

Communiqué du 13 avril 2026

Electrification des transports : le ferroviaire ne doit pas être oublié

Le choc pétrolier actuel suscite de nombreuses réactions et légitimes inquiétudes pour l'ensemble des citoyens, comme pour les acteurs économiques. Il ne faut toutefois pas oublier que cette hausse succède à une forte baisse en 2025 et que le coût du carburant rapporté au SMIC n'a cessé de diminuer depuis 1974.

Un choc pétrolier qui appelle des réponses ciblées et responsables

La Fnaut soutient le choix du gouvernement de **limiter les aides publiques** à des secteurs très ciblés et à des montants modérés. La grave erreur de la ristourne carburant de 2022, **16 Md€** d'argent public dépensé sans aucun effet sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, ne doit pas être réitérée.

Le gouvernement indique s'être « *engagé à utiliser les recettes fiscales supplémentaires dégagées par la hausse des prix des carburants pour financer la **décarbonation** de l'économie* » (Le Monde, 3 avril 2026). Cet engagement est là encore positif, à condition qu'il ne soit pas un leurre.

L'électrification du ferroviaire ne doit pas être oubliée

Le réseau est électrifié aujourd'hui à environ 60%. De nombreuses lignes à forte circulation et à fort potentiel mériteraient également d'être électrifiées, que ce soit par la pose de caténaires ou par biberonnage.

Dans le groupe de travail sur l'électrification des transports organisé par les Ministres des Transports et de la Transition écologique, nous avons établi une liste de lignes ferroviaires dont l'électrification mériterait d'être étudiée.

La Fnaut demande donc que l'État et SNCF Réseau lancent dès aujourd'hui une étude pour qualifier les lignes à électrifier au plus vite.

Des subventions massives pour la longue distance ne sont pas pertinentes aujourd'hui.

L'électrification de la route pour la longue distance, que ce soit pour les marchandises et les voyageurs n'est pas viable économiquement à court et à moyen terme. Des subventions massives à hauteur de 100 000 € par poids lourd comme le Premier Ministre l'a évoqué ne doivent pas être la priorité.

La priorité pour la longue distance doit être donnée au ferroviaire. Rappelons que le gouvernement s'était engagé à doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030.

L'électrification de la route doit être subventionnée là où elle est pertinente

L'aide à l'électrification des dépôts, que ce soit pour les bus ou les camions de desserte locale apportera non seulement une moindre dépendance énergétique mais contribuera également à diminuer les nuisances et la pollution dans les zones densément peuplées.

Par ailleurs l'aide à l'électrification des territoires ruraux et des parkings relais en entrée des agglomérations ne saurait être oubliée.

La décarbonation des mobilités doit commencer par le transfert modal aussi large et raisonnable que possible de la route vers le rail.