

2006

GESCHÄFTSBERICHT - RAPPORT ANNUEL



Verkehrsbetriebe Biel

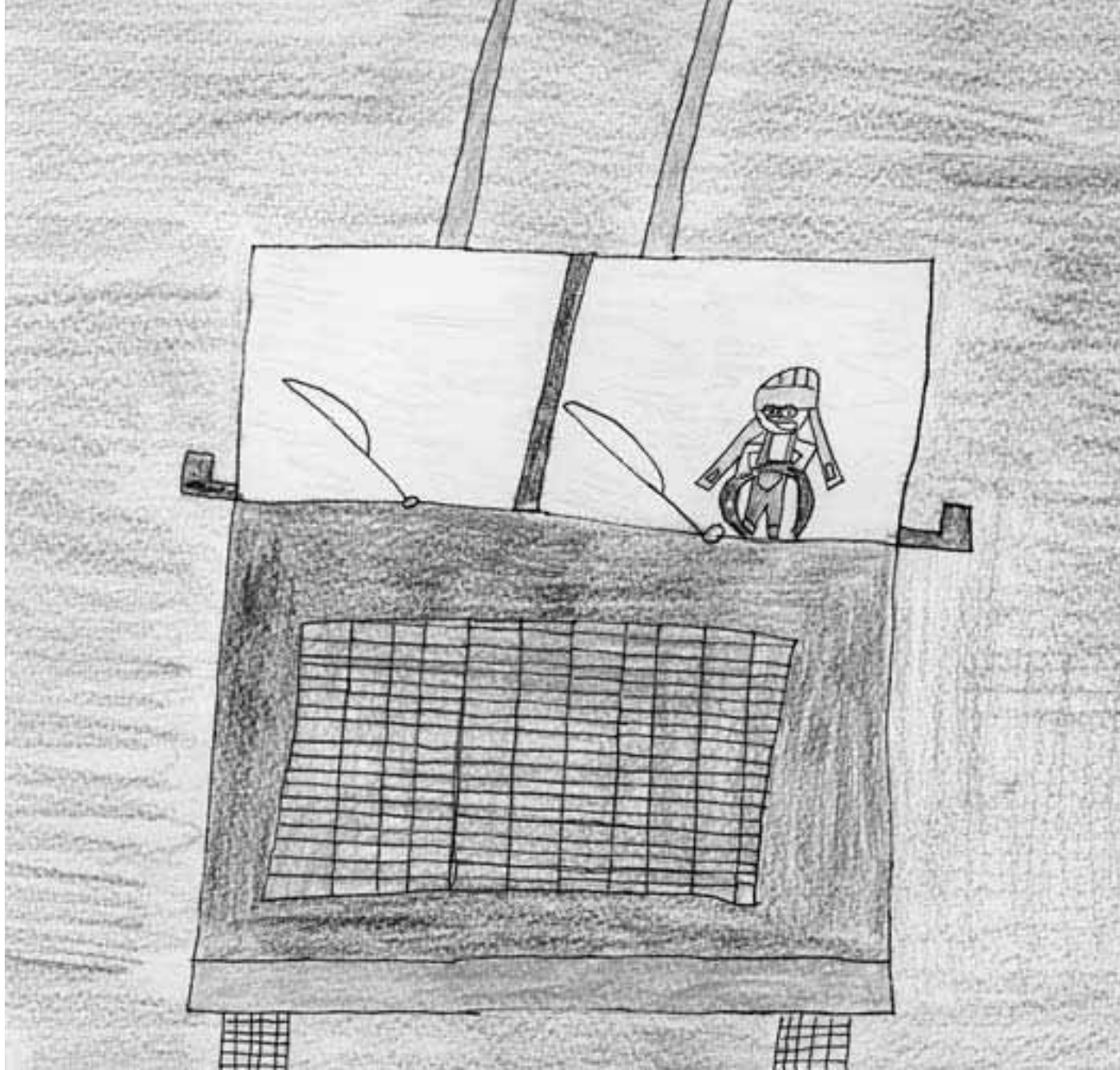


Transports publics bernois

Rédaction: Transports publics biennois
Design: C2 Beat Cattaruzza GmbH
Conception: Caroline Beglinger
Traduction: David Fuhrmann et l'administration communale de Bienne
Correction: Audrey Arnold, Jean-Paul Chassot, Renaud Claisse, Irene Monachon, Astrid Spahr
Photos: Beat Bühler, Dirk Weiss
Dessins: Enfants de la Lanterne magique
Comics: Tom Trolli par Alex Lala
Impression: Ediprim SA, Bienne

| VB - TPB | Photos |
|-----------------|--------------------|
| 2001 | Bus - Trafic |
| 2002 | Expo.02 - iqube |
| 2003 | Détails |
| 2004 | Bau - Construction |
| 2005 | 25 hours open |
| 2006 | Kinder - Enfants |





Inhalt - Sommaire

| | |
|---------------------------------------|----|
| Prolog | 2 |
| Chronologie | 4 |
| Partner | 4 |
| Markt | 6 |
| Betrieb | 8 |
| Technik | 10 |
| Personal | 12 |
| Gesundheitsschutz und Unfallverhütung | 12 |
| Erfolgsrechnung | 16 |
| Bilanz | 16 |
| Erfolgsrechnung in Zahlen | 18 |
| Bilanz in Zahlen | 19 |
| Anhang der Jahresrechnung | 20 |
| Revisorenbericht | 22 |
| Kennzahlen | 23 |
| Rollmaterial | 25 |
| Organe | 27 |
| Netzplan der VB | 28 |

| | |
|--|----|
| Prologue | 3 |
| Chronologie | 4 |
| Partenaires | 5 |
| Marché | 7 |
| Exploitation | 9 |
| Technique | 11 |
| Personnel | 13 |
| Protection de la santé et prévention des accidents | 13 |
| Compte de résultats en chiffre | 18 |
| Bilan en chiffres | 19 |
| Annexe du compte de résultats | 20 |
| Compte de résultats | 21 |
| Bilan | 21 |
| Rapport des vérificateurs | 22 |
| Chiffres des TPB | 23 |
| Parc roulant | 25 |
| Organe | 27 |
| Plan de réseau des TPB | 28 |

Wettbewerb und Nachhaltigkeit

Die aktuellen Herausforderungen in der Branche des öffentlichen Verkehrs sind vielfältig: seitens der Bestellerbehörden wird von den Transportunternehmungen erwartet, dass sie dem Wettbewerb durch Linienausschreibungen mit kurzfristigen finanziellen Ergebnisverbesserungen begegnen. Gleichzeitig fordern die Mitarbeitenden und Kunden, dass sich die Unternehmungen ihrer sozialen und ökologischen Verantwortung bewusst sind und qualitativ hochwertige Dienstleistungen anbieten. Die Bewegung zwischen Wettbewerbsdruck und Nachhaltigkeit ist zugleich spannend und herausfordernd. Die Verkehrsbetriebe Biel setzen dabei seit Jahren auf Kooperation mit Partnern. In diesem Sinn und Geist wurde auch im vergangenen Jahr den steigenden Technologieansprüchen und Kosten vor allem mit firmenübergreifenden Projekten und Ausbau von Kooperationen entgegengetreten. So ist es namentlich gelungen, mit FUNIC gemeinsam ein neues Ticketing-System, verbunden mit einem integralen Tarifverbund, erfolgreich einzuführen. Auch die Kooperationen mit der Privatwirtschaft konnten ausgebaut werden, indem mit Hornbach, Migros und Rolex neue Verträge über die Bestellung von substantiellen, integrierten Zusatzangeboten des öffentlichen Verkehrs abgeschlossen wurden. Im permanenten, von gegenseitigem Respekt und Verständnis getragenen Dialog mit den Personalverbänden und Behindertenorganisationen wurde zudem sichergestellt, dass auch den Anforderungen von Arbeits- und Behindertengleichstellungsgesetzgebung gebührend Rechnung getragen wird.

Nur dank unseren Fahrgästen und der wertvollen Unterstützung durch unsere Partner und unsere Mitarbeitenden ist es uns möglich, den eingeschlagenen Weg mit dem Ziel einer möglichst langfristigen Rentabilität erfolgreich weiterzuverfolgen. Ihnen allen gilt unsere spezielle Anerkennung für den tatkräftigen Support im vergangenen Jahr.

R. Thomas, Präsident des Verwaltungsrates

Ch. Kneuss, Direktor



Rester compétitifs dans la durée

Les transports publics affrontent de nos jours des défis aussi divers que contradictoires: les autorités responsables attendent d'une entreprise de transports qu'elle fasse des offres intéressantes dans l'immédiat sur les lignes à exploiter. En même temps, le personnel et les clients de l'entreprise lui demandent d'assumer ses responsabilités sociales et écologiques, tout en fournissant des prestations de haute qualité. Il est à la fois difficile et passionnant de naviguer entre ces deux pôles d'exigences que sont la compétitivité et la durabilité. Les Transports publics biennois misent de longue date sur la coopération avec des entreprises partenaires. Ils ont continué en 2006 de répondre aux défis technologiques et financiers en appliquant systématiquement le principe de synergie dans le cadre de projets communs et de coopérations accrues. Les TPB ont ainsi mis en place avec FUNIC un nouveau système de billetterie combiné à des tarifs entièrement intégrés – une grande réussite. Ils ont également étoffé leurs coopérations avec l'économie privée, en passant avec Hornbach, Migros et Rolex de nouveaux accords sur d'importantes prestations supplémentaires et intégrées des transports publics. Par ailleurs, ils ont poursuivi dans un climat de respect réciproque leur dialogue avec les associations du personnel et des organisations de personnes handicapées, afin d'assurer l'application des dispositions légales en matière de travail et d'égalité des personnes affectées par des handicaps.

C'est en définitive grâce au précieux appui de notre clientèle, de nos partenaires et de notre personnel que nous devons notre progression vers l'objectif d'une efficacité aussi solide et durable que possible. Nous leur exprimons à toutes et à tous notre vive reconnaissance pour le soutien dont notre entreprise a bénéficié tout au long de l'année écoulée.

R. Thomas, président du Conseil d'administration

Ch. Kneuss, directeur

Das Jahr 2006 im Überblick

| | |
|----------------------------|---|
| 3. - 5. März | Fasnacht (Sonderfahrplan) |
| 22./23. April | Berner Rundfahrt (Sonderfahrplan) |
| 28. April | Start der Tour de Romandie (Sonderfahrplan) |
| 5. - 7. Mai | Bike days & Swiss Power |
| 14. Mai | Fest Zihlplatz (Zusammenarbeit) |
| 27. Mai | Swiss Inline Cup (Sonderfahrplan) |
| 27. Mai | Stedtlifescht (Sonderfahrplan) |
| 9./10. Juni | Bieler Lauftage (Sonderfahrplan und Zusammenarbeit) |
| 9. Juni | «Techfest» (Sonderfahrplan) |
| 16. - 18. Juni | Kantonales Jodlerfest (Sonderfahrplan) |
| 30. Juni - 2. Juli | Braderie (Sonderfahrplan) |
| 28. Juli - 13. August | Open Air Cinéma Nidau (Zusammenarbeit) |
| 31. Juli | 1. August-Feier (Verstärkungskurse) |
| 16. September | Portissimo (Sonderfahrplan) |
| 22. September | Tag ohne mein Auto (Zusammenarbeit) |
| 27. September - 1. Oktober | Festival du Film Français d'Helvétie (Zusammenarbeit) |
| 06. Oktober | Bombenalarm, Zentralplatz (Sonderfahrplan) |
| 10. Dezember | Fahrplanwechsel |
| 10. Dezember | Weihnachtsmarkt Nidau (Sonderfahrplan) |

L'année 2006 en résumé

| | |
|--|---|
| 3 - 5 mars | Carnaval (horaire spécial) |
| 22/23 avril | Tour de Berne (horaire spécial) |
| 28 avril | Départ du Tour de Romandie (horaire spécial) |
| 5 - 7 mai | Bike days & Swiss Power |
| 14 mai | Fête Place de la Thielle (collaboration) |
| 27 mai | Swiss Inline Cup (horaire spécial) |
| 27 mai | Stedtlifescht Nidau (horaire spécial) |
| 9/10 juin | Courses de Bienne (horaire spécial et collaboration) |
| 9 juin | Fête du «tech» (horaire spécial) |
| 16 - 18 juin | Fête cantonale bernoise des yodleurs (horaire spécial) |
| 30 juin - 2 juillet | Braderie (horaire spécial) |
| 28 juillet - 13 août | Open Air Cinéma Nidau (collaboration) |
| 31 juillet | Fête du 1 ^{er} août (renforcement) |
| 16 septembre | Portissimo (horaire spécial) |
| 22 septembre | Journée en ville sans ma voiture (horaire spécial) |
| 27 septembre - 1 ^{er} octobre | Festival du Film Français d'Helvétie (collaboration) |
| 06 octobre | Alarme à la bombe à la Place Centrale (horaire spécial) |
| 10 décembre | Changement d'horaire |
| 10 décembre | Marché de Noël de Nidau (horaire spécial) |



Zusammen zu besseren Resultaten

Die Verkehrsbetriebe Biel setzen seit Jahren auf Kooperation mit Partnern. Einerseits arbeiten sie mit der Industrie und dem Dienstleistungssektor zusammen, um bessere Leistungen und Angebote für ihre eigenen Kundinnen und Kunden zu erzielen. Seit Jahren arbeiten die VB erfolgreich mit Funi-Car und Busbetrieb Binggeli zusammen, welche auf ihrer Konzession einzelne Linien fahren. Andererseits stellen die VB ihr Know-how und ihre Erfahrungen in den Dienst anderer Transportunternehmen aus der Region. Insbesondere Geschäftsführung, Finanzen und Marketing werden von den VB für benachbarte Transportunternehmen, die in einem ähnlichen Marktumfeld tätig sind, erledigt.

