

TGV SUD-EST 16 REE

Après la rame du record de vitesse de 1955, REE honore un autre moment historique du rail français: le record de 1981. Mais loin de se contenter d'une redécoration de son modèle sorti l'an passé, le fabricant a profité des libertés offertes par l'impression 3D pour proposer un modèle hors du commun.

Texte et photos: Aurélien Prévot et Yann Baude (sauf mention contraire)

Pour son acheminement vers Saint-Florentin et sa lancée sur la ligne nouvelle, la rame 16 **est attelée à la vénérable CC 65505**. Le souci d'image n'est pas à l'ordre du jour!

La rame 16 en HO est prête à **s'élancer pour le record du monde**... On retrouve les grandes qualités de gravure des modèles précédemment sortis.



© J.-M. Frybourg



La rame du record de 1981

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: REE
- Échelle: HO (1/87)
- Numérotation: rame 16
- Prix: 950 euros environ (réf. TGV-004) en analogique, 1 200 euros environ (réf. TGV-004S) en version numérique sonore
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 360 mm environ
- Fabrication: métal (châssis) et plastique injecté (caisse)
- Prise de courant: toutes les roues de chaque motrice
- Transmission: cardan, vis sans fin et engrenages
- Essieux moteurs: 4 de chaque motrice
- Équipement trois rails: non
- Normes de roulement: NEM
- Éclairage: oui (feux, aménagement intérieur et cabines par LED)
- Équipement numérique: ESU (fiche 21 MTC)
- Époque: IVb (début des années 1980)
- Poids total de la rame: 1,5 kg environ



© J.-M. Ferroug

Peu avant l'ouverture commerciale du service TGV Sud-Est, le 27 septembre 1981, la SNCF entend assurer une opération de communication auprès du public tout en poursuivant les essais en situation réelle sur la ligne – toute- nouvelle. L'opération TGV100 est lancée, en lien avec les 100 m/seconde prévus. C'est la rame 16 qui est choisie pour se prêter aux adaptations nécessaire à ces marches particulières. On allège sa composition de trois remorques (on ne dit pas voitures dans le cas d'une automotrice): M1 (23031) + R1 (issue de la rame 33) + R3 + R4 + R6 + R1 (TGV 01) + M2 (23032). Les remorques 3 et 6 portent les batteries, et la remorque 6 est en quelque sorte la clef de voûte des rames TGV. La remorque R1 est issue

d'une rame de première classe, tandis que la R1 du TGV01 emporte un groupe électrogène. Outre le chargement et l'installation d'une quantité d'appareils de mesure et d'enregistrement, on a monté des roues motrices de plus grand diamètre (1050 au lieu de 920 mm).

26 FÉVRIER 1981 : LE GRAND JOUR

Des marches avec montée en vitesse sont tracées le 25 février, et c'est le 26 à 15h41, au pk 156 de la LGV Sud-Est, à proximité de Tonnerre, que le record est battu: 20 km/h au-dessus des 100 m/s visés. Les 331 km/h de la BB 9004 de 1955 dans les Landes sont dépassés, mais pas enterrés (la CC 7107 s'étant vue décerner le même exploit pour ménager son constructeur

Le 26 février 1981, la rame 16 vient de passer les 380 km/h. **La LGV Sud-Est est toute neuve**, les caniveaux ne sont pas encore couverts...

Alstom). Il faudra attendre les 515,3 km/h de la rame Atlantique 325 en 1990, pour que le record de 1981 tombe dans l'oubli. Il faut dire aussi que l'histoire de France retient plus volontiers un autre jour de 1981, un certain 10 mai. Dans les mois qui suivent, la rame 16 retrouve ses remorques, se déleste de ses équipements de mesure et regagne le parc TGV, prêt à entrer dans une nouvelle ère du chemin de fer français, avec la grande vitesse entre Paris et Lyon. ►



Le **petit coffre** abritant la caméra de surveillance du pantographe n'a bien sûr pas été omis.



Les aménagements, **derrière les vitres teintées**, seront opportunément mis en valeur grâce à l'éclairage par LED, efficace.

UNE RAME EN HO D'UNE GRANDE FIDÉLITÉ

Le TGV Sud-Est REE est déjà un très beau modèle (voir présentation détaillée dans LR 930 de janvier 2025). Pour ce coffret spécial, le fabricant a cherché à reproduire le plus fidèlement possible la réalité. Cela passe d'abord par un respect de la numérotation des voitures: la première voiture R1 est donc bien celle de la rame 33. La voiture bar est aménagée en première classe, avec salle voyageurs vers les voitures de première classe. Elle est siglée première. L'aménagement intérieur est bien sûr conforme, avec un moins grand nombre de sièges. À l'autre extrémité de la rame, il n'y a pas de voiture R8 mais une deuxième R1 qui se remarque en particulier à ses dessous de caisses différents. Cette deuxième R1 vient de la rame 001. Elle a conservé de ses essais un générateur électrique qui permettait d'alimenter tous les équipements électriques installés à l'intérieur de la rame. Une petite fenêtre a été bouchée par une grille. Sur les bogies moteurs en HO, les sabots de frein d'immobilisation ont été démontés, comme en réalité lors du record de 1981, pour pouvoir monter des roues plus grandes. On constate donc une -très- légère différence de hauteur entre les motrices et les remorques. Les flancs de bogies sont spécifiques à cette rame. Le marquage TGV n'est pas symétrique... ce qui est là aussi conforme à la réalité. À l'intérieur, on retrouve le même souci du détail. Ainsi, la R1 de la rame 33 est aménagée en voiture laboratoire avec des ordinateurs tandis que la R3 est partiellement aménagée en salle vidéo: impressionnant! En toiture, la caméra surveillant le pantographe est bien évidemment reproduite.



La voiture bar de la rame du record était **en réalité aménagée en première classe**, un détail fidèlement reproduit (jusqu'à l'aménagement intérieur) par le fabricant.



Les flancs des bogies moteur sont spécifiques à ce modèle d'exception. **Comme dans la réalité**, les bogies moteur sont équipés de roues légèrement plus grandes que celles des remorques, d'où la suppression des sabots de frein d'immobilisation.



Les aménagements intérieurs spéciaux du record **ont également été reproduits**, même si fort peu visibles une fois les caisses en place.



Les appareillages n'attendent que **les opérateurs et techniciens** attachés aux enregistrements divers de la marche spéciale.



DES AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES GRÂCE À L'IMPRESSION 3D

DES FONCTIONS SONORES INÉDITES

La version numérique sonore bénéficie d'un fichier son spécifique. On retrouve bien sûr les mêmes fonctions que pour les autres rames TGV déjà commercialisées : l'éclairage des feux, de la cabine (qui s'éteint automatiquement au démarrage de la rame) et de l'intérieur des voitures. Les pantographes sont motorisés. Mais la rame 16 intègre également un petit texte lu par Jacques Ruiz, l'agent aux manettes ce fameux jour de février 1981. On trouve également une séquence d'initialisation

de la rame conforme à celle du jour du record. Cerise sur le gâteau, il est possible de déclencher, durant la marche, des séquences d'annonces réalistes extraites du film réalisé ce jour-là pour célébrer le record. Cette reproduction d'une rame et d'un moment historique de l'histoire ferroviaire française est exceptionnelle. Les modifications effectuées, la création de nombreuses pièces en impression 3D et la quantité limitée de coffrets « collectors » expliquent le prix plus élevé demandé (environ 200 euros de plus qu'une rame standard). ■