



## **POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ**

Adresse postale : chez Didier Le Reste,

5 rue Paul Dukas

75012 Paris

Courriel : [convergence.rail@hotmail.fr](mailto:convergence.rail@hotmail.fr)

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

### **Faut-il électrifier les voitures automobiles ou le réseau ferroviaire français ?**

#### ***Modes de traction et report modal : posons les bonnes questions !***

Les politiques et discours dominants semblent frappés de schizophrénie en matière de mobilité électrique : présentée comme une panacée à généraliser pour les voitures automobiles, elle semble totalement oubliée pour les chemins de fer, alors qu'il s'agit d'un mode de traction parfaitement au point techniquement et éprouvé depuis des décennies pour les trains, à l'inverse de l'automobile. De fait, près de la moitié du réseau ferré français demeure non électrifié, et aucun programme d'électrification - y compris sur de grandes axes (tels Bordeaux-Nantes, dont une longue section non électrifiée vient de connaître pourtant une interruption totale pour d'importants travaux de réfection) - n'est prévu. Pire, le réseau connaît même des « désélectrifications », comme sur la ligne Montréjeau-Luchon, fermée au trafic en 2014, dont la réouverture est prévue, mais dont la caténaire a été déposée.

#### ***Le mode de traction : une question secondaire par rapport à celle du mode de transport***

En matière ferroviaire, la politique gouvernementale se focalise avant tout sur le coût financier : l'électrification du réseau est écartée car trop chère. *Pour le transport routier, en revanche, le coût considérable des subventions aux véhicules électriques ou de l'installation de bornes de recharge ne semble pas un problème pour nos dirigeants, coût qui serait justifié par de nobles motifs écologiques.* En réalité, comme nous l'avons déjà analysé dans notre brochure « Préservons la planète ! Réinventons le service public ferroviaire ! », et comme nous le reverrons plus loin, l'intérêt écologique de l'électrification du parc automobile est des plus incertains... et les politiques publiques n'examinent pas la question de l'électrification du réseau ferré à l'aune de ses bienfaits écologiques !

Cette contradiction patente en matière d'électrification cache mal un *choix politique*, celui de favoriser obstinément le transport routier (on pourrait aussi parler du transport aérien, pour lequel la possibilité de la traction électrique est à l'étude mais encore à l'état de prototype), **la question du choix du mode de traction étant bien commode pour éluder de celle du choix du mode de transport.**

Rappelons les principales raisons rendant le transport ferroviaire bien plus sûr, confortable, économe en énergie et en espace que le transport routier :

- il s'agit d'un mode guidé ;

- la surface de contact rail-roue de train, bien plus faible que celle entre une route et une roue d'automobile, engendre beaucoup moins de pertes d'énergie par échauffement ;
- les trains peuvent être beaucoup plus longs et capacitaires que des véhicules routiers.

**Aucune de ces raisons n'a à voir avec le mode de traction.** Il s'agit de caractéristiques intrinsèques aux modes de locomotion ferré et routier, indépendantes du type de motorisation. Ces mêmes raisons font que le train est bien plus adapté au transport collectif que le transport routier.

### ***La traction électrique, une technique à généraliser... pour les chemins de fer***

Pour autant, les moteurs à explosion présentent d'incontestables inconvénients comparés aux moteurs électriques : bien plus bruyants, ils concentrent la pollution atmosphérique dans les zones les plus densément peuplées. Les moteurs électriques offrent également de bien meilleures accélérations. L'utilisation à grande échelle de la traction électrique montre depuis plusieurs décennies sa pertinence pour les chemins de fer et **ne demande qu'à être généralisée** : outre les avantages précités, elle permettrait une *homogénéisation du matériel roulant* et donc une meilleure utilisation de celui-ci. À l'inverse du démembrement du réseau ferré promu par les contre-réformes euro-libérales successives, nous réclamons le retour à un réseau unifié avec un opérateur national unique, la SNCF. Les libéraux pourfendeurs du service public soi-disant ruineux et peu efficace seraient bien inspirés de réfléchir aux aberrations et coûts parasites engendrés par la multiplicité des opérateurs, les appels d'offres et la segmentation des activités. **Plutôt que de multiplier les pseudo-innovations techniques dédiées à quelques lignes, investissons de façon massive et durable pour un réseau national entièrement électrifié et moderne**, ce qui permettra à terme des économies d'échelle et une utilisation optimale du parc ferroviaire, en plus d'en améliorer la performance !

