

La SNCF et Alstom dévoilent le futur train à grande vitesse

Le TGV M se veut à la fois plus sobre et plus flexible. Les livraisons se feront entre 2024, d'abord pour la desserte Sud-Est, et 2031.

Par [Eric Béziat](#)(Belfort)

Publié le 27 mai 2021



Le nez du TGV M de nouvelle génération de la SNCF est photographié à l'usine Alstom de Belfort, dans l'est de la France, le 26 mai 2021. SEBASTIEN BOZON / AFP

Emergeant peu à peu du rideau d'inauguration, la face avant de la motrice apparaît : un grand nez blanc fardé de noir, une ligne en bec de canard rappelant les formes du train rapide Shinkansen japonais. Ce mercredi 26 mai, à l'usine Alstom de locomotives de Belfort, une poignée d'invités et de journalistes s'est mêlée aux équipes de l'industriel et de la SNCF. Tous sont venus pour la première présentation du design du futur train à grande vitesse français, le « TGV M » – M comme moderne et modulable. Cette « gueule » toute neuve tranche avec les versions précédentes. Cela tombe bien, car le nouveau bolide marque un changement d'époque, celle d'un TGV se voulant plus frugal, plus flexible. Un train taillé pour les temps de crise, qu'elle soit sanitaire ou climatique.

Lire aussi [Le TGV du futur est \(presque\) sur les rails](#)

La route est encore longue avant que le déploiement des 100 rames du TGV M commandées à Alstom soit achevé : les livraisons se feront entre 2024 (d'abord pour la desserte Sud-Est) et

2031. Il n'empêche, le PDG de SNCF Voyageurs, Christophe Fanichet, et le patron de l'activité grande vitesse, Alain Krakovitch, tous les deux présents à Belfort, ont tenu à marquer cette première étape. « *Nous sommes un peu en échec depuis pas mal d'années sur notre capacité à "vendre" l'avantage écologique du train, regrette M. Krakovitch. Un client sur trois seulement prend en compte cette dimension quand il achète son billet. Nous pouvons faire mieux.* »

Le TGV du futur a donc été co-conçu par Alstom et la SNCF comme un engin encore plus climato-compatible que les TGV actuels, alors qu'il affichera la même vitesse de pointe de 320 kilomètres/heure. Le TGV M, ce sera – 20 % de consommation d'énergie (grâce en particulier à ce nez offrant une moindre résistance à l'air), – 32 % d'émissions de CO₂, 30 % de matériaux utilisés en moins, et 97 % de pièces recyclables contre 90 % pour les versions précédentes.

Envie d'en savoir plus sur le train en France ?

[Test gratuit](#)

Maintenance 30 % moins onéreuse

La sobriété économique est aussi au programme. Avec un prix unitaire légèrement supérieur à 27 millions d'euros, la SNCF indique acquérir les rames 20 % moins cher qu'auparavant. Un montage financier faisant porter les coûts de développement par une coentreprise entre Alstom et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, et non par la SNCF, permet cette ristourne, sans pénaliser Alstom. La maintenance sera 30 % moins onéreuse grâce à des capteurs d'usure installés dès la conception sur les éléments les plus sollicités (freins, climatisation, portes).

Moins coûteux pour la SNCF, le TGV de demain permettra de transporter 740 passagers au maximum par rame, contre 500 dans un TGV inOui actuel et 600 dans un Ouigo. La SNCF compte en sus sur le TGV M pour faire revenir les usagers en masse vers la grande vitesse, alors que la crise liée au Covid-19 a ébranlé le modèle. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si cette inauguration intervient quelques jours avant la présentation, mardi 1^{er} juin, du futur système de tarification TGV censé s'appuyer sur des prix plus simples et accessibles.

Lire aussi [Article réservé à nos abonnés](#) **Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF : « Il faut faire repartir le TGV vite et fort »**

Autre innovation-clé : la conception des rames permettra d'ajuster le nombre de voitures (sept, huit ou neuf), de panacher davantage entre première et seconde classes en fonction des besoins, de retirer la voiture-bar à la demande, de multiplier les espaces vélos... Toutes choses impossibles aujourd'hui. « *On pourra adapter la capacité en fonction de la saisonnalité et du type de clientèle, détaille M. Fanichet. Prendre le TGV entre Lyon et Paris en semaine pour un rendez-vous professionnel, ce n'est pas la même attente que d'aller de Paris à Bordeaux un vendredi soir avec sa famille. La crise nous montre aussi que ces attentes peuvent évoluer très rapidement.* »

Une bouffée d'oxygène

Cette possibilité de changer infiniment plus vite qu'auparavant la configuration d'un train s'accompagnera d'une transformation majeure des technicentres industriels de la SNCF, qui devront être en mesure de modifier une rame en une nuit. Jusqu'ici, des modifications substantielles de trains ne pouvaient se faire qu'à la mi-vie d'un TGV, c'est-à-dire au bout de quinze ans. Un grand plan d'investissement (700 millions d'euros sur sept ans) et de formation a été lancé dans les technicentres. A l'horizon 2030, les 100 TGV M représenteront un tiers de la flotte grande vitesse totale, qui sera dans le même temps réduite (300 rames contre 400 aujourd'hui).

A Belfort, le TGV M a fait figure de sauveur pour un site qui semblait voué à la fermeture il y a quelques années

Pour les équipes françaises d'Alstom, le projet TGV M représente une bouffée d'oxygène. Et pas seulement en Franche-Comté. A l'usine de La Rochelle (Charente-Maritime), on commence aussi à assembler les voitures qui seront intercalées entre les motrices. Mais c'est surtout à Belfort (500 salariés) que le TGV M a fait figure de sauveur pour un site qui semblait voué à la fermeture il y a quelques années.

Certes, il va falloir passer une période de creux de charge d'environ dix-huit mois à partir de septembre, les derniers TGV de la précédente commande ayant été livrés et la nouvelle production n'étant pas encore lancée à plein. Certes, la SNCF a procédé à un ajustement des livraisons du TGV M (9 rames commandées par la SNCF au lieu de 12 les premières années). Mais cette ébauche de motrice présentée mercredi, carcasse quasi vide, sans poste de conduite ni système de traction installé, incarne la garantie de presque une décennie de travail pour Alstom-Belfort. Le train de l'avenir.

Eric Béziat(Belfort)