

Rapport d'activité 2019
Coopérative de mutualisation des
entreprises de transport public

MOVI
+



TABLE DES MATIÈRES

- p.3 **1** Mots d'ouverture
- p.7 **2** Vie de la coopérative
- p.14 **3** Centres de compétences
- p.27 **4** Finances
- p.32 **5** Annexes



1

MOTS D'OUVERTURE

Mot du Président

Un nouvel élan pour MOVI+

En 2019, notre coopérative a revu de manière approfondie ses fonctionnements, pour clarifier les responsabilités et faciliter son développement. Un nouveau Comité exécutif est mis en place, pour assurer la conduite opérationnelle et pour assurer des contacts plus étroits avec les entreprises adhérentes. Ce Comité est présidé par notre directrice opérationnelle engagée au 1er trimestre 2020.

La révision des statuts qui est présentée à l'Assemblée générale vise aussi à consolider et à clarifier la composition de la base de la Coopérative, qui désormais sera constituée d'Entreprises de Transport Public uniquement. Nous ne voulons cependant pas exclure les autres entreprises partenaires de la mobilité, elles sont bien entendu les bienvenues de continuer, voire d'intensifier leurs collaborations en tant qu'adhérentes à l'intérieur des Centres de Compétences qui les intéressent.

La coopérative est née de l'envie de faire travailler ensemble les entreprises de transports publics. Elle a jusqu'ici été animée par des « miliciens » à temps partiels des entreprises adhérentes. Nous voulons ici féliciter et remercier chaleureusement le Comité exécutif pour sa contribution déterminante à notre succès. Avec le concours de notre directrice, pour l'instant unique collaboratrice, nous amorçons une nouvelle étape de développement. Nous quittons ainsi l'épopée des pionniers, pour celle de la croissance assumée.



Michel Joye
Président du conseil d'administration

Mot du Comité Exécutif

2019, une année de développement

Le fonds de contribution (ajout de 3% à chaque facture émise par la coopérative ou sa filiale OpenIT) a permis de collecter Frs 129'000.- , une augmentation de plus d'un tiers par rapport à 2018. C'est une excellente nouvelle, signe de croissance de la coopérative, et aussi la possibilité de financer la croissance de cette dernière.

Ensuite, nous nous réjouissons de l'intense activité autour des centres de compétence : les centres existants se déploient, créent et mettent à disposition des retours d'expérience et bientôt des produits, tandis que de nouveaux centres sont en cours de création. La coopérative a vu un accroissement de ses centres, particulièrement sous l'impulsion de plusieurs membres pour répondre aux défis de la multimodalité. La richesse d'innovation de nos membres nous ouvre une voie sur d'autres centres en gestation pour la prochaine année.

Ces opportunités sont excellentes pour MOVI+, mais elles constituent aussi un défi pour la coopérative, qui est encore en phase de consolidation. Pour assurer sa pérennité, MOVI+ doit diversifier ses sources de revenus, qui reposent encore aujourd'hui que sur quelques membres « proactifs ». Pour sortir de cette dépendance, il est nécessaire d'offrir un cadre incitant à la collaboration, y compris lorsque les membres sont de tailles très différentes.

Plusieurs travaux ébauchés en 2018 ont trouvé leur résultat durant cette année : le changement de structure présenté lors de notre dernière AG, la professionnalisation de nos centres de compétence et surtout, la nomination d'une directrice à temps plein, ce qui représente un saut en matière de ressources à disposition de la coopérative. Cet engagement va permettre de faire évoluer notre société vers une structure à la fois forte et souple, qui pourra alors se confirmer comme étant l'acteur de référence de la mutualisation des ressources du transport public romand !

En tant que membres du comité exécutif d'origine, nous sommes fiers du résultat accompli et pouvons passer la main, en souhaitant à cette société que nous avons créée en 2016 de devenir un adulte responsable et acteur dans ce merveilleux écosystème de la mobilité.



Pierre Yves Meyer
Responsable des opérations



Hugues Romain
Responsable de la stratégie
et du développement

Mot de la Directrice (2020)

Le printemps 2020 restera dans la mémoire collective pour bien des raisons. A titre personnel, il restera inscrit comme le moment où j'aurai attrapé le virus... de la mobilité ! Ingénieure environnement de formation, j'ai travaillé plus de dix ans en bureau d'ingénieur conseil et notamment piloté une unité dédiée aux projets internationaux d'envergure. Le challenge proposé par MOVI+ fin 2019 m'a tout de suite enthousiasmée, car la coopérative se trouve au cœur d'enjeux fondamentaux qui façonneront le monde de demain : Comment penser la mobilité et améliorer encore l'attractivité des transports publics pour encourager le transfert modal? Quels outils offrir aux clients pour faciliter leurs transports multimodaux ? Comment profiter de l'intelligence collective des acteurs de la mobilité? Quels sont les outils numériques à mettre en œuvre ? Quel modèle permet de mutualiser efficacement les ressources, dans le respect des différentes cultures d'entreprises ?

Nos centres de compétence visent à proposer des réponses à ces sujets passionnants. Ne venant pas de la branche, je découvre progressivement l'écosystème des transports publics dans lequel évolue MOVI+. J'ai rapidement été frappée par la richesse et la diversité des métiers qui le constituent. Une diversité qui explique les profils très variés de nos centres de compétence !

Le travail accompli par MOVI+ jusqu'ici a permis de constituer des équipes fortes, de développer des compétences précieuses pour la branche et de développer des projets qui aboutissent maintenant sur des produits. Les échecs, inévitables, ont permis d'apprendre et de grandir. Il s'agit maintenant de stabiliser les acquis, de les développer et de diversifier les activités afin de répondre aux besoins de nos membres. Ces besoins évoluent et le contexte particulier de 2020 en fait émerger de nouveaux.

L'enjeu principal de MOVI+ en 2020 sera de développer une stratégie et des activités en adéquation avec ces besoins. Je souhaite pour cela que la coopérative soit à l'écoute de ses membres et qu'elle donne une meilleure visibilité aux actions et au potentiel de MOVI+.

Je me réjouis des futures collaborations qui permettront de faire évoluer notre coopérative et remercie très chaleureusement tous les « pionniers », qui se sont fortement engagés au cours des dernières années et grâce à qui MOVI+ est aujourd'hui si bien positionnée.