En revanche, l'électrification massive du parc automobile ne présenterait pas les mêmes avantages, vu qu'il s'agit d'un transport essentiellement individuel et non guidé. Les problèmes posés par la construction de batteries appropriées, puis par leur déconstruction en fin de vie, ne possèdent pas de solution satisfaisante à l'échelle de dizaines de millions de véhicules. **Il n'est pas démontré que les voitures électriques consomment moins d'énergie durant tout leur cycle de vie que les voitures thermiques ; il est en revanche très clair que leur bilan énergétique est bien plus mauvais que celui du train, même diesel.** Électrifier une part importante du parc automobile suppose obligatoirement des subventions publiques considérables nouvelles en faveur de la voiture, confinant à un scandale écologique et social. En réalité, **le maintien du soutien résolu au tout-routier est inavouable et indéfendable du point de vue de l'intérêt général, la voiture électrique constitue le déguisement « vert » que les groupes de pression de l'automobile et les politiques qui leur obéissent lui ont trouvé.** Nous ne cesserons de dénoncer cette manipulation.

### ***D'autres diversions techniques à déjouer***

Ce qui précède vaut également pour d'autres innovations techniques dans les transports, à commencer par la traction à hydrogène. La vocation de sa promotion pour la route est la même que pour la traction électrique : tenter de rendre plus acceptable la priorité absolue accordée par nos gouvernants à ce mode de transport. Le problème de la consommation d'énergie pour la fabrication d'hydrogène fait qu'on ne peut attendre de cette technologie aucun miracle rendant les voitures « propres », comme pour les voitures

électriques. En matière ferroviaire, la promotion du train à hydrogène pour quelques « petites » lignes joue le même rôle que le refus de poursuivre l'électrification du réseau : il s'agit de proposer des « solutions » au rabais à des problèmes créés de toutes pièces par les politiques anti-ferroviaires qui ont laissé le réseau se dégrader. Moins puissante que la traction électrique, la traction à hydrogène (pour laquelle il n'existe pas d'expérience à grande échelle comme pour la traction électrique) peut laisser sceptique quant à son efficacité pour de nombreuses « petites » lignes, dont beaucoup sont situées dans des zones montagneuses aux fortes rampes. **De plus, en pérennisant voire étendant un réseau non électrifié, la promotion du train à hydrogène marginalise voire condamne les trains de marchandises.** Enfin, elle présente toujours le travers de morceler davantage le réseau avec des exploitations incompatibles d'une ligne à l'autre.

Nous pourrions aussi parler des *soi-disant* « biocarburants », en réalité des **agrocarburants** utilisant des cultures alimentaires à la fin de combustion dans un moteur thermique (avec un bien piètre rendement énergétique global), alors que la faim persiste dans le monde à un niveau inquiétant et que la destruction ou la dégradation d'espaces naturels par l'agriculture intensive constitue un problème écologique majeur. Si ce scandale commence à être connu pour les véhicules automobiles, au point que la promotion officielle de ces carburants *faussement* écologiques, forte au tout début de ce siècle, connaît un ralentissement, la région Normandie n'en a pas moins récemment envisagé de faire rouler des trains au colza, comme l'ont dénoncé la CNR et son collectif sud-normand (voir [ce communiqué](#)). **Le mot d'ordre des zéloteurs honteux de la politique anti-ferroviaire serait-il : tout sauf l'électricité ?**

Les projets dangereux de « trains légers » (tels *taxirail*) pour les « petites lignes », présentés comme une solution pour les « sauver », consacrent en réalité un train au rabais, à vitesse réduite et faible débit, qui semblent davantage conçus pour faire préférer la route (dont ils présentent de nombreux inconvénients, mais pas les avantages) et entériner la déliquescence du réseau ferré, au lieu d'investir pour le remettre à niveau et de permettre d'y faire circuler partout des trains lourds, avec une signalisation moderne, à vitesse aussi élevée que le profil de la ligne le permet.

