

## L'ÉVÈNEMENT

554,3 km/h, selon nos informations, est atteint.

A 17h41, sur le Web des chemins, Satanas se risque : « Les 540 km/h annoncés ne sont plus très loin... Mais chut, les rumeurs, c'est comme les chefs. Y en a de plus en plus. » A 23h39, c'est le retour de Daniel B. : « Rechut. Les 550 km/h ont été passés ce jour. » Sur le site, on conserve en ces périodes de gloire un humour de circonstance : « Si ça pouvait aller aussi vite pour trouver des clients au fret ! » A la rédaction de La Vie du rail, en début de soirée, l'information, recoupée, nous arrive en direct du terrain.

Le 14 février, la nouvelle du record – estimé alors à 553 km/h – sort à la « une » du quotidien *Le Parisien*, largement reprise par l'ensemble de la presse. Au service communication de la SNCF, chez Alstom, le téléphone sonne. « Les journalistes sont persuadés que nous étions au courant. On n'a pas d'infos », lâche simplement un res-



C'était le 18 décembre. Michel Boyon, président de RFF, Dominique Perben, ministre des Transports, Anne-Marie Idrac, présidente de la SNCF, Philippe Mellier, président d'Alstom Transport, lançaient le Programme d'excellence ferroviaire.

pensable du service de presse. De façon plus officielle, porte-parole de la SNCF et d'Alstom conjuguent leurs efforts pour réaffirmer que la tentative officielle de record de vitesse du train à grande vitesse français (TGV) est toujours prévue pour la première semaine d'avril. Une tentative qualifiée d'officielle, homologuée par un huissier. Et ils précisent : « Elle est

précédée d'une campagne d'essais, qui se poursuivra jusqu'à la fin février, dont les résultats ne sont pas rendus publics. » Une façon de dire, en quelque sorte : Circulez, il n'y a rien à homologuer. Le culte du secret bien gardé, bien compréhensible. Un culte réaliste ? A l'heure où l'utilisation de radars précis se généralise, sans compter les « jumelles

radars » des très nombreux gendarmes présents le long de la voie et sur les ponts ? A l'heure aussi où, par la voie d'Internet, la moindre information se transmet à très grande vitesse ? Le record *off* est donc bien avancé. Pour le record homologué, dans les formes, le rendez-vous reste pris pour le début avril.

Pascal GRASSART

## Le premier tiers de la ligne côté Paris en cours de qualification

Alors que les essais à très haute vitesse se poursuivent sur le tronçon central de la LGV Est-européenne avec la rame spéciale « V150 », d'autres tests viennent de débiter côté Paris. Le samedi 10 et le dimanche 11 février, la rame TGV d'essais POS 3, bardée de capteurs et transformée en un véritable laboratoire roulant, a effectué une vingtaine de marches par paliers successifs de 160 à 320 km/h. A son bord, des techniciens experts de la voie et de caténaire d'Inexia, la nouvelle filiale de l'Ingénierie SNCF, des représentants de l'Agence d'essai ferroviaire (AEF), le responsable de la pose des voies nouvelles sur ce secteur. Aux commandes de la rame, des conducteurs de l'Entité d'appui du service Traction (EAST). Objectifs de ces marches spéciales ? Contrôler toutes les installations au sol sur un plan sécurité, confort, qualité de l'infrastructure et, au final, qualifier la ligne nouvelle entre son origine à Vaires et le PK 71, à Beuvarde. Mais une partie de la ligne classique après Paris-Est sur laquelle les TGV vont circuler a aussi été testée. Entre



A bord de la rame d'essais POS 3, les techniciens contrôlent les installations au sol de la LGV Est.

Le Chesnay - Gagny et l'entrée de la LGV à Vaires, soit sur environ 6 km, la vitesse est en effet relevée de 160 à 220 km/h. Ces tests, qui se sont poursuivis en nocturne dans la semaine et le week-end suivant, devraient s'achever d'ici deux

semaines. La rame fera ensuite la même chose à l'autre extrémité de la ligne, côté gare de Lorraine et Baudrecourt, ainsi que sur ses raccordements avec la ligne classique Metz - Nancy.

Michel BARBERON