



N°22 NOVEMBRE 1972

Le TGV 001 à Bordeaux

La réservation électronique des places

Installation des services de la région à

Limoges

Le centre de formation professionnelle à

Limoges

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

une page est tournée ...

Avec le présent numéro s'achève la publication, tout au moins dans sa forme actuelle, de « Sud-Ouest Information », organe destiné à informer l'ensemble des cheminots de la Région du Sud-Ouest des orientations, des réformes, des réalisations, des résultats, en un mot, de tout ce qui concerne la vie de la Région et, par conséquent, de tout ce qui intéresse la vie professionnelle de chacun d'eux à l'intérieur de celle-ci.

Il est bon de rappeler à cette occasion que « Sud-Ouest Information » fut créé d'abord au Service de l'Exploitation en mai 1960 et que c'est en octobre 1968 qu'il fut étendu à l'ensemble des trois Services.

Au cours de ces 12 années, *Sud-Ouest Information* a-t-il bien rempli sa mission ? A-t-il répondu à l'attente des cheminots du Sud-Ouest ? C'est à chacun d'entre vous qu'il appartient d'en juger. Mais, au moment où il va cesser de paraître, je voudrais remercier ici tous ceux qui ont travaillé sans ménager ni leur temps, ni leur peine pour faire de cet organe de liaison entre la « direction » et tous les agents du Sud-Ouest une publication aussi vivante, aussi attractive, aussi bien documentée que possible.

Je sais que leur tâche n'a pas toujours été facile mais ils doivent être bien convaincus qu'ils ont participé ainsi à une œuvre essentielle car la bonne circulation de l'information — dans les deux sens, d'ailleurs — doit être l'un des objectifs majeurs de toute entreprise parce que c'est l'une des conditions nécessaires à son efficacité.

Cette impérieuse obligation de l'information ne disparaît pas avec *Sud-Ouest Information*, je dirai même qu'elle s'impose plus que jamais, mais la mise en place des nouvelles structures à partir du 1^{er} janvier 1973, implique qu'elle prenne des formes nouvelles et il appartiendra à chacun des Directeurs des nouvelles régions de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour rendre cette information encore plus vivante, plus actuelle et plus directe.

Au moment où paraîtront ces lignes, la Région du Sud-Ouest, héritière depuis 1938 des anciennes Compagnies d'Orléans et du Midi, sera, en effet, sur le point de disparaître pour faire place à cinq régions nouvelles. Il s'agit d'une mutation profonde qui bouleversera de nombreuses habitudes et exigera de chacun un effort d'adaptation.

Je sais que beaucoup d'entre vous s'en inquiètent; les mesures déjà prises pour résoudre les problèmes posés par cette réforme montrent que nous sommes conscients de ces difficultés et je puis vous donner l'assurance que nous continuerons à être très attentifs à trouver les solutions destinées à atténuer, dans toute la mesure du possible, les inconvénients résultant de ces changements.

Je ne reviendrai pas ici sur les motifs et les objectifs qui sont à l'origine de cette réforme; ils ont été maintes fois exposés et notamment dans l'interview que mon prédécesseur, M. GUERVILLE, a accordée en octobre 1970 à *Sud-Ouest Information*.

Je rappellerai seulement les deux objectifs essentiels :

- plus grande efficacité de la gestion;
- action commerciale plus dynamique.

Les résultats décevants de l'année 1972 montrent, s'il en était besoin, que le développement de son trafic est une nécessité vitale pour le chemin de fer.

Ayons l'espoir que les nouvelles structures permettront au chemin de fer de mieux défendre sa place sur le marché des transports.

Une page est tournée... mais le chemin de fer continue et nous devons avoir confiance dans son avenir.

1973 sera, pour beaucoup d'entre vous, une année de changements; je souhaite qu'elle soit malgré tout, pour vous et vos familles, une bonne année.

André LOZÉ.

