

L'avenir des transports publics : un nouveau service : le PubliCar

Autor(en): **Bovée, Jean-Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens**

Band (Jahr): **67 (1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824554>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

L'avenir des transports publics

Un nouveau service : le PubliCar

Par Jean-Paul Bovée, économiste, secrétaire général de l'ADIJ

L'avenir des transports publics est une des questions essentielles de cette fin de siècle. Face au démantèlement de nombreuses lignes de chemin de fer en raison de leur manque de rentabilité, des solutions nouvelles doivent être trouvées. Le PubliCar est l'une d'entre elles, parmi les plus réalistes et les plus efficaces. Un projet étant prévu en Ajoie, il est utile de se pencher sur les expériences réalisées ailleurs.

Né et appliqué en Allemagne depuis quelque temps déjà, le système de bus sur appel est actuellement testé par le Service du car postal en deux endroits de Suisse : le Nord vaudois (région d'Oron, rurale et à faible densité de population) et Frauenfeld (région à caractère urbain). Ces expériences, en cours depuis environ une année, se sont d'ores et déjà révélées positives.

Un nouveau système

Comment le PubliCar fonctionne-t-il ? Le principe est simple : imaginez que vous souhaitez vous déplacer d'un endroit à un autre au sein de la région desservie ; vous téléphonez à une centrale (appel gratuit), qui enregistre votre appel. Dans les minutes qui suivent, un minibus vous prend en charge à l'endroit voulu et vous dépose au lieu de destination choisi, cela pour quelques francs. Le PubliCar est donc un système de transports publics dont l'extrême souplesse permet de s'adapter aux besoins individuels des clients.

Voyons quelques détails au travers de l'expérience réalisée dans la région d'Oron.

Lancé au mois de mai 1995, le système fonctionne avec deux minibus de huit places. La région concernée est essentiellement rurale, avec quelques petites entreprises industrielles. Les 30 localités qu'elle comprend (dont la population varie entre 50 et 1100 habitants) sont relativement dispersées et éloignées les unes des autres ; la région couvre 126 km² et abrite 11'000 habitants. La proximité de Lausanne et de Vevey incite les gens à se déplacer au moyen de leurs véhicules privés (le réseau routier est de bonne qualité). Quant aux transports publics, ils sont organisés pour tenir compte surtout des besoins des pendulaires (travailleurs, étudiants, écoliers). Durant les heures creuses, le nombre de passagers par course était très faible (en moyenne moins de trois personnes). Dès le début de l'essai, les courses pour lesquelles le nombre de voyageurs était inférieur à cinq ont été remplacées par le bus sur appel. En semaine, celui-ci circule de 8 h. 30 à 12 h. et de 13 h. à 16 h. 30. Le samedi, il roule l'après-midi jusqu'à 20 h. et le dimanche, toute la journée.

Par rapport aux bus dits « de ligne », les principaux avantages offerts par le PubliCar sautent aux yeux :

- suppression des horaires, des parcours définis et des arrêts fixes ;
- possibilité de satisfaire les besoins de mobilité individuelle des clients ;
- libre choix, par les clients, du lieu de prise en charge et de destination (les demandes émanant de personnes qui se rendent à un point de liaison avec un transport public sont traitées de manière prioritaire) ;
- possibilité de réserver les courses à l'avance (en Allemagne, 70 % des courses sont commandées à l'avance) ;
- réalisation d'économies, en raison de la diminution du nombre de kilomètres par passager et, par conséquent, réduction des coûts et possibilité d'en répercuter les effets sur les prix des billets et/ou sur la couverture du déficit.

En résumé, le PubliCar permet d'améliorer de manière notable l'offre globale de transports publics à toutes les heures du jour et de la nuit. Ce système n'est pas destiné à se substituer aux bus de lignes, qui doivent obligatoirement rester en activité aux heures de pointe, pour transporter les personnes effectuant des mouvements pendulaires (par exemple les écoliers). En revanche, il remplace

avantageusement les grands bus aux heures creuses.

En principe, le PubliCar permet donc aux utilisateurs de se déplacer à l'heure et à l'endroit qu'ils souhaitent ; qu'en est-il en réalité ? L'expérience menée dans le Nord vaudois a montré que 61 % des demandes ont pu être honorées sans délai d'attente, alors que pour 29 % d'entre elles, la différence entre l'heure de prise en charge et l'heure souhaitée a été inférieure à 15 minutes. Dans 10 % des cas seulement, il a fallu demander aux clients de déplacer l'heure de prise en charge de plus de 15 minutes. Il faut préciser que les clients comprennent très bien le problème et, d'une manière générale, ils sont même disposés à accepter des délais d'attente plus longs.

Le côté convivial de ce moyen de transport a également été très apprécié par les utilisateurs.

