

Les chicanes se multiplient pour freiner les bus inter-cités

Transports

Les opposants aux cars à prix cassé redoutent un afflux d'exploitants sur un réseau routier saturé.

Gabriel Sassoon
gabriel.sassoon@ematindimanche.ch

Une flotte de bus low cost s'apprête à sillonner la Suisse. Lundi, l'Office fédéral des transports (OFT) a fait sauter un verrou en délivrant une concession à Domo Swiss Express. Dans un mois, l'autocariste zurichois lancera l'exploitation de lignes nationales longue distance à petits prix (voir infographie). C'est une première en Suisse, où seules les liaisons internationales étaient autorisées. La décision risque bien de faire des émules. La société argovienne Eurobus est déjà sur les rangs: elle a déposé une demande pour sept lignes. Le transporteur allemand Flixbus examine quant à lui la possibilité de desservir le marché domestique.

Florian Cella



«La décision de l'OFT est incompréhensible»

Nuria Gorrite, cheffe du Département des infrastructures au Conseil d'État vaudois

Ce n'est qu'un début, redoutent les détracteurs des bus low cost, qui voient dans la décision de la Confédération l'ouverture d'une boîte de Pandore. «L'OFT a entrouvert une porte qui était bien fermée. D'autres compagnies vont suivre», fustige Nuria Gorrite. La ministre vaudoise rappelle que la Conférence suisse des directeurs des Transports s'était unanimement opposée à l'octroi de concessions à des compagnies low cost. Les cantons ne veulent pas de cars qui vont encombrer les routes et compromettre les investissements consentis pour transférer le trafic de la route vers le rail.

«La décision de l'OFT est incompréhensible. C'est un démantèlement des politiques de mobilité que nous défendons», s'emporte Nuria Gorrite.

Villes, syndicats, associations écologiques et politiques sont nombreux à partager ces inquiétudes, pas convaincus pour un sou par le diagnostic de l'OFT. Selon ce dernier, Domo

Le réseau national de Domo Swiss Express



Swiss Express, avec ses 800 sièges contre le 1,2 million de passagers quotidiens des CFF, ne va pas concurrencer le rail «de manière essentielle». L'office voit plutôt dans ces nouvelles lignes un service qui complète l'offre des trains. L'ancienne régie fédérale ne voit pas non plus l'arrivée des bus low cost comme une menace mais elle surveille de très près le développement de ce nouveau secteur.

Pas de quotas

Ces positions vont-elles changer en cas d'afflux de demandes de concession? La question reste ouverte. Chaque dossier est examiné individuellement et la question de savoir si une entreprise pose une concurrence essentielle déterminée au cas par cas, explique l'OFT. Imposer des contingents, comme l'a plaidé le canton de Zurich lors de la consultation, n'est pas à l'ordre du jour, informe-t-il.

Face au concert d'inquiétudes et de critiques, des voix détonnent. Il y a les chantres de la libéralisation, comme le PLR Philippe Nantermod, qui saluent l'inauguration de ce nouveau marché et l'élargissement de l'offre pour les passagers.

Les autocaristes vont-ils être nombreux à s'engouffrer dans la brèche? Spécialiste de la mobilité à la Haute École de Lucerne, Philipp Wegelin, en doute. «En l'état actuel, le potentiel et l'attractivité du marché suisse sont limités.»

Il en veut pour preuve les conditions strictes imposées par l'OFT pour l'octroi d'une concession et leurs répercussions financières. Les exploitants doivent par exemple s'engager à ce que leurs cars soient accessibles aux chaises roulantes. Domo Swiss Express a dû acheter six nouveaux bus pour satisfaire à cette obligation. Coût: 3 millions de francs. La durée limitée de la concession n'est pas non plus encourageante. Celle de l'autocariste zurichois pourrait très bien ne pas être reconduite à son terme, dans trois ans. «Cela contribue à une certaine incerti-

tude, ce qui ne plaît jamais aux entreprises.»

