

L'important c'est le transport collectif

Le 2 Septembre 2008, intermodalité.com proposait déjà un outil aboutit de comparaison entre divers types de transports collectifs. Cet outil permettait de rendre lisible, les décisions à prendre, dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

| Matériels | Nombre de places | Consommation aux 100 kilomètres | Consommation par siège | Type de carburant | Norme dépollution | Prix du service au kilomètre * |
|---|------------------|---------------------------------|------------------------|-------------------|---|--------------------------------|
|  | 5 | 5 | 1 | GO |  | |
|  | 18 | 12 | 0,7 | GO |  | 1,80 € |
|  | 26 | 18 | 0,7 | GO |  | 1,90 € |
|  | 56 | 28 | 0,5 | GO |  | 2 € |
|  | 82 | 82 | 1 | FUEL Détaxé |  | 18 € |
|  | 150 | 220 | 1,25 | FUEL Détaxé |  | 18 € |
|  | 160 | 200 | 1,25 | FUEL Détaxé |  | 18 € |

* Prix moyen payé par les Régions aux entreprises de transport public de voyageur dont SNCF pour le ferroviaire.

Aujourd'hui, la prise de conscience en faveur du transport collectif permet de développer cet argumentaire avec une pertinence accrue.

Lorsqu'elles assurent les dessertes en zones peu ou moyennement urbanisées, il est important de constater que sur ces secteurs, les voies ferrées sont le plus souvent exploitées en traction diesel.

Plus grave, pour éviter de rénover des installations électriques, les mesures de gestion ont conduit RFF et la SNCF à convaincre les Autorités Organisatrices de Transport Régionales que certaines lignes pourraient voir une desserte par automotrices électriques substituée par des michelines diesel.

Tel est le cas de Pau – Oloron-Sainte-Marie en piémont Pyrénéen.



En corolaire à cette constatation, il est curieux de constater que la France vient d’inventer le concept d’inflation ferroviaire.

• • ● communiqué de presse 01/09/2011

RFF adopte la proposition d'évolution des péages ferroviaires pour 2013

 RFF adopte la proposition d'évolution des péages ferroviaires pour 2013 (PDF, 94.6 ko)

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a approuvé, le 31 août 2011, le projet de tarification de l'infrastructure du réseau ferré national pour l'année 2013 :

° Des tarifs marqués par la hausse significative de l'inflation ferroviaire partiellement répercutée par RFF ;

Cette inflation ferroviaire est particulièrement sensible car les chiffres, de coût au kilomètre du train, avancés par la FNAUT divergent très fortement des prix avancés dans le tableau de 2008.

Conférence de presse du mercredi 12 septembre 2012

En 2010, l'offre TER totale était de 159 millions de trains x km pour un coût de 3,4 milliards €, soit en moyenne 21,6 € par train x km.

Le coût était de 3,4 milliards € et les recettes (compensations comprises) de 1,35 milliard € soit, par différence, une subvention totale d'équilibre de 2,05 milliards €.

La fréquentation du TER était de 12,9 milliards de voyageurs x km (v.km).

Cette inflation ferroviaire fait évoluer de 20% les coûts des trains TER en 4 ans.

Dans ce même temps, les glissements avec ce taux d'actualisation feraient évoluer le prix du kilomètre bus de 2 € le kilomètre à 2.2 €.

De plus, il est important de constater que le système ferroviaire fait appel à la substitution routière pour pallier à ses défaillances. La SNCF, elle-même dispose d'une filiale Kéolis de taille Européenne pour l'exploitation de bus et lance IDbus sur des services routiers à longue distance.

Cela permet de constater que lors de perturbations ferroviaires, le bus est indispensable, mais en outre qu'il n'est jamais entravé pour sa circulation.

Mieux, lors de chutes de neige rendant les chaussées glissantes, la SNCF qui n'est plus à même de faire circuler ses trains, mets des bus affrétés sur la route. Tel est fréquemment le cas entre Ax-les-Thermes et Latour de Carol.

La constatation suivante est encore plus éloquente :

Alors que le bus sait assurer une desserte fine et adaptée aux zones urbanisées et prendre les passagers au plus près de leur domicile, les Conseils Régionaux reconnaissent que les itinéraires ferroviaires sont trop contraints et doivent accepter une approche en véhicules particuliers. La conséquence est l'obligation d'investir lourdement dans des parkings de gare qui accroissent la circulation sur les itinéraires d'accès.

Dès lors, si le bus disposait de vraies structures d'accueil comme en dispose le chemin de fer, il serait très confortable d'attendre le bus et d'offrir une vraie alternative modale au transport individuel.

Enfin si les Autorités Organisatrices rémunéraient les autocaristes avec autant de largesses qu'ils rémunèrent le ferroviaire, nous obtiendrions un confort « grand tourisme » sur les lignes et non l'affectation de bus scolaires pour le trafic inter urbain.



Le choc des images est révélateur entre l'existant et le possible.



Près de dix fois moins cher que de faire rouler un train et trois fois plus sobre qu'un autorail léger



La nouvelle ComfortClass 500
Votre avenir. Votre autocar.

Restera à économiser l'écart kilométrique que les Régions allouent à la SNCF qui serait de près de 19€ par kilomètre et ainsi d'équilibrer les services en modérant en sus les tarifs actuels.

Intermodalite.com, décerne un rond vert aux autocaristes qui dans l'esprit « Grenelle compatible » adoptent des moteurs économes et dépollués aux normes Euro 5 et Euro 6 alors que le matériel SNCF ne s'est encore pas préoccupé sérieusement de ce problème.

Si vous laissez la voiture, c'est que peut être un bus vous aura séduit

