

Rapport d'activités 2018

Remplacement des secrétaires de la CRT

Pour une fois, l'événement marquant de la CRT en 2018 ne relevait pas des transports publics, mais de la désignation des nouveaux secrétaires de la CRT pour le 1^{er} janvier 2019. En effet, P. Pestalozzi et F. Daetwyler auront atteint à ce moment l'âge de la retraite. F. Daetwyler a d'abord assuré seul le secrétariat de la CRT, dès sa fondation en décembre 1994. A partir de 1997, cette tâche a été assumée conjointement par P. Pestalozzi et F. Daetwyler. Lors de l'assemblée des délégués de fin 2018, les 2 secrétaires ont rappelé à quel point les transports publics se sont développés dans le Seeland et le Jura bernois au cours des 24 dernières années, à la fois sur la base de données statistiques, mais aussi d'anecdotes.

Le comité a commencé à traiter du remplacement des secrétaires dès la fin 2017. Il a créé une commission de sélection composée du président, Ralph Thomas, de Christine Jakob pour le Seeland et Christophe Gagnebin pour le Jura bernois. Il a d'abord fallu préciser et quantifier les activités du secrétariat de la CRT. La solution d'un co secrétariat n'a pas été contestée. Le Seeland représente le 75 % de la population de la CRT et donc aussi une charge de travail plus importante que le Jura bernois. Cinq bureaux, respectivement duos de bureaux ont répondu à l'appel d'offres lancé au mois de mars. L'évaluation des offres a été menée avec beaucoup de soin. Elle déboucha sur un choix très clair. Les candidats retenus : **Thomas Berz** du bureau BHP Raumplan pour le Seeland et **Arnaud Brahier** de l'Association Jura – Bienne pour le Jura bernois se détachaient nettement de leurs concurrents. Le comité les a ainsi nommés lors de sa séance de fin juin 2018.

La préparation du processus, la sélection et la transition entre les anciens et nouveaux secrétaires ont pris nettement plus de temps que ce qui avait été initialement prévu. Le budget 2018 intégrait ces travaux sous les rubriques « Administration » et « Frais de séance »; pour le bouclage 2018, ces coûts sont présentés de manière spécifique.

Travaux de préparation du schéma d'offre 2022-2015 : monitoring de la demande

Le rapport d'activité de 2017 le mentionnait déjà, l'horaire 2018 amena de nombreuses nouveautés qui découlaient du schéma d'offre 2018-21. Dans le Seeland, la première étape du schéma de bus Bienne 2020 a été introduite dans ce cadre. Un nouveau schéma de desserte a également été mis en place dans le triangle Lyss/Soleure/Zollikofen. Deux exploitations d'essai limitées aux heures de pointes ont débuté en décembre 2017. Il s'agit de la nouvelle ligne de bus 12 Brügg – Champs-de-Boujean (via le tunnel autoroutier) ainsi que du prolongement de la ligne bus Granges – Longeau alternativement en direction des Champs-de-Boujean et d'Orpond. Dans le Jura bernois, l'horaire 2018 apporta des améliorations significatives à la desserte du Plateau de Diesse. Sur le plan ferroviaire, l'offre a été renforcée sur les lignes Bienne – Delémont, Bienne – Soleure, Bienne – Berne, Lyss – Büren, Täuffelen – Anet ainsi qu'entre Anet et Fribourg.

Les modifications d'horaire semblent globalement faire leurs preuves. Cela vaut particulièrement pour l'étape 1 du schéma de bus Bienne 2020. Celle-ci apporte d'une part des innovations au niveau des réseaux de lignes, et d'autre part une indispensable détente des temps de roulements, ce qui améliore la stabilité de l'horaire. Les clients se montrent nettement plus satisfaits de la nouvelle offre locale à Bienne. La demande a aussi été en progression, et on relèvera avec intérêt qu'après plusieurs années de baisse, la satisfaction du personnel de conduite a nettement augmenté. Une évaluation approfondie de l'horaire introduit en décembre 2017 ne sera toutefois possible qu'au moment où les statistiques 2018 complètes seront disponibles.

