



N°1 MAI 1960

Le service d'été
Radio Téléphonie par induction
Infos de l'arrondissement
Les garages consignes pour automobiles
Paris – Toulouse en 7 heures
Le rail et la route

La couverture d'origine n'a pas été numérisée pour des raisons de taille de document

SUD-OUEST - INFORMATION - Ex.

RÉDACTION ADMINISTRATION

1, PLACE VALHUBERT
PARIS - GOB. 98-70

Editorial

se présente

Photo "Studio ISKENDER"



TRAVAILLER A UN MÊME OUVRAGE

Sud-Ouest - Information

C'est un fait bien connu : les Cheminots aiment si-
rement leur métier. Ils l'aiment parce qu'il leur demande
de travailler à un même ouvrage, au coude à coude,
avec l'esprit d'équipe ; ils l'aiment parce qu'il leur donne
à vaincre des difficultés qui exigent toujours un sens
profond du devoir et parfois même du courage et de
l'esprit de sacrifice ; ils l'aiment, enfin, parce qu'il les
rend utiles à tous et donc au Pays tout entier.

Et c'est bien parce que nous aimons notre métier
que nous désirons tous, au moins en secret, être le mieux
informés sur le Chemin de fer, ses projets, ses réalisa-
tions, ses problèmes, ses préoccupations et les événe-
ments les plus significatifs de sa vie même, ainsi que sur
la vie professionnelle de chacun de nous.

L'objet de **SUD-OUEST INFORMATION**, que chacun
de vous recevra en principe tous les deux mois, est de
répondre, aussi bien qu'il le pourra, à un désir aussi
légitime.

S'abstenant de toute idée préconçue, soucieux d'ob-
server, en toute circonstance, la plus stricte objectivité,
SUD-OUEST INFORMATION vous demande, à sa nais-
sance, de l'accueillir sans prévention. Son ambition
est de devenir votre compagnon de travail et peut-être,
par la confiance qu'il saura mériter de vous, votre fidèle
Ami.

LA REDACTION.

Notre couverture

Le "SUD-EXPRESS" avant son départ
de la gare de PARIS-AUSTERLITZ.
(Photo Sinacolor)

2



Photo PILLOUX

UN GRAND PROJET :

Paris - Toulouse en 7 heures

Toulouse, on le sait, est l'une des villes les plus importantes de France. Séparée de Paris par 713 kilomètres d'une ligne difficile tant en raison de ses rampes au sud d'Argenton que de ses courbes à faible rayon entre Limoges et Caussade, la réalisation d'une liaison Paris-Toulouse comparable à celles qui existent entre Paris et certaines grandes villes, Bordeaux par exemple, pose des problèmes difficiles.

C'est pour tenter de résoudre ces problèmes, en

étudiant en particulier la possibilité de relever la vitesse limite, que des essais à grande vitesse viennent d'être effectués sur la ligne Paris-Toulouse.

Si, comme on l'espère, ces essais étaient concluants, le parcours Paris-Toulouse pourrait être effectué en 7 heures environ.

Mais, nous le soulignons, il ne s'agit là que d'un projet ; puisse le jour venir où nous sera offert le plaisir d'annoncer sa réalisation.

LA PART DE LA RÉGION DANS LE TRAFIC DE LA S.N.C.F.

Les limites des Régions sont bien connues ; mais ce que l'on connaît peut-être moins, c'est la part de chacune d'elles dans le trafic de la S.N.C.F. Nous pensons qu'il vous intéressera de connaître la part de la Région dans ce trafic.

Les recettes réalisées sur la Région représentent 14 % des recettes de la S.N.C.F.

A s'en tenir aux recettes, le trafic voyageurs et le trafic marchandises de la Région représentent respectivement 18,5 % et 12 % du trafic correspondant de la S.N.C.F. La part du trafic voyageurs de la Région est donc relativement plus importante que la part du trafic marchandises.

Cette situation s'explique : la Région, qui possède les plus longues lignes, comprend de nombreuses zones touristiques favorables au trafic voyageurs ; en revanche, l'activité économique du terrain qu'elle couvre est beaucoup plus agricole qu'industrielle, contrairement à ce qu'on observe sur le terrain d'autres Régions, surtout des Régions Est et Nord.

Sur le terrain de la Région, il n'existe, en effet, aucune industrie lourde ni aucune mine importante ; il en résulte que le tonnage des expéditions par wagon sur la Région ne représente qu'une faible part (7 % environ) du tonnage des expéditions par wagon sur la S.N.C.F. ; toutefois, la part de la Région dans le trafic des colis (12 %) et dans celui du détail (16 %) est sensiblement meilleure.

La meilleure part de son trafic s'observe évidem-

ment dans les expéditions de produits agricoles : 28 % pour les céréales, 18 % pour les bois, 11 % pour les denrées fraîches et dans celles des produits manufacturés (26 %), des papiers (20 %) et des produits chimiques (16 %).

Propos de Salons

De nombreux Salons se tiennent dans l'année à Paris. Un certain nombre d'entre eux attirent la grande foule des visiteurs, tels le Salon des Arts ménagers et le Salon de la Machine agricole.

