

Rapport d'activités et comptes 2022

1. Assemblée des délégués, comité et secrétariat

Assemblée des délégués

L'Assemblée générale ordinaire des délégués a eu lieu le jeudi 19 mai 2022 à Lyss. 55 communes étaient présentes (70 voix au total), 16 communes ont été excusées et 26 communes étaient absentes.

Manuela Perny (Walperswil) a été élue au comité en tant que représentante de seeland.biel/bienne (0 refus et abstention).

Comité

La composition du comité en 2022 était la suivante :

- Ralph Thomas, Bienne (Président) / Christophe Gagnebin, Tramelan (Vice-président)
- Représentantes seeland.biel/bienne: Barbara Eggimann, Arch / Theres Lautenschlager, Studen / Christine Jakob, Rapperswil (jusqu'en mai 2022), puis Manuela Perny, Walperswil (depuis juin 2022)
- Représentants Jura bernois.Bienne: Laurent Droz, Tramelan / Jacques Misteli, Court
- Représentante Ville de Bienne: Florence Schmoll, responsable de l'urbanisme

Le comité s'est réuni à 5 reprises. Michael Knecht (OTP) puis Kilian Constantin (OTP, dès le 1^{er} novembre 2022) et Roger Racordon (responsable des infrastructures de la Ville de Bienne) participent également à titre consultatif. Le comité a assuré le suivi des études et a pris ponctuellement part à des groupes d'accompagnement. Fin 2022, Barbara Eggiman s'est retirée du comité. Nous la remercions vivement pour son travail dévoué !

Secrétariat

Les co-secrétaires Thomas Berz et Fanny Farron dirigent conjointement les activités de la CRT 1. Ils sont responsables de la préparation et de la réalisation des études de planification, des contacts avec les communes, l'OTP et les entreprises de transport ainsi que des affaires de l'association.

Le contrat de prestation était prévu pour la période 2019-2022. Ce dernier a été reconduit pour une nouvelle période de 4 ans, selon les mêmes conditions.

Les co-secrétaires ont pris part aux séances de coordination avec l'OTP (2 fois par an) et avec les autres conférences régionales des transports (4 fois par an). Ils ont également représenté les intérêts de la CRT 1 dans le suivi des projets externes suivants :

▪ Concept de bus Granges et environs 2026

Le canton de Soleure a réalisé une étude sur le réexamen global de l'offre de bus dans la région de Granges et ses environs et a invité la CRT 1 à y participer. L'étude prévoit une réorganisation du réseau de bus à Granges, une nouvelle ligne diamétrale Bienne Stades-Lengnau-Granges Nord/ Bettlach Sud, une nouvelle ligne pour la desserte de la zone industrielle Lengnau Sud ainsi que davantage de courses vers Büren an der Aare.

▪ S-Bahn Bern 2040

La prise de position de la CRT1 sur ce dossier pour le Canton a été approuvée par le comité en décembre 2021. L'OTP a, courant 2022, publié les résultats de la consultation et le rapport final. L'OTP prend position comme suit sur les demandes de la CRT 1 et des communes : (1) la planification du trafic régional sur rail dans la région de Bienne peut être abordée conjointement par l'OTP et la CRT ; (2) à Schüpfen, la capacité sera suffisante même sans arrêt du RE accéléré grâce à l'offre supplémentaire dans le corridor et aux 200 m de longueur des trains ; (3) le problème des heures de fermeture des barrières ferroviaires à Suberg et Kosthofen doit être traité en dehors de la planification du RE, les mesures d'infrastructure relevant de la responsabilité des propriétaires ou des exploitants de routes.

▪ **Clé de répartition des coûts des transports publics du canton de Berne 2023/2024**

La clé de répartition des coûts est recalculée tous les deux ans par le Canton. En août 2022, la CRT1 a soumis aux communes la nouvelle clé de répartition des coûts 2023/2024 pour consultation. Les retours ont été récoltés par la CRT1 puis transmis à l'OTP. Une version corrigée a à nouveau été soumise pour consultation en janvier 2023. La clé de répartition définitive des coûts 2023/2024 est mise en ligne sur le [site Internet du canton de Berne](#).