Seit seiner Gründung 1992 haben die VB die Geschäftsleitung des Tarifverbunds Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura inne. Dieses Mandat entwickelte sich im Berichtsjahr zur Zufriedenheit aller Partner. Es wurde möglich, die Strukturen zu straffen, die Partner in die Weiterentwicklung des ABO zigzags näher einzubinden und Mitte Jahr einen neuen Einnahmenverteilungsschlüssel für 2007 und Folgejahre zu definieren. Das Job-ABO, welches als Pilot zusammen mit dem Bundesamt für Sport entwickelt und lanciert worden war, hat sich bewährt und wurde auf November 2006 für die Angestellten des BASPO definitiv eingeführt. Jetzt hofft der Tarifverbund auf weitere interessierte Firmen.

Für FUNIC haben die VB die ganze Geschäftsführung inne und kümmern sich zudem um Marketing, Kommunikation und Finanzen. Aus dieser engen Zusammenarbeit ergab sich auf Dezember 2006 die durchgehende Tarifierung im Einzelreiseverkehr zwischen FUNIC und VB. Der Tarif von FUNIC wurde zum Zonentarif umgeformt und in die Zonen der Agglomeration Biel integriert. Neu kann also direkt im Bus das Billett nach Magglingen gelöst werden. Und umgekehrt kann von Leubringen aus eine Chipkarte **plus** für die Fahrt bis zum Bahnhof entwertet werden.

Die Zusammenarbeit mit dem BGU in den Bereichen Marketing und Kommunikation hat sich ebenfalls bewährt.

Nebst der Kundenzeitschrift, standen insbesondere Massnahmen in der Fahrgastinformation und im PR-Bereich im Vordergrund. Auch das zweite Jahr der vollen Integration des Raums Grenchen in den Perimeter des ABO zigzags war ein voller Erfolg. Immer mehr Reisende aus diesem Gebiet profitieren vom Monats- oder Jahresabonnement. Die Verteilproblematik der Einnahmen aufgrund des Wechsels vom Froschabo zum ABO zigzag konnte zwischen BGU und VB bilateral gelöst werden.

Als Gesellschafter der Nachtliniengesellschaft, welche den Moonliner plant und vermarktet, erbrachten die VB die Fahrten auf dem M10 zwischen Biel, Bern und Grenchen/Büren a.A.. Der zweite Kurs mit Abfahrt um 03.45 Uhr in Bern Richtung Biel hat sich bereits in seinem ersten Betriebsjahr bewährt und wurde auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 definitiv ins Angebot aufgenommen. Dieser erfolgreiche Ausbau stellte an den Betriebsdienst hohe Anforderungen, produzierten die VB am Wochenende de facto im 24 Stunden-Betrieb.



Progresser ensemble

Les Transports publics biennois misent de longue date sur la formule du partenariat. Ils travaillent d'une part avec l'industrie et le secteur tertiaire pour offrir de meilleures prestations à leur propre clientèle – cela fait de nombreuses années que les TPB collaborent avec les sociétés Funi-Car et Busbetrieb Binggeli, qui exploitent certaines lignes de leur concession. Par ailleurs, les TPB mettent leur savoir-faire et leur expérience à la disposition d'autres entreprises de transports de la région: ils prennent en charge, notamment, les aspects gestion, finances et marketing de sociétés offrant des prestations analogues dans la région.

Depuis sa création en 1992, la communauté tarifaire Bienne-Granges-Seeland-Jura bernois (CT) reste placée sous la direction des TPB. L'exercice écoulé a vu ce mandat évoluer à la satisfaction générale des parties concernées. On a pu rationaliser les structures de la CT, associer plus étroitement ses partenaires au développement de l'ABO zigzag, et définir au milieu de l'année une nouvelle clé de répartition des recettes pour 2007 et les années suivantes. Élaboré et lancé sous forme de projet pilote avec l'Office fédéral du sport (OFSP), le «Job-Abo» a donné satisfaction et été définitivement instauré dès novembre 2006 pour le personnel de l'OFSP. La CT espère maintenant que d'autres organismes ou entreprises s'intéresseront à cette formule.

Les TPB assument entièrement la gestion de FUNIC dont ils s'occupent en outre des secteurs marketing, communication et finances. Cette étroite collaboration a débouché en décembre 2006 sur une unification complète des tarifs FUNIC et TPB pour les courses individuelles. Le tarif FUNIC a été structuré par zones et intégré à celles de l'agglomération biennoise. C'est ainsi que l'on peut désormais prendre un billet pour Macolin directement dans le bus; et inversement il est possible d'oblitérer à Evillard une carte à puce **plus** pour une course valable jusqu'à la gare de Bienne.

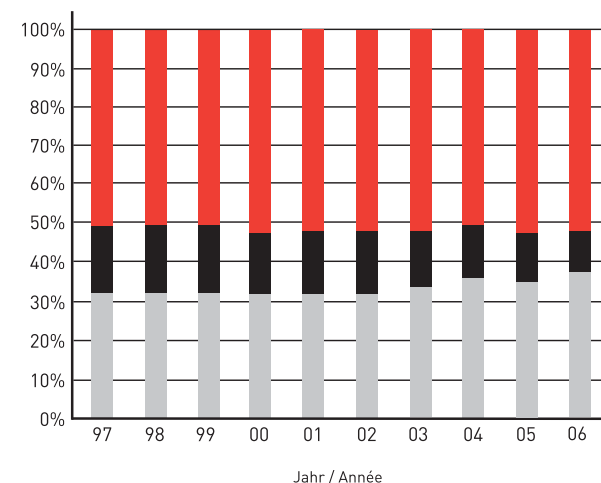
La collaboration avec BGU dans le domaine marketing et communication a également bien fonctionné. Outre le magazine destiné aux clients, l'accent a été mis sur l'in-

formation des usagers et sur les activités de relations publiques. On voit se confirmer après deux ans qu'il était judicieux d'intégrer entièrement la région de Granges dans le périmètre de l'ABO zigzag: toujours plus d'habitants de cette zone profitent de l'abonnement mensuel ou annuel. Le problème de répartition des recettes suscité par le passage du «Froschabo» à l'ABO zigzag a été réglé à l'amiable entre BGU et les TPB.

Membre à part entière de la Berner Nachtliniengesellschaft qui planifie et commercialise le Moonliner, les TPB ont assuré les courses de la ligne M10 entre Bienne, Berne et Granges/Büren a.A. La deuxième course partant à 3h45 de Berne en direction de Bienne a enregistré dès la première année une fréquentation suffisante pour l'adopter définitivement lors du changement d'horaire de décembre 2006. Ce succès met les TPB à rude épreuve, avec un service pratiquement ininterrompu le week-end.

Ertrag nach Fahrausweisen/ Recettes par titres de transport

Barzahler / Cash Mehrfahrtenkarten / Cartes multi-courses Abonnements / Abonnements



Angebot und Nachfrage im Aufwind

Das Angebot auf den Trolleybuslinien wurde insbesondere in den Randzeiten nochmals ausgebaut, um die Umsteigeverbindungen ans übergeordnete Netz zu verbessern. Auf der Linie 2 wurden Zusatzkurse für die frühmorgendliche Erschliessung der Industriezone im Bözingenfeld bestellt und auf den Dezember 2006 definitiv in den publizierten Fahrplan integriert. Mit den Verantwortlichen der Gemeinden im Berner Jura wurde das Angebot auf den Linien 70 und 71 intensiv diskutiert. Insbesondere ging es darum, die Bedürfnisse der Auszubildenden besser abzudecken. Auf Dezember 2006 wurde das Angebot den verschiedenen Bedürfnissen so gut als möglich angepasst und ohne Zusatzkosten ausgebaut.

Bezogen auf die Fahrplanstunden handelt es sich um einen Angebotsausbau von 1,5%. Merklich höher ist der Zuwachs der Nachfrage. Im Berichtsjahr wurden 14,8 Millionen Fahrgäste auf dem Netz der VB befördert, was einem Zuwachs von 2,4% entspricht. Bezogen auf die Personenkilometer (Anzahl Personen mal Reiselänge pro Person) handelt es sich sogar um ein Wachstum von 3,4%. Nebst vielen anderen Gründen hat sicher auch der relativ harte Winter 2005/06 dazu beigetragen, dass viele Kundinnen und Kunden auf den öffentlichen Verkehr gesetzt haben.

Die Nachfragesteigerung spiegelt sich natürlich auch in der Entwicklung der Verkehrseinnahmen. Insgesamt stiegen die Verkehrseinnahmen von knapp 12 Millionen auf 12,5 Millionen Franken, was einer Steigerung um 4,5% entspricht. Hier schlagen die erhöhten Tarife nach der Preisanhebung im Dezember 2005 voll zu Buche. Besonders erfreulich ist, dass die Nachfrage trotz Preiserhöhung gestiegen ist. Tatsächlich konnten die Anzahl Inhaber des ABO zigzag und die Einnahmen im ganzen Tarifverbund gesteigert werden. Die Grenze der 10 Millionen Verkehrseinnahmen im ganzen ABO zigzag-Perimeter konnte überschritten werden. Die Anzahl der verkauften Abonnemente wurde von 81'000 auf knapp 89'000 gesteigert. Für die VB brachte das eine Einnahmensteigerung aus den Verbundsabonnements um CHF 350'000 auf CHF 5'510'000, was knapp 7% ent-

spricht. Aus dem gesamten Abonnementssegment (GA und ABO zigzag) ergaben sich für die VB unter Berücksichtigung der Abgrenzung anteiliger Erträge der Jahresabonnemente für das Folgejahr Mehreinnahmen im Bereich von 3,2%.

Das neue Ticketingsystem etabliert sich Schritt um Schritt

Die grosse Änderung des ganzen Ticketingsystems mit Touchscreen, kontaktloser Chipkarte und neuen Preisen haben die VB das ganze Jahr über beschäftigt. Nach der Einführung im Dezember 2005 wurde die verstärkte Kommunikation bezüglich Ticketing das ganze Jahr aufrecht erhalten. Kleine Anpassungen in der Kundenführung wurden vorgenommen, die Intergration der neuen Zonen 227 bis 557 mit FUNIC umgesetzt. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wurde mit FUNIC ein integraler Tarifverbund gebildet. Die Tarifzonen von FUNIC wurden in den Zonenplan der VB integriert und können von allen mobilen und stationären Automaten aus angewählt werden. Für eine Reise von Magglingen zum Bahnhof Biel muss neu nur noch ein direktes Billett gelöst werden. Das neue Ticketingsystem und die Preiserhöhung haben natürlich Kundenreaktionen provoziert. Gegenüber 5 bis 10 Reklamationen zu Preisen und Distributionssystem für normale Jahre gingen im Berichtsjahr bis über 50 Reaktionen zu diesem Thema bei den VB ein.

Alle Tarifprodukte haben sich positiv entwickelt ausser der Mehrfahrtenkarte auf der Chipkarte **plus**. Der rückgängige Trend der Mehrfahrtenkartenverkäufe aus den Vorjahren ging weiter und wurde sogar noch verstärkt. Einerseits kann man eine gewisse Abwanderung von der Mehrfahrtenkarte zum Abonnement vermuten. Andererseits spiegeln sich hier auch die Probleme mit den kontaktlosen Entwerten der Chipkarten. Während die Kundenführung auf dem Touchscreen recht schnell bekannt war und genutzt wurde, barg die Entwertung der Chipkarten einige Probleme. Die Abonnementseinnahmen verzeichneten eine sehr positive Entwicklung. Das Abonnement auf Chipkarte, welches selbstständig am Automaten oder an den Verkaufsstellen verlängert werden

kann und von BGU und VB vertrieben wird, ist ein Erfolg. Die Ersterstellung eines Abonnementes auf der «**plus**» muss an einem bedienten Schalter erfolgen, entweder im infoCenter für tourismus und mobilität oder am Schalter der Direktion VB, was natürlich im ersten Jahr sehr viel mehr Kundenverkehr generierte als üblich. Hingegen sind Verlängerungen von Abonnements oder das Laden der Chipkarte ebenfalls an den Automaten möglich.

Auf die Hockeysaison 2006/2007 gelang es, mit dem Eishockeyclub Biel (EHCB) ein Übereinkommen zu finden, um den Preis der Busfahrt direkt im Matchbillett zu integrieren. Damit wurde das Spezialbillett für die Hockey-matches obsolet. Die neue Lösung wurde vorerst für ein Jahr vereinbart.

