

René DUTRUEL
119 Rue Désiré Monnier
39210 DOMBLANS
03 84 44 99 09 / 06 88 81 71 37

A Domblans, le 20 mars 2017

C.P.E.A de la C.E.V.E.A

Le projet de poursuivre la modernisation par étapes de l'axe façade Atlantique est de la France au sud de la région parisienne est logique.

Commencée il y a des années par l'électrification de VIERZON-BOURGES en courant continu 1500 volts, on peut s'interroger sur le choix du courant continu sur la section VIERZON-BOURGES, toutes les autres sections seront électrifiées en 2 fois 25 000 volts alternatifs : NANTES ST NAZAIRE // TOURS ANGERS // TOURS VIERZON // BOURGES NEVERS.

Aujourd'hui la poursuite de la modernisation et l'électrification en 2 fois 25000 V est judicieuse, elle offre un itinéraire pour le fret bien moins saturé que la région parisienne.

La basse vitesse d'acheminement est un handicap, cet itinéraire pourra garantir un écoulement du fret bien plus régulier.

Maintenant il est bon de rappeler les études de modernisation de l'axe ouest TOURS-LE MANS / LE MANS-ALENÇON / ALENÇON-CAEN-CHERBOURG ainsi que ROUEN-LE HAVRE.

C'est l'agglomération d'Alençon qui centralise les études.

Maintenant en plus de l'électrification d'en profiter pour la mise au gabarit B+ est tout à fait justifié, les normes des containers ont été fixées une bonne fois pour toutes.

La modernisation et l'électrification doit être la priorité à entreprendre on ne pourra pas réaliser le barreau à Montchanin pour rejoindre la LGV en direction de Lyon.

Par les temps qui courent, financièrement il faudra choisir, vouloir tout réaliser, c'est prendre un risque de compromettre l'ensemble du projet et de renvoyer aux calendes grecques l'ensemble du projet.

La modernisation de cet itinéraire ne devrait pas faire de l'ombre à un autre itinéraire celui de LYON-ROANNE-ST GERMAIN DES FOSSÉS, l'électrification de cette ligne est une revendication toujours appuyée de longue date par ces 2 villes en direction du Conseil Régional à Lyon.

Maintenant cet itinéraire devra être prolongé en direction de Lyon et l'Italie du nord par le tunnel actuel du MONT-CENIS ainsi que par le futur tunnel de base du MONT-CENIS.

Pour l'est, en direction de l'Alsace, la Suisse et le sud de l'Allemagne soit par la Vallée du Doubs, mais les tunnels ne sont toujours pas mis au gabarit B+, ils devraient l'être suite à l'arrêt du canal Rhin-Rhône où un budget avait été prévu mais non exécuté à ce jour ! Ou l'autre itinéraire par DIJON-CHALINDREY-BELFORT où seul un tunnel est à mettre au gabarit B+.

Dans un premier temps la reprise en traction diesel pourrait être assurée par le dépôt de Chalindrey, ensuite une électrification en deux étapes CHALINDREY-VESOUL // VESOUL-BELFORT avec une seule sous station sur le 225 000 volts de l'EDF à Vesoul ferait l'affaire.

Voilà la participation de la Promotion des Voies Ferrées Jurassiennes de Lons Le Saunier.

René Dutruel

I
Domblans le 20 mars 2017

C. P. E. A
DE LA C. E. V. E. A

Le projet de poursuivre la modernisation par étapes de l'axe ~~est~~ façade atlantique EST de la France au sud de la région Parisienne est logique.

Commencée il y a des années par l'électrification de VIERZON-BOURGÈS en courant continu 1500 Volts, on peut s'interroger sur le choix du courant continu sur la section VIERZON-BOURGÈS, toutes les autres sections seront électrifiées en 2 fois 25000 Volts alternatif: NANTES ST NAZAIRE // TOURS ANGERS // TOURS VIERZON // BOURGÈS NEVERS. Aujourd'hui la poursuite de la modernisation de la modernisation et l'électrification en 2 fois 25.000 V, est judicieuse, elle offre un itinéraire pour le fret bien mieux saturé que la région Parisienne.

La basse vitesse d'acheminement est un handicap, cet itinéraire pourra garantir un écoulement du fret bien plus régulier.

Maintenant il est bon de rappeler les études de modernisation de l'axe ouest TOURS LEMANS / LEMANS

II

ALENÇON / ALENÇON CAËN CHERBOURG
AINSI QU'ÉROUEN LE HAVRE.
C'est l'agglomération d'ALENÇON qui centra-
lise toutes les études.

Maintenant en plus de l'électrifi-
cation d'en profiter pour la mise
du gabarit B+ est tout à fait justifié,
les normes des containers ont été
fixées une bonne fois pour toutes.

La modernisation et l'électrification
doit être la priorité à entreprendre
on ne pourra pas réaliser le bureau
à Montchanin pour rejoindre la
L. G. V en direction de Lyon.

Par les temps qui courent, financière-
ment il faut choisir, vouloir
tout réaliser, c'est prendre un risque
de compromettre l'ensemble du
projet et de renvoyer aux calendes
grecques l'ensemble du projet.

La modernisation de cet itiné-
raire ne devrait pas faire de
l'ombre à un autre itinéraire celui
de LYON-ROANNE-S^T GERMAIN DES
FOSSÉS, l'électrification de cette ligne
est une revendication toujours
appuyée de longue date par ces
2 villes en direction du Conseil
Régional à Lyon.

III
Maintenant cet itinéraire devra être prolongé en direction de LYON et L'ITALIE du nord par le tunnel actuel du MONT CENIS ainsi que par le futur tunnel de base du MONT CENIS.

Soit il est en direction de l'ALSACE la SUISSE et le sud de L'ALLEMAGNE soit par la vallée du Doubs, mais les tunnels ne sont toujours pas mis au gabarit B+, il devraient l'être suite à l'arrêt du canal RHEIN ROMER ou un budget avait été prévu mais non exécuté à ce jour. ou l'autre itinéraire par DIJON CHALINDREY BELFORT ou seul un tunnel est à mettre au gabarit B+.

Dans un premier temps la reprise en traction diesel pourrait être assurée par le dépôt de CHALINDREY, ensuite une électrification en deux étapes CHALINDREY VESOUL // VESOUL BELFORT avec une seule sous station sur le. 225 000 Voltes de L'EDF à VESOUL ferait l'affaire.

Voilà la participation de la Promotion des Voies FERRÉES JURASSIENNES de LONS LE SAUNIER.

René DUTRUEL
119 Rue DESIRÉ MONNIER
39 240 DOMBLANS
03. 84. 44. 99. 09
06. 88. 81. 71. 37

René DUTRUEL

