

Rapport d'activités et comptes 2019

1. Assemblée générale, comité et secrétariat

Assemblée générale

L'assemblée des délégués s'est tenue le 4 décembre dans l'aula de la Haute école spécialisée bernoise à Bienne en présence de 40 délégués de communes et d'autres invités. On relèvera les deux points ci-dessous :

Modifications des statuts : les délégués présents ont accepté les propositions de modifications des statuts. Les modifications étaient nécessaires afin de tenir compte des changements institutionnels intervenus en 2019 dans région : fusion des associations régionales dans le Jura bernois et intégration de la région d'aménagement Grange-Büren dans s.b/b.

Election d'ensemble du comité pour les 4 prochaines années : R. Thomas a proposé aux délégués d'élire les membres du comité pour la prochaine période de 4 années. Le comité de Jura bernois.Bienne a proposé de reconduire les représentants actuels du Jura bernois : Laurent Droz (Tramelan) et Jacques Misteli (Court). Le comité de Seeland.biel/bienne a lui proposé de reconduire les représentants actuels, Christine Jakob (Rapperswil) et Jürg Räber (Orpund) et a proposé Barbara Eggimann (Arch) comme 3ème représentante. Quant à Florence Schmoll (représentante de la ville de Bienne), Christophe Gagnebin (vice-président) et Ralph Thomas (président), ils se présentent aussi pour une réélection. Toutes les personnes mentionnées ont été réélues par applaudissement.

Suite à la partie statutaire, Florence Schmoll (responsable de l'urbanisme à la ville de Bienne) présente la stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la ville de Bienne. Corine Thommen (CFF) et Bernd Leckebusch (Transports publics biennois) présentent le projet-pilote «sowiduu» pour un service de navettes flexible dans la région de Brügg, Port, Ipsach, Bellmund.

Comité

Le comité de la CRT1 s'est réuni à 7 reprises en 2019. Le comité a notamment fonctionné comme groupe d'accompagnement pour les travaux du schéma d'offre 2022-2025.

Les membres du comité du Jura bernois ont en outre participé au groupe d'accompagnement concernant la ligne 226 (cf. projets ci-dessous).

R. Thomas et J. Räber représentent la CRT 1 dans le groupe de dialogue « branche ouest » de la A5.

Secrétariat

Le secrétariat s'est organisé pour répondre aux demandes ; certaines tâches sont réalisées en priorité par s.b/b (coordination avec la ville de Bienne, comptabilité). Les tâches administratives concernant le comité et l'assemblée générale des délégués (convocation, préparations, procès-verbaux) sont partagées. Les co-secrétaires sont aussi chargés des planifications d'aménagement du territoire (RGSK/CRTU, programme d'agglomération) dans leurs régions respectives, cette double casquette facilite de travail et permet de donner une vision d'ensemble aux communes.

Les secrétaires participent aux séances semestrielles de coordination avec l'Office cantonal et les 5 autres CRT du canton de Berne.

Communes

Le secrétariat est à disposition des communes pour toutes les questions relatives à l'offre TP dans la région ; en 2019 nous n'avons rien de particulier à relever d'un point de vue de la coordination avec les communes en dehors des travaux et séances réalisées dans le cadre des projets en cours et à venir.

En 2019, les secrétaires ont régulièrement été en contact avec les communes dans le cadre des travaux relatifs à la CRT 1 et à la CRTU.

2. Etudes de la CRT 1

Schéma régional d'offre (SRO) 2022-2025

Tous les quatre ans, la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT1) élabore, sur mandat du canton, le schéma d'offre régional pour les transports publics de Bienne, du Seeland et du Jura bernois. Elle examine les offres en train et en bus actuelles et propose des améliorations. L'objectif est d'accroître l'attrait de l'offre TP et d'inciter les utilisateurs à passer des transports individuels motorisés aux transports publics.

Les travaux concernant le Schéma régional d'offre TP 2022-2025 ont été conséquents pour le nouveau secrétariat en 2019 : un appel d'offre sur invitation a permis de choisir un mandataire pour les travaux techniques (bureau 3B, de Berne, associé au bureau Dudler de Bienne). Un questionnaire a été envoyé en début d'année aux communes afin d'avoir leurs impulsions sur des demandes ou projets dès le début du processus. Avec le mandataire et le comité, toutes les propositions d'améliorations ont été discutées et priorisées. Le rapport explicatif et les propositions de mesures étaient donc prêts fin 2019 et en cours de traduction. L'envoi pour la phase d'information-participation est prévu en janvier 2020.

