

Auteur Bachofen Gaby (CFF Nouvelles prestations de mobilité)
Benedikt Hirsig (CFF Nouvelles prestations de mobilité)
Lieu et date Berne, le 22 septembre 2020

Les services en ligne de bus à la demande en complément des transports publics se révèlent plus rentables que prévu.

Les évaluations du projet pilote «sowiduu» montrent que les bus à la demande présentent une utilité pour la clientèle tout en étant économiquement viables. Mené par les Transports publics bernois et les CFF, ce projet s'est achevé avec succès en mars 2020. Les résultats sont à présent disponibles dans leur intégralité.

Le projet pilote sowiduu, clôturé au printemps 2020 dans l'agglomération de Bienne (Ipsach, Bellmund, Port et Brügg), fait partie d'un ensemble de projets relatifs à des services à la demande menés en Suisse avec le soutien technique des CFF. Pour les communautés rurales, les bus à la demande constituent des solutions intéressantes pour permettre aux habitants d'accéder aux transports publics de la meilleure façon possible, en assurant des liaisons tangentielles entre les localités et en en créant de nouvelles. Des liaisons par bus sont certes généralement assurées dans l'agglomération, mais pour des raisons de coûts et d'efficacité, l'offre est souvent restreinte. Parfois même, aucune relation directe n'est proposée.

Résultats

Au terme du projet pilote «sowiduu» (et d'autres projets pilotes sur les services à la demande) mené en Suisse, une équipe de l'unité d'affaires CFF Nouvelles prestations de mobilité a pu établir les conclusions ci-après.

Ont été pris en considération pour les évaluations d'une part la demande, la taille de la zone et le service régulier disponible (fréquence, véhicule, temps de parcours), d'autre part la solution à la demande (taux d'occupation, taux de trajets à vide, vitesse de circulation, temps d'embarquement). Les données obtenues ont été mises en regard des coûts des véhicules, frais de personnel (chauffeur) et frais généraux.

- Le service en ligne de bus à la demande permet à la fois de proposer de **nouvelles liaisons tangentielles directes** et de créer de nouvelles liaisons de transport combiné. L'analyse a pu mettre en évidence l'**utilité accrue pour la clientèle** grâce à des liaisons plus rapides qui évitent par ailleurs des changements fastidieux aux points nodaux centraux (en l'occurrence, la gare centrale de Bienne).

- Le service en ligne de bus à la demande s'avère être d'une **grande utilité** pour la **population âgée et à mobilité réduite** de l'agglomération.
- Les solutions à la demande combinées à l'offre des transports publics sont principalement utilisées par des clients utilisant déjà les transports publics, ces derniers possédant souvent déjà un abonnement de transports publics pour la poursuite de leur voyage.
- Dans le même temps, les automobilistes ont estimé que l'utilisation du service à la demande était au moins aussi bonne, voire meilleure, que l'usage de leur propre voiture. **Sans ce service, environ un tiers des déplacements «sowiduu» auraient par conséquent eu lieu en voiture.**
- Le service en ligne de bus à la demande doit impérativement être adapté aux conditions locales. À noter également qu'une **population impliquée** dans l'analyse des besoins accepte nettement mieux l'étude de solutions nouvelles.
- Bien que le nombre de passagers soit limité, le bus à la demande peut néanmoins se révéler **plus économique qu'un bus régulier**, si celui-ci doit respecter un horaire cadencé et qu'il ne fonctionne pas à pleine capacité.
- Les **bus à la demande assurent une desserte sur des territoires à faible densité de population** ou à des heures creuses pendant lesquelles la demande est faible. Ils offrent ainsi un service public plus complet.
- La rentabilité du bus à la demande dépend des facteurs suivants:
 - Taux de pooling: plus le taux d'occupation du véhicule est élevé, plus la rentabilité l'est également.
 - Taux de trajets à vide: une réduction des trajets à vide a un effet positif sur les coûts d'exploitation.
 - La longueur du trajet n'a aucune incidence sur les coûts totaux, mais peut avoir une influence positive indirecte avec le regroupement des demandes de voyage sur des distances plus longues.



Source: groupe de projet
sowiduu, organisations de
covoiturage à la demande

Conclusion

En résumé, on peut affirmer que plus la demande est faible, plus un service de transports publics intégrant des véhicules flexibles et de petite taille peut se révéler rentable. L'exploitation d'un service à la demande peut permettre d'obtenir un meilleur taux de couverture des coûts qu'un bus régulier ou même un train, en particulier dans les zones périphériques et aux heures creuses.

Pour les personnes âgées et à mobilité réduite vivant dans l'agglomération en particulier, un service en ligne de bus à la demande s'avère être un bon moyen d'accès aux transports publics et aux destinations importantes dans la région.

En complément des transports publics, les services en ligne de bus à la demande peuvent constituer une alternative plus avantageuse que les moyens de transport coûteux utilisés jusqu'à présent tout en offrant un service public complet. En fin de compte, cette solution profite à la société dans son ensemble, car une structure de coûts moins élevée permet également de réduire les subventions.