

# TGV Atlantique



Dessiné par Roger Tallon

Imprimé en héliogravure

Format horizontal 36 x 22

50 timbres à la feuille

Vente anticipée le 23 septembre 1989  
à Paris

Vente générale le 25 septembre 1989

Le 24 septembre prochain, des rames TGV-Atlantique circuleront à 300 km/h sur la branche ouest de la ligne nouvelle ; elles desserviront les principales villes des axes Paris-Rennes-Brest et Paris-Nantes avec des gains de temps se situant entre quarante minutes et une heure dix-sept suivant les relations. En septembre 1990, le TGV-A assurera les communications avec l'Aquitaine et atteindra la frontière espagnole. La ligne Paris-Quimper sera mise en service en 1992, puis Paris-La Rochelle en septembre 1993. Au total, trente-six villes seront alors desservies par le TGV-A.

Le TGV-Atlantique marque la naissance d'une seconde génération de matériel

à grande vitesse, grâce à de multiples innovations technologiques : moteurs synchrones autopilotés, suspension pneumatique, informatique à bord fortement développée. Grâce aux progrès accomplis par les ingénieurs SNCF et les constructeurs ferroviaires, le TGV-A circulera à 300 km/h sur la ligne nouvelle et à 220 km/h sur les lignes classiques. Chacune des 95 rames TGV-Atlantique comportera dix remorques encadrées par deux motrices et offrira 485 places assises, en 1<sup>re</sup> ou en 2<sup>e</sup> classe.

Forte de l'expérience acquise durant sept années de service commercial du TGV Sud-Est (celui-ci a déjà transporté plus de cent millions de voyageurs), la SNCF

innove encore commercialement en offrant à bord du TGV-A un ensemble de services et d'espaces adaptés à ses diverses clientèles.

Au-delà du TGV-A, la SNCF, au service de la collectivité nationale, met peu à peu en place un réseau à grande vitesse, qui irriguera la plus grande partie du territoire national, puis dépassera nos frontières dès 1994, grâce en particulier au tunnel sous la Manche.

Le TGV-Atlantique préfigure que le XXI<sup>e</sup> siècle sera celui du train.