Etude ligne de train 226 (Sonceboz – Moutier)

Cette étude a été lancée au tout début de l'année 2019. Suite à une procédure d'appel d'offre sur invitation, c'est le bureau sma qui a été choisi pour réaliser cette étude. Le suivi de cette étude a été réalisé par le secrétariat de la CRT1 et par les membres du comité habitant dans le Jura bernois. Le groupe d'accompagnement s'est réuni à trois reprises. L'objectif de l'étude consistait à examiner si des améliorations de l'horaire sont possibles sur la ligne 226 à court terme (intégration dans le schéma d'offre 2022-2025). Les résultats de cette étude montrent que malgré des recherches approfondies, aucune solution à court et moyen terme n'est plus favorable que ce que propose l'horaire actuel. Seules des améliorations de l'infrastructure permettront de systématiser les horaires et d'améliorer les correspondances au nœud de Moutier.

Suite à cette étude SMA, Jb.B a demandé que l'OFT considère comme prioritaire la réalisation d'une infrastructure de doublement de la voie à La Heutte. Bien que cette nouvelle infrastructure ne figure pas dans le programme PRODES 2035, il n'est pas impossible que l'OFT la finance si la stabilité des horaires et des offres en dépendent.

Etude TP Bienne et environs 2035

L'agglomération biennoise s'attend à une nouvelle croissance démographique et à une forte croissance des places de travail d'ici à 2040. Elle souhaite promouvoir le développement de l'habitat vers l'intérieur du tissu bâti existant et plafonner le trafic automobile.

A l'avenir, les transports publics (avec la mobilité douce) constitueront l'épine dorsale de la mobilité dans l'agglomération. La stratégie globale de mobilité 2035 de la ville de Bienne va dans ce sens.

Cette étude est donc la suite logique de la Stratégie globale de mobilité 2018-2040 de la Ville de Bienne. Il s'agit d'examiner comment les TP peuvent contribuer aux objectifs globaux que la ville de Bienne s'est fixé :

- Mieux interconnecter les différentes interfaces de transports ;
- Pouvoir choisir le bon mode de transport au bon moment ;
- Plafonner les transports individuels motorisés dans le réseau local ;
- Viser une meilleure concentration de l'offre et un niveau de desserte très élevé sur des axes forts est-ouest.

Cette étude est importante pour structurer l'offre TP de Bienne et de sa région. Le comité de la CRT1 pilote cette étude et la ville de Bienne gère les aspects opérationnels. Une participation financière de la Ville de Bienne permet d'assurer son financement, trop lourd à porter pour la seule CRT1. En 2019, le cahier des charges, le budget et le mandataire de cette étude ont été discutés et choisis par le comité de la CRT1.

Busconcept Biel/Bienne 2020+

Le concept de transports publics 2035 Bienne et environs (voir ci-dessus) est orienté sur le long terme. Pour les années prochaines, le concept de bus Bienne 2020, élaboré en 2015 et mis en œuvre par étapes jusqu'ici, restera déterminant. L'étude Busconcept "Bienne 2020+" permettra d'assurer que l'offre de bus pourra absorber la demande prévue au cours des prochaines années, avant que la mise en œuvre du concept TP Biel/Bienne 2035 ne prenne effet. L'étude constitue une base importante pour la Conception régionale des transports et de l'urbanisation ainsi que pour le programme d'agglomération de Bienne/Lyss. Elle a été lancée en 2019 et sera achevée au début de 2020. Le comité a chargé le bureau Dudler, qui a déjà élaboré le concept de bus Bienne 2020, de réaliser l'étude.

3. Suivi d'autres planifications

Ligne de pouce Saint-Imier – Val-de-Ruz

L'objectif du projet EcoPouce est de développer une ligne de « covoiturage » favorisant l'autostop spontané et sécurisé entre le Val-de-Ruz et St-Imier afin de pallier le manque de transport public sur cet axe.

Le secrétariat de la CRT1 participe aux réunions du groupe de travail organisé par le Parc régional Chasseral (communes concernées, TransN, Citrap-NE, CEFF). La CRT1 a signé une déclaration d'intention en faveur de ce projet-pilote. L'année 2019 a été surtout destinée à la recherche de financements. La mise en application de ce projet est prévue pour l'automne 2020.

Offre bus local à Saint-Imier - Villeret

Une étude a été menée en 2019 par les communes de Saint-Imier et Villeret afin d'examiner la création de boucles de desserte locale avec bus. En 2019 les boucles ont été définies et des horaires possibles aussi. Il s'agit désormais de contacter les entreprises pour trouver des co-financements.

