

«On-Demand» dans le canton de Berne

Rapport intermédiaire Phase 1

CRT1, CRT2, CR3, CR4, CRT5

7 février 2024



Traitement

Matthias Oswald

Master of Science (MSc) EPFZ en développement territorial et systèmes d'infrastructure/SVI/SIA

Paula Vogg

Master of Science (MSc) EPFL en sciences du génie civil

Metron Verkehrsplanung AG

Stahlrain 2

Case postale

5201 Brugg

T 056 460 91 11

info@metron.ch

www.metron.ch

Roman Steffen

Master of Science (MSc), ingénieur civil EPFZ / CAS Change & Innovation Management HSG / SVI

Tina Keller

Master of Science (MSc), programme de Master en Business Administration à la Haute école de Lucerne

Trafiko AG

Kastanienbaumstr. 301

6047 Kastanienbaum

+41 41 252 07 07

willkommen@trafiko.ch

trafiko.ch

Accompagnement

Emanuel Buchs

CRT Oberland-Ouest

Carmen Metzler

CR Emmental

Thomas Berz

CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Fanny Farron

CRT Bienne-Seeland-Jura bernois

Timo Krebs

CR Berne-Mittelland

Markus Zahnd

CRT Haute Argovie

Laurent Reusser

OTP du canton de Berne

Titelbild: Trafiko AG

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
1.2	Procédure à suivre	5
2	Principes de base du concept «On-Demand»	6
2.1	Qu'est-ce que le ride-pooling (on demand)?	6
2.2	Qui sont les prestataires possibles?	7
2.3	Exemples de meilleures pratiques	7
2.4	Facteurs de succès	9
2.5	Conclusion	9
3	Cadre juridique	10
3.1	Stratégie cantonale et exigences	10
3.2	Possibilités de financement	10
3.3	Guide des offres de transport à la demande de l'OFT	11
4	Proposition de stratégie «On-Demand» Berne	12
4.1	Stratégie	12
4.2	Configuration On-Demand	13
4.3	Conclusion	14
5	Évaluation des zones d'application	15
5.1	Propositions des régions et autres idées	15
5.2	Concrétisation et fixation	17
5.3	Aperçu des projets «On-Demand»-à Berne jusqu'en 2030	21
6	Prochaines étapes	22
	Annexes	23
	Annexe 1: exposé introductif On-Demand (14.9.23)	23
	Annexe 2: exigences posées aux offres On-Demand, lettre de l'OTP du canton de Berne, 17.01.2024	23
	Annexe 4: propositions issues des régions	23
	Annexe 5: fiches techniques - zones d'application	23
	Annexe 6: esquisses de projet pour la phase 2	23

1 Introduction

1.1 Contexte

Limites des TP classiques

Dans les régions à faible population, les transports publics (TP) se heurtent à des limites en tant qu'exploitants de lignes «conventionnelles», surtout sous l'angle du rapport coûts-bénéfices et du nombre de passagers. Dans ces zones, l'entreprise de TP peut tout au plus garantir les services de base, de sorte que la population ne peut escompter bénéficier d'une offre attrayante. C'est également le cas dans le canton de Berne, malgré une extension continue de l'offre dans le trafic local et régional indemnisé: à l'heure actuelle, 15 % de la population bernoise ne peut pas profiter des avantages des TP («pas de desserte», 2018), et 15 % n'en profitent que modérément («qualité de desserte E+F», 2018). Il n'est dès lors pas surprenant que la part du trafic individuel motorisé (TIM) dans la répartition modale des transports soit très élevée dans l'espace rural. La question clé est de savoir comment les zones rurales peuvent être mieux desservies par les transports publics.

Des formes d'offre plus flexibles comme solution?

Dans ce contexte, une étude visant à améliorer la desserte TP dans les espaces ruraux (2022) a été élaborée par les Conférences régionales, resp. par les Conférences régionales des transports Berne-Mittelland, Bienne-Seeland, Jura bernois, Haute-Argovie et Thoue Oberland-Ouest. Cette étude a permis de créer un concept de base général qui présente, pour différents types d'espaces, plusieurs options qui permettent de créer une desserte TP conforme aux besoins ainsi que les synergies possibles. Pour améliorer la desserte dans l'espace rural, une approche possible consiste à proposer des offres plus flexibles, comme le ride-pooling.

Objectif de l'étude

Une étude de suivi devra permettre de concrétiser les leçons tirées à ce jour, identifier des zones d'application et élaborer de premiers concepts d'offre (ride-pooling) en vue d'une mise en œuvre concrète. Dans le canton, il existe çà et là différentes formes d'offres flexibles. Mais des questions non clarifiées subsistent sur les conditions cadres fondamentales (notamment sur le financement, les concessions, le tarif intégré). Ici également, l'étude de suivi vise à clarifier ce qui concerne les concepts d'offres à venir.

Ces dernières années, en Suisse comme dans les pays limitrophes, plusieurs essais pilotes ont été lancés, de nombreux projets ont été réalisés et beaucoup d'expériences ont été faites en relation avec la flexibilisation des offres TP. Cette étude a pour but de tirer parti de ces connaissances, qui ne sont pas encore validées. À la différence des planifications TP classiques, il ne s'agit pas d'élaborer les meilleures variantes au moyen d'une étude de variantes, mais il faut clarifier à quels endroits il existe des chances de réaliser des projets de ride-pooling, et définir les conditions préalables qui sont requises. Sur la base de nos expériences dans d'autres régions, il faut adopter une approche axée sur la pratique et impliquer tous les acteurs suffisamment tôt dans le projet afin de pouvoir discuter concrètement des problématiques décisives (notamment financement, rôles, intégration dans l'ensemble des TP). Pour réussir la mise en œuvre, il y a lieu d'auditionner suffisamment tôt le très petit nombre de prestataires d'offres On-Demand envisageables et de tenir compte de leurs systèmes de logiciels (p. ex. PubliCar de CarPostal, Bus Alpin ou Mybuxi).

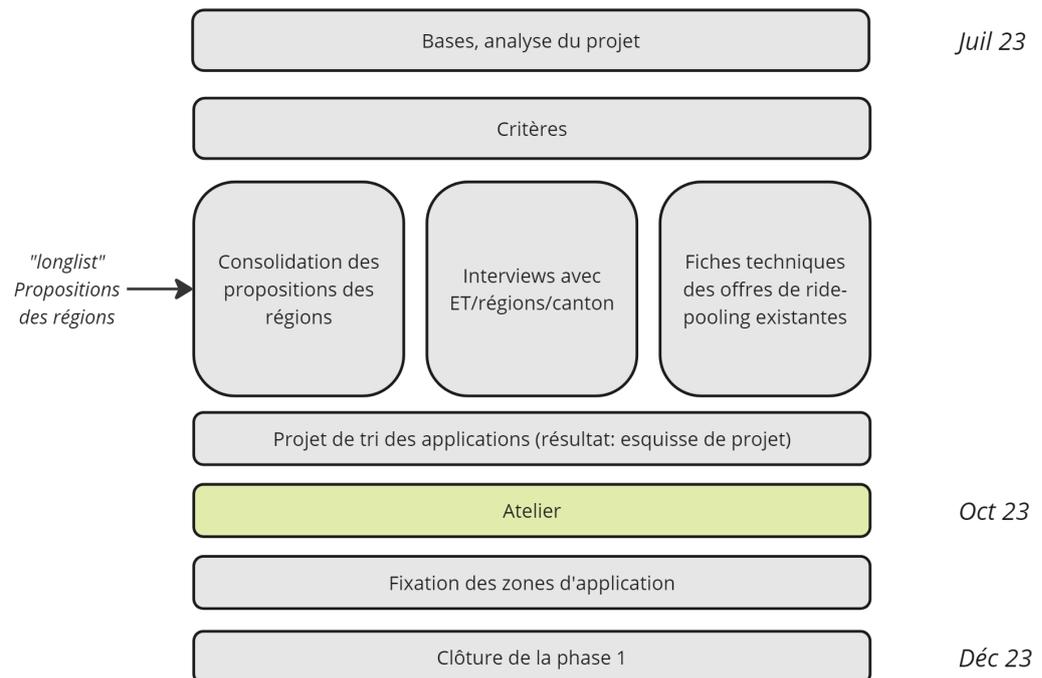
1.2 Procédure à suivre

Le projet global est subdivisé en deux phases. Le présent rapport contient la documentation de la 1^{re} phase:

