

Les bus low cost parfois bannis en périphérie

TRANSPORTS L'octroi de la concession à Domo Reisen surprend dans les villes qui avaient émis un préavis négatif. Elles ne voulaient pas de cette offre qui peut concurrencer le train et ne sert pas aux pendulaires

Les bus de Domo Reisen vont circuler au maximum deux fois par jour dès le 25 mars entre Saint-Gall et Genève via Bienne, Neuchâtel, Yverdon, Lausanne et Nyon et entre Coire et Sion en passant par Fribourg, Bulle, Vevey, Montreux et Martigny. Or, sous l'égide de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) du canton, plusieurs localités vaudoises avaient adressé un préavis négatif à l'Office fédéral des transports (OFT). Celui-ci a néanmoins délivré lundi trois concessions à Domo Reisen jusqu'en 2020. Pour justifier son autorisation, l'OFT invoque notamment le fait que l'entreprise a «confirmé disposer de tous les droits requis pour utiliser les arrêts».

A Vevey et à Montreux, deux villes qui ont refusé d'offrir à l'autocariste zurichois la possibilité d'utiliser leur espace public pour déposer et embarquer des passagers à proximité du centre, c'est la surprise. Le délégué veveysan à l'Agenda 21 Michel Bloch et le syndic de Montreux Laurent Wehrli ont appris lundi, par le communiqué de l'OFT, que les bus Domo avaient reçu le feu vert pour desservir leur localité. Le canton a été informé par l'OFT par un courrier arrivé mardi, une fois que la décision était déjà publique, ce qui ne manque pas de surprendre du côté de Lausanne.

Dans toutes les villes, Domo Reisen espérait obtenir le droit de stationner près de la gare ou du centre. Ce ne sera pas le cas partout. A Genève et à Neuchâtel, les arrêts seront bien centrés. A Yverdon, les bus aux couleurs de Domo Swiss Express pourront faire halte sur la place d'Armes, devant la gare. A Vevey, Domo Reisen a contourné l'obstacle politique en

obtenant l'autorisation de s'arrêter sur un parking situé avenue Reller, dans le secteur industriel, à l'ouest de la gare!

Problèmes pas résolus

Mais c'est différent ailleurs. A Montreux, l'entreprise a accepté la contre-proposition de la municipalité, à savoir l'utilisation du parking d'échange de la bretelle autoroutière de Chailly, très loin du centre. A Nyon, une station-service située le long de la route de Divonne accueillera les bus bruns. A Bienne, alors qu'ils espéraient s'approcher des quais CFF, les autocars low cost devront se rabattre sur l'aire de stationnement du nouveau complexe sportif situé dans la périphérie est de la cité seelandaise. A Lausanne, c'est le parking du vélodrome, près de la Pontaise, qui sera utilisé.

Là où les haltes sont éloignées des zones fréquentées, l'offre de Domo risque de perdre en attractivité. Le point fort des bus longue

distance, c'est évidemment le prix. En revanche, les temps de parcours constituent un handicap: deux heures entre Berne et Montreux, trois entre Berne et Sion, quatre entre Zurich et Lausanne, plus de cinq entre Zurich et Genève.

L'un des motifs de l'opposition des autorités de la Riviera, rappelle Michel Bloch, était le fait que cette prestation ne résout pas le principal problème de leur agglomération: le trafic des pendulaires. Elles y voient de surcroît le risque de «cannibalisation» des investissements ferroviaires et de l'offre des CFF. L'ex-régie considère certes les bus longue distance comme une «concurrence», mais elle veut aussi y voir un «complément dans la chaîne de mobilité» et imagine pouvoir coopérer avec ces nouveaux opérateurs, pour autant que les règles soient les mêmes pour tous. ■

BERNARD WUTHRICH, BERNE

🔗 @BdWuthrich