Signalons enfin, de façon non exclusive d'autres questions techniques utilisées en guise de diversion à la priorité résolue donnée à la route et à l'aviation au détriment du seul transport motorisé écologique, le train, la question de la *conduite autonome*. Celle-ci est déjà effective pour certains transports collectifs ferrés évoluant à vitesse faible en milieu fermé, les métros automatiques. Elle fait également l'objet d'expérimentations plus ou moins avancées pour les autres types de trains ainsi que les véhicules automobiles. Le caractère guidé du transport ferroviaire le rend structurellement plus facile à adapter à la conduite autonome, mais cette dernière est-elle souhaitable ? Lors de la conception du TGV, la SNCF avait fait le sage choix *d'écarter la conduite **totale**ment automatique*, bien que tout à fait possible techniquement dès cette époque *en situation normale*, la conduite humaine restant indispensable pour les situations perturbées. Malgré les progrès techniques, **est-il vraiment souhaitable d'investir dans des technologies de pointe pour déshumaniser encore davantage les trains, plutôt que d'embaucher du personnel dans tous les types d'emplois ferroviaires** comme nous ne cessons de le réclamer ? Les automatismes (boucles de rattrapage) existent déjà pour garantir un niveau de sécurité extrêmement élevé et corriger la plupart des erreurs humaines, et *si la sécurité ferroviaire peut être améliorée, c'est avant tout en entretenant davantage le réseau et en formant davantage les agents* plutôt qu'en favorisant le « low cost » à tout va. La recherche sur les trains autonomes n'aurait-elle donc pas plutôt pour objectif d'affaiblir encore la famille cheminote déjà éprouvée par les saignées dans ses effectifs et la concurrence interne et externe imposée par les diktats libéraux de l'Union Européenne et

des gouvernements successifs ? De rendre le droit de grève de plus en plus inoffensif pour les employeurs ferroviaires, leur laissant les mains libres, État en tête, pour finalement atrophier encore plus le réseau et les services, vu qu'un train, même autonome, coûtera souvent encore trop cher pour les thuriféraires du tout-routier et de la rentabilité capitaliste à court terme ?

En ce qui concerne la route, la traction autonome interroge sur la sécurité : censée d'après ses promoteurs l'améliorer à terme, quid des périodes de rodage où piétons et cyclistes, qui, espérons-le, ne seront jamais sommés de se déplacer selon les injonctions de logiciels, devront s'adapter à des véhicules qui ne sont plus commandés par un conducteur ? Quelles garanties en cas d'attaque malveillante sur les systèmes de conduite ? De plus, l'adaptation des véhicules *mais aussi des routes* à de tels engins nécessiterait des subventions publiques massives qui iraient bien mieux financer les transports collectifs...

### ***L'organisation des transports ressort-elle principalement de la technique ou de la politique ?***

Au final, il apparaît clairement que les progrès techniques, réels ou supposés, passés, actuels ou futurs, servent avant tout à éluder la question du report modal. Pour donner l'impression de laisser un choix et de se soucier d'écologie, le gouvernement pose la question : *voiture thermique ou voiture électrique*, mais il s'agit toujours de voiture automobile individuelle, car il refuse de laisser à nos concitoyens le choix de développer bien plus largement le transport collectif et notamment le mode le plus adapté à celui-ci et le plus écologique, le chemin de fer. Les progrès techniques sont indispensables pour améliorer tous les moyens de transports, mais ils ne rendront jamais la voiture automobile individuelle préférable sur les plans social, économique et environnemental que le train en tant que mode de locomotion dominant et structurant. Nous dénonçons cette manipulation et **exigeons une politique de transport planifiant sur les court, moyen et long termes un report modal massif en faveur du rail, tant pour les voyageurs que les marchandises, dans le cadre d'un service public national unifié, réhumanisé, avec un réseau modernisé et électrifié.**