

505LM50/8

3132

(1940)

A

Doublement de la ligne Niort-Poitiers

	C.A.	27.11.40	22	V
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		30.11.40		.

Doublement de la ligne Niort-Poitiers

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région de l'Ouest

COPIE

30 novembre 1940

Ligne de Saint-Benoit à
La Rochelle et à RochefortDoublement entre Saint-Benoit
et Niort

D. 3412/12

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif au doublement de la ligne de Saint-Benoit à La Rochelle et à Rochefort, entre Saint-Benoit et Niort, et pour la réalisation duquel je vous ai demandé le 14 octobre 1940 l'autorisation de déposer la deuxième voie des sections de lignes à double voie de Thouars à Bressuire et de Saint-Vincent des Landes à Besne-Pont-Château.

Ce projet est compris parmi les travaux figurant au programme spécial d'équipement (2 - Améliorations de circulation - 1ère urgence) que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre 1940.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire dudit projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

27 novembre 1940

3132

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'Administration
du 27 novembre 1940

QU. V - Projets

Doublement de la ligne Niort-Poitiers
(26 millions)

P.V. COURT

Le Conseil approuve ce projet, qui figure au programme spécial d'équipement.

STENO p. 22

M. LE PRESIDENT. - C'est un projet sur lequel je dois vous donner quelques explications générales. C'est une question qui est déjà venue devant vous. Vous savez que, jusqu'en 1938, la région des ports de l'Océan, La Rochelle et Royan, était desservie par la ligne de la Région Ouest, via Chartres, Saumur, Thouars et Niort. La ligne Poitiers-Niort ne constituait ainsi,

pratiquement, qu'une ligne à usage local. Depuis 1938, au con-
traire, la desserte de La Rochelle et de l'Océan est ~~xxxxxx~~^{assurée} par
la ligne de la Région Sud-Ouest Paris-Poitiers, avec utilisation
de la ligne Poitiers-Niort. Pourquoi ce report ? D'abord, parce
que la ligne qui passait par Chartres et Saumur n'est pas une
bonne ligne au point de vue du profil ; elle comporte des rampes
de 15 mm, tandis que la ligne de Poitiers est une ligne à excel-
lent profil et que la longueur du parcours est sensiblement la
même par les deux voies. En second lieu, parce qu'en a voulu pre-
férer, sur la ligne Paris-Poitiers, des avantages de l'électri-
fication.

Aussi, depuis 1938, on a reporté sur la ligne Paris-
Poitiers tout le trafic-voyageurs et une partie du trafic P.V.
Seulement, la ligne Poitiers-Niort est une ligne à voie unique ;
il en résulte, par conséquent, qu'elle arrive, à certaines périodes
de pointes surtout, à être saturée par le trafic.

Le projet envisagé prévoit le doublement de la voie
entre Poitiers et Niort, ce qui conduira d'abord à donner toute
l'élasticité nécessaire à cette ligne et, ensuite, à reporter
sur elle, non seulement le trafic-voyageurs, mais tout le trafic
P.V. et le trafic G.V. Il est certain que cela ne va pas faci-
liter nos rapports avec la Chambre de Commerce de Saumur qui est
venue se plaindre auprès de moi il y a quelques jours. Mais je
crois qu'elle commence à se rendre compte du caractère inéluc-
table de cette organisation. Elle veut seulement sauvegarder la
possibilité de faire desservir Saumur par une ligne électrifiée,
dans le cas où on prolongerait l'électrification entre Saumur et
Angers ou entre Saumur et Tours, ce qui n'est pas à l'ordre du
jour.

Ces travaux se trouvent facilités par les circonstances suivantes : entre Poitiers et Niort, la plateforme est établie pour deux voies et en outre nous projetons d'utiliser pour ce doublement le matériel de voie provenant de la dépose de la seconde voie des petites lignes de Thouars à Bressuire et de Saint-Vincent-des-Landes à Beigné, où le trafic local paraît suffisamment assuré par une voie unique.