- Phase 1: Tri des applications
- Phase 2: Préparation de l'exploitation concrète

Pendant la **phase 1**, il sera procédé à un tri des applications de ride-pooling, et des questions de principe seront clarifiées. On se basera sur un état des lieux sur les zones d'application potentielles (ce qu'on appelle la «longlist» qui sera établie par les régions) avec les attentes des acteurs impliqués (interviews avec les régions, les services cantonaux spécialisés, les entreprises de transport/les prestataires On-Demand [ET]) et les expériences faites avec les offres de ride-pooling existantes. Sur la base de critères définis au préalable, il sera procédé à un tri, et les zones potentielles proposées seront approfondies avec une esquisse de projet concrète. Le tri et les esquisses de projets seront discutés et les étapes suivantes seront fixées dans le cadre d'un atelier. La présente documentation contient la phase 1.

Pendant la **phase 2**, il faudra préparer les zones d'application identifiés pour l'exploitation concrète. Les esquisses de projets de la phase 1 seront concrétisées. Pendant cette phase, des entreprises de transport locales, les communes concernées et d'autres acteurs éventuels importants (p. ex. organisation de tourisme) seront impliqués. Dès lors, des organisations de projets spécifiques seront nécessaires pour les applications de la deuxième phase.



Graphique 1: Aperçu de la procédure à suivre de la phase 1

2 Principes de base du concept «On-Demand»

2.1 Qu'est-ce que le ride-pooling (on demand)?

Le ride-pooling permet de regrouper plusieurs trajets en utilisant un seul véhicule. Pour communiquer leurs demandes, les passagers peuvent utiliser une application. Les trajets qui vont dans une direction similaire sont ensuite regroupés (pooling). Cela correspond à une offre TP commandée par le passager concerné. Au lieu d'une application, on peut mande et de la taille du territoire desservi, on fera appel à des minibus ou à des minivans.

Des trajets allant d'un point A à un point B seront réservés, ce qui correspond à un service «porte-à-porte». Il s'agit donc d'une offre très souple qui rend possible une desserte sur une surface très étendue indépendamment de l'existence d'arrêts de TP. Il est aussi possible de définir les noms des arrêts à partir desquels le bus On-Demand circulera. Cela correspond à une offre TP réduite sur appel.

Pour les clients, un tel service à la demande permet d'utiliser les TP avec flexibilité, indépendamment de l'existence d'un horaire de bus. Grâce au regroupement des trajets, le nombre de véhicules utilisés diminue et le taux d'occupation du véhicule augmente par comparaison avec le TIM. Pour la personne qui a commandé le trajet, le service à la demande peut offrir une exploitation plus efficace et plus économique.

Le transport à la demande peut servir de complément aux lignes principales des TP. Cela s'avère judicieux p. ex. pendant les heures creuses où la demande est faible (p. ex. extension des TP réguliers après 20h dans les régions où il n'y a plus d'offre disponible). Le transport à la demande ne peut remplacer les TP que sur les lignes secondaires dont le potentiel est mal exploité.

Le graphique ci-dessous montre la vue d'un utilisateur dans l'application On-Demand sur la base de l'exemple de PubliCar. Lors d'une première étape, l'utilisateur introduit l'adresse de destination souhaitée dans l'application web. La distance pour le trajet est calculée à partir du lieu de départ actuel, et le trajet peut être réservé lors d'une 2e étape. Le paiement est effectué via un moyen de paiement mémorisé (3e étape). Lors de la 4e étape, le trajet s'affiche avec d'éventuels arrêts intermédiaires pour emmener des passagers supplémentaires.



Graphique 2: Exemple de vue utilisateur de l'application PubliCar

2.2 Qui sont les prestataires possibles?

Compte tenu de leur expertise préalable et de leur expérience d'exploitation, deux prestataires On-Demand occupent actuellement le devant de la scène en Suisse, à savoir:

PubliCar

Le produit PubliCar de l'entreprise CarPostal SA est un prestataire bien établi depuis des années. Le produit TP de cette grande entreprise garantit une certaine stabilité, et il est possible de tirer parti des interactions avec la commande de l'autre offre TP de cette entreprise. CarPostal peut par exemple optimiser ses propres lignes et, le cas échéant, peut offrir un service On-Demand dans le cadre de ses propres concessions existantes. Les lignes « faibles » de cars postaux peuvent être réduites ou supprimées, resp. le tracé de la ligne peut être optimisé si, en lieu et place de cette ligne, une offre On-Demand est lancée. Ou alors le service On-Demand peut combler des lacunes aux endroits où aucun véhicule de TP ne circulait auparavant. Ainsi, le service On-Demand ne constitue pas une offre supplémentaire distincte, mais il est activement intégré dans la planification TP. En outre, PubliCar collabore avec des entreprises de transport tierces et loue son logiciel (p. ex. pour Bus Alpin).

MyBuxi

À la différence de PubliCar, Mybuxi est un prestataire privé qui propose un système On-Demand. En règle générale, ce système On-Demand est proposé en sus de l'offre TP et se considère plutôt comme une alternative au TIM. Selon l'entreprise, son but consiste à faire en sorte que les ménages renoncent à une deuxième voiture dans la zone de desserte concernée. MyBuxi est encore une entreprise d'assez petite taille et se base sur un autre modèle d'affaires que celui de PubliCar. Pour ce qui est des tarifs, du processus de commande et du financement de l'indemnisation, elle ne s'oriente pas en priorité sur les standards TP. Pour pouvoir offrir un tarif approprié à ses clients, elle mise sur des sponsors et des institutions qui fonctionnent souvent selon une approche «bottom-up» en tant qu'organes responsables. De nombreuses zones de desserte se basent sur une initiative locale qui défend le «On-Demand», le lance et l'accompagne.

Pour d'autres entreprises de transport, une offre On-Demand est aussi envisageable, mais à court terme (en raison des besoins en logiciel et de l'expérience d'exploitation requise), et il est judicieux de le faire uniquement en collaboration avec l'un des deux prestataires précités.

2.3 Exemples de meilleures pratiques

En Suisse, il existe déjà divers services On-Demand dans différentes régions. Ces dernières années, des expériences avec différents prestataires, logiciels et modèles d'affaires ont été réunies. Les obstacles résultant des affaires On-Demand sont connus, et les applications ont fait leurs preuves dans la pratique. Nous pouvons profiter de ces connaissances de sorte qu'un projet peut être lancé sans pilotage. Différents exemples de meilleures pratiques sont présentés ci-dessous. Les détails des différents projets sont joints à l'Annexe 1 «Exposé introductif On-Demand» du 14.9.23.

Appenzell

Dans la région d'Appenzell, CarPostal exploite une offre On-Demand en collaboration avec PubliCar. En raison de la structure de l'habitat (habitat dispersé), la demande pour les trajets même les plus demandés est trop faible pour pouvoir proposer une propre ligne de transports. C'est pourquoi il existe un service de transports avec commande On-

Demand sur toute la surface (porte-à-porte). Cela permet une indemnisation similaire à celle des lignes TP traditionnelles.

