CVR CO1

Plan de Transport du Département de L'AISNE

les plans, cartes et Arrêtés approbatifs
sont conservés au Dossier

PLAN DE TRANSPORT DE L'AISNE

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1	1/4/46	Projet de regroupement des services routiers du département de l'Aisne	4
2	6/5/46- 8/1/53	Desserte de la ligne Compiègne - Soissons	2
3	1/2/47-20/2/47	Desserte de la ligne Laon - Guise - Le Cateau	4
4	9/6/48	Exploitation du service routier Oulchy - Soissons	2
5	4/7/50-25/7/50	Avis CST sur augmentation des fréquences sur la relation Wassigny - Le Nouvion	3
6	25/7/50	Avis CST sur rétablissement des services St Quentin-Cambrai et St Quentin-Hirson	1
7	23/1/51-21/5/53	Fermeture éventuelle des lignes Chateau-Thierry-Esternay et Esternay-Provins	5
8	19/9/50	Avis CST sur augmentation des fréquences du service routier St Quentin-Laon	1
9	26/12/51	Naissance de la Régie Départementale des CF et Transports routiers de l'Aisne (RDTA)	1
10	23/4/52-29/7/52	Avis CST sur reprise du service routier Soissons-Laon	4
11	3/8/53-18/1/61	Fermeture de la ligne Busigny - Hirson	9
12	17/7/58	Avis CST sur création de services Tergnier-Prémontré et Tergnier-St Gobain	3
13	7/6/61	Avis CST sur desserte d'Athiès-sous-Laon	3
14	30/6/66	Avis CST sur liaison routière directe Amiens-St Quentin	2

8

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

RÉGION DU NORD

EXPLOITATION

DIVISION COMMERCIALE

18, Rue de Dunkerque
PARIS-X^e

Tél. : TRUDAINE
99-40 99-41, 99-42, 99-43
Inter 33

Adresse télégraphique
NAFERNORD

N. R. : n° EX.N.ct.5
V.R. : Vy-5/105-5

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 10932 Div. B -2 AVR 1946 C

Paris, le - 1 AVRIL 1946

1

Monsieur le Directeur du Service Commercial,

Comme suite à la circulaire du 14 février dernier de M. le Ministre des Travaux publics et des Transports, relative aux fusions ou regroupements des réseaux locaux de lignes routières de voyageurs, et, conformément aux termes du dernier paragraphe de votre lettre du 22 mars dernier, j'ai l'honneur de vous faire connaître que l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aisne a donné, lors de la dernière réunion du Comité restreint de ce département, les dispositions générales à envisager pour le remaniement du plan de transport établi en 1938.

Vous trouverez ci-joint l'extrait du procès-verbal de la séance du Comité restreint tenue le 27 février dernier, qui traite de la question. Conformément à vos instructions, notre représentant au sein du Comité restreint a été invité à ne pas prendre position au cours des discussions qui pourraient s'ensuivre.

Je vous tiendrai au courant toutefois des modifications qui surviendraient à la suite des différentes études dont ce projet aura fait l'objet.

Le Chef de la Division Commerciale,

S.N.C.F. 4e Division 1 AVR 1946 Transmis à 543 102 SERVICE COMMERCIAL 7145

M. Delattre
cette initiative de
l'Aisne entre dans le
cadre intéressant

S 234 55.846 S.A.I.P. Paris - 20/VV 36.051 1-45

REGROUPEMENT DE SERVICES D'AUTOBUS DANS LE DEPARTEMENT DE L'AISNE

Sans préjuger des dispositions législatives susceptibles d'intervenir, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées estime qu'il y aura intérêt - lorsque prendront fin les droits actuels des transporteurs publics de voyageurs tels qu'ils résultent de la législation de la Coordination (c'est-à-dire, en principe, le 31 décembre 1947) - à remanier le plan de transports du département de l'Aisne établi en 1938 :

1° - certains doubles emplois avec le chemin de fer devront être supprimés ;

2° - on devra regrouper dans les mains d'une même Compagnie les lignes rayonnant autour d'un même centre, en vue d'abaisser le prix de revient ;

3° - il y aura intérêt, dans certains cas, à modifier les itinéraires des lignes parcourant une même zone pour répartir entre les lignes joignant les centres urbains la desserte des principales localités rurales.

Il serait souhaitable de réaliser dès maintenant, dans cette période actuelle de réorganisation et de réouverture de services, un plan de transports susceptible d'être conservé dans ses grandes lignes à l'expiration des autorisations détenues actuellement par les transporteurs, et ce pour les raisons suivantes :

1° - la plupart des Compagnies doivent actuellement engager des dépenses importantes pour reconstituer leur parc et, dans certains cas, leur dépôt de matériel. Il convient d'éviter que ne soient engagées des dépenses dont l'utilité serait contestable lors d'un remaniement éventuel du plan, à l'expiration des autorisations ;

2° - Comme le département n'accordera plus de subventions et que les prix doivent être maintenus à des taux modérés imposés d'ailleurs par la Législation sur les prix, il devient plus nécessaire que jamais de rechercher un abaissement du prix de revient ; or, cet abaissement ne peut être obtenu que par une meilleure organisation de l'ensemble des services, c'est-à-dire par un regroupement judicieux des lignes en réseaux comportant un nombre suffisant de lignes rayonnant autour d'un même centre d'exploitation. Il serait donc conforme à l'intérêt des Compagnies et à l'intérêt général de prévoir dès maintenant des cessions et échanges de lignes entre les Compagnies, de manière à réaliser des exploitations satisfaisantes au point de vue économique.

Une telle opération présente, certes, des difficultés pratiques. L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées espère que les Compagnies comprendront qu'il est de leur intérêt d'y contribuer.

Un regroupement de lignes inscrites au plan de transports de 1938 pourrait, d'ores et déjà, être envisagé par ententes amiables entre les exploitants intéressés.

...

L'Ingénieur en Chef préconise des ententes entre :

- la Compagnie St-Quentinoise de Transports, la Société Générale des Transports départementaux (S.G.T.D.), la Compagnie des Chemins de fer secondaires du Nord-Est (C.S.N.E.), la Société des Rapides de Champagne et la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (S.C.E.T.A) Région Est.

Il suggère, pour obtenir le regroupement des lignes, et à titre d'exemple, que :

La St-Quentinoise dont le centre d'exploitation est à St-Quentin, exploite les services dans la zone Nord-Ouest du département, limitée par La Capelle, Guise, Laon, Soissons ;

La C.S.N.E. exploite avec Vervins comme centre d'exploitation tous les services dans la zone Nord-Est du département et notamment les lignes Vervins, St-Quentin et Vervins, Marle, Laon ;

Les Rapides de Champagne, dont le centre d'exploitation est à Reims exploitent les services dans la zone Sud-Est du département, à l'est de Soissons, Fère, Château-Thierry ;

La S.G.T.D. exploite, avec Chateau-Thierry comme centre d'exploitation, les services au Sud-Ouest de Villers-Cotterêts, Soissons, Fère, Château-Thierry.

Rien ne serait modifié aux aboutissements de lignes provenant des autres départements, ni aux lignes exploitées par des petits artisans.

Les transferts à effectuer seraient alors les suivants :

- la S.G.T.D. cèderait : Laon - Guise (partie) et Laon-Chauny (à la Société St-Quentinoise)

- la S.G.T.D. cèderait : Vervins - Marle - Laon (
  Vervins - La Capelle)
  Avesnes (à la C.S.N.E.
  Vervins - Aubenton)
  Vervins - Hirson par Plomion (

- la S.G.T.D. cèderait à Laon - Laval aux Rapides de Champagne ;

- la Sté St-Quentinoise cèderait St-Quentin - Vervins - Hirson à la C.S.N.E.

- la C.S.N.E. cèderait Soissons - Oulchy - Château-Thierry à la S.G.T.D.

La S.G.T.D. perdrait toutes ses lignes dans le Nord et le Centre du département, mais conserverait ses lignes aboutissant à Château-Thierry et la Ferté-sous-Jouarre, gagnerait la ligne Soissons - Château-Thierry par Oulchy, exploiterait en outre les lignes que la S.C.E.T.A. fait exploiter par la C.S.N.E. et le sud de l'Aisne (c'est-a-dire Soissons - Château-Thierry par Fère, Château-Thierry - Gandelu). Il s'y ajouterait éventuellement les deux lignes concédées à la Compagnie du sud de l'Aisne (Château-

...

L'Ingénieur en Chef préconise des ententes entre :

- la Compagnie St-Quentinoise de Transports, la Société Générale des Transports départementaux (S.G.T.D.), la Compagnie des Chemins de fer secondaires du Nord-Est (C.S.N.E.), la Société des Rapides de Champagne et la Société de Contrôle et d'Exploitation de Transports Auxiliaires (S.C.E.T.A) Région Est.

Il suggère, pour obtenir le regroupement des lignes, et à titre d'exemple, que :

La St-Quentinoise dont le centre d'exploitation est à St-Quentin, exploite les services dans la zone Nord-Ouest du département, limitée par La Capelle, Guise, Laon, Soissons ;

La C.S.N.E. exploite avec Vervins comme centre d'exploitation tous les services dans la zone Nord-Est du département et notamment les lignes Vervins, St-Quentin et Vervins, Marle, Laon ;

Les Rapides de Champagne, dont le centre d'exploitation est à Reims exploitent les services dans la zone Sud-Est du département, à l'est de Soissons, Fère, Château-Thierry ;

La S.G.T.D. exploite, avec Chateau-Thierry comme centre d'exploitation, les services au Sud-Ouest de Villers-Cotterêts, Soissons, Fère, Château-Thierry.

