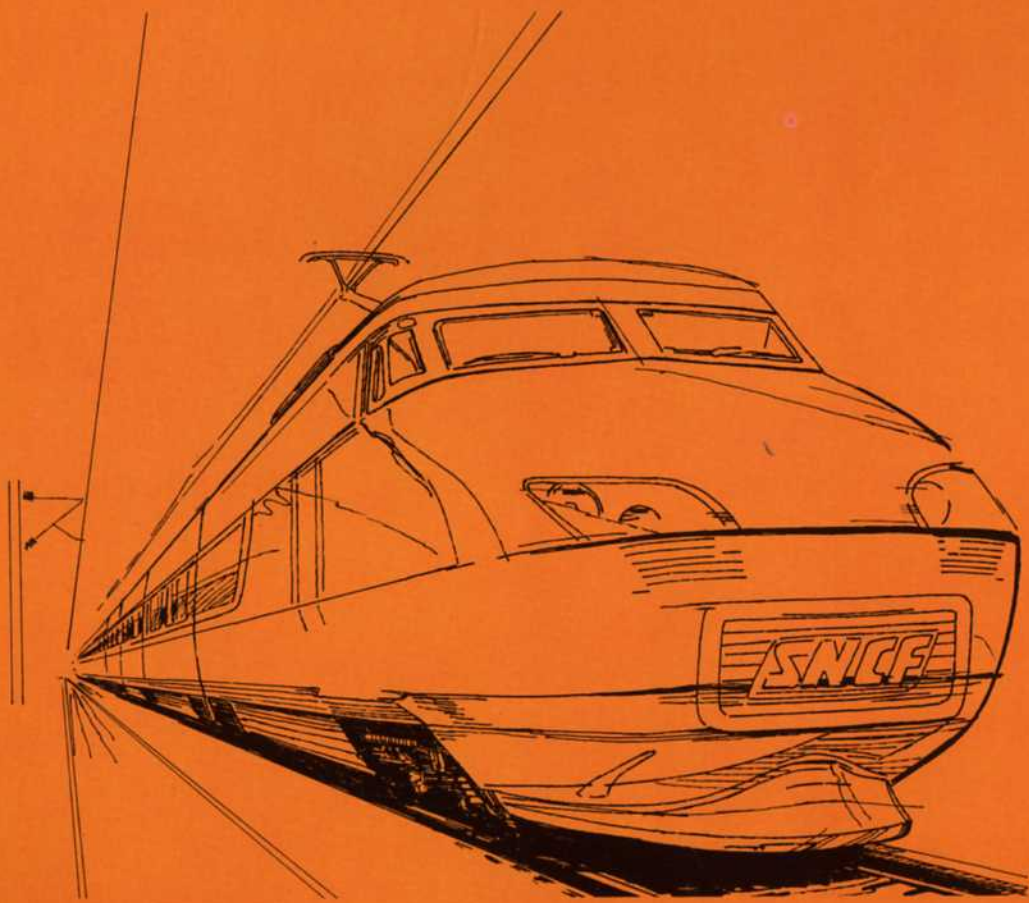


A blurred photograph of a high-speed train in motion, with a large red and white SNCF logo visible on the front. The background is a bright, hazy sky.

UN TRAIN POUR DEMAIN

LA NOUVELLE LIGNE
PARIS SUD-EST

FOL
11 -01- 002



sommaire

	page
un train pour demain	2
en 1981 une nouvelle ligne paris sud-est	5
des gains de temps considérables	7
la ligne	9
le matériel	13
un nouvel environnement ferroviaire	17
au service de la collectivité	19

un train pour demain

1955 un record 331 km/h

1955-1957 Exploration systématique de la plage 200/250 km/h
- 400 marches d'essais à plus de 200 km/h } en traction
- 200 000 km parcourus } électrique

1967 200 km/h en service commercial

1967 le TGS premier turbotrain expérimental
- 581 marches d'essais à plus de 200 km/h
- 277 670 km parcourus
permet la mise au point des turbotrains commerciaux
- ETG : entre Paris, Caen et Cherbourg (1970)
- RTG : sur les relations transversales (1973)