Andermatt

MyBuxi exploite une offre On-Demand sur une surface très étendue dans la région du Gotthard autour du site touristique d'Andermatt et de Göschenen, plaque tournante pour le trafic. Pour la mobilité sur place, pendant la saison d'hiver à Andermatt, il existe un bus sportif, et pendant l'été, quelques lignes de cars postaux qui passent par les cols de montagne. La ligne ferroviaire Matterhorn-Gotthard-Bahn et celle de la Süd-Ost-Bahn desservent la région. Ainsi, MyBuxi est un complément «porte-à-porte» à un système de bus locaux plutôt faiblement disponible. Après la mise en place de l'offre MyBuxi, une ligne TP existante a été supprimée, de sorte qu'on peut considérer le service On-Demand comme un remplacement.

Flims-Laax-Falera

La région est rattachée par CarPostal au réseau ferroviaire à Coire/Thusis. De nombreux bus locaux circulent sur place en haute saison. Un bus de nuit existait jusqu'à présent en tant que complément à l'offre de jour. Ce dernier a été remplacé par une offre On-Demand («Nightliner») et circule en haute saison. Le but est d'étendre cette offre en basse saison et de l'offrir pendant la journée quand les bus locaux ne circulent pas. Comparé à la haute saison, les TP sont très peu présents pendant la basse saison; le service On-Demand constitue donc une extension de l'offre conforme aux besoins à cette période.

Thusis

La région de Thusis est desservie par de nombreuses lignes de CarPostal. Le soir, certaines lignes passent à un système d'offre On-Demand. Le service On-Demand circule selon un horaire prédéterminé, mais uniquement sur réservations. L'offre est mise en œuvre par des chauffeurs de taxi qui remplacent durant toute la journée, à des tarifs meilleur marché, les chauffeurs de bus de l'exploitant de la ligne. De même, seuls de petits bus circulent dans la région, non pas les cars postaux normaux. CarPostal dans son ensemble assume la responsabilité de l'exploitation.

Offres de Bus Alpin

Bus Alpin est un prestataire national de trajets On-Demand dans des régions touristiques. En règle générale, il n'y a pas de TP dans ces régions, ou seulement de manière limitée. Il s'agit de points de départ appréciés pour les randonnées à ski ou à pied ou des sites se trouvant dans des parcs naturels. L'exploitation est clairement définie selon les saisons, et elle diffère selon les régions. Les billets des TP sont parfois valables, mais il faut souvent s'acquitter de tarifs spéciaux. La plupart du temps, les lignes circulent selon un plan horaire. En fonction de la région concernée, la réservation est obligatoire (p. ex. Pany/St-Antönien). Dans ces régions, les courses ont seulement lieu si la demande est suffisante. D'autres lignes au bénéfice d'une demande de base suffisante circulent aussi sans réservation (p. ex. Parc naturel du Thal).

Pikmi

Pikmi était une offre On-Demand de la ville de Zurich qui desservait un territoire municipal bien défini. Le projet a surtout été exploité pendant une année durant la pandémie, et les véhicules circulaient chaque jour de 20h le soir à une heure du matin. La zone de desserte et l'offre ont été modifiées en cours de projet. Les TP zurichois (VBZ) étaient l'exploitant de l'offre. Ils avaient mis à disposition le personnel de conduite et avaient coordonné la maintenance des véhicules. Toute la journée, les véhicules Pikmi étaient utilisés pour le compte de Mobility et pouvaient être réservés à cet endroit par des clients privés. L'offre Pikmi a été abandonnée en raison d'une rentabilité insuffisante. Les

véhicules Pikmi étaient utilisés le soir, donc à un moment où l'offre des TP était peu disponible. Pikmi permettait en outre des liaisons directes dans la zone de desserte qui étaient rattachées aux TP traditionnels, avec des processus de passage d'un type de véhicule à un autre.

2.4 Facteurs de succès

Les exemples précités permettent de dresser une liste des facteurs de succès pour assurer le bon fonctionnement d'une offre On-Demand. Pour pouvoir mettre en place une offre On-Demand à Berne, les points suivants doivent être pris en compte:

- Définir le territoire pertinent, par exemple un endroit qui (à certains moments) n'est pas desservi par les TP. Autre possibilité: on peut définir la fonction de desserte jusqu'à une ligne principale (p. ex. ligne ferroviaire).
- Proposer une bonne offre qualitative (véhicules, personnel, application, support technique) avec de brefs temps d'attente (max. 15 min).
- La durée du trajet ne doit pas dépasser 15 minutes.
- Il faut impliquer suffisamment tôt des partenaires compétents (entreprises de transport) comme PubliCar, MyBuxi ou Bus Alpin et tirer parti de leur savoir-faire.
- Avoir un modèle d'affaires avec une structure claire des coûts et des revenus, en sachant que les véhicules et les frais du personnel de conduite sont les principaux facteurs de coûts, et qu'ils se présentent différemment en fonction de la situation (conductrices/conducteurs de bus, chauffeuses/chauffeurs de taxi ou freelances, parfois même bénévoles).
- Engagement local de la part des communes, des commerces et de la population (approche «bottom-up» versus «top-down»)
- Intégration dans l'offre TP existante afin que les transports collectifs mettent à disposition une offre coordonnée.
- Adaptation de l'offre TP aux prestations On-Demand (optimisation des lignes existantes)
- Financement garanti, même en cas de sous-couverture des coûts

2.5 Conclusion

L'offre récente de TP «On-Demand» est proposée dans de nombreuses régions et s'est ainsi bien établie. Le prestataire PubliCar, de CarPostal, agit en sa qualité de prestataire de TP et optimise la plupart du temps l'ensemble du système. L'entreprise privée Mybuxi se considère plutôt comme un système à part entière qui entend remplacer le TIM. Ces deux entreprises ne peuvent pas circuler dans les régions rurales en couvrant leurs coûts, et sont donc tributaires de contributions de tiers. Ces coûts doivent être la plupart du temps supportés localement, ce qui nécessite une initiative sur place afin de pouvoir mettre en œuvre avec succès des services «porte-à-porte».

3 Cadre juridique

3.1 Stratégie cantonale et exigences

Dans le canton de Berne, une stratégie spécifique pour les offres On-Demand n'existe pas. Dans la stratégie de mobilité globale du canton de Berne (2022), des offres On-Demand sont explicitement citées en tant qu'axe prioritaire stratégique. L'offre classique de TP doit être harmonisée avec la structure de l'habitat et doit être étendue et complétée de manière ciblée par des offres On-Demand. Précisément dans les régions faiblement urbanisées, un remplacement (partiel) des offres TP classiques est également envisageable. Pour cela, la condition à remplir est de disposer d'applications On-Demand appropriées. Nous ne visons pas une offre On-Demand qui couvrirait la totalité de la surface.

Pour la commande avec participation financière du canton de Berne, les projets On-Demand doivent respecter les conditions cadres légales (LTP et OOT). Les exigences posées aux offres On-Demand ont été stipulées par courrier du 17 janvier 2024 (annexe 2). Il faut citer à cet égard les principes de desserte (art. 3 OOT), les exigences minimales et le taux de couverture des coûts pour le niveau d'offre 1 (art. 11 OOT).