Le monitoring du développement de la demande et des taux de couverture représente une des principales données de base pour l'élaboration d'un schéma régional d'offre. Afin de soulager les nouveaux secrétaires, qui devront entreprendre les travaux de révision du schéma d'offre, le comité a décidé de réaliser un monitoring approfondi de la demande au cours des années 2014 -2017. Ce travail a été complété par une étude de l'évolution des taux de couverture. Le rapport final a été achevé à fin 2018. Il montre de grandes disparités dans le développement des transports publics dans le périmètre de la CRT. Dans plusieurs cas, les évolutions ne sont pas très réjouissantes. Il faut cependant aussi rappeler que la demande pour les transports publics a subi une baisse dans l'ensemble de la Suisse. Une analyse complémentaire des données de 2018 est nécessaire, avant de tirer les conclusions pour l'élaboration du schéma 2022-25.

La CRT a également organisé un atelier de réflexion dans la perspective du schéma d'offre 2022-25 à fin novembre. Il s'agissait de se pencher sur les perspectives à moyen terme du développement des transports publics dans le Seeland et le Jura bernois. Ce fut aussi l'occasion pour les nouveaux secrétaires de la CRT de faire connaissance avec leurs principaux interlocuteurs, en plus des communes. Cet atelier permit de réunir les représentants de l'office cantonal et des entreprises de transport présentes sur le périmètre de la CRT.

Horaire 2019

Normalement, les grands changements d'horaire n'ont lieu que tous les 2 ans. Toutefois, trois propositions du schéma régional d'offre 2018-21 ont été réalisées à l'horaire 2019, soit l'exploitation d'essai Lyss – Jens – Belmont (nouvelle ligne 369), avec des prestations limitées aux heures de pointes. La desserte locale de Saint-Imier (gare – hôpital – pôle de développement de la Clé) a été sérieusement étoffée. D'autre part, certains RE Bienne – Delémont – Delle ont été prolongés jusqu'à la gare de TGV de Belfort-Méroux. En juin, la CRT s'est opposée clairement aux réductions d'horaire en soirée pour le trafic à longue distance de la ligne du Pied du Jura, que les CFF avaient tardivement annoncées. Au vu des réactions, les CFF ont renoncé à ces réductions.

Autres thèmes importants traités en 2018

- **Jura bernois – lignes de chemin de fer** : Les lignes 226/411 continuent à susciter de l'inquiétude au sein de la CRT. Certes, la ligne 226 atteint maintenant les exigences minimales grâce à la croissance de la demande entre Sonceboz et Tavannes, mais la demande est toujours en baisse entre Malleray et Moutier, ce qui n'est guère surprenant au vu de la concurrence de l'A16 et des lacunes de l'offre ferroviaire. La demande est aussi en baisse sur la ligne 411 (Soleure – Moutier), où le taux de couverture n'atteint pas non plus les exigences minimales. La CRT avait initialement prévu de lancer une étude sur le développement à moyen terme de ces deux lignes, ainsi que les options offertes à la ligne 226 pendant la fermeture de la ligne 411 durant l'assainissement du tunnel du Weissenstein. Toutefois, au vu des changements au sein du secrétariat, cette étude a été repoussée à 2019.
- **Gare de Bienne 2020** : Les CFF mènent l'étude sur le développement à moyen et long terme de la gare de Bienne. Ces études ont continué en 2018. La CRT est représentée au sein du groupe d'accompagnement. Ce groupe s'est réuni 3 fois en 2018. Toutefois, le déplacement des voies du BTI et un passage sous voie largement dimensionné à l'est devraient encore se faire attendre plusieurs années. En revanche, l'ancien passage souterrain de la Poste, côté ouest, devrait bientôt être transformé en passage souterrain supplémentaire.
- **Mises à double voie** : Après une longue gestation, le nouveau **tunnel de Rosshäusern** à double voie a été mis en service à l'automne 2018. Cela augmente la stabilité de l'horaire et réduit les temps de parcours. Toutefois, la cadence intégrale à 30 mn des RE Berne – Chiètres – Anet – Neuchâtel (-La Chaux-de-Fonds) nécessitera encore différentes

