

Genève

BusForFun déploie les navettes d'entreprise dans le Grand Genève

En avril, la société italienne BusForFun Business va déployer deux lignes transfrontalières à destination de la zone industrielle de Plan-les-Ouates d'abord, au départ d'Annecy et de la vallée de l'Arve. L'originalité ? Ce sont des navettes privées dans lesquelles les entreprises achètent un nombre de places, système très simple pour elles et les salariés.

À BusForFun ces jours-ci, les yeux sont braqués sur les Dolomites et les montagnes italiennes. Pas tant parce que l'entreprise a été fondée à Venise, plutôt parce qu'elle est un acteur essentiel des Jeux olympiques d'hiver 2026. « Nous sommes sponsor local et partenaire mobilité, en charge d'une partie des flux » note Yacine Abeka, directeur des partenariats stratégiques. Dans ces régions de montagne ou les transports publics ne sont pas simples, il s'agit de gérer des navettes, à l'arrivée des trains ou des parkings, mais aussi des services plus premium, comme la gestion des invités et de gros sponsors. Un moment important pour la société, passée de 70 collaborateurs à l'ordinaire, à plus de 600 en ce mois de février.

Forcément, le Grenoblois basé à Lausanne a donc un œil lâbas, mais il est aussi bien occupé de ce côté-ci des Alpes. Courant avril, la société italienne va déployer une phase de test de navettes privées dans des grands cars de 50 places sur deux lignes transfron-



La Ziplo concentre une bonne partie des manufactures horlogères de Genève. Photo S.C.

tières. Les deux auront pour destination la zone industrielle de Plan-les-Ouates (Ziplo), où sont rassemblés une grande partie des géants horlogers de Genève. Mais les origines seront différentes, puisque l'une partira de la gare routière d'Annecy avec un arrêt près du centre commercial Carrefour, et l'autre de Cluses en s'arrêtant à Bonneville, avec à chaque fois deux arrivées possibles.

La première à 6 heures, principalement pour les salariés de la production. La deuxième à 8 heures, pour le personnel plus administratif, puisque c'est ainsi que fonctionnent beaucoup d'entreprises de la Ziplo. L'originalité de la démarche ? Plutôt que de cibler les voyageurs individuels, BusForFun Business contractualise avec les employeurs eux-mêmes.

Trois mois de tests

C'est la navette d'entreprise du futur, le modèle traditionnel ayant un peu périclité. Même si à la Ziplo, certains employeurs l'ont maintenu, comme Patek Philippe qui transporte ses salariés. Toutes les sociétés n'ont pas la masse critique pour y arriver, et encore moins les moyens pour cette organisation complexe. Le principe de BusForFun Business repose sur la mutualisation. « Nous contractualisons avec des entreprises, qui achètent des "parties de bus", de seulement quelques places à un bus complet. Comme cela, la responsabilité de la navette ne pèse pas sur une seule. Et après les entreprises sont libres de faire ce qu'elles veulent avec leurs salariés : en Ita-

lie, certains prennent en charge 90 % de l'abonnement pour leur personnel et laissent quelque chose à payer à l'employé dans un principe de responsabilité, d'autres moins selon les plans de mobilité des entreprises. C'est à la carte » poursuit Yacine Abeka, bien aidé par la Centrale de la mobilité de la Ziplo pour la mise en place.

Le risque porte donc sur BusForFun Business, qui doit donc remplir les navettes pour les rentabiliser. « Nous n'avons pas de cars à nous, nous travaillons avec des transporteurs locaux, en l'occurrence une société de La Roche-sur-Foron pour qui le système est intéressant, car nous leur achetons une prestation » continue le même. La société italienne se veut d'ailleurs une société de la tech, et pas de transport. Son savoir-faire commence à se déployer un peu partout, et notamment en Suisse, où la porte d'entrée a été l'italophone Tessin, ce qui est assez naturel.

