt-atelier bus de Denges.

D'autre part, il maintient et valorise le patrimoine immobilier des MBC, garantit la mise à disposition et l'intégrité des informations affichées dans les arrêts de l'ensemble du réseau.

PROJETS FERROVIAIRES & ROUTIERS

Le service conduit le portefeuille de projets de construction planifiés sur nos lignes ferroviaires, funiculaire et routières. Trois chefs de projets ont œuvré afin de prendre en main le grand nombre de projets planifiés pour ces prochaines années.

Gestion de l'infrastructure & Maintenance

En 2020, ce service a conclu avec l'Office fédéral des transports la convention de prestations pour les années 2021 à 2024. Celle-ci nous garantit le financement de la plupart de nos projets de construction planifiés, le solde étant en options négociables au fur et à mesure de l'avancement. Un montant minimal d'investissement de 55 millions est ainsi d'ores et déjà garanti pour les 4 prochaines années.

RÉFECTION ET RENOUVELLEMENT

Avec l'aide de plusieurs entreprises ferroviaires (en particulier SERSA et MEMBREZ), nous avons poursuivi notre programme de renouvellement annuel des voies. Cette année, durant les vacances scolaires de l'été, nous avons renouvelé 1'600 m de voies depuis Pampigny en direction de Montricher. Comme les années précédentes, nous avons privilégié l'emploi de traverses en béton et de rail type «CFF I».

Les platelages des PN de Bussy, de l'Etraz et de Côte de Piez (pose de Strail) ont été renouvelés.

BOURRAGE MÉCANISÉ ET MEULAGE

Au printemps 2020, une campagne de bourrage mécanique a été réalisée par l'entreprise SERSA. Elle a permis de renforcer l'infrastructure de la voie. Dans la foulée des travaux d'été, l'entreprise Laurent Membrez a procédé à une seconde campagne de bourrage sur les secteurs les plus sollicités. Au total, plus du tiers de notre réseau a ainsi été entretenu (12 km pour 2020). Ces entretiens réguliers permettent de garantir la stabilité et la géométrie de la voie.



Renouvellement des voies entre Pampigny et Montricher.



Renouvellement du platelage du PN de Bussy.

Grands projets & Immobilier

BIÈRE

L'année 2020 a été une période clé pour notre projet principal sur le réseau ferré. En effet, nous avons procédé à la préparation du dossier de plans permettant le dépôt de la demande d'approbation auprès de l'OFT. Début décembre, la première version de cet important dossier (plusieurs centaines de pages, plans et descriptions techniques) a été remis par les mandataires pilotés par les bureaux Perret-Gentil SA et Aubert Architecte SA. Dès lors, les unités utilisatrices peuvent analyser les documents et donner leur retour visant à un dépôt de la procédure en milieu d'année 2021.

L'investissement total approchera les 130 millions et le site permettra tout à la fois d'accueillir notre clientèle, de garer notre matériel roulant et d'entretenir les rames, locomotives et wagons. Son dimensionnement permettra de faire face aux augmentations d'offres tant en trafic voyageurs que marchandises attendues pour les 30 à 50 prochaines années.

DENGES

Année charnière également pour notre projet phare du réseau routier : la construction d'un nouveau dépôt pour la flotte routière du Littoral. En fin d'automne, nous avons pu déposer la demande de permis de construire. Celle-ci n'a pas rencontré d'oppositions et le début de la construction pourra se faire durant le deuxième semestre 2021. Dans l'intervalle, des fouilles archéologiques permettront de relever l'ensemble des éléments intéressants pour les historiens sur ce site, avant qu'il soit construit et dévolu à l'activité de production routière. Le coût de l'ouvrage se monte à 85 millions de francs ; le site offrira de la place pour une centaine de véhicules routiers et leurs chauffeurs et sera compatible avec les technologies du futur (bus électriques).

IMMOBILIER

Les collaborateurs conduits par la responsable du parc immobilier s'appliquent à entretenir les locaux du personnel des différents sites des MBC situés dans les districts de Morges et Cossonay. Les missions données en extérieur, telles que le nettoyage des gares et haltes ferroviaires ainsi que l'affichage destiné à la clientèle visent à garantir des installations accueillantes tant pour les voyageurs urbains que régionaux.

De leurs compétences techniques et organisationnelles, ressortent de méticuleuses prestations fournies avec professionnalisme et autonomie. En cette année de pandémie, les prestations habituelles ont été complétées par une intensification des opérations de désinfection et de nettoyage afin de protéger au mieux notre personnel et notre clientèle.



Projection du nouveau dépôt de Denges.

Projets ferroviaires & routiers

Les études des projets suivants ont été conduites ou poursuivies durant l'année 2020

- › Renouvellement des fosses de transbordement voie métrique / voie normale à Morges.
- › Mise en conformité (LHand) des gares d'Apples, de L'Isle, de Montricher, de Yens et de la halte de Villars-Bozon
- › Etude avec la commune de Pampigny de la place de la gare (P+R et accès aux trains, éléments de tiers).
- › Création de passages à niveau sécurisés à Bossenaz (Pampigny) et Les Planches (Montricher).
- › Assainissement des ouvrages : passerelle de Denens à Vufflens, pont du Combagnoux, pont sur le Veyron et pont sur le Saugeroux.
- › Etude de la transformation de la gare de Morges en collaboration avec les CFF (étude préliminaire).
- › Renouvellement de la voie ferrée du tronçon Vufflens-le-Château - Le Marais.