Per Bus zum Fest

Wie jedes Jahr fanden in Biel wieder verschiedene Anlässe statt. So wurden die Bieler Lauffeste wiederum mit speziellen Tickets unterstützt, die vor allem den Läuferinnen und Läufern und ihrer Begleitung zur Verfügung standen. Für die Rückfahrt vom Open Air Kino in Nidau standen wie jeden Sommer zwei Busse zur Verfügung. Das Festival du Film Français d'Helvétie und die Zauberalaterne wurden wie im Vorjahr von den VB mit Leistungen, resp. Sponsoring unterstützt. Am 43. Bernisch-Kantonalen Jodlerfest, welches vom Freitag 16. bis Sonntag 18. Juni in Biel stattfand, standen für die Teilnehmenden und die Zuschauerinnen und Zuschauer Extrabusse im Einsatz, und das Festabzeichen galt als Busticket. Für die erste Ausgabe der «Nacht der tausend Fragen» fuhr mitten in der Nacht ein Gratisbus einen Rundkurs.

Offre et demande en hausse

Nous avons encore étoffé davantage – en particulier dans les heures creuses – les cadences offertes sur les lignes de trolleybus, afin d'améliorer les correspondances avec le réseau général des transports publics. Des courses matinales supplémentaires, organisées sur la ligne 2 à destination de la zone industrielle des Champs-de-Boujean, ont été définitivement adoptées en décembre 2006 et figurent désormais dans l'horaire officiel. Les horaires des lignes 70 et 71 ont été discutés en détail avec les responsables communaux du Jura bernois: il s'agissait en particulier de mieux répondre aux besoins des jeunes en formation. L'offre a été intensifiée et adaptée le mieux possible aux diverses demandes, sans coûts supplémentaires.

Les prestations offertes marquent une hausse de 1,5% en termes d'horaires. Mais la progression est encore bien supérieure côté demande. En 2006, le réseau des TPB a transporté 14,8 millions de personnes, ce qui représente une croissance de 2,4%. La fréquentation en voyageurs-kilomètres (nombre de voyageurs multiplié par le trajet parcouru individuellement) a même augmenté de 3,4%. Les raisons de cette évolution sont nombreuses, mais il est certain que l'hiver 2005-2006 relativement rude a incité beaucoup de monde à opter pour les transports publics.

Il va de soi que cette fréquentation accrue se reflète dans l'évolution des recettes. Les produits du transport ont en effet passé d'à peine 12 à 12,5 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 4,5%. La hausse des tarifs intervenue en décembre 2005 déploie ici tout son effet. Il est particulièrement réjouissant que la demande ait progressé en dépit de ce renchérissement. Nous avons effectivement pu accroître le nombre des détenteurs d'un ABO zigzag, ainsi que les recettes globales de la communauté tarifaire: les entrées d'usagers enregistrées sur le périmètre de l'ABO zigzag ont passé la barre des dix millions, et il y a eu pratiquement 89'000 abonnements vendus pour 2006 contre 81'000 l'année précédente. Les abonnements de la CT ont ainsi procuré aux TPB 350'000 francs de recettes supplémentaires sur un total de 5'510'000 francs, ce qui représente une augmentation de presque 7%. Compte tenu de la part attribuable à l'année suivante, le

surcroît de recettes est de l'ordre de 3,2% sur l'ensemble des abonnements (AG et ABO zigzag).

Le nouveau système de billetterie se généralise étape par étape

Les TPB ont été occupés toute l'année à mettre en place la profonde transformation que constitue le nouveau système avec écran tactile, carte à puce sans contact et nouveaux prix. Entamé en décembre 2005, le travail de communication sur la billetterie a été maintenu toute l'année. De petites modifications ont été apportées au système de pilotage et l'on a réalisé l'intégration des nouvelles zones 227 à 557 avec FUNIC. Une communauté tarifaire intégrale a été mise en place avec celle-ci à l'occasion du changement d'horaire de décembre 2006. Les zones tarifaires de FUNIC ont été incorporées dans le plan de zones des TPB et peuvent être sélectionnées sur tous les distributeurs stationnaires ou mobiles. On peut désormais prendre un seul billet pour se rendre de Macolin à la gare de Bienne. Bien entendu, ce nouveau système de billetterie et l'augmentation des prix ont suscité des réactions de la part de notre clientèle. Alors que dans les années normales nous enregistrons entre 5 et 10 réclamations concernant les prix et le système de distribution, il y en a eu plus d'une cinquantaine sur ces sujets en 2006.

Tous les produits ont progressé à part la carte multicourse sur carte à puce «**plus**». La baisse des ventes constatée à cet égard les années précédentes s'est même accentuée en 2006. On peut supposer que certaines personnes ont simplement abandonné les cartes multicourses pour adopter l'abonnement; mais il y a aussi les problèmes posés par l'oblitération sans contact des cartes à puce. Alors que les usagers ont rapidement compris et utilisé le système de pilotage sur écran tactile, l'oblitération des cartes à puce semble poser quelques problèmes. Les recettes d'abonnements ont progressé de façon très satisfaisante: l'abonnement sur carte à puce – dont on peut prolonger soi-même la validité à un distributeur ou aux points de vente – est un véritable succès. L'établissement initial d'un abonnement sur la «**plus**» se fait obligatoirement à un guichet ouvert, à l'infoCenter pour le tourisme et la mobilité ou à la direction des TPB, ce qui a naturellement

provoqué une affluence inhabituelle la première année. Par contre, on peut aussi prolonger un abonnement ou charger sa carte à puce à un distributeur de billets.

Un accord a pu être passé avec le Eishockeyclub Biel (EHCB) pour la saison de hockey sur glace 2006-2007, en vue d'intégrer le prix du déplacement en bus dans le billet du match. Le ticket spécial pour les matchs de hockey a ainsi perdu sa raison d'être. La nouvelle solution a été convenue pour une année.

En bus à la fête

Comme chaque année, Bienne a été le théâtre de diverses manifestations soutenues par les TPB. Les Courses de Bienne ont à nouveau bénéficié de billets spéciaux, destinés essentiellement aux participants et aux personnes qui les accompagnent. Deux bus ont été mis à disposition comme tous les étés pour revenir du Cinéma Open Air à Nidau. Le Festival du Film Français d'Helvétie et la Lanterne magique ont aussi reçu l'appui des TPB, notamment sous forme de sponsoring. Des bus spéciaux ont été mis en service pour les participants et les spectateurs de la 43e Fête cantonale bernoise des yodleurs qui s'est tenue du vendredi 16 au dimanche 18 juin 2006 à Bienne; l'insigne de la fête avait valeur de ticket de bus. Et un bus gratuit a circulé sur un circuit nocturne de la «Nuit des 1000 questions», dont c'était la première édition.



Neuer Fahrplan seit Dezember 2006

Um den verschiedenen Bedürfnissen der Kundschaft besser Rechnung tragen zu können, wurden im Dezember 2006 einige Fahrplanänderungen vorgenommen. Auf der Linie 1 wurde eine zusätzliche Fahrt vom Vorhölzli zum Eisstadion eingeschaltet. Damit sollen die Fahrten um 7.16 Uhr auf der Linie 1 und um 7.22 Uhr auf der Linie 3N entlastet werden, die beide während der Schulzeit vom Bahnhof zum BBZ führen. Auch die zusätzlichen Fahrten am Morgen früh und am Abend, welche die Rolex im Januar 06 beantragt hatte, konnten in den Fahrplan aufgenommen werden. Die Pendlerinnen und Pendler auf den Linien 2 und 7 erfahren so eine bessere Verbindung. Da der erste Bus das Depot schon sehr früh verlässt, steigen die Betriebs- und Reparaturanforderungen.

Im Rahmen von Sitzungen mit den Zuständigen der Gemeinden, die durch die Linien 70 und 71 erschlossen werden, wurden nebst dem Angebot auch die teilweise mangelnde Schneeräumung und die Wendeschlaufen besprochen. Mit verschiedenen Massnahmen möchten die Gemeinden die Busdurchfahrt erleichtern und so zu einer besseren Einhaltung der Fahrpläne beitragen. Vor der Endstation Romont wurde eine zusätzliche Haltestelle «Route de Vauffelin» geschaffen.

Ein strenger Winter 2005/06

Der strenge Winter wirkte sich auch auf den Busbetrieb aus. Die Schneefälle setzten bereits im Herbst 2005 ein und hielten den ganzen Winter 2006 hindurch an. Auf gewissen Teilstücken wie FUNIC Leubringen-Spital, beziehungsweise Fuchsenried und Orpundplatz-Vorhölzli standen Pendelbusse im Einsatz, die mit Schneeketten ausgerüstet waren. Da sich die Volvo-Trolleybusse (Serien 62 bis 72) für die Fahrten im Schnee besser eigneten, wurden sie hauptsächlich auf der Linie 1 eingesetzt. Leider konnten die üblichen Trolleybusse aber nicht regelmässig mit den neuen Niederflurfahrzeugen abgewechselt werden. Aufgrund der Wetterverhältnisse mussten an der Fasnacht vom 4. und 5. März zahlreiche Autobusse mit Schneeketten ausgerüstet werden. Starker Andrang herrschte auf der Linie 70 ins Skigebiet von

Prés-d'Orvin, so dass zahlreiche Zusatzfahrten eingeschaltet wurden. Wegen mangelnder Winterausrüstung verschiedener Privatwagen hatten die VB teilweise beträchtliche Verspätungen zu beklagen.

Bewährter Dienstplan

Das erweiterte Angebot und die Zusatzfahrten am Morgen oder am Abend machten eine Anpassung der Dienstpläne erforderlich. Der Dienstplan 4/2 (vier Tage Arbeit und zwei Tage frei) wird beibehalten, aber einige Dienstpläne erstrecken sich über eine zu lange Zeitdauer. Nach der Anpassung der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz entspricht der Dienstplan 4/2, wie er von einigen Unternehmen gehandhabt wird, nicht mehr den gesetzlichen Anforderungen. Die Dienstpläne müssen deshalb entsprechend angepasst werden. Im Jahre 2006 konnten im Rahmen zahlreicher Gespräche zwischen den Gewerkschaften, den Verkehrsbetrieben und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Lösung gefunden werden. Die Änderungen werden am 1. Januar 07 in Kraft treten. Die Betriebe haben ihre Dienstpläne bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2007 entsprechend anzupassen.

Sonderfahrten ausserhalb des offiziellen Fahrplans

In einem Rahmenvertrag wurde die Zusammenarbeit mit den SBB geregelt. Die VB springen bei einem Zugausfall ein. Bei vorhersehbaren Ausfällen sorgen die SBB mittels öffentlicher Ausschreibung für Ersatz. So erhielten die VB den Auftrag, vom 13. März bis 15. September 2006 auf der Strecke Biel – Le Landeron einzuspringen. Mit täglich drei Retourfahrten Biel – Le Landeron zwischen 19 Uhr und Mitternacht sorgten die VB dafür, dass der Betrieb auf dieser Strecke trotz der Sanierung des Vingeltunnels gewährleistet war.

Anlässlich des 43. Bernisch-Kantonalen Jodlerfestes wurden zwischen den ehemaligen Expo-Parkplätzen (Bözingenfeld und Brügg) und dem Stadtzentrum Pendelbusse mit Haltestellen beim BBZ, an der Mühlebrücke und beim Kongresshaus in Betrieb genommen. Während dem Umzug galten die üblichen Umleitungen

(Linien 2, 4, 7 und ABM durch die Matten- und Werkhofstrasse, Trolleybuslinie 1 am See entlang und übrige Linien durch die Spitalstrasse).

Es hat sich bewährt, stets den gleichen Umleitungsplan zu verwenden. Bei einer Bombendrohung in der Kantonalbank am Zentralplatz am 6. Oktober waren die VB in der Lage, innerhalb weniger Minuten auf die Standardumleitung zurückzugreifen und die Fahrgäste entsprechend zu informieren. Da die Umleitung von Fasnacht oder Braderie den Fahrgästen bereits bekannt ist, fanden sie die provisorischen Haltestellen innert Kürze.

Gelungene Zusammenarbeit mit Schulen

Der Busbetrieb während den Schulreisen gestaltet sich immer komplexer, da die verschiedenen Primar- und Sekundarschulen nicht zur gleichen Zeit Ferien haben und unterschiedliche Spezialwochen durchführen. Beim Umzug des 10. Schuljahres in die Linde wurde zu der bereits bestehenden Fahrt zum Deutschen Gymnasium um 7.45 Uhr eine zusätzliche Fahrt eingeschoben. Die Tatsache, dass die Busse auf diesen Linien während den Spitzenzeiten jeweils zahlreiche Fahrgäste transportieren, zeigt dass doppelt geführte Fahrten sowie Verstärkungen für die Schulen unbedingt erforderlich sind.

Da die Präventionskurse an den französischsprachigen Sekundarschulen in Biel auf grosses Interesse stiessen, wurden diese Kurse 2006 auch für deutschsprachige Klassen durchgeführt. Im Rahmen des interaktiven Kurses werden verschiedene Themen wie Situationen an den Haltestellen, Lärmverhalten im Bus, Respekt gegenüber anderen Fahrgästen, Sauberkeit sowie Probleme im Zusammenhang mit Vandalismus und Schwarzfahren behandelt.