Rien ne serait modifié aux aboutissements de lignes provenant des autres départements, ni aux lignes exploitées par des petits artisans.

Les transferts à effectuer seraient alors les suivants :

- la S.G.T.D. cèderait : Laon - Guise (partie) et Laon-Chauny (à la Société St-Quentinoise)

- la S.G.T.D. cèderait : Vervins - Marle - Laon (
  Vervins - La Capelle)
  Avesnes (à la C.S.N.E.
  Vervins - Aubenton)
  Vervins - Hirson par Plomion (

- la S.G.T.D. cèderait à Laon - Laval aux Rapides de Champagne ;

- la Sté St-Quentinoise cèderait St-Quentin - Vervins - Hirson à la C.S.N.E.

- la C.S.N.E. cèderait Soissons - Oulchy - Château-Thierry à la S.G.T.D.

La S.G.T.D. perdrait toutes ses lignes dans le Nord et le Centre du département, mais conserverait ses lignes aboutissant à Château-Thierry et la Ferté-sous-Jouarre, gagnerait la ligne Soissons - Château-Thierry par Oulchy, exploiterait en outre les lignes que la S.C.E.T.A. fait exploiter par la C.S.N.E. et le sud de l'Aisne (c'est-a-dire Soissons - Château-Thierry par Fère, Château-Thierry - Gandelu). Il s'y ajouterait éventuellement les deux lignes concédées à la Compagnie du sud de l'Aisne (Château-

...

Thierry - Mareuil-sur-Ourcq et Château-Thierry - Viels-Maisons), dans le cas où le département opèrerait le rachat de cette concession de voie ferrée d'intérêt local.

Après discussion, le Comité restreint départemental demande aux Entreprises intéressées de rechercher la réalisation d'ententes mutuelles suivant ces bases, et d'en faire connaître le plus tôt possible la conclusion au Président du Comité restreint.

js.

Paris, le 6 mai 1946

S.N.C.F.
Service Commercial
4ème Division

copie

2

Desserte de la ligne COMPIEGNE - SOISSONS

La ligne de Compiègne à Soissons a été fermée au service des voyageurs le 17 octobre 1938. Le service de remplacement des trains, confié à la S.C.E.T.A., dessert les deux rives de l'Aisne, et de ce fait, est mieux approprié que le fer à la desserte de cette ligne. Aussi, la S.N.C.F. n'a pas l'intention d'en reprendre l'exploitation qui serait peu rentable en raison de la nécessité de maintenir un service routier de complément sur la rive droite de l'Aisne; elle ne peut donc envisager de créer sur cette ligne un service d'autorails qui ne saurait être que provisoire.

Par contre, elle ne voit pas d'objection à y maintenir la desserte actuelle par MV. tant que le service routier n'aura pas atteint une consistance suffisante. Il faut d'ailleurs remarquer que depuis le début d'avril la desserte routière a été très sensiblement améliorée : la fréquence hebdomadaire a été, en effet, augmentée de 11 AR. et comprend actuellement :

2 AR journaliers par la rive droite de l'Aisne,
et 3 AR journaliers par la rive gauche.

En outre, un car de grande capacité a été mis en service à la place d'un petit. Dès que la situation en matériel le permettra, la S.C.E.T.A. effectuera un AR journalier supplémentaire par la rive droite.

Dz

COPIE pour la DIRECTION COMMERCIALE

Copie pour DIRECTION COMMERCIALE

DIRECTION DU MOUVEMENT

8 Janvier 53

D 543.102

D.11192/0

N O T E
pour Monsieur le Président
du Conseil d'Administration

Comme suite à votre Note SP n° 4614 du 15 Décembre 1952, j'ai l'honneur de vous exposer ci-après les raisons pour lesquelles la S.N.C.F. n'envisage pas le rétablissement d'un service d'autorails sur la ligne COMPIEGNE - SOISSONS.

Cette ligne a été fermée totalement au trafic des voyageurs le 17 Octobre 1938, par application des dispositions du Plan de Transports de l'Aisne, approuvé par arrêté ministériel du 24 Septembre 1938.

Copie à la Rég. N° le 13.1.53

Il n'est donc pas possible de rétablir le service ferroviaire sans remettre en cause les principes mêmes de la coordination et les accords intervenus au moment de l'établissement de ce Plan.

L'exploitation de la ligne a été confiée aux Entreprises CITROEN et S.C.E.T.A. qui assurent, la première, par la rive gauche de l'Aisne, et la seconde, par la rive droite, une desserte rationnelle.

J'ajouterai que notre Service régional a déjà répondu dans ce sens à diverses requêtes transmises, en particulier, par MM. les Préfets de l'Oise et de l'Aisne et émanant, soit du Conseil Général, soit d'Organismes locaux.

Le Directeur Général Adjoint,

Signé : BOYAUX

Br-R.L.

3

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins de fer
et ds Transports
-
Section Centrale de Coordination
des Transports
6ème Bureau.
-

Paris, le 11 FEV 1947

244, boulevard St-Germain (7e

Téléph. { LITTRÉ 50.10
— 46.40

L A O N - L E C A T E A U

Le Conseil Général du département de l'Aisne a émis le vœu que la ligne sus-visée soit desservie par un service d'autorails.

J. H. 601807. (8)

11 Copie pour Monsieur le Chef du Service Régional Nord de la S.C.E.T.A.
Copie pour Monsieur le Chef de la Division du Mouvement (Section EX.N.m/h 4)
Copie pour Monsieur le Chef de la 62ème Circonscription de Trafic à Laon.

COPIE CONFORME A L'ORIGINAL

Monsieur le Chef de l'Arrondissement

de l'Exploitation de ST-QUENTIN

B/N.c.t. 5
Vy 12-2

Par lettre CRR 3021 CT 61/45 du 22 courant, à laquelle était jointe la copie d'un voeu d'un usager du service routier de remplacement de trains Laon - Guise demandant s'il était exact que la S.N.C.F. envisagesit de rétablir des relations ferroviaires par autorails sur cette relation, vous m'avez demandé mon avis sur cette question.

Il n'entre pas dans les intentions de la S.N.C.F. de desservir à nouveau, par autorails ou par trains vapeur la ligne dont-il s'agit. Cette dernière a été fermée totalement au service des voyageurs le 15 mai 1938 à la suite des accords de coordination et il ne peut être question de revenir à la situation antérieure sans remettre en cause les principes mêmes de coordination.

En outre, ainsi que vous le savez, la faiblesse du parc d'autorails S.N.C.F. (390 unités contre 770 en 1939 pour l'ensemble du territoire), qui permet à peine de desservir d'une façon rationnelle nos principales artères et lignes secondaires, n'est pas de nature à nous permettre de répondre d'une manière favorable aux voeux de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et des Conseillers Généraux.

De plus, en raison de l'absence de dépôt à Guise, la desserte par fer se présenterait dans des conditions très onéreuses, car nous serions dans l'obligation de prévoir un mouvement h.l.p. de Laon à Guise le matin avec retour le soir.

Par ailleurs, l'examen des comptes d'exploitation de la ligne routière laisse entrevoir un déficit important; on peut donc admettre que l'exploitation ferroviaire ne serait pas viable.

La consistance journalière du service routier a été progressivement améliorée, elle est maintenant de :

2 A.R. Laon - Guise - Le Cateau
+ 3 A.R. Laon - Guise
+ 1 A.R. Laon - Monceau-le-Neuf
+ 1 A.R. Laon - Crécy, le jeudi

Cette consistance se rapproche sensiblement de celle prévue au plan du temps de paix, soit :

7 A.R. Laon à Guise
+ 1 A.R. Laon - La Ferté-Chevresis

...

Si, comme vous l'indiquez, la clientèle se plaint principalement des surcharges, de la vétusté du matériel, des retards fréquents et de l'interruption du service pendant les périodes de dégel, l'amélioration ne pourrait elle être recherchée dans une répartition des services mieux adaptés aux besoins.

Le Service Régional Nord de la S.C.E.T.A. a déjà demandé aux exploitant d'examiner cette question. Vous devrez insister sur ce point auprès de la Compagnie St-Quentinoise de Transports qui a reçu dernièrement de nombreux véhicules neufs de grande capacité. Seule la Société Générale des Transports Départementaux possède encore un véhicule ancien, son parc automobiles ayant été détruit lors de l'incendie de son garage le 26 janvier 1946, mais dans un avenir prochain cette Société sera également en mesure d'améliorer son service.

Dans ces conditions, il vous appartient de vous opposer au rétablissement du trafic ferroviaire de voyageurs.

Le Chef de la Division Commerciale,
Signé : DOUDRICH

Br-R.L.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports
-
Section Centrale de Coordination
des Transports
6ème Bureau.
-
605

Paris, le 13 FEV 1948

244, boulevard St-Germain (7e)

Téléph. { LITTRÉ 50.10
— 46.40

Le Conseil Général de l'Aisne a émis un voeu tendant au rétablissement du trafic ferroviaire voyageurs sur la ligne Laon - Guise - Le Cateau.

Quel est l'avis de la S.N.C.F. ?

