

## *En bus contre les monopoles*

Difficile d'imaginer moyen de transport moins glamour que le bus longue distance. Lent, encombrant et pas très écologique, ce pachyderme routier est pourtant en train de chambouler le paysage européen des transports. Avec des conséquences potentiellement majeures pour la Suisse.

Pour l'instant, la Confédération demeure obstinément protectionniste. Elle interdit aux opérateurs de bus étrangers de transporter des passagers entre les villes helvétiques. Mais les choses sont en train de changer. Dans l'Union européenne, où le marché des transports est plus libre, le bus longue distance s'impose déjà comme une alternative à bas coût au train et à l'avion.

Alors, pourquoi priver les Suisses d'un trajet Zurich-Berne à 10 francs, cinq fois

moins cher que le train? Pour protéger les CFF, bien sûr. La Berne fédérale commence à réaliser que l'argument ne pourra pas servir très longtemps. Depuis peu, elle envisage prudemment une ouverture. Les CFF eux-mêmes se savent menacés par la concurrence de la route et promettent de baisser, un jour, leurs tarifs.


Le meilleur moyen de s'assurer que la promesse sera tenue serait d'ouvrir, sans trop tarder, le marché suisse des transports aux nouveaux acteurs européens du bus. La pression salutaire à la baisse des prix serait immédiate. Cette ouverture serait aussi le meilleur moyen de préparer notre géant ferroviaire aux futures révolutions. Car la combinaison d'applications comme Uber, de plateformes d'autopartage comme BlaBlaCar et du développement futur de véhicules autonomes annonce une disruption pro-

***Protéger les CFF?  
L'argument ne tiendra pas très longtemps***

fonde de nos habitudes de transport. Les monopoles artificiels n'y résisteront pas. Dans les airs, celui des compagnies aériennes nationales a déjà vécu. Dans les villes, celui des centrales de taxis est à l'agonie. A l'échelle suisse, celui des CFF et des bus postaux commence à se fissurer. Et ce n'est qu'un début.

Face à cette situation, l'attitude juste n'est pas de bétonner les forteresses des transports publics, mais de préparer un avenir où les déplacements seront plus diversifiés, plus souples, moins monolithiques et moins chers. En France, l'ex-ministre Emmanuel Macron s'est fait un nom en bravant la SNCF pour libéraliser les lignes de bus. On commence à mesurer, en Suisse, ce que ce geste avait de révolutionnaire.

SYLVAIN BESSON

 @SylvainBesson