Ici, les perspectives sont importantes. « Notre phase de tests va durer trois mois, et après nous envisagerons d'autres destinations, comme l'aéroport et les 10 000 salariés de la plateforme, ou la Zimeysa (zone industrielle de Meyrin-Satigny, l'autre gros pôle genevois), et d'autres provenances, notamment le Chablais, ou le Pays de Gex. » Le potentiel est là...

● Sébastien Colson

Plus de renseignements : <https://commuting.busforfun.com/>

Genève • Elon Musk et Donald Trump, les repoussoirs



Les affiches dans les rues de Genève. Photo S.C.

Pas besoin de longs discours quand on peut avoir une belle image. C'est un peu le principe des affiches de votations. Dans celle qui sera proposée aux Suisses le 8 mars sur la baisse de la redevance TV voulue par la droite populiste qui pourrait considérablement affaiblir le service public de l'audiovisuel, le PS genevois qui y est opposé, a dégainé des Américains pour faire campagne. Pas n'importe lesquels puisqu'il s'agit de Donald Trump et Elon Musk, avec le slogan "Affaiblir nos médias, renforcer leurs fake news ? Non". Musk est en effet le propriétaire du réseau social X, et de l'intelligence artificielle Grok, où la désinformation prospère. Si le président américain échoue dans une très grande partie de ce qu'il entreprend, comme en témoigne encore son revers sur les droits de douane, il aura moins réussi cela : servir de repoussoir...

Genève • La France baisse sa dotation au Fonds contre le sida



La lutte contre le sida. Photo J.R.

Si dans les mots, la France défend beaucoup le multilatéralisme et la coopération internationale, dans les faits, c'est moins vrai. Selon une révélation du *Monde*, la France baisserait de 58,6 % sa dotation au Fonds mondial de lutte contre le sida, la tuberculose et le paludisme, à 660 millions d'euros pour la période 2026-2028. Il est vrai que la France était le deuxième contributeur avec 1,596 milliard d'euros pour le cycle 2023-2025. Mais cela va rendre plus difficile les missions de l'institution genevoise, alors que ces maladies font encore 2,5 millions de morts par an.

Un complément pour diminuer le trafic routier

La venue de BusForFun Business est bien accueillie par les autres acteurs de la mobilité, qui ne le voient pas comme une concurrence, mais plutôt comme un complément. La Fondation Modus ou l'office cantonal des Transports ont ainsi prodigué leurs encouragements. Aujourd'hui, près de 660 000 passages aux frontières cantonales sont enregistrés quotidiennement à Genève, la majorité encore en voiture individuelle, même si le tram d'Annemasse ou le Léman Express ont baissé significativement le trafic en certains endroits, comme la

douane de Fossard à Gaillard ou à celle de Thônex-Vallard.

Trams à venir

D'autres infrastructures vont suivre, à commencer par la prolongation du tram d'Annemasse vers Le Perrier dès la rentrée 2026. Celui de Ferney-Voltaire arrivera fin 2028, alors que la date de celui de Saint-Julien-en-Genevois, n'est toujours pas connue, faute aux recours juridiques côté suisse.

Reste que ces transports publics performants et toutes les lignes de bus associées ne sont qu'une partie de la solu-



À Vallard, le trafic a baissé. Photo S.C.

tion. Déjà parce que les frontaliers viennent de plus en plus loin. Des lignes de car express verront le jour dans un laps de temps assez court entre Annecy et Genève en

plus des existantes, mais il y a besoin de tous les ressorts pour absorber les déplacements générés, des transports publics au covoiturage organisé façon Hé Léman !, en passant par l'innovation privée qu'incarne BusForFun. D'autant que les 116 195 frontaliers à Genève seront encore bien plus nombreux demain vu les perspectives démographiques suisses. Une pourtant un peu morose année économique comme 2025, en ayant déjà généré 2100 frontaliers de plus dans le canton du bout du lac...

● S.C.