Émilie Gex
Directrice opérationnelle

2

VIE DE LA COOPÉRATIVE



2.1 Structure et organe dirigeante

La coopérative est pilotée par le conseil d'administration (CA), constitué de 7 membres élus par l'assemblée générale, pour un mandat de 4 ans. Il est constitué en 2019 des membres suivants :

Michel Joye (président), Daniel Reymond (vice-président), François Gatabin, Guillaume Meyer, Michael Gaberthuel, Pierre Alain Perren, Richard Zaugg.

L'ouverture d'un nouveau centre de compétence est de la compétence du CA. Le Conseil d'administration et le comité exécutif veillent à la bonne gouvernance des centres de compétence, facilitent et encouragent la création de nouveaux centres dans l'intérêt des membres de la coopérative et communiquent aux membres les développements et résultats des centres. Tous les membres de la coopérative peuvent adhérer à un centre de compétence, respectivement, proposer le développement d'un nouveau centre.

2.2 Membres

Nouvelles adhésions

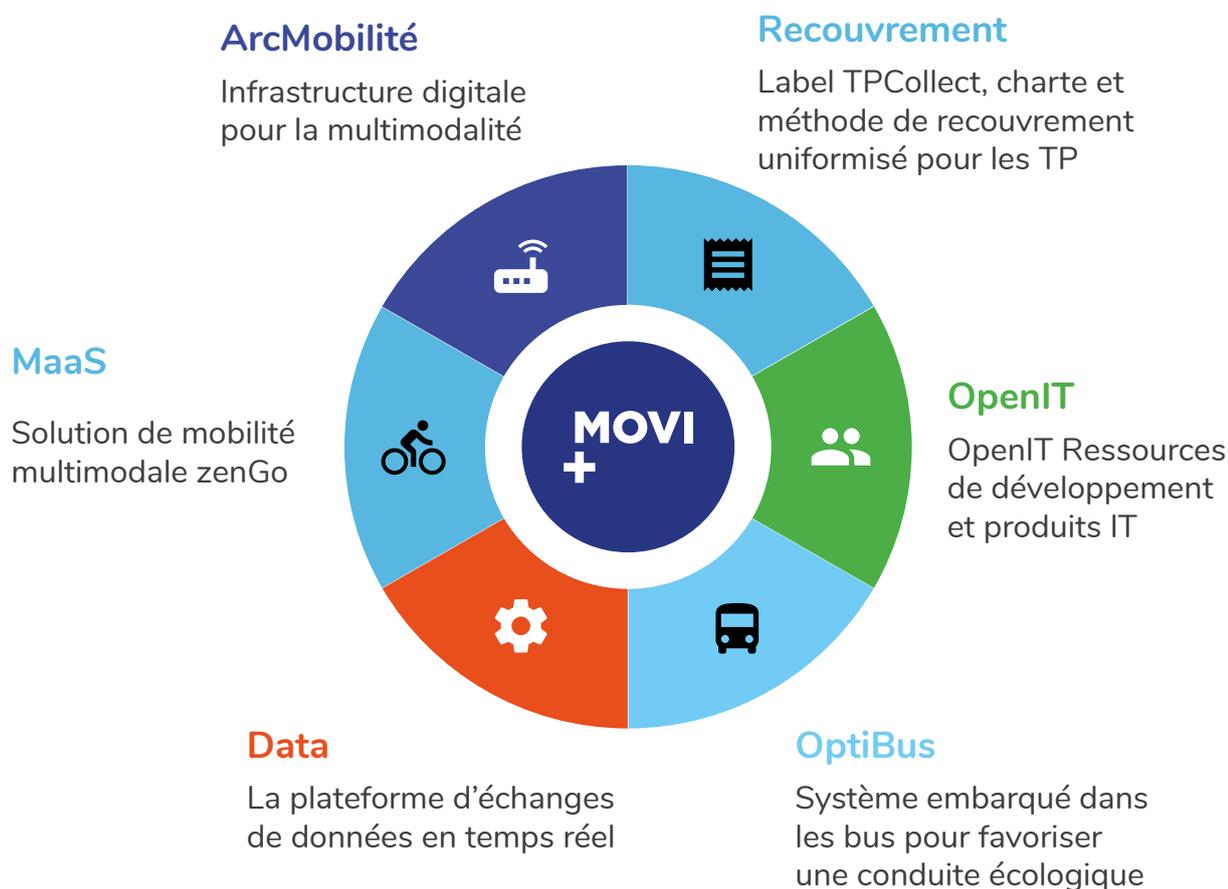
- 15.06.2019 : Mobility Société Coopérative (adhésion par reprise d'actifs de Catch a Car AG)