Les projets suivants ont été déposés et sont en cours de procédure d'approbation des plans à l'Office fédéral des transports

- › Renouvellement et mise aux normes LHand des haltes de Reverolle et de Pampigny.
- › Assainissement des passages à niveau de Côte-de-Piez et Koster.
- › Renouvellement de l'installation de sécurité de Morges.

- › Renouvellement de la voie ferrée en gare de Bussy-Chardonney.

- › Introduction de la surveillance en continu de la marche des trains « ZBMS ».

Les projets suivants ont été approuvés par l'Office fédéral des transports

- › Renouvellement et mise en conformité LHand de la gare de Bussy-Chardonney.
- › Renouvellement et mise aux normes LHand de la halte de Le Marais.

Les projets suivants ont été réalisés en 2020, ou sont en cours de réalisation

- › Renouvellement et mise aux normes LHand de la halte de Froideville (Ballens).
- › Renouvellement des passages à niveau de Verdoux-Mauraz, Villars-Bozon, Route cantonale RC61, Vufflens-le - Château et Péchause.
- › Reconstruction des haltes et extension de la capacité du funiculaire de Cossonay.
- › Introduction de la radio numérique sur le réseau ferré.



Production et gestion de l'offre

Organisation de l'unité

L'unité Production et gestion de l'offre est organisée en quatre services :

- › Personnel roulant,
- › Gestion de l'offre,
- › Centre de gestion du trafic
- › Disponibilité de la flotte.

PERSONNEL ROULANT

Le service garantit les compétences, un haut niveau de performance ainsi que la mise à disposition du personnel nécessaire (mécaniciens de trains et chauffeurs de bus) formé au bon moment.

GESTION DE L'OFFRE

Le service garantit la planification performante des prestations. Ce service met en œuvre les différents changements d'horaire, il établit la planification annuelle et à court-terme de nos prestations tout en gardant un haut niveau de productivité et en respectant les différents délais.

Ce service garantit également la qualité des données de production et la publication des horaires.

CENTRE DE GESTION DU TRAFIC

Le Centre de gestion du trafic assure la gestion opérationnelle du trafic ferroviaire et routier en tout temps en garantissant un haut niveau de sécurité et de qualité. Ce service effectue une information standardisée via les systèmes d'information statique que ce soit à court-terme ou en direct.

DISPONIBILITÉ DE LA FLOTTE

Le service a pour mission l'acquisition, l'entretien, la mise à disposition des véhicules ainsi que le développement de la flotte et la veille technologique.



Personnel roulant

La mission du service est de diriger le personnel roulant avec équité, en garantissant la sécurité du personnel et de la clientèle, la stabilité des prestations et la ponctualité fait partie des missions de ce service. Nous devons également garantir et planifier la disponibilité quotidienne des collaborateurs « chauffeurs de bus » et « mécaniciens de locomotive » afin d'assurer les prestations prévues pour notre clientèle.

Les stratégies managériales mises en place sont des éléments fédérateurs nécessaires au bon encadrement des équipes. Pour la première fois, nous avons réuni les mécaniciens de locomotive et les chauffeurs de bus sous la conduite hiérarchique d'un même responsable d'équipe.

En 2020, 130 chauffeurs de lignes et 31 chauffeurs scolaires ont assuré les prestations de conduite sur le réseau urbain et régional ainsi que le transport d'élèves pour sept groupements. 25 mécaniciens de trains, basés à Bière, ont également effectué les prestations ferroviaires du trafic voyageurs et marchandises.

Les chauffeurs et mécaniciens sont sous la conduite directe de six Responsables d'équipe, dont deux gèrent simultanément les deux catégories de personnel, qui ont assuré un suivi quotidien pour garantir un haut niveau de compétence de notre personnel roulant pendant toute l'année et ont veillé au respect des normes de sécurité.

Trois répartiteurs établissent les plannings annuels, mensuels et quotidiens en tenant compte de la satisfaction des collaborateurs. Ils ont également la responsabilité de transmettre les données utiles à l'Unité Ressources humaines pour l'élaboration des salaires.

Le service du personnel roulant contient également une partie dédiée à la formation. Des formateurs trains et bus ont la responsabilité de construire, développer et animer des actions de formation selon le planning et les besoins de l'entreprise. Ces collaborateurs effectuent également des tests de

Tout au long de l'année 2020, le service du personnel roulant à œuvrer sur de nouvelles procédures afin de répondre aux objectifs fixés.

Nous avons commencé par clarifier les rôles entre le management, la formation et la répartition en adaptant les descriptifs de fonction.

Le service de la formation bus et ferroviaire, qui comprend 5 formateurs au total, a été réuni dans un seul et même bureau pour augmenter les synergies, mais également travailler sur une bibliothèque de formation complète comprenant de nouveaux plans de cours. Le but étant de travailler sur l'appartenance à l'entreprise dès l'engagement de nouveaux collaborateurs.