Nouvel horaire dès décembre 2006

Pour mieux satisfaire les différents besoins de la clientèle, des adaptations sont apportées à l'horaire dès décembre 2006. Sur la ligne 1, une course supplémentaire a été ajoutée du Bois-Devant à la Patinoire pour décharger les courses de la ligne 1 à 7h16 et de la ligne 3N à 7h22 à partir de la gare en direction du CFP en dehors des vacances. Les courses supplémentaires du matin tôt et du soir qui avaient été commandées en janvier 06 par Rolex ont pu être intégrées à l'horaire en décembre 2006. Elles permettent une meilleure correspondance pour les pendulaires des lignes 2 et 7. Maintenant, la première course quitte le dépôt très tôt, ce qui exige davantage de prestations dans les domaines de l'exploitation et des réparations.

Lors des rencontres avec les responsables des communes le long des lignes 70 et 71, le déblayage de neige, parfois lacunaire, la sécurité ainsi que la configuration de certaines boucles ont été discutés en plus de l'offre. Les communes ont prévu plusieurs mesures visant à améliorer le passage du bus, pour renforcer la stabilité de l'horaire. Un arrêt supplémentaire a été créé avant le terminus de Romont, et baptisé «Route de Vauffelin».

Un hiver 2005/2006 marqué

L'hiver très marqué a eu des répercussions sur l'exploitation. Les chutes de neige avaient déjà commencé en automne 2005 et se sont poursuivies durant tout l'hiver 2006. Sur certains tronçons, tel FUNIC Evillard - Hôpital resp. Fuchsenried et Place d'Orpond - Bois-Devant, des bus pendulaires équipés de chaînes ont été mis en service. Les trolleybus Volvo (série 62 à 72) s'avérant plus stable sur la neige, ils ont essentiellement circulé sur la ligne 1. Par conséquent, la répartition régulière de trolleybus plus jeunes à plancher surbaissé avec les trolleybus sans, n'a pas pu être garantie durant l'hiver 2006. Vu les conditions météorologiques au Carnaval les 4 et 5 mars, il a fallu équiper de nombreux autobus avec des chaînes. La ligne 70 desservant le domaine skiable des Prés-d'Orvin a fait l'objet d'une demande accrue, et de nombreuses courses de renfort se sont révélées indispensables. Suite à l'équipement lacunaire de certaines voitures privées, les TPB ont parfois dû gérer d'importants retards.

L'horaire de service roule

L'extension de l'offre et les horaires plus étendus impliquent des adaptations de l'horaire de service. Le roulement 4/2 (quatre jours de travail et deux jours congés) est préservé, mais certains services s'étendent durant de longues heures. Suite à la modification de l'ordonnance d'exécution de la Loi sur la durée du travail, le roulement 4/2, tel qu'il est pratiqué par diverses entreprises, ne répond plus aux exigences légales. Les plans de service devront subir des modifications. En 2006, de nombreuses discussions entre syndicats, entreprises de transport et l'Office fédéral des transports (OFT) ont permis de trouver une solution. Les modifications entreront en vigueur le 1er janvier 07, et les entreprises auront l'obligation d'adapter leurs plans de service jusqu'au prochain changement d'horaire en décembre 2007.

Courses spéciales en dehors de l'horaire publié

La collaboration avec les entreprises de chemin de fer a été esquissée dans un contrat-cadre. Ainsi, les TPB sont parfois appelés à remplacer un train dans l'urgence. Pour des remplacements prévisibles, les CFF passent par des appels d'offres. Ainsi, les TPB ont reçu le mandat de conduire les bus pour remplacer l'offre ferroviaire sur la ligne Bienne - Le Landeron durant six mois, du 13 mars au 15 septembre 2006. Tous les jours, de 19h à minuit, les TPB ont conduit trois courses aller et retour entre Bienne et Le Landeron en raison de l'assainissement du tunnel de Vigneules.

Lors de la 43e Fête cantonale des jodleurs, des navettes ont été mises en place entre les anciens parkings de l'Expo.02 (Champs-de-Boujean et Brügg) et le centre-ville, avec des arrêts aux CFP, au Pont-du-Moulin et au Palais des Congrès. Pour le cortège, la déviation habituelle a été mise en place (ligne 2, 4, 7 et ABM par la rue des Prés et la rue du Chantier et la ligne de trolleybus 1 par le lac, les autres lignes par la rue de l'hôpital).

On constate que l'utilisation du même plan de déviation fait ses preuves. Lors d'une menace à la bombe dans la Banque Cantonale Bernoise à la place Centrale, le 6 octobre, les TPB ont été en mesure de mettre en place la déviation standard en quelques minutes et d'en infor-

mer la clientèle qui, suite aux habitudes prises lors du Carnaval ou de la Braderie, a trouvé facilement les arrêts déplacés.

Collaboration réussie avec les écoles

La gestion des courses scolaires est devenue plus complexe, parce que les différentes écoles et cycles du secondaire ont des vacances et des semaines hors-cadre à différents moments de l'année. Une course scolaire supplémentaire a été ajoutée à 7h45 à la course existante pour le Gymnase allemand en raison du déménagement de la 10e année scolaire au Tilleul. Les doublages de courses et les renforts pour les écoles sont indispensables comme le montrent les taux d'occupation des bus circulant aux heures de pointe sur les lignes concernées.

Suite au succès du cours pilote de prévention dans les écoles secondaires francophones de Bienne, les TPB ont conduit ces cours pour les classes alémaniques en 2006. Le cours, dispensé de façon interactive, traite différents sujets tels que la situation aux arrêts, le comportement dans le bus par rapport au bruit, au respect pour autrui et à la propreté, les problématiques liés au vandalisme et à la resquille.



Ausschreibung für neue Trolleybusse

Im Zuge einer konsequent verfolgten Erneuerungspolitik wurde im Sommer 2006 die Beschaffung von zehn neuen Gelenktrolleybussen öffentlich ausgeschrieben. Zum Ersatz stehen die in den Jahren 1985 bis 1989 beschafften Gelenktrolleybusse Volvo / Ramseier & Jenzer / Sécheron mit einer Laufleistung von je über 1 Million Kilometer. Der Verwaltungsrat bewilligte am 17. Oktober 2006 einen Investitionskredit von gut 11 Millionen Franken.

Beschafft werden 10 Niederflur-Gelenktrolleybusse «Swisstrolley» der Firma Hess in Bellach. Der Produktentscheid zugunsten des Swisstrolley basierte auf einer eingehenden Nutzwertanalyse, in der unter anderem Wirtschaftlichkeit (Life Cycle Costs) und Kundennutzen beurteilt worden waren. Im Hinblick auf die Gewährleistung einer verbesserten Fahrplanstabilität bei winterlichen Verhältnissen werden die neuen Fahrzeuge erstmalig über einen zweimotorigen Antrieb verfügen. Die Lieferung des ersten Trolleybusses ist auf Dezember 2007 geplant. Das letzte Fahrzeug sollte im April 2008 in Betrieb genommen werden können. Ab diesem Zeitpunkt werden auf dem gesamten Netz der Verkehrsbetriebe Biel ausschliesslich Fahrzeuge mit Niederflur im Einsatz stehen.

Weiterer Ausbau des Ticketingsystems

Während des Berichtsjahrs wurden an den neuen Automaten der VB noch laufend kleinere Verbesserungen vorgenommen, und insbesondere die Verkaufsstationen und das Backoffice wurden den Bedürfnissen der VB noch weiter angepasst.

Unter der Projektleitung der VB und mit dem Ziel, den Kunden gleiche Bedingungen anzubieten, wurden die alten Automaten FUNIC durch die identischen Automaten wie bei den VB ersetzt. Die eigentliche Herausforderung war die Schaffung eines neuen Zonentarifs für FUNIC und dessen Integration ins Tarif- und Abrechnungssystem der VB. Dank der neuen Generation Automaten konnte man diese Integration recht problemlos umsetzen. Termingerecht zum Fahrplanwechsel im

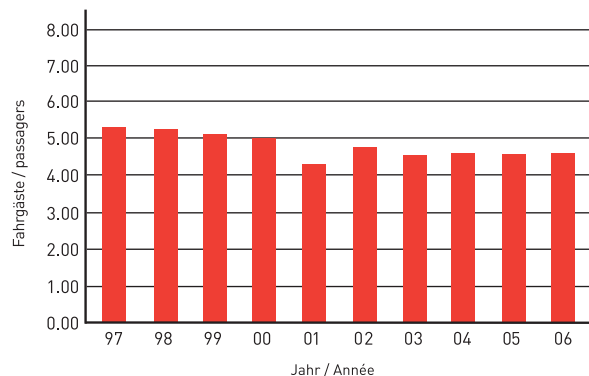
Dezember 2006 konnten die neuen Automaten von FUNIC in Betrieb genommen und alle Automaten der VB in den Bussen und an den wichtigen Haltestellen mit dem neuen integrierten Zonenplan programmiert werden.

Unterhalt von Fahrleitung und Rollmaterial

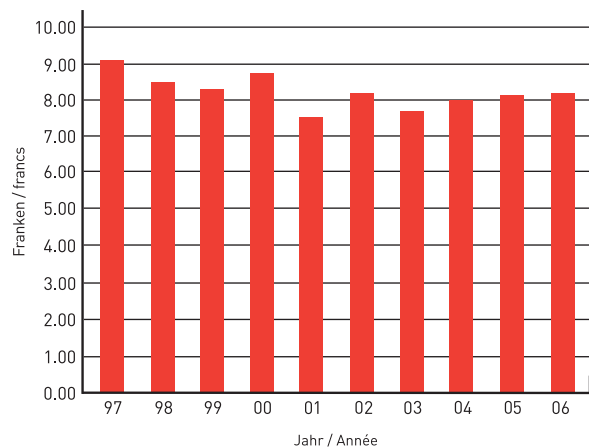
Nebst dem ordentlichen Unterhalt der Fahrleitung, welcher wiederum durch Kummler + Matter ausgeführt wurde, standen keine ausserordentlichen Arbeiten an. Einzig die rege Bautätigkeit in Biel veranlasste die VB, diverse Provisorien für die Befestigung der Fahrleitung zu erstellen.

Beim Rollmaterial wurden nebst den ordentlichen Unterhaltsarbeiten die Trolleybusse 81-90 und Autobusse 119-128, 141-152 der periodischen Rostbehandlung unterzogen.

Passagiere pro Kilometer Passagers par kilomètre



Kosten pro Kilometer Coûts par kilomètre





Appel d'offres pour de nouveaux trolleybus

Dans le cadre de leur politique de renouvellement systématique, les TPB ont lancé au cours de l'été 2006 un appel d'offres pour dix nouveaux trolleybus articulés. Il s'agit de remplacer les véhicules Volvo / Ramseier & Jenzer / Sécheron achetés entre 1985 et 1989, lesquels ont chacun plus d'un million de kilomètres dans les roues. Le conseil d'administration a donné le 17 octobre 2006 son aval à un crédit d'investissement légèrement supérieur à 11 millions de francs.

Il a été décidé d'acheter dix trolleybus articulés à plancher surbaissé «Swisstrolley» de la maison Hess à Bellach. Ce choix découle d'une analyse approfondie, portant entre autres sur des questions de rentabilité (life cycle costs) et de confort pour les usagers. Ces nouveaux véhicules innovent en ce sens qu'ils seront équipés de deux moteurs afin d'assurer une meilleure ponctualité lors de conditions hivernales. La livraison du premier trolleybus est prévue pour décembre 2007, et le dernier devrait entrer en service en avril 2008. Il n'y aura dès lors plus que des véhicules à plancher surbaissé sur tout le réseau des TPB.

Aménagement du système de billetterie

De petites améliorations ont été apportées aux nouveaux distributeurs des TPB durant l'exercice sous revue. Par ailleurs, les points de vente et le service administratif ont été encore mieux adaptés aux besoins de l'entreprise.

Afin d'unifier les appareils pour le confort des usagers, les anciens distributeurs de FUNIC ont été remplacés par le modèle qu'utilisent les TPB – qui ont assumé la direction du projet. La seule vraie difficulté était de créer pour FUNIC un nouveau tarif par zones qui s'intègre dans le système tarifaire et comptable des TPB. Ce processus a pu être réalisé assez aisément grâce à la nouvelle génération d'appareils. Les nouveaux distributeurs de FUNIC ont été mis en service à temps pour le changement d'horaire de décembre 2006; et tous les distributeurs des TPB dans les bus et aux principaux arrêts ont été en même temps reprogrammés avec le plan de zones intégré.

Entretien des caténaires et du matériel roulant

À part l'entretien courant, à nouveau pris en charge par la société Kummeler + Matter, il n'y a pas eu de travaux particuliers à réaliser pour les caténaires. Seuls les nombreux chantiers de construction en ville de Bienne ont conduit les TPB à dresser un certain nombre de dispositifs provisoires pour la suspension des caténaires.

Outre les travaux d'entretien habituels sur le matériel roulant, les trolleybus 81-90 ainsi que les autobus 119-128 et 141-152 ont été soumis au traitement antirouille périodique.