1969-1970 Première exploration des vitesses supérieures à 250 km/h

1972 le TGV 001 premiers essais

1973-1974 la RTG 01

1974 la Z 7001 automotrice électrique expérimentale

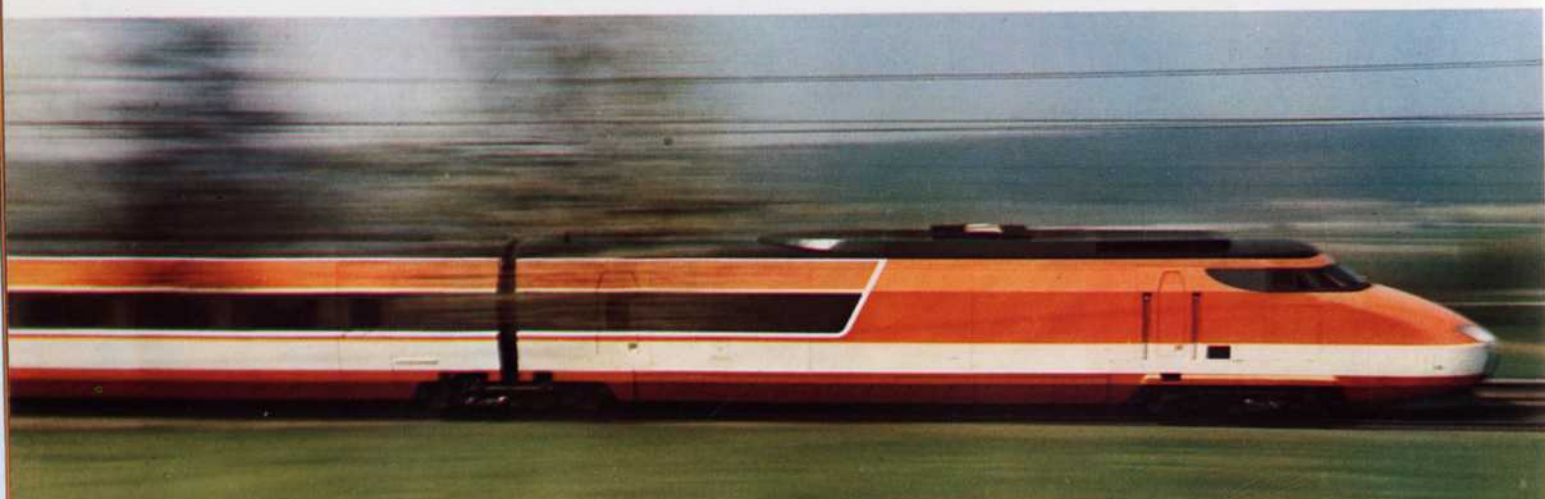
1972-1975 Exploration systématique de la plage 250/310 km/h

320 280 km parcourus
1475 marches d'essais à plus de 200 km/h dont :
- 935 à plus de 250 km/h
- 156 à plus de 300 km/h (318 km/h de vitesse maximale)

RTG 01 115 000 km parcourus
82 marches d'essais à plus de 230 km/h (260 km/h de vitesse max.)

Z 7001 274 870 km parcourus
450 marches d'essais à plus de 200 km/h dont :
- 325 à plus de 250 km/h
- 39 à plus de 300 km/h (306 km/h de vitesse maximale)

1981-82 100 TGV circulant à 260 km/h sur une nouvelle ligne entre Paris et le Sud-Est de la France.



