

8 Suisse

Les bus intercity inquiètent les villes

MOBILITÉ Domo Reisen aimerait desservir la Suisse romande dès décembre. FlixBus prépare de nouvelles offres à travers la région pour l'été prochain. Mais plusieurs villes concernées tirent le frein à main

BERNARD WÜTHRICH, BERNE
@BernWuthrich

Patrick Angehrn est un homme pressé. Le directeur des transports réguliers par autocar de Domo Reisen compte bien ouvrir quatre lignes de bus longue distance au prochain changement d'horaire, le 10 décembre. «La décision de l'Office fédéral des transports (OFT) va tomber ces prochains jours», a-t-il claironné lundi à Zurich lors d'un forum consacré au développement de ces offres low cost.

Pas si vite. L'OFT est effectivement en train d'examiner cette demande, mais il fixe plusieurs conditions. Il veut en particulier avoir «la preuve que des arrêts sont possibles dans toutes les villes traversées». Or c'est là que ça coince. Surtout dans le canton de Vaud.

Domo Reisen vise le même objectif que la société allemande FlixBus: proposer des liaisons intercity bien moins chères que les tarifs CFF, avec wi-fi, divertissements et ravitaillement à bord, mais avec des temps de parcours plus longs. Ces offres fonctionnent en Allemagne. Elles ciblent notamment les jeunes peu pressés et les familles disposant de moyens limités. Sur les quatre lignes envisagées, deux parcourent la Suisse romande. Entre Saint-Gall et Genève, des arrêts sont prévus à Bienne, à Neuchâtel, à Yverdon, à Lausanne et à Nyon.

Le canton de Vaud dit non

La liaison Cotre-Sion transitera par Fribourg, Bulle, Vevey, Montreux et Martigny. Or la résistance est forte. Vevey et Yverdon ont émis un préavis négatif. «Cela peut être positif pour certaines familles et il est vrai que notre région est mal connectée à celle de Fribourg et de Bulle, mais l'offre de Domo ne résout en rien le problème des pendulaires. L'arrivée de ces bus serait par ailleurs une source de congestion supplémentaire», argumente Michel Bloch, délégué veveysan à l'Agenda 21. La société Domo a donc été informée qu'elle ne serait pas autorisée à faire halte à Vevey.



Domo Reisen aimerait desservir les villes de la Riviera vaudoise dès le 10 décembre. Mais la résistance locale est forte. (AGENCE BALLY KESTON)

Montreux adopte une position plus nuancée: c'est non à un arrêt au centre-ville comme le souhaitait Domo. «Mais nous lui avons proposé d'utiliser la gare de dépôt située au P+R de Chailly, à la sortie de l'autoroute, comme le font tous les autocaristes», précise le syndic, Laurent Wehrli. Montreux adopte ainsi la même position que Bienne et Cotre.

Dans le canton de Vaud, le dossier est devenu une affaire d'Etat. La Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) rattachée au département de la présidence de Nurta Gorrite a adressé un courrier à l'OFT, qui résume la position des villes et développe un argumentaire critique. Dans ce document, dont *Le Temps* a obtenu copie, le canton exprime son «étonnement» face à la position de l'OFT, qui «semble convaincu de la nécessité d'inté-

grer les bus longue distance au système des transports publics suisses.»

Domo Reisen considère que ses prestations seront complémentaires à l'offre existante et souhaite qu'elles soient incluses dans les horaires officiels. Cela implique un certain nombre de règles concernant les conditions de travail, la sécurité, les équipements, par exemple l'aménagement de gares routières dotées d'un abri et de WC. Or aucune collectivité n'a l'intention d'investir dans de telles installations. «C'est un vrai problème pour les villes, qui s'efforcent de se libérer du trafic routier», commente Nurta Gorrite.

L'argumentaire du canton de Vaud évoque d'autres problèmes, comme l'incompatibilité avec les investissements ferroviaires décidés par le peuple et la concu-

rence avec les entreprises de transport existantes. «Pour toutes ces raisons, le canton s'est exprimé de manière négative à l'égard de la demande de Domo Reisen et de l'implantation de bus low cost en Suisse», résume Nurta Gorrite.

Neuchâtel: un arrêt près du port

Neuchâtel a une approche différente. Le canton s'est dit d'accord pour un essai de trois ans. Mais cela pose un problème au chef-lieu, qui doit prévoir une aire d'accueil pour les autobus à deux étages de l'entreprise zurichoise. «La ville de Neuchâtel aurait souhaité davantage d'analyses avant d'autoriser ce test», fait remarquer le chargé de communication de la ville, Emmanuel Gehrig. Elle autorisera néanmoins les bus Domo à utiliser la zone réservée

«C'est une vraie difficulté pour les villes, qui s'efforcent de se libérer du trafic routier»

NURTA GORRITE, CONSEILLÈRE D'ÉTAT, CHEFFE DU DÉPARTEMENT DES INFRASTRUCTURES

aux autocars touristiques, à deux pas du port. «Cette solution n'est pas idéale vu le peu de place à disposition», reprend-il.

Par ailleurs, l'offensive de Domo Reisen est qualifiée de «cavalère», «invasive» et «conquérante» par les responsables de

plusieurs villes. L'entreprise les a informées par lettre qu'elle allait les desservir dès le 10 décembre et a posé des placards aux emplacements prévus pour l'annoncer à la population, sans concertation. «Nous avons retiré ces panneaux publicitaires et avons envoyé la facture à Domo», témoigne Laurent Wehrli. Cette attitude n'a guère été du goût des autorités locales.

FlixBus vise deux nouvelles lignes

Quant au groupe allemand FlixBus, il a aussi des projets d'extension en Suisse. Comme la loi lui interdit en théorie de faire ce qu'on appelle du cabotage, c'est-à-dire de transporter des passagers d'une ville suisse à une autre, il propose des liaisons transfrontalières. Il a notamment ouvert un axe Constance-Lyon par Zurich, Berne, Fribourg, Lausanne (Blécherette) et Genève, et ne peut vendre que des billets dont le lieu de départ ou d'arrivée se situe hors de Suisse.

Son directeur régional, Fabian Stenger, annonce deux nouveaux axes pour l'été 2018: un via Bienne, Neuchâtel et Yverdon et un autre entre Francfort et Turin par Vevey, Montreux et Martigny. FlixBus a contacté la police régionale de la Riviera pour l'arrêt à Montreux. Mais la société allemande a reçu la même réponse que Domo: OK pour un arrêt au P+R de Chailly, mais pas en ville. A Neuchâtel, on tombe des nues: «Nous n'avons reçu aucune demande», répond-on à la ville.

Sur le plan politique, c'est le PLR Philippe Nantermod qui est à la manœuvre. Il a déposé une motion qui demande une libéralisation complète du transport par autocar, sans obligation d'obtenir une concession. Elle a été acceptée par le Conseil national et sera traitée par la Commission des transports du Conseil des Etats dans la semaine prochaine. Entre-temps, l'OFT a pris position: il ne ferme pas la porte aux bus longue distance, à condition qu'ils soient soumis au régime des concessions et aux obligations qui en découlent. ■