Démissions

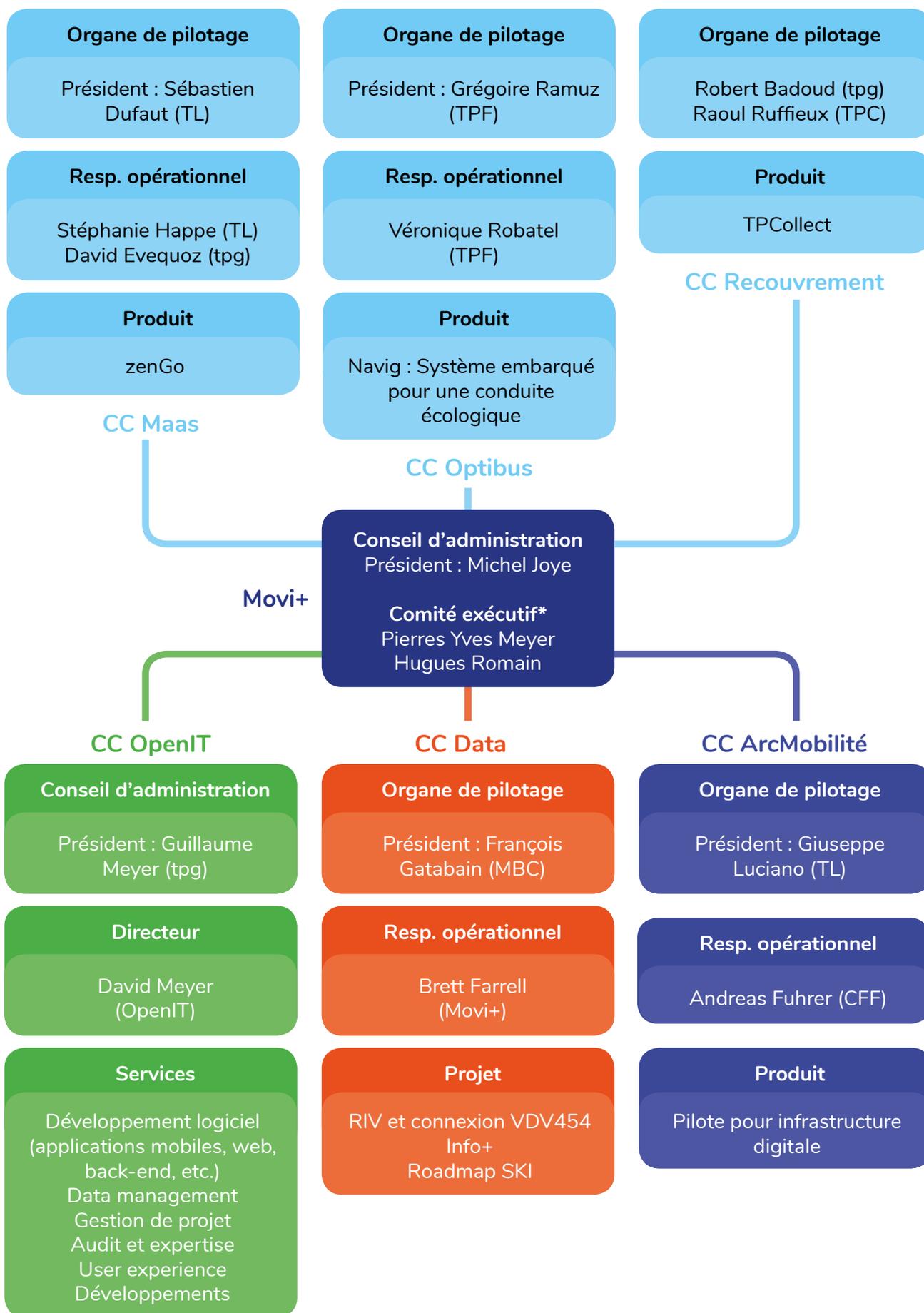
- 15.06.2019 : Catch a Car AG

2.3 Vue d'ensemble des centres de compétence

MOVI+ compte six centres de compétence :



En 2019, les centres de compétence illustrés ci-dessous ont été actifs. Leurs rapports d'activités sont présentés au chapitre 3.



* Direction Émilie Gex dès 01.03.2020

2.4 Enjeux

Les centres de compétence se diversifient et grandissent. **Les produits développés par Optibus et Recouvrement sont actuellement en phase pilote et pourront être proposés aux entreprises d'ici la fin 2020**, alors que de nouveaux centres de compétence verront le jour au cours de l'année et aboutiront également à de nouveaux produits. Les perspectives à moyen terme sont bonnes. Néanmoins, à court terme, « l'édifice MOVI+ » reste financièrement très fragile et fortement dépendant de son centre de compétences « historique » et de l'activité d'un nombre très restreint de membres.

Le budget de fonctionnement de la coopérative est financé par un fonds constitué d'un transfert de 3% du volume d'activité généré par les centres de compétence. En 2020, ce fonds de contribution permettra de couvrir 49% des coûts de fonctionnement. Pour couvrir le solde, une cotisation extraordinaire de CHF 8'000 est demandée aux membres ETC. Cette somme permettra de soutenir cette phase de croissance et de garantir le développement des activités.

2.3 Zoom sur centre de compétence « Recouvrement »

Robert Badoud et Raoul Ruffieux présentent ici les développements du centre de compétence « Recouvrement » et l'aboutissement d'un produit qui sera proposé à tous les membres d'ici la fin de l'année 2020.

- **Rencontrez-vous des difficultés pour le règlement des factures de vos débiteurs après un contrôle de titres de transports ?**
- **Voulez-vous faire des économies sans renoncer au recouvrement ?**
- **Quelles sont les valeurs importantes pour vous dans une telle activité ?**

Ces questions nous préoccupent tous car elles suscitent beaucoup d'interrogations et peu de réponses concrètes. Après un contrôle de titres de transports dans l'un de nos véhicules, nous constatons que des créances restent impayées à hauteur d'environ 40%. Ce manque à gagner représente des sommes importantes qui très souvent restent lettre morte.

Le domaine d'activité du contentieux, peu apprécié et pas toujours transparent est très souvent décrié dans les médias. Il donne une image négative du traitement des débiteurs par les entreprises de transport.

Néanmoins, il est important de démontrer à nos clients et à nos commanditaires que le voyage sans titre de transport valable sur les lignes des transports publics ne peut pas rester sans conséquence.

Certaines entreprises ont recours à des sociétés de recouvrement ou à l'office des poursuites. Ces entités prennent alors le relais en appliquant des méthodes peu orientées « client » et très éloignées des valeurs défendues par la branche des transports publics. En outre elles adoptent des barèmes de frais excessifs et les résultats obtenus sont souvent décevants. Les clients ayant à faire à ces organismes se sentent fréquemment incompris avec un fort sentiment de déshumanisation.

Au contraire, ils attendent de l'écoute et des solutions adaptées à leur situation afin de régulariser leur dette. Cette démarche ayant avant tout pour but de restaurer le lien de confiance à l'égard des transports publics et d'encourager une nouvelle relation commerciale avec le client.

C'est dans ce contexte que le centre de compétences « Recouvrement » de MOVI+ vous présente TPcollect :



TPcollect est une solution de recouvrement élaborée par les entreprises de transports publics et adaptée à leurs besoins spécifiques. Les tpg et les TPF se sont engagés dans une démarche novatrice, basée sur la relation client. Une phase pilote évalue actuellement cette nouvelle méthode de gestion des débiteurs jusqu'à fin 2020. Ce qui distingue la formule TPcollect des procédures de recouvrement traditionnel, c'est une interaction éthique mais exigeante de la relation avec les débiteurs. C'est aussi une politique de frais incitative qui vise avant tout à sécuriser l'encaissement de la créance de base pour les entreprises de transports. Enfin, ce procédé permet un gain de temps important comparé au recouvrement traditionnel.

