

# La réindustrialisation de la France passera par le ferroviaire

**Nous, étudiants et diplômés en ingénierie ferroviaire, sommes convaincus du potentiel industriel et écologique du ferroviaire en France. Nous exhortons les pouvoirs publics à soutenir fermement les solutions durables et crédibles apportées par le chemin de fer.**

15 ans après le record de vitesse sur rail, l'excellence ferroviaire française doit renouer avec le succès, faire du train la clé de voûte des mobilités et le fleuron industriel national.

Le secteur automobile s'oriente aujourd'hui vers l'électrification massive du parc mais ceci remet en question le modèle du véhicule individuel au vu des nombreuses ressources nécessaires à la production d'une voiture électrique. Le train demeure donc le meilleur transport de masse faiblement carboné (voyageurs et fret) à condition d'allouer les moyens nécessaires à son développement.

Les pistes d'innovations sont nombreuses, crédibles, à la hauteur des enjeux écologiques et énergétiques et permettront de transformer profondément le système ferroviaire, à toutes les échelles.

## **Penser l'infrastructure**

Investir dans la régénération des voies est désormais vital et doit s'accompagner d'une politique de modernisation des installations, notamment des postes d'aiguillages au nombre de 2200 aujourd'hui, dont certains sont centenaires. Ces travaux permettraient de gagner en performance en réduisant le nombre d'unités à seulement 16 postes centralisées<sup>1</sup>.

La France peut compter sur de nombreuses innovations dans le domaine de la voie comme la pose de rails produits dans des fourneaux électriques à partir d'acier recyclé, baissant les émissions de CO2 de cette production de 60%<sup>2</sup>, ou encore la conception d'armements caténaires plus légers, plus rapides à installer et universels.

Enfin, le déploiement de l'ERTMS (European Railway Traffic Management System), le système de signalisation européen, doit devenir une priorité pour d'abord désaturer les axes les plus fréquentés, puis initier la création de nouvelles liaisons transfrontalières, avec le développement des trains de nuit et le raccordement au réseau européen à grande vitesse, qui viendront directement concurrencer le transport aérien.

## **Petites lignes, gros potentiel**

Les lignes de dessertes fines du territoire pâtissent aujourd'hui d'une infrastructure lourde et inadaptée à leur faible trafic. Leur sauvegarde nécessitera des innovations de rupture : des trains légers circulant sur une infrastructure allégée nécessitant moins d'entretien, des trains à batteries, aux biocarburants ou à l'hydrogène permettant de se passer d'une électrification coûteuse.

Considérées comme des gouffres financiers notoires, ces lignes ont pourtant un potentiel encore inexploité : combiner les technologies de trains légers avec le concept du transport mixte fret/voyageurs approvisionnerait en biens de consommation les dessertes les plus enclavées au meilleur coût.

De telles initiatives ont fait leurs preuves lors de la tempête Alex, qui isola les villages de montagne alors uniquement accessibles par le fer, où un train régional fut réaménagé en convoi fret pour ravitailler les habitants<sup>3</sup>.

## **Pour un fret compétitif et moderne**

De plus gros investissements sont attendus pour renforcer les connectivités entre les localités et leurs zones d'activités en particulier pour accroître le trafic de marchandises.

D'une part, les électrifications de corridors stratégiques densifieront le trafic fret en augmentant les capacités disponibles, facilitant la traversée du pays au plus grand nombre de convois et alimentant les pôles d'échanges.

D'autre part, un accompagnement de l'Etat et du gestionnaire d'infrastructures dans la construction et la modernisation des Installations Terminales Embranchées amélioreront la compétitivité du fret ferroviaire et donneront aux entreprises les moyens de décarboner leurs activités en privilégiant le train et le transport combiné.

### **Décarbonation et réussite industrielle**

Le développement d'infrastructures routières démesurées et de projets aériens d'un autre temps doit cesser au profit des solutions de transports les moins carbonées.

Le futur du ferroviaire ne sera possible que si celui-ci s'inscrit dans un véritable projet d'aménagement du territoire, qui découle d'une vision systémique inhérente au chemin de fer.

Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF, demande 100 milliards d'euros sur 15 ans pour notre réseau. Carole Delga, présidente de la Région Occitanie, réclame la même somme pour les 10 prochaines années. Les Régions de France exigent même l'établissement d'un « New Deal Ferroviaire ». Mais qu'attendons-nous ?

Charles de Freycinet, alors ministre des Travaux Publics, entreprit en 1879 le défi de relier chaque sous-préfecture française par le rail, parachevant ainsi la tardive Révolution Industrielle du pays.

Alors nous aussi, soyons ambitieux. L'urgence climatique nous oblige et la France doit entamer sa Nouvelle Révolution Industrielle et Écologique. Faisons de la sobriété énergétique du train une force pour notre industrie et la résilience de notre économie face aux défis de transition.

Sources :

<sup>1</sup> : Audition de Bernard Roman, président de l'ART, au Sénat  
(<https://www.youtube.com/watch?v=9vLQUGVvYqw>) (00 :06)

<sup>2</sup> : Article SNCF Réseau 2021 (<https://www.sncf.com/fr/reseau-expertises/reseau-ferroviaire/sncf-reseau/rails-verts-arrivent-sur-nos-voies>)

<sup>3</sup> : Article France Info 2020 ([https://www.francetvinfo.fr/meteo/tempete/tempete-alex/tempete-alex-un-ter-pour-approvisionnerlessinistres-de-la-roya\\_4133183.html](https://www.francetvinfo.fr/meteo/tempete/tempete-alex/tempete-alex-un-ter-pour-approvisionnerlessinistres-de-la-roya_4133183.html))