

Paris, le 26 février 1981

NOUVEAU RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR RAIL : 380 km/h

380 km/h : c'est le nouveau record du monde de vitesse sur rail établi ce jeudi 26 février sur la ligne nouvelle Paris-Lyon, aux environs de Passilly, par la rame électrique grande vitesse TGV n° 16, livrée à la S.N.C.F. par ALSTHOM-ATLANTIQUE - chef de file - et FRANCORAIL-MTE.

Ce nouveau record amélioré, de manière spectaculaire, le précédent record du monde de vitesse - 331 km/h - détenu depuis mars 1955 par les locomotives S.N.C.F. CC 7107 et BB 9003 déjà réalisées par les mêmes constructeurs ALSTHOM-ATLANTIQUE et FRANCORAIL-MTE, et fait apparaître l'importante marge de sécurité dont bénéficieront les rames en service commercial à 260 km/h.

La rame TGV du record du monde s'insère dans une commande globale de 87 rames "TGV-PARIS SUD-EST", construites pour la S.N.C.F. par ALSTHOM-ATLANTIQUE et FRANCORAIL-MTE, et en cours de livraison.

Dès octobre 1981, ces rames "TGV" circuleront à la vitesse commerciale de 260 km/h sur le tronçon Saint-Florentin/Sathonay de la nouvelle ligne Paris-Lyon, et à partir d'octobre 1983 sur l'ensemble de cette ligne.

Ce record du monde de 380 km/h, par lequel la S.N.C.F. et l'Industrie ferroviaire française conservent, à un niveau plus élevé, le "ruban bleu du rail", illustre de manière exemplaire leur capacité d'innovation technique dans le cadre de leur étroite collaboration.

APRES LE NOUVEAU RECORD DU MONDE DU TGV L'AVENIR DU RAIL

Le TGV vient d'atteindre la vitesse de 380 Km/h, apportant à la France un record du monde hors de portée immédiate des grands compétiteurs japonais, anglais ou américains.

Ce record prouve à l'évidence qu'il n'y a rien à attendre des véhicules à "sustentation magnétique" développés notamment au Japon et dont une maquette, sans application pratique possible, a pu atteindre des vitesses comparables.

Le TGV français est opérationnel dès maintenant : la 23ème rame de série est déjà en essais sur les voies des usines ALSTHOM de Belfort, et près de 40 rames seront mises en service commercial à 260 Km/h. sur la ligne nouvelle Paris-Lyon dès le mois de Septembre 1981.

Il faut maintenant exploiter ce brillant succès technique, mieux que n'ont su le faire les constructeurs de "Caravelle" qui, faute d'assise industrielle suffisante, ont laissé BOEING et DOUGLAS s'emparer du marché mondial des bi-réacteurs ... Les constructeurs d'Airbus ont su tirer profit de cette expérience en créant AIRBUS-INDUSTRIE avec nos principaux partenaires européens.

Demain, il semblera naturel d'aller de Paris à Lyon en 2 heures.

Combien de voyageurs songeront à la somme d'efforts de persuasion, d'arguments chiffrés, de volonté tenace, qu'une équipe d'ingénieurs SNCF et Constructeurs réunis sous l'égide du Directeur des Services de recherche de la SNCF a dû déployer, pendant de longues années, pour convaincre les divers "décideurs" du grand intérêt d'un tel projet.

Le grand ingénieur, Jean Bertin, aujourd'hui disparu, joua indirectement un grand rôle en prouvant, grâce à l'aide de la DATAR, l'intérêt des liaisons terrestres guidées à grande vitesse avec son "Aérotrain". Ceux qui l'ont admiré pour cette action savaient que le rail était capable de telles performances et, dans le cadre du "Club des Transports rapides" réunissant les spécialistes de la SNCF et des constructeurs, sous l'égide des Pouvoirs Publics, ils purent prouver, chiffres à l'appui, que le rail l'emporte à tous points de vue sur l'Aérotrain.

Après de longues études, de longs rapports, le gouvernement donna finalement son feu vert pour la construction de la ligne Paris-Lyon le 6 Mars 1974, au dernier Conseil Interministériel sous la présidence de Georges Pompidou.

Il aura donc fallu sept ans pour passer de cette décision initiale à la mise en service partielle, et neuf ans pour l'achever. Cela semble déjà trop long, mais qui se souvient que dès 1967 la SNCF et les constructeurs, animés par ALSTHOM, proposaient aux Pouvoirs Publics la construction de cette ligne nouvelle.

Pour mieux montrer qu'une telle réalisation était possible, on construisit un prototype, le TGV 001, qui sortit des usines de Belfort en 1972.

Ce TGV 001 était lui-même le fruit de la longue expérience acquise par la SNCF à partir de la première marche d'une locomotive strictement de série - la CC 7121 - qui, le 26 Février 1954, atteignait 243 Km/h sur la voie ancienne entre Dijon et Lyon.