LE T.G.V. 001 A BORDEAUX

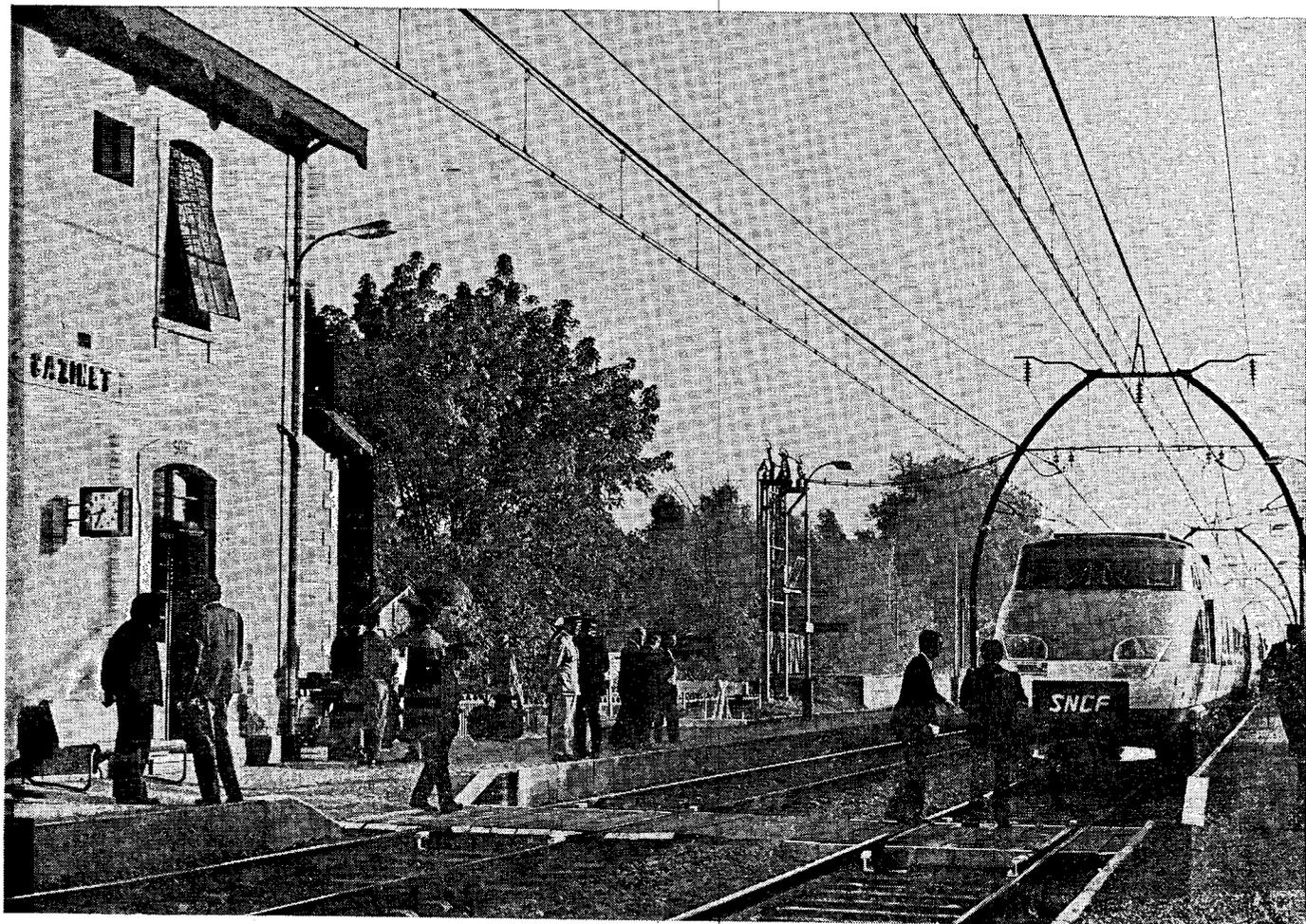
LE T.G.V. 001, prototype du train automoteur à grande vitesse de la S.N.C.F. est présent sur notre région depuis le 17 juillet pour y poursuivre des essais déjà commencés à poste fixe et en ligne sur le réseau de l'Est.