Durant la première phase de l'expérience d'Oron, la distance effective réalisée en moyenne par passager s'est élevée à 10 kilomètres (contre 4 km selon les données fournies par l'exploitation en Allemagne) ; il est très probable qu'à l'avenir, cette moyenne diminuera en Suisse, en raison de l'amélioration de la planification des tournées. Et il ne faut pas perdre de vue le fait que les bus de lignes roulent à heures fixes même s'ils sont vides, alors que le PubliCar ne se déplace que si des voyageurs se présentent, ce qui signifie que les kilomètres effectués sont forcément rémunérés.

L'objectif quantitatif des premiers tests de bus sur appel était de transporter au moins autant de passagers qu'auparavant. Objectif ambitieux, quand on sait que l'introduction d'un nouveau système ou de nouvelles prestations nécessite un délai de plusieurs années pour que les clients potentiels l'utilisent couramment. La réservation par téléphone peut également, a priori, constituer un frein pour certaines personnes. Bien que les données manquent encore pour être catégorique, les premiers éléments recueillis semblent indiquer que cet objectif a été atteint, et même probablement dépassé.

Le public cible

L'offre proposée par le PubliCar peut concerner tout un chacun. Une enquête exécutée dans le cadre de l'expérience d'Oron a toutefois permis de tracer le profil des utilisateurs, leurs motivations et les principaux itinéraires choisis.

Indiquons d'abord que 97 % des personnes ayant répondu au questionnaire se sont déclarées satisfaites du service et continueront d'y faire appel.

Quels ont été les buts principaux des déplacements ? Plus de la moitié des personnes ayant répondu ont coché plusieurs réponses ; celles qui reviennent le plus souvent sont les loisirs (66 %), les achats (61 %), le fait d'aller prendre le train (58 %), les déplacements chez un médecin ou à l'hôpital (46 %) et, enfin, le travail ou l'école (25 %).

Après quelques mois seulement, il a été possible de déceler les tronçons les plus importants : 3 trajets aller-retour (sur une dizaine de trajets possibles) ont représenté plus de la moitié des courses demandées.


Parisienne



**Pour nous, la BPS.
La banque suisse.**


Banque Populaire Suisse

**HÔTEL-RESTAURANT
DE LA GARE - LE NOIRMONT**


G. ET A. WENGER
TEL (039) 53 11 10
FAX (039) 53 10 39
2725 LE NOIRMONT

CHAMBRES
ET MINI-SUITES
GRAND CONFORT
VINOTHÈQUE
FERMÉ DIMANCHE SOIR
ET LUNDI

Tarification, concurrence et complémentarité

Pour le test, deux sortes de titres de transport ont été créés : le billet individuel, par zone et par catégorie, et le carnet de bons (49 francs, pour une valeur en bons de 55 francs, ce qui représente une économie d'une ou deux courses selon la catégorie). Ce système a été bien accepté par les utilisateurs.

L'enquête a montré que pour 68 % des utilisateurs, les prix étaient considérés comme corrects, alors que 30 % les jugeaient trop élevés. Plusieurs personnes ont regretté l'absence d'un abonnement ou de cartes favorisant les utilisateurs réguliers.

Il est intéressant de se demander quelle est la position que le PubliCar s'est forgée sur le marché des transports : a-t-il répondu à une demande nouvelle ou s'est-il substitué à d'autres moyens de

transports ? Ici encore, l'expérience d'Oron permet déjà d'apporter quelques éléments de réponse, grâce à un questionnaire rempli par un échantillon de clients.

Un quart de ces derniers ont indiqué que le PubliCar a remplacé le Car postal, un autre quart ayant mentionné l'automobile. Pour 42 % des utilisateurs interrogés, le PubliCar a remplacé plusieurs moyens de transport ; parmi ces personnes, 81 % ont cité le car postal et l'automobile. Le bus sur appel a remplacé le taxi pour 5 % seulement des personnes qui ont participé à l'enquête, alors que les véhicules à deux roues viennent en dernière position (4 %).

Il vaut la peine de relever que 21 % des personnes interrogées considèrent que le PubliCar représente une alternative à tous les moyens de transport actuels. Particulièrement intéressante aussi la constatation selon laquelle pour 36 % des

personnes de moins de 40 ans, le bus sur appel a remplacé l'automobile ; parmi celles-ci figure 71 % de femmes, ce qui permet de supposer que le PubliCar pourrait réduire le nombre de «deuxièmes voitures».

Pour les gens de plus de 60 ans, le PubliCar a remplacé surtout le Car postal.

Par rapport au total, la proportion de femmes utilisatrices de ce nouveau service s'est avérée très élevée (76 %), alors que la distribution selon les classes d'âges est plutôt régulière.

Parmi les améliorations possibles, les personnes interrogées ont notamment exprimé le souhait qu'il n'y ait plus d'interruption entre 12 h. et 13 h. et que les minibus circulent en fin de semaine aussi entre 20 h. et 23 h. 30.

