

# MELUSINE



TGV.R - PBA 4534 Marseille St Charles

En septembre 1980 l'avènement du nouveau concept en matière ferroviaire que constitue le TGV fit, en contrepartie, apparaître une difficulté concernant les essais relatifs à ce nouveau système. Jusqu'alors, il était fait appel, pour ces missions particulières, ponctuelles ou aléatoires, à des voitures d'expériences aisément incorporables dans tous les types de trains classiques.

Par contre, cette nouvelle grande vitesse (VL >220 Km/h) s'accommodait mal, pour de nombreuses raisons techniques (stabilité, gabarit, liaisons électriques, intercirculation, homogénéité du train d'essais.....etc....) de ce mariage contre nature rame TGV et voiture classique.

Cette solution délicate, nécessitant des précautions supplémentaires, par ailleurs totalement inesthétique, ne fut que très peu utilisée.

C'est alors que l'on préféra la transformation d'une remorque, de la rame TGV désignée pour des essais, en voiture laboratoire. Généralement qu'il s'agissait de la R1. Cette méthode, relativement lourde, manquant de souplesse, présentait l'inconvénient majeur de priver le service commercial d'une précieuse rame pour une durée très largement supérieure à celle des essais programmés.

Il fallait, en effet, augmenter considérablement les temps d'immobilisation pour permettre la préparation de la remorque ainsi que pour sa remise à disposition.

C'est dans ce contexte que fut alors logiquement décidée, en 1984, la construction d'une voiture d'essais spécifique au TGV.

C'est ainsi que naquit la **VEGV**, la **Voiture d'Essais à Grande Vitesse**.

Ce sont les ateliers de BISCHEIM qui réalisèrent ce véhicule à partir des chaudrons de 2 remorques d'extrémité R1 de TGV/A et reposant sur 2 bogies prototypes Y 237 MCR à suspension pneumatique.

Pour des raisons évidentes, compte-tenu de la morphologie des rames TGV, la VEGV est destinée à être incorporée entre la motrice et la remorque d'extrémité. À cet effet, elle est équipée des mêmes organes d'attelage classiques. Elle est totalement conçue (liaisons électriques) pour accompagner les TGV/PSE, TGV/A et TGV/R.

Pour autoriser l'accès à la rame depuis cette voiture, l'assemblage s'effectue généralement entre la motrice 1 et la remorque 1 dans les cas des TGV/A et TGV/R, (les R10 et R8 de ces derniers ne permettent pas cette relation contrairement aux R8 des TGV/PSE).

Totalement "transparente" sur le plan des règles de conduite, elle permet un grand nombre de mesures de toutes sortes grâce, entre autres, à la conception modulaire de ses équipements.

Une vigie permet l'observation visuelle directe du pantographe, cette possibilité est complétée par une caméra.



Vue sur la vigie



Vue de la vigie

Elle comporte également, outre la salle de travail, une salle de réunion, une cuisine, un atelier et des toilettes.

Son alimentation électrique autonome est assurée par un groupe électrogène.

Achevée le 04/10/1988, la VEGV a effectué ses marches de réception les 15 et 16/11/1988 sur LN1, intégrée à la rame TGV/PSE n°49, à la vitesse de 290 km/h.

On ne peut que saluer le bon sens et la clairvoyance de ceux qui, en 1984, décidèrent de construire ce précieux auxiliaire dont la sortie tombait à pic ! En effet, six mois auparavant, sur le site de l'usine ALSTHOM à BELFORT, avait eu lieu la présentation officielle du TGV/A et, quelques mois après débutait "l'opération 117" (voir bulletin d'informations d'avril 2000) dont l'apogée fut les records du monde à 482,4 et 515,3 km/h !...

Lorsque l'on connaît le rôle particulièrement important qu'a joué la VEGV, comprise dans la rame 308 pour préparer l'EXPLOIT de la rame 325, on se demande ce qu'on aurait fait sans elle ! Et pourtant ce n'était pas sa vocation originelle !....

Pour la petite histoire, le 29/08/1989 elle a roulé à 365 km/h.... Maintenant, elle n'est pas en chômage, rassurez-vous.

Elle remplit 2 rôles essentiels :

- Effectuer des contrôles périodiques (passages ponctuels à VL MAX sur LGV)
- Réaliser les essais dits de 1ère catégorie (c'est-à-dire ceux qui ne peuvent être effectués sur une circulation commerciale).

Mais au fait ! Elle est plus connue sous le nom de "**MELUSINE**" .... Pourquoi ?.

MELUSINE est le nom d'un personnage fabuleux (à savoir une fée) des romans de Chevalerie et d'origine poitevine. On lui attribue l'édification du château de LUSIGNAN. Une approximation de la tradition orale évoque la " Mère Lusigne" déformée en MELUSINE. Symbolisant paraît-il la beauté et la puissance, quoique pouvant se métamorphoser partiellement en serpent, c'est ce beau nom mythique qui fut retenu pour mettre en valeur notre belle VEGV. C'est ainsi, que incorporée à une rame TGV/A remorquée par une locomotive diesel (l'électrification de la ligne POITIERS- LA ROCHELLE n'avait pas encore été réalisée) elle fut très officiellement baptisée "MELUSINE" le 08/09/1990 en gare de LUSIGNAN.

Comme quoi, technique et poésie peuvent aller très bien ensemble. Le système TGV lui doit beaucoup. Elle est plutôt discrète sous sa livrée grise et blanche mais lorsque vous la verrez, pensez un peu à tout cela.



Plaque constructeurs



LOGO Mélusine