

**Sujet :** Train hydrogène

**De :** René Tronche <rtronche@icloud.com>

**Date :** 25/11/2019 à 16:29

**Pour :** artisan@add21.fr

## « Le train est sur les bons rails »

---

Le train à hydrogène en France, « c'est sur les rails et bien lancé » affirme Benoît Simian, député LREM de Gironde, auteur d'un rapport sur « le verdissement du parc ferroviaire ».

***Pourquoi l'hydrogène s'est-il imposé à vous comme une alternative pour le train ?*** Un train sur cinq circule au diesel en France et le renouvellement de la flotte est un enjeu crucial des dix prochaines années. Faire circuler un train à hydrogène avant 2022 figure dans la feuille de route fixée par le président de la République. J'avais assisté à la première mondiale par le français Alstom sur une petite ligne en Basse-Saxe. Notre pays à l'époque, par manque d'écho politique, avait laissé une feuille vide et son fleuron national déployer le sujet en Allemagne. Cet automne, la SNCF a commandé quinze TER à Alstom et quatre régions se sont engagées sur cette voie de l'hydrogène.

***Hydrogène vert ou hydrogène gris ?*** L'hydrogène gris, c'est de l'économie circulaire, du CO2 qui de toute façon est émis, que l'on capture et que l'on valorise. L'hydrogène gris est dix fois moins cher que l'hydrogène vert issu des énergies renouvelables. Pour amorcer une filière, ce n'est pas stupide. Sur le plan des infrastructures, l'hydrogène est incontestablement la solution la plus économique. Par rapport à l'investissement sur une caténaire, c'est quatre fois moins cher. Un train à hydrogène, cela coûte 10 millions. Avec quatre trains, vous avez votre autonomie sur une ligne comme Bordeaux/Soulac-sur-Mer. Pour le même prix (45 millions), on a une électrification mais sans le matériel roulant.

***En résumé, moins cher que l'électrification et plus propre que le diesel.*** L'hydrogène s'aligne sur l'objectif de baisse des émissions de CO2.

Dans les campagnes, notamment avec les trains qui traversent les parcs naturels régionaux. Et dans les zones urbaines pour réduire la pollution et les impacts sur la santé.

***Cela peut-il être une aubaine pour les petites lignes menacées ?*** C'est une bouffée d'oxygène pour nos dessertes fines du territoire. Le rapport Philizot sur le sujet nous dit que nous avons besoin de dégager 700 millions d'euros de plus par an pour entretenir les petites lignes. Cette technologie de l'hydrogène nous permet de faire baisser la facture du réseau. Je crois qu'il faut arrêter de raisonner avec les vieux standards où on mettait des gros trains partout. Sur ces petites lignes, on peut rouler avec des matériels plus légers, « zéro émission ».

***Pourquoi le train a-t-il pris une longueur d'avance ?*** L'hydrogène a encore plus de sens sur les transports dits lourds, les bateaux, les trains, car en termes de propulsion, on a du répondant. Mais d'ici les JO de 2024, Paris comptera 3.000 voitures à hydrogène. La technologie est à maturité. Elle marche.

**600**

Le nombre de kilomètres d'autonomie d'un train TER roulant à l'hydrogène, à raison de 140 km/h.

**4**

Le nombre de régions qui ont commandé des trains à hydrogène : 3 pour Occitanie, 3 pour Auvergne-Rhône-Alpes, 5 pour Grand-Est, 3 pour Bourgogne-Franche-Comté.

**2022**

L'échéance pour la mise en circulation.

Envoyé de mon iPad