La solution proposée s'intègre dans des environnements différents et ne nécessite pas d'investissements ni de charges importants. Son principe repose sur une charte fixant tous les aspects et l'engagement attendus dans le domaine du recouvrement. Des partenariats fonctionnels ont été conclus avec des prestataires spécialisés dûment sélectionnés par le centre de compétences.

TPcollect peut intervenir à tout moment à la suite de la facturation par l'entreprise de transport ou à la fin du cycle de relance et se charge de toute la relation avec les débiteurs. L'entreprise de transport et son image ne sont ainsi pas exposées aux aléas de la gestion des impayés tout en œuvrant à la récupération de ses créances.

Voulez-vous en savoir plus sur TPcollect ? Rejoignez le centre de compétences « Recouvrement » en tant que **membre observateur**. C'est une démarche sans frais qui vous permettra de suivre l'évolution de la phase pilote de l'intérieur et vous pourrez faire des propositions quant à son évolution.

D'autre part, **le centre de compétences présentera durant le dernier trimestre 2020 le résultat des activités pilotes menées par les tpg et les TPF. A cette occasion, vous pourrez découvrir de manière concrète le fonctionnement et les avantages de la solution TPcollect.**

Pour tout renseignement ou demandes d'adhésion, contactez le centre de compétences « Recouvrement » de MOVI+.

Contact tpg

Robert Badoud
Responsable service clients et opérations
badoud.r@tpg.ch

Contact TPF

Raoul Ruffieux
Chef service Relations Clients
raoul.ruffieux@tpf.ch



3

CENTRES DE COMPÉTENCES

3.1 Centre de compétence Open-IT

Carte d'identité

Open-IT est un centre de compétence « ressource », qui met à disposition des membres de la coopérative des compétences pointues dans le domaine des développements informatiques agiles. Forte d'une équipe de près de 30 collaborateurs, **le centre de compétence OpenIT permet aux membres de MOVI+ de disposer en interne de compétences spécifiques et complémentaires à haute valeur ajoutée.** OpenIT est une SA, dont le capital appartient à MOVI+.

Président du Conseil d'administration : Guillaume Meyer (tpg)

Directeur : David Meyer

Membres : MBC, TPF, CGN, tpg, VMCV, MOB, TPC, TL, TRAVYS, TPN, RCSMobility, T2C

L'année 2019 en bref

Parmi les développements marquant d'OpenIT en 2019, figurent en particulier les projets suivants :

- L'application **tpgPreview**, mise en service le 15 décembre avec l'arrivée du Léman Express. Une solution développée par une collaboration tpg/TPC, qui accompagne le client de la consultation des horaires à la vente de billet.
- La reprise d'**Ortics**, solution embarquée de gestion des données installée chez MOB et TPC, dont le fournisseur avait été mis en faillite. La reprise par la coopérative a permis de palier à la déficience d'un fournisseur, tout en modernisant le matériel utilisé et en pérennisant le savoir-faire à l'interne.
- L'intégration du projet **zenGo**, solution multimodale développée conjointement par tpg et TL.

Le rapport annuel d'OpenIT présente l'équipe et les activités en détail.

Défis pour 2020

Les activités d'OpenIT sont aujourd'hui très dépendantes de deux clients uniquement. A l'avenir, OpenIT devra diversifier son portefeuille de projets et de clients. Le centre de compétence cherchera à améliorer sa visibilité, à mieux communiquer sur les compétences et les succès et surtout, à être à l'écoute des besoins des ETC, afin d'y répondre au mieux, de consolider certaines compétences clé (java, data management, ...) et de participer à la mutualisation entre les membres.

3.2 Centre de compétences Optibus

Carte d'identité

Le centre de compétences Optibus est un centre « produit ». **Il a pour but le développement et la maintenance d'un système d'aide à la conduite permettant d'améliorer le confort des passagers et d'économiser le carburant.** Aucune solution disponible sur le marché ne répondant de façon satisfaisante à ces besoins.

Les Transports Publics Fribourgeois (TPF), membre fondateur du centre de compétences, ont confié le développement de ce système à HEPIA (Haute École du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève). Le système développé a été nommé « Navig ». **Il sera disponible pour les entreprises intéressées à l'automne 2020.**

Responsable opérationnelle : Véronique Robatel (TPF).

L'année 2019 et les défis de 2020

Finalisation du développement matériel

Les éléments matériels clé ont été choisis, à savoir : boîtier, connecteurs, câbles, écran et support pour sa fixation sur le tableau de bord et capteur environnemental.

Le système informatique développé par HEPIA apporte une plateforme de calcul performante dans le bus. Il comprend toutes les interfaces nécessaires à l'intégration des données spécifiques au véhicule (données moteurs, comptage passager, GPS...). Sa conception modulaire permettra de le faire évoluer, selon les besoins futurs ou les besoins d'autres compagnies de transport. Il pourra entre autres évoluer vers un ordinateur compatible avec les futures normes ITxTP.

35 exemplaires ont été assemblés par HEPIA, 30 livrés aux TPF et 5 sont gardés pour des pièces de rechange.

Installations effectuées

19 véhicules ont été équipés du système par les ateliers TPF et mis en opération. Le système Navig a l'avantage de pouvoir fonctionner sans aucune intervention du conducteur, ce qui permet de capturer des données, les traiter et les transmettre aux back-end informatiques pour traitement. Tout fonctionne automatiquement à la mise en route du véhicule. Après plusieurs mois d'opération, aucun dysfonctionnement n'a été observé.

>> Logiciels dans les véhicules

Plusieurs développements logiciels ont été réalisés par HEPIA et la société Thoreb. L'ordinateur de chaque véhicule communique avec la Navigbox et lui transmet périodiquement les données d'exploitation choisies : numéro de ligne, nom de l'arrêt desservi, retard sur l'horaire, nombre de passagers et localisation GPS. Le logiciel HEPIA embarqué à bord de la Navigbox récolte les données du véhicule, les données de la sonde environnementale installée dans la zone passagers ainsi que celles d'une plateforme inertielle. Ces multiples données sont traitées dans la Navigbox par des algorithmes détectant les différents événements de conduite. La communication avec un back-end central dans le cloud se fait au travers de la liaison GSM 4G déjà présente dans le véhicule. Cette architecture opère selon les principes du « edge-computing ».

