

Emission : 11 juin 2007

TGV Est Européen



11 07 008

Record du monde de vitesse battu le 3 avril 2007 avec le TGV Est Européen. Prouesse technique que l'on doit à Alstom, le Réseau Ferré de France et la SNCF.

Premier Jour

 **VENTE ANTICIPÉE**

À Paris

Le samedi 9 et dimanche 10 juin 2007 de 10h à 18h (sous réserve).

Un bureau de poste temporaire sera ouvert à la Gare de l'Est.



Conçu par Louis Briat.
Oblitération disponible sur place.
Timbre à date 32 mm "Premier Jour".

Informations techniques

Création de :	Louis Briat © SNCF - TGV
Imprimé en :	héliogravure
Couleurs :	polychrome
Format :	horizontal 35 x 22 40 x 26 dentelures comprises 50 timbres à la feuille
Valeur faciale :	0,54 €

TGV

une "success-story" à la française

PRIVILÉGIER LE TRAIN À GRANDE VITESSE, EN FRANCE, EST UN CHOIX DES ANNÉES 60 QUI NE CESSE DE DÉMONSTRER SES AVANTAGES. RETOUR SUR L'HISTOIRE D'UNE INDUSTRIE QUI BAT SES PROPRES RECORDS.



Avec 574,8 km/heure au compteur, le 3 avril dernier, la SNCF a battu le record du monde de vitesse sur rails, en association avec Alstom, le constructeur du TGV et Réseau Ferré de France, le constructeur de la LGV (ligne à grande vitesse). Le précédent record était de 515,3 km/h, le 18 mai 1990. Et auparavant de 380 km/heure, le 26 février 1981, l'année-même du lancement du tout premier TGV. Le record absolu est cependant détenu par le Maglev japonais (581 km/h) mais il s'agit d'un train à lévitation magnétique. Le vent latéral, qui soufflait le 3 avril, aurait dissuadé les ingénieurs de pousser jusque-là, selon une déclaration, à l'arrivée, du PDG d'Alstom-Transports à CNN.

Concurrencer l'avion

Ce fut d'ailleurs un train japonais, le Shinkansen, qui le premier au monde fit entrer la grande vitesse en service commercial, entre Tokyo et Osaka, en 1964, avec ce qui paraît aujourd'hui un "modeste" 210 km/h. En France, la SNCF se trouve alors confrontée à une érosion de son trafic, sérieusement concurrencé par l'avion. La grande vitesse est peut-être sa solution de relance ? La gestation de la recherche est rapide, la SNCF a en effet déjà beaucoup de clefs en main : dès 1955, elle avait atteint les 331 km/h sur la ligne des Landes, de Bordeaux à Dax. L'exploit avait été considéré comme purement technique et sans avenir...

Le 25 octobre 1971, le prototype "turbotrain TGV 001", créé par Alstom, est mû par des turbines à gaz. Il est le seul de ce type à avoir roulé car, suite à la crise pétrolière de 1973, on fait le choix de la traction électrique. Cela dit, cette première version détient toujours le record de 318 km/h en traction thermique. En 1974, un second prototype, le Z7001 surnommé Zébulon, convainc le président Pompidou d'engager la construction d'une première ligne spéciale entre Paris et Lyon. Le service ouvre au public en septembre 1981. C'est un franc succès : sa vitesse commerciale de 270 km/h et le service quotidien de qualité permettent de gagner des parts de marché sur l'autoroute et l'avion. Le réseau n'a ensuite cessé de s'étendre. Aujourd'hui, la ligne Est-européenne complète le maillage de l'Hexagone et l'accès vers les pays limitrophes. 

RFF concilie grande vitesse et respect des rythmes naturels

La construction de la ligne spéciale LGV Est-européenne compte 338 ouvrages d'art qui franchissent des routes mais aussi 57 cours d'eau et des vallées, classées zone d'intérêt écologique ou encore Parc naturel régional de Lorraine. RFF (Réseau Ferré de France) a pris en compte la dimension environnementale dès le début du chantier. Les espèces végétales et animales protégées se trouvant sur l'emprise de la ligne sont déplacées hors de portée des travaux, dans un milieu qui sera pérennisé. On a veillé à intégrer la ligne au paysage par l'architecture mais aussi par des déblais, qui la font passer en dessous du niveau naturel du terrain et atténuent ainsi le bruit, "ennemi public n°1" pour RFF. Les lisières des bois et des forêts traversées sont reconstituées. Des ponts végétalisés et des tunnels sont aménagés afin de rétablir les axes de déplacement des animaux.