3.2 Possibilités de financement

Conformément à l'ordonnance sur l'offre de TP (art. 14 OOT), le canton participe au financement de modes d'exploitation non conventionnels s'ils couvrent l'approvisionnement de base et améliorent les résultats de l'exploitation par rapport aux méthodes d'exploitation en trafic de ligne traditionnelles. Il existe deux possibilités de financement pour les offres On-Demand:

Cofinancement en tant que bus exploité par des associations d'habitants (bus citoyen)

- Respecter les principes de desserte (art. 3 OOT)
- Autonomie des communes en ce qui concerne l'horaire, la structuration du tarif et l'organisation
- Pour les véhicules à 9 places au max. (y compris celle de la conductrice/du conducteur), aucune concession ou autorisation de transport des personnes n'est requise
- La pratique actuelle pour la contribution du canton dépend de l'effet de desserte (supplémentaire) et du nombre de véhicules utilisés
- Les demandes de participation financière du canton aux communes participantes doivent se faire par le biais du schéma d'offre régional

Commande en tant qu'offre de base ordinaire., resp. en tant qu'exploitation pilote

- Remplir les exigences de l'OOT et respecter les bases légales de la Confédération (voir aussi le Guide des offres de transport à la demande, OFT, 2023)
- Reconnaissance des titres de transport de la communauté tarifaire Libero et du Trafic direct
- En règle générale, nouvelles offres par le biais d'une exploitation pilote d'une durée de trois ans (art. 15 OOT)
- Exigences minimales:
 - Demande: 1 pers. par heure de durée d'exploitation
 - Taux de couverture des coûts pour minibus: min. 15%

Les esquisses de projets On-Demand doivent être introduites dans les concepts d'offres régionaux (prochaine période de planification horaire 2027-2030) afin de pouvoir recevoir un cofinancement par le biais du canton. Un cofinancement des applications On-Demand existantes peut aussi être demandé par le biais du schéma d'offre régional (SOR). Comme pour les offres de TP classiques, également pour les offres On-Demand, les possibilités de soutien financier cantonal sont régies par les limites du cadre financier.

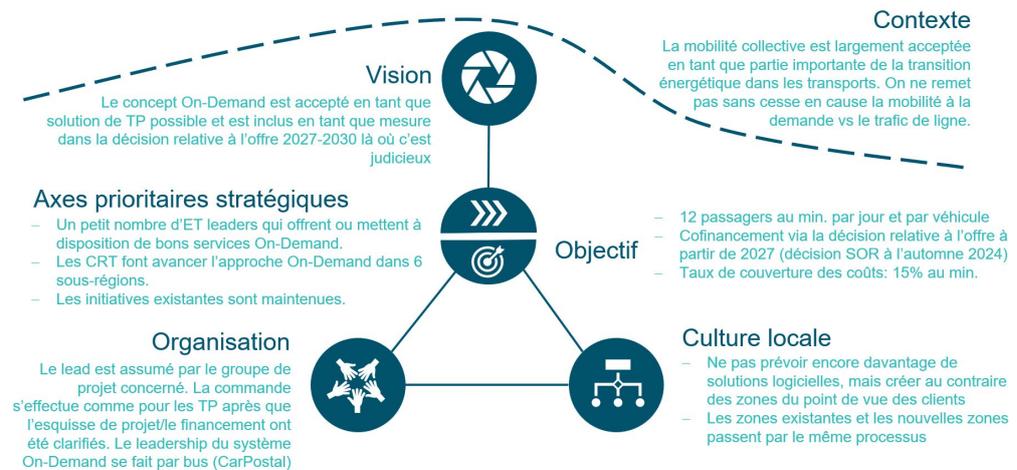
3.3 Guide des offres de transport à la demande de l'OFT

Pendant l'élaboration du projet, soit concrètement en novembre 2023, l'Office fédéral des transports (OFT) a publié un Guide sur le thème des offres de transport à la demande. Ce guide sert à la classification juridique, mais n'apporte pas de nouvelles connaissances pour la mise en œuvre. Ainsi, il ne formule aucun énoncé sur la gestion des projets pilotes. Il arrive souvent que des cas particuliers doivent être analysés de manière séparée en collaboration avec l'OFT. À l'heure actuelle, une implication de l'OFT dans le projet n'est pas considérée comme judicieuse.

4 Proposition de stratégie «On-Demand» Berne

4.1 Stratégie

Pour l'offre On-Demand, la «phase pilote» a déjà eu lieu. Elle a été marquée par de nombreux projets de différents acteurs à l'échelle de toute la Suisse, avec différentes offres et solutions logicielles. La phase imminente «Implémentation» a pour but de concrétiser des pistes de solutions qui fonctionnent bien dans le cadre de la mobilité collective. Le graphique ci-après présente une stratégie qui pourrait être en vigueur pendant les 6 prochaines années pour une offre On-Demand dans le canton de Berne.



Graphique 3: Proposition de stratégie pour une offre On-Demand dans le canton de Berne pendant la phase «Implémentation»

Contexte

Des offres On-Demand qui sont bien établies dans le canton de Berne existent déjà. D'autres régions ont un potentiel prometteur. En outre, plusieurs prestataires travaillent activement sur le canton, comme PubliCar, Mybuxi et Bus Alpin. La mobilité collective est largement acceptée et constitue un solide pilier vers la transition énergétique dans les transports.

Vision

Les offres On-Demand sont une partie bien acceptée des prestations TP et seront mises en œuvre là où c'est judicieux pour la décision relative à l'offre en 2027-2030.

Axes prioritaires stratégiques

Trois axes prioritaires stratégiques sont proposés pour guider la réalisation de cette vision.

1. Compte tenu des expériences faites dans d'autres offres On-Demand, dans un premier temps, seul un très petit nombre d'entreprises de transport exploiteront des offres de ce genre afin de réduire au maximum le nombre d'interfaces logicielles.
2. En concertation avec les communes, les régions initient l'implémentation des offres On Demand et assurent une coordination similaire à celle des offres TP classiques.

3. Les initiatives locales existantes sont maintenues et font progresser le lancement d'autres prestations On-Demand.

Objectifs

- Cofinancement via la décision relative à l'offre à partir de 2027 (décision SOR de l'automne 2024)
- 32 passagers au min. par jour et par véhicule
- Taux de couverture des coûts: 15% au min.

Organisation

Pour les offres On-Demand, il faut mettre sur pied un groupe de projet (local) distinct. Ce groupe de projet fait avancer l'initiative et, ce faisant, se base sur le processus de commande On-Demand.

Culture locale

Les zones de desserte avec leurs spécificités constituent un facteur de succès à prendre en compte. Ce faisant, il faut tenir compte des besoins des clients et des exigences locales.