>> Logiciels back-office

Le système Navig se base sur une architecture composée des différents véhicules et d'un back-office dans le cloud. La solution professionnelle d'Amazon AWS a été choisie : les données des différents véhicules sont stockées dans une base de données globale, dans les serveurs AWS.

Un site internet, également déployé sur des instances virtuelles, permet à chaque conducteur d'accéder à ses données de conduite une fois arrivé au terminus. Des contenus avec informations spécifiques pour les administrateurs du système, les formateurs et les responsables des TPF seront encore développées au cours de l'année 2020.

La solution a fait l'objet d'une revue par une société tierce experte dans les solutions AWS, afin d'améliorer le produit, de garantir la sécurité, l'accessibilité et la gestion des pannes. Cette expertise permet d'apporter des modifications utiles au projet.

L'avantage des solutions utilisées réside dans la possibilité d'évolution tant en termes de véhicules connectés de la flotte TPF que dans la réplication du système chez un autre opérateur, quelle que soit la taille de sa flotte ou le nombre de conducteurs.

>> Interfaces informatiques avec les services TPF

Plusieurs interfaces ont été développées avec les serveurs TPF, afin d'intégrer les données fournies par le système Navig. Une difficulté majeure a été l'obtention de l'identité du conducteur conduisant le véhicule, car une des exigences du projet était de ne générer aucune tâche additionnelle pour les chauffeurs : le système devait fonctionner sans demande d'identification.

Il a fallu développer une solution permettant de récupérer cette information dans le logiciel d'exploitation (Hastus), qui comprend la planification des numéros de courses et du conducteur prévu. Le cas des changements de conducteur de dernière est corrigé ultérieurement à la fin de la journée.

Depuis la mise en opération de ce système un peu complexe, **les résultats sont satisfaisants** et aucun problème n'a été détecté durant les nombreux tests faits.

>> Premiers tests

Des séries de tests sont menés sur des véhicules en service. Différentes situations de conduites sont simulées, puis les données du parcours réalisé sont analysées en salle de réunion, immédiatement après les phases de conduite. Les détecteurs sont ainsi calibrés les uns après les autres selon les ressentis de l'équipe et les souhaits des formateurs TPF. Les objectifs de cette première phase de test sont de détecter les éventuels dysfonctionnements du système et d'y remédier, de valider le choix des informations transmises aux chauffeurs sur la plateforme, d'optimiser leur contenu et leur présentation, de calibrer les niveaux de détection des événements et la façon dont les indicateurs globaux (confort et économie) sont calculés à partir des événements détectés et de déterminer exactement le contenu de l'affichage sur les écrans fixés au tableau de bord. Une fois le niveau de satisfaction atteint, une mise en opération permanente auprès d'un petit groupe de bêta-testeurs (12 chauffeurs) permettra de détecter les éventuels derniers défauts.

Lorsque que le système répondra parfaitement aux exigences du projet, il sera déployé pour être utilisé par tous les chauffeurs : ceci est prévu pour l'automne 2020.

3.3 Centre de compétence Data

Carte d'identité

Data est un centre de compétence « projet », qui vise à exploiter, maintenir et développer la plateforme d'échange de données « Romandie Informations Voyageurs ».

Président du comité de pilotage : M. François Gatabin (MBC)

Membres : TPN, TRAVYS, TL, TPC, MOB, VMCV, tpg, CGN, CFF, CarPostal, MBC, LEB

Responsable opérationnel : M. Brett Farrell (MOVI+).

L'année 2019 en bref

2019 était une année riche en défis pour le centre de compétence DATA, qui a vu développer des projets importants tels que l'interface VDV454, le Léman Express et Info+, tout en suivant les développements exigés par la roadmap de SKI.

Projet Interface VDV454

DATA a implémenté les interfaces montantes et descendantes vers CFF / CUS en 2018. Les tests de validation réalisés en 2019 ont permis de mettre en évidence des écueils qui ont nécessité un travail de perfectionnement des interfaces. **DATA a terminé l'année avec les deux interfaces (« inbound » et « outbound ») fonctionnelle et acceptées par CUS.** RIV peut maintenant envoyer les horaires et données d'exploitation de ses membres à CUS, et recevoir les horaires pertinents pour ses membres, qui peuvent les utiliser ou les afficher selon leurs besoins (données CFF, SNCF et CarPostal par exemple).

Leman Express

DATA a supporté le développement de l'application tpgPreview, mise en service le 15 décembre 2019, avec l'arrivée du Lemman Express. Data a travaillé la réception et le traitement des données de CFF, de SNCF et du transport local français, pour les rendre utilisables dans l'application tpgPreview... Un volet complexe et un véritable défi en raison des incertitudes des formats de données à recevoir ! DATA a bien relevé le défi... même lorsque les formats ont changé une semaine avant la mise en service !

Actuellement tout est pleinement fonctionnel sauf l'indisponibilité du temps réel pour les trains SNCF.

Projet Info+ (publication e l'horaire théorique)

Ce projet a été partiellement gelé pour permettre l'avancement d'autres projets jugés prioritaires.

Cependant, **les développements réalisés ont permis d'exporter les données d'horaire vers Info+ correctement.** Afin d'évoluer vers une solution viable qui permette d'exporter les horaires directement de RIV à Info+, RIV doit encore mettre en place une façon de gérer et exporter les commentaires et « infotexts » associés aux lignes.

Ceci est planifié pour la première moitié de 2020.

Roadmap SKI (nouvelles normes d'échanges de données en Suisse)

La mise en place de QMS (le système de gestion de la qualité de service livré) a mis en évidence plusieurs améliorations possibles pour faciliter la tâche d'analyse et de diffusion des données, Elle a aussi permis d'identifier des manques à combler par rapport l'information aux voyageurs

Parmi les tâches identifiées, 26 taches peuvent avoir un impact sur DATA et ses membres. La responsabilité de DATA en 2020 est d'identifier les détails des impacts sur RIV et sur les membres, afin de planifier l'implantation selon les priorités et échéanciers définis entre les ET et le Management Board. Un budget supplémentaire, dédié à ce travail, a été validé par l'organe de pilotage.

Projet de raccordement des membres de DATA à CUS puis QMS

Durant l'année 2019 DATA a réussi à raccorder TL et tpg à CUS. Un souci d'arrondi des horaires a pu être corrigé pour tpg et le QMS reçoit bien les données tpg.