améliorations à l'infrastructure. L'horizon de 2025 dont il avait été question par le passé n'est plus réaliste. La ligne 305 reste du point de vue de la CRT une ligne problématique, entre autre parce que Müntschemier et Gampelen restent parmi les rares stations du RER bernois à n'être desservies qu'à la cadence horaire.

- La CRT suit avec soulagement la planification du **tunnel de chemin de fer de Ligerz**, qui permettra de supprimer le dernier ilot à simple voie de la ligne du Pied du Jura. Les CFF ont organisé à fin 2018 des séances d'information dans les communes concernées, dans la perspective de la mise à l'enquête publique du projet en janvier 2019. La mise en service du tunnel ferroviaire est prévue pour fin 2025. C'est la condition pour une cadence intégrale à 30 mn des trains régionaux Bienne – Neuchâtel. Une adaptation du schéma de desserte de Gléresse et du Plateau de Diesse s'imposera pour l'horaire 2026. Pour répondre au souhait des communes concernées, une séance a eu lieu au milieu de l'année à Gléresse. La CRT a présenté les options envisageables pour Gléresse et le Plateau de Diesse dans leurs grandes lignes. Elle a aussi rappelé qu'une étude de détail devrait être entreprise au plus tôt en 2022. Cette étude doit déboucher sur des propositions figurant dans le schéma d'offre 2026-2029.
- **Schéma de bus de Bienne, étape 2** : La deuxième étape du schéma de bus Bienne 2020 a suscité beaucoup de travail pour la CRT, les TPB et les communes concernées en 2018. Au début de l'année, la commune d'Ipsach a décidé de renoncer à l'introduction d'une exploitation d'essai de desserte des quartiers extérieurs. D'autres éléments du schéma dans le secteur du sud de Bienne ont suscité de nombreuses réserves. C'est ainsi que la commune de Nidau a refusé la prolongation de la ligne de trolleybus 4 avec une nouvelle boucle de retournement au Ruferheim. Pour cette raison, la boucle actuelle devant la gare de Nidau est pour le moment maintenue. Toutefois, la deuxième proposition d'adaptation issue du schéma de bus 2020 est sur la bonne voie, après d'intenses discussions, soit le splitting des lignes de trolleybus à partir de l'arrêt du Continental et la desserte fine de l'ouest de Nidau avec une boucle de retournement au Beudenring. Toutefois, le Conseil de ville de Nidau ne s'est pas encore prononcé. L'offre bus actuelle dans le secteur du sud de Bienne continue à susciter un mécontentement important dans la commune de Port. Les TPB ont présenté vers la fin de l'année une nouvelle proposition intéressante, qu'il s'agira d'approfondir au cours des prochains mois. Il n'est pas exclu que le schéma de bus de Bienne 2020 nécessite encore une troisième étape. En ville de Bienne également, une modification de concept prévue pour l'horaire 2020 ne sera réalisable que plus tard. En revanche, les autres adaptations prévues seront réalisables dans les délais.
- **Covoiturage Saint-Imier – Val-de-Ruz** : Depuis plusieurs années, les communes de Val-de-Ruz et Saint-Imier souhaitent une liaison de bus intercantonale. Jusqu'ici, le canton de Neuchâtel n'était pas prêt à financer une exploitation d'essai. Pour cette raison, le Parc régional Chasseral a lancé une étude sur la mise en place d'une solution de covoiturage. La CRT participe au groupe de travail et a contribué financièrement à ce projet à raison de Fr. 5'000.- Malheureusement, l'Office cantonal a refusé de cofinancer cette étude.
- **La Courtine – offre bus** : Le Publicar du dimanche ne donne pas satisfaction dans l'espace compris entre Reconvilier, Tramelan et Glovelier. La demande est faible. Suite à la demande de l'OTP, la CRT a mené une étude et propose un horaire du week-end systématisé, nettement plus attractif, et ne nécessitant qu'un véhicule. Cette offre est à peine plus chère que le système actuel. Il n'est pas encore acquis que la nouvelle conception puisse être mise en œuvre au changement d'horaire 2020, compte tenu de la mise au concours des lignes concernées, annoncée pour le printemps 2019.