4.2 Configuration On-Demand

Les exemples ont montré que les offres On-Demand peuvent être structurées de manière différente. Comme le montre le graphique, il existe huit facteurs qui permettent de décrire les caractéristiques de l'offre:

- Type d'exploitation:
En fonction de la situation initiale et des conditions cadres, il faut prévoir un autre type d'exploitation On-Demand approprié. Ce qui est décisif, c'est de savoir si et dans quelle mesure il existe aussi une offre de TP à titre supplémentaire, et quelles sont les modalités de financement prioritaires.
- Lead:
Les autorités peuvent faire progresser l'offre. Mais les initiatives privées sur place ont du succès et sont importantes pour la mise en place d'une offre On-Demand.
- Embauche de conducteurs ou chauffeurs:
Il est possible d'acquérir le service de conduite de véhicule en tant que tel auprès d'une entreprise de transport. Il est aussi possible de recourir à des sous-traitants ou à des chauffeuses/chauffeurs de taxi. En règle générale, ces derniers restent employés auprès de leur employeur, et l'exploitant On-Demand conclut un contrat sur l'acquisition de la prestation. Des freelances peuvent aussi assumer le service de conduite du véhicule.
- Logiciels:
Ioki (PubliCar) et Shotl (Mybuxi) sont les deux solutions logicielles bien établies qui sont exploitées dans le canton de Berne. Mais ces deux solutions ont aussi certains inconvénients (p. ex. rattachement au système d'information clients des TP ou rattachement aux systèmes tarifaires des TP). Quant au logiciel, il s'agit d'un élément clé qui, une fois choisi, ne pourra être changé plus tard qu'au prix de grandes difficultés si celui-ci ne convient pas.
- Véhicule:
Pour le choix du véhicule, les facteurs décisifs sont l'acquisition, la disponibilité et la demande attendue. Si la durée des interventions On-Demand n'est limitée qu'à quelques heures, il faudra aussi utiliser le véhicule de manière différente. Pour les véhicules électriques, il faut aussi penser aux stations de recharge et au fonctionnement de la recharge.
- Tarif:

Le tarif spécial apporte la plupart du temps un surcroît de recettes-clients par rapport aux tarifs TP comparativement bas avec leurs nombreux abonnements. Dans le tarif spécial, des abonnements spécialement conçus sont aussi envisageables. Il y a aussi des cas où l'on applique le tarif TP standard avec les fournisseurs mais un supplément est payé dans l'application On-Demand.

– Modalités de financement:

Le tarif payé est une partie importante du financement. Si l'on veut s'en sortir sans recourir aux indemnités TP étatiques, des contributions de sponsors ou de tiers sont importantes pour pouvoir financer les offres.

– Courses complémentaires:

En règle générale, les véhicules On-Demand ne sont utilisés qu'à certaines heures de la journée ou comportent des heures d'exploitation sans mandats de transport. Cela offre certaines options pour des utilisations complémentaires comme p. ex. pour le transport de personnes âgées ou les transports scolaires. Cela augmente ainsi le taux de couverture des coûts de toutes les offres combinées.

Type de solution	Bus citoyen	Exploitation pilote (nouvelle)	Optimisation de la ligne de TP		
Lead	Canton	Commune	Association	Privés	
Conducteurs embauchés	ET	Sous-traitants	Chauffeuses/ chauffeur de taxi	Freelances	
Logiciel	loki (Publicar, Busalpin)		Shotl (mybuxi)	Nouveau logiciel	
Véhicule	Véhicule de trajet	Véhicule électrique	Véhicule de location	Partage de véhicule	Véhicule privé
Tarif	Tarif des TP		Propre tarif avec abonnement demi-tarif	Tarif de taxi	
Financement	Passagers	Canton	Commune	Sponsors	
Courses complémentaires	Pas de courses supplémentaires	Service d'aide et de soins à domicile	Foyer pour personnes âgées	Combinaison bus scolaire	

Graphique 4: Configuration de l'offre On-Demand

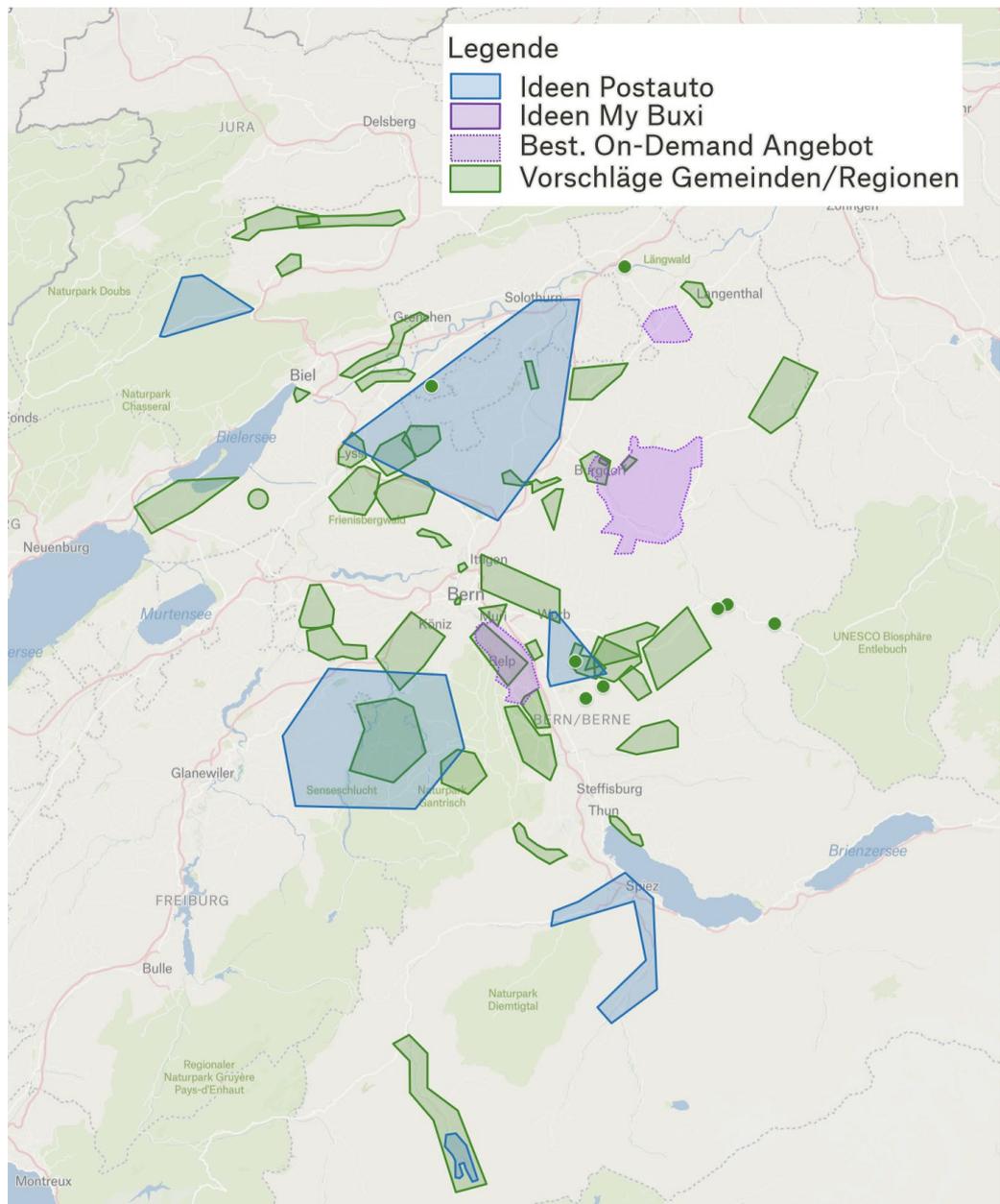
4.3 Conclusion

La phase pilote a déjà eu lieu pour l'offre On-Demand. Elle a été marquée par de nombreux projets de différents acteurs, avec différentes offres et solutions logicielles. La phase imminente «Implémentation» a pour but de concrétiser des pistes de solutions qui fonctionnent bien dans le cadre de la mobilité collective. Pour ce faire, on propose une stratégie qui tient compte de différents aspects de la configuration des offres On-Demand. Un processus facile de commande On-Demand doit tenir compte des ressources disponibles du récent secteur On-Demand, mais tente de s'appuyer sur des processus de commande TP qui ont déjà fait leurs preuves. Ce qui est décisif, c'est une esquisse de projet élaborée en commun sur place où les coûts et le financement sont déjà ébauchés avant que l'on puisse planifier des projets de manière approfondie.