Remis à M. Badiet le 26/2.48 copie de notre fiche du 17 mars 1947

J. H. 601588

5

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

R. C. Seine 276.448 B

RÉGION DU NORD

EXPLOITATION

DIVISION COMMERCIALE

18, Rue de Dunkerque
PARIS - X^e

Tél. : TRUDAINE
99-40, 99-41, 99-42, 99-43
Inter 33

Adresse Télégraphique
NAFERNORD

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 07235 21 FEV 1947

Paris, le 20 FEVR 1947

N. R. : EX.N.ct.5

V.R.: Vy-12-2

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 11 FEV. 47

Monsieur le Directeur du Service Commercial
(4ème Division)

Par transmission du 14 février, vous avez bien voulu me faire parvenir, pour examen et avis, la copie d'un voeu du Conseil Général de l'Aisne, adressé au Ministère des Travaux Publics et des Transports, tendant à obtenir la desserte par autorails de la ligne LAON-Le CATEAU.

J'ai l'honneur de vous informer que cette question a déjà été traitée par notre Région et je ne puis mieux faire que de vous adresser copie de la réponse exposant notre position à l'arrondissement de St-Quentin.

A titre confidentiel, l'exploitation routière de la ligne coordonnée LAON - Le CATEAU laisse apparaître un déficit voisin de l'ordre de 2.000.000 frs, à savoir :

- 1.400.000^f pour le compte de la Cie St-Quentinoise de Transports Citroën;

- 600.000^f pour le compte de la Sté Générale des Transports départementaux.

Le rétablissement des relations ferroviaires ne ferait qu'accroître ce déficit d'exploitation et nous estimons qu'il n'y a pas lieu de répondre d'une manière favorable au voeu du Conseil Général de l'Aisne

Le Chef de la Division Commerciale,

51.516 S.C.I.P.-Paris Imp. 31.1697 20/W 321 - 1043

B-T.L.

4

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports
-
Section Centrale de Coordination
des Transports
6ème Bureau.
-
678

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le Préfet de l'Aisne.

OBJET - Exploitation du service routier de voyageurs Oulchy - Soissons.

RÉFÉR - Votre lettre 4/1 n° 1614 du 8 avril 1948.

Par lettre citée en référence, vous m'exposez le conflit qui oppose le Conseil Général et le Comité Technique des Transports de votre département au sujet du choix de l'Entreprise qui doit exploiter le service routier de voyageurs Oulchy - Soissons.

Le plan de transport de voyageurs d'avant guerre, approuvé par son arrêté du 24 septembre 1938, a noté que la voie d'intérêt local Oulchy - Soissons était fermée au service des voyageurs et a prévu son remplacement par la Compagnie des Chemins de fer Secondaires du Nord-Est et la S.A.T.S. à laquelle a succédé la S.C.S.T.A.

Il vous paraît équitable de donner la priorité au département pour l'attribution de la Ligne de remplacement de trains. Vous invoquez notamment à l'appui de cette thèse le fait que le département a supporté à l'origine les charges d'établissement de la voie ferrée.

Il m'est impossible d'adopter vos propositions. En effet, le service ferroviaire de voyageurs a cessé d'être exploité dans le cadre de la concession V.F.I.L. à partir du 1er janvier 1938. D'autre part, la concession a été annulée par le décret du 12 janvier 1948 qui a prononcé le déclassement, de telle sorte que les services routiers desservant la relation ne peuvent être placés que dans le statut fixé par la législation de la coordination des transports.

Par application de cette législation, un service non prévu au plan de transport serait un service nouveau qui ne pourrait être autorisé qu'après la procédure prévue par l'article 35 de l'annexe A du décret du 14 novembre 1938 relatif à la coordination des transports.

Avant de créer un tel service, il faut d'abord rétablir

ceux attribués par le plan d'avant guerre à la Compagnie du Nord-Est et à la S.C.E.T.A. qui revendiquent toutes deux cette priorité.

Ces services pourront, s'il y a lieu, être réorganisés suivant d'autres itinéraires mieux adaptés aux besoins des populations. Dans ce cas, le droit de priorité des Entreprises susvisées subsiste dans la limite de l'activité qui leur était reconnue par le plan approuvé avant guerre.

Je vous invite à mettre fin le plus rapidement possible au régime provisoire actuel et à vous conformer à ces instructions.

La présente décision ne préjuge pas néanmoins de celle qui sera prise à l'occasion de l'établissement du plan d'organisation des transports qui sera dressé en application de la future réglementation.

Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics

Signé : A. DONCEEL

Copie transmise (à M. l'Ing. Ch. P.Ch. du département de l'Aisne
pour information (à M. CRESP

AL

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Sous-Sections Fer et Route
réunies (Voyageurs)

Rapporteur: M. FILOCHE

Gs. F.R. 367
4 juillet 1950

5

DEPARTEMENT DE L'AISNE

Transports de Voyageurs

Augmentation de la fréquence du service routier de la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports sur la relation Wassigny - Oisy - Le Nouvion

---

La Compagnie Saint-Quentinoise de Transports est inscrite au plan de paix pour la desserte d'une relation routière entre St-Quentin et La Capelle par Wassigny et Le Nouvion à raison de quatre navettes journalières.

La consistance des services actuellement exécutés est la suivante:

- deux navettes journalières entre St-Quentin et La Capelle, par un itinéraire dévié passant par Mennevret et La Neuville;

- une navette journalière entre St-Quentin et Le Nouvion, par Bohain et Wassigny;

- une navette supplémentaire, les mercredis et samedis, limitée au parcours St-Quentin - Bohain - Wassigny;

- deux navettes hebdomadaires entre Boué et Le Nouvion par Esquéhéries, le mercredi à l'occasion du marché du Nouvion.

Plusieurs Conseillers Généraux ayant demandé l'amélioration de la desserte du marché du Nouvion et notamment le prolongement jusqu'à Oisy du service spécial du mercredi effectué entre Boué et Le Nouvion, l'entreprise intéressée a proposé de modifier comme suit la consistance de ses services entre Wassigny et Le Nouvion:

- exécution le mercredi d'une navette entre Oisy et Le Nouvion par Boué et le G.C. 28;

- prolongement, le mercredi et le samedi, jusqu'au Nouvion, par Boué et Esquehéries, de la navette actuellement limitée au parcours St. Quentin - Bohain - Wassigny ;

- suppression de deux navettes actuelles du mercredi entre Boué et Le Nouvion, par Esquehéries.

Ces propositions ont été soumises à l'examen du C.T.D. de l'Aisne au cours de sa séance du I4 février I950 et elles ont recueilli un avis favorable de ce Comité émis par sept voix contre deux (représentants S.N.C.F. et V.F.I.L.).

Le dossier concernant cette affaire est soumis, pour avis, au Conseil Supérieur des Transports par application des dispositions de l'article 2I du décret du I4 novembre I949.

DISCUSSION.- Le représentant de la S.N.C.F. au sein du C.T.D. a fait remarquer que le projet de la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports comportait un renforcement des services routiers entre Wassigny et Le Nouvion et que ce renforcement allait augmenter la concurrence faite aux services ferroviaires assurés sur la ligne Busigny-Hirson (trois autorails et un train journaliers dans chaque sens).

Nous notons simplement que les modifications de services routiers demandées avaient essentiellement pour objet l'amélioration de la desserte du marché du Nouvion. Or, ce marché a lieu le mercredi. Il nous semble que l'on pourrait retenir les aménagements proposés pour ce jour-là, mais il n'y a aucun motif d'autoriser le prolongement jusqu'au Nouvion de la navette routière actuellement effectuée le samedi entre Saint-Quentin et Wassigny.

CONCLUSION.- En définitive, nous avons l'honneur de proposer au Conseil Supérieur des Transports d'émettre l'avis ci-après :

I°) La Compagnie Saint-Quentinoise de Transports peut être autorisée à modifier comme suit la consistance de ses services effectués le mercredi sur la relation St. Quentin - Wassigny - Le Nouvion :

- prolongement jusqu'au Nouvion, par Boué et Esquehéries, de la navette actuellement limitée au parcours St. Quentin - Wassigny ;

....

- exécution d'une navette entre Oisy et Le Nouvion, par Boué et le G.C. 28 ;

- suppression des deux navettes actuelles entre Boué et Le Nouvion par Esquehéries.

2°) Il n'y a pas lieu d'autoriser pour le moment le prolongement jusqu'au Nouvion de la navette actuellement effectuée le samedi entre St. Quentin et Wassigny.

LE RAPPORTEUR,

P. FILOCHE.-

S.S.

Gs FR. 367 bis
25 Juillet 1950

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Sous-Sections Fer et Route
réunies (voyageurs)

C.G. n° 2679
C.S. n° 5980

A V I S

Département de l'AISNE

Transports de Voyageurs

Augmentation de la fréquence du service routier de la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports sur la relation Wassigny-Oisy- Le Nouvion.

Le Conseil Supérieur des Transports (Sous-Sections Voyageurs Fer et Route réunies),

Saisi par bordereau n° 1301 en date du 25 avril 1950 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

Sur le rapport de M. FILOCHE, Secrétaire de la Section des Transports par Route,

Après en avoir délibéré,

EMET L'AVIS suivant (à l'unanimité des membres présents des sous-sections compétentes) :

1°/ La Compagnie St-Quentinoise de Transports peut être autorisée à modifier comme suit la consistance de ses services effectués le mercredi sur la relation St-Quentin - Wassigny - Le Nouvion:

- prolongement jusqu'au Nouvion, par Boué et Esquéhéries, de la navette actuellement limitée au parcours St-Quentin - Wassigny;

- exécution d'une navette entre Oisy et Le Nouvion, par Boué et le g.c. 28;

- suppression des deux navettes actuelles entre Boué et Le Nouvion par Esquéhéries.