Ausbildung und laufende Weiterbildung

Die Weiterbildung stellt einen der wichtigsten Pfeiler zur Qualitätssicherung bei den VB dar. Im Rahmen eines Weiterbildungskurses mit dem Titel «Keep cool», der im Januar durchgeführt wurde, ging es darum, in jeder Situation Ruhe zu bewahren. Die Kursteilnehmenden lernten, dank besserer Kommunikationsfähigkeit Konflikte zu entschärfen. Am Kurstag wurde das Verhalten in Alltagssituationen und bei unvorhergesehenen Zwischenfällen analysiert und auf richtiges Verhalten hingewiesen. Ein weiterer Halbtage im November war den häufigsten technischen Problemen wie Störungen bei der Türöffnung oder Aushängen der Ruten gewidmet. Die Teilnehmenden konnten dabei ihre technischen Fähigkeiten verbessern. Ebenfalls im Rahmen eines Halbtages wurde das vorausschauende Fahren geübt, das vor zwei Jahren in einem Theoriekurs vorgestellt worden war. Alle Angestellten, die seit 2003 bei den VB arbeiten, besuchten den neuen Kurs «Soziale Kompetenzen». Dieser soll dazu dienen, den Kundenservice zu verbessern und das Personal bei Konflikten und Stress zu unterstützen.

Die Betriebskader nahmen an einem Kurs «Process Communication Model» teil, bei dem verschiedene Persönlichkeitstypen vorgestellt wurden. Dabei lernten die Teilnehmenden, die einzelnen Typen zu unterscheiden, Reaktionen bei Stress zu verstehen und mit dem Personal auf unterschiedliche Weise zu kommunizieren. Zwei Halbtage, welche die Stadtpolizei für die Inspektoren durchführte, standen ganz im Zeichen der Verkehrsregelung. Zwei Inspektoren besuchten auch den Kurs «Mensch und Technik in der Leitstelle der Zukunft» in Nürnberg.

Alle Kontrolleure – die 5 Vollzeitangestellten und die 14 Angestellten mit verschiedenen Aufgabenbereichen – besuchten einen Halbtage zur internen Weiterbildung. Bei einem weiteren Halbtage ging es darum, durch Anpassung des Verhaltens an den jeweiligen Fahrgast Stress zu bewältigen.

Für das Verwaltungspersonal wurden Weiterbildungskurse in den Bereichen Informatik und Zeitmanagement

angeboten. Zwei Kadermitglieder schlossen im Herbst 2006 ihre Nachdiplomstudien ab.

Das Personal der VB unterwegs

Alle drei Jahre führen die VB einen Betriebsausflug durch, natürlich in drei Serien, damit alle Angestellten die Möglichkeit haben, daran teilzunehmen. Diesmal ging die Reise in die Westschweiz zu den Asphaltminen im Val-de-Travers, die mit Interesse besichtigt wurden. Aber auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz, denn die Schokoladenfabrik Camille Bloch in Courtelary und der Keller Mauler in Môtier, welcher «Champagner» produziert, wurden besucht. Geplant wurde der Ausflug wie immer von einer firmeninternen Arbeitsgruppe, welche auch die Weihnachtsessen organisiert.

Gesundheitsschutz und Unfallverhütung

Der Gesundheitsschutz ist eine wichtige Aufgabe, der jedes Jahr genügend Gewicht beigemessen wird. Dank externer Unterstützung werden Massnahmen geplant und schrittweise umgesetzt. Das externe Monitoring ermöglicht zu überprüfen, ob den Richtlinien des Gesundheitsschutzes auch bei der täglichen Arbeit genügend nachgelebt wird.

Mit dem Kauf einer speziell angefertigten Einrichtung zur Absturzsicherung bei Arbeiten auf den Dächern von Bussen konnte eine wichtige Forderung seitens der Suva umgesetzt werden. Für das Fahrpersonal stand eine Verbesserung im Bereich des Fahrerplatzes betreffend «Durchzug» im Vordergrund. Zwei Prototypen einer zusätzlichen Trennwand zur Verhinderung von Durchzug wurden erstellt und in der Praxis getestet. Nach Absprache mit dem Personal sind die VB nun in der Lage, einen Teil der Flotte mit solchen Trennscheiben auszurüsten.

Auf Basis einer freiwilligen Teilnahme wurden dem Personal zwei Kurse angeboten, um sich das Rauchen abzugewöhnen. Die Erfolgsquote beträgt über 30%, im französisch durchgeführten Kurs sogar 50%.



Besetzte Stellen per Ende Jahr / Postes occupés en fin d'année

| Jahr / Année | 2006* | 2005* |
|--|-------|-------|
| Direktion / Direction | 2,0 | 2,0 |
| Betrieb / Exploitation | 122,8 | 123,6 |
| Finanzen / Finances | 7,1 | 6,8 |
| Marketing | 2,3 | 2,1 |
| Technik / Technique | 27,0 | 27,0 |
| Total | 161,2 | 161,5 |
| Jahresdurchschnitt / Moyenne annuelle | 160,7 | 162,0 |

* ohne Lehrling, ohne Aushilfen / sans apprentis, sans auxiliaires

Formation continue et perfectionnement

La formation continue constitue l'un des piliers permettant d'assurer la qualité requise des prestations aux TPB. Un cours de perfectionnement dispensé en janvier sous le titre «Keep cool» a permis au personnel roulant de s'entraîner pour garder son calme en toute situation. Lors du cours, les participants ont appris à désamorcer des conflits en améliorant leur capacité de communication. Les comportements dans des situations quotidiennes et lors de situations imprévues ont été analysés, et les réactions adéquates mises en évidence. Une demi-journée en novembre a été consacrée aux problèmes techniques qui reviennent le plus souvent, comme les dérangements des portes et les déraillements des perches et a permis aux conducteurs et conductrices de s'initier au maniement technique dans de telles situations. Dans un circuit préalablement défini en ville, l'anticipation enseignée théoriquement deux années auparavant a été mise en pratique au volant d'un autobus durant toute une demi-journée. Toutes les personnes engagées depuis 2003 ont suivi le nouveau cours «Compétences sociales» visant à améliorer la qualité du service à la clientèle et à soutenir le personnel pour gérer les conflits et le stress.

Les cadres de l'exploitation ont participé à un cours «Process Communication Model» dans lequel les différents types de personnalité ont été mis en évidence. Ils ont ainsi appris à les distinguer les uns des autres, à en comprendre les réactions en situation de stress et à communiquer de façon différenciée avec chacun d'eux. Les inspecteurs ont suivi deux demi-journées de formation pour la régulation du trafic donnée par la Police municipale, deux d'entre eux ont participé à un cours «Mensch und Technik in der Leitstelle der Zukunft» à Nuremberg.

Tous les contrôleurs, soit les 5 employés à temps complet et les 14 personnes polyvalentes, ont suivi une demi-journée de formation interne et une demi-journée visant la maîtrise du stress en adaptant le comportement en fonction de la personne contrôlée.

Le personnel administratif a poursuivi la formation continue par des cours dans le domaine informatique et la gestion du temps. Deux membres des cadres ont fini leurs formations post-grades à l'automne 2006.

Le personnel des TPB fait un tour

Les TPB organisent tous les trois ans une excursion d'entreprise, bien entendu en trois groupes afin que tout le personnel ait l'occasion d'y participer. Cette fois-ci le voyage conduisait en Suisse romande aux mines d'asphalte du Val-de-Travers, que nous avons visitées avec beaucoup d'intérêt. Mais on a aussi pensé aux papilles gustatives: notre itinéraire passait par la fabrique de chocolat Camille Bloch à Courtelary et par les Caves Mauler à Môtier, qui fabrique du «champagne». Cette excursion a été organisée comme d'habitude par un groupe de travail interne qui s'occupe également du repas de Noël.

Protection de la santé et prévention des accidents

Protéger la santé est une tâche essentielle, qui reçoit année après année l'attention qu'elle mérite au sein des TPB. Les mesures à prendre sont élaborées et mises en œuvre à l'aide de compétences extérieures. Ce suivi externe permet de vérifier si les règles de santé sont vraiment appliquées dans le travail quotidien.

Les TPB ont fait l'acquisition d'un dispositif spécial pour prévenir les chutes lors de travaux effectués sur le toit des bus, ce qui répondait aussi à une exigence importante de la Suva. Le personnel roulant demandait pour sa part que l'on améliore la place du conducteur côté «courants d'air». Deux prototypes de cloison spéciale ont été installés et testés. Après discussion avec le personnel concerné, les TPB peuvent maintenant monter ces écrans protecteurs sur une partie de leur flotte.

Deux cours facultatifs ont été organisés pour le personnel souhaitant perdre l'habitude de fumer. Le taux de réussite a dépassé 30%, et même 50% pour le cours en français.







Kommentar zum Unternehmensergebnis

Erfolgsrechnung

Die Jahresrechnung 2006 schliesst mit einem Unternehmensgewinn von CHF 8'334 ab. Der Kostendeckungsgrad konnte gegenüber dem Vorjahr von 49.4% auf 51.4% gesteigert werden.

Personalaufwand

Der Personalaufwand erreichte mit CHF 15,6 Mio. einen Anteil von 57,77% der Gesamtausgaben. Gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich die Kosten um CHF 0,28 Mio. oder 1,82%. Im Berichtsjahr wurde analog zur Stadt Biel ein Teuerungsausgleich im Ausmass von 1,5 % gewährt. Die Abgrenzung für Überzeit und nicht bezogene Ferien beläuft sich auf CHF 558'145 und ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 770 gesunken. Die AHV-Überbrückungsrenten belaufen sich auf ca. CHF 131'800.

Sachaufwand

Der Sachaufwand inklusive Transportbeauftragte beträgt CHF 7,9 Mio. und entspricht einem Anteil von 29,3% der Gesamtausgaben. Gegenüber dem Vorjahr nahmen die Kosten insgesamt um CHF 261'941 oder 3,42% zu. Aufgrund des schlechten Schadenverlaufs verzichtete der VVST im Abschlussjahr 2006 auf eine Prämienrückerstattung, weshalb die Versicherungsprämien gegenüber dem Vorjahr um CHF 19'731 auf CHF 180'843 anstiegen. Die Verkaufsprovision erhöhte sich von CHF 218'585 auf CHF 357'454. Diese Kostensteigerung ist einerseits auf die neue Provisionsvereinbarung mit dem Tarifverbund Biel zurückzuführen, andererseits wurde der Provisionssatz für die VB-Verkaufsstellen aktualisiert und entsprechend erhöht. Die Preisentwicklung beim Diesel sowie höherer Verbrauch wegen Bahnersatzfahrten führten zu einer Kostensteigerung gegenüber dem Vorjahr von 16.38% auf CHF 830'534.

Abschreibungen und Zinsen

Die Abschreibungen wurden linear vom Anschaffungswert berechnet und entsprechen den Richtlinien der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen. Gegenüber dem Vorjahr haben die Abschreibungen inklusive den ausserordentlichen Abschreibungen für das Fahrgastinformationssystem an den Haltestellen insgesamt um CHF 14'324 oder 0.44% abgenommen. Die Abschreibungen auf den Anlagen bewegen sich im gleichen Rahmen wie im Vorjahr. Auf dem Rollmaterial reduzierten sich die Abschreibungen um CHF 242'274. Die Trolleybusse Nr. 67-72 und die Autobusse Nr. 117-118 wurden mit einer Restabschreibung Ende Jahr vollständig abgeschrieben und führten gegenüber dem Vorjahr zu Minderabschreibungen von CHF 213'015. Demgegenüber wurde die Abschreibungsbandbreite bei den Autobussen Nr. 119-128 von 7% auf 8% bzw. auf 10% für die Fahrzeuge Nr. 143-152 erhöht, was insgesamt zu CHF 225'676 Mehrabschreibungen geführt hat. Zudem entfielen die Restabschreibungen für die Trolleybusse Nr. 62-66 und 80 von total CHF 117'019. Die Abschreibungen auf den Mobilien erhöhten sich um CHF 222'187 und umfassen die Abschreibung von CHF 299'800 für die Ersatzbeschaffung der Billettautomaten sowie die Fahrplankästen mit CHF 17'850, welche im 2005 pro Rata abgeschrieben wurden. Weiter wurde die Restzahlung des Kantons Bern für das Fahrgastinformationssystem an den Haltestellen vollständig abgeschrieben. Der Zinsaufwand für das fixe Darlehen der Stadt Biel wurde wie im Vorjahr zu 3,1% verzinst und blieb mit CHF 248'000 unverändert.

Verkehrsertrag

Der Verkehrsertrag 2006 konnte gegenüber dem Vorjahr wiederum gesteigert werden. Gegenüber 2005 liegt der Verkehrsertrag um CHF 543'987 höher, was einer Steigerung von 4,56% entspricht. Gründe dafür sind einerseits die auf Fahrplanwechsel 2005 umgesetzte Preiserhöhung im Einzel- und Gruppenreiseverkehr der VB, welche im Abrechnungsjahr 12 Monate wirksam wurde und einen Zuwachs von 3,91% erzielte, andererseits das Wachstum der Anzahl Fahrgäste. Zudem führte im Abo zigzag ein Mengenwachstum von 5,1% zu Mehrerträgen.

Demgegenüber haben die Einnahmen aus den Schwarzfahrerzuschlägen im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Im Rechnungsabschluss 2006 wurde erstmalig eine passive Rechnungsabgrenzung für anteilige Erträge aus verkauften Jahresabonnements für das Folgejahr von CHF 240'000 vorgenommen. Diese Abgrenzung entspricht der gängigen Praxis der konzessionierten Transportunternehmungen.