Rappelons brièvement que, après les essais préalables entre 1967 et 1969 d'un élément X 4300 sur lequel avait été adaptée une turbine TURMO III du type de celles destinées aux hélicoptères Super-

Frelon, la S.N.C.F. a mis en service la **première génération** de turbotrains ETG. Affectés à la desserte cadencée de Paris-Caen-Cherbourg et capables de rouler à 180 km/h, ils sont exploités en service commercial à 160 km/h et ont dépassé 5 millions de kilomètres dans d'excellentes conditions.

Dans l'avenir, la S.N.C.F. mettra en service une **deuxième génération** de Turbotrains, les RTG.

En gare de Gazinet.



Propulsés par deux turbines ils seront capables de rouler à 200 km/h et ils offriront un confort accru par l'installation de la climatisation. Il est envisagé de les utiliser sur Lyon-Strasbourg, Lyon-Nantes et Lyon-Bordeaux.

L'objectif, poursuivi par le TGV 001, prototype de **la troisième génération**, se situe dans le prolongement de cette évolution, puisque l'on envisage pour lui des vitesses commerciales de 250 à 260 km/h. On conçoit que réaliser cette ambition à longueur d'année, quelles que soient les conditions météorologiques et en respectant des impératifs de régularité et de sécurité, ne soit pas une mince performance et nécessite auparavant un programme d'essais et de mises au point, d'autant plus approfondi que, si de nombreux éléments du TGV 001 bénéficient des expériences antérieures, beaucoup

en revanche font appel à des techniques avancées ferroviaires ou aéronautiques : citons en particulier les groupes propulseurs, les alternateurs, les moteurs électriques de traction, la conjonction de différents moyens de freinage, le système de conditionnement d'air, l'articulation des caisses, les équipements électroniques de sécurité.

Les essais se sont déroulés jusqu'à présent de la façon suivante :

- à poste fixe en usine pendant trois mois;
- à des vitesses croissant jusqu'à 200 km/h dans les plaines d'Alsace;
- depuis le mois de juillet ils se déroulent à des vitesses atteignant 300 km/h sur la ligne des Landes et comportent :



- des investigations mécaniques avec mesure de contraintes dans de nombreux organes,

- des essais de thermodynamique et de mécanique des fluides sur les turbines et leurs dispositifs d'admission et d'échappement,

- des essais d'aérodynamique sur la résistance à l'avancement et l'effet des croisements à grande vitesse,

- des essais électriques sur le circuit de puissance et de la transmission électrique et sur les circuits de régulation et de contrôle,

- des essais sur les différents systèmes de freins utilisés,

- des investigations détaillées sur la tenue en voie et le confort.

La réalisation de ces essais a nécessité la mise en place, à Bordeaux, de dispositions spéciales pour permettre aux représentants des différents départements techniques, du département d'essais,

et des constructeurs, de poursuivre leur travail dans des conditions optimales.

D'autres travaux ont été exécutés par le Service V.B. pour assurer la sécurité des essais : clôture de la ligne dans les portions où le bétail ou le gros gibier risquent de venir engager le gabarit; mise en place d'un réseau radio répercutant à la rame le « bip-bip » dont la persistance garantit à tous les participants que l'essai peut se dérouler sans obstacle et permettant une liaison directe entre le P.C. de Bordeaux, la rame et tous les passages à niveau de la ligne.

Deux mois d'essais conformes au programme et ce fut le 29 septembre dernier la première expérimentation officielle en présence du Ministre des Transports et des hauts dirigeants de la S.N.C.F. : 286 km/h furent atteints à l'aller sur Morcenx et 307 km/h au retour peu avant Facture.

