

1972

la première motrice TGV sort des usines d'Alsthom Belfort

La sortie en 1972 des ateliers belfortains d'Alsthom du prototype du TGV 001 s'inscrit, à l'échelle internationale, nationale et régionale, dans une course industrielle à la puissance, mais aussi dans une histoire des mutations énergétiques qui mérite d'être rappelée.

À l'échelle régionale, la construction de machines à la pointe de la grande vitesse constitue une tradition belfortaine depuis la création du site franc-comtois de la Société Alsacienne de Construction Mécanique. Ainsi, avant 1914, Belfort livre les premières *Atlantic*, puis les premières *Pacific* européennes. Puis, à la suite du retour de l'Alsace-Moselle à la France, un arbitrage au sein du groupe alsacien réserve la production des locomotives électriques au site belfortain. L'air du temps n'est toutefois pas encore à la traction électrique et la première locomotive électrique Alsthom « de grande vitesse » (150 km/h) n'équipe le Paris-Bordeaux qu'en 1937. Les difficultés de la Seconde Guerre mondiale démontrent cependant que la traction électrique est plus robuste et plus fiable que la vapeur. En 1955, à l'ère du programme d'électrification du réseau SNCF, une CC 7000 belfortaine bat déjà le record du monde de vitesse (331 km/h), dans des conditions toutefois peu transposables en service commercial, car la locomotive endommage les pantographes.

Durant les Trente Glorieuses, Belfort devient la capitale française de la locomotive électrique : en étroite collaboration avec la SNCF, le site est le seul fabricant européen qui maîtrise à la fois les aspects mécaniques et électriques de ses productions. À la fin de cette période prospère, naît le projet de grande vitesse commerciale (300 km/h) : d'une part la concurrence des airs, de la route et de l'autoroute fait perdre des clients à la SNCF, d'autre part le Shinkansen japonais montre la voie. La SNCF commande en 1969 un prototype : ce sera le « super turbo train », ou encore « l'avion sur rail », en raison de sa rapidité et de son confort de voyage. À l'origine, deux solutions sont retenues : l'une en traction autonome, avec des turbines à gaz, l'autre en traction électrique, mais qui pose donc le problème de capter le courant à grande vitesse sans endommager les pantographes. Belfort livre en mars 1972 deux motrices équipées de quatre turbines Turboméca (fig 1). Ce TGV 001 permet de tester le comportement du train à grande vitesse en s'affranchissant du problème posé par l'alimentation électrique. Dès 1972, il roule sur la voie landaise du record du monde de 1955 à 318 km/h.

Fig. 1 : mars 1972 : le premier super turbo train sort des ateliers belfortains (ADTB).

Mais après le choc pétrolier de 1973, la version électrique s'impose pour une question de coût. Afin de régler le problème du captage du courant, la caténaire est suspendue en zigzag, et non plus parallèlement à la voie, alors que le pantographe en losange est remplacé par une branche en forme de Z. Outre le nez aérodynamique de la motrice, d'autres innovations sont à noter : la signalisation est reportée en cabine en raison de la vitesse, ce qui permet aussi de rouler à plein régime quelle que soit la météo. Les rames sont articulées : les bogies sont à cheval sur deux voitures, ce qui assure un meilleur confort aux voyageurs, une circulation aisée dans la rame, un meilleur aérodynamisme et une plus grande stabilité. Les premières motrices électriques sortent de l'usine en 1978, elles sont testées entre Strasbourg et Colmar à 260 km/h, car la Ligne Nouvelle Paris-Lyon n'est pas encore achevée. Puis le record du monde de vitesse est battu sur la première LGV en février 1981, car « on ne fait pas rouler une F1 sur une départementale » : les motrices belfortaines donnent leur pleine puissance à 380 km/h. Enfin, en septembre 1981, un jeune ministre prometteur se tient auprès de F. Mitterrand pour le voyage inaugural Paris-Lyon. J.-P. Chevènement, impressionné par la technologie produite dans sa ville d'adoption, n'aura dès lors de cesse de se battre pour le raccordement de Belfort au réseau grande vitesse : un long combat, couronné de succès en 2011, avec l'ouverture de la ligne Paris-Belfort.

Depuis les années 2000, une des deux motrices du TGV 001, symbole de ce savoir-faire exceptionnel, mais aussi témoignage de l'attachement des Belfortains à leur usine, est exposée à la sortie 13 de l'A36, en hommage aux « Althommes ». La nouvelle génération de « TGV M », cinquième génération de TGV fabriquée à Belfort, devrait entrer en service pour les JO de Paris de 2024 et assurer ainsi une pérennité plus écologique à la grande vitesse *made in Belfort*.

Bibliographie : Robert Belot et Pierre Lamard (dir.), *Alstom à Belfort. 130 ans d'aventure industrielle*, Paris, ETAI, 2009.

Auteur :

Laurent Heyberger, maître de conférences HDR en histoire contemporaine, UMR 6174 FEMTO-ST, UTBM, Université de Bourgogne-Franche-Comté.