

## *La « vieille » SNCF investit dans la jeune Hyperloop et son train ultrarapide*

La SNCF a participé à la deuxième levée de fond organisé par la jeune société californienne Hyperloop Technologies, d'un montant total de 80 millions de dollars (70,2 millions d'euros). Sur une idée d'Elon Musk, le président fondateur de Tesla Motors, constructeur de voitures électriques haut de gamme, Hyperloop Technologies veut construire un train ultrarapide : plus de 1 100 km/h. Pour cela, il devrait circuler à l'intérieur d'un tube vide d'air pour éviter toute résistance. Une ligne test doit être construite dans le désert du Nevada, en 2017, avec un objectif de vitesse moins ambitieux, fixé à 540 km/h.

L'investissement de la SNCF dans le projet a été dévoilé par BFMTV. L'entreprise refuse de le confirmer ou de l'infirmer et encore moins d'en dévoiler le montant. Pourquoi une entreprise « sérieuse », de la « vieille économie », sur un marché mature, placerait-elle de l'argent dans ce genre d'entreprise ? Parce que justement cette entreprise est jeune, qu'elle n'a aucun préjugé, pas de dogmes sur telle ou telle technologies, pas d'usines à faire tourner, et que pour elle, toutes les solutions sont envisageables, et possibles. Et le fait qu'une entreprise comme la SNCF s'intéresse à elle, donne du crédit, au sens propre comme au figuré, à son projet. Car il faut bien admettre qu'on reste sceptique face à cette idée de trains circulant à travers le vide. Sur le papier, rien d'absolument révolutionnaire. Pas de technologies qui ne soient éprouvées. En revanche, construire un réseau, ou même une seule ligne sur des centaines de kilomètres, voire des milliers – pour que le projet ait vraiment une pertinence –, coûtera sans nul doute une fortune, et ne sera rentable qu'à un horizon lointain. Les exemples sont nombreux, depuis la création du chemin de fer, d'entreprises qui ont tenté une rupture avec le trio rail-traverses-ballast. Sans grand succès. De l'aérotrain au Maglev, aucun n'a réussi à détrôner le bon vieux rail. Le chemin de fer n'a pourtant pas connu que des succès financiers, et peine encore aujourd'hui à équilibrer ses comptes ou rentabiliser ses voies. Difficile dans ces conditions, d'imaginer qu'une nouvelle technologie réussisse à s'imposer, concurrencée de surcroît sur les longues distances par l'avion, comme l'est déjà le rail.

Que va faire la SNCF dans cette aventure ? Sans doute, simplement voir. Participer au financement pour avoir accès au projet, aux choix technologiques, peut-être y participer aussi, et finalement apprendre. Sans avoir à vraiment craindre pour son propre marché. Et si, d'aventure, le vent tournait en faveur de l'Hyperloop, la SNCF aurait déjà un pied dans la place.

[yann.goubin@laviedurail.com](mailto:yann.goubin@laviedurail.com)