Alstom livre à SNCF le Duplex TGV 3e génération

Le 30 mai 2011, Patrick Kron, président directeur général d'Alstom, a symboliquement livré à Guillaume Pepy, président de SNCF, la troisième génération de TGV Duplex. Ce train est le premier TGV à deux niveaux interopérable, capable de rouler sur les réseaux européens. Au total, 55 rames avaient été commandées en juin 2007 par SNCF à Alstom. Deux d'entre-elles suivent actuellement un programme de mise au point et d'homologation. La mise en service commercial est prévue fin 2011. Ces rames circuleront notamment sur la nouvelle ligne à grande vitesse Rhin-Rhône qui sera inaugurée en décembre 2011. L'ensemble de la flotte sera livré d'ici à 2014.

Cet événement marque l'introduction d'un matériel ferroviaire à deux niveaux de dernière génération dont la conception répond aux nouvelles exigences d'interopérabilité, de confort, d'exploitation et de coût global d'acquisition. Dérivées des générations précédentes de TGV Duplex, les nouvelles rames reposent grâce aux 30 années d'expérience acquises dans la très grande vitesse sur une architecture éprouvée et sur de très nombreux éléments communs permettant de réduire les coûts de développement, de fabrication et d'exploitation, notamment de maintenance.

Destinés à circuler jusqu'à 320 km/h sur les réseaux français, allemand, suisse et luxembourgeois, ces trains intègrent des équipements de signalisation compatibles avec tous ces réseaux européens et sont dotés d'équipements de traction adaptés aux tensions électriques utilisées en Europe. Certaines de ces rames pourront également rouler en Espagne. Les TGV Duplex vendus au Maroc reposent d'ailleurs sur cette même plate-forme.

En terme de confort, l'accent a été mis sur les systèmes d'information aux voyageurs. De nouveaux afficheurs extérieurs sont placés à proximité de chaque porte d'accès au train facilitant la lisibilité du numéro des voitures, du train et de sa destination. De même, dans les voitures, des écrans permettent d'afficher, en plusieurs langues, les gares desservies et la destination, ainsi que des informations sur le parcours telles que l'heure, la géolocalisation et la vitesse instantanée du train. Les sièges sont dorénavant équipés d'afficheurs de réservation digitaux indiquant sur quelles parties du trajet les places sont occupées. Les agents de SNCF peuvent gérer les annonces sonores à partir de consoles de commandes et tenir les passagers informés durant le voyage. Ces messages sont répliqués sur les écrans pour les personnes malentendantes. L'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) a été optimisée. Plus de 10% de la capacité totale des trains (509 places) sont réservés aux PMR avec 50 espaces spécialement aménagés. Les zones Utilisateur de Fauteuil Roulant (UFR) sont plus vastes (notamment les toilettes) et la largeur des couloirs favorise la fluidité de circulation.

Les systèmes de liaison sol-bord ouvrent par ailleurs de nouvelles perspectives en terme de communication. Il devient par exemple possible de diffuser des informations sur les correspondances à destination, d'actualiser le plan d'occupation après le départ du train ou encore d'avertir les équipes au sol d'un dysfonctionnement et d'anticiper son traitement.

La sécurité des passagers sur les nouvelles rames représente un autre axe d'amélioration. Conçues pour être équipées de la vidéosurveillance, elles répondent aussi aux exigences les plus drastiques en matière d'incendie. Sur les rames destinées à circuler en Espagne, des portes coupe-feu sont installées au niveau des intercirculations et de la cabine, alors que les systèmes de détection d'incendie sont étendus à de nouvelles zones : les toilettes, la nurserie, les espaces à bagages, les armoires électriques et les compartiments machines.

Les rames Duplex TGV 3e génération sont conçues et assemblées dans les sites d'Alstom : à La Rochelle pour les voitures voyageurs, à Belfort pour les motrices et à Reichshoffen pour les voitures d'extrémité. **L'établissement de Tarbes est impliqué dans la conception et la fabrication des blocs électriques et des équipements de traction. A ce jour, le site tarbais a déjà livré au site de Belfort 35 blocs moteur et 12 blocs commun comprenant au total 211 convertisseurs de puissance (ce qui équivaut aux systèmes de traction des 6 premières rames Duplex TGV).** D'autres sites d'Alstom participent à la fabrication de ce matériel : Ornans pour les moteurs de traction, le Creusot pour les bogies, Villeurbanne pour les électroniques de contrôle-commande, Montréal pour les systèmes d'information aux passagers, Charleroi pour les onduleurs auxiliaires. Au total, 1500 personnes travaillent chaque jour au service de la grande vitesse dans ces sites. Les principaux fournisseurs français du projet sont Faiveley Transport, Alstom GRID, Logitrade, COMECA, CEIT, TFCM et Association Bretagne Atelier. Avec les autres PMI de la filière ferroviaire française, ils emploient 6000 personnes en France.

A propos de SNCF

SNCF est l'un des premiers groupes de mobilité et de logistique au monde avec à échéance 2010, 30 milliards d'euros de chiffre d'affaires et près de 235 000 salariés sur 120 pays. Le projet de SNCF est d'agir pour une société plus mobile, plus respectueuse et plus solidaire, en faisant de l'écomobilité le moteur de sa croissance et de la préférence des clients, voyageurs, autorités organisatrices et chargeurs. SNCF est composé de 5 branches d'activité : gestion, exploitation, maintenance et ingénierie d'infrastructure ferroviaire (SNCF Infra), transport public urbain, périurbain et régional pour les voyageurs du quotidien (SNCF Proximités), transport ferroviaire de voyageurs longue distance et à grande vitesse (SNCF Voyages), transport et logistique de marchandises (SNCF Geodis) et gestion et développement des gares (Gares & Connexions).

A propos d'Alstom Transport

Acteur historique de la très grande vitesse ferroviaire, Alstom est le constructeur qui propose à ses clients la plus large gamme de trains à grande vitesse, avec des configurations techniques éprouvées, toutes conçues pour transporter les passagers à des vitesses élevées (jusqu'à 360 km/h) dans le plus grand confort et en

toute sécurité : rames articulées et non articulées, technologie pendulaire, architectures à un ou deux niveaux, motorisations concentrées ou réparties. Depuis le lancement du 1er TGV en 1981, Alstom a vendu plus de 670 trains à très grande vitesse dans le monde, dont une centaine hors de France. Ils ont parcouru plus de 2,5 milliards de kilomètres, transporté 1,5 milliard de passagers, sont passés d'une vitesse commerciale de 260 Km/h à 320 Km/h, et ont inscrit 3 records du monde sur rail à leur palmarès : 380 km/h en 1981, 515,3 km/h en 1990 et 574,8 km/h en 2007.

Les documents (communiqué de presse et photos) sont téléchargeables sur :
https://www.partners.alstom.com/transportpress
L'usage de ces documents est uniquement réservé à la presse.