Les travaux comprennent ainsi particulièrement du terrassement et peu de matériel, ce qui répond essentiellement au souci de résorption du chômage. Au point de vue des dispositions financières, le coût total sera de 26 M. et les économies annuelles envisagées sont évaluées à 2.400.000 fr, en raison de l'utilisation de la traction électrique et sur la base de deux trains A.R. en moyenne; la dépense se trouve ainsi gagée à près de 10%. Ce projet figure en première urgence dans le programme spécial d'équipement que nous avons envoyé au Ministre le 2 octobre 1940 et approuvé par le Gouvernement.

Il semble qu'aucune considération ne s'oppose à la mise en route immédiate de ce projet.

Est-ce qu'il y a des observations ?

Le Conseil approuve le projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 27 novembre 1940

V - Projets

- Doublement de la ligne Niort-Poitiers (26 millions)

Prés.

duplé

du 27 Novembre 1940

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

EG
V/301

Service Central des Installations Fixes

Paris, le 21 NOV 1940

NOTE

pour M.M. les Membres du
Conseil d'Administrationau sujet du doublement de la ligne
Niort-Poitiers

La plateforme de la ligne de Niort à Poitiers a été aménagée, à sa construction, pour deux voies, mais une seule a été posée.

Jusqu'en 1938, cette ligne ne constituait qu'une relation transversale entre la ligne S-O Paris-Bordeaux et la région Niort-La Rochelle, et n'était utilisée que pour des échanges locaux. Les relations à grands parcours de cette dernière région avec Paris s'établissaient par la ligne Ouest à double voie Niort-Thouars-Saumur-Chartres, ligne à mauvais profil (rampes de 15 mm) et à tracé défectueux.

L'électrification de la section Paris-Poitiers, réalisée en 1938, a permis d'établir, pour ces dernières relations, un itinéraire bien plus favorable à tous points de vue ; en effet, l'itinéraire Niort-Poitiers-Paris a la même longueur que l'itinéraire via Chartres ; il utilise sur 330 km une ligne à excellent profil, permettant de bénéficier sur ce parcours des avantages de l'électrification. Aussi, dès cette époque, le trafic voyageurs de la région Niort-La Rochelle sur Paris, particulièrement important pendant la saison balnéaire, y a été reporté, ainsi qu'une partie du trafic de petite vitesse.

Mais la section à voie unique Niort-Poitiers est arrivée à limite de débit, et même, pendant les pointes du service

.....

d'été, il devient très difficile d'écouler sans retards les rafales de trains express. Il a été impossible, dans ces conditions, d'aller jusqu'au bout et d'y reporter le reste du trafic petite vitesse et le trafic grande vitesse qui continuent à être acheminés par Thouars et Chartres.

Le doublement prévu permettra ce report et, en même temps, donnera au service l'élasticité qui lui fait défaut en été.

Deux trains aller et retour en moyenne suivront le nouvel itinéraire ; chacun d'eux bénéficiera d'un parcours de 330 km en traction électrique, soit au total 1 320 km par jour. Or, l'économie procurée par la traction électrique ressort à environ 5 fr par km train. L'économie annuelle que permettrait le doublement de la ligne serait donc de l'ordre de 2 400 000 fr.

Ce projet présentant l'avantage d'exiger très peu de matériaux et permettant une utilisation rapide et intense de main-d'œuvre, répond pleinement aux désirs du Gouvernement et au caractère du plan de travaux contre le chômage.

Le montant des travaux est évalué à 26 M et sera dépensé entièrement au cours de l'exercice 1941.

Afin de réduire les dépenses, il a été envisagé d'utiliser pour ce doublement le matériel de voie provenant de la dépose de la 2ème voie sur les lignes de Thouars à Bressuire et de Segré à St-Nazaire (section de St-Vincent-des-Landes à Besné). Ces lignes ont en effet perdu beaucoup de leur importance. Les trains express qui y circulaient sont maintenant déviés par Nantes et le trafic local qui seul subsiste permet très largement l'exploitation en voie unique.

Ce projet figure, en lère urgence, au programme spécial d'équipement (Chapitre II - Améliorations de circulation) approuvé par le Conseil d'Administration le 2 Octobre 1940).

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur,

Thouars