La correction des arrondis pose encore un problème pour TL, qui utilise une version antérieure de Synthèse. CUS reçoit toutes les données, mais QMS attend la correction des arrondis pour bien recevoir et analyser les données de TL.

Le raccordement de MBC, TRAVYS et TPN a posé des difficultés bien plus complexe que prévu, principalement en raison des interfaces utilisées. Le raccordement de ces 3 ET est planifié pour avril 2020; VMCV pour septembre 2020; TPC pour la fin 2020 avec MOB et LEB encore en phase de planification.

Défis pour 2020

DATA souhaite renforcer son rôle de « plaque tournante des données de transport en commun dans la suisse romande ». Le nouveau DATA Manager assure une meilleure gestion des données. Le projet de déplacer RIV vers un centre d'hébergement spécialisé est planifié pour 2020, une action qui augmentera significativement la fiabilité du système.

DATA devrait s'agrandir en 2020 en accueillant trois nouveaux membres avec lesquels les discussions engagées en 2019 se poursuivront en 2020.

3.4 Centre de compétences MaaS

Carte d'identité

Le centre de compétences MaaS, « Mobility as a Service » a pour but de développer une solution de mobilité multimodale commune entre les transports publics, les taxis, la location de vélo et de voiture,. La marque « zenGo » a été créée et déposée en 2018.

Président du comité de pilotage : M. Sébastien Dufaut (TL)

Membres : TL, tpg, Mobility, Taxi Services, Alo-Cars, TaxiPhone, PubliBike

L'année 2019 en bref et les défis de 2020

Le lancement de la solution en phase pilote a permis de confirmer le potentiel et les contraintes inhérentes à ce type de projet innovant. Une version 2 devrait permettre de proposer une solution plus attractive sur un périmètre potentiellement plus large. TL et tpg se sont associés aux CFF dans le cadre du centre de compétences « ArcMobilité », qui vise à développer une infrastructure digitale commune pour tous les acteurs de la mobilité. zenGo servira de plateforme pilote.



www.zenGo.ch

3.5 Centre de compétences Recouvrement

Carte d'identité

Le centre de compétence « Recouvrement » est un centre « produit », il a développé la marque « TPcollect » et la charte qui y est associée. TPcollect est une solution de recouvrement élaborée par les entreprises de transports publics et adaptée à leurs besoins spécifiques, basée sur la relation client.

Ce centre de compétence est porté par tpg et TPF, TRAVYS en est membre observateur.

Les responsables opérationnels sont M. Raoul Ruffieux (TPF) et M. Robert Badoud (tpg).

L'année 2019 en bref

Le premier semestre de l'année 2019 a été consacré à la finalisation de la phase de conception. Les principaux jalons de cette phase ont été :

- L'établissement et la ratification de la Charte
- La mise à disposition d'un cahier des charges, basé sur la Charte, pour la sélection de prestataires
- La rédaction et la validation du règlement de la marque TPcollect
- L'enregistrement de la marque TPcollect auprès de l'IPI
- La création du logo TPcollect
- La présentation du centre de compétence Recouvrement aux membres MOVI+, le 29 mai 2019 à Lausanne

The logo for TPcollect features the letters 'TP' in a large, bold, red, italicized sans-serif font. To the right of 'TP', the word 'collect' is written in a smaller, black, sans-serif font.

Fédération des Transports Publics
pour le Recouvrement.

Les adhérents porteurs (TPF+tpg) ont prospecté différentes sociétés spécialisées en facturation et en recouvrement sur la base du cahier des charges afin de désigner le prestataire avec lequel chacune des ET adhérentes pourra débiter la phase pilote. Les tpg ont mis en place un partenariat avec un prestataire à la fin du premier semestre et ont débuté les opérations début juillet 2019. Les TPF ont finalisé un accord avec un prestataire et vont débiter les opérations en janvier 2020.

Défis pour 2020

Avec la mise en œuvre de ces partenariats opérationnels, la phase de conception a pris fin. La phase pilote s'étendra jusqu'au 31.12.2020 afin de disposer des données complètes sur un exercice entier chez tpg et chez TPF.

Les prochaines étapes se présentent comme suit :

- Phase pilote (jusqu'à fin 2020)
 - Ajustement des processus et des règles
 - Tests de nouveaux dispositifs et de nouvelles pratiques (poursuites, conversion surtaxes, recouvrement à l'étranger, etc.)
 - Préparation d'une version 2 de la Charte (base contrat type TPF)
 - Présentation du bilan aux ET MOVI+ avec nouvelle Charte et résultats opérationnels/financiers
- Phase de consolidation (2020-2022)
 - Elargissement aux autres membres MOVI+ (possible avant la fin de la phase pilote)
 - Evolution de la structure TPcollect en fonction des perspectives et des résultats obtenus
 - Réflexion sur l'élargissement des prestations offertes par TPcollect

Prochaines étapes du projet (dates actualisées)



Après 6 mois de fonctionnement aux tpg, les premiers résultats sont encourageants et sont conformes aux objectifs fixés en termes de fluidité opérationnelle, de relation clientèle et de taux d'encaissement.

Dès la mi-2020 TPF et tpg s'attèleront à la rédaction d'une Charte définitive qui intégrera les différents éléments qui auront pu être expérimentés lors de la phase pilote. Cette dernière, ainsi que les premiers résultats financiers réalisés pendant la phase pilote, feront l'objet **d'une présentation aux membres MOVI+ dans le courant du 2ème semestre 2020.**

3.6 Centre de compétences «en gestation »

Les centres de compétence suivants ont vu ou verront le jour en 2020 :

Arc Mobilité

La vision du projet est de développer un environnement favorable au développement d'une infrastructure digitale ouverte pour offrir une solution nationale standardisée pour la branche et les partenaires de mobilité.

D'autre part, avec le développement de plateformes multimodale MaaS (comme zenGo), faciliter le déplacement porte à porte pour les utilisateurs afin de répondre à leurs besoins et d'augmenter la consommation du transport collectif, au vu de la croissance démographique à moyen terme en Suisse, comme seul moyen d'assurer la qualité de vie, le bien-être et la sécurité des concitoyens à moyen terme. Le centre de compétence sera porté par CFF, TL et tpg.