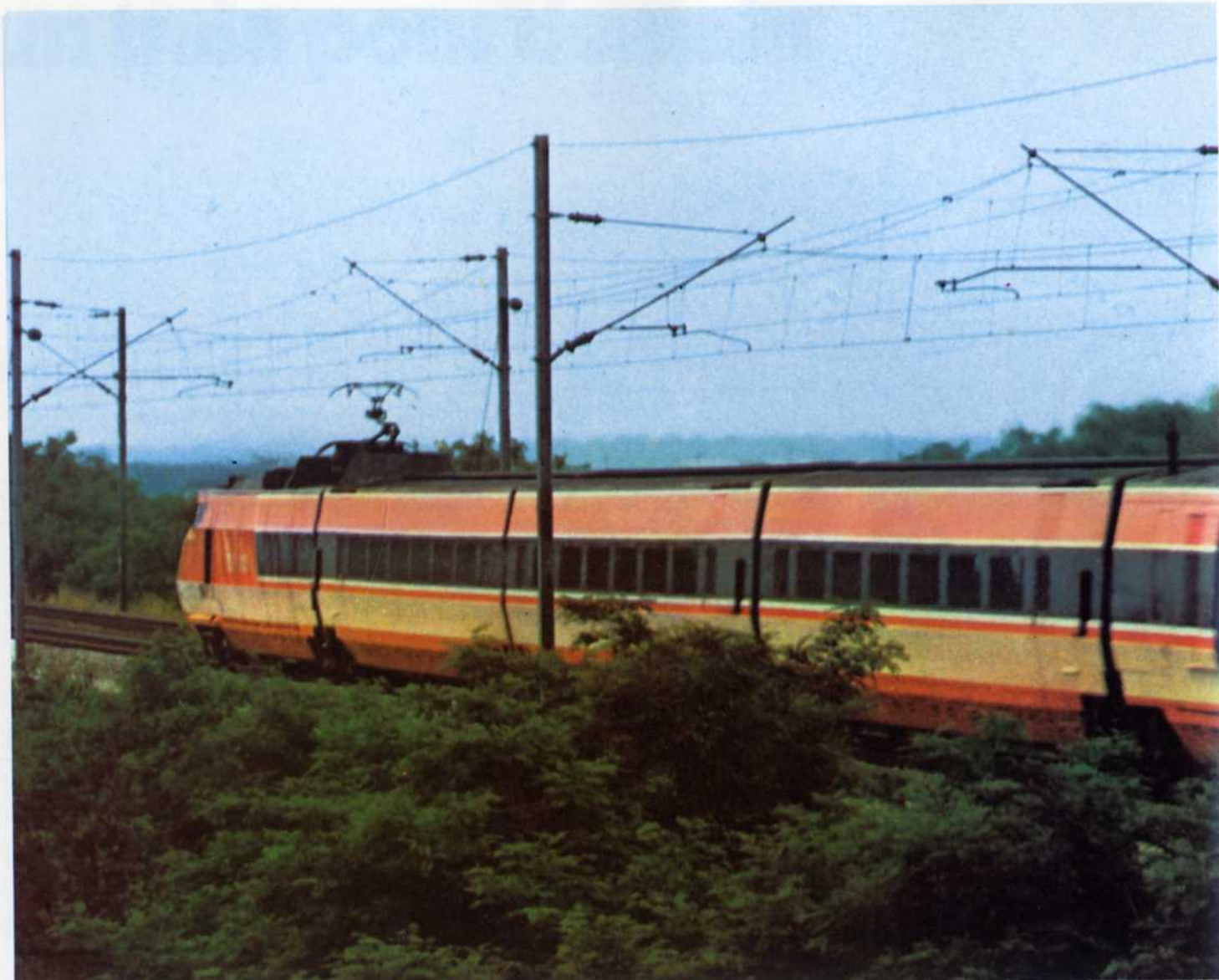
le TGV 001 en vitesse



La SNCF a réalisé des progrès très substantiels dans sa politique d'accroissement des vitesses, en particulier au cours de la dernière décennie. Ainsi, le réseau français peut-il être parcouru à 150 km/h ou plus sur 7 600 km dont près de 800 admettent la vitesse de 200 km/h. Ce sont là des résultats d'autant plus remarquables qu'ils sont obtenus sur des lignes datant de plus d'un siècle. Il reste néanmoins que la vitesse de 200 km/h représente une limite qui ne peut guère être franchie, même dans les cas les plus favorables. Or, parallèlement, les essais systématiques effectués depuis le record de 1955 (331 km/h) devaient montrer que la vitesse limite du guidage roue-rail dépassait très largement les 200 km/h. L'idée s'est ainsi fait jour que le chemin de fer utilisait une technique dont il n'épuisait pas les possibilités et qu'il serait à même de mettre pleinement à profit s'il pouvait disposer de lignes adaptées aux grandes vitesses.

Dans le même temps, le trafic ne cessant de se développer, des phénomènes de saturation apparaissaient, en particulier sur l'axe Paris-Lyon, le plus chargé de la SNCF, où ils allaient prendre rapidement des dimensions inacceptables. C'est de la conjonction de ces problèmes de capacité et des perspectives offertes par la technique ferroviaire qu'allait naître le projet de ligne nouvelle entre PARIS et le SUD-EST de la FRANCE.

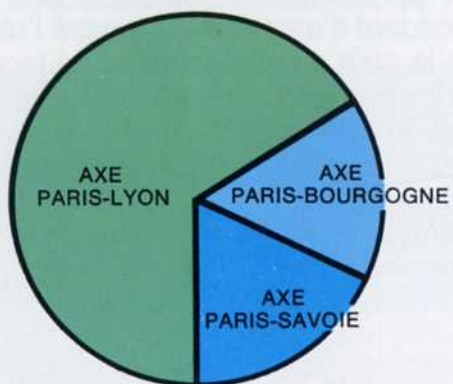
Réservée au trafic voyageurs, cette ligne échappera aux difficultés que pose, en matière de capacité, la coexistence de convois lents et rapides et pourra, dès lors, accepter des profils en long voisins de ceux des autoroutes (35 ‰) inadmissibles en trafic marchandises, ce qui permettra d'abaisser les coûts de construction. Elle autorisera une vitesse maximale fixée, en première étape, à 260 km/h mais pouvant être portée ultérieurement à 300 km/h, l'adoption de ces niveaux procédant d'un choix qui a pesé l'utilité de la vitesse pour le client ainsi que le coût qu'elle entraîne, de façon à réaliser le meilleur compromis entre ces deux facteurs. Les conséquences en sont importantes du point de vue énergétique. En effet, la consommation d'énergie du **TGV**, ne représentera, par passager transporté, que la moitié de celle de la voiture particulière et le cinquième de celle de l'avion ce qui, bien entendu, ne manquera pas d'avoir des répercussions favorables sur les dépenses de circulation. En mettant les transports à grande vitesse à la portée du plus grand nombre dans des conditions de confort et de sécurité inégalées et dans le respect de l'environnement, le **TGV** constituera un instrument d'incitation économique puissant au service de la collectivité nationale.



essais de pantographe à grande vitesse

prévisions de trafic: 17 millions de voyageurs/an

répartition géographique



structure



