

ÉDITORIAL

Bus longue distance: concertation plutôt que précipitation

Faut-il autoriser des bus longue distance en Suisse? L'Office fédéral des transports a répondu qu'il n'y était pas opposé, à condition que les compagnies proposant ce type d'offres, destinées en premier lieu à des jeunes et des familles disposant de moyens limités et n'ayant pas peur de temps de parcours interminables, respectent certaines règles. Elles doivent obtenir une concession, s'intégrer dans le système en reconnaissant les abonnements généraux et demi-tarif, respecter le droit du travail et les temps de repos des chauffeurs, etc. L'approche est prudente, mais inévitable, car ce débat s'inscrit dans un contexte largement teinté d'idéologie.

D'un côté, les chantres du libéralisme,

incarnés par le Valaisan Philippe Nantermod, estiment que le marché doit être libéralisé et que les opérateurs de bus doivent pouvoir agir à leur guise. De l'autre, les défenseurs des transports publics réagissent de manière protectionniste et épidermique lorsqu'on évoque la concurrence privée, surtout routière. Or, ces derniers sont particulièrement bien représentés dans les villes, souvent gouvernées par la gauche. Ils soulignent que l'admission de bus low cost compromettrait les investissements colossaux décidés pour développer le rail.

Au-delà des positions idéologiques, il y a un certain nombre de paramètres à prendre en compte. Qu'il s'agisse de Domo Reisen ou de FlixBus, les opérateurs de bus longue distance rêvent d'accéder au cœur des cités et aux gares. C'est compréhensible. Mais difficile à réaliser. L'espace disponible aux endroits clés des centres urbains est restreint. Ces compa-

Une offre qui peut trouver son public

gnies ne peuvent pas simplement faire débouler leurs géants à deux étages sur les artères des villes et embarquer leurs clients où bon leur semble. Un minimum de dialogue est nécessaire. Or, jusqu'à maintenant, elles ont plutôt roulé les mécaniques. Leur arrogance a logiquement braqué les autorités publiques. Elles doivent changer d'attitude.

Ce ne sont toutefois pas des raisons suffisantes pour se priver d'une offre de mobilité qui peut trouver son public sans pour autant

remettre en question la stratégie ferroviaire approuvée par le peuple en 2014. Cette offre peut aussi servir d'aiguillon pour freiner les

hausse de tarifs et améliorer certaines prestations, comme le wi-fi dans les trains. Il serait donc intéressant de la tester. Mais dans la concertation plutôt que dans la précipitation.

BERNARD WUTHRICH

[@BdWuthrich](#)