

## TGV du futur: "La vitesse n'est pas forcément un besoin réel"

Par [Laurent Martinet](#), publié le 06/06/2014 à 18:18, mis à jour à 18:27

Le TGV du futur doit coûter 30% moins cher que son prédécesseur à la SNCF. Cela suffira-t-il à assurer sa rentabilité? Marc Fresso, auteur de *Faillite à Grande Vitesse*, répond aux questions de Lexpansion.com.

**LE TGV DU FUTUR DOIT COÛTER 30% MOINS CHER QUE SON PRÉDÉCESSEUR À LA SNCF. CELA SUFFIRA-T-IL À ASSURER SA RENTABILITÉ? MARC FRESSOZ, AUTEUR DE *FAILLITE À GRANDE VITESSE*, RÉPOND AUX QUESTIONS DE LEXPANSION.COM.**

Guillaume Pepy a présenté devant l'Assemblée nationale le TGV du futur, qui doit être mis en service en 2018. "[Le cahier des charges a fondamentalement changé](#)", a annoncé le président de la SNCF. Et pour cause, les TGV qui circulent actuellement rapportent de moins en moins à la SNCF et lui coûtent de plus en plus cher en péages à RFF. Le nouveau TGV, a expliqué Guillaume Pepy, sera 30% moins cher que son prédécesseur, avec plus de places par rames, "sans diminuer le confort du voyageur". Dans l'objectif de proposer aux clients de la SNCF des prix plus bas, alors que le covoiturage et le low-cost aérien ont vidé les voitures. Cela sera-t-il suffisant pour assurer un modèle économique au TGV? Marc Fresso, auteur de *Faillite à Grande Vitesse* (Le Cherche Midi, 2011), répond aux questions de Lexpansion.com.

### Pourquoi le TGV n'est plus intéressant pour la SNCF?

Depuis sa création, le TGV sert essentiellement à faire tourner les chaînes d'[Alstom](#). Le marché international, qui devait prendre le relais de la SNCF, n'a jamais décollé, à part en Espagne et en Corée. Du coup, l'Etat a toujours poussé la SNCF à commander plus de rames. Elle en a maintenant trop, et elle n'arrive plus à les remplir. Alors que le TGV était sa vache à lait, ses marges s'érodent, et ne lui permettent plus d'investir. Le TGV ne peut plus payer son propre renouvellement. Pourtant, quatre lignes LGV vont entrer en service dans les prochaines années. Avec les pertes du fret qui s'ajoutent, le tout-TGV met la SNCF en danger.

### Le TGV du futur répond-il à cette problématique?

Le TGV du futur, c'est toujours Alstom. Mais Alstom et la SNCF n'ont pas la même vision du cahier des charges. Alstom aimerait aller encore plus vite, alors que la SNCF privilégie maintenant la capacité des rames. Il faut savoir que la très grande vitesse coûte cher en électricité et en usure des voies. Sur la ligne Est, où le TGV circule à 320km/heure, l'usure des voies est nettement plus importante que sur les lignes où il ne circule qu'à 300 km/heure. Cela entraîne une augmentation des péages payés à RFF pour l'entretien des voies, et une rentabilité en berne.

### Cela veut dire que le TGV du futur ne doit pas être un TGV?

La vitesse n'est pas forcément un besoin réel. Les passagers demandent du confort et de la régularité. La SNCF cherche maintenant à investir sur les lignes classiques. Entre le Corail, qui circule à 160 km/heure, et le TGV, qui circule à 300, il n'y a rien. Or il y a un besoin de trains qui circulent à 200 km/heure sur des lignes classiques. C'est de ce côté que la SNCF est probablement en train de tirer le cahier des charges. Et de toutes façons, il faut attendre de savoir quel sera le destin d'Alstom pour savoir à quoi ressemblera le TGV du futur. [En cas de mariage avec Siemens](#), qui a les mêmes produits, il y aura des choix à faire dans la gamme.