Planification globale de la mobilité aux Champs de Boujean

Cette étude a été lancée fin 2019. Les deux secrétaires de la CRT 1 participent aux séances de groupe d'accompagnement de cette étude. Les enjeux de mobilité aux Champs de Boujean ont une influence forte sur la mobilité de la Ville de Bienne mais sont aussi marquants pour les communes aux alentours. La question du goulet d'étranglement du Taubenloch concerne aussi le Jura bernois, c'est pourquoi la Ville de Bienne participe depuis 2019 au système de „covoiturage de l'arc Jurassien“, par exemple.

Mise au concours des lignes intercantionales Jura-Berne

Le Canton du Jura est responsable des lignes de bus intercantionales et pilote ce dossier en coordination avec l'office des transports publics du canton de Berne. Les entreprises soumissionnaires peuvent proposer des adaptations / améliorations des horaires; à ce moment-là des informations devraient parvenir à la CRT 1 (printemps-été 2020).

Microrecensement 2020

Sur demande du Canton de Berne, le comité a décidé de participer au financement du Microrecensement 2020.

Le Microrecensement est effectué tous les cinq ans dans l'ensemble de la Suisse pour recueillir des données sur le comportement de la population en matière de mobilité. Ce recensement fournit des données uniques en leur genre et constitue ainsi une base importante pour la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire.

Lignes nocturnes

Sur mandat du Canton de Berne un nouveau concept pour les lignes de bus dans la région de Bern-Mittelland a été travaillé (offre, horaires, modèle de financement). Les modifications envisagées auront un impact sur le réseau de lignes de nuit dans la région de Bienne-Seeland-Jura bernois. C'est pourquoi le canton prévoit de réaliser dans notre région une étude complémentaire en 2020 en coordination avec la CRT 1.

Renouvellement intégral des voies et modernisation des gares sur la ligne 226

Les CFF ont présenté aux communes concernées les avant-projets concernant ce grand chantier. Le secrétariat de la CRT 1 a participé à la plupart des séances à des fins de coordinations entre TP et urbanisation. Des rencontres régulières entre les communes, la région et les CFF devraient avoir lieu avant et durant ce chantier d'importance pour le Jura bernois ; la CRT 1 sera informée de ces rencontres et des éventuels impacts sur les horaires et les offres en bus.

4. Comptes 2019

En 2019, les dépenses principales de la CRT 1 concernent les frais de fonctionnement (environ 131'000 CHF) et la participation au financement des études en cours (env. 104'000 CHF). Au total, les dépenses de la CRT 1 se sont élevées à 235'861.85 CHF.

Les recettes de la CRT 1 proviennent principalement des contributions communales (env. 158'000 CHF) et des subventions cantonales accordées aux études (environ 74'000 CHF) ainsi qu'aux traductions (env. 8'000 CHF). Au total, en 2019, les recettes se sont élevées à 242'024.65 CHF.

Par rapport au budget, les recettes ont été moins élevées que prévu de 13'975.35 CHF et les dépenses ont aussi été plus faibles que prévu à hauteur de 19'938.14 CHF. Au total, l'exercice boucle donc sur un bénéfice de 6'162.79 CHF. Le résultat positif est dû à des dépenses moins élevées que prévu pour les travaux de secrétariat et pour l'étude de planification concernant la ligne 226. En outre, une partie des travaux sur le concept de bus Bienne 2020+ a été reportée à l'année suivante. En raison de la baisse des dépenses de planification, les contributions cantonales ont logiquement aussi été inférieures aux prévisions budgétaires.

Au final, ce bénéfice de 6'162.79 CHF s'ajoute au capital en banque de 9'571.30 pour constituer une fortune de 15'734.09 CHF.

A relever enfin que

- La contribution communale reste inchangée à 0.55 % de la contribution des communes aux transports publics selon la clé de répartition cantonale des coûts 2019/2020.
- Les contributions cantonales s'élèvent en règle générale à 75% pour les études de planifications et à 100% pour les travaux de traduction.