▪ **Mise à jour du modèle global des transports cantonal**

Le modèle global des transports du canton de Berne ([MGT](#)) est une base importante pour les études de la CRT 1. Il représente l'offre de transport, le trafic et le comportement de la population en matière de transports sur l'ensemble du territoire cantonal et décrit la situation actuelle et les prévisions pour l'avenir. Le MGT est mis à jour périodiquement. Afin d'améliorer la précision du modèle, les prévisions de croissance de la population et des emplois jusqu'en 2040 ainsi que leur répartition spatiale ont été vérifiées et corrigées avec l'aide des conférences régionales des transports. La CRT 1 a acquis les données nécessaires en se basant sur les CRTU de Bienne-Seeland et du Jura bernois et les a consolidées avec les communes. Le MGT actualisé sera disponible au printemps 2023.

▪ **Gestion de la mobilité et harmonisation de l'offre Bikesharing**

A la demande des régions, le Canton a organisé un Workshop concernant la gestion de la mobilité, puisqu'il n'y a actuellement pas d'obligation dans ce domaine, alors que cela permettrait d'améliorer les TP. Le premier atelier a eu lieu en novembre 2022, auquel a pris part la CRT1. Il a principalement été discuté de ce qui se fait et peut être fait dans ce domaine du côté des communes, des entreprises et au niveau de la mobilité de loisir. Ces réflexions seront approfondies lors d'un 2^{ème} atelier (mars 2023).

Le Canton a également mis sur pied une table ronde pour discuter de l'harmonisation de l'offre Bikesharing dans le Canton, en y conviant les entreprises de transport et les conférences régionales des transports. Deux domaines principaux ont été discutés, à savoir les infrastructures (notamment nœuds de correspondance entre Bikesharing et TP) et l'intégration dans le système tarifaire (problématique de l'échelle, une région ne peut pas mettre cela en place toute seule, c'est également difficile pour le canton). A l'heure actuelle, si la thématique convainc tout à chacun, personne ne veut prendre en charge le financement.

2. Planifications

Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne

L'étude détaillée doit montrer le développement à moyen et long terme des transports publics à Bienne et dans l'agglomération et servir de base aux futurs schémas d'offre. L'étude est financée et développée conjointement par la CRT 1 et la Ville de Bienne et le mandat a été attribué au bureau mrs partner. Les travaux ont démarré début 2020 et la consultation publique a eu lieu du 17 novembre 2022 au 17 février 2023. Les propositions tiennent compte, par exemple pour le réseau régional, des réflexions sur les liaisons pour les Champs-de-Boujean et entres communes, sur les problèmes de couverture territoriale et de régularité d'horaire, etc., et pour le réseau urbain, trois fonctions ont été identifiées : axe fort (ligne principale), lignes rapides et lignes de quartier. Le Concept tient également compte des lignes de train à destination de Sonceboz-Sombeval, Granges et Lyss et le long de la rive droite du lac jusqu'à Täuffelen.

L'OTP, les entreprises de transport et les communes concernées ont été fortement impliquées dans le processus. Les retours liés à la consultation publique seront analysés et le rapport final sera modifié au besoin. Ce dernier, ainsi que le rapport de participation, sera soumis pour approbation au comité de la CRT1 au cours de l'année 2023.