La position du français Oubus, parmi les principaux autocaristes longue distance en Europe, le confirme. Contacté, il ne compte pas exploiter de lignes helvétiques. La compagnie juge le cadre encore trop restrictif en l'absence d'une libéralisation totale du marché. Son concurrent Isilines ne songe pas non plus à faire une demande de concession pour l'heure. S'ils changent d'avis, ils devront obligatoirement créer une filiale suisse. Seules les sociétés helvétiques peuvent opérer un réseau national.

La vive résistance de la part de certaines villes est une autre embûche. Nyon, Vevey ou Sion n'ont ainsi pas autorisé Domo Swiss Express à stationner sur le domaine public à proximité des gares ou du centre, reléguant parfois ses bus deux étages en périphérie.

L'autocariste a eu toutes les peines à obtenir les autorisations

nécessaires, obligé de s'entendre avec des privés dans plusieurs localités. À Sion, la halte se trouve à plus d'un kilomètre de la gare. À Lausanne, les passagers embarqueront au parking du Vélodrome, près de la Pontaise, qui sert déjà de gare routière pour les lignes internationales.

L'Association suisse des transports routiers (ASTAG), qui défend les intérêts de quelque 300 autocaristes helvétiques, en a profité pour revenir à la charge avec une de ses revendications: l'aménagement par la Confédération de gares routières modernes, centrales et bien connectées. La faitière n'est pas opposée sur le principe à la libéralisation du réseau national, mais elle juge la décision de l'OFT «précipitée» et domma-

geable à l'image des cars grande lignes, la première offre du genre étant constituée d'un réseau d'arrêts «peu séduisants, voire improvisés». «C'est un frein au développement des lignes inter-cité», affirme le vice-directeur de l'ASTAG, André Kirchofer. Selon lui, peu d'autocaristes sont intéressés par ce nouveau marché.

Les bus low cost n'ont pas fini de faire parler d'eux. Les élus fédéraux débattent mardi d'un projet de modification de loi de la Commission des transports du Conseil national, qui veut durcir l'octroi de concessions. Selon le texte, une nouvelle offre ne peut être autorisée que si elle pose une «concurrence minimale» à une ligne subventionnée. ●



Domo Swiss Express ne craint pas l'arrivée de Flixbus

► Les bus de Domo Swiss Express s'élanceront dès le 25 mars pour relier une fois par jour (deux fois dès juin), dans les deux sens, Genève à Saint-Gall, Sion à Coire et Lugano à l'aéroport de Zurich (voir infographie). L'entreprise zurichoise doit accepter les abonnements demi-tarif et généraux. Les réservations sont obligatoires. Les cars disposent d'un accès wi-fi gratuit et les voyageurs de la 1re classe - 10 sièges sur 69 - ont droit à des boissons gratui-

tes. Les billets les moins chers - en 2e classe, sans suppléments (par exemple 40 francs pour s'asseoir au premier rang) sont en moyenne deux fois moins élevés que pour le train, pour un temps de trajet deux fois plus long. Les clients visés sont des voyageurs occasionnels peu pressés, aux moyens financiers limités. Domo s'attend à accueillir surtout des étudiants, des personnes âgées et des familles. Des études réalisées en Allemagne montrent qu'en-

tre 15% et 23% des passagers auraient pris la voiture s'ils n'avaient pas pu monter à bord d'un bus longue distance. Un rapport évalue même ce taux à 60%.

Responsable du réseau de transport national de Domo, Patrick Angehr est persuadé qu'il y a une demande. Il vise un taux d'occupation de 50%. Et ne nourrit pas d'inquiétude face à l'arrivée potentielle de Flixbus, peu probable à son avis. Selon lui, le modèle de prix cas-

sés pratiqué par le transporteur allemand ne peut pas fonctionner en Suisse. «Il y a une limite en dessous de laquelle les autocaristes ne peuvent pas descendre; nous devons respecter le système tarifaire.»

L'argovien Eurobus est aussi convaincu du potentiel. Il a déposé une demande de concession pour 7 lignes. Le réseau souhaité recoupe en partie celui de Domo, mais s'aventure encore au-delà, jusqu'à Interlaken, Davos ou Ascona.