

LE FER CONTRE LE CARBONE. DOUBLER LA PLACE DU TRAIN POUR UNE VRAIE TRANSITION CLIMATIQUE

Jean-Pierre Farandou

10/02/2022

Le ferroviaire peut-il et doit-il jouer un rôle essentiel dans la décarbonation de la mobilité et dans l'atteinte de l'objectif central pris par la France du Zéro émission nette (ZEN) en 2050 ? Jean-Pierre Farandou, président de la SNCF, propose de doubler la part du rail, permettant ainsi de tenir les engagements de l'accord de Paris tout en favorisant ce secteur innovant, créateur d'emploi et d'excellence industrielle française.

La contribution en quatre questions

Pourquoi ? Le mode ferroviaire est une solution pour relever le défi climatique

- Parce qu'il y a urgence

Le ferroviaire est indispensable dans la transition énergétique : c'est un mode de transport économe en énergie, en CO₂ et en emprise au sol qui désature les villes et réduit le coût énergétique.

- Parce que les transports constituent le premier poste d'émissions de gaz à effet de serre

Le rail est le seul mode de déplacement alternatif propre immédiatement disponible tant pour les voyages de proximité que de moyenne distance, pour les personnes que pour le fret.

Quoi ? Objectif : en 2030 avoir doublé la part modale du fret et augmenté très fortement le volume de voyageurs transportés pour réussir le X2 durant la décennie 2030

Les transports sont le premier poste d'émission de GES de l'activité humaine. Pour les réduire, il faut d'une part verdir les modes de polluants à long terme, de l'autre organiser un transfert massif des modes de transport polluants vers les non ou peu polluants dans l'immédiat.

Le seul report de 10% de la part modale de fret et voyageurs de la route au rail remplirait 22% à 33% de l'objectif de décarbonation des transports de la France.

Comment ? Agir à la fois sur les infrastructures et sur les services

- Les infrastructures

Le développement

Il s'agit pour les voyageurs de construction de lignes pour décongestionner les centres régionaux et de déployer de trains légers pour la desserte fine du territoire. Il faut par ailleurs améliorer l'adaptation capacitaire du fret, contourner les nœuds ferroviaires et développer l'accès au réseau.

La modernisation

Il paraît nécessaire d'investir dans la modernisation et la digitalisation du réseau pour augmenter les volumes en généralisant les commandes centralisées du réseau et en équipant les lignes ERTMS.

- Les services

Pour inciter à prendre le train, il faut agir sur les prix et l'amélioration du service client, relancer le fret multimodal et wagon isolé, encourager le changement de comportements des ménages, faciliter les transports intermodaux des voyageurs.

- L'invention d'une nouvelle gouvernance

Ce programme doit s'appuyer sur l'agence de financement des infrastructures de transport de France, à défaut d'une nouvelle agence, et associer les collectivités territoriales.

Combien ? Investissement et retour sur investissement

- Un plan d'investissement massif

À l'image des 86 milliards d'euros sur dix ans de l'Allemagne, ce doublement du trafic nécessite un programme pluriannuel d'investissement avec de la visibilité et des financements dédiés pour que la filière industrielle investisse en équipements et en ressources humaines.

- Les retours sur investissement

Le premier retour sur investissement est environnemental. Ces investissements doivent aussi affirmer le leadership du ferroviaire français, favoriser l'innovation sur le ferroviaire de demain amorcée avec PIA4 et créer des emplois dans la filière industrielle, ferroviaire et du BTP.