

ALLOCUTION PRONONCEE PAR MONSIEUR DUPUY, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT, DANS LE TRAIN RESERVE A LA PRESSE A L'ISSUE DU RECORD DU MONDE DE VITESSE SUR RAIL LE 26 FEVRIER 1981.

C'est Monsieur DUPUY, Directeur Général Adjoint de la S.N.C.F., qui vous dit un mot.

Je n'ai pas préparé un laïus. Je tiens simplement à vous dire aujourd'hui, à vous donner aujourd'hui, un *(inaudible, couvert par les bruits d'ambiance)*

et pour vous donner quelques précisions sur les heures que vous venez de vivre.

Nous venons donc de battre le record de la vitesse sur rail en atteignant 380 km à l'heure, c'est-à-dire finalement, 50 km à l'heure de plus que le record précédant qui avait été atteint en 1955 je vous le rappelle. Nous avons fait cette performance avec une rame qui est une rame de série, c'est-à-dire la même que celle dans laquelle nous transporterons les voyageurs le 27 septembre date d'inauguration de la Ligne Nouvelle dans son premier tronçon de PARIS à LYON. J'ai dit une rame de série, avec toutefois quelques petites modifications que je vais vous décrire et qui étaient tout simplement destinées à nous permettre d'atteindre une vitesse plus élevée que celle que nous pratiquerons à vitesse commerciale.

La première modification, par rapport à la configuration des rames de série, c'est le nombre de caisses. Nous avons, dans la rame d'essai aujourd'hui, 7 caisses, c'est-à-dire trois de moins que dans la rame commerciale. Si nous avons enlevé ces trois caisses par rapport à la rame commerciale c'est tout simplement pour diminuer sa masse, c'est-à-dire pour nous permettre avec la même puissance motrice d'obtenir des vitesses plus élevées.

La deuxième modification et la dernière modification dirai-je par rapport à la rame commerciale consiste à changer les rapports d'engrenage, c'est-à-dire à permettre à partir d'une vitesse de rotation des moteurs de propulsion, qui reste la même et qui ne peut pas être augmentée de façon importante, à permettre dis-je, à partir de la même vitesse de rotation des moteurs, une vitesse de rotation des roues plus élevée. Il s'agit tout simplement de changer les "ponts moteurs" et par conséquent, c'est une modification très légère qui ne met pas en cause la conception de la rame elle-même.

En ce qui concerne la voie, le tronçon d'essai sur lequel nous avons aujourd'hui battu notre record est identique à ce que sera la Ligne Nouvelle dans son ensemble sur sa totalité lorsqu'elle sera terminée en 1983. Le tronçon d'essai que vous avez parcouru aujourd'hui a été terminé il y a seulement 1 mois et vous imaginez que dans ce laps de temps nous n'avons pas pu y faire de choses extraordinaires. Il s'agit donc d'une voie courante, mais je dirai en même temps d'une voie parfaite, c'est-à-dire d'une voie telle que nous savons la réaliser maintenant avec les méthodes, avec les conceptions que nous avons sur la voie moderne de la S.N.C.F.

Nous avons donc atteint cette vitesse de 380 km à l'heure, je dirais dans des conditions de facilité, dans des conditions de confort même, qui peuvent vous paraître surprenante et pourtant elle représente 120 km à l'heure de plus que la vitesse que nous atteindront ~~en~~ l'exploitation courante ; c'est vous dire la marge de sécurité considérable dont nous disposons en exploitation par rapport aux possibilités que nous pouvons réaliser dans des conditions extrêmes.

Je crois pouvoir dire aujourd'hui que les voyageurs du T.G.V., lorsqu'ils seront à 260 km à l'heure, pourront dormir sur leurs deux oreilles, la technologie, les conceptions dans lesquelles, avec lesquelles nous les faisons voyager, nous permettent de dire qu'ils seront au moins autant en sécurité qu'avec un train actuel.

C'est donc un chemin de fer nouveau que le T.G.V., puisque nous venons avec lui de pratiquer des vitesses qui nous permettent de rivaliser avec l'avion... de rivaliser avec l'avion, non pas sur les longues distances, mais dans ce créneau de distances que l'on peut couvrir en 3 heures de trajet et qui représente disons 500 à 600 km. Je vous demande de considérer ce que donne un cercle dont le centre est à PARIS et dont le rayon est de 600 km et de voir qu'elles sont les parties du territoire français qui restent à l'extérieur de ce cercle. Je pense que l'on peut dire raisonnablement que tout ce qui est à l'intérieur d'un tel cercle est du domaine du train. Ce qui est à l'extérieur peut, peut-être, rester du domaine de l'avion. Mais à l'intérieur de ce cercle, c'est une véritable hérésie au plan du confort, au plan de la sécurité et surtout au plan économique, c'est-à-dire au plan des coûts, que de faire une desserte par avion. Il y a là, je pense, aujourd'hui, une prise de conscience à faire dans l'opinion publique, à savoir qu'un système de transport nouveau est né, un système de transport nouveau qui s'adapte vraiment aux conditions économiques nouvelles qui nous imposent

l'élimination du gaspillage, notamment dans le domaine de l'énergie mais aussi dans tous les autres domaines. Et je voudrais rappeler à haute voix ce que je disais il y a quelques instants à l'un d'entre vous, à savoir que, avec les dépenses d'énergie, c'est-à-dire, avec le prix du carburant qui est nécessaire pour transporter en airbus un passager de PARIS à LYON, le T.G.V. pourra avec cette seule dépense d'énergie couvrir toutes les dépenses d'exploitation, c'est-à-dire les dépenses de la conduite, les dépenses des gares, les dépenses d'entretien de la voie, les dépenses d'amortissement du matériel. Reste en dehors seulement, les dépenses d'amortissement de l'infrastructure. Avec la dépense d'énergie de l'avion nous couvrons l'ensemble de nos dépenses d'exploitation. Je crois, et c'est là je pense l'une des choses les plus importantes, que les français et au-delà l'ensemble du monde doit prendre conscience qu'un nouveau système de transport est né, qui permet de redonner, de reconsidérer complètement l'économie des transports dans le créneau, je le rappelle, des 500 ou 600 km.