5 Évaluation des zones d'application

5.1 Propositions des régions et autres idées

Au début du projet, les régions ont procédé à un sondage pour connaître l'intérêt des communes concernant des offres à la demande concrètes. Au total, près de 50 requêtes ont été déposées. Dans le canton de Berne, des offres On-Demand individuelles existent déjà. En outre, il existe aussi des idées des prestataires de mobilité pour la création de nouvelles zones. Le graphique 5 montre un aperçu des souhaits des communes et des entreprises de transport existantes, et les idées des prestataires de mobilité. Cela reflète l'état actuel de la discussion sur la thématique On-Demand dans le canton de Berne. Dans différents lieux, certains acteurs sont certes intéressés, la coordination se fait çà et là en ordre dispersé, mais souvent les acteurs sont isolés. Très souvent, les communes souhaitent une offre On-Demand dans des zones ou à des heures où les TP classiques se heurtent à des limites, et où existent déjà depuis assez longtemps des déficits en matière de desserte. Du point de vue des entreprises de transport, différentes zones intéressantes existent. Des offres pour résoudre certains problèmes isolés en recourant à des véhicules individuels sont moins prioritaires. Ce qui est intéressant pour les prestataires de mobilité, c'est un périmètre d'une certaine étendue (à partir de 2 à 3 véhicules) pour pouvoir créer les avantages les plus importants possibles pour les passagers, et pour obtenir des synergies dans l'utilisation des véhicules.

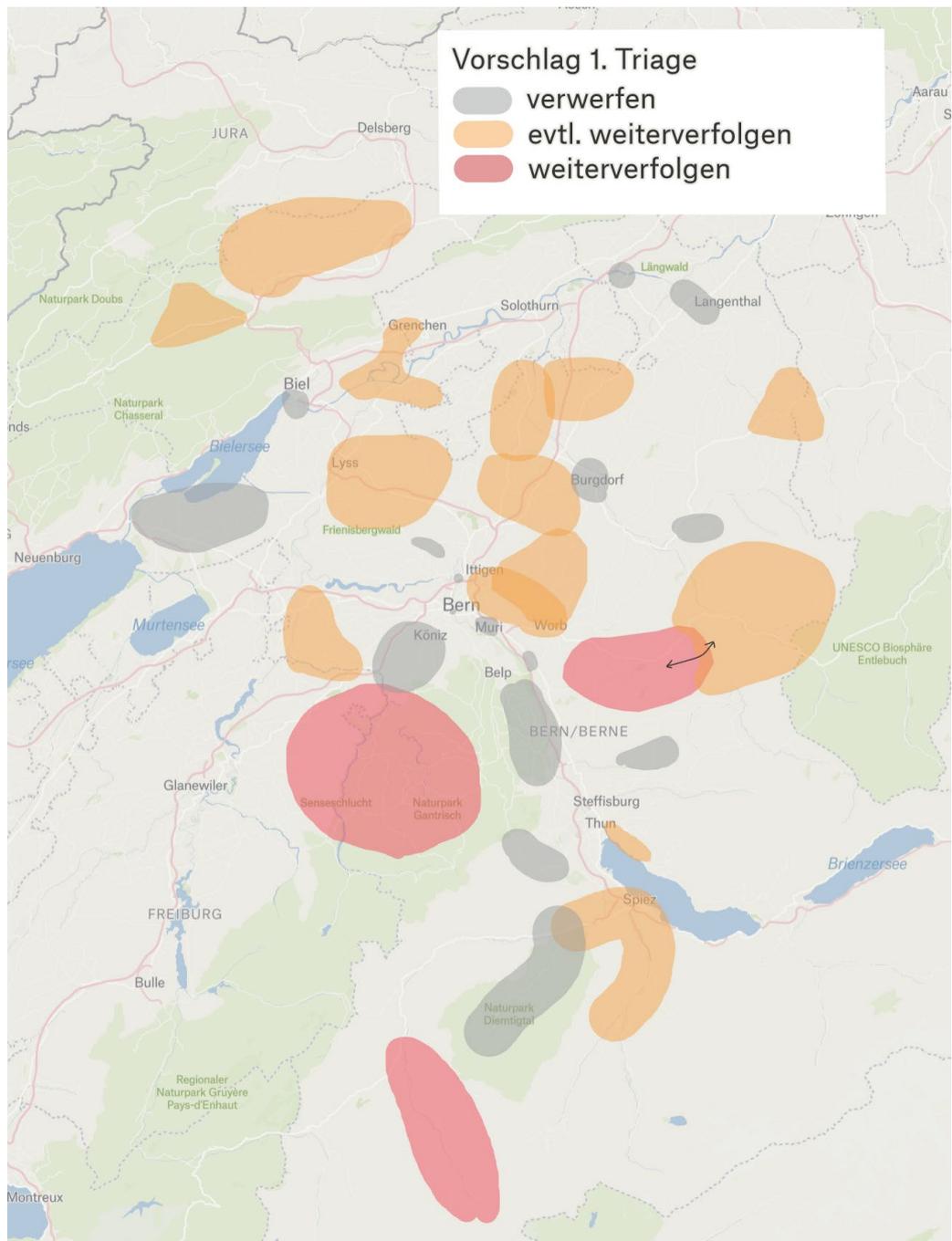


Graphique 5: Zones d'application selon la «longlist»

Compte tenu du grand nombre des propositions, nous avons procédé à une présélection. Pour cela, nous avons appliqué les critères suivants provenant des facteurs de succès (chapitre 2.4):

- Potentiel trop faible (utilisation isolée, trop fortement en concurrence avec l'offre existante, pas de rattachement possible au point d'interconnexion)
- Autres mesures d'offre TP déjà envisagées
- Extension ponctuelle du périmètre à l'offre On-Demand existante
- Structure d'urbanisation inappropriée
- Autres problématiques (p. ex. questions sur le financement)

Une liste d'aperçu avec présélection des requêtes figure à l'Annexe 4. Lors de l'atelier du 14.10.2023, la présélection a été discutée avec les régions, des zones fonctionnelles judiciaires ont été regroupées, et l'on a défini les types de zones qui devront faire l'objet d'une étude ultérieure approfondie.