Ce premier record fut suivi par les marches des CC 7107 et BB 9003 qui dépasseront 330 Km/h. en Mars 1955.

Ces records, outre les enseignements que devaient en tirer les ingénieurs, montraient avec éloquence qu'il existait une énorme marge de sécurité entre la future vitesse commerciale, même considérablement augmentée, et les possibilités techniques du matériel.

Il fallut ensuite prouver l'intérêt économique des liaisons à grandes vitesses, le Ministère des finances n'étant guère disposé à accorder des crédits dans le simple but de permettre la réalisation d'opérations de prestige.

En 1974, en effet, l'heure n'était déjà plus aux opérations de prestige, et si les Pouvoirs Publics ont donné leur feu vert, c'est qu'ils ont été convaincu de l'intérêt et de la rentabilité d'une telle liaison.

Or, si Paris-Lyon est rentable, d'autres liaisons le sont également. La SNCF n'a pas attendu la mise en service du TGV pour procéder à des études de faisabilité techniques et financières portant sur d'autres tracés ; au moins l'une d'entre elles est connue : le TGV ATLANTIQUE.

Effectuée en 1977, cette étude montre l'intérêt de cette liaison. Une voie rapide de 200 Km., reliant Paris à Châteaudun (Eure et Loire), se diviserait, après cette ville, en deux branches, l'une en direction de Rennes puis Quimper, l'autre vers Tours puis au-delà, le Sud-Ouest.

Dès 1977, avant même le deuxième choc pétrolier, l'intérêt économique de cette liaison apparaissait nettement.

Un autre projet est en train de mûrir ; politiquement plus ambitieux il aurait, outre le fait d'être rentable, celui de présenter une valeur symbolique certaine. Il s'agit du TGV EUROPEEN reliant Paris, Bruxelles, Francfort, etc. ..., sans attendre Londres par le Tunnel sous la Manche.

LE TGV EUROPEEN

MOYEN DE TRANSPORT IMBATTABLE

L'Europe n'a pas besoin d'attendre d'éventuelles "technologies de l'an 2000" (type sustentation magnétique) pour se créer un réseau unique au monde et montrer aux autres pays que la vérité ne vient pas nécessairement des Etats-Unis ou du Japon.

Unique au monde, car nous avons la chance de pouvoir raccorder un futur réseau TGV à un réseau ferroviaire à "voie normale" représentant 115.000 Km. pour la seule "Europe des Neuf", un peu plus maintenant pour celle des "Dix", et 250.000 Km. avec les autres Etats.

Ce réseau permet de pénétrer au coeur de toutes les grandes agglomérations, de desservir les centres de production et de commercialisation. Les Américains, dont les infrastructures ont considérablement vieilli et souffert du manque d'entretien, car ils ne croyaient plus aux transports ferroviaires de voyageurs, n'ont pas cette possibilité. Les Japonais non plus ; ils construisent à grands frais 10.000 Km. de voies ferroviaires nouvelles, mais celles-ci ne pourront pas être raccordées à l'ancien réseau, celui-ci étant à "voie étroite".

L'Europe, au contraire, dispose déjà de 27.000 Km. de lignes qu'il suffirait d'améliorer en certains points pour qu'elles acceptent des trains roulant à 200 Km/h., pour des trains classiques remorqués par des locomotives, et 220/240 pour des rames homogènes légères et puissantes comme les TGV.

A ces lignes existantes, la construction au cours de cette décennie de 5.000 à 6.000 Km. de lignes nouvelles, capables de vitesses de 260 à 300 Km/h, permettra de disposer d'un réseau de desserte terrestre rapide inégalable. Quel autre moyen de transport pourrait faire mieux, de centre à centre, que Paris-Lyon en 2 heures, Paris-Bruxelles en 1 h 30, ou Rome-Florence (par la "Direttissima presque achevée) en 1 h 30 ?

Pourquoi, penseront certains, les responsables des réseaux ferrés étrangers accepteraient-ils de jouer la carte de la technique et de l'industrie française ? Parce que les Français n'ont jamais dit qu'ils entendaient conserver pour eux seuls la technique et la fabrication du TGV. Les constructeurs français du TGV savent, en effet, qu'il vaut mieux partager la construction de 1000 rames de TGV que d'en rester à la seule fourniture de 150 à 200 rames pour la SNCF. La percée de l'Airbus est là encore pour montrer ce que peuvent faire les industriels européens lorsqu'ils s'unissent.

En matière ferroviaire, le "Groupement 50 Hz", créé en avril 1954, a permis à des entreprises comme AEG et SIEMENS, en Allemagne, BBC en Suisse, JEUMONT et ALSTHOM en France, ACEC en Belgique, de s'associer,

d'apprendre à travailler ensemble et de remporter des succès considérables à l'étranger. Ce Groupement a pu démontrer l'universalité de la traction 25000 V., développée en France par la SNCF et les constructeurs français dès le début des années 1950. Une telle structure industrielle est dès maintenant prête à promouvoir le système TGV en Europe et dans le monde.