- **Bus local de Lyss** : Les 3 lignes locales de Lyss sont les seules dans le Seeland à n'atteindre ni le taux de couverture minimal, ni la demande minimale. En raison de l'urgence de la situation la CRT a élaboré une proposition d'adaptation du schéma de desserte, y compris la suppression de la courte ligne 364. Lyss a également soutenu cette proposition qui sera mise en œuvre avec l'horaire 2020.
- **Mise au concours de lignes**: L'office cantonal a mis au concours les trois lignes de bus, 12, 74 et 75. La CRT a proposé depuis longtemps un nouveau schéma de desserte pour la ligne 74 Bienne – Studen. Il a été retenu dans le schéma d'offre 2018_21. Toutefois, CarPostal, qui exploite actuellement cette ligne considère que l'horaire proposé n'est pas assez stable. La mise au concours montrera si la nouvelle conception, qui a le soutien de toutes les communes concernées, sera tout de même réalisable. Cette modification pourrait entrer en vigueur au plus tôt avec l'horaire 2021.
- **Questions relatives aux arrêts de bus** : Le déplacement d'un arrêt de bus dans la vieille ville de Cerlier, dossier dans lequel la CRT n'a pas été impliqué, a suscité beaucoup de vagues. Un nouveau déplacement a eu lieu en 2018, sur la base d'une proposition de la CRT. La nouvelle solution semble convenir à tous.
La CRT plaide depuis longtemps pour faire passer la ligne 73 à Pieterlen par la route cantonale au lieu de routes de quartiers faisant l'objet de mesures de modération du trafic. Elle a également proposé d'installer la boucle de retournement à la gare, ce qui augmenterait la stabilité des correspondances bus/trains. Les partenaires concernés (ASm, CFF, communes) s'étaient mis d'accord. Toutefois, un malheureux malentendu n'a pas permis d'introduire cette adaptation, y compris la réalisation d'un nouvel arrêt, pour le changement d'horaire 2019. Cette mesure sera concrétisée une année plus tard que prévu. L'Office cantonal des transports ainsi que le RBS avaient mis en évidence de nombreuses faiblesses dans le schéma actuel des arrêts de bus à Arch. La CRT a élaboré des propositions d'optimisation concrètes. L'an prochain, elles devront être discutées avec les autorités communales et l'Office cantonal des ponts et chaussées, responsable de la route cantonale.
- **Lignes nocturnes** : Ces dernières années, la demande pour le Moonliner a tendance à baisser, également dans le Seeland et le Jura bernois. Des adaptations seront indispensables ces prochaines années, comme les discussions entre la *Nachtliniengesellschaft* et la CRT l'ont montré. Les contrats avec les communes devront aussi faire l'objet d'adaptations.
- **Arrêts de bus sans obstacles** : L'Office cantonal des transports a publié à mi 2017 un „guide pour les arrêts de bus sans obstacles“. Comme les arrêts de bus relèvent de la responsabilité du propriétaire de la route, ce qui définit la responsabilité d'une éventuelle adaptation aux exigences de la LHand, la CRT a élaboré un tableau des arrêts de bus dans le Seeland et le Jura bernois, à l'intention des communes et de l'Office des ponts et chaussées. Malgré des rappels, toutes les communes concernées n'ont pas encore répondu à la CRT. Soit ce thème n'est pas prioritaire, soit les communes entendent le traiter de manière autonome. Toutefois, les réponses reçues jusqu'ici semblent indiquer que dans les régions rurales, seuls quelques arrêts nécessitent une intervention urgente. Pour mémoire, le délai pour les adaptations est fixé par la LHand à 2023. Il en va autrement dans les points de correspondances bus/trains, généralement situés en zone urbaine. La Ville de Bienne notamment devra investir des sommes considérables pour la mise en conformité des arrêts de bus à la LHand. L'Office des ponts et chaussées est évidemment responsable pour les arrêts situés sur les routes cantonales.
- **Clé de répartition des contributions aux transports publics 2019/202** : A la demande de l'Office cantonal des transports, la CRT a consulté les communes sur le projet de clé de répartition et a lui transmis les réactions des communes. Le canton a modifié le calcul