AB/TB, 26.03.2020

F_Rapport_activités_comptes_2019.docx

Erfolgsrechnung 2019 / *Compte de fonctionnement 2019*

Konto <i>Compte</i>	Bezeichnung <i>Descriptif</i>	Rechnung 2019 <i>Compte 2019</i>	Budget 2019 <i>Budget 2019</i>	Rechnung 2018 <i>Compte 2018</i>
AUFWAND / DEPENSES		235'861.86	255'800.00	180'084.70
Geschäftsführung / Administration		131'575.41	135'800.00	145'716.60
5000	Geschäftsstelle / <i>Secrétariat</i>	105'423.10	112'000.00	118'105.15
5001	Nachfolge Geschäftsstelle / <i>Changement secrétariat</i>	6'000.00	6'000.00	12'706.85
5100	Bankgebühren, Porti / <i>Frais bancaires</i>	140.15		
5200	Delegiertenversammlung / <i>Assemblée des délégués</i>	1'133.90	500.00	800.00
5300	Vorstand / <i>Comité</i>	9'289.76	7'500.00	7'462.30
5400	Miete Sitzungsraum / <i>Location salle réunion</i>	769.20	800.00	800.00
5500	Uebersetzungen / <i>Traductions</i>	8'819.30	9'000.00	5'842.30
Planungen / Planifications		104'286.45	120'000.00	34'368.10
6001	Bus La Courtine			3'344.10
6002	Monitoring Nachfrageentwicklung / <i>Suivi de l'évolution de la demande</i>			20'000.00
6003	Längerfristige Entwicklungsperspektiven / <i>Perspectives à long terme</i>			6'024.00
6004	Regionales Angebotskonzept 2022-2025 / <i>Schéma d'offre régional 2022-2025</i>	77'248.40	80'000.00	
6005	Bahnlinien 226/441, Phase 1 / <i>Lignes 226/411, Phase 1</i>	20'896.50	30'000.00	
6007	Buskonzept Biel 2020+ / <i>Concept Bus Bienne 2020+</i>	6'141.55		
6009	Pilotprojekt Mitfahrsystem / <i>Projet pilote ligne de pouce St-Imier-Val-de-Ruz</i>			5'000.00
6900	Reserve / <i>Réserve</i>		10'000.00	
ERTRAG / PRODUITS		242'024.65	256'000.00	178'783.75
3000	Gemeindebeiträge / <i>Contributions communales</i>	158'517.00	157'000.00	152'164.15
3100	Zinserträge / <i>Intérêts</i>	52.95		69.05
3200	Ausserordentliche Erträge / <i>Produits extraordinaires</i>	1'026.70		
3500	Kantonsbeitrag an Planungen / <i>Contribution cantonale aux planifications</i>	73'608.70	90'000.00	26'550.55
3510	Kantonsbeitrag an Übersetzungen / <i>Contribution cantonale aux traductions</i>	8'819.30	9'000.00	
Aufwandüberschuss / Excédent de dépenses				-1'300.95
Ertragsüberschuss / Excédent de produits		6'162.79	200.00	

Bilanz per 31.12.2019 / Bilan au 31.12.2019

Konto Compte	Bezeichnung Descriptif	31.12.2019	31.12.2018
AKTIVEN / ACTIFS		81'229.99	91'175.10
1020	Bankkonto / Liquidités sur le compte bancaire	37'933.84	70'085.30
1100	Forderungen / Créances envers des tiers	43'296.15	21'089.80
PASSIVEN / PASSIFS		81'229.99	91'175.10
Kurzfristiges Fremdkapital / Dettes à court terme		52'295.90	68'403.80
2000	Verbindlichkeiten / Dettes à court terme	52'295.90	
2300	Noch nicht bezahlter Aufwand / Charges à payer		68'403.80
Langfristiges Fremdkapital / Réserves		13'200.00	13'200.00
2600	Reserve für Planungen / Réserve pour planifications	13'200.00	13'200.00
Eigenkapital / Capital propre		15'734.09	9'571.30
2800	Eigenkapital / Capital propre	9'571.30	10'872.25
2970	Jahresgewinn / Bénéfice de l'exercice (+) Jahresverlust / Perte de l'exercice (-)	6'162.79	-1'300.95

Revisionsbericht zuhanden der Mitgliederversammlung der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK1)

Als gewählte Revisoren haben wir die Jahresrechnung der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK1) für das am 31. Dezember 2019 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Die Rechnung wurde aufgrund von Stichproben und Analysen geprüft. Bilanz und Erfolgsrechnung stimmen mit der Buchhaltung überein. Nach unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung den gesetzlichen und statutarischen Vorschriften.

Die Bilanzsumme der geprüften Jahresrechnung beträgt CHF 81'229.99 und der Gewinn beträgt CHF 6'162.79. Ausgangspunkt unserer Prüfung bildete die von der Vereinsversammlung genehmigte Bilanz per 31.12.2018.

Wir beantragen der Delegiertenversammlung, die vorliegende Jahresrechnung 2019 zu genehmigen.

Ins, 19. März 2020

Die Revisoren:


Marcel Kissling


Christian Hostettler