

LE MARQUAGE UNIFORME DU MATERIEL ROULANT

Jusqu'en 1960, chaque Administration de Chemin de fer identifiait et numérotait ses wagons suivant des règles particulières; pour des types de matériel présentant des caractéristiques semblables, les inscriptions étaient donc différentes selon les réseaux propriétaires. L'identification avait pour base, en France par exemple, des lettres de série et des lettres indices, la numérotation se faisant par un nombre de six chiffres pris dans une série déterminée pour chaque type de matériel.

L'augmentation continue des échanges internationaux et l'exploitation en commun des wagons suivant le pool « Europ » ont amené l'Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) à définir une règle internationale de marquage ayant pour base l'utilisation de lettres : majuscules pour un « wagon de base » présentant des caractéristiques définies, minuscules pour préciser les caractéristiques du véhicule. L'on a vu dès lors circuler des wagons de la Deutsche Bundesbahn (DB) identifiés **Gs** par exemple (**G** : wagon couvert d'au moins 9 mètres de longueur, d'au moins 20 tonnes de charge utile et comportant au moins 8 volets d'aération; la lettre **s** indiquant l'aptitude à la circulation à 100 km/h.)

Les progrès rapides de la gestion par moyens électroniques ont amené la suspension provisoire de l'application de ce marquage par lettres. Les Administrations ont en effet conclu qu'il serait rentable de gérer par des ensembles électroniques le matériel roulant. L'U.I.C. et l'O.S.J.D. (organisme correspondant à l'U.I.C. pour les pays de l'est européen) ont donc défini un nouveau mode de marquage du matériel roulant à base de chiffres plus facilement exploitables que les lettres par les ensembles électroniques.

Le numéro identifiant un wagon devait avoir un nombre de chiffres constant et être le plus court possible. Il a été retenu le principe d'un numéro à 12 chiffres placés impérativement dans l'ordre suivant et indiquant :

* **1^{er} et 2^e chiffres** : le « régime d'échange » ou possibilité d'utiliser le wagon en trafic international;

* **3^e et 4^e chiffres** : l'Administration propriétaire (ou d'immatriculation pour les wagons de particuliers).

* **5^e au 11^e chiffres** : le numéro proprement dit indiquant :

- par son premier chiffre, la grande catégorie à laquelle appartient le wagon,
- par les deux chiffres suivants, les caractéristiques spéciales du wagon; c'est, en fait, la transcription en chiffres des indications des lettres de série et indices;
- par les quatre derniers chiffres, le numéro d'ordre du wagon à l'intérieur de tous ceux qui lui sont identiques dans la série définie par les trois premiers chiffres du numéro.

* **12^e chiffre.** — C'est un chiffre qui permettra aux ensembles électroniques de détecter la quasi totalité des erreurs qui pourront être commises dans l'inscription des 11 premiers chiffres.

Ce numéro peut se présenter sur trois lignes horizontales superposées formant cadre ou, pour les wagons plats par exemple, sur une seule ligne.

Les Administrations ont également retenu le principe du double marquage, les renseignements chiffrés étant appuyés par l'inscription « en clair » de leur signification pour le régime d'échange (équivalent au code « nature » actuel), l'Administration propriétaire, l'identification par lettre de série majuscule et lettres-indices prévues par les dispositions primitives de l'U.I.C.

Les opérations de marquage doivent en principe être terminées le 30 septembre 1968. L'Avis Général EX 33 a n° 26 indique la signification des chiffres et des lettres nouvelles ainsi que les mesures à appliquer pendant la période transitoire où tous les wagons ne seront pas identifiés suivant le nouveau système et où tous les imprimés n'auront pas été unifiés quant à leurs rubriques; le code « catégorie » actuel continue en particulier à être utilisé pour toutes les opérations de répartition, bien qu'il n'ait aucun rapport avec les nouvelles lettres de série utilisées.

*
**

A titre d'exemple, le wagon 01 87 122 6 513 3 dont le cadre est représenté ci-dessous s'identifie ainsi :

01 : wagon « RIV Europ »

87 : Administration propriétaire SNCF



122 6 513 : numéro du wagon appartenant à la grande catégorie wagons couverts (G) apte à rouler à 100 km/h (s)

3 : chiffre d'auto-contrôle

Enfin, et bien que l'utilisation de ce dernier chiffre soit d'ordre exclusivement mécanographique, il est intéressant de remarquer qu'il est obtenu de façon simple : on prend les chiffres de rang impair pour le double de leur valeur, ceux de rang pair pour leur valeur, on fait la somme des chiffres des nombres obtenus et on prend le complément à 10 du chiffre des unités de la somme obtenue : c'est ce complément qui constitue le chiffre d'auto-contrôle. Dans l'exemple ci-dessus, ces opérations donnent :

	01	87	122	6	513
×	21	21	212	1	212
	<hr/>				
	0	16	24	10	6
	1	7	2	6	1

Somme : $0 + 1 + 6 + 2 + 4 + 1 + 0 + 6 + 1 + 7 + 2 + 6 + 1 = 37$

Chiffre des unités : 7

Chiffre d'auto-contrôle : $10 - 7 = 3$

ESSAIS DE L'AÉROTRAIN

L'aérotrain est un nouveau mode de transport imaginé pour supprimer les problèmes de contact et de frottements qui limitent les possibilités du chemin de fer dans le domaine des grandes vitesses.

Le principe est le suivant :

Les roues sont supprimées, le véhicule glisse par l'intermédiaire d'un « coussin d'air » sur une surface de contact en béton armé. Le coussin d'air, réalisé par un surpresseur, supporte le véhicule en s'appliquant contre une piste horizontale de 1,80 m de large; il assure, en outre, le guidage du véhicule en s'appliquant de part et d'autre d'un rail central haut de 55 cm.

Deux ans après la présentation de sa maquette à La Garenne-Colombes, à la fin de 1963, le projet d'aérotrain s'est concrétisé par l'achèvement d'un véhicule expérimental à échelle réduite. Ce véhicule, long de 10 mètres, pesant 2,5 T, pourra transporter 6 personnes à 200 km/h.

Les essais en ligne se font sur une voie spéciale construite entre Limours et Gometz-le-Châtel (Essonne).

Rappelons que l'Aérotrain de l'avenir devrait pouvoir transporter 200 personnes à 400 km/h. Il pourrait être utilisé pour assurer les liaisons entre des villes séparées par des distances moyennes (Paris-Orléans par exemple) et entre ville et aéroport.

La S.N.C.F., l'aéroport de Paris et Nord Aviation participent au capital de la société d'études : Société BERTIN et Compagnie.