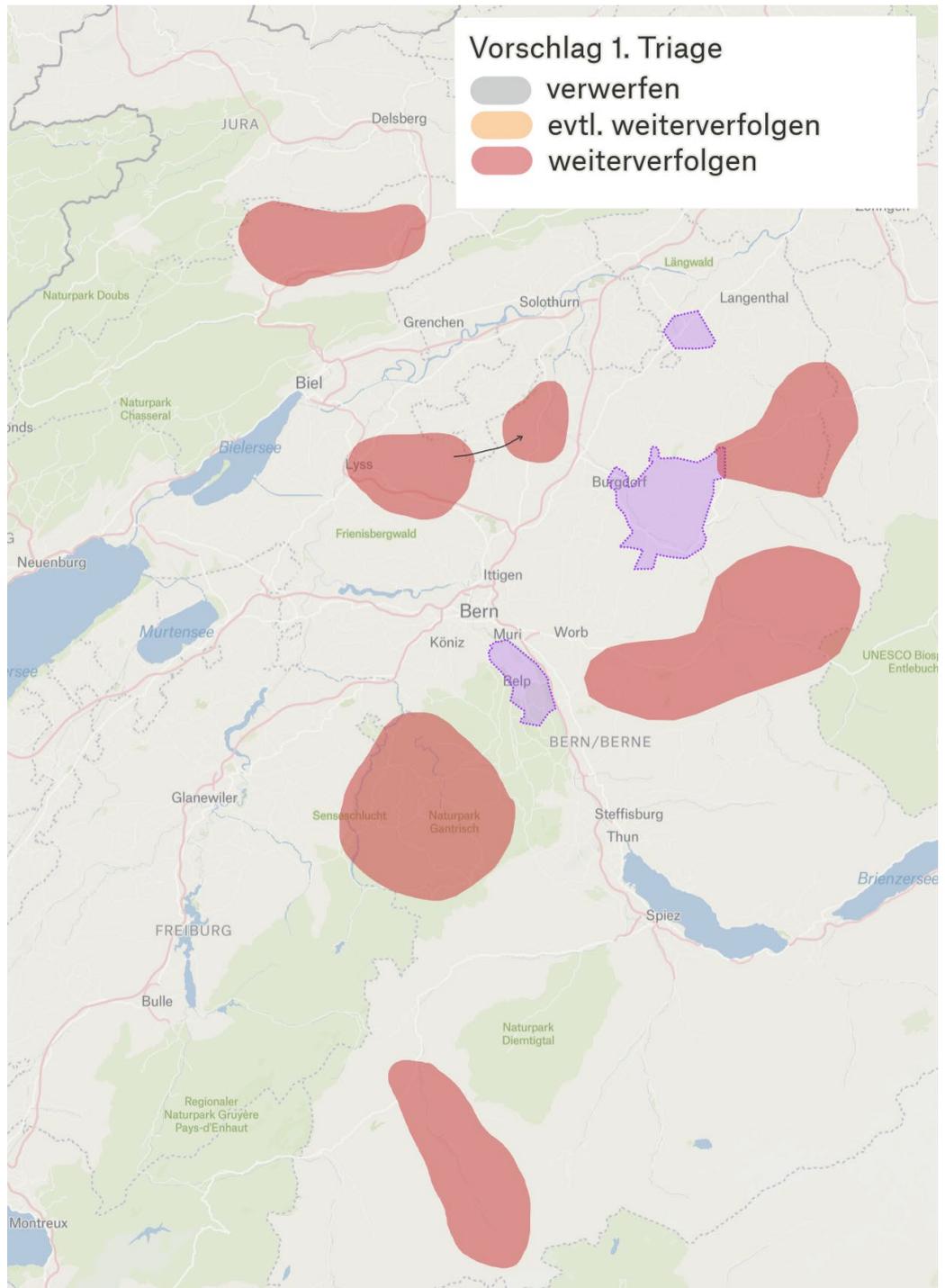


Graphique 6: Premier tri des zones d'application

5.2 Concrétisation et fixation

Pour ces 16 zones d'application, une fiche technique (annexe 5) a été établie, qui résume des informations sur l'offre TP existante, la structure territoriale, les acteurs concernés et la nécessité d'agir. Ces fiches techniques constituent la base de discussion pour les pistes de solutions à discuter et pour la fixation des zones d'application dont l'étude devra être poursuivie.

Dans les tableaux ci-après sont résumés les résultats issus de l'étude de détail des 16 zones d'application. Les lignes de couleur rouge correspondent aux zones destinées à l'examen ultérieur pendant la phase 2 (voir graphique 7).



Graphique 7 Deuxième tri des zones d'application destinées à l'approfondissement pendant la phase 2

CR Emmental

Haut Emmental (Langnau i. E. – Trubschachen - Trub)	<ul style="list-style-type: none"> – Un potentiel existe, en particulier sur la base des synergies avec le trafic de loisirs / le trafic scolaire – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Pas d'intégration du bus local Langnau (un nouveau concept de bus local a été mis en route) → Poursuivre l'étude pendant la phase 2 en tant que périmètre agrandi avec extension à Grosshöchstetten - Niederhünigen - Bowil
Bätterkinden – Fraubrunnen	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel limité en tenant compte de l'espace réduit – En concurrence avec le concept de bus prévu pour Untere Emme – RBS/PubliCar étudie une approche On-Demand dans la zone Bätterkinden / Limpachtal
Koppigen (- Bätterkinden)	<ul style="list-style-type: none"> → Ne pas lancer de projet propre, certaines demandes / certaines communes pourraient évtl. être prises en compte dans le projet en cours RBS/CarPostal
Jegenstorf – Hindelbank	

Tableau 1: Fixation des zones d'application CR Emmental

CR Berne-Mittelland

Grosshöchstetten – Niederhünigen – Bowil	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel en raison de lacunes prouvées en matière de desserte et en raison du trafic de loisirs – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET → Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant que périmètre agrandi conjointement avec le Haut-Emmental (région de Langnau)
Schwarzenburg – Gantrisch	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel en raison des synergies entre différentes dessertes de base et les besoins du trafic de loisirs et des besoins des écoles – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Substitution de certaines lignes, resp. réorganisation de l'offre de lignes traditionnelle envisageable → Poursuite de l'étude pendant la phase 2
Neuenegg – Mühleberg	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un certain degré de potentiel (lacune de la desserte TP, synergies avec les besoins scolaires, offre du soir) – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Offre uniquement complémentaire, financement peu clair
Worblental – Krauchthal	<ul style="list-style-type: none"> → Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome

Tableau 2: Fixation des zones d'application CR Berne-Mittelland

CRT Haute-Argovie

Huttwil – Affoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Un potentiel existe sur la base des synergies entre les transports scolaires, la desserte de base et le trafic de loisirs – Il existe une pression pour passer à l'action, car le bus citoyen existant exploité par les habitants devra être réorganisé, il y a un grand intérêt du côté des communes et de la région, l'intérêt des ET est peu clair – Substitution au min. avec bus citoyen et bus itinérant – <input type="checkbox"/> Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant qu'extension de l'offre On-Demand existante dans la région Berthoud/Emmental
---------------------	---

Tableau 3: Fixation des zones d'application CRT Haute Argovie

CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

Lyss –Seedorf – Schüpfen – Wengi - Grossaffoltern	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel dans la desserte de base des villages/hameaux extérieurs, substitution du bus local de Lyss, synergies avec besoins scolaires et amélioration générale de la mise en réseau TP et rattachement aux arrêts ferroviaires – Un intérêt existe du côté des communes / de la région, ET peu clair – Substitution de certaines lignes envisageable (notamment bus local de Lyss) →Poursuite de l'étude pendant la phase 2 en tant qu'extension du périmètre du projet déjà lancé par RBS / PubliCar à Bätterkinden/Limpachtal
Petit Val – Reconvilier - Moutier	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel dans la desserte de base (notamment Loveresse) et du maintien de la liaison Moutier – Petit-Val, synergies avec le trafic de loisirs – Pression pour passer à l'action en raison de la suppression prévue de la lignée 21, d'où un grand intérêt du côté des communes / de la région, ET peu clair – Alternative à la ligne 21 →Poursuite de l'étude pendant la phase 2
Meienried - Granges - Bü- ren a. A.	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel limité (comblement des lacunes du réseau, amélioration de la desserte de base) – L'intérêt de certaines communes existe – Offre complémentaire, sans substitution, financement douteux →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome
Courtelay – Sonceboz- Sombeval – Tramelan	<ul style="list-style-type: none"> – L'approche pour l'offre On-Demand reste peu claire, considérée de manière isolée, le potentiel est limité; il serait certes plus important dans un périmètre agrandi au canton du Jura – Un intérêt existe du côté des ET, l'intérêt des communes n'est pas connu →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de la présente étude, la priorité réside dans d'autres régions; au besoin, cette étude pourra être poursuivie de manière autonome