Nebenertrag

Der Nebenertrag ist gegenüber dem Vorjahr um CHF 75'625 auf CHF 1,04 Mio. leicht gestiegen. Die Einnahmen aus den Werbeerträgen für die Reklameaushänge in den Fahrzeugen haben sich infolge besserer Ausstattung gegenüber dem Vorjahr um 36,2% auf CHF 322'545 erhöht. Zudem wurden höhere Betriebsbesorgungen und Leistungen für Dritte im Bereich der Fahrausweiskontrolle für die FUNIC erbracht.

Finanzertrag

Auch in diesem Jahr wurde das Kontokorrent bei der Stadt Biel weniger belastet und warf einen Zinsertrag von CHF 287'132 ab.

Bilanz

Anlagevermögen

Der Anlagerechnung wurden wertvermehrnde Investitionen von insgesamt CHF 290'500 belastet. Im Einzelnen handelt es sich um einen weiteren Teil der baulichen Erweiterung der Werkstatt (CHF 95'000), dem Umbau der Lichtsignalanlage an der Bözingenstrasse (CHF 67'400) und der Anschaffung einer Arbeitsbühne im Bereich Technik (CHF 30'100). In den Mobilien erfolgte die Aktivierung des zweiten Teils der Ersatzbeschaffung für Billettautomaten von CHF 98'000. Die letzte Zahlung des Kantons Bern von CHF 60'000 an à-fonds-perdu-Beiträgen für das Fahrgastinformationssystem an den Haltestellen wurde vollständig abgeschrieben und verringerte den VB-Anteil an Investitionen aus Eigenmitteln auf CHF 66'000, welcher im Vorjahr bereits aktiviert wurde. Sachanlagenabgänge wurden keine vorgenommen. Im Konto «unvollendete Objekte» wurden Zahlungen über CHF 821'548 verbucht, welche unter anderem den Ersatz

der Funkanlage, die IT-Erneuerung, den Ersatz von Gleichrichteranlagen, die Ersatzbeschaffung der Billettautomaten, den Umbau der Lichtsignalanlage an der Bözingenstrasse, die bauliche Erweiterung der Werkstatt, sowie die Ersatzbeschaffung von 10 Gelenktrolleybussen betreffen.

Umlaufvermögen

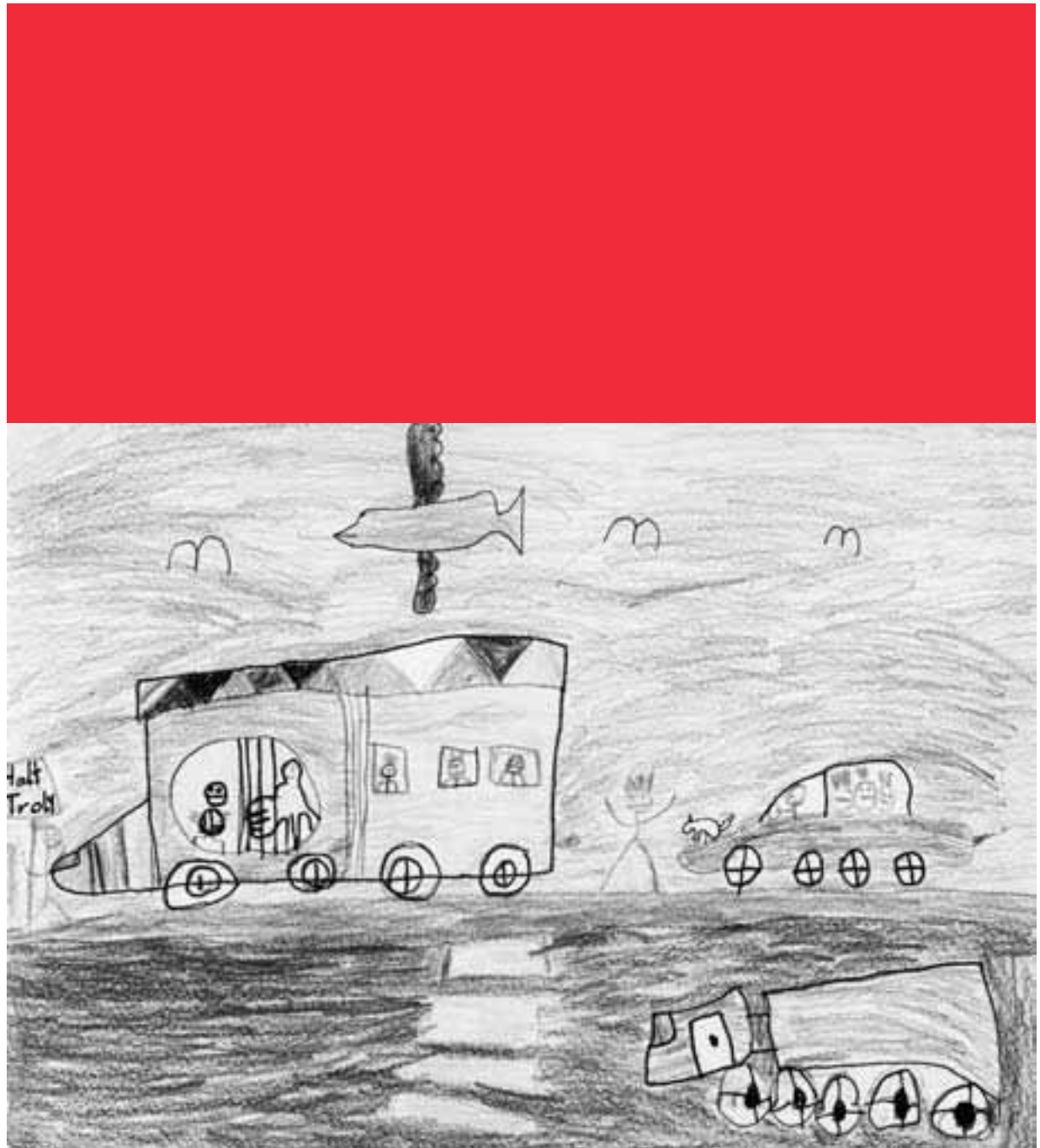
Das Umlaufvermögen stieg um CHF 939'724 oder 10,3% an. Diese Zunahme entstand einerseits durch den Anstieg des Kontokorrentsaldos der Stadt Biel um CHF 1,57 Mio. auf CHF 6,84 Mio., andererseits erhöhten sich die Warenvorräte um CHF 182'612 auf CHF 874'153. Die flüssigen Mittel und die aktiven Rechnungsabgrenzungen sind leicht gestiegen, hingegen reduzierten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um CHF 0,94 Mio. auf CHF 996'472.

Eigenkapital

Der Ertragsüberschuss von CHF 8'333 wurde der Reserve abteilungsberechtigter Verkehr gemäss Artikel 64 EBG zugewiesen.

Fremdkapital

Einerseits verringerten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 31,9% auf CHF 1,28 Mio., andererseits stiegen die sonstigen Verbindlichkeiten um CHF 156'285 auf CHF 392'606 an. Weiter nahmen die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus IT-Leasing um CHF 30'060 gegenüber dem Vorjahr ab. Die passiven Rechnungsabgrenzungen liegen höher als im Vorjahr. Im Rechnungsabschluss 2006 wurde erstmalig eine passive Rechnungsabgrenzung für anteilige Erträge aus verkauften Jahresabonnements für das Folgejahr von CHF 240'000 vorgenommen. Die gesamte Abgrenzung von rund CHF 0,8 Mio. wird voraussichtlich über fünf Jahre gebildet. In den langfristigen Verbindlichkeiten sind auch die Investitionsbeiträge des Kantons Bern für Infrastruktur und Rollmaterial verbucht. Für den Neubau des Verwaltungsgebäudes und die Renovation der Werkstatt wurden CHF 321'000 und für das Rollmaterial CHF 867'500 an Darlehensrückzahlungen getätigt.



Erfolgsrechnung / Compte de résultats

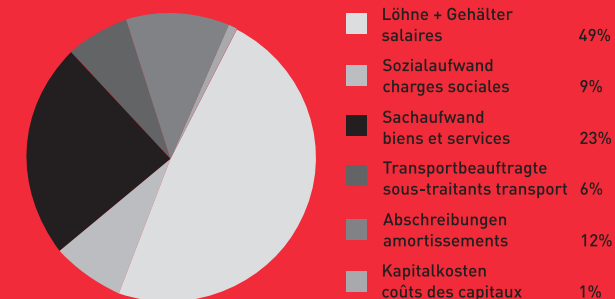
| | 2006 CHF | 2005 CHF | Veränderung / écart CHF in % | |
|--|----------------------|----------------------|---------------------------------|----------------|
| Aufwand / Charges | | | | |
| Personalaufwand / Personnel | 15'598'837.70 | 15'320'351.20 | 278'486.50 | 1,82% |
| Löhne und Zulagen / Salaires et allocations | 13'252'222.80 | 13'015'990.05 | 236'232.75 | 1,81% |
| Sozialleistungen / Charges sociales | 2'252'725.65 | 2'180'357.10 | 72'368.55 | 3,32% |
| Personalnebenleistungen / Prestations spéciales | 93'889.25 | 124'004.05 | -30'114.80 | -24,29% |
| Sachaufwand / Biens et services | 6'243'990.97 | 6'043'335.03 | 200'655.94 | 3,32% |
| Fahrdienstleistungen durch Dritte / Transports par des tiers | 1'667'883.35 | 1'606'597.75 | 61'285.60 | 3,81% |
| Abschreibungen / Amortissements | 3'181'585.90 | 3'255'910.30 | -74'324.40 | -2,28% |
| Finanzaufwand / Charges financières | 248'000.00 | 248'000.00 | 0.00 | 0,00% |
| A.o. Abschreibungen aus à-fonds-perdu-Beiträgen / Amortissements hors expl. des contributions à-fonds-perdu | 60'000.00 | 0.00 | 60'000.00 | 100,00% |
| Gesamtaufwand / Total des charges | 27'000'297.92 | 26'474'194.28 | 526'103.64 | 1,99% |
| Ertrag / Produits | | | | |
| Verkehrsertrag / Produits du transport | 12'481'797.56 | 11'937'809.85 | 543'987.71 | 4,56% |
| Nebenertrag / Autres produits | 1'048'097.02 | 972'472.10 | 75'624.92 | 7,78% |
| Finanzertrag / Produits financiers | 287'132.00 | 163'799.85 | 123'332.15 | 75,29% |
| Beiträge Kanton Bern à-fonds-perdu / Contributions à-fonds-perdu Canton de Berne | 60'000.00 | 0.00 | 60'000.00 | 100,00% |
| Gesamtertrag / Total des produits | 13'877'026.58 | 13'074'081.80 | 802'944.78 | 6,14% |
| Bruttodefizit / Déficit brut | 13'123'271.34 | 13'400'112.48 | -276'841.14 | -2,07% |
| Abgeltung durch die Öffentliche Hand / Indemnités publiques | 12'883'667.00 | 13'016'984.00 | -133'317.00 | -1,02% |
| Beiträge Dritter / Contributions de tiers | 247'938.01 | 398'933.66 | -150'995.65 | -37,85% |
| Jahresgewinn / Bénéfice | 8'333.67 | 15'805.18 | -7'471.51 | -47,27% |
| Kostendeckungsgrad in % / taux de couverture en % | 51,40% | 49,38% | | |

| Bilanz / Bilan | 31.12.2006 CHF | 31.12.2005 CHF | Veränderung / écart CHF |
|--|----------------------|----------------------|----------------------------|
| Aktiven / Actifs | | | |
| Anlagevermögen / Immobilisation | 33'549'055.46 | 35'969'092.99 | -2'420'037.53 |
| Sachanlagen / Ouvrages et équipements | 67'340'410.04 | 67'049'910.04 | 290'500.00 |
| Abschreibungsrechnung / Amortissements | -34'474'786.08 | -31'233'418.08 | -3'241'368.00 |
| Nettobuchwert / Investissements moins amortissements | 32'865'623.96 | 35'816'491.96 | -2'950'868.00 |
| Unvollendete Objekte / Travaux en cours | 683'430.50 | 152'600.03 | 530'830.47 |
| Finanzanlagen / Placements financiers | 1.00 | 1.00 | 0.00 |
| Umlaufvermögen / Fonds de roulement | 9'088'262.52 | 8'148'538.17 | 939'724.35 |
| Flüssige Mittel / Actifs disponibles | 152'064.20 | 111'608.15 | 40'456.05 |
| Kontokorrent Stadt Biel / Ville de Bienne c/c | 6'846'133.42 | 5'274'192.89 | 1'571'940.53 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen / Débiteurs pour livraisons et prestations fournies | 996'472.15 | 1'935'790.63 | -939'318.48 |
| Materialvorräte / Stocks | 874'153.60 | 691'541.10 | 182'612.50 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen / Actifs transitoires | 219'439.15 | 135'405.40 | 84'033.75 |
| Total Aktiven / Actif total | 42'637'317.98 | 44'117'631.16 | -1'480'313.18 |
| Passiven / Passifs | | | |
| Eigenkapital / Capital propre | 12'987'431.28 | 12'979'097.61 | 8'333.67 |
| Dotationskapital / Capital de dotation | 12'000'000.00 | 12'000'000.00 | 0.00 |
| Reserve abgeltungsberechtigter Verkehr / Réserve trafic indemnisé | 987'431.28 | 979'097.61 | 8'333.67 |
| Bund und Kanton Bern / Confédération et Canton de Berne | 485'820.88 | 561'920.88 | -76'100.00 |
| Kanton Bern / Canton de Berne | 501'610.40 | 417'176.73 | 84'433.67 |
| Fremdkapital / Capital étranger | 29'649'886.70 | 31'138'533.55 | -1'488'646.85 |
| Kurzfristige Verbindlichkeiten / Engagements à court terme | 2'697'221.70 | 2'997'368.55 | -300'146.85 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen / Engagements résultant d'achats et de prestations | 1'289'730.05 | 1'895'516.35 | -605'786.30 |
| Sonstige Verbindlichkeiten / Autres engagements | 392'606.70 | 236'320.79 | 156'285.91 |
| Verbindlichkeiten aus IT-Leasing / Engagements résultant de leasing en informatique | 19'848.00 | 49'908.00 | -30'060.00 |
| Passive Rechnungsabgrenzungen / Passifs transitoires | 995'036.95 | 815'623.41 | 179'413.54 |
| Langfristige Verbindlichkeiten / Engagements à long terme | 26'952'665.00 | 28'141'165.00 | -1'188'500.00 |
| Darlehen Kanton Bern - Rollmaterial / Emprunt canton de Berne - Matériel roulant | 8'441'165.00 | 9'308'665.00 | -867'500.00 |
| Darlehen Kanton Bern - Infrastruktur / Emprunt canton de Berne - Infrastructures | 10'111'500.00 | 10'432'500.00 | -321'000.00 |
| Darlehen Stadt Biel / Emprunt ville de Bienne | 8'000'000.00 | 8'000'000.00 | 0.00 |
| Rückstellungen / Provisions | 400'000.00 | 400'000.00 | 0.00 |
| Total Passiven / Passif total | 42'637'317.98 | 44'117'631.16 | -1'480'313.18 |