En 2020 nous avons introduit des audits de procédure sur le terrain permettant d'évaluer la bonne application et le respect des gestes métiers par nos collaborateurs. Ces audits sont effectués avec notre responsable qualité et sécurité mais aussi avec des partenaires utilisant nos véhicules, comme la fédération vaudoise des personnes malvoyantes par exemple.

Différents projets d'entreprise sont entrepris (Heurès, tablettes, intranet, etc.) afin d'améliorer continuellement le quotidien de nos agents.

Gestion de l'offre

L'année 2020 a apporté son lot de changements au sein de ce service. Une nouvelle organisation, de nouveaux collaborateurs ainsi qu'un nouveau Responsable de service, de nombreuses adaptations d'horaire en cours d'année.

Les MBC ont franchi un seuil au niveau de la taille de l'entreprise. Le nombre élevé de nos différents produits nous oblige à nous spécialiser par type de trafic. Pour ce faire, nous avons organisé la gestion de l'offre en attribuant à chaque planificateur des produits qui lui sont propres. Nous avons donc engagé deux planificateurs pour le trafic urbain et le trafic régional, un planificateur scolaire, ainsi qu'un planificateur pour les produits non subventionnés (trafic marchandises, touristique et substitutions pour les CFF).

Les planificateurs du transport urbain (TU) et du transport régional (TRV) gèrent le calendrier d'application de l'offre. Ils ont la responsabilité de construire et de dimensionner celle-ci. En 2020, nous avons modifié plusieurs fois l'offre en cours d'année conformément aux directives de l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Office fédéral de la santé publique (OFSP) liées à la lutte contre le Coronavirus. Nous avons dû exploiter nos lignes selon les horaires du dimanche pendant pratiquement 2 mois dès mars et en avons profité pour apporter des améliorations à notre horaire lors du retour à la normale le 11 mai 2020. La mise en service dès le 3 août 2020 de la substitution du funiculaire Cossonay-Penthalaz en a été la première mesure.

De nouvelles prestations ont ensuite été commandées pour la rentrée scolaire avec l'ouverture du gymnase d'Etoy sur la ligne 724 et la continuité de l'offre souhaitée par le Canton dans le cadre du Plan Climat Vaudois. Ces nouveautés ont occasionné des modifications sur notre trafic régional et la mise en place d'un changement d'horaire à fin août 2020 et lors du changement de l'horaire national du 13 décembre 2020.

Nous avons dédié un planificateur à notre trafic scolaire. Il élabore les prestations de travail annuelles et à court-termes de tous les groupements scolaires. Malgré le virus, de nombreuses courses occasionnelles ont été commandées par les différents groupements.

Le secteur des produits non subventionnés a été occupé à assurer de nombreuses substitutions pour les CFF, alors que nos prestations touristiques ont été forcées à l'arrêt dès le début de la pandémie.

Nous avons également officialisé un poste de Responsable de suivi et de l'analyse des données de production afin de nous assurer de la qualité de nos données à travers nos différents outils ainsi qu'établir des outils statistiques et les analyser fait partie des tâches de ce poste.

Centre de gestion du trafic

Le Centre de gestion du trafic a pour mission la surveillance en temps réel des réseaux de trains, bus et transports scolaires. Les activités comprennent la mise en place des mesures de régulation lorsque des événements surviennent (retards, perturbations, travaux, etc.), la gestion du personnel roulant en opérationnel ainsi et que l'information voyageurs en temps réel.

Durant l'année 2020, quelques événements particuliers sont à relever :

- › Durant plusieurs nuits, le CGT a assuré le suivi des bus engagés dans le cadre de substitutions au trafic ferroviaire des CFF consécutives à divers chantiers d'Infrastructure;
- › De manière générale, différents chantiers en cours ont impacté le trafic et nécessité bon nombre de dispositions, pour certaines nouvelles, dans le cadre de la régulation du réseau des bus.

En 2020, le CGT était composé de 10 régulateurs du trafic dont 2 assurent le rôle de référent rail et référent route. Les référents assurent la conduite technique des entités et voient leur rôle renforcé, endossant le rôle de chef de salle de commande en opérationnel. Nous avons également créé en 2020 le poste de Référente formation afin de professionnaliser la formation au sein du CGT.

Nous avons créé un nouveau poste de Gestionnaire chantier et manifestations dont le but est d'être la porte d'entrée pour tous les chantiers du réseau de bus. Il effectue les visites in situ pour la bonne gestion terrain des chantiers et manifestations et coordonne toutes les mesures nécessaires à l'interne.



Nous avons également professionnalisé l'information voyageurs en créant un poste dédié à ce thème pour centraliser l'information voyageurs au sein d'un même service que ce soit à court-terme ou à l'opérationnel. Garantir et gérer une information standardisée planifiée et en temps réel via les différents systèmes statiques et médiatiques font partie des tâches de ce nouveau poste pour assurer une transmission fiable et claire d'informations à nos clients.

Disponibilité de la flotte

Matériel roulant

Fort d'une vingtaine de collaborateurs, le service Disponibilité des flottes gère le garage-atelier routier de Tolochenaz et l'atelier ferroviaire de Bière.