2°/ Il y a lieu d'autoriser le prolongemnt jusqu'au Nouvion de la navette actuellement effectuée le samedi entre St-Quentin et Wassigny.

Pr LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT,
LE SECRETAIRE de la Section des Transports par Route,

P. FILOCHE

S.S.

Gs FR. 383 bis
25 juillet 1950

6

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Sous-Sections FER-et-ROUTE
réunies (Voyageurs)

C.C. n° 2674
C.S. n° 5971

A V I S

Département de l'AISNE

Rétablissement de services routiers sur les relations St-Quentin - Cambrai et St-Quentin - Hirson.

Le Conseil Supérieur des Transports (Sous-Sections Voyageurs Fer et Route réunies),

Saisi par bordereau n° 1300 en date du 22 avril 1950 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

Sur le rapport de Mme COUTANT, Administrateur-Civil au Ministère des Travaux Publics;

Après en avoir délibéré,

EST D'AVIS (à l'unanimité des membres présents des sous-sections compétentes) :

1°/ qu'il y a lieu de rétablir l'itinéraire du plan de paix pour la ligne n° 6 St-Quentin - Cambrai, mais avec une fréquence de 2 A.R. quotidiens seulement;

2°/ qu'il y a lieu d'autoriser la Compagnie St-Quentinoise de Transports à réexploiter sa ligne n° 13 St-Quentin - Hirson avec une fréquence de 4 A.R. quotidiens et sur l'itinéraire suivant : St-Quentin, Homblières, Origny-Ste-Benoîte, Sains, Voulpaix, Vervins, La Bouteille, Landouzy la Ville, Eparcy et Bucilly.

Des accords d'horaires et de tarifs devront être conclus avec la S.N.C.F. conformément aux dispositions de l'article 14 du décret du 14 novembre 1949.

P/ le Secrétaire Général Adjoint,
Le Secrétaire de la Section des Transports
par Route,

P. FILOCHE



Dz 9653

PARIS, le 21 Mai 1953

7

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Secrétariat Général
aux Travaux Publics

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Section Centrale de
Coordination des Transports

6ème Bureau

1.385

LE MINISTRE

à

Monsieur le PREFET de { MARNE / AISNE }

OBJET : Suppression du service ferroviaire des voyageurs entre ESTERNAY et CHATEAU-THIERRY.

La S.N.C.F. a demandé en Avril 1950 la fermeture du service des voyageurs entre PROVINS - ESTERNAY et CHATEAU-THIERRY.

Par lettre du 21 Août 1952 adressée à M. le Préfet de Seine-et-Marne, j'ai décidé la suppression des trains de voyageurs entre PROVINS et ESTERNAY.

Des difficultés pour l'organisation des services routiers de voyageurs ont conduit à différer jusqu'à présent la suppression des services de voyageurs entre ESTERNAY et CHATEAU-THIERRY.

D'autre part, le Conseil Général de la Marne n'a donné son avis - défavorable - que le 24 Octobre 1952. Le Conseil Général de l'Aisne avait donné un avis favorable le 6 Octobre 1950.

Il résulte des derniers renseignements fournis (lettre de M. le Préfet de l'Aisne du 4 Mars 1953, lettre de M. le Préfet de la Marne le 1er Avril 1953) que deux entreprises routières sont prêtes à exploiter les services routiers de remplacement respectivement d'une part entre CHATEAU-THIERRY et MONTMIRAIL et, d'autre part, entre MONTMIRAIL et ESTERNAY. Seule subsiste la difficulté de bonnes correspondances entre ces deux services routiers.

....

Cette difficulté ne doit pas conduire à différer la suppression du service des voyageurs. En conséquence, je décide que, sans attendre l'établissement du plan de transport, cette suppression sera réalisée par application de l'article 15 du décret du 14 Novembre 1949 à la date du 1/10/1953.

Vous porterez cette décision à la connaissance de l'Ingénieur en Chef et du Comité Technique Départemental des Transports en vue des aménagements à apporter aux services routiers.

(s) André MORICE

Bd 23852

D 5414/74

COPIE

Paris, le 21 Août 1952

Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme

Secrétariat Général aux Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Section Centrale de Coordination des Transports

6ème Bureau

1.385

Le MINISTRE

à Monsieur le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de fer Français

OBJET : Substitution d'une desserte routière à la desserte ferroviaire de la relation PROVINS - ESTERNAY .

Je vous adresse copie de ma décision en date de ce jour à M. le Préfet de Seine-&-Marne .

La date d'application des mesures décidées devra être fixée d'un commun accord entre vos services et ceux des ponts-et-chaussées de ce département .

Pour le Ministre et par délégation,

Le Chef de Cabinet,

(s) Claude LECLERCQ

Cb 25151

D/1414/74
1414/4.
1414/6

COPIE à : SERVICE COMMERCIAL
Projet de réponse à la signature
de M. le Directeur Général
(s) BOYAUX

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports

Section Centrale
de Coordination des Transports

6ème Bureau

1346/1385

PARIS, le 23 Janvier 1951

SERVICE COMMERCIAL
D. 1414 25 JANVIER 1951

LE MINISTRE

à Monsieur le Directeur Général de la Société
Nationale des Chemins de fer Français.

S.N.C.F.
26 JAN 1951
SERVICE
543 160
3389

Le 28 Avril 1950, vous avez saisi les Comités Techniques Départementaux des Transports de l'Aisne, de la Marne et de la Seine-et-Marne, d'une demande de fermeture au trafic voyageurs des sections de lignes CHATEAU-THIERRY - ESTERNAY et ESTERNAY - PROVINS.

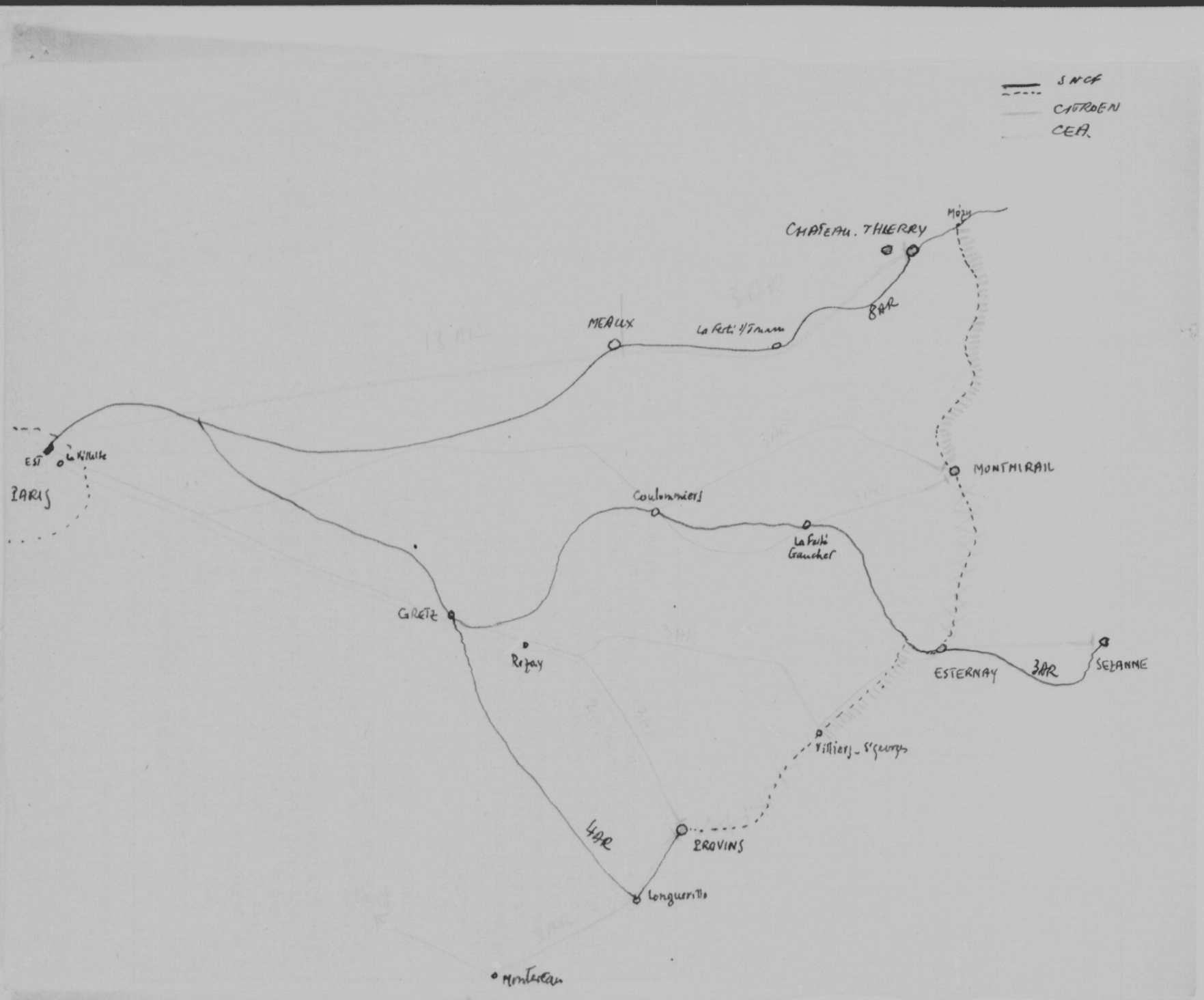
Le Comité Technique des Transports de la Marne n'a pas pris position et l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de ce département m'a informé qu'une desserte par route ne pourrait être organisée qu'à l'occasion de l'élaboration du prochain plan de transports et que la suppression actuelle des trains et autorails entraînerait la suppression de tout moyen de transport (à l'exception des trains mixtes marchandises-voyageurs) tout au moins dans la partie qui intéresse son département.