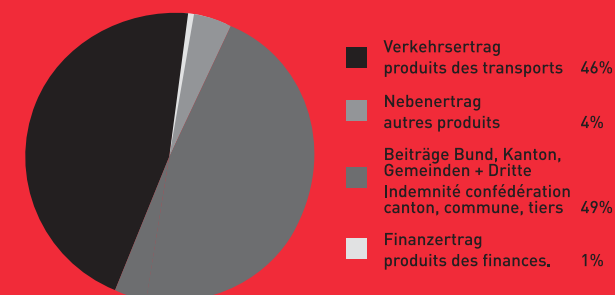
Anhang der Jahresrechnung per 31. Dezember 2006 Annexe du compte de résultats au 31 décembre 2006

| | 2006 | 2005 |
|--|------------|------------|
| 1. Brandversicherungswerte / Valeurs assurées contre le feu | | |
| - Liegenschaften / Immeubles | 16'700'000 | 16'700'000 |
| - Fahrzeuge - Trolleybusse / Véhicules - trolleybus | 5'434'351 | 6'230'682 |
| - Fahrzeuge - Autobusse / Véhicules - autobus | 6'527'615 | 7'646'394 |
| - Mobilien und Einrichtungen / Mobiliers et installations | 6'178'000 | 5'914'000 |
| 2. Mitgliedschaften in Vereinen, einfachen Gesellschaften und Genossenschaften / Membre dans des associations, des sociétés simples et des coopératives | 3 | 3 |
| 3. Reserve abgeltungsberechtigter Verkehr Spezialfinanzierung aus der Leistungsvereinbarung mit dem Kanton im Sinne von Art. 86 GV und Art. 3ff GöV. / Réserve trafic indemnisé, financement spécial selon mandat de prestation avec le canton au sens de l'art. 86 OCo et de l'art. 3ff LCTP. | 987'431.28 | 979'097.61 |
| 4. Verpflichtungen gegenüber der Pensionskasse der Stadt Biel Gemäss der Anschlussvereinbarung zwischen den Verkehrsbetrieben Biel und der Pensionskasse der Stadt Biel sind die Verkehrsbetriebe verpflichtet, die Kosten des Teuerungsausgleichs der auf sie entfallenden, vor dem 1. Januar 2000 beschlossenen Rentenleistungen der Pensionskasse zu tragen. / Engagements vis-à-vis de la caisse de pension de la Ville de Bienne Le contrat qui lie les Transports publics biennois à la caisse de pension de la Ville de Bienne stipule que les TPB doivent couvrir le renchérissement des pensions qui ont été arrêtées avant le 1er janvier 2000. | | |
| 5. Weitere Informationen Für anteilige Erträge aus verkauften Jahresabonnements für das Folgejahr wird im 2006 erstmalig eine passive Rechnungsabgrenzung von CHF 240'000 vorgenommen. Die gesamte Abgrenzung von rund CHF 0.8 Mio. wird voraussichtlich über fünf Jahre gebildet. Diese Abgrenzung entspricht der gängigen Praxis der konzessionierten Transportunternehmungen. / Autres informations Pour les parts de revenus provenant des ventes d'abonnements annuels pour l'année suivante, l'on a inscrit pour la première fois en 2006 un passif de régularisation d'un montant de 240'000 francs. Le montant total y afférent de quelque 0,8 million de fr. sera constitué probablement sur cinq ans. Cela correspond à la pratique usuelle des entreprises de transport concessionnaires. | | |

Aufwandstruktur / Charges



Ertragsstruktur / Produits



Compte de résultats

Le compte annuel 2006 se solde par un bénéfice de 8'334 francs. Le taux de couverture des coûts s'est amélioré, passant de 49,4% en 2005 à 51,4% pour l'exercice sous revue.

Charges de personnel

Les charges de personnel ont atteint 15,6 millions de francs, ce qui représente 57,77% des dépenses totales. Elles ont ainsi augmenté de 0,28 million de francs ou 1,82% par rapport à 2005. Comme à la Ville de Bienne, il a été accordé en 2006 une compensation de renchérissement de 1,5%. La régularisation d'heures supplémentaires et de vacances non prises se monte à 558'145 francs, soit 770 francs de moins que l'année précédente. Les rentes transitoires AVS se chiffrent à quelque 131'800 francs.

Biens, services et marchandises

La rubrique Biens, services et marchandises, sous-traitants de transport compris, s'élève à 7,9 millions de francs, soit 29,3% des dépenses totales. Ces frais ont globalement augmenté de 261'941 francs ou 3,42% par rapport à l'année précédente. Une évolution défavorable en matière de sinistres a conduit VVST à supprimer le remboursement de primes pour 2006, ce qui a fait grimper le montant des primes d'assurance de 19'731 francs par rapport à l'année précédente; il se chiffre ainsi à 180'843 francs pour l'exercice sous revue. La commission sur les ventes est passée de 218'585 à 357'454 francs. Cette hausse est imputable d'une part au nouvel accord sur les commissions passé avec la communauté tarifaire de Bienne; par ailleurs, le taux de la commission des points de vente TPB a été actualisé sous forme d'une augmentation. Avec l'évolution des prix du carburant diesel et une consommation accrue par les courses spéciales en remplacement de trains, ce poste a augmenté de 16,38% pour atteindre 830'534 francs.

Amortissements et intérêts

Les amortissements se calculent de façon linéaire à partir de la valeur d'acquisition, conformément à l'ordonnance du DETEC concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires. Même en comptant un amortissement extraordinaire pour le système d'information des usagers aux arrêts, leur montant a globalement diminué de 14'324 francs ou 0,44%. L'amortissement des actifs s'est maintenu au niveau de 2005, et celui du matériel roulant a baissé de 242'274 francs. Les trolleybus n° 67-72 et les autobus n° 117-118 ont fait l'objet d'un amortissement résiduel de manière à être entièrement amortis à la fin de l'année, d'où 213'015 francs d'amortissement en moins par rapport à l'année précédente. Le taux d'amortissement a par contre été porté de 7 à 8% pour les autobus n° 119-128 et à 10% pour les véhicules n° 143-152, ce qui en accroît le montant total de 225'676 francs. On a procédé en outre à un amortissement résiduel des trolleybus n° 62-66 et 80, totalisant 117'019 francs. L'amortissement du mobilier a augmenté de 222'187 francs; il comprend un montant chiffré à 299'800 francs pour le remplacement des distributeurs de billets, ainsi que 17'850 francs pour les vitrines d'horaires qui avaient été amorties proportionnellement en 2005. D'autre part, le reliquat payé par le Canton de Berne pour le système d'information des usagers aux arrêts a été entièrement amorti. Les intérêts versés pour le prêt fixe de la Ville de Bienne se sont chiffrés comme l'année précédente à 248'000 francs, avec un taux maintenu à 3,1%.

Produits du transport

Les recettes de transport ont marqué une nouvelle hausse qui s'est chiffrée à 543'987 francs ou 4,56% par rapport à 2005. Cette progression est due pour une part à l'augmentation des prix des titres de transport individuels et collectifs intervenue au changement d'horaire de 2005, qui a déployé ses effets sur tout l'exercice 2006; et pour l'autre, à une croissance du nombre d'usagers. L'ABO zigzag a en outre dégagé un rendement accru de 5,1%. Par contre, les recettes issues des suppléments frappant les resquilleurs ont diminué par rapport à l'année précédente. Le compte 2006 présente pour la première fois un poste passifs transitoires de 240'000 francs à titre de

report sur l'année suivante des abonnements annuels vendus. Cette répartition correspond à une pratique courante des entreprises de transport concessionnaires.

Autres produits

Le montant de ces recettes a quelque peu augmenté – de 75'625 francs – pour atteindre 1,04 million de francs. On a enregistré une hausse de 36,2% des recettes publicitaires pour les réclames suspendues à l'intérieur des véhicules, qui atteignent 322'545 francs grâce à une utilisation accrue des emplacements disponibles. Les prestations pour des tiers ont également augmenté, notamment sous la forme de contrôles des titres de transport pour FUNIC.

Produits financiers

Etant cette année encore moins sollicité qu'en 2005, le compte courant auprès de la Ville de Bienne a produit des intérêts à hauteur de 287'132 francs.

Bilan

Actifs immobilisés

Le compte des immobilisations a été grevé par de nouveaux investissements totalisant 290'500 francs. Ce montant englobe une nouvelle tranche pour l'agrandissement de l'atelier (95'000 francs), la transformation de l'installation de signalisation lumineuse à la rue de Boujean (67'400 francs) et l'achat d'une plateforme de travail pour le service technique (30'100 francs). Côté mobilier, on a comptabilisé la seconde tranche de remplacement des distributeurs automatiques à hauteur de 98'000 francs. Les derniers 60'000 francs versés par le Canton de Berne à titre de contribution à fonds perdus pour le système d'information des usagers aux arrêts ont été entièrement amortis, ce qui a ramené la part d'investissements sur fonds propres des TPB à 66'000 francs, déjà comptabilisés en 2005. Aucun amortissement d'immobilisations corporelles n'a été effectué. Des paiements totalisant 821'548 francs ont été imputés au compte «objets inachevés»; ces charges concernent notamment le remplacement de l'installation radio, le renouvellement du parc informatique, le remplacement de redresseurs, l'acquisition des nouveaux distributeurs automatiques, la trans-

formation de l'installation de signalisation lumineuse à la rue de Boujean, l'agrandissement de l'atelier, ainsi que le remplacement de 10 trolleybus articulés.

Actifs circulants

Les actifs circulants ont augmenté de 939'724 francs ou 10,3%. Une partie de cette hausse est due à celle de 1,57 million du solde sur le compte courant de la Ville de Biene, qui est passé ainsi à 6,84 millions de francs; par ailleurs, la valeur des stocks a progressé de 182'612 francs pour atteindre 874'153 francs. Les liquidités et les actifs transitoires sont en légère augmentation, tandis que les créances sur livraisons et prestations ont baissé de 0,94 million de francs pour se chiffrer à 996'472 francs.

Capital propre

L'excédent de recettes de 8'333 francs a été affecté à la réserve pour prestations donnant droit à indemnités, conformément à l'article 64 LCdF.

Fonds de tiers

Les engagements résultant de livraisons et prestations ont diminué de 31,9% pour se chiffrer à 1,28 million de francs, tandis que les autres dettes ont marqué une hausse de 156'285 francs et totalisent 392'606 francs. Par ailleurs, les engagements à court terme pour du leasing informatique ont diminué de 30'060 francs par rapport à 2005. Les passifs transitoires sont plus élevés que l'année précédente. Le compte 2006 présente pour la première fois un passif transitoire, chiffré à 240'000 francs, pour la part imputable à l'année suivante des recettes d'abonnements annuels vendus. Il est prévu que le compte transitoire global de quelque 0,8 million de franc sera constitué en l'espace de cinq ans. Les engagements à long terme comprennent entre autres les apports financiers du Canton de Berne pour l'infrastructure et le matériel roulant. Il a été remboursé 321'000 francs de l'aide investie dans la construction du nouveau bâtiment administratif et la rénovation de l'atelier, et 867'500 francs de prêts consacrés à l'acquisition de matériel roulant.