Notre équipe a pour mission l'acquisition, l'entretien, la mise à disposition des véhicules ainsi que le développement de la flotte et la veille technologique. Elle gère un parc de près de 200 véhicules routiers et ferroviaires, aussi bien pour le transport de voyageurs dans les secteurs urbains, régionaux et scolaires, que pour le transport de marchandises.



Rail

Acquisition de nouvelles locomotives à voie étroite pour le transport de marchandises

Afin, notamment, d'assurer le transport de granulats à partir de 2026, MBC a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de locomotives à voie étroite. Dans le cadre du projet du transport de marchandises, cette étape se situe sur le chemin critique qui doit nous permettre d'être opérationnels début 2026 selon les hypothèses retenues de mise en service de la gravière du Sépey. En effet, ces locomotives n'existent pas dans le commerce et il s'agit d'une fabrication sur mesure. D'où la nécessité de lancer cet appel d'offres en 2020 déjà.

La nouvelle de la volonté du MOB d'acquérir au moins quatre locomotives similaires ouvre une nouvelle perspective, à savoir celle de relancer une nouvelle procédure en collaboration avec le MOB. Malgré cette deuxième démarche, nous allons tout mettre en œuvre pour commencer l'exploitation de la nouvelle gravière du Sépey comme prévu.

Locomotives actuelles Ge 4/4

Nos locomotives actuelles ont 26 ans et restent fiables. Cependant nous avons deux locomotives, soit le nombre nécessaire pour assurer le trafic des graviers. Nous ne pouvons pas risquer une panne prolongée d'une de ces locomotives. Afin d'en assurer la disponibilité, nous avons mené en 2020 une analyse de fiabilité et de risque de pannes de ces véhicules avec l'entreprise Enotrac. Ceci a permis de mettre en évidence les composants qui

ÉTAT DU PARC

Le Matériel roulant met à disposition et entretient un parc de près de 200 véhicules.
Au 31 décembre 2020, notre flotte était composée de :

Bus, navettes et utilitaires	122
Autocars à 55 places pour le transport scolaire	9
Minibus à 33 à 43 places pour le transport scolaire	29
Autobus standards 12m à 94 places pour le réseau urbain	32
Autobus standards 12m à 81 places pour le réseau régional	16
Autobus articulés 18m à 145 places pour le réseau régional et urbain	10
Minibus à 26 places pour le réseau régional	2
Minibus premium à 17 places	1
Navettes automatisées à 11 places	2
Véhicules de service (15), chariots élévateurs et remorques (4)	19
Mobilité douce: vélos électriques	2
Véhicules pour voie métrique	36
Automotrices Be 4/4 série 30 (2015)	8
Voiture intermédiaire à plancher bas (2011 & 2015)	4
Automotrices Be 4/4 série 10 (1981)	3
Voitures de commande Bt (1982, rénovation 2016)	2
Voitures de commande Bt (1982, mises hors service en 2016)	2
<i>Train historique:</i>	
Automotrice historique BCFe 4/4 n°2	1
Voiture-bar B2 (1895)	1
Voiture-restaurant AB (1925)	1
Wagon-cuisine G109 (1896, transformé en 2015)	1
Wagons G de 1895 à restaurer	2
Locomotives marchandises Ge 4/4 (1994)	2
Tracteur de service Tm 2/2 pour l'entretien des infrastructures	1
Wagons à ridelles Ua	3
Wagons X (transport de rails, traitement abords des voies, porte-charges)	3
Échelle LM-95, non motorisée	2
Bogies transporteurs pour voie métrique	138
Bogies transporteurs Ua pour trafic marchandises	63 paires
Bogies transporteurs Ua pour trafic marchandises (hors service)	6 paires
Véhicules pour voie normale	36
Locomotive Re 420 (1967, acquise en 2013)	1
Tracteur thermique Tm IV (1976, manœuvre à Gland Ballastière)	1
Tracteurs électriques Te III (1965, acquis en 2015, manœuvre en gare de Morges)	2
Wagons à bennes basculantes pour remblais et graviers Fans-u (2000, acquis en 2013)	19
Wagons-trémies pour sables et graviers Facens (2016)	9
Wagons marchandise Xs 72 pour transports internes de ballast	4
Véhicules de type transport à câbles	2
Funiculaire, voitures voyageurs de 47 places	2
TOTAL	196 véhicules et 138 bogies transporteurs



Projection du futur site de Bière.

présentent les risques les plus élevés. Comme nous ne disposons pas de toutes les pièces de rechange nécessaires et que certaines ne se trouvent plus sur le marché (obsolescence), nous allons entreprendre une coopération avec les Chemins de fer rhétiques (RhB), qui disposent d'une douzaine de locomotives identiques.

Bogies transporteurs Ua

Dans le cadre de l'étude des nouvelles fosses de Morges une étude pour l'amélioration des Ua a également été menée et 4 bogies prototypes ont été mis en service. Les avantages de cette version améliorée sont: la suppression du graissage hebdomadaire; moins de chocs et de dégâts; moins de bruit pour le voisinage. Un calcul de rentabilité pour la modification de la flotte des Ua utilisés en trafic des graviers va être effectué.

Dans tous les cas, ces améliorations seront implémentées au plus tard avec la fabrication des nouveaux Ua, pour le transport des granulats dès l'ouverture de la gravière du Sepey à partir de 2026.