Contact et informations : info@moviplus.ch

Colision

Avec l'urbanisation en croissance et l'évolution des demandes des consommateurs, l'émergence de nouveaux canaux de distribution entraîne une transformation de l'industrie du transport et de la logistique. La distribution de marchandises dans les zones urbaines, ainsi que les flux de trafic privés, sont parmi les principales sources de consommation d'énergie, de pollution de l'air et de bruit.

En conséquence, la logistique urbaine devient rapidement un enjeu majeur tant pour les autorités municipales que pour l'industrie du transport et de la logistique.

La vision du centre de compétence consiste à mettre en œuvre une relation gagnante-gagnante pour tous les acteurs impliqués (administrateurs, détaillants, transporteurs, résidents) grâce à **un nouveau système éco-logistique pouvant desservir plusieurs villes adjacentes en utilisant des véhicules électriques et l'infrastructure de transport public pour livrer des marchandises de tout type dans leurs zones urbaines.**

Le centre de compétence sera porté par TL, il est ouvert à tous les membres souhaitant participer à son développement, en tant que membres porteurs, utilisateurs ou observateurs.

Contact et informations : info@moviplus.ch

Distribution

La problématique de la distribution est commune à toutes les ETC. L'entretien et la maintenance des automates sont onéreux et, lorsque ces derniers arrivent en fin de vie, leur renouvellement constitue un investissement important. A l'heure où les achats des titres de transport se font de plus en plus de façon numérique, la question de la légitimité de ces coûts est questionnée. Comment gérer la distribution ? Quelle part donner aux achats physiques et sous quelle forme ? Dans quelle solution investir ?

Ces questions seront analysées au sein de ce centre de compétence, afin d'aboutir à une solution uniformisée et un achat de matériel groupé.

Le centre de compétence sera porté par TRAVYS, TPN et MBC, il est ouvert à tous les membres souhaitant participer à son développement, en tant que membres porteurs, utilisateurs ou observateurs.

Contact et informations : info@moviplus.ch

Traas

L'application tpgPreview a été mise en service avec succès au 15 décembre 2019, avec le lancement du Léman Express. Elle est le fruit d'une intense collaboration TPC/tpg/OpenIT, démarrée pour accompagner la mise en service des nouvelles offres MobiChablais en décembre 2018. Forte de ces deux déploiements réussis, cette collaboration aboutira en 2020 sur l'ouverture d'un centre de compétence. Tous les membres de la coopérative pourront dès lors bénéficier d'un produit « clé en main », c'est-à-dire incluant l'hébergement du système central, la connexion à Nova, ainsi que la gestion des données (en collaboration avec le CC Data).

Au-delà de l'app, TRaaS a vocation à couvrir plus largement les outils de relation client et d'aide à l'exploitation du transport à la demande. Elle se différencie par ses nombreuses innovations : prochains départs à proximité avec détail des quais, recherche d'itinéraires temps réel avec guidage piéton, achat rapide de billets, déclenchement des arrêts sur demande, etc Le centre de compétence sera porté par les membres fondateurs TPC et tpg. Il est ouvert à tous les membres qui s'intéressent au produit développé, en tant que membres utilisateurs ou observateurs.

Contact et informations : info@moviplus.ch

Ortics

Suite à la faillite du fournisseur de solution embarquée d'information au voyageurs « Ortics », cette dernière a été reprise par OpenIT, permettant de sécuriser les compétences en interne et de garantir la pérennité du service pour les entreprises qui l'ont déployé dans leurs trains (MOB et TPC). Ortics gère toutes les données d'information aux voyageurs qui circulent dans un bus ou dans un train : boutons d'arrêts, girouettes frontales, pupitre du conducteur, GPS, messages sonores pré-enregistrés, messages en direct, etc. Grâce à son architecture moderne, le produit pourra évoluer et intégrer de nouvelles fonctionnalités telles que la mise à jours des données en temps réel, le comptage des passagers ou encore la connexion à un lecteur de cartes de paiement des billets.

Véritable opportunité de disposer d'une solution embarquée souple et ne dépendant d'aucun fournisseur externe, ce produit pourrait être géré au travers d'un centre de compétence dédié, porté par TPC, MOB et tout membre intéressé au produit, en tant que membres porteurs, utilisateurs ou observateurs.

Contact et informations : info@moviplus.ch

Synthèse

La solution OpenSource métier « SYNTHÈSE » est utilisée par de nombreux membres Movi+ en tant que référentiel central des données et/ou système central d'information-voyageurs. Fruit de plus de 15 ans de développement, elle dispose de nombreuses fonctionnalités métier dont certaines sont encore à ce jour une exclusivité sur le marché. SYNTHÈSE est notamment au cœur de la plateforme RIV gérée par le CC Data ou encore assure la recherche d'itinéraires temps réel des apps des TPC, tpg et des tl. OpenIT effectue aujourd'hui la maintenance et le développement de la solution, mais la gouvernance du produit n'est assurée que de manière informelle, ce qui limite l'implication des utilisateurs dans les choix de développement. Pour améliorer cette situation, il est envisagé de gérer la solution au travers d'un centre de compétence dédié, porté par tous les membres intéressés, en tant que membres porteurs, utilisateurs ou observateurs.

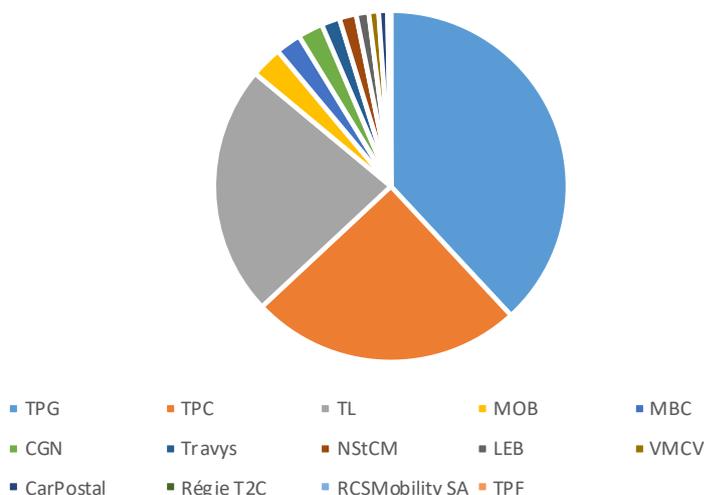
Contact et informations : info@moviplus.ch