Schéma d'offre Frienisberg 2030

Le concept de bus dans la région de Frienisberg a été introduit en 2004 et devait être fondamentalement revu. Une étude a de ce fait été réalisée, conjointement par la Conférence régionale de Berne-Mittelland et la CRT 1. Le mandat a été attribué aux bureaux Infras et Dudler. Les travaux ont commencé en avril 2021 et la consultation publique a eu lieu du 31 août au 23 novembre 2022. Les communes ont été impliquées tout au long du projet ; elles ont pu faire part de leurs besoins ainsi que prendre connaissance et discuter des variantes proposées. Le nouveau schéma d'offre prévoit pour le périmètre de la CRT 1 une nouvelle ligne Täuffelen-Lyss ainsi qu'une restructuration des

lignes dans la région de Seedorf. Le rapport final et le rapport de participation seront soumis pour approbation au comité de la CRT1 mi-2023.

Réorganisation des transports publics de la rive nord du lac de Biemme et du plateau de Diesse suite à la fermeture de la gare de Gléresse

Un cahier des charges a été établi en collaboration avec les communes concernées et les cantons de Berne et de Neuchâtel pour réfléchir à la future desserte en transports publics de cette région suite à la fermeture de la gare de Gléresse prévue en 2026. Le mandat a été attribué au bureau Citec Ingénieurs Conseils SA. Les travaux ont débuté en juin 2021 et se sont achevés sur une procédure de consultation publique, qui a eu lieu du 19 mai au 8 juillet 2022. Plusieurs variantes ont été analysées en lien avec des critères d'évaluation ; les communes et parties concernées ont été impliquées tout au long du processus via un groupe d'accompagnement. La « meilleure » variante a ainsi été identifiée, avec deux lignes de bus séparées : une ligne qui dessert nouvellement la rive du lac (Douanne-Bipschal-Gléresse-Chavannes-La Neuveville-Le Landeron-Lignièrès-Nods) et une ligne qui relie le Plateau à la rive du lac (Nods-Diesse-Lamboing-Prêles-La Neuveville). Les retours liés à la consultation publique ont été analysés et le schéma d'offre a globalement suscité l'approbation. Le rapport final n'a été que légèrement modifié et le comité de la CRT 1 a approuvé ce dernier, de même que le rapport de participation, en décembre 2022. La nouvelle offre de bus sera introduite lors de la suppression de la halte ferroviaire de Gléresse (probablement fin 2026).

Amélioration de l'accessibilité des transports publics dans les zones rurales et les agglomérations

L'étude est réalisée conjointement par quatre conférences régionales des transports (Berne-Mittelland, Oberaargau, Oberland Ouest et CRT1). Un mandat a été attribué aux bureaux Metron et Ecoplan. Les travaux ont débuté en septembre 2021 et se sont terminés à l'été 2022. L'objectif de cette étude est d'identifier des solutions pour améliorer l'accessibilité des transports publics et renforcer le système de transport dans les zones qui ne sont pas ou insuffisamment accessibles par les transports publics. En complément des transports publics classiques, l'étude a mis en évidence un potentiel pour les transports collectifs à la demande, qui permettraient de combler les lacunes dans les régions rurales de manière ciblée et globalement rentable. Comme il s'agit d'une étude de base sans propositions d'offres concrètes, il n'y a pas eu lieu de faire une consultation publique. L'étude constitue toutefois une base importante pour la planification future d'offres à la demande dans les schémas d'offres régionaux. Les quatre régions participantes envisagent de réaliser une étude de suivi afin de mener des essais pilotes pour les offres à la demande.

3. Finances

Le compte 2022 se clôture avec un résultat quasiment équilibré. Fin 2022, la CRT 1 dispose d'un capital propre de 42'506 CHF.

La contribution des communes à la CRT 1 est restée inchangée à 0,55 % des contributions des communes aux transports publics selon la clé de répartition cantonale des coûts 2021/2022. Les contributions cantonales se sont élevées comme d'habitude à 75% pour les planifications et à 100% pour les traductions.