des points TP de trois communes seelandaises, ce qui modifie donc les contributions prévues pour les deux années à venir.

La CRT a participé comme à l'accoutumé à différentes séances institutionnalisées, dont entre autres :

- Séances semestrielles de coordination avec l'Office cantonal et les 5 autres CR/CRT ;
- Séances semestrielles avec la Ville de Bienne, les entreprises de transport et l'OTP;
- Conseil du Jura bernois ;
- Groupe de travail développement spatial et transport de l'agglomération de Bienne (seeland.biel/bienne).

Assemblée des délégués

L'assemblée ordinaire des délégués a eu lieu à nouveau dans le Jura bernois, le 29 novembre 2018, à Courtelary dans les effluves de chocolat du centre de visiteurs Camille-Bloch. La partie administrative a été traitée en 40mn, ce qui constitue vraisemblablement un record. Les nouveaux secrétaires, qui entreront en fonction le 1^{er} janvier 2029 se sont présentés aux délégués. Une révision partielle des statuts sera nécessaire avec la nouvelle organisation régionale du Jura bernois et la dissolution de la région d'aménagement Granges-Büren.

Comité et commission technique

Le comité n'a pas subi de modification et se composait de la manière suivante à fin 2018 : Ralph Thomas, Biel (président) / Christophe Gagnebin, Tramelan (vice-président) / Christine Jakob, Rapperswil (seeland.biel/bienne) / Laurent Droz, Tramelan (Centre Jura) / Jacques Misteli, Court (Jura-Bienne) / Jürg Räber, Orpond (seeland.biel/bienne) / Konrad Schleiss, Grenchen (région Granges-Büren, sans droit de vote) / Florence Schmoll (Ville de Bienne).

Le comité s'est réuni à 4 reprises (1.2. / 26.4. / 28.6. / 25.10.) avec les membres de la commission technique (Michael Knecht pour l'OTP / Francis Daetwyler et Pierre Pestalozzi; Katia Chardon, Arnaud Brahier, Bernhard Gerber, Roger Racordon, représentants des secrétariats des régions Centre Jura, Jura-Bienne, seeland.biel/bienne et de la Ville de Bienne). Jean-Pierre Ruch qui représentait la région Granges-Büren a pris sa retraite au printemps et n'a pas été remplacé au vu de la dissolution prochaine de la région Granges-Büren.

Dès le 1^{er} janvier 2019, la CRT ne regroupera plus que 2 régions, le Seeland et le Jura bernois. La question de la composition de la commission technique, voire de sa justification va donc se poser. Ceci nécessitera également une adaptation des statuts.

Finances de la CRT

En 2018, les dépenses de la CRT se sont montées à CHF 180'084.70 et les recettes à CHF 178'783.75. Tant les dépenses que les recettes sont inférieures d'environ Fr. 40'000.- au budget. Le déficit de l'exercice atteint CHF 1'300.95.

La situation financière de la CRT est légèrement plus critique qu'une année auparavant. Au vu de l'augmentation des contributions communales aux transports publics, qui se répercutent également sur les cotisations à la CRT, le taux de 0.55 % des contributions aux transports publics peut être maintenu pour le moment.

Secrétariat CRT 1 (PP / traduction FD) _ approuvé par le comité le 30.01.2019