Quels étaient les motifs, quels étaient les mobiles qui ont poussé la S.N.C.F. à faire cette tentative de record de vitesse ?

Je vous ai dit tout à l'heure, le premier et le plus important, est de donner confiance à nos futurs clients. Le second, c'est aussi d'affirmer, de manifester de façon éclatante la maîtrise à laquelle la France et l'Industrie Française sont arrivées en ce qui concerne le matériel roulant et la voie. Je tiens d'ailleurs à associer ces deux domaines et à vous dire aujourd'hui que la performance à laquelle vous avez participé doit être partagée à parts égales entre le matériel roulant et la voie. Les deux sont cohérents, les deux ont fait des progrès de même ordre de grandeur et méritent d'être toujours maintenus sur le même niveau. Il est important je crois que le monde entier sache que l'industrie française n'a pas, n'a joliment pas perdu la place de premier plan qu'elle a toujours occupée jusqu'ici dans le domaine de l'industrie ferroviaire. Il y a vous savez actuellement de nombreux pays qui ont redécouverts le chemin de fer comme moyen de transport économique et qui songent à s'équiper, qu'il s'agisse de transport de voyageurs ou qu'il s'agisse de transport de marchandises. Et je pense que la performance d'aujourd'hui est de nature à inciter tous ces pays à regarder vers la France et à venir chercher en France les équipements ou les brevets qui leur permettront de réaliser les équipements qui leur paraissent nécessaires pour leur pays. Je voudrais, de façon tout à fait nette y associer aussi dans ce record du monde les industries ferroviaires, c'est-à-dire les constructeurs. Il est certain que la S.N.C.F.

doit dire très clairement qu'elle n'est pas du tout seule à avoir préparé la réussite d'aujourd'hui et que dans cette réussite une part très importante appartient à l'industrie ferroviaire, c'est-à-dire à nos constructeurs, qu'il s'agisse du matériel roulant et de la voie. Je pense que il faut signaler aussi que l'un de nos mobiles dans la réalisation de cet essai a été de préparer les lois du progrès de demain. Il est clair que ce que nous avons vu aujourd'hui n'aurait pas été possible si en 1955 l'équipe n'avait elle-même réalisé des vitesses très importantes. Aujourd'hui nous avons concrétisé le potentiel de progrès qui nous a été ouvert en 1955 et nous espérons avoir ouvert une nouvelle voie qui se concrétisera dans 5 ans ou 10 ans. Une nouvelle voie qui permettra, je pense, de montrer que le système du chemin de fer, c'est-à-dire, le guidage de la roue par le rail, a un domaine plus étendu qu'on ne l'avait pensé jusqu'ici et que des vitesses de l'ordre de 400 km à l'heure sont parfaitement accessibles. Nous pouvons envisager ce créneau comme celui du chemin de fer qui transporte avec confort, en sécurité, au moindre coût. Ce créneau peut être encore élargi et nous pensons que cette limite de 500 ou 600 km dont je parle aujourd'hui pourra passer un jour à 7 ou 800 km et que, finalement, le chemin de fer se révèle et se révélera comme la meilleure solution pour réaliser le transport des voyageurs aux distances moyennes et probablement aux distances qui sont couramment offertes non seulement en France mais en Europe.

Donc nous sommes à votre disposition moi-même et tous les représentants de la S.N.C.F. pour donner à ceux d'entre vous qui le souhaiteraient des précisions complémentaires sur l'essai que vous venez de faire aujourd'hui, pour répondre aux questions que tel ou tel d'entre vous aurait à poser.

Je terminerai simplement en vous demandant de nous excuser si certains d'entre vous n'ont pas pu aujourd'hui coopérer comme ils l'auraient souhaité.

Je voudrais vous demander de nous excuser, en vous demandant de réfléchir au fait que l'essai que vous avez vécu aujourd'hui était vraiment un essai en vraie grandeur, en ce sens que vous avez fait avec nous en temps réel la découverte d'un domaine qui n'avait jamais été prospecté jusqu'à ce jour et que, par conséquent, lorsqu'on s'avance en terrain encore inconnu il est indispensable de prendre des précautions, d'être rigoureux, de manière à éviter tout incident. Cette rigueur nous a peut-être, dans certains cas, amenés à nous montrer un peu plus restrictif, un peu plus rigoureux que vous ne l'auriez souhaité. Je vous demande de comprendre qu'il ne s'agissait pas d'une représentation mais qu'il s'agissait d'un essai en vraie grandeur

et que par conséquent, nous devons, pour des raisons de sécurité, prendre des précautions qui garantissent la bonne fin de cette journée à laquelle nous vous avons invités.

Mesdames et Messieurs, je vous remercie.