

Feuille d'information concernant les bus longues distances

# Faits et arguments sur le thème des bus longues distances et de la libéralisation du transport par bus

Contexte et faits: les voyages en autocar entre la Suisse et l'étranger (surtout en direction du sud et de l'est) existent depuis longtemps. En 2013, la libéralisation du trafic intérieur des bus en Allemagne a néanmoins déclenché une véritable explosion des trajets longues distances en bus. Par effet boule de neige, les relations longues distances en bus entre l'Allemagne et les villes suisses connaissent une forte hausse.

A la mi-octobre, l'association des transports routiers Astag a présenté un catalogue d'exigences en vue d'améliorer les conditions cadres pour la branche des autocars privés en Suisse. Principale revendication: les autocars doivent être reconnus comme moyen de transports publics et être traités comme tels. Il faudrait donc autoriser le transport selon l'horaire de passagers entre les villes suisses. L'Astag vise ainsi implicitement une libéralisation du transport par bus en Suisse. Les sociétés de bus longues distances pourraient ainsi non seulement proposer des liaisons entre Zurich et Munich ou Berne et Francfort, mais aussi au sein même de la Suisse.

Aujourd'hui, cela n'est pas possible: en vertu des dispositions de l'ordonnance sur le transport de voyageurs, les nouvelles concessions pour le transport à l'intérieur de la Suisse ne sont octroyées que si elles ne menacent pas le maintien des offres de transports publics existantes, aussi bien celles du chemin de fer que de CarPostal.

Il ne faut néanmoins pas sous-évaluer la situation: en Allemagne, la Deutsche Bahn a perdu le monopole du trafic longues distances début 2013. En 2014, le volume du marché des autocars y est déjà estimé à 160 millions d'euros et devrait passer à 350 millions l'an prochain. A présent, les représentants des intérêts de la branche en Suisse exigent une libéralisation et la fin du monopole des CFF dans le trafic longues distances.

Les transports publics et les bus longues distances ne jouent néanmoins pas à armes égales, les premiers ayant de très nombreuses obligations à tenir:

- Obligation d'assurer le transport et un horaire, c'est-à-dire que les transports publics doivent effectuer les courses même lorsque les clients sont peu nombreux
- Accessibilité des véhicules et des quais aux personnes à mobilité réduite
- Respect des dispositions restrictives de la loi sur la durée du travail

## Position de l'UTP

L'UTP est très critique vis-à-vis de l'évolution dans le domaine des bus longues distances. Une libéralisation complète du transport par bus mettrait en danger l'ensemble des transports publics suisses. En vue des investissements majeurs prévus dans l'infrastructure ferroviaire (tunnel de base du Gothard/Ceneri) et dans du nouveau matériel roulant, elle considère une augmentation du transport de voyageurs par la route sur l'axe nord-sud comme problématique. En outre, un retour des voyageurs du rail sur la route ne correspond pas à la volonté politique. Par ailleurs, le chemin de fer et les bus longues distances ne sont pas placés sur un pied d'égalité vu les nombreuses obligations que le premier doit tenir. Or, si l'on commençait à faire du picorage en ne circulant que lorsque que c'est avantageux et en proposant des prix cassés sur certaines lignes, les transports publics se trouveraient fortement concurrencés. Ceci aurait pour conséquence une diminution de l'occupation, justement durant les heures creuses, ainsi que du taux de couverture des coûts des transports publics – un trou qui devrait alors être comblé par la collectivité à travers une hausse des tarifs ou une nette dégradation de l'offre. Les bus longues distances pourraient donc bien entraîner une détérioration coûteuse de l'ensemble du système de transports publics. Nous attendons maintenant que la Confédération en examine et en évalue les possibles conséquences avant d'octroyer de nouvelles autorisations.

Berne, en novembre 2014