

La magie du TGV

Conférence de François Lacôte, Senior Vice-Président d'Alstom



Jean Poulit présente François Lacôte, l'«homme de fer» tombé dans les chemins de fer à la sortie de Polytechnique et de l'Ecole des Ponts, et qui n'en est jamais sorti. Il est le père du TGV, entré à la SNCF en 1974, nommé responsable des programmes TGV en 1982, puis Directeur du matériel. Il continue à concevoir et à fabriquer les nouvelles générations chez Alstom depuis 2000. C'est grâce à lui que la France a su conserver ce fleuron industriel. Il a prouvé que c'était possible

Un enthousiaste qui nous a fait passer un grand moment



François Lacôte devant la gamme de ses bébés depuis l'ancêtre, le TGV Sud-Est, né il y a 40 ans dont 30 d'exploitation commerciale, jusqu'à l'AGV, le dernier né d'Alstom à la conquête de l'Europe et du monde.

Son préféré :
Le TGV Duplex



Madame Lacôte nous l'a dit : Là, vous le voyez en costume, mais la plupart du temps il a été en bleu de travail avec ses équipes,, en train de démonter et remonter les équipements dans les ateliers.

Personne ne peut lui en remonter. Il a lui-même conduit des TGV. D'ailleurs, c'est plutôt plus simple de conduire un TGV qu'un train de banlieue. Les personnels sont choisis parmi les meilleurs, mais il n'y a pas une caste des conducteurs de TGV.

L'aventure du TGV commence dans les années 60, à une époque où tout de qui compte dans le monde du ferroviaire, français, allemands, japonais, estime que le temps du mariage roue-rail est terminé. C'est l'époque de l'aérotrain Bertin, considéré unanimement comme le moyen de transport du futur.

Seuls quelques ingénieurs de la SNCF croient en une autre technique qui allie le système ferroviaire traditionnel à la Grande Vitesse, et c'est seule que la SNCF va développer et financer la première ligne de TGV entre Paris et Lyon.

La consécration est venue le jour de l'inauguration, lorsque le Président Mitterrand a déclaré qu'il fallait créer un TGV Atlantique et que l'Etat en financerait 30%.

Il faut comprendre que le TGV a exigé **une véritable révolution culturelle** chez les gens du rail. Tout devait être compatible, mais tout changeait : la pente des voies, la signalisation, la réservation obligatoire, la tarification selon la demande, etc.

Aujourd'hui, nous en sommes à la 4^{ème} génération, avec l'AGV, compatible avec les réseaux européens

Le record : 574,8 km/h homologué officiellement en avril 2007. Les japonais ont atteint 580 km/h, mais leur record n'est pas homologué

L'obsession : la sécurité. Pas un seul accident mortel en 30 ans d'exploitation

Les axes de développement actuels : la qualité et le bien-être des voyageurs. Faire comme l'avion en terme d'efficacité de déplacement, et donner le même confort que les anciens trains traditionnels. Evidemment on ne recréera pas l'Orient-Express (dommage pour Sandro).

Le TGV, c'est magique, et c'est une passion, pour les trains et pour les équipes. C'est aussi une fierté pour la France