KPMG
KPMG AG
Wirtschaftsprüfung
Hauptquartier
CH-3003 Grenchen/Bern

Postfach
CH-3002 Bern 19

Telefon +41 31 264 78 20
Telefax +41 31 264 78 27
Internet www.kpmg.ch

**Bericht der Revisionsstelle an den Verwaltungsrat der
Verkehrsbetriebe Biel VB, Biel**

Als Revisionsstelle gemäss Art. 11 des Reglements über die Gründung des selbständigen Gemeindefortschrittsverkehrs Verkehrsbetriebe Biel haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang / Seiten 18 bis 20) der Verkehrsbetriebe Biel (VB) für das am 31. Dezember 2006 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen und zu beurteilen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Befähigung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlbildungen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüfen die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilen wir die Anwendung der einschlägigen Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheidungen sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine zureichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und dem Reglement über die Gründung des selbständigen Gemeindefortschrittsverkehrs Verkehrsbetriebe Biel.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Jahresrechnung 2006 wurde durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 70 des Eisenbahngesetzes (EBG) und von Art. 4 der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen (REVO) kommissionierter Transportunternehmen geprüft und ohne Einschränkung genehmigt.

KPMG AG

M. Gasser
Markus Gasser
öfp. Wirtschaftsprüfer

M. Hirsiger
Martin Hirsiger
öfp. Wirtschaftsprüfer

Göndligen-Bern, 4. Mai 2007

Kennzahlen - Chiffres des TPB

2006

| Anzahl Linien / Nombre de lignes: | Nr. / No | Total |
|--|-------------------|-----------|
| Trolleybus Stadt / Ville | 1, 4 | 2 |
| Autobus Stadt / Ville | 2, 5, 6, 7, 8, 11 | 6 |
| Autobus Überland / Régionales | 3N, 70/71, 74, 75 | 5 |
| Nachtkurs / Course nocturne Moonliner | M10 | 1 |
| Total | | 14 |

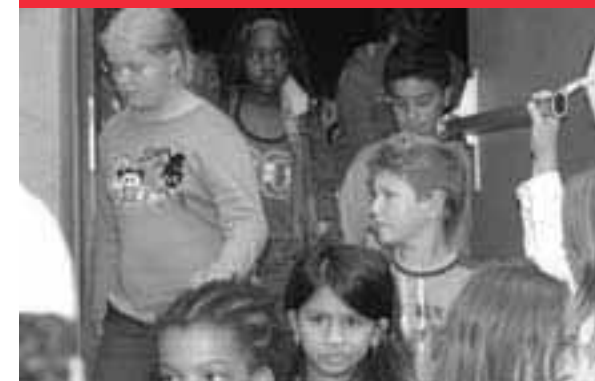
| Netzlänge in km / Longueur du réseau en km: | |
|--|--------------|
| Trolleybus | 16,3 |
| Autobus Stadt / Ville | 47,7 |
| Autobus Überland / Régionales | 61,6 |
| Total | 125,6 |

| Fahrleitungslänge in km / Longueur des lignes aériennes en km: | |
|---|-------------|
| | 18,0 |

| Platzangebot / Nombre de places: | Sitzplätze places assises | Stehplätze places debouts | |
|---|------------------------------|------------------------------|--------------|
| Trolleybus | 919 | 2'607 | 3'526 |
| Autobus | 1'146 | 2'376 | 3'522 |
| Autobus - von Dritten / des tiers | 321 | 288 | 609 |
| Total | 2'386 | 5'271 | 7'657 |

| Anzahl Haltestellenkanten / Nombre d'arrêts: | |
|---|------------|
| | 382 |

| Verkaufsstellen / Points de vente: | |
|--|----|
| VB-eigene / Agences TPB | 1 |
| Dritte / Dépositaires | 25 |
| Mobile Automaten / Distributeurs mobiles | 84 |
| Stationäre Automaten / Distributeurs stationnaires | 10 |



| Jahr / Année | 2006 | 2005 | |
|--|-------------------|-------------------|---------------|
| Fahrleistungen in km / Kilomètres parcourus (km): | | | |
| Trolleybus | 1'089'617 | 1'088'183 | |
| Autobus | 1'817'588 | 1'736'818 | |
| Autobus - durch Dritte / par des tiers | 378'150 | 417'733 | |
| Total | 3'285'355 | 3'242'734 | |
| Zunahme von / Augmentation de | | 42'621 | 1,3% |
| Durchschnitt pro Tag / Moyenne par jour | 9'001 | 8'884 | |
| Markt / Marché: | | | |
| Bevölkerung in den Zonen, die von den VB bedient werden Population de la région desservie par les TPB | 90'300 | 89'900 | |
| Beförderte Personen / Voyageurs transportés: | | | |
| Trolleybus | 7'347'717 | 7'296'592 | 49,7% |
| Autobus | 6'926'790 | 6'684'652 | 46,9% |
| Autobus Transportbeauftragte / des mandatés transport | 501'325 | 442'164 | 3,4% |
| Total | 14'775'832 | 14'423'408 | 100,0% |
| Zunahme von / Augmentation de | | 352'424 | 2,4% |
| Durchschnitt pro Tag / Moyenne par jour | 40'482 | 39'516 | |
| Fahrten pro Einwohner / Voyages par habitant | 164 | 160 | |



Rollmaterialbestand - Parc roulant

Rollmaterial per / Véhicules au 31.12.2006

| Jahr / Année | | | 2006 | 2005 |
|---|----------------|---------|-----------|-----------|
| Trolleybusse / Trolleybus | | | 23 | 23 |
| Oldtimer | Bus 21 | 1940 | 1 | 1 |
| Gelenkbusse / Bus articulés | Volvo/Sécheron | 1985 | 5 | 5 |
| Gelenkbusse / Bus articulés | Volvo/Sécheron | 1988/89 | 6 | 6 |
| Gelenkbus / Bus articulé | NAW/Hess/ABB | 1991 | 1 | 1 |
| Gelenkbusse / Bus articulés | NAW/Hess/Kiepe | 1997 | 10 | 10 |
| Autobusse / Autobus | | | 28 | 28 |
| Normalbusse / Bus normaux | Mercedes | 1992/93 | 6 | 6 |
| Normalbusse / Bus normaux | Mercedes | 2000 | 10 | 10 |
| Gelenkbusse / Bus articulés | Mercedes | 2000 | 2 | 2 |
| Gelenkbusse / Bus articulés | Mercedes | 2002 | 10 | 10 |
| Dienstwagen / Véhicules de service | | | 6 | 6 |
| Turmwagen / Voiture-tour | | | 1 | 1 |
| Reparaturwagen / Véhicule de réparation | | | 1 | 1 |
| Personenwagen / Voiture de tourisme | | | 2 | 1 |
| Abschleppwagen / Véhicule de remorquage | | | 1 | 1 |
| Hubstapler / Chariot élévateur | | | 1 | 1 |
| Total Fahrzeuge / Total des véhicules | | | 57 | 57 |
| Davon zum regelmässigen Transport von Fahrgästen / Dont pour le transport régulier des passagers | | | 50 | 50 |
| Fahrzeuge der Transportbeauftragten / Véhicules mandatés pour le transport de ligne | | | 6 | 6 |

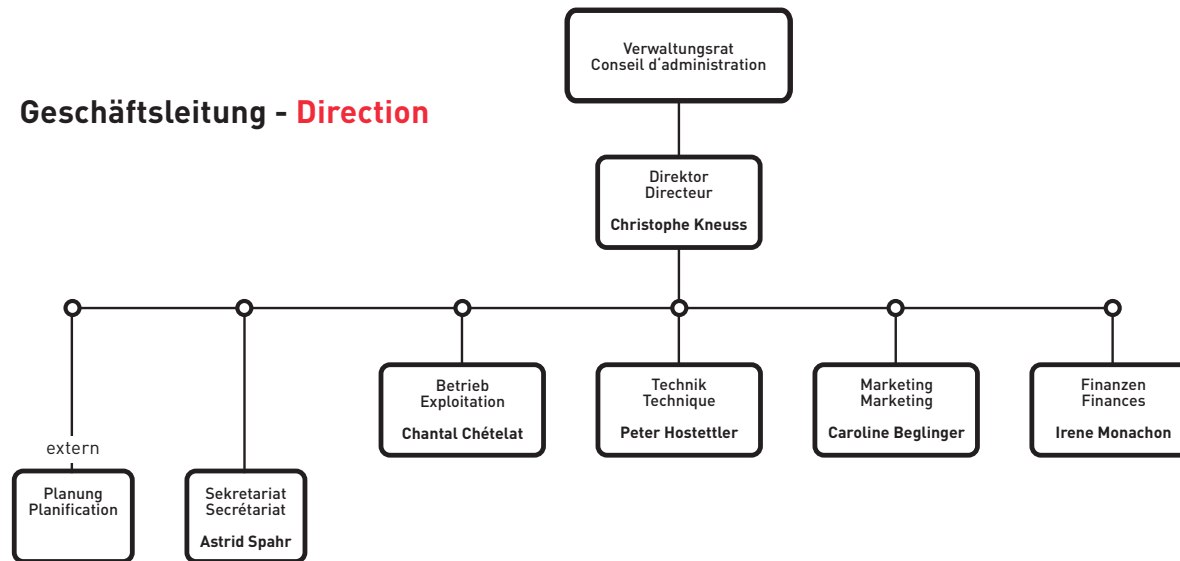




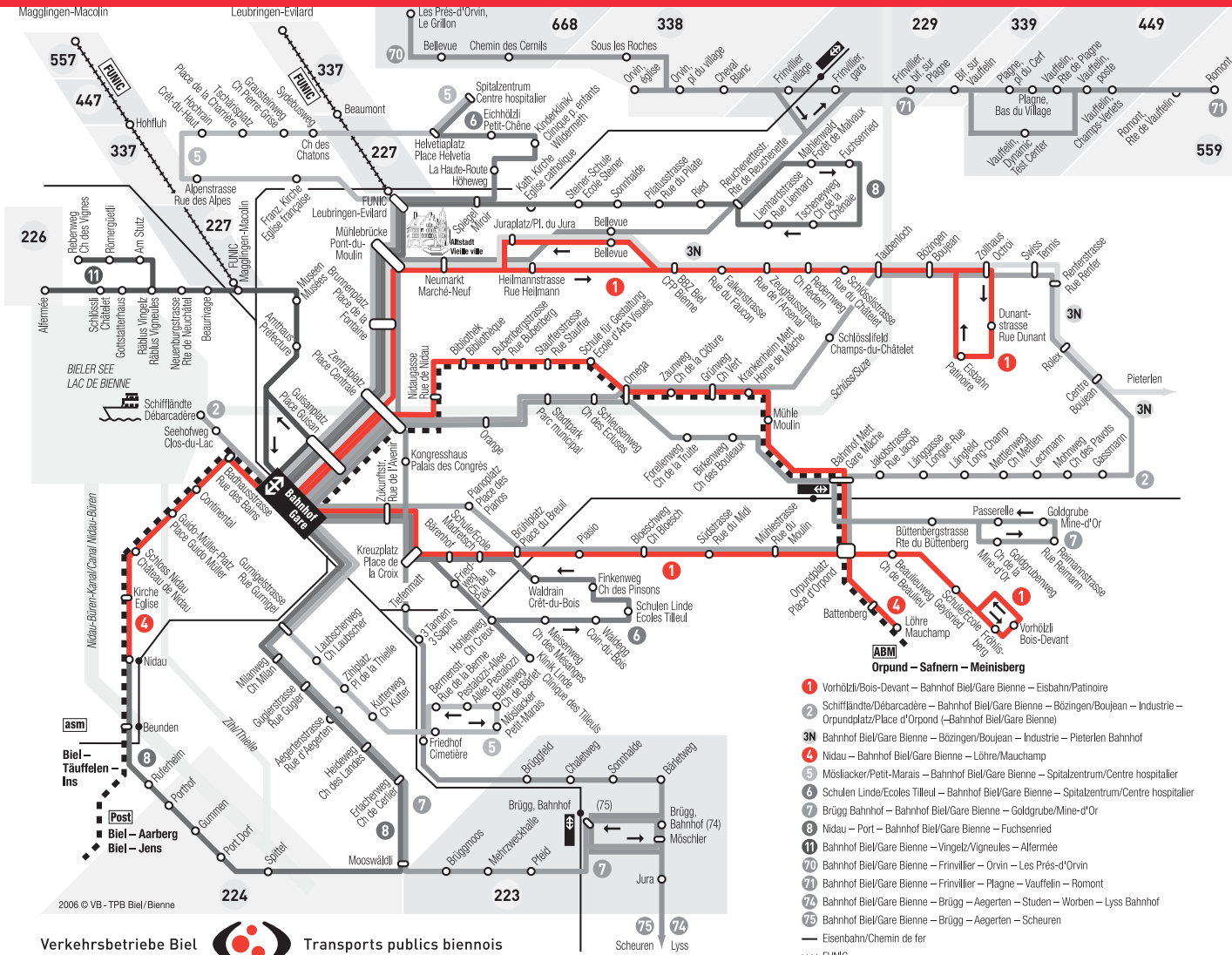
Verwaltungsrat - Conseil d'administration

- Ralph Thomas** Präsidium, Biel / président, Bienne
- Prof. Andreas Lienhard** Vizepräsidium, Kehrsatz/ Vice-président, Kehrsatz
- Barbara Nyffeler Friedli** Nidau
- François Contini** Gemeinderat Biel/ Conseiller communal Bienne
- Hubert Klopfenstein** Vorsteher der Baudirektion Biel/ Directeur des travaux publics Bienne

Geschäftsleitung - Direction



VB-Liniennetz - Réseau des TPB



Ein Unternehmen der Stadt Biel
Une entreprise de la Ville de Bienne