En conclusion, on peut estimer que les premiers résultats obtenus par l'introduction du PubliCar sont très encourageants et que cette nouvelle prestation correspond à un besoin réel du public.

Un projet pour l'Ajoie

Par bien des aspects, le district de Porrentruy ressemble à la région d'Oron choisie pour l'essai pilote du PubliCar. Or, la Direction régionale du Car postal Jura - Jura bernois - Neuchâtel a mis en consultation récemment un avant-projet de bus sur appel pour l'Ajoie. En effet, cette région présente de nombreux atouts favorisant l'introduction d'un tel service : bassin de population relativement important, bonne situation géographique (localités dispersées autour d'un centre), réseau routier compact et dense.

Dans ses grandes lignes, le PubliCar Ajoie sera semblable à celui de la région d'Oron, qui a été décrit précédemment. Des minibus de 13 places fonctionneront sur appel toute la journée ; les cars postaux classiques seront maintenus uniquement aux heures de pointe. Le PubliCar proposera également des courses en soirée et pendant la nuit, facilitant ainsi la rentrée après les spectacles, les manifestations culturelles ou sportives, etc.

L'infrastructure nécessaire à la mise en oeuvre du système est relativement légère : une centrale téléphonique destinée à



INVENTIONS NOUVEAUTÉS RECHERCHES **INR SA**
Moyens auxiliaires pour handicapés et personnes âgées

CH - 2740 Moutier
Rue des Golats 14 / Case postale 513
Tél. 032/93.51.11
Fax 032/93.52.08
Banque populaire Suisse, Moutier
No TVA 132.405



Précision et performance

CH/2735 Bévillard
Tél. 032 92 10 12 ● Fax 032 921 713 ● Téléc. 934 129

recevoir les appels, un micro-ordinateur, trois minibus. Quand au personnel, il comprendra deux ou trois chauffeurs (selon l'heure et le jour) et un-e standardiste la semaine de 8 h. à 18 h. 30 et le samedi de 10 h. à 14 h.

Le système fonctionnera de la manière suivante : s'il s'agit d'un transport urgent, le/la réceptionniste contactera le chauffeur pour fixer, d'entente avec lui, l'heure à laquelle la personne sera prise en charge, puis la réservation sera confirmée. Si il s'agit d'une réservation moins urgente, le/la standardiste consultera le tableau des réservations (informatisé) et confirmera directement la réservation (ou proposera à la personne concernée d'autres possibilités). En cas d'absence du/de la téléphoniste, les appels seront pris directement par les chauffeurs à l'intérieur même des véhicules.

La moitié des localités concernées se trouvent à moins de dix minutes de Porrentruy. Le village le plus éloigné

(Damvant) se trouve à 18 km de Porrentruy (mais à 17 minutes seulement en voiture ou en minibus). Cette structure géographique ainsi que la densité du réseau routier permettront au PubliCar d'emprunter des raccourcis et de faire des boucles à l'intérieur des zones desservies, ce qui devrait permettre d'optimiser le système et de satisfaire de nombreuses personnes, même en cas de forte demande.

Une région aux atouts nombreux

Le potentiel de population de PubliCar Ajoie est d'environ 19'000 personnes (dont 7000 pour la ville de Porrentruy) ; plus de 5000 personnes se trouvent dans un rayon de 6 km autour du chef-lieu. vingt-cinq localités seront desservies, couvrant une zone de 170 km². A Noter que les trajets Alle-Porrentruy ou

Porrentruy-Alle ne seront pas inclus, la concession étant attribuée exclusivement aux Chemins de fer du Jura. La distance maximale d'un bout à l'autre du réseau est de 34 km. La centrale sera installée à Porrentruy. Selon l'une des hypothèses formulées, la plus grande part des déplacements seront effectués entre Porrentruy et les villages, et vice-versa ; les mouvements entre les villages eux-mêmes seront probablement peu nombreux. Le trafic urbain à l'intérieur de Porrentruy ne sera pas assuré par le PubliCar.

Comme dans le Nord vaudois, les lignes de Cars postaux seront maintenues aux heures de pointes, notamment pour le transport des élèves. Le PubliCar prendra le relais aux heures creuses. Les horaires d'utilisation de PubliCar Ajoie seront les suivants : du lundi au jeudi, de 6 h. à 18 h. 30, le vendredi et le samedi de 6 h. à 20 h. et de 23 h. 30 à 24 h. 30, le dimanche de 8 h. 00 à 20 h.

Key Club

Client de la SBS et membre du KeyClub, vous récoltez des points. Des points à échanger contre des vols intervilles, des cartes journalières CFF, des billets de concert et même un taux d'intérêt préférentiel et une carte VISA. Sans payer un centime! Ajoutez désormais les points pour vos versements, vos achats de parts de fonds, votre souscription d'hypothèque, vos ordres de bourse et vos achats payés par carte VISA. Bienvenue au KeyClub.

