

# La réalité tarifaire des déplacements régionaux

## "Es imposible coger el tren si cada trayecto vale 18 euros"

A. M. B. Zaragoza | 13/03/2013 a las 06:00 | 9 Comentarios | A+ A-

La próxima supresión de [trenes regionales](#) planificada por el Ministerio de Fomento golpeará de lleno al servicio en varias localidades de la Comunidad. Aragón tiene un total de 23 estaciones que apenas mueven una media de cinco pasajeros al día, según se desprende de un informe encargado por Fomento. Estas instalaciones se mantendrán con apenas un convoy diario.

Además, la Comunidad aragonesa es, junto a Valencia, la que más estaciones tiene con menos de 365 pasajeros al año. En total son 22, y pronto (antes de concluya el presente año) se quedarán sin servicio, según los planes del Gobierno central.

Este es el caso de La Puebla de Valverde, en Teruel, por donde el [tren](#) apenas pasa dos veces al día (una de ida y otra de vuelta). Para la alcaldesa de la localidad, María Luisa Fuertes, la clave de un uso tan bajo (203 pasajeros a lo largo de 2011) radica en el alto precio y las malas frecuencias y horarios. "¿Cómo va a ser rentable y se va a usar un tren cuyo billete cuesta 18 euros, mientras el autobús que cubre el mismo servicio vale 10 y tiene mejores horarios?", se pregunta.

"Si los precios fueran más bajos, se usaría mucho más. Es imposible cogerlo si cada trayecto vale 18 euros. Ya se ha visto el caso del AVE, que cuando se bajan los precios es cuando realmente se usa", explica la edil. "Además, los horarios no se ajustan a las necesidades de los jóvenes que van a estudiar a Zaragoza o a Valencia, que son quienes más lo usan".

Otro aspecto que lamenta la alcaldesa es que no se pueda compaginar el uso del [tren](#) con el de la bicicleta. "Es increíble las gestiones que se tienen que hacer con varios días de antelación para poder subir la bicicleta, además no se pueden transportar varias a la vez".

### Malestar entre los usuarios

Distintas plataformas y agrupaciones han solicitado un esfuerzo para que se mantenga el servicio, que cohesiona el territorio al unir los pequeños núcleos urbanos con las grandes ciudades. El último ha sido el sindicato CGT en Teruel, que propone que se mejoren los horarios y los trayectos y se baje el precio del billete del tren en la línea de Teruel, en lugar de eliminar servicios.

Además, Comisiones Obreras ha propuesto a distintas organizaciones sindicales, sociales, ecologistas y vecinales un borrador de [manifiesto](#) en apoyo a los trenes de media distancia. La propuesta pretende ser "un texto de consenso para el conjunto de la sociedad aragonesa en defensa de un ferrocarril que vertebraba el territorio, ayuda a reducir la dependencia energética del petróleo y reduce emisiones contaminantes".

Asimismo, señalan que "genera empleo estable y de calidad, presta servicio a todas las capas sociales y al mundo rural, debe mejorar y expandirse justo en la dirección contraria de las políticas que pretende imponer el Ministerio de Fomento".



Le réalisme d'analyse des élus Espagnols devrait être distillé aux responsables des transports des Régions de France afin qu'ils puissent comprendre les arcanes de la tarification TER.

Pour Maria Fuertes, Maire de La Puebla de Valverde dans la province de Teruel : « La clé du niveau aussi bas d'utilisation... réside dans le prix élevé, les fréquences insuffisantes et les mauvais horaires. « Comment le service peut être rentable et comment va-t-on utiliser un train dont le billet coûte 18€, quand un autobus qui effectue le même service coûte 10€ avec un service équivalent et de meilleurs horaires? »

« Si les prix étaient plus bas, le train serait plus utilisé. Il est impossible de le prendre si chaque trajet coûte 18€. On a bien vu le cas de l'AVE (TGV Espagnol) qui est réellement utilisé quand les prix sont bas. De plus les horaires ne sont pas adaptés aux besoins des jeunes qui sont étudiants à Zaragoza ou Valence et qui sont ceux qui utilisent le plus le train ».

Une telle réalité qui sanctionne la divergence des coûts d'exploitation des services TER en autocars et en train ne peut être nivelée par le haut pour protéger les services ferroviaires en décrétant que le choix modal ne soit pas un problème de budget de l'utilisateur, certes, bénéficie d'une personnalisation tarifaire lorsqu'il est abonné et prend un TER de manière régulière. Cependant, pour une autre catégorie d'utilisateurs qui utilisent les transports publics plus ponctuellement et qui n'ont aucune possibilité que de payer le plein tarif, le tarif TER tant pour le mode ferroviaire que pour le mode routier en France est tout aussi dissuasif qu'en Espagne. L'absence de moyen de transport économique est d'autant plus pénalisante que quant on connaît les faiblesses des tarifs ferroviaires Espagnols au regard des tarifs Français, l'indignation relevée dans cet article de presse du Héraldo de Aragon doit doublement interpeller. Cela confirme et sanctionne les choix tarifaires des Régions Françaises en ce qui concerne les TER. Dès lors il semble justifié de ramener très rapidement les tarifs TER à une cohérence modale. Malgré tous les avantages des michelines régionales, tout un pan des usagers a droit à une liberté de déplacement en transports publics qui permettent leurs déplacements quand bien même ils devraient s'accommoder de temps de parcours routiers. Ce concept de personnaliser les tarifs routiers et ferroviaires dispose aujourd'hui d'un observatoire qui pourra juger de sa pertinence sur les lignes de bus nationales.

Départ : TOULOUSE MATABIAU Arrivée : AX LES THERMES  
Distance : 123 km via JEAN DE VERGES  
Type : Aller Simple  
Produit : Tarif Normal  
Confort : 2<sup>de</sup> classe

Dimanches, 13 de març ( ) Bitllet senzill:   
De Barcelona-Sants a Ripoll 7,85 €

Le niveau tarifaire sur une prestation équivalente est de 20.50€ pour un billet TER en France contre moins de 8€ en Espagne (Moins cher que le tarif promo « Tickémouv » de Midi Pyrénées. Ce qui souligne doublement la réflexion à développer par Régions de France.