

Alstom dévoile l'AGV, le nouveau train à grande vitesse français

Par *admin*

Créé le 08/02/2008 - 00:00

Alstom dévoile l'AGV, le nouveau train à grande vitesse français

Jeudi, 07/02/2008 - 23:00 [0 commentaire](#)

- [Diminuer la police](#)
- [Augmenter la police](#)
- [Imprimer](#)
- [Version PDF](#)

•

- [Tweeter](#)

•

•

0 avis :



[zoom](#)

Le groupe Alstom a dévoilé le 5 février son nouveau train à grande vitesse, l'AGV, qui se veut plus rapide, plus propre et plus moderne que le TGV, en présence du président Nicolas Sarkozy qui y a vu le symbole du "renouveau" de l'entreprise.

Grise et bleu nuit, au nez très profilé, disposant d'un large pare-brise, la rame prototype s'est avancée en musique, nimbée d'une lumière bleue, au centre d'essais d'Alstom, à La Rochelle (Charente-Maritime), en présence de 500 journalistes et invités, parmi lesquels de nombreuses délégations étrangères (allemandes, italiennes, russes...).

"Ce lancement de l'AGV marque l'aboutissement du renouveau d'Alstom. Un renouveau qui survient après une crise terrible en 2004 qui menaçait l'existence même de l'entreprise", a déclaré M. Sarkozy, qui a contribué au sauvetage d'Alstom en 2004 lorsqu'il était ministre des Finances. Le PDG du groupe, Patrick Kron, a quant à lui souligné que le projet AGV avait été financé par le groupe "seul", sans partenaire industriel et surtout "sans client de lancement", tandis que le TGV avait été conçu en étroite collaboration avec la SNCF.

L'AGV, que son fabricant n'hésite pas à comparer à l'avion géant A380, est destiné "à moderniser et élargir" l'offre du groupe, qui construit des TGV depuis 27 ans, a expliqué M. Kron.

Train à très grande vitesse de quatrième génération, l'AGV marque selon lui "une rupture technologique majeure" par rapport à ses prédécesseurs, le TGV originel de 1981, le TGV Atlantique (1989) et le Duplex à deux étages (1996). Selon lui, l'AGV sera "complémentaire" du TGV Duplex, qui "continuera à être développé". Alstom vient de vendre ses 25 premiers AGV à une entreprise italienne privée, NTV. Ils devraient rouler, à 300 km/h seulement, début 2011.

Conçu pour rouler jusqu'à 360 km/h, l'AGV est plus rapide que le TGV, qui roule à 320 km/h maximum sur la ligne Est européenne. Il se veut aussi moins gourmand en énergie grâce à un système de moteur ("à aimants permanents") 15 % plus économe que ses principaux concurrents, selon Alstom. Il est aussi plus léger qu'un TGV classique et recyclable à 98 %.

Autre particularité, l'AGV possède une motorisation répartie sur toutes les voitures du train, plutôt que concentrée sur les deux motrices en tête et en queue, ce qui permet selon Alstom de gagner de la place pour les passagers et de réduire les coûts de maintenance.

Mais il est surtout conçu pour l'exportation et pour affronter une concurrence grandissante, constituée par l'ICE de l'allemand Siemens, le Zefiro du canadien Bombardier ou le Shinkansen japonais, tous prêts à se lancer à grande échelle hors de leurs frontières sur un marché qui s'annonce prometteur.

L'AGV arrive à "un moment où la très grande vitesse entre dans une phase d'expansion", non seulement en Europe, son marché-cœur, mais aussi dans d'autres pays, comme la Chine ou le Brésil, a souligné M. Kron. Quant à la France, qui reste selon lui "un marché considérable", l'AGV pourrait y faire ses premiers tours de roues en 2014, s'il remporte l'appel d'offres géant de la SNCF portant sur 3 à 400 rames, destinées à remplacer les plus vieux TGV.

Noter cet article :

Recommander cet article :

-
- [Tweeter](#)
-

- **Nombre de consultations :** 93
- **Publié dans :** [Recherche Recherche & Innovation, Technologies, Transports](#)
- **Partager :**
 - [Facebook](#)
 - [Viadeo](#)
 - [Twitter](#)
 - [Wikio](#)

[Recherche](#)