Par ailleurs, le Conseil Général de la Marne, au cours de sa délibération du 7 Octobre 1950, a demandé qu'une exploitation par autorails légers soit tentée.

Je vous demande de m'adresser d'urgence un bilan d'exploitation des sections de lignes en cause au moyen de ces engins.

P. le Ministre des Travaux Publics
et par autorisation :
Le Chef de Service Adjoint au Directeur
Général des Chemins de fer et des
Transports,
(s) BESNARD

05326 | 1
Rép 9/2
Ce timbre doit rester adhérent à la pièce


SNCF
CITROEN
CEA
CHATEAU. THIERRY
Mézy
MEAUX
La Ferté Milon
BAR
EST
La Villette
PARIS
MONTMIRAIL
Coulommiers
La Ferté Gaucher
GRETZ
Rozay
ESTERNAY
BAR
SEZANNE
Villiers-St-Georges
BAR
PROVINS
Longueville
Montereau

F.742 274 Problèmes de sécurité routière.
275 Revue Générale des Routes et des Aérodromes, n° 236, Septembre 1951, p. 63 à 67.

Résumé des communications présentées le 11 Juin 1951 au cours de la "Journée de la prévention routière" organisée dans le cadre des travaux de la Semaine Nationale de la Sécurité qui s'est tenue à Paris du 9 au 16 Juin 1951 au Centre Marcellin Berthelot.

Sécurité des routes.

I - Perfectionnements à apporter aux véhicules automobiles en vue de l'amélioration de la sécurité de nuit et par mauvais temps, par M. le Commandant FOUCHE, de la Direction de la gendarmerie.

II - La Sécurité routière et la propagande éducative, par M. Georges GALLIENNE, Délégué général de l'Union Routière de France, Président du Comité "Education et Propagande" de la Prévention Routière.

III - La sécurité dans la circulation routière. Cyclisme, cyclo-tourisme et piétons, par M. le Commandant PORTALIER, délégué de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme à la Sécurité routière.

IV - Les Passages à niveau et la suppression des barrières. Signalisation optique des passages à niveau, par M. CREANGE, Ingénieur en chef des Transports.

S.S.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Sous-Sections Fer et Route
réunies (voyageurs)

C.C. n° 2707
C.S. n° 6212

Gs FR. 403 bis
19 septembre 1950

8

A V I S

Département de l'AISNE

Transports de Voyageurs

Augmentation de la fréquence du service routier ST-QUENTIN - LAON

Le Conseil Supérieur des Transports (Sous-Sections Voyageurs Fer et Route réunies),

Saisi par bordereau n° 1362 en date du 7 août 1950 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

Sur le rapport de M. FILOCHE, Secrétaire de la Section des Transports par Route,

Après en avoir délibéré,

EST D'AVIS (à l'unanimité des membres présents des sous-sections compétentes)

qu'il n'y a pas lieu pour le moment d'augmenter la fréquence du service routier ST-QUENTIN - LAON, cette question ne devant éventuellement être reprise en considération que lors de l'étude du nouveau plan de transport.

LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT,

R. TERREL

Dz 3152

D.92220/o

COPIE à SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT
pour attributions (s) BOYAUX
SERVICE COMMERCIAL

9

Régie Départementale
des Chemins de fer
et Transports Routiers
de l'AISNE

35, rue Villebois-Mareuil
St-QUENTIN Tél.: 35-03

ST-QUENTIN, le 26 Décembre 1951

S.N.C.F
SERVICE COMMERCIAL
00945
-5 JAN 1952

Le Directeur de la Régie Départementale
des Chemins de Fer et Transports Routiers
de l'AISNE

à Monsieur le DIRECTEUR GENERAL
de la Société Nationale des Chemins de Fer Français
88, rue Saint-Lazare
PARIS (9ème)

OBJET - Naissance de la Régie Départementale des Chemins de Fer et Transports Routiers de l'AISNE.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, comme suite à la décision des Pouvoirs Publics, la Régie Départementale des Chemins de fer et Transports Routiers de l'AISNE (R.D.T.A.) prend naissance le 1er Janvier 1952.

A partir de cette date, la R.D.T.A. exploite les réseaux ferroviaires de la Compagnie des Chemins de Fer Secondaires du NORD - EST (C.S.N.E.) situés dans le Département de l'AISNE, y compris le service routier de remplacement de RIBEMONT - LA FERTE-CHEVRESIS, et les deux réseaux routiers déjà en régie, rayonnant autour de LAON (ex-Régie Départementale des Autobus de l'AISNE - Centre de LAON) et autour de CHATEAU-THIERRY (ex-Régie Départementale des Autobus du Sud de l'AISNE).

En conséquence, la R.D.T.A. est substituée, ex-qualité, aux trois personnes morales ci-dessus, et en assume les droits et obligations, tant en ce qui concerne l'accomplissement du Service Public qu'en ce qui concerne l'exécution des traités ou accords que ces personnes morales ont contractés, ex-qualité, en tant que concessionnaires des services publics.

Notamment, les accords conclus entre la S.N.C.F. et la C.S.N.E. (échange de wagons, billets directs, aide en cas d'accidents, usage par la S.N.C.F. de la section GUISE - LESQUIELLES de la voie R.D.T.A., gares communes, dont à GUISE utilisation du dépôt S.N.C.F. pour garer les locomotives et autorails R.D.T.A., et du dortoir et installations sanitaires pour les agents R.D.T.A.... etc...) semblent devoir être reconduits, sans modification.

Le Directeur,

(s) B. KERGALL.

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

COMITE DES CONTESTATIONS

2ème Section

F. 167

sFRv. 149bis - 2° S. 15
29 juillet 1952

10

A V I S

Département de l'Aisne

Transports de voyageurs

Demande de reprise du service routier Soissons - Laon formulée par la Sté des Rapides de Champagne.

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité des Contestations, 2ème Section),

Saisi par bordereau n° 1565 en date du 14 février 1952 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme;

Sur le rapport de Mme Pervier, Secrétaire Adjointe de Section;

Après en avoir délibéré au cours de sa séance du 29 juillet 1952;

Considérant que la reprise du service routier de la Sté des Rapides de Champagne est justifiée par l'opportunité d'améliorer la desserte de certaines localités éloignées du chemin de fer et notamment de celles qui bénéficiaient précédemment de la halte S.N.C.F. de Neuville-Lafaux maintenant supprimée;

Considérant toutefois qu'il convient d'éviter une concurrence à la S.N.C.F. en ce qui concerne les relations de bout en bout entre Soissons et Laon qui sont assurées de manière satisfaisante par les services ferroviaires;

EST D'AVIS

qu'il y a lieu d'autoriser la Sté des Rapides de Champagne à reprendre l'exploitation de 3 navettes routières quotidiennes sur la relation Soissons-Laon sous la réserve de l'interdiction de tout trafic de bout en bout entre Soissons et Laon et vice versa.

Le Secrétaire,

P. FILOCHE

Le Président,

BRESSON

GD.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Sous-Commission Fer-Route
Voyageurs

Rapporteur : Mme PERVIER

a faire transmettre définitivement par le N. Lettre à décapiter sera prise

s F R v 149
23 Avril 1952

DEPARTEMENT DE L'AISNE

Transports de voyageurs

Demande de reprise du service routier Soissons-Laon par la Sté des Rapides de Champagne

Les Conseils Municipaux des Communes de Laffaux, Nanteuil, Allemant et Neuville s/Margival ont sollicité le rétablissement du service d'autobus Soissons-Laon. exploité avant la guerre par la Sté des Rapides de Champagne avec une fréquence de 3 AR quotidiens.

Cette demande est motivée par la suppression depuis le 1er Juillet 1951 du point d'arrêt de la S.N.C.F. de Neuville-Laffaux qui desservait les communes précitées.

Le C.T.D. dans sa séance du 12 Novembre 1951 s'est prononcé pour ledit rétablissement par 6 voix contre 3 (Ingénieur en Chef, représentants S.N.C.F. et V.F.I.L.) et 1 abstention (Directeur P.T.T.).

Le Conseil Supérieur des Transports a été saisi de cette affaire en application de l'art. 21 du décret du 14 Novembre 1949.

Le rétablissement de cette ligne avait déjà été sollicité en 1947 par la Sté des Rapides de Champagne; le C.T.D. avait donné un avis favorable, mais le Ministre des Travaux Publics avait décidé le 18 Mars 1947 de ne pas rétablir ce service suivant un itinéraire parallèle de bout en bout à la ligne de chemin de fer Soissons-Laon.