Locomotive Re 420

À la fin de l'année 2020, notre locomotive à voie normale a dû être révisée aux Ateliers CFF de Bellinzone, car l'usure des bandages avait atteint sa limite.

Futur site de production ferroviaire : projet Atelier Bière

De manière analogue au projet de Denges, nous avons participé très étroitement à la définition des exigences du futur atelier et du futur dépôt. Les échanges avec les mandataires regroupant architectes, urbanistes, ingénieurs civils et spécialistes en techniques ferroviaires ont été très constructifs, de sorte que les plans, après plusieurs itérations, laissent entrevoir un site moderne, performant, capable d'absorber la croissance du trafic sur plusieurs dizaines d'années.

Route

Denges : un atelier pour les bus à la hauteur de nos ambitions

Les véhicules MBC seront intégralement entretenus en 2025 à Denges sur notre nouveau site composé de neuf pistes de maintenance. Ce site sera notamment dimensionné pour accueillir et entretenir des bus électriques.

Le service de disponibilité des flottes travaille à définir les besoins en termes d'équipements d'atelier. Il s'agit non seulement de définir des outils semblables à ceux que nous avons l'habitude d'utiliser à Tolochenaz, mais aussi d'intégrer de nouveaux équipements, afin d'étendre nos compétences en termes d'entretien d'autobus. Par exemple, le bâtiment de maintenance sera doté de pistes pour réparer les dégâts de carrosserie ou d'un atelier SAEIV pour l'entretien des équipements tels que ceux servant à l'information voyageurs. Par ailleurs, tous les véhicules qui rentreront au dépôt passeront sur un banc de test contrôlant la pression et le profil des pneumatiques. Cette installation high-tech sera connectée à l'atelier permettant d'alarmer les collaborateurs techniques en cas de non-conformité.

La définition des équipements d'entretien est un projet complexe nécessitant d'étudier ou d'élaborer précisément les processus liés à chaque compétence du site pour les décennies à venir. Pour les MBC, il s'agit une merveilleuse opportunité d'améliorer les méthodes et les conditions de travail dans un tout nouveau site et de le doter d'équipements parfaitement adaptés. Grâce à cela, ce site permettra de réduire l'immobilisation des véhicules lors des maintenances ainsi que de prendre en charge plus rapidement les bus en cas d'anomalies.

Sans aucun doute, ce nouvel atelier sera le plus performant de la région. Nos clients et nos collaborateurs peuvent d'ores et déjà s'en réjouir.

Nouvelle loi sur le CO₂

Le développement des transports publics fait partie des solutions envisagées dans les débats sur le climat. Après trois ans de traitement et de négociations, la révision totale de la loi sur le CO₂ a été approuvée en 2020. Cette loi contient notamment certains points en lien direct avec les TP :

- › Trafic local : à partir du 1^{er} janvier 2026, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales sera supprimé pour les véhicules utilisés par les entreprises de transport de lignes de trafic local concessionnaires de la Confédération.
- › Trafic régional voyageurs : en dehors du trafic local, le remboursement de l'impôt sur les huiles minérales ne sera plus possible à partir du 1^{er} janvier 2030 pour les entreprises de transport de lignes de trafic local concessionnaires de la Confédération.
- › Promotion de motorisations respectueuses de l'environnement : les moyens économisés par la Confédération à la suite de la suppression du remboursement de l'impôt sur les huiles minérales devront obligatoirement être affectés à la promotion de technologies de motorisation neutres en CO₂ et utilisant des énergies renouvelables dans les transports publics routiers.

Ces changements amènent les MBC à entreprendre le virage technologique vers les bus électriques et le développement durable.

Acquisition de nouveaux véhicules

En 2020, nous avons mis en service 11 minibus IVECO Thesi pour le nouveau groupement scolaire ASICoPe (Association intercommunale de Cossonay-Penthalaz), ainsi que 2 Mercedes-Benz Citaro hybrides pour le service de ligne dans le cadre du renouvellement de la flotte. De plus, notre service de conciergerie s'est vu doté d'un véhicule utilitaire 100% électrique.



Ressources humaines

EFFECTIF AU 31.12.2020

	CDI	CDD	Auxiliaires	Apprentis	Stagiaires	Total Collaborateurs	Total EPT
Direction	7	-	-	-	-	7	5.70
Finances & Achats	4	1	-	-	-	5	5.00
Développement de l'offre et ventes	8	-	-	-	-	8	8.00
Infrastructures	26	-	-	-	-	26	25.60
Production et gestion de l'offre	221	8	19	-	-	248	224.25
Ressources Humaines	6	-	-	2	1	9	7.20
Total	272	9	19	2	1	303	275.75

STRUCTURE DES EFFECTIFS



Part du personnel féminin



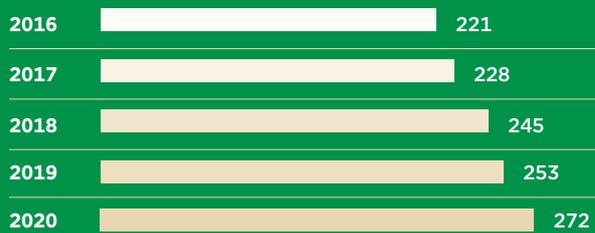
Part de l'effectif occupé à temps partiel



