

Ces lignes routières qui concurrencent la SNCF

Transports | Les nouvelles compagnies de bus affichent une politique offensive face aux dessertes ferroviaires.

Portées par la loi Macron, les compagnies de bus n'ont de cesse d'annoncer l'ouverture de nouvelles lignes. Récemment, "Flixbus" a notamment annoncé l'ouverture d'une d'entre-elle entre Béziers et la capitale. Le transporteur présente sa proposition comme une « alternative aux trajets ferroviaires, assurant que « pour la liaison Clermont-Ferrand/Béziers, nous sommes plus rapides que le TGV... »

Un nouveau pavé dans la mare des écologistes qui ne voient pas le transport routier d'un bon œil. Une attaque frontale, à coup de prix d'appel alléchants, de certaines lignes SNCF qui sont déjà bien souvent sur la sellette. Comme celle de Béziers-Neussargues pour laquelle les défenseurs du rail se battent déjà de longue date : « On est au cœur d'un choix de société, du développement durable, de la Cop 21 », juge Jacky Tello, président du comité pluraliste de défense et de promotion de la ligne Béziers-Neussargues. « Le transport en bus serait cinq fois plus pollués qu'un train électrique, c'est prouvé scientifiquement. » Le militant du rail fustige une « "macronisation" des transports. La direction SNCF et notamment ceux qui ont en charge le développement du TER, veulent remplacer 7 000 liaisons ferroviaires par autant de liaisons autocar et prouver aux conseils régionaux



■ Flixbus a annoncé l'ouverture d'une ligne entre Béziers et la capitale.

PIERRE SALIBA

qu'on est capable de faire moins cher. Mais quel en sera le coût sociétal et environnemental ? », questionne-t-il, à l'heure où le gouvernement français exhorte ses partenaires à honorer leurs engagements pris en matière de réduction d'émission de CO2. Autre cheval de bataille : une concurrence qui serait biaisée. « Les sociétés privées d'autocars ne sont pas soumises au paiement de la redevance que paie le transporteur ferroviaire à SNCF réseaux en charge de l'entretien. Les bus ne paient pas pour emprunter les routes, pourtant fortement dégradées par les camions et la circulation de plus en plus importante d'autocars. C'est le contribuable qui paie ! » Fa-

ce à ces éléments, alors que les cartes ont été rebattues en matière de transport, le comité ne désarme pas pour la sauvegarde de la ligne Béziers-Neussargues. D'autant que le rendez-vous du week-end dernier a reçu le soutien ostensible de nombre de politiques. « C'est toujours compliqué, mais on a le projet de développer le transport ferroviaire, voyageurs et marchandises, par cette ligne. On est porteur de modernité par rapport aux enjeux environnements. » Et pour preuve d'un nécessaire retour vers le rail, il glisse : « Dans les villes, on a détruit les tramways, et maintenant, on les reconstruit... »

JÉRÔME MOUILLOT

Le comité de défense sur des rails positifs

Après un week-end d'actions, menées sur trois sites, (Bédarieux, Millau et Saint-Chély-d'Apcher), Jacky Tello semble aujourd'hui peut-être plus optimiste que jamais. Il assure que « rien n'est perdu pour le Béziers-Neussargues. Plus d'une centaine d'élus ont participé aux rassemblements. » Et pour le président du comité, les lignes sont en train de bouger : « Les élus démocrates font bloc autour de la défense de la ligne avec la population, les usagers

et les cheminots. C'est du jamais vu ! » Un front commun qui, selon lui, serait garant de la pérennité de la desserte ferroviaire car « la position de fermeture de ligne serait politiquement intenable. » Enfin, concernant la situation sur Béziers, « que ce soit pour l'atelier ou les installations, le ferroviaire garde toute sa justification avec le développement du port de Sète, en activité marchandise et avec la ligne Béziers-Neussargues, sans parler de la problématique du train jaune... »



■ Jacky Tello assure que « rien n'est perdu pour le Béziers-Neussargues. »