Les dépenses pour les études en cours ont été inférieures à ce qui était budgétisé, car les études pour Moutier et Anet/Cerlier ont été reportées. Dans un même temps, les dépenses pour le secrétariat ont été nettement plus élevées que prévu, car plusieurs études ont été préparées en parallèle (Moutier, Bellelay, Anet/Cerlier, SOR 2027-2030) et plusieurs projets cantonaux ont nécessité un suivi (mise à jour du modèle global des transports, gestion de la mobilité, harmonisation de l'offre Bikesharing). L'actualisation du modèle global des transports cantonal (MGT) et l'harmonisation avec les projets d'urbanisation et de transport prévus dans la région ont notamment demandé beaucoup de travail. Le MGT est une base importante pour les études sur les transports publics ; l'effort fourni pour la mise à jour du modèle profitera aux futures études de la CRT 1.

Bilanz per 31.12.2022 / Bilan au 31.12.2022

Konto Compte	Bezeichnung Descriptif	31.12.2022	31.12.2021
AKTIVEN / ACTIFS		127'420.55	168'318.79
1020	Bankkonto / Liquidités sur le compte bancaire	62'703.40	72'981.61
1100	Forderungen / Créances envers des tiers	64'717.15	95'337.18
1300	Vorausbezahlte Aufwendungen / Dépenses payées d'avance	0.00	0.00
PASSIVEN / PASSIFS		127'420.55	168'318.79
Kurzfristiges Fremdkapital / Dettes à court terme		84'913.67	126'703.34
2000	Verbindlichkeiten / Dettes à court terme	84'913.67	126'703.34
Eigenkapital / Capital propre		42'506.88	41'615.45
2800	Eigenkapital / Capital propre	41'615.45	34'710.89
2970	Jahresgewinn / Bénéfice de l'exercice (+) Jahresverlust / Perte de l'exercice (-)	891.43	6'904.56