Âge moyen (ans)

	Part du personnel féminin	Part de l'effectif occupé à temps partiel	Âge moyen (ans)
2019	16.6%	31%	45
2020	16.6%	18.1%	44

ÉVOLUTION DU PERSONNEL



Ce graphique est établi en tenant compte des collaborateurs au bénéfice d'un CDI uniquement

Mouvement de personnel

Le développement de l'entreprise a généré de nombreux mouvements de personnel. Nous avons accueilli 51 nouveaux collaborateurs :

- › 1 aide-comptable
- › 4 aspirants conducteurs de locomotives
- › 1 aspirant régulateur du trafic
- › 1 assistante RH
- › 18 chauffeurs de bus régionaux et urbains
- › 12 chauffeurs de bus scolaires
- › 1 chef de projets ferroviaires et routiers
- › 1 gestionnaire informations voyageurs
- › 2 mécatroniciens poids lourds
- › 1 monteur installation de sécurité - ligne de contact
- › 1 planificateur de la maintenance
- › 1 régulateur du trafic - référent rail
- › 1 responsable de la disponibilité des flottes
- › 1 responsable du service projets ferroviaires et routiers
- › 1 responsable d'équipe mécaniciens et chauffeurs
- › 1 responsable développement des offres
- › 1 responsable gestion de l'offre
- › 1 responsable Unité Finances & Achats
- › 1 secrétaire administrative

Ces engagements ont été réalisés notamment pour compenser les 24 départs pour cause de retraite, démissions et fin de contrat survenus durant l'année 2020.



Gestion des potentiels et suivi des postes clés

La mise en place d'un processus de gestion des potentiels et du suivi des postes clés attendue a maintenant été mise en œuvre à la fin de l'année 2020. Celle-ci se base sur une directive, un fil rouge d'entretien, un plan de mesures ainsi qu'une vue d'ensemble des potentiels de l'entreprise. Ce concept est adapté à la taille de l'entreprise et prévoit des accompagnements individuels plutôt qu'en groupe comme cela peut être le cas dans des sociétés plus grandes que les MBC.

Un partenaire a été trouvé avec l'entreprise de consulting Vicario afin d'effectuer les assessments de développement de nos potentiels au début du processus. La vue d'ensemble a été validée par le Comité de direction début janvier et les premiers entretiens ont eu lieu en février. Toutes les personnes proposées ont confirmé leur intérêt en faveur d'une évolution.



Développement des compétences

La gestion de la relève est soutenue par la formation de deux apprentis employés de commerce qui participent à l'amélioration de nos processus des ressources humaines au quotidien. Nous avons eu le plaisir de féliciter un apprenti employé de commerce pour l'obtention de son CFC en juillet 2020.

La situation sanitaire vécue en 2020 a fortement perturbé le programme de formation de notre entreprise. La priorité a été donnée aux formations initiales, par exemple la formation des aspirants mécaniciens, afin de permettre leur poursuite dans des conditions acceptables et répondants aux différentes directives fixées par les autorités et permettre ainsi de mener à terme les formations stratégiques.

Notre programme de développement des cadres a connu un coup d'arrêt, la poursuite de la formation sur la stratégie d'entreprise, au travers d'un exercice de simulation permettant de se familiariser avec les règles de gestion d'une entreprise de transports publics, a dû être reporté à 2021. Une grande partie des écoles et partenaires externes ont supprimé leur programme de formation, ce qui nous a obligés à différer certaines formations programmées. En revanche, la formation individuelle de plusieurs collaborateurs et collaboratrices, au travers de formations certifiantes telles que CAS et brevets fédéraux, a pu continuer, sous certaines conditions telles que la formation par vidéoconférence.

Les journées de formation continue obligatoire ont été organisées pour les différentes catégories de personnel. Tout le personnel concerné par les prescriptions de circulation des trains (PCT) a reçu une journée de formation sur les modifications importantes entrées en vigueur le 1^{er} juillet 2020, garantissant ainsi la sécurité de l'exploitation de notre réseau ferroviaire. La formation continue des chauffeurs de bus a été perturbée, seules quelques journées de formation OACP ont été maintenues en début d'année. Un effort très conséquent sera fait en 2021 pour rattraper le retard et garantir le maintien des compétences de nos chauffeurs. Le personnel de l'entretien de la flotte a vu son programme de formation continue interrompu, mais là aussi un effort important sera fait en 2021 pour compenser et maintenir le niveau de compétences nécessaires toujours plus pointues.

Pour consolider notre équipe des conducteurs de locomotives, trois aspirants mécaniciens ont terminé leur formation en 2020. Pour assurer la relève, un aspirant mécanicien a commencé sa formation en novembre 2020 en vue d'obtenir le permis de conduire de la catégorie B80 pour le trafic des voyageurs sur notre réseau à voie métrique. La formation pour la conduite des trains marchandises, afin d'assurer le trafic de gravier en particulier, a été fortement perturbée, le trafic des marchandises ayant lui-même été touché par la crise sanitaire.