Mettant à profit l'attrait supplémentaire qu'exerce la Capitale dans la semaine pendant laquelle sont ouverts simultanément ces deux Salons, la Région a organisé, au début de mars, huit trains spéciaux à prix réduit pour un bref voyage d'aller et retour à Paris au départ de Tarbes, Bayonne, Bordeaux, Toulouse, Limoges, Tours, Poitiers et Montluçon.

Plus de 9 000 voyageurs qui, sans ces trains à prix réduit, seraient restés chez eux, sont ainsi venus à Paris, laissant dans nos caisses une recette de 290 000 NF (ou de 29 millions d'anciens francs). Chaque kilomètre parcouru par ces trains a rapporté une recette moyenne de 33,21 NF, soit 3 321 anciens francs.

Jamais les trains spéciaux qui ont été organisés jusqu'ici par la Région pour ces Salons n'ont atteint un tel rendement et, par conséquent, n'ont été aussi bien utilisés. Puisqu'il s'agit d'un record, concluons, comme les sportifs devant le micro, en disant que « nous essaierons de faire encore mieux... la prochaine fois ».

En attendant, bravo et merci à tous ceux qui ont aidé de près ou de loin à cette réussite.

Lorsque LE RAIL ET LA ROUTE se marient

Il n'est pas rare, en fin de soirée et la nuit, de voir passer de lourds camions le long des routes nationales. Venus de loin, ils roulent ainsi des centaines de kilomètres pour arriver au matin à destination. De tels transports de marchandises présentent l'avantage de prendre le chargement à la porte de l'expéditeur et de le livrer, sans avoir à le manutentionner en aucun point du parcours, à la porte du destinataire. Mais ils ont en revanche un sérieux handicap, celui d'être soumis aux aléas des parcours de nuit sur route.

Conserver à ces transports leur avantage et supprimer leur handicap en leur donnant la sécurité et la régularité du Chemin de fer pose un problème difficile qui a tenté l'imagination des techniciens du Rail. Il s'agissait de trouver un système qui tout à la fois permette :

— de continuer à exécuter par Route les parcours terminaux,

— d'exécuter par Fer le parcours à longue distance,

sans que, à aucun moment, le chargement donne lieu à une manutention quelconque depuis la porte de l'expéditeur jusqu'à celle du destinataire.

Mais le transport par Fer des véhicules routiers (camions ou semi-remorques) du type gros porteur, ne pouvait évidemment, en raison du gabarit de la voie ferrée, être réalisé sur wagons ordinaires. Toute la difficulté du problème revenait donc à aménager et construire des wagons capables de

recevoir et de transporter de tels véhicules sans que le gabarit soit engagé. Pour résoudre cette difficulté, deux types de wagons spéciaux ont été, après essai, finalement adoptés, ces deux types ayant ceci de commun, **d'abaisser au maximum** le chargement du véhicule routier.

Le premier type est un wagon plat dont le plancher est surbaissé par la diminution du diamètre des roues. Les wagons de ce type admettent au transport les camions ainsi que les semi-remorques et leurs tracteurs. Les tampons de ces wagons sont inévitablement abaissés comme l'est le plancher. Les rames de ces wagons nécessitent donc, pour être incorporées au train, des wagons de raccord qui, placés à chaque bout de rame, offrent cette particularité de présenter, d'un côté, des tampons également surbaissés et, de l'autre, des tampons à niveau normal.

Le deuxième type utilisable uniquement pour le transport de semi-remorques est un wagon plat de hauteur normale mais dont le plancher est remplacé par deux rails de guidage inclinés vers le bas qui permettent à l'essieu arrière de la semi-remorque de venir se loger entre les brancards du wagon, ce qui a évidemment pour effet d'abaisser la hauteur du chargement et d'éviter ainsi d'engager le gabarit. Ce procédé, qui rappelle celui qu'utilise la mère kangourou pour emporter ses petits, a valu aux wagons de ce type d'être appelés des wagons « kangourous ».

Que les transports s'effectuent sur wagon de l'un ou l'autre type, le chargement et le déchargement des véhicules routiers ne peuvent s'exécuter qu'au moyen de rampes dans des gares dotées d'un chantier spécialisé. Un tel chantier a été aménagé dans les gares origine et terminus des relations sur lesquelles s'exécutent actuellement de tels transports, savoir Paris-Bordeaux, Paris-Toulouse et Paris-Lyon. Pour Paris, le chantier a été aménagé à la gare de Maisons-Alfort (Pompadour), pour Bordeaux à la gare de Bordeaux-Bastide (chantier des Magasins Généraux), et pour Toulouse à la gare Basse-Raynal.

Ces transports s'exécutent de nuit par rame complète ; en attendant qu'une voiture-couchettes puisse être incorporée dans la rame, les chauffeurs des véhicules routiers voyagent habituellement en couchette dans les trains de voyageurs.

C'est une Société dans laquelle participent la S.N.C.F. et la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers qui est chargée d'organiser ces transports et d'obtenir le meilleur rendement des wagons spécialisés. Cette Société acquitte au Chemin de fer les frais de transport de la rame, à charge pour elle de les reprendre ensuite auprès des Transporteurs Routiers.

Cette nouvelle technique de transport marie le Rail et la Route ; s'agissant d'un mariage de raison, on est en droit d'espérer un mariage heureux.

Chargement d'une semi-remorque sur wagon Kangourou