Erfolgsrechnung 2022 / Compte de fonctionnement 2022

Konto Compte	Bezeichnung Descriptif	Rechnung 2022 Compte 2022	Budget 2022 Budget 2022	Rechnung 2021 Compte 2021	
AUFWAND / DEPENSES		300'229.47	367'450.00	276'392.57	
Geschäftsführung / Administration		170'660.75	137'450.00	121'014.50	
5000	Geschäftsstelle / <i>Secrétariat</i>	133'070.95	112'000.00	108'531.15	1
5100	Bankgebühren, Porti / <i>Frais bancaires</i>	0.00	150.00		
5200	Delegiertenversammlung / <i>Assemblée des délégués</i>	1'350.10	1'500.00		
5300	Vorstand / <i>Comité</i>	8'528.35	8'000.00	7'622.55	
5400	Miete Sitzungsraum / <i>Location salle réunion</i>	771.80	800.00	764.95	
5500	Uebersetzungen / <i>Traductions</i>	26'939.55	15'000.00	4'095.85	2
Planungen / Planifications		129'568.72	230'000.00	155'378.07	
6001	Ortsbuslinien Moutier / <i>Lignes de bus locales Moutier</i>		40'000.00		3
6002	Nördliches Seeufer und Plateau de Diesse / <i>Rive nord du lac et Plateau de Diesse</i>	14'152.27	20'000.00	37'314.57	4
6004	Pilotprojekt Mitfahrssystem / <i>Projet pilote ligne de pouce St-Imier-Val-de-Ruz</i>				
6005	Regionales Angebotskonzept 2022-2025 / <i>Schéma d'offre régional 2022-2025</i>				
6006	Bahnlinien 226/441, Phase 1 / <i>Lignes 226/411, Phase 1</i>				
6007	Buskonzept Biel 2020+ / <i>Concept Bus Bienne 2020+</i>				
6008	ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung / <i>Concept TP 2035 Bienne et environs</i>	73'231.35		66'580.45	5
6009	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020 / <i>Microrecensement mobilité et transports</i>				
6010	Angebotskonzept Frienisberg / <i>Schema d'offre Frienisberg</i> (mit Bern-Mittelland)	28'048.85	40'000.00	29'125.60	6
6011	Verbesserung ÖV im ländlichen Raum / <i>Amélioration TP dans les zones rurales</i>	14'136.25	10'000.00	6'437.30	5
6012	Fahrplan 2035: Linien 225/226 / <i>Horaire 2035 : Lignes 225/226</i>			15'920.15	
6013	Angebotskonzept Ins/Erlach / <i>Schema d'offre Anet/Cerlier</i>		60'000.00		7
6014	Angebotskonzept Nachtlinien / <i>Schéma d'offre lignes de nuit</i>				
6015	Mobilité durable et alternative – Site de Bellelay				
6016	Buskonzept / <i>Concept Bus Biel/Bienne-Täuffelen-Lyss/Aarberg</i>		60'000.00		8
6099	Reserve / <i>Réserve</i>		0.00		
ERTRAG / PRODUITS		301'120.90	366'697.50	283'297.13	
3000	Gemeindebeiträge / <i>Contributions communales</i>	175'298.00	175'000.00	156'863.00	
3100	Zinserträge / <i>Intérêts</i>	53.40		55.90	
3200	Ausserordentliche Erträge / <i>Produits extraordinaires</i>				
3500	Kantonsbeitrag an Planungen / <i>Contribution cantonale aux planifications</i>	76'160.30	159'657.50	92'310.00	8
3510	Kantonsbeitrag an Übersetzungen / <i>Contribution cantonale aux traductions</i>	26'939.55	15'000.00	4'095.85	2
3600	Beiträge Dritter / <i>Contributions de tiers</i>	22'669.65	17'040.00	29'972.38	10
Aufwandüberschuss / Excédent de dépenses			752.50		
Ertragsüberschuss / Excédent de produits		891.43		6'904.56	
3500	Kantonsbeitrag an Planungen / <i>Contribution cantonale aux planifications</i>	76'160.30	159'657.50	92'310.00	
6001	Ortsbuslinien Moutier / <i>Lignes de bus locales Moutier</i>		30'000.00		3
6002	Nördliches Seeufer und Plateau de Diesse / <i>Rive nord du lac et Plateau de Diesse</i>	8'727.60	11'220.00	19'697.40	4
6004	Pilotprojekt Mitfahrssystem / <i>Projet pilote ligne de pouce St-Imier-Val-de-Ruz</i>				
6005	Regionales Angebotskonzept 2022-2025 / <i>Schéma d'offre régional 2022-2025</i>				
6006	Bahnlinien 226/441, Phase 1 / <i>Lignes 226/411, Phase 1</i>				
6007	Buskonzept Biel 2020+ / <i>Concept Bus Bienne 2020+</i>				
6008	ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung / <i>Concept TP 2035 Bienne et environs</i>	39'166.75		35'609.65	5
6009	Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2020 / <i>Microrecensement mobilité et transports</i>			0.00	
6010	Angebotskonzept Frienisberg / <i>Schema d'offre Frienisberg</i> (mit Bern-Mittelland)	21'520.10	32'437.50	21'844.20	6
6011	Verbesserung ÖV im ländlichen Raum / <i>Amélioration TP dans les zones rurales</i>	6'745.85	5'000.00	3'218.65	5
6012	Fahrplan 2035: Linien 225/226 / <i>Horaire 2035 : Lignes 225/226</i>			11'940.10	
6013	Angebotskonzept Ins/Erlach / <i>Schema d'offre Anet/Cerlier</i>		36'000.00		7
6014	Angebotskonzept Nachtlinien / <i>Schéma d'offre lignes de nuit</i>				
6015	Mobilité durable et alternative – Site de Bellelay				
6016	Buskonzept / <i>Concept Bus Biel/Bienne-Täuffelen-Lyss/Aarberg</i>		45'000.00		8
6099	Reserve / <i>Réserve</i>		0.00		
3600	Beiträge Dritter an Planungen / <i>Contribution de tiers aux planifications</i>	22'669.65	17'040.00	29'972.38	
6002	Nördliches Seeufer und Plateau de Diesse / <i>Rive nord du lac et Plateau de Diesse</i>	1'660.65	5'040.00	10'871.43	11
6008	ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung / <i>Concept TP 2035 Bienne et environs</i>	21'009.00	0.00	19'100.95	12
6013	Angebotskonzept Ins/Erlach / <i>Schema d'offre Anet/Cerlier</i>	0.00	12'000.00		11