Notre participation au développement, au sein de Railplus, d'une école romande de formation pour les conducteurs de locomotives et les chefs circulation des trains s'est poursuivie. Les travaux d'élaboration des documents de formation sont en cours et doivent permettre l'ouverture d'une première classe d'aspirants mécaniciens en septembre 2021.

Dialogues et événements internes

L'année 2020 a été bousculée par la pandémie mondiale due à la COVID-19. Ainsi, nous n'avons pas pu partager de moments conviviaux avec nos collaborateurs. Les traditionnels événements qui sont organisés tout au long de l'année ont été annulés, mais les différentes thématiques liées à l'entreprise sont restées au cœur de nos communications internes.

Les séances des cadres ont eu lieu par vidéoconférence 3 fois durant l'année, dont une intégrait une formation avec un partenaire externe (le centre cardio-vasculaire CVCL) ayant pour thème la prévention des problèmes cardio-vasculaires. La dernière séance de l'année a permis de présenter les résultats de l'enquête de satisfaction du personnel à l'ensemble de nos cadres et de travailler par groupes virtuels à l'élaboration de mesures d'amélioration.

En lieu et place des événements traditionnels tels que la journée des jubilaires ou le repas des retraités, nous avons choisi d'offrir des bons cadeaux à faire valoir auprès d'artisans commerçants de la région, permettant aussi par la même occasion de soutenir l'économie locale. Privés de soirée du personnel, les collaborateurs recevaient un présent qui se veut convivial et qui a permis de marquer cette année « extraordinaire ».

Caisse de pension

Nous constatons que notre taux de couverture au 31 décembre 2020 s'élevait à 106.82%. Notre caisse de pension est actuellement en bonne santé.

MBC



Informatique et qualité

Informatique

L'année 2020, comme tout le monde le sait, n'a pas été une année comme les autres. Avec le travail à domicile, la majorité d'entre nous a dû, plus que jamais, apprendre à combiner et faire cohabiter le travail avec la vie privée. Depuis le début du programme de digitalisation des MBC en 2015, la volonté du service informatique a été d'offrir aux employés MBC une flexibilité d'accès aux différentes applications informatiques en tout lieu et avec divers appareils.

Avec l'infrastructure IT MBC, répondant à cet objectif depuis la mi-2019, les employés administratifs ont pu regagner leur domicile au printemps 2020 pour y travailler, et ce dès les premiers jours de semi-confinement. Pour certaines personnes, la mise à disposition généreuse de leur matériel privé a été nécessaire pour combler le manque de matériel MBC, le temps de leur fournir du matériel mobile de l'entreprise.

Le service informatique, par sa fonction transversale dans l'organisation de l'entreprise, soutient des projets des différentes unités.

Durant l'année 2020, il a contribué à la planification, à la réalisation de divers projets, et ce en complément du support aux utilisateurs sur les outils bureautiques et métiers. Il s'est notamment attelé à :

- › Renouveler le contrat d'infogérance et de support. Le montant du seuil légal d'accord gré à gré ayant été dépassé avec le prestataire ProClick, nous nous sommes retrouvés devant l'obligation de mettre ces prestations en appel d'offres, selon la loi sur les marchés publics. En conséquence, leur contrat a été résilié au 31 mars 2021 et un appel d'offres a été réalisé en fin d'année sous la forme d'une procédure ouverte de marché de services. Le marché a été remporté par la société MTF Quadra, sise à Ecublens, pour une durée de quatre ans, renouvelable pour une année.

- › Mettre en œuvre, la dématérialisation du courrier entrant en collaboration avec le service administratif. L'archivage physique des documents étant déjà confié à Everial, MBC leur a confié la tâche de numérisation des courriers qui sont ensuite déposés dans des bannettes virtuelles de la GED/intranet Agileo.
- › Répondre à un audit de cybersécurité réalisé par la société prestataire ELCA sur mandat de Rail+. Cet audit, réalisé auprès des différents membres de Rail+, a permis de poser les premiers jalons sur la thématique.
- › Finaliser la connexion des MBC à la plateforme nationale CUS pour transmettre les données de temps réel. Après plusieurs mois de réalisation du projet d'interfaçage des environnements MBC SAE-SIV-RIV (Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs) avec les services de transmissions d'informations en temps réel des CFF (FachBus CUS-VDV), cette instance a validé la qualité des données MBC puis activé la connexion sur leur environnement de production. Ainsi nos données de temps réel bus et trains, ainsi que celles des entreprises Travys et TPN, sont transmises aux plateformes nationales. Ce qui signifie que ces informations de temps réel sont maintenant disponibles sur le système d'information à la clientèle des CFF et du *système de mesure de la qualité pour le transport régional des voyageurs* (QMS) de l'Office Fédéral des Transports.
- › Réaliser la seconde phase de l'information voyageurs (IV) ferroviaire en temps réel. Cette phase consiste à interconnecter trois systèmes, de fournisseurs différents, en embarqué dans les rames afin d'améliorer la précision du temps réel. La mise en service de cette phase est prévue au premier trimestre 2021.



