

Suisse

Des bus avec wi-fi gratuit et à bas coûts pour concurrencer les CFF

L'autocariste Domo Reisen veut exploiter quatre lignes de bus longue distance en Suisse dès décembre. Il détaille son offre

Gabriel Sassoon Zurich

Rallier Zurich à moindres coûts en surfant gratuitement sur le Web: l'autocariste de Glattbrugg (ZH) Domo Reisen est dans les starting-blocks pour faire concurrence aux CFF. Il a livré à la *NZZ am Sonntag* un aperçu de l'offre de bus longue distance qu'il souhaite mettre en place dans le pays et ce dès le prochain changement d'horaire des CFF, le 10 décembre.

L'entreprise a déposé une demande de concession auprès de l'Office fédéral des transports (OFT) pour des liaisons en car une ou deux fois par jour sur les lignes Saint-Gall - Zurich - Genève-Aéroport, Bâle - Berne - Brigue et Bâle - Zurich - Chiasso. Le réseau comprend plus de 40 arrêts et une possibilité de transfert à Rothrist, en Argovie. «L'élaboration de notre offre a été très complexe», concède au dominical zurichois Patrick Anghern, responsable du réseau de transport national de Domo Reisen.

Moins cher mais plus long

L'argument de vente principal de l'entreprise est financier. Les voyages à bord des bus de Domo Reisen coûteraient, selon la firme, environ moitié moins que par le train, sans demi-tarif ou billet dégriffé. Mais ils prendraient aussi deux fois plus de temps.

Un aller simple Genève-Soleure coûterait par exemple 34 francs pour un trajet de 3 h 30. Avec les CFF, le prix du billet est 59 francs pour 1 h 47 de voyage. Berne - Zurich coûte 51 francs et prend 56 minutes par le rail contre 23 francs et 1 h 45 prévus avec l'autocariste zurichois. Et relier Sion à Berne reviendrait à 30 francs (contre 64 francs en train) pour une virée de 3 heures (1 h 27). Comme l'exige l'OFT, Domo Reisen serait tenu d'accepter les abonnements demi-tarif et généraux.

Voilà pour la durée et les tarifs.



Domo Reisen espère pouvoir sillonner les routes suisses avec ses autocars à double étage, permettant d'accéder gratuitement à Internet. L'entreprise zurichoise table sur 828 passagers par jour. DR

«Ce ne serait pas normal de renvoyer sur le bus, avec des trajets longs et moins confortables, les revenus modestes»

Lisa Mazzone Vice-présidente de l'Association Transports et Environnement (ATE)

L'autocariste veut aussi se distinguer par le confort du voyage. Celui-ci est prévu à bord de bus à double étage comprenant des toilettes accessibles aux fauteuils roulants. La société envisage une première et une deuxième classe et un accès gratuit au wi-fi pour les passagers. Une hôtesse leur proposera snacks et boissons. «Il existe une forte demande pour une telle offre», appuie Patrick Anghern, allusion directe aux CFF. L'ancienne régie a décidé d'abandonner progressivement le service de minibars cette fin d'année et ne propose pas de connexion Internet dans ses wagons.

Domo Reisen table sur 828 réservations par jour - les CFF transportent quotidiennement 1,25 million de passagers. La firme destine son offre aux voyageurs occasionnels sans demi-tarif pour qui le prix du rail reste «prohibitif».

La mise en place du réseau a ses défenseurs, mais suscite aussi des résistances. L'Association Transports et Environnement (ATE) craint que ces cars nuisent à l'environnement et aux investissements consentis par la Confédération dans le rail. Ni la perspective de permettre aux petits portemonnaie de voyager moins cher ni le wi-fi gratuit n'ébranlent cette position. «Il ne serait pas normal de renvoyer sur des trajets plus longs et moins confortables les personnes aux revenus modestes», défend Lisa Mazzone, vice-présidente de l'ATE. Aux CFF de rendre leurs tarifs plus attractifs en baissant notamment les prix des billets pour les personnes dépourvues de demi-tarif, plaide la conseillère nationale (Verts/GE).

Intérêt d'autres sociétés

Selon l'OFT, Domo Reisen n'est pas la seule entreprise intéressée

à exploiter des lignes de bus longue distance en Suisse. Mais la firme zurichoise est pour l'heure la seule à avoir déposé une demande de concession, l'an dernier. La décision de l'office devrait tomber prochainement. Le vent semble favorable.

L'OFT vient de publier son rapport sur le développement de l'autocar et du marché du transport ferroviaire, et confirmé sa disposition à favoriser davantage la concurrence entre le train et le bus à l'intérieur des frontières du pays. Des lignes de bus pourraient être autorisées à condition de ne pas concurrencer de «manière essentielle» les offres existantes. Mais le cabotage reste exclu: une compagnie étrangère, comme Flixbus, qui relie par exemple Lausanne à Munich, peut prendre en charge un passager à Zurich mais n'a pas le droit de le déposer sur le territoire suisse.