FAIRE DU TGV L'AFFAIRE DES INDUSTRIELS EUROPEENS

Les gouvernements européens, tous confrontés à la crise de l'énergie et à ses séquelles, sont à même d'apprécier l'intérêt présenté par le TGV en matière d'économies d'énergie. Sur des distances de l'ordre de 400 à 600 Km. (comme Paris-Lyon), non seulement le train à grande vitesse est plus rapide que l'avion pour se rendre de centre à centre, mais de surcroît sa consommation d'énergie est de quatre à cinq fois inférieure à celle de l'Airbus, pourtant réputé pour sa sobriété. Avantage supplémentaire pour la France, le TGV, en utilisant de l'électricité d'origine nucléaire, hydraulique ou thermique, contribuera encore davantage à réduire notre facture pétrolière ... inutile, également, d'insister sur l'intérêt pour l'ensemble de l'économie d'un Etat, d'un programme d'investissements ferroviaires comme celui d'un TGV EUROPEEN. Quel est le responsable politique qui, actuellement, ne soit convaincu de la nécessité d'une relance économique : Il vaut mieux, en effet, utiliser le potentiel des constructeurs français pour construire de nouvelles ligne et de nouveaux TGV, que de payer des chômeurs ..

L'Europe a surpris le monde entier en montrant qu'elle pouvait, non seulement réaliser des premières techniques, mais aussi ébranler les positions commerciales américaines les plus solides. AIRBUS INDUSTRIE défie avec succès BOEING et DOUGLAS. En matière ferroviaire, l'Europe a besoin de réaffirmer avec éclat ses possibilités. Les records de vitesse de 1954 et 1955 avaient permis à toute une génération de matériels français de conquérir le monde.

Aujourd'hui, le TGV ouvre la route à une nouvelle génération de matériels ferroviaires ...

Une fois de plus, la France joue un rôle moteur dans cette passionnante aventure. Nous pouvons en être fiers. Cette expérience, si nous savons nous décider à temps, si nous savons l'élargir et y associer nos partenaires européens, se traduira par des emplois créés, des marchés conquis.

APRES LES AUTOROUTES EUROPEENNES LE TRAIN A GRANDE VITESSE

Le début des années 80 aura vu s'achever le raccordement des principales autoroutes européennes. Désormais, la France est reliée par voie routière rapide à la Belgique, à l'Allemagne fédérale, à l'Italie et, dans quelques mois, à l'Espagne.

Parti tard dans la constitution de ce maillage routier moderne, notre pays a su rattraper son retard ...

Avec le TGV PARIS-LYON, la France va au contraire prendre un temps d'avance sur ses voisins en matière de liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Comme pour les autoroutes, de telles liaisons verront leur intérêt multiplié si elles sortent des frontières pour faciliter le transport intra-européen.

C'est le grand dessein de la décennie qui commence, un dessein d'autant plus réaliste qu'il coïncide avec les impératifs actuels d'économies d'énergie et de la réduction de ce véritable "cancer" que constitue l'actuel chômage.

DU TEE AU TGV EUROPEEN

Le TEE, le Trans-Europe-Express, créé il y a plus de 20 ans, a été une incontestable réussite. Il aura réussi à rapprocher dans le temps quelques une des grandes métropoles européennes.

Les conventions qui ont permis sa création expirent en 1983. pourquoi ne pas profiter de l'occasion ainsi offerte pour donner au TEE un deuxième souffle en faisant du TGV le super-TEE de demain ?

Jamais le Trans-Europe-Express ne mériterait mieux son nom qu'en mettant Paris à 1 h 30 de Bruxelles, Francfort à 2 h 25 de Bruxelles ...

CE QUE PERMETTRA LE TGV

. Paris-Bruxelles	1 h 29
. Paris-Lyon	2 h
. Paris-St-Etienne	2 h 37
. Paris-Lille	1 h 07
. Paris-Cologne	3 h 50
. Paris-Genève	3 h 19
. Lille-Le Creusot	2 h 52
. Arras-St-Etienne	3 h 45
. Londres-Lille	1 h 50
. Douai-Bourg-en-Bresse . .	2 h 45
. Lille-Lyon	3 h 22
. Paris-Chambéry	3 h 02
. Lille-Rotterdam	2 h 25

Tandis que les Japonais, les Russes et les Américains étudient ou construisent de nouvelles lignes ferroviaires à très grande vitesse, les réseaux européens prévoient la réalisation de 5000 Km. de voies nouvelles ouvertes au 250-300 Km/h., dont 2500 pourraient être réalisées avant 1985. L'Italie a déjà pratiquement terminé les travaux de sa liaison Rome-Florence.