Bemerkungen / Remarques

- 1 Höherer Aufwand für Vorbereitung Studien und Begleitung Projekte Dritter / *Dépenses plus élevées en raison de la préparation d'études et l'accompagnement de projets de tiers*
- 2 Höherer Aufwand infolge Verschiebung von Arbeiten von 2021 / *Dépenses plus élevées suite au report de travaux de 2021*
- 3 Studie wegen Abklärungen zum Kantonswechsel von Moutier vorläufig zurückgestellt / *Étude reportée en raison de clarifications nécessaires concernant le changement d'appartenance cantonale de Moutier*
- 4 Tieferer Aufwand im 2022 als vorgesehen / *Dépenses plus faibles que prévu en 2022*
- 5 Höherer Aufwand infolge Verschiebung von Arbeiten von 2021 / *Dépenses plus élevées suite au report de travaux de 2021*
Dépenses plus élevées suite au report de travaux de 2021 (dans le cadre du crédit de projet)
- 6 Weniger Aufwand durch Verschiebung von Arbeiten auf 2023 / *Moins de dépenses dues au report de travaux en 2023*
- 7 Start der Studie auf 2023 verschoben / *Lancement de l'étude reporté à 2023*
- 8 Ist Bestandteil des Angebotskonzepts Frienisberg / *Fait partie du schema d'offre de Frienisberg*
- 9 Tiefere Kantonsbeiträge, da tieferer Planungsaufwand / *Moins de subventions cantonales en raison de dépenses plus faibles*
- 10 Höhere Beiträge Dritter, da höherer Planungsaufwand / *Plus de contributions de tiers en raison de dépenses plus élevées*
- 11 Beitrag Kanton Neuenburg / *Contribution Canton de Neuchâtel*
- 12 Beitrag Stadt Biel / *Contribution ville de Bienne*

Secrétariat CRT 1, Fanny Farron et Thomas Berz

F_Rapport_activités_comptes_2022.docx

Approuvé par le comité le 28 mars 2023

4. Rapport de révision



Finanzverwaltung

3232 Ins

Telefon 032 312 96 33

Fax 032 312 96 31

Postcheckkonto 30-3731-8

An die Delegiertenversammlung
der Regionalen Verkehrskonferenz
Biel-Seeland-Berner Jura (RVK1)

Bericht des Rechnungsprüfungsorgans zur Jahresrechnung 2022

Als gewähltes Rechnungsprüfungsorgan haben wir die Jahresrechnung der Regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK1), bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Buchungsjournal und Kontoauszügen für das am 31. Dezember 2022 abgeschlossene Rechnungsjahr geprüft.

Verantwortung des Vorstands

Der Vorstand ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung der Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Vorstand für die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung des Rechnungsprüfungsorgans

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften vorgenommen. Die Prüfung haben wir so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

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 127'420.55 und der Gewinn beträgt CHF 891.43. Ausgangspunkt unserer Prüfung bildete die von der Delegiertenversammlung genehmigte Bilanz per 31.12.2021.

Wir beantragen der Delegiertenversammlung, die vorliegende Jahresrechnung 2022 zu genehmigen.

3232 Ins, 03. März 2023

Finanzverwaltung Ins

Marcel Kissling
Mitglied Finanzkommission Ins

Christian Hostettler
Finanzverwalter Einwohnergemeinde Ins

Öffnungszeiten: Montag bis Freitag von 8.00 bis 12.00 Uhr; Dienstag und Donnerstag von 14.00 bis 17.00 Uhr
Montag-, Mittwoch- und Freitagnachmittag sind Telefon und Schalter nicht bedient