Tableau 4: Fixation des zones d'application
CRT Bienne – Seeland – Jura bernois

CRT Oberland Ouest

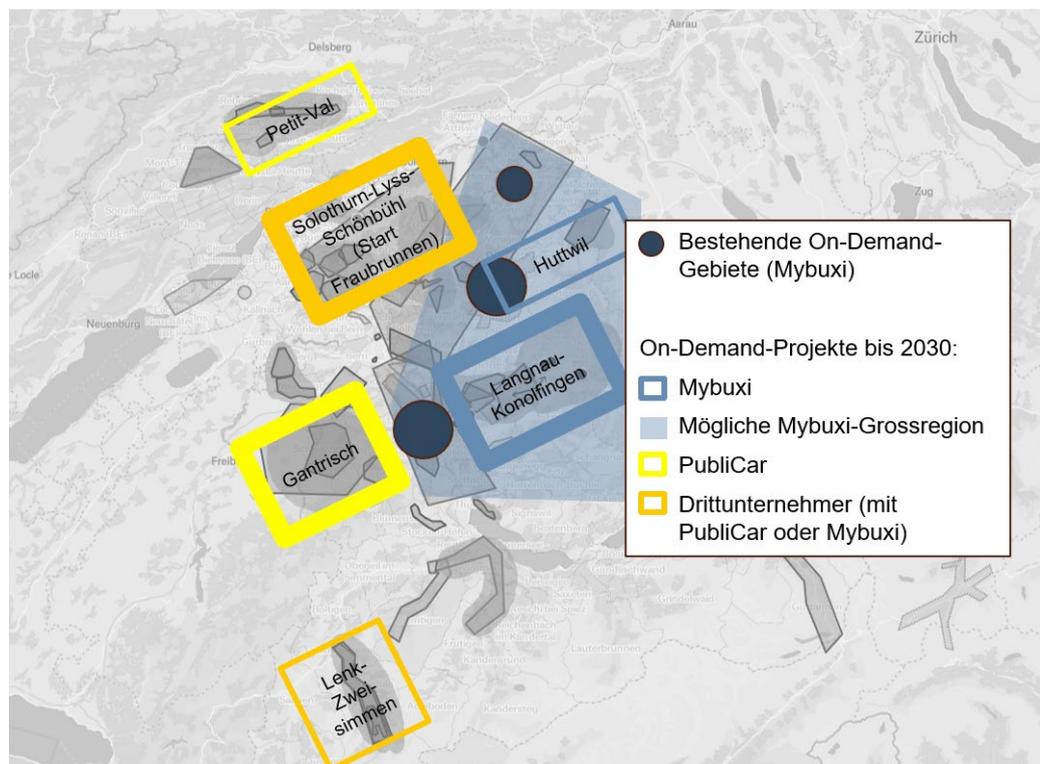
Zweisimmen – La Lenk	<ul style="list-style-type: none"> – Potentiel sur la base de synergies entre le trafic de loisirs / de tourisme, l'offre de base et l'offre du soir – L'intérêt existe du côté des communes / de la région / des ET – Substitution de certaines lignes envisageable au min pour certaines heures (bus de ski de Lengensbrand, bus de ski de fond de Sparenmoos, bus local de la Lenk) →Poursuite de l'étude pendant la phase 2
Hünibach - Oberhofen - Thoune	<ul style="list-style-type: none"> – Le potentiel existe (desserte de base, besoins scolaires, remplacement de desserte de ligne existante) – L'intérêt de certaines communes/villes/région existe, ET peu clair – Serait une substitution à la ligne de bus du coteau (Hangbus) L22 existante – Poursuivre l'étude On-Demand serait en conflit avec l'étude de corridor prévue sur la rive droite du lac →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de cette étude; dans l'étude portant sur une étude de corridor, on étudiera aussi, en tant que variante, une approche On-Demand; le cas échéant, pourra être étudiée ultérieurement pour faire suite au propre projet
Frutigen – Erlenbach - Oey	<ul style="list-style-type: none"> – Il existe un potentiel dans la région Erlenbach/Frutigen et Oey (desserte de base, trafic de loisirs / de tourisme); toutefois, isolé spatialement/topographiquement – L'intérêt des ET existe, aucun souhait des communes – En ce moment, d'autres approches sont étudiées dans cette région, et l'approche On-Demand est en concurrence avec ces dernières →Ne pas poursuivre l'examen dans le cadre de cette étude, la nécessité d'agir sera approfondie avec d'autres approches; le cas échéant, l'approche On-Demand sera étudiée plus tard

Tableau 5: Fixation des zones d'application
CRT Oberland Ouest

5.3 Aperçu des projets «On-Demand»-à Berne jusqu'en 2030

Conformément à la stratégie et au tri, des projets sont proposés avec attribution aux prestataires selon le graphique ci-dessous. Voici nos réflexions à ce sujet:

- L'attribution des projets aux entreprises de transport permet d'approfondir et de faire avancer localement l'esquisse de projet en collaboration avec le futur prestataire.
- Il est peu judicieux que différents prestataires soient mutuellement actifs dans différentes régions. Les doublons sont importants; en fonction de la solution choisie, les clients reçoivent des interfaces entre les systèmes; on ne s'attaque pas en même temps aux optimisations des lignes TP par l'introduction de l'offre On-Demand; de grandes régions avec des systèmes identiques ne sont pas créées, etc.
- Mybuxi en tant qu'entreprise déjà établie avec 3 projets envisage, dans une grande région, des synergies pour l'utilisation de véhicules, mais aussi pour de futures offres au-delà des périmètres individuels.
- La région Soleure-Lyss-Schönbühl avec lancement à Fraubrunnen est déjà bien avancée avec l'initiateur RBS/CarPostal et, dans ce cadre, il faudrait faire en sorte que ce projet soit réalisé sans obstacles.
- Dans la région Lenk-Zweisimmen, avec le bus AFA, une entreprise de transport a été mandatée; elle pourra sûrement fournir des prestations de conduite On-Demand en tant que sous-traitante. Il reste encore à déterminer si ces prestations seront offertes par Mybuxi ou par PubliCar.



Graphique 8: Aperçu des projets On-Demand-à Berne jusqu'à 2030

Des esquisses de projets ont été établies pour ces six zones d'application; elles décrivent l'offre de manière assez générale (annexe 6). Ces esquisses de projets serviront de base aux projets individuels dans la phase 2 et devront être approfondies ultérieurement.

6 Prochaines étapes

Pour la deuxième phase, on prévoit l'approfondissement et la mise en œuvre des zones d'application définies pour l'offre On-Demand. Un projet spécifique est lancé pour chaque zone d'application sous la direction de la région. Ces zones sont parfois des espaces suprarégionaux. Dans un premier temps, dans le cadre d'une séance kick-off qui a lieu avec les communes et ET concernées, et d'autres parties prenantes, il faudra prendre une décision de principe pour savoir s'il faudra poursuivre ou non l'étude d'une approche On-Demand. Ensuite, les ET intéressées / les prestataires potentiels de mobilité devront élaborer une offre le plus rapidement possible, ou devront établir immédiatement une offre indicative qui concrétisera l'offre On-Demand.

La coordination entre les projets individuels devra se faire par le biais de séances d'échange d'informations entre les CR/CRT. Une éventuelle requête au sein du SOR devra se faire autant que possible de manière harmonisée afin de pouvoir garantir une comparabilité. La grille de requêtes (annexe 3) servira d'orientation à cet effet.

Annexes

Annexe 1: exposé introductif On-Demand (14.9.23)

Annexe 2: exigences posées aux offres On-Demand, lettre de l'OTP du canton de Berne, 17.01.2024

Annexe 3: Grille à remplir pour les offres On-Demand dans le SOR

Annexe 4: propositions issues des régions

Annexe 5: fiches techniques - zones d'application

Annexe 6: esquisses de projet pour la phase 2

metron

Stahlrain 2
Postfach

5201 Brugg
Schweiz

info@metron.ch
+41 56 460 91 11