Information au
0800 810 600.



Société de
Banque Suisse

Société de Banque Suisse, 43, avenue de la Gare, 2800 Delémont, tél. 066 / 21 86 66
Société de Banque Suisse, 11, rue du Jura, 2900 Porrentruy, tél. 066 / 65 91 91

Pa-1-F.odequa/5856



Le
véritable
couteau
suisse



Avec les avantages exclusifs WENGER:

- blocage de sécurité de la lame;
- blocage de sécurité du tournevis (breveté);
- ciseaux de précision à mécanisme breveté et microdents;
- garantie totale écrite de 5 ans.

WENGER
of Switzerland

Quels seront les prix demandés pour ce nouveau service ? Selon les zones et les trajets, les montants varieront de 3 francs (minimum) à 10 francs (maximum). Différents aménagements sont prévus, qui vont dans le sens de la réduction des prix ; par exemple, les détenteurs d'abonnements généraux et d'abonnements de parcours ne paieront qu'un prix forfaitaire de 3 francs par course. Les abonnements demi-prix permettront d'obtenir des réductions substantielles. Les familles seront favorisées et la politique de PubliCar sera incitative en faveur de la réservation des courses à l'avance, qui facilite la planification des prises en charge.

Une nette amélioration de l'offre

En résumé, on peut relever que pour les «pendulaires», la situation ne changera pas, puisque les cars conventionnels continueront à circuler selon les horaires et aux prix actuels. Mais à cette offre viendra s'ajouter celle du bus sur appel, moyen de transport très souple, capable d'assumer des transports à toute heure de la journée et également en soirée et la nuit.

Le calendrier d'introduction de ce nouveau service prévoit la mise en consultation de l'avant-projet auprès de toutes les communes ajoulotées, des partis poli-

tiques (par les députés cantonaux), des associations économiques jurassiennes ainsi que de l'Hôpital régional de Porrentruy. Après analyse des remarques, propositions et suggestions des personnes et des organismes consultés, l'avant-projet sera modifié et une version définitive sera soumise au Département des transports de la République et Canton du Jura. En cas d'acceptation du projet, le PubliCar Ajoie pourrait être opérationnel en juin 1997, pour un essai d'une année. ■

(Nous tenons à remercier ici M. André Burri, directeur du Car postal Jura - Jura bernois - Neuchâtel, qui a bien voulu mettre à notre disposition la documentation et les renseignements nécessaires à la rédaction de cet article.)

Visite de Rolex Montres à Genève

jeudi 21 novembre 1996

La Commission pour la formation professionnelle de l'ADIJ propose, à l'intention des responsables de formation et des personnes intéressées, une journée à Genève au sein de l'entreprise *Rolex Montres*.

Le matin sera consacré à une visite et à une présentation générale de l'entreprise. Après le repas, nous aurons l'occasion de visiter le département de la formation du personnel destiné aux centres de réparation installés à l'étranger.

Il s'agit d'une occasion intéressante et unique de visiter ce centre, qui n'est pas accessible au grand public.

Le départ est prévu vers 7 h. 30 et le retour se fera en fin d'après-midi.

Le repas sera pris au restaurant de l'entreprise.

Le prix de la journée est à définir en fonction du nombre de participants et du moyen de locomotion choisi, soit entre fr. 60.— et 80.—.

*Inscriptions auprès du secrétariat de l'ADIJ, jusqu'au 21 octobre 1996.
Tél. 032 - 93 41 51, fax 032 - 93 41 39.*



F M B

BUREAU D'INGENIEURS

PROJETS D'INSTALLATIONS ELECTRIQUES
HAUTE ET BASSE TENSION

ENTREPRISE GENERALE

VIABILISATION ELECTRIQUE, CONSTRUCTION D'INSTALLATIONS
DE DISTRIBUTION MOYENNE TENSION POUR L'INDUSTRIE,
ECLAIRAGE DE RUES, PLACES ET MONUMENTS

INSTALLATIONS ELECTRIQUES

INSTALLATIONS ELECTRIQUES A COURANT FORT ET FAIBLE

GESTION DES RESEAUX

RELEVES CADASTRAUX, PLANIFICATION ENERGETIQUE

TELEMATIQUE

INSTALLATION DE RESEAUX INFORMATIQUES INTEGRES

DELEMONT

Tél. (066) 21 31 31

PORRENTRUUY

Tél. (066) 66 18 43

WIRTH - GIRARDIN

ENTREPRISE DE PEINTURE

- CRÉPIS
- PAPIERS PEINTS
- FAÇADES



2740 MOUTIER

TÉL. 032 493 36 67

032 493 56 46