

Rame postale TGV



Dessiné par Pierre Forget

Imprimé en héliogravure

Format horizontal 36 × 22
(dentelé 13)

50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 8 septembre 1984
à Lyon (Rhône)

Vente générale le 10 septembre 1984

Le 1^{er} octobre 1984 sera une date importante dans l'histoire de la poste avec la mise en service du TGV postal. Celui-ci, constitué de deux motrices, deux remorques d'extrémité et six remorques intermédiaires roulera, comme son aîné, sur la nouvelle voie ferrée Paris-Lyon à 260 kilomètres à l'heure.

Pour l'accueillir deux gares, Paris-Charolais et Lyon-Montrochet, ont été spécialement construites et des installations spécifiques ont été aménagées à Mâcon. Par un jeu de correspondances minutieusement réglées, le TGV postal assurera l'acheminement rapide du courrier destiné aux grandes villes voisines : de Mâcon, par liaison routière seront desservis les centres de Dijon, Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse. De Lyon-Montrochet, les sacs postaux destinés à Annecy, Chambéry, Grenoble, Valence et Saint-Étienne emprunteront la voie routière tandis que des liaisons ferroviaires emporteront journaux et paquets à distribuer dans les villes de Marseille, Toulon, Nice, Avignon, Nîmes, Montpellier et Perpignan. Ainsi, tout en

faisant d'importantes économies d'énergie, c'est tout le Sud-Est de la France qui sera "irrigué" par un réseau postal à gros débit, rapide, économe, souple et efficace.

L'exploitation du TGV postal présente quelques particularités. Aucun tri ne sera effectué à bord de la rame, les sacs postaux seront rangés selon leur destination, dans des conteneurs. Les opérations de mise en place des conteneurs dans le TGV se feront de manière sélective, de façon à équilibrer la charge entre les 2 files (droite et gauche) de conteneurs. Un système de sécurité est prévu à cet effet, si pendant les opérations de mise en place, la répartition des conteneurs ne répond pas aux conditions exigées un voyant rouge s'allumera aussitôt.

La masse totale d'une rame est de 431 tonnes dont 85 tonnes de charges utiles pour le courrier et les conteneurs.

Contrairement aux traditionnels "Ambulants", aucun agent appartenant aux P.T.T. ne participera au voyage. La

conduite de la rame sera assurée par le personnel de la S.N.C.F. Bien que le matériel roulant demeure propriété des P.T.T., la S.N.C.F. en assumera la traction et l'entretien. Toutes les questions relatives à l'exploitation et aux coûts (personnel, maintenance, conduite, énergie, etc.) ont été réglées par un contrat d'exploitation négocié entre la Poste et la S.N.C.F.

La ligne Paris-Lyon verra désormais circuler les rames en livrée jaune du TGV postal, dont chacune des remorques est frappée du logotype "La Poste" et du sigle P.T.T.