- › Automatiser la récupération et le transfert des données du comptage des passagers ferroviaires. Cette fonctionnalité est réalisée en parallèle de la seconde phase de l'IV ferroviaire.
- › Réaliser l'étude de faisabilité technique avec la définition des besoins pour l'intégration de l'IV GateMedia dans le funiculaire dans le cadre du projet de sa reconstruction.
- › Définir les besoins des interfaces de l'acheminement automatique des trains avec l'outil de planification et la solution d'IV GateMedia.
- › Étoffer la Business Intelligence MBC avec des applications Qlik Sense, telles que les mesures de ponctualités, destinées au management. D'autres applications ont été créées à l'intention de personnes plus techniques, afin de les aider dans la compréhension des données de comptages passagers bruts qui sont analysées au moyen du logiciel FadaPlus.
- › Au quotidien, le service informatique, s'est attelé à donner du support informatique aux employés et à venir en appui aux équipes de projets.

Qualité et sécurité

L'année 2020 a été particulière dans le contexte sanitaire « Covid-19 ». Afin d'y faire face, un État-major de conduite de crise a été mis en place dès début mars. Les plans de protection pour les transports publics, rédigés conjointement par les gestionnaires systèmes rail et route, sur la base des ordonnances du Conseil fédéral, ont été scrupuleusement mis en œuvre afin d'assurer la protection de la santé de nos collaborateurs, celle de nos clients, ainsi que la continuité de nos activités. Dans ces conditions particulières, les activités de mise en œuvre de notre Système de Management de la Qualité et de la Sécurité ont néanmoins été réalisées avec succès.

SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ ET DE LA SÉCURITÉ

Afin de répondre aux attentes concrètes des parties intéressées telles, qu'en autres, les clients, les commanditaires, les partenaires et les organes de surveillance, les MBC ont obtenu en 2018, la certification ISO 9001 : 2015 de leur Système de Management de la Qualité et de la Sécurité.

Ce Système a été évalué par un auditeur du Bureau Veritas lors de l'audit de surveillance du 16 septembre 2020. À l'issue de cet audit, l'auditeur a octroyé aux MBC le maintien de leur certification. L'audit de recertification aura lieu en 2021.

En 2020, le système de contrôle interne (SCI), les outils de gestion des risques, ainsi que le processus d'amélioration continu, à l'aide de la méthode kaizen, ont été renforcés.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SGS)

Les MBC, en tant qu'entreprise de transport ferroviaire (ETF) et Gestionnaire d'Infrastructure (GI), possèdent un Système de Gestion de la Sécurité (SGS). Ce SGS est nécessaire pour l'octroi des Certificats de Sécurité (Cersec) ainsi que l'Agrément de Sécurité (Agsec).

Ces Agsec et Cersec attestent de l'homologation du Système de Gestion de la Sécurité des MBC et confirment que les MBC répondent aux exigences en termes de pilotage, d'agencement, de planification,

de mise à disposition, de contrôle et d'amélioration d'une exploitation sûre. Leur renouvellement sera effectué lors du premier semestre 2021.

SYSTÈME DE MESURE DE LA QUALITÉ DU TRV (QMS TRV)

En tant qu'entreprise de transport régional suisse, les MBC sont évalués dans le cadre du Système de Mesure de la Qualité du Trafic Régional Voyageurs (QMS TRV) mis en place par l'OFT, sur demande du Conseil fédéral.

Les clients tests (MSS) transmettent les évaluations relatives à la ponctualité, la propreté, l'ordre, l'état des véhicules et des gares ou arrêts ainsi que la qualité de l'information aux voyageurs. Les résultats des évaluations 2020 ont été analysés mensuellement. Les différents services concernés ont mis en œuvre des actions d'amélioration ciblées afin de maintenir ou d'améliorer la qualité de nos prestations. À partir d'août 2020, une mesure directe des prestations (DPM), a été mise en œuvre. Grâce à la technologie mise en place pour la transmission des données en temps réel (Système d'aide à l'exploitation plateforme régionale), nous avons pu fournir les données de ponctualité en temps réel. Les différents services concernés sont en contact

étroit avec les acteurs de la chaîne de transmission des données afin de garantir la qualité de celle-ci.

Début mai 2020, les MBC ont remis leur rapport sur la qualité 2019 à l'OFT et au Canton pour évaluation. L'OFT a confirmé que notre rapport qualité 2019 était conforme à leurs spécifications et attentes et qu'il ne nécessitait aucun ajustement.

CONCEPT DE SÉCURITÉ MSST

En tant qu'entreprise qui est exposée à des dangers particuliers et qui emploie au moins dix collaborateurs, les MBC disposent d'un concept de sécurité MSST. Ce concept règle les aspects liés à la prévention des accidents et aux mesures destinées à promouvoir la prévention systématisée des accidents et maladies professionnels (sécurité au travail) et de la protection de la santé.

En 2020, les MBC se sont à nouveau associés à la SUVA dans le cadre de la « campagne de prévention des chutes pour les entreprises de transport » afin de sensibiliser activement nos passagers, ainsi que nos collaborateurs, au risque de chute en cas de neige et de verglas. Deux nouveaux clips d'animation pour le train ont été créés et deux films ont été tournés avec des cascadeurs pour le bus.







**Transports de la Région
Morges Bière Cossonay SA**

Av. de la Gottaz 28A - CP 35
1110 Morges 2

T +41 21 811 43 43
info@mbc.ch
www.mbc.ch