L'objectif est maintenant non d'établir un record de vitesse mais la poursuite des essais jusqu'à ce que le prototype atteigne 100.000 km.



LA RÉSERVATION ÉLECTRONIQUE DES PLACES DANS LES TRAINS DE VOYAGEURS

La réservation des places est faite actuellement au départ d'environ 1.600 bureaux (gares, bureaux de ville, agences de voyages) qui obtiennent les places de 140 centraux détenteurs des schémas de voitures.

Ce système n'est pas satisfaisant en raison de la lenteur des formalités et de la mauvaise utilisation des places due à l'attribution de « contingents » à certains bureaux qui ne les utilisent pas toujours entièrement alors que d'autres bureaux en manquent.

Enfin, sur le plan international, on envisage d'étendre le délai de location à deux mois ce qui doublerait le volume des places à attribuer.

La S.N.C.F. a donc été amenée à rechercher un système automatique plus rapide et plus sûr.

L'organisation du Système

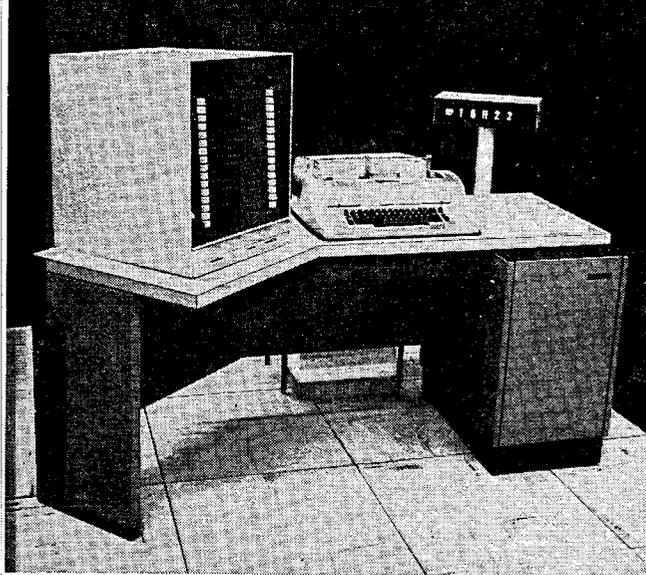
Un ordinateur central de grande puissance situé à Paris-Batignolles prendra en mémoire les schémas de toutes les voitures en location.

Cet ordinateur sera relié à des postes terminaux dans les gares les plus importantes et des agences de voyages.

La réservation sera possible de toute gare à toute gare desservie par un train ou une voiture directe comportant des places réservées et pour tous les trains rapides et express nationaux ou internationaux au départ de la France, mais certaines gares de moindre importance n'accepteront la location qu'au guichet.

Les avantages de la location électronique

Avec rapidité et sûreté, le système délivrera en même temps le titre de transport et le ticket garde-place y compris, le cas échéant, les tickets de restaurant.



Terminal I.B.M.

Il assurera la comptabilité journalière et mensuelle des recettes et éditera les volants marque-places et les schémas des voitures et des trains en location. Il sera également à même de fournir toutes les statistiques afférentes à la réservation des places et à la vente des billets et des services qu'il prendra en charge.

Enfin, il permettra de mieux adapter la composition des trains aux besoins, ce qui conduira à mieux gérer le matériel.

Quelles seront les étapes de mise en service ?

Notons à cet égard qu'il s'agit d'une réalisation beaucoup plus complète que celles des réseaux étrangers, ceux-ci ayant en général limité aux trains internationaux la location électronique sans étendre le système à la comptabilisation des recettes.

C'est pourquoi la mise en service sera progressive. Elle débutera fin 1973.

La première étape concernerait deux lignes de la région Ouest : Paris-Le Havre et Paris-Cherbourg.

Terminal Olivetti.

