

# Un pas vers les voyages en bus à prix cassés

**Le Conseil fédéral ne s'oppose pas à la création de lignes de bus nationales. Une ouverture qui déplaît aux écologistes**

Les compagnies de bus nationales peuvent concurrencer les CFF avec des trajets longue distance à l'intérieur du territoire. Les compagnies étrangères effectuant des trajets internationaux restent pour l'heure sur le carreau. A la demande du Conseil fédéral, l'Office fédéral des transports (OFT) a rendu jeudi un rapport faisant l'état des lieux et des possibilités d'ouverture du marché des transports de voyageurs par la route et le rail.

Pour les lignes internationales de bus, le cabotage reste interdit. Une compagnie étrangère n'est pas autorisée à proposer un trajet à l'intérieur du territoire. La compagnie de bus allemand FlixBus, qui relie par exemple Lausanne à Munich, a le droit de prendre des passagers à Zurich mais n'a pas le droit d'en déposer. Elle ferait concurrence aux CFF.

Des lignes d'autocar nationales longue distance pourraient être autorisées «à condition de ne pas concurrencer de manière essentielle les offres existantes», souligne également le rapport. Selon la porte-parole de l'OFT Florence Pictet, il n'y a là rien de réellement nouveau. «Les lignes de bus nationales sont, à certaines conditions, déjà possibles au regard de la loi. Le cadre juridique actuel est suffisant, il n'a donc pas besoin d'être modifié.» L'OFT examine actuellement la demande de concession de la compagnie Domo Reisen pour des liaisons par autocar sur les lignes Saint-Gall - Zurich - Genève Aéroport, Zurich Aéroport - Bâle - Lugano et Coire - Zurich - Sion. Domo Reisen fait office de pionnier pour la longueur des lignes qu'elle souhaite couvrir. Mais d'autres lignes de bus nationales, plus petites, existent déjà, rappelle Florence Pictet. «L'OFT

regarde actuellement si Domo Reisen répond aux exigences fixées pour obtenir une concession. Celles-ci demandent, entre autres, un horaire fixe, le respect des conditions salariales, l'admission de l'abonnement général ou du demi-tarif ou encore que les voyages en bus se fassent sur réservation.»

Pour la vice-présidente de l'Association transports et environnement (ATE) Lisa Mazzone (Verts/GE), cette prise de position n'est pas si anodine. «Le cadre juridique reste le même, mais cela donne un signal pour un changement de pratiques, s'inquiète l'élue. Jusqu'ici, aucune concession n'a été accordée à une ligne qui concurrence le rail. Là, on ouvre la porte.» Une politique contradictoire selon l'ATE, qui souligne que la Confédération a largement investi dans les CFF mais encourage en même temps une nouvelle concurrence. «Les petites lignes en particulier risquent d'en pâtir», ajoute-t-elle, pointant l'impact écologique d'un mode de transport au bilan CO<sub>2</sub> plus chargé.

Le conseiller national Philippe Nantermod (PLR/VS), auteur de l'un des postulats à l'origine du rapport, salue «un pas en avant». Mais l'élu juge l'OFT encore trop rigide sur la question. «Les conditions d'octroi de la concession sont bien trop exigeantes. Les compagnies devraient par exemple accepter l'AG. Non seulement celles-ci possèdent peut-être un modèle d'affaires incompatible, mais en plus elles s'adressent à une clientèle qui en majorité n'en possède pas: les jeunes, les touristes ou encore les aînés. C'est absurde.» Pour le Valaisan, aucune raison valable ne s'oppose à une libéralisation complète du marché, y compris la concurrence faite aux CFF. «Je ne pense pas que les 560 passagers par jour de Domo Reisen représentent réellement un danger pour les CFF et ses 1,25 million de voyageurs quotidiens.» **Lucie Monnat**



**La compagnie Domo Reisen fait figure de pionnier dans les lignes d'autocar nationales longue distance.** DR