4.1 Répartition par centre de compétence

Le volume financier des activités des centres de compétence et la participation relative des membres de la coopérative à l'ensemble de ces activités sont présentés ci-dessous :

Sociétaire	%	CC <u>OpenIT</u>	CC <u>Data</u>	CC <u>MaaS</u>	CC <u>Recouvrement</u>	Total CHF
<u>tpg</u>	38%	1 560 724	76 174	136 285	575	1 773 758
TPC	25%	1 112 937	42 738			1 155 675
TL	23%	856 447	61 985	156 735		1 075 167
MOB	3%	99 036	34 971			134 008
MBC	2%	73 510	34 971			108 482
CGN	2%	72 274	34 971			107 246
TRAVYS	2%	42 938	34 971			77 909
<u>NStCM</u>	2%	37 063	34 971			72 034
LEB	1%	22 593	30 800			53 393
VMCV	1%	6 871	34 971			41 843
<u>CarPostal</u>	1%		37 596			37 596
Régie T2C	0%	8 736				8 737
<u>RCSMobility SA</u>	0%	4 764	-			4 765
TPF	0%	-	-		575	575
Total	100%	3 897 895	459 122	293 019	1 150	4 651 187
Participation au fonds (3%)		108 362	12 490	8 882	35	129 768



Les comptes des centres de compétence sont présentés dans le rapport de gestion.

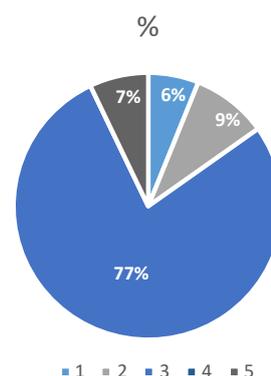
4.2 Frais de fonctionnement de la coopérative et financement

4.2.1 Financement

Le fonds de contribution permet de financer les coûts de fonctionnement de la coopérative. Selon les statuts, il est financé par une contribution de chaque centre de compétence, proportionnelle à son volume d'activité (en général, 3%).

En 2019, le financement des frais de fonctionnement de la coopérative étaient constitué des apports suivants :

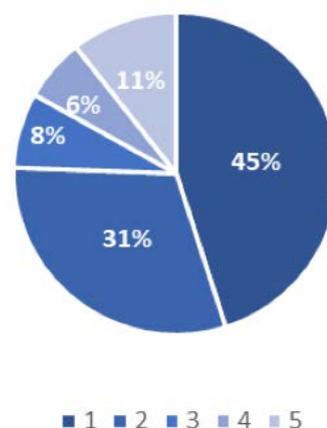
Source	Contribution au fonds [CHF]	Autre prestation à tiers [CHF]	Part
1 CC MaaS	8'882		6%
2 CC Data	12'490		9%
3 CC OpenIT	108'362		77%
4 CC Recouvrement	35		0%
5 Financement extra. pour expertise	300	10'023	7%
Sous-total	130'069	10'023	
Total		140'092	



4.2.2 Frais de fonctionnement

Les dépenses de l'année 2019 se sont montées à CHF 157'503, soit un dépassement de CHF 17'411, perte reportée au bilan mais couverte par les capitaux et réserves.

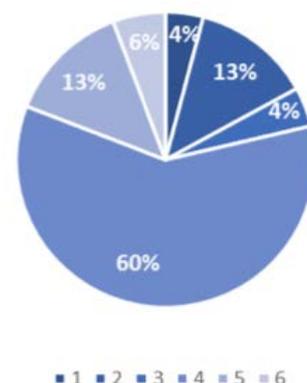
Position	Coût [CHF]	%
1 Consultants externes: <u>Innobridge</u> (accompagnement au conseil d'administration) et <u>Artemia</u> (recrutement poste de direction)	71 000	45%
2 Heures du comité Exécutif prestées par les sociétés <u>RCS Mobility SA</u> et <u>TL</u> (288,5 heures facturées).	48 054	31%
3 Accompagnement comptable (révision) et fiscale par la <u>Multifiduciaire du Léman</u>	11 887	8%
4 Divers	9'859	6%
5 Etude d'expertise OpenIT	16 703	11%
Total	157'503	100%



4.3 Budget 2020 et cotisation

Le budget 2020 a été approuvé par le Conseil d'administration. Il se monte à CHF 266'000, répartis comme suit :

	Position	Montant [CHF]	Part
1	Jetons conseil d'administration	9'450	4%
2	Expertise externe	30'000	13%
3	Communication, marketing	10'000	4%
4	Personnel	138'250	60%
5	Frais de fonctionnement	30'980	13%
6	AG, divers	47'320	6%
	Total	266'000	



Le financement de ce budget est prévu de la façon suivante :

- Sur la base des chiffres de l'année 2019, les recettes liées au fonds de contribution ont été estimées à CHF 130'000 (49%).
- Une cotisation exceptionnelle de CHF 8'000 par membre ETC est demandée pour couvrir la différence de CHF 136'000 (51%) et pour permettre à la coopérative de disposer des liquidités nécessaires à son fonctionnement.

4.4 Statut du traitement des recommandations de la fiduciaire MultiFiduciaire du Léman

Lors de la révision des comptes 2017, notre fiduciaire a émis une lettre de recommandation. Ce chapitre vous présente l'état des actions :

- Centre de compétences : les comptabilités sont mises en place. Elles permettent de suivre chaque projet des CC. Ce point est terminé.
- Contribution ETC Investissement MOVlplus OpenIT SA : Après discussion avec la Multifiduciaire du Léman, aucun changement ne sera effectué. Ce point est terminé.
- Statuts de la coopérative : lié à l'étude d'InnoBridge, sera traité par ce mandat. En cours.
- Constitution de la société : nous avons écrits à l'administration cantonale des impôts. Nous sommes dans l'attente de leur décision.
- Exonération fiscale : nous avons entrepris avec la Multifiduciaire une démarche auprès de l'administration cantonale des impôts.
- Réserve issue en capital : Nous attendons la décision de l'administration cantonale des impôts.
- Report des pertes de la société simple Romandie Informations Voyageurs : nous attendons une décision de l'administration cantonale des impôts.

La fiduciaire de MOVl+ suit ces quatre derniers points avec la Multifiduciaire du Léman.