La suppression du point d'arrêt S.N.C.F. Neuville-Laffaux prive les communes de Laffaux, Nanteuil, Allemant, Neuville s/ Margival de tout moyen de communication. Leur population respectivement de 134, 265, 188 et 103 habitants ne peuvent emprunter la

.....

voie ferrée qu'à Margival ou à Vauxaillon, ce qui représente une distance de 4 à 6 Km.

Trois autres communes sont également déshéritées; celles d'Aizy (244 habitants) de Jouy (145 habitants) et de Chavignon (665 habitants).

Lors de la discussion devant le Comité Technique, l'Ingénieur en Chef du département avait suggéré non un rétablissement de service de bout en bout, mais un circuit réduit. Il ne semble pas que cette proposition soit à retenir, car il est probable qu'un tel service ne serait pas rentable.

Mais le représentant de la S.N.C.F. maintient sa position à cause du parallélisme des services.

Si l'on considère la carte de la région, il semble bien que la concurrence avec la S.N.C.F. existe surtout de bout en bout, et non sur le parcours direct.

Dans ces conditions, le rétablissement, sollicité pourrait être accordé sous réserve de l'interdiction d'un tel trafic de bout en bout.

C'est sous cette réserve que nous avons l'honneur de proposer au Conseil Supérieur des Transports de donner un avis favorable au rétablissement du service routier Soissons Laon avec une fréquence de 3 AR. journaliers.

LE RAPPORTEUR,

G. PERVIER.

PONTS ET CHAUSSEES

Département
de
l'Aisne

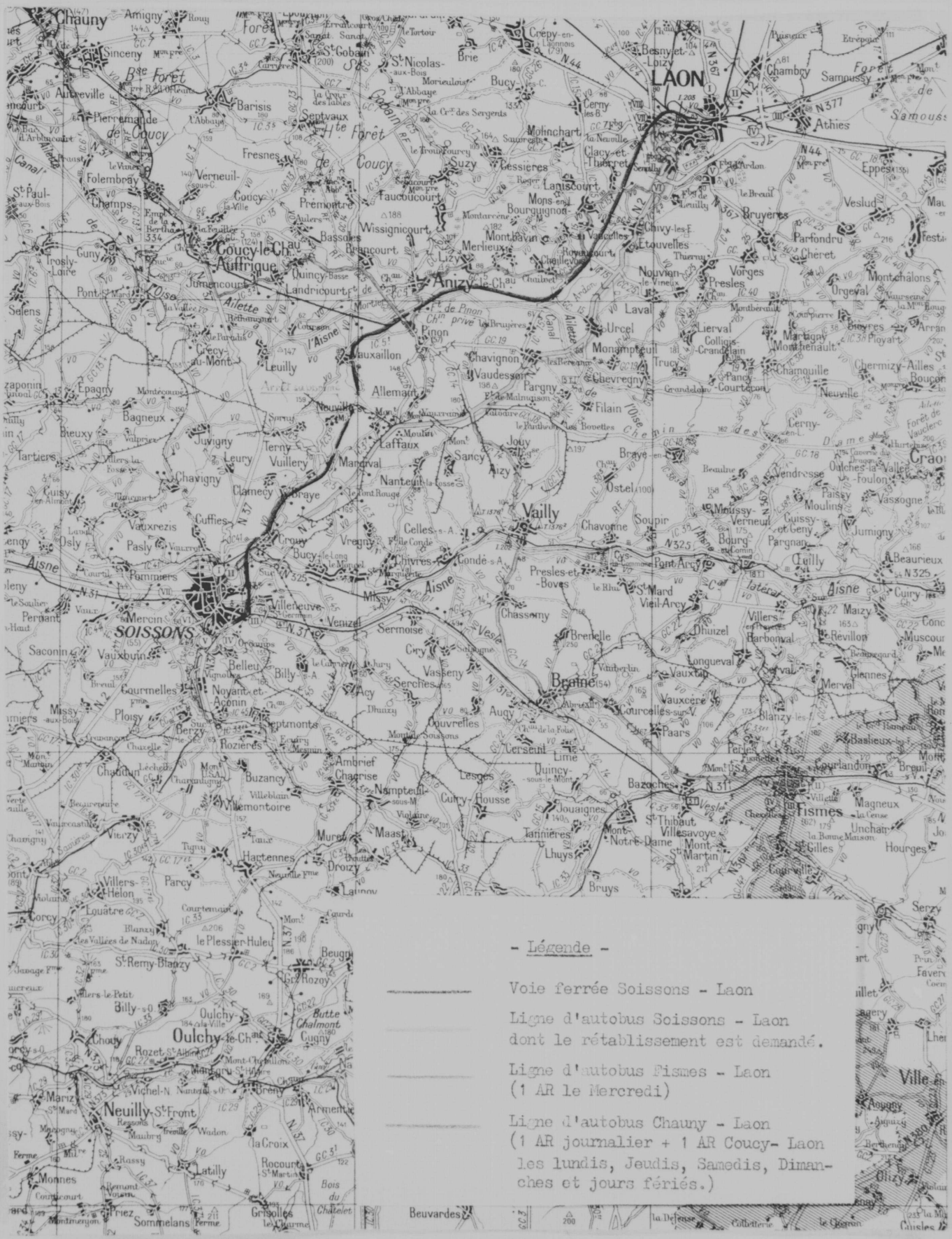
Service du Contrôle
des
Transports routiers

M. DUFILLEUL
Ingénieur en Chef.

1 FRV 149

Desserte des Communes de Laffaux, Nanteuil, Allemant, Neuville-sous-Margival privées de moyen de communication par suite de la décision ministérielle de suppression du point d'arrêt des lignes S.N.C.F. à Neuville-Laffaux. Demande présentée par ces Communes pour le rétablissement de la ligne d'autobus SOISSONS - LAON.

Extrait de carte sur lequel sont indiqués les itinéraires des divers services routiers et ferroviaires.


- Légende -
Voie ferrée Soissons - Laon
Ligne d'autobus Soissons - Laon dont le rétablissement est demandé.
Ligne d'autobus Fismes - Laon (1 AR le Mercredi)
Ligne d'autobus Chauny - Laon (1 AR journalier + 1 AR Coucy- Laon les lundis, Jeudis, Samedis, Dimanches et jours fériés.)
LAON
SOISSONS
Chauny
Coucy-le-Ch.
Anizy-le-Ch.
Vailly
Braine
Fismes
Oulchy-le-Ch.
Neuilly-St-Front

Dt 22659
D. 5041/170

11

4ème Division
543.102 - 5437

3 août 1953

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que dans un but d'économies la S.N.C.F. envisage de fermer au service ferroviaire des voyageurs la ligne de BUSIGNY à HIRSON.

Il est précisé que la région de ST-QUENTIN, BUSIGNY et HIRSON est desservie par les services routiers suivants exploités par la Société St-Quentinoise de transports :

- Service ST-QUENTIN - LA CAPELLE via WASSIGNY, 2 aller et retour journaliers
- Service ST-QUENTIN - LA CAPELLE via IRON, 2 aller et retour journaliers
- Service ST-QUENTIN - HIRSON via VERVINS, 4 aller et retour journaliers.

C'est ce qui explique la faible utilisation de nos mouvements ferroviaires : 275 voyageurs par jour à distance entière.

Le bilan établi en fonction du mode d'exploitation le plus économique, fait apparaître les résultats ci-après :

- dépenses qui disparaîtraient avec la suppression du service ferroviaire de voyageurs ..... 54 M 2
- pertes de recettes correspondantes ..... 22 M 4

Economies annuelles .. 31 M 8

Le principe de cette fermeture a été approuvé par le Conseil d'Administration de la S.N.C.F. dans sa séance du 29 juillet 1953 et nous soumettons la question aux C.T.D. de l'Aisne et du Nord.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer et
des Transports,
Section Centrale de Coordination des Transports,
244, boulevard Saint-Germain,
PARIS
(7ème)

...

Je vous serais obligé de vouloir bien nous autoriser à fermer au trafic des voyageurs la ligne de BUSIGNY à HIRSON dès que vous serez en possession de tous les éléments d'appréciation utiles.

Conformément à votre décision "6ème Bureau" du 3 juillet 1953, j'adresse copie de la présente, d'une part, à M. le Chef du Service du Contrôle Technique des Chemins de fer, d'autre part, à M. le Che du Service du Contrôle des Transports par fer.

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

Pour le Directeur Commercial,

(s) BOURGEOIS

18 JUIN 1959

M.C. 5041/170 20 JUIN 1959

TRAVAUX PUBLICS
TRANSPORTS
ET TOURISME

Direction générale
des Chemins de fer
& des Transports

Service
des Chemins de fer

2ème Bureau

CF2 I44

PARIS, LE 18 JUIN 1959
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
TÉL. : LITTRÉ 46.40
— 50.10

copie adressée à :
M. le Directeur Général — M. ANTONINI
M. HEBERT — M. LAGNACE
Etudes Générales

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
22 JUIN 1959
Dossier D 5041/170/162

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
des TRANSPORTS et du TOURISME

à Monsieur le DIRECTEUR GENERAL DE LA SOCIETE
NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

DIRECTION COMMERCIALE
DIRECTION DU MOUVEMENT
PROJET DE RÉPONSE A LA SIGNATURE DE M. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL

(s) GUIBERT

Objet : Ligne de BUSIGNY à HIRSON (région Nord)
Fermeture totale au service des voyageurs

Référ.: Vos lettres des 3 août 1953 et 27 août 1958

Par lettres citées en référence, vous m'avez proposé la fermeture totale au service des voyageurs de la ligne de BUSIGNY à HIRSON.

