

ELECTRIFICATION POITIERS - LA ROCHELLE

Réunion du 18 février 1986

La réunion a été organisée par la Direction V.

Sont abordés successivement :

- a) Type de courant : L'électrification 25 KV est retenue, car le surcoût d'une électrification en courant continu par rapport à une électrification 2x25 KV est estimé à 76 MF pour cette section de ligne de 140 kms.

Toutefois VZ estime suffisante une électrification 2x25 KV avec autotransformateurs au pas de 5 km entre SURGERES et LA ROCHELLE et 25 KV entre la bifurcation de St BENOIT et SURGERES, ce qui est susceptible d'augmenter encore la différence de coût entre les deux types d'électrification.

Trois sous-stations 25 KV (3 sites semblent possibles) seraient installées notamment à NIORT et LA ROCHELLE ; la troisième sous-station n'est pas indispensable en 2x25 KV, mais semble indispensable pour assurer une alimentation convenable en cas d'effacement d'une sous-station.

L'installation de la section de séparation 1,5 KV/25 KV à proximité de la bifurcation de St BENOIT, qui entraînerait le remplacement des circuits de voie 50 Hz de la ligne TOURS - BORDEAUX jusqu'à un point situé à 15 km de cette section, est à comparer avec la construction d'une sous-station 1,5 KV supplémentaire, mais M. VIAL estime moins coûteux ce remplacement (56 circuits à 125 000 F. l'unité, soit 7 MF).

Le central sous-stations sera installé à TOURS.

TT estime le nombre de locomotives nécessaires à 2 pour les voyageurs et 3 pour les marchandises.

- b) Vitesse limite : Aucun RVB n'est prévu sur la double voie avant 1991 et la vitesse de 200 km/h n'est pas réalisable à l'échéance de l'électrification. Un RVB est prévu en 1987 sur la VU entre les PK 22,5 et 39,6 et la voie sera mise en place à cette occasion pour la vitesse future de 160 km/h ou 150 km/h.

Les programmes de signalisation et d'alimentation tiendront compte, dans la mesure du possible, des relèvements de vitesse réalisables (entre 120 et 160 km/h) après exécution de la totalité des travaux d'entretien de la voie dans les secteurs précisés par le document RV12 du 10 avril 1985.

Le tronçon à voie unique de LUSIGNAN à St MAIXENT sera maintenu et non allongé jusqu'au PK 10 comme suggéré par M. LE BUZELIER.

La Région de NANTES examinera la possibilité de porter au moins à 120 km/h les itinéraires d'accès et de sortie de la VU.

La Bifurcation de St BENOIT ne sera pas modifiée à l'occasion de cette électrification et on repousse un éventuel relèvement de la vitesse sur la branche POITIERS à une opportunité ultérieure (fusion des postes de POITIERS, banalisation des deux voies entre POITIERS et St BENOIT).

- c) Signalisation : Le cantonnement sera réalisé sous forme d'un BAPR à circuits de voie, en remplacement du block manuel de St BENOIT à NIORT et du cantonnement téléphonique de NIORT à LA ROCHELLE (différence de coût entre le coût du BAL et du BAPR sur la section à double voie : 20 MF).

RT Ouest examinera le nombre de points de croisement nécessaires sur la voie unique (3, 2 ou 1 ?) mais la longueur utile de la voie d'évitement de PAMPROUX sera portée à 750m.

Les gares de croisement seront équipées en gares VD 2142 ou 3142 télécommandées de NIORT.

Le plan voies de NIORT sera simplifié, mais tous les trains doivent être reçus sur la voie contigüe au BV ! Un PRG remplacera les 3 postes Aster, et les installations futures permettront les relais de machines dans l'hypothèse où SAINTES et ROYAN seraient desservies par NIORT.

La fusion des postes de LA ROCHELLE a fait l'objet d'un aps sur lequel les directions T et V sont invitées à donner leur avis à la Direction O, mais ce projet ne tient pas compte de la desserte de cette gare par TGV.

- d) Passages à niveau : Leur suppression est une opération de longue haleine (7 à 8 ans en moyenne pour supprimer un PN). Ceux qui ne seront pas supprimés pour l'électrification seront vraisemblablement équipés d'annonces par circuits de voie.
- e) Mise en câble : Un câble de 35 quartes MD2 sera déroulé ; le projet sera présenté en août 1986.
- f) Planning : L'échéance envisagée pour la mise en service, fin 1991, paraît convenable. V va répartir les études et la Région de NANTES va préparer les projets pour la mi 1986.

La Région de NANTES prendra les contacts préalables aux études dont l'aboutissement nécessite un financement extérieur.