

Communiqué du 3 juillet 2026

Électrification des mobilités : priorité au ferroviaire

Fin avril, le gouvernement a présenté un vaste [plan d'électrification des usages](#), notamment pour les transports, qui restent le premier poste de consommation d'énergie fossile en France. Mais ce plan se limite à l'électrification des transports routiers, notamment les voitures individuelles (qui font déjà l'objet de confortables subventions publiques) et les camions.

Lors de deux auditions pour la commission des finances et la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire pour le projet de loi cadre relatif au développement des transports, la FNAUT a rappelé sa demande d'électrification du rail. Ce projet de loi rajoute des dispositions pour faciliter l'électrification de la route, mais rien n'est prévu pour l'électrification du ferroviaire alors que 60% du réseau français n'est pas électrifié.

La FNAUT a demandé le rajout d'un amendement à ce projet de loi pour que l'État et SNCF Réseau lancent une étude pour qualifier les lignes à électrifier au plus vite.

La mobilité ferroviaire peut dès maintenant être entièrement électrifiée

L'électrification des poids lourds, si elle est indispensable pour les courtes distances, est bien plus problématique pour les longs trajets, car les poids-lourds sont par nature gros consommateurs d'énergie (6 fois plus que le train) et nécessiteraient donc d'énormes batteries et des puissantes infrastructures de recharge. Les subventions publiques prévues à ce sujet risquent fort d'être dépensées en pure perte.

Or le transport longue distance électrifié existe déjà et est immédiatement disponible, c'est le fret ferroviaire. Une des premières mesures de ce plan d'électrification devrait donc être de transférer le trafic longue distance des camions vers les trains¹.

En outre le réseau ferroviaire n'est pas encore complètement électrifié. Il reste beaucoup de lignes importantes dont l'électrification serait très pertinente.

Enfin, « **des îlots électrifiés** », une solution efficace et peu coûteuse qui se développe en Allemagne, seraient nécessaires pour recharger les TER à batteries pour les lignes secondaires : il s'agit de voies électrifiées en gare ou sur quelques kilomètres, permettant de reconstituer l'autonomie des trains à batteries (actuellement 80 km).

L'hydrogène peu pertinent pour le ferroviaire

Une conversion à l'**hydrogène, parfois envisagée pour les lignes non électrifiées, serait une erreur**² : il faut le triple d'électricité pour faire rouler un train à l'hydrogène (mauvais rendement électrolyse – pile à combustible) plutôt que directement par caténaires. Ces projets de trains à hydrogène sont même quasiment tous abandonnés au niveau européen.

Certes une électrification a un coût, de l'ordre de trois millions d'euros du kilomètre. Mais c'est un investissement qui permet le fonctionnement le plus performant sur le long terme.

Contact presse : Nina Soto, chargée de communication et relations presse Fnaut - 07 67 78 06 24

¹ Cf. notre communiqué de presse du 13 avril 2026 : <https://www.fnaut.fr/electrification-des-transports-le-ferroviaire-ne-doit-pas-etre-oublie/>

² Cf. notre position sur l'Hydrogène : <https://www.fnaut.fr/uploads/2023/01/Fiche-argumentaire-Fnaut-Hydrogene-v2-definitif.pdf>