

Le car, ce n'est pas cher mais il arrive quand il peut



Il devait arriver à 15 h 15, il est arrivé une heure plus tard et il repartira avec une heure et demie de retard... - (Photo NR, Patrice Deschamps)

Ouibus, filiale SNCF, ouvrait hier sa ligne de bus entre Paris et Bordeaux avec arrêt à Tours, et du retard à la clé pour ceux qui venaient de Paris.

Le site Internet de Ouibus annonçait un départ à 15 h 30 pour Poitiers et Bordeaux. A l'heure susdite, point de car Ouibus : il y a juste Bastien qui a pris un billet pour Poitiers : « *Cinq euros, c'est ce qu'il y a de moins cher ! J'ai réservé hier sur Internet.* »

Les minutes passent mais ce qui ne passait pas, c'est le bus... Vers 16 h, Bastien se demande s'il ne va pas prendre le train de 16 h 28 à 11 € : il a réussi à joindre Ouibus où on lui a dit que le bus arriverait « *dans un quart d'heure ou quarante minutes* ». Un quart d'heure plus tard, dans la fourchette basse de l'estimation téléphonique, le grand bus bleu pointe son avant sur le parking des Peupliers, rue Edouard-Vaillant. « *L'A6 et l'A6 bis étaient saturées* », confie le chauffeur.

" Cette gare routière c'est nul "

Cinq personnes descendent du car. Joëlle prend sa valise dans le coffre avant de chercher un arrêt de bus : « *Le bus est parti de Paris à 12 h 15. Je n'ai payé que 5 € mais avec le train, pour 15 €, je ne mets qu'une heure : il n'y a pas photo ! Et puis, cette gare routière, c'est nul...* » C'est aussi l'avis de Patricia qui est descendue du bus pour « *fumer sa clope* ». « *J'ai payé le Paris-Poitiers 19 €, ce qui n'est pas cher. Mais je devais arriver à 16 h 45 à Poitiers, et il est 16 h 20 ! Je retenterai peut-être le bus : pourquoi pas, si on n'a pas d'urgence. Où est-ce qu'on peut boire un café ?* »

Mais il n'y a rien sur ce qu'on appelle pompeusement gare routière qui n'est en fait qu'un parking, même pas aménagé. Il serait judicieux, si ce type de lignes doivent se développer, de faire une vraie gare routière, avec une information des voyageurs.

Sur le trottoir, Patricia apprend de la bouche du chauffeur qu'elle va avoir largement le temps de griller une autre cigarette et même de faire les deux cents mètres qui séparent le bus du café le plus proche : le car est parti depuis 4 heures et le chauffeur doit prendre sa pause légale de 45 minutes... Le bus ne repartira de Tours qu'après 17 h, un quart d'heure après l'heure prévue de son arrivée à Poitiers... Le bus, ce n'est pas cher, mais c'est aléatoire... même si on va à Poitiers.

Aujourd'hui, la compagnie Flixbus débute sa ligne Tours-Forbach : elle dessert Paris (Porte Maillot) pour 9 € et Metz. Départ à 10 h, parking des Peupliers, à Tours.

Les cheminots craignent le pire

02/12/2015



Pour les syndicats cheminots notamment, la SNCF organise sa propre concurrence, ce qui met en danger nombre de lignes TER, entre autres. (Photo archives NR, Hugues Le Guellec)

[Les cheminots craignent le pire](#)

A la veille de l'ouverture de la COP21, **les syndicats CGT cheminots Tours - Saint-Pierre** (Régis Larre), **Convergence services publics** (Patrick Hallinger) et **Indecosa CGT 37** (Pierre Rocher), ainsi que Stéphane Deplobin (**Union départementale CGT**), ont émis, vendredi dernier devant la presse, les plus grandes réserves sur la libéralisation du transport par autocar sur le territoire national.

Concrètement et localement, la liaison routière Paris-Bordeaux (et desservant Tours) par autocar, mise en place par Ouibus, filiale de la SNCF, à compter du 1^{er} décembre 2015, va à l'encontre de la conception de service public.

En organisant sa propre concurrence sur la route, le chemin de fer prépare, à moyen terme, la disparition des lignes TER (transport express régional) et TET (trains d'équilibre du territoire, comme le Corail), redoutent les syndicats. Un non-sens en terme de sécurité et d'écologie.

Si la COP21 consiste en « *une grande opération de communication* », mais ne « *se résume qu'à choisir entre le capitalisme et le climat, ça va être vite fait* », anticipe Régis Larre, de la CGT Cheminots.

Il faut revoir en profondeur la politique tarifaire du rail, prendre en considération les coûts externes du « routier » (accidentologie, usure des infrastructures, pollutions, embouteillages...) payés par le contribuable et qui en font le mode le plus subventionné, considèrent les intervenants.

En n'entretenant pas les voies, en ne renouvelant pas les matériels, en pratiquant des tarifs prohibitifs, en déshumanisant les gares... mais aussi en n'adaptant pas les horaires aux besoins des usagers par exemple, il est facile, ensuite, de supprimer des lignes « jugées » non rentables. L'un des objectifs, sont-ils persuadés, de leur grand patron Guillaume Pepy.

O.B.