Après examen par mes Services, j'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 15 du décret du 14 novembre 1949, je décide la fermeture de la dite ligne au service des voyageurs.

Je vous invite à supprimer la circulation des trains de voyageurs à une date aussi rapprochée que possible que vous fixerez en accord avec MM. les Préfets du Nord et de l'Aisne, à qui j'adresse copie de la présente décision.

Vous voudrez bien me faire connaître la date de fermeture effective de la ligne.

03843 | 1
Rép 11/7/59
Ce timbre doit rester adhérent à la pièce

S.N.C.F
DIRECTION COMMERCIALE
30657 | 23 JUIN 1959
C

Gs 22

Fermeture au service ferroviaire "voyageurs"
de la ligne BUSIGNY - HIRSON

Après bilan, la ligne BUSIGNY - HIRSON (58 km - 275 voyageurs par jour à distance entière en 1953, 201 en 1957) avait fait, dès 1953, l'objet d'une proposition de fermeture au service ferroviaire des voyageurs, proposition qui fut reprise dans le programme de Novembre 1954.

Révisé et actualisé, le nouveau bilan, établi sur le trafic et les prix de 1957, fut adressé au Ministre des Travaux Publics et des Transports le 27 Août 1958. L'économie attendue de la cessation du service "voyageurs" s'élevait à 48,2 M pour la S.N.C.F. et à 64,4 M pour la Collectivité. Après modernisation, ces chiffres devaient se trouver ramenés respectivement à 18,7 M et 28,8 M.

Le C.T.D.T. du Nord avait émis, dès le 28 Septembre 1953, un avis favorable à la suppression du service "voyageurs". La ligne BUSIGNY - HIRSON n'empruntant que sur une faible partie le territoire du département du Nord, ce Comité se bornait à demander que le C.T.D.T. de l'Aisne soit chargé d'aménager la desserte routière. Ce dernier donnait lui-même, le 15 Avril 1954, un avis favorable. En même temps, il attribuait le service de remplacement à la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports et approuvait le projet de desserte routière présenté par cette société.

Au début du mois d'Avril 1959, le Ministre des Travaux Publics et des Transports, sur le point de prendre une décision de fermeture, apprenait que la Compagnie Saint-Quentinoise, devenue plus réticente, soulevait le problème d'une garantie financière.

L'Autorité de Tutelle invitait alors le Préfet de l'Aisne à réétudier la desserte routière de remplacement, question qui fut inscrite à l'ordre du jour de la réunion du C.T.D.T. de l'Aisne du 27 Avril 1959. Cet organisme estima insuffisantes les conditions dans lesquelles la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports (M. FOUQUET) acceptait d'aménager ses lignes. Un complément de service était mis au point et le C.T.D.T. émettai alors à l'unanimité un avis favorable.

Mais M. FOUQUET ne s'engageait à assurer cet aménagement que sous réserve d'une garantie financière dont le C.T.D.T. demandait à la S.N.C.F. d'accepter le principe, étant entendu

que la Compagnie Saint-Quentinoise conserverait la responsabilité de l'exploitation,ce qui excluait toute idée d'affrêtement.

Le déficit éventuel de ce complément ne pouvant être qu'assez faible, la S.N.C.F. acceptait de le couvrir pour moitié pendant un an. A l'expiration de cette période d'essai, la garantie financière serait supprimée et, en cas de déficit, les services seraient modifiés afin d'assurer leur rentabilité.

A la suite de cette prise de position, 4 Hauts Fonctionnaires, dont MM. FLORI, Directeur Adjoint du Cabinet du Ministre des Travaux Publics et des Transports, et M. ARTAUD-MACARY, Chef des Services des Transports Routiers, ont effectué sur place, le 28 Mai 1959, une enquête en compagnie du Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de SAINT-QUENTIN.

Il a été reconnu que la formule retenue, qui prévoyait le report sur BOHAIN des correspondances précédemment assurées à BUSIGNY, était tout à fait raisonnable.

Par lettre du 18 Juin 1959, le Ministre des Travaux Publics et des Transports décidait alors la fermeture pure et simple de la ligne au service des voyageurs et invitait la S.N.C.F. à fixer la date d'application de cette mesure, en accord avec les Préfets du Nord et de l'Aisne.

La cessation de l'exploitation au service "voyageurs" est intervenue le 27 Juillet 1959, après un dernier aménagement apporté à la demande du Préfet du Nord. Il a dû être prévu, en effet, malgré l'avis émis par le C.T.D.T. de ce département en 1953, que 4 services de la ligne de remplacement desserviraient BUSIGNY (1, la gare, et 3, la ville).

Bien que la desserte routière soit assurée en service libre, la S.N.C.F. n'a donc pas ménagé ses efforts pour éviter à sa clientèle les conséquences dommageables d'une substitution, entre BUSIGNY et HIRSON, d'un service d'autobus à l'exploitation ferroviaire "voyageurs".

La carte jointe (annexe 1) reprend, outre la relation ferroviaire, les dessertes routières existantes. Elle est complétée (annexe 2) par les tableaux-horaires des lignes que la Compagnie Saint-Quentinoise de Transports a, soit créées (ligne 20), soit aménagées (lignes 12 et 12 b). Il apparaît ainsi (annexe 3) que toutes les correspondances antérieurement offertes à BUSIGNY vers LILLE ou PARIS sont dorénavant données à BOHAIN.

La S.N.C.F. fait assurer, par 4 services (2 dans chaque sens) la desserte de BUSIGNY. Cette localité est, certes, la seule à n'être plus desservie vers HIRSON que par 2 AR journaliers (antérieurement 3 allers et retours autorail par jour). Mais, d'une part, chaque train de la relation HIRSON - BUSIGNY

ne transportait de ou pour cette gare que 3 ou 4 voyageurs ~~non porteurs de carte A.R.~~. D'autre part, la commune de BUSIGNY se trouve à peine plus éloignée de la gare de VAUX-ANDIGNY (desservie 5 fois par jour dans le sens BUSIGNY - HIRSON, et 4 dans le sens HIRSON - BUSIGNY) que de la gare de BUSIGNY.

Le service de remplacement fonctionne sous le régime de la tarification routière : tarif égal à celui de la deuxième classe du Chemin de fer, réductions accordées aux seuls abonnements ouvriers et d'étudiants (25 %), ainsi qu'aux enfants de 5 à 10 ans (50 %).

Enfin, les autobus passant par BUSIGNY effectuent le trajet BUSIGNY - HIRSON en 1 h 40, alors que les trains assuraient le parcours en 1 h 20.

---

lp

COPIE

Ministère
des Travaux Publics
et des Transports

Direction des Transports
Terrestres

Service
des Chemins de fer

2ème Bureau

CF.2 - 144

Paris, le 26 décembre 1960
244, Bd. Saint-Germain (7e)

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL DE LA
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER
FRANÇAIS

88, rue Saint-Lazare - PARIS (9e)

OBJET : Réouverture au service voyageurs de la ligne BUSIGNY-HIRSON.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à la suite de la fermeture au service voyageurs de la ligne BUSIGNY-HIRSON de nombreuses protestations me sont parvenues, tant des collectivités locales que des établissements industriels implantés dans les localités que desservait cette ligne, notamment la Société des Produits alimentaires et diététiques, la Société des Confitureries Materne et les Tissages Sylvestre de BOUE; les Sociétés Sansen, de BUIRONFOSSE, et Blainville, de BOHAIN. Les Conseils municipaux et les Directeurs d'usines soulignent qu'au cours de l'hiver la desserte routière de remplacement n'est pas assurée par temps de neige et de verglas, ou lorsque des barrières de dégel sont établies. Les ouvriers ne peuvent alors se rendre à leur travail, ce qui les prive d'une partie de leur salaire, en même temps que les industries se trouvent paralysées.

D'autre part, j'ai reçu M. ALLIOT, Député, qui en vue de prévenir de nouvelles interruptions des transports publics sur le parcours considéré m'a suggéré de faire assurer un service ferroviaire de voyageurs par la Régie départementale des transports de l'Aisne.

La voie ferrée BUSIGNY-HIRSON ayant été concédée à la S.N.C.F. jusqu'au 31 décembre 1982 par le décret du 31 août 1937 et la Convention qui y est annexée, cette ligne continuant en outre à être utilisée par votre Société pour le trafic des marchandises, il n'apparaît pas que la suggestion de M. ALLIOT puisse être retenue sous le régime actuel.

.....

Seul, semble-t-il, un affermage de la ligne BUSIGNY-HIRSON à la Régie départementale (ou à une autre entreprise de transports de la région, telle que la Compagnie saint-quentinoise ou la Compagnie ardennaise de transports) permettrait de donner suite éventuellement à la proposition de M. ALLIOT, l'ensemble des trafics voyageurs et marchandises étant alors assuré par un même exploitant.

Je vous serais obligé de m'informer de votre point de vue à ce sujet le plus rapidement qu'il vous sera possible, en vue de me permettre de répondre à M. ALLIOT.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Directeur des Transports Terrestres,

(s) Pierre CALLET.

FP
CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F 763

2° S. 438 Bis
17 juillet 1958

12

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Département de l'AISNE

Création de services nouveaux TERGNIER - PREMONTRE et TERGNIER - ST. GOBAIN

Réclamation de l'entreprise GAGNEPAIN

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité des Contestations, 2ème Section),

Saisi pour avis par bordereaux ministériels en date des 28 février et 27 mars 1958 (6ème Bureau, n° 2118 V) d'une réclamation de l'entreprise GAGNEPAIN "Les Autobus de l'Aisne" contre une délibération du C.T.D. de l'Aisne en date du 21 octobre 1957 tendant à autoriser, à titre provisoire, la Régie Départementale des Transports de l'Aisne (R.D.T.A.) à effectuer le dimanche matin une navette entre TERGNIER et SAINT GOBAIN (Sanatorium),

Sur le rapport de M. Maurice BERNARD,

Vu la loi du 5 juillet 1949, le décret-loi du 12 novembre 1938 et les décrets des 12 janvier 1939 et 14 novembre 1949,

Vu le plan de transports du département de l'Aisne approuvé par arrêté ministériel du 24 septembre 1938,

Vu les avis du Comité Technique Départemental de l'Aisne en date des 25 mars, 29 avril, 17 juin et 21 octobre 1957.

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que dans sa séance du 17 juin 1957, le C.T.D. de l'Aisne a émis un avis favorable à la création de deux services nouveaux, le premier attribué à Mme Vve GAGNEPAIN (entreprise "Les Autobus de l'Aisne") pour la desserte TERGNIER - CONDREN - AMIGNY - SAINT GOBAIN - PREMONTRE à raison de 2 AR dimanches et fêtes, le second, attribué à la Régie Départementale des Transports de l'Aisne (R.D.T.A.) et constitué par le prolongement du service de remplacement de tramways TERGNIER - CHARMES jusqu'à SAINT GOBAIN Ville (2 AR les jeudis et samedis) et jusqu'à SAINT GOBAIN Sanatorium (1 AR le dimanche après-midi) ;

Considérant que la création de ces services nouveaux répond à des besoins et permet d'assurer la desserte de populations ne disposant d'aucun autre moyen de transport public, notamment à CONDREN, AMIGNY, ANDELAIN et DEUILLET et d'établir des correspondances satisfaisantes avec les services S.N.C.F. à TERGNIER ; qu'elle a été réclamée par les usagers et a recueilli l'avis favorable du C.T.D.T. ;

Considérant que le choix des exploitants de ces services nouveaux ne porte pas atteinte aux droits régulièrement inscrits au plan d'autres transporteurs routiers ; qu'il est, par ailleurs, conforme à un accord conclu entre les deux entreprises en concurrence et que rien ne s'oppose à ce que cet accord soit ratifié ;

Considérant, toutefois, que ces services nouveaux ont été irrégulièrement mis en exploitation dès le 1er juillet 1957 avant toute autorisation ministérielle ;

Considérant, enfin, que la création d'une navette supplémentaire CHARMES - SAINT GOBAIN Sanatorium le dimanche matin par la R.D.T.A., contraire à l'accord homologué par le C.T.D. le 17 juin 1957, ne semble pas justifiée par l'existence de besoins de transports non satisfaits et serait de nature à compromettre gravement la rentabilité du service déjà en exploitation entre TERGNIER et SAINT GOBAIN, le dimanche matin ;

EST D'AVIS qu'il y a lieu :

1°) d'autoriser à titre provisoire

- le service GAGNEPAIN : TERGNIER - SAINT GOBAIN - PREMONTRE : 2 AR dimanches et fêtes,
- le prolongement jusqu'à SAINT GOBAIN Ville du service TERGNIER - CHARMES de la R.D.T.A. (2 AR jeudi et samedi) et jusqu'à SAINT GOBAIN Sanatorium (1 AR dimanche après-midi),

étant entendu que ces autorisations provisoires ne confèrent aucun droit aux exploitants notamment en ce qui concerne les inscriptions au futur plan de transports ;

2°) de ne pas autoriser la R.D.T.A. à exploiter une navette supplémentaire CHARMES - SAINT GOBAIN Sanatorium le dimanche matin.

Délibéré à PARIS, le 18 juillet 1958

LE PRESIDENT, LE SECRETAIRE,

LANZAC. NADOT.

PONTS et CHAUSSEES

Département
de
l'Aisne

-=-

2S 438 2

CREATION DE SERVICES ROUTIERS

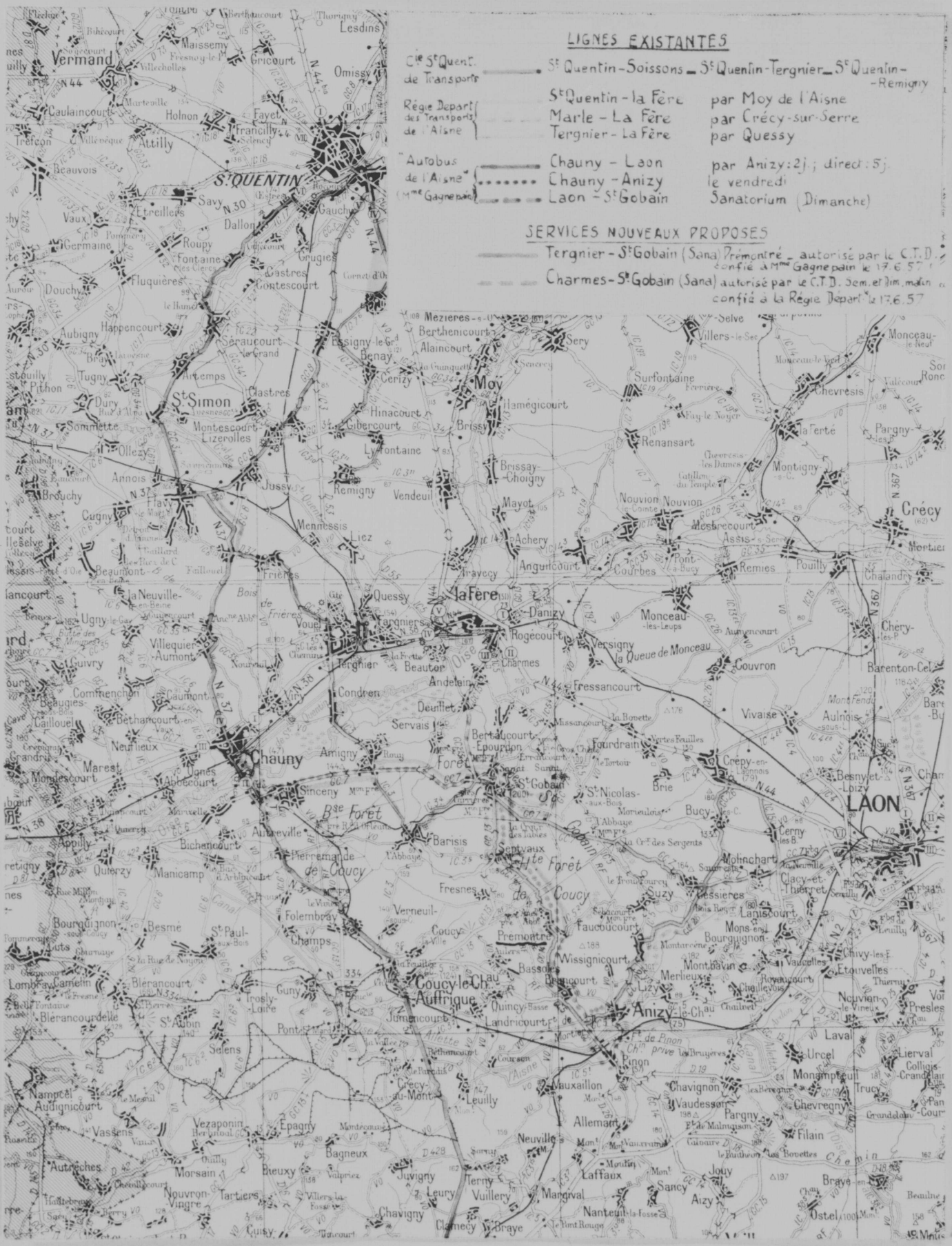
en vertu de l'article 35 du décret du 12-11-1938

Ligne nouvelle TERGNIER - CONDREN - AMIGNY - SAINT-GOBAIN - PREMONTRE
et prolongement du service CHARMES - SAINT-GOBAIN

-=-=-=-

Extrait de Carte au 1/200.000°

-


LIGNES EXISTANTES
Cie St Quent. de Transports — St Quentin-Soissons — St Quentin-Tergnier — St Quentin-Remigny
Régie Départ. des Transports de l'Aisne — St Quentin-la Fère par Moy de l'Aisne
Marle - La Fère par Crécy-sur-Serre
Tergnier - La Fère par Quessy
"Autobus de l'Aisne" (Mme Gagnepain) — Chauny - Laon par Anizy: 2j ; direct : 5j.
Chauny - Anizy le vendredi
Laon - St Gobain Sanatorium (Dimanche)
SERVICES NOUVEAUX PROPOSES
Tergnier - St Gobain (Sana) Prémontré - autorisé par le C.T.D. confié à Mme Gagnepain le 17.6.57
Charmes - St Gobain (Sana) autorisé par le C.T.D. Dem. et Dim. matin confié à la Régie Départ. le 17.6.57
Vermand
St Quentin
St Simon
Moy
Chauny
Coucy-le-Ch.
Anizy-le