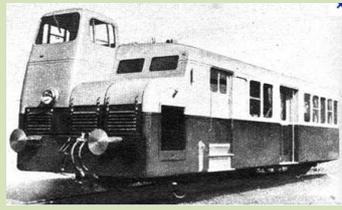


Avancée décisive de l'autocar pour l'environnement



Encore inaperçus, les progrès environnementaux en matière de moteurs thermiques n'ont pas été mis en avant par les défenseurs de l'environnement qui s'arquent sur les vertus du ferroviaire. Le colportage de ces qualités vient d'un manque de discernement des acheteurs qui n'ont pas été sensibilisés à la mise en œuvre de moyens techniques et financiers proportionnés aux dessertes qu'ils conventionnaient. C'est ainsi qu'en France, la SNCF qui a structuré son lobbying a pu convaincre ses clients, autorités organisatrices de transports, de financer l'acquisition de moyens dispendieux pour les finances publiques.

Après avoir acquis des autorails bi-caisses de type X72000 et dont la consommation dépasse les 200 litres de gazole détaxé aux 100 kilomètres, les réflexions faisant fi des expériences existantes ont calibré un autorail dont les propriétés auraient permis de le qualifier d'autobus sur rail. Cependant de lourds dérapages dans le cahier des charges ont abouti à commander 331 exemplaire d'un autorail léger du type X 73500. Outre le prix qui équivaut à plus de trois autobus interurbains pour une capacité sensiblement voisine, il est tributaire du poids ferroviaire de près de 54.5 tonnes et dont le confort demande une énergie embarquée complémentarément à la traction. Sa consommation s'établit à plus de 72 l/100 kilomètres de service commercial.



Pourtant le produit attendu par le marché avait parfaitement été calibré et un bus sur rail a circulé en Bretagne jusqu'à ces dernières années. Bus sur rail qui avait les normes d'exploitation très voisines d'un autobus. Un choix malheureux des autorités organisatrices de transport conseillées exclusivement par la SNCF a certes alimenté la construction ferroviaire Française sans efforts particuliers à produire, mais aujourd'hui, il a complètement décalé le ferroviaire léger du marché réel. Des consommations de carburant de 22 litres aux 100 kilomètres pour des bus de 52 à 65 places ont été annoncées et soulignées sous la norme de dépollution EURO VI. Quand on connaît la souplesse de mise en œuvre d'un autobus au regard d'un autorail qui doit être démarré et reste improductif pendant sa préparation. Autorail qui reste en fonctionnement pendant des arrêts prolongés en gare, il est aisé de comprendre l'avantage du mode routier. Ce qui fige le ferroviaire est le fait que malgré ce fossé technologique, les constructeurs routiers poursuivent leurs évolutions vers de l'hybridation diesel et électrique. Les gestionnaires de services routiers disposent en outre d'une arme très puissante car ils s'emploient à adapter les capacités du véhicule pour des utilisations moins capacitaires qu'un autobus. Le taxi bus couvre déjà le créneau de 1 à 8 voyageurs avec la consommation d'une automobile. Le chemin de fer est bien décroché des marchés ne justifiant plus le haut débit et la fréquence élevée qui est le propre du périurbain autour de métropoles de taille conséquente. Reprendre ces marchés aux Autocars sera très compliqué en période de raréfaction budgétaire où l'efficacité des réponses va prévaloir sur l'image politique et le soutien des institutions à la SNCF. Seule la libéralisation du marché ferroviaire sera à même d'apporter des réponses qui continuent à s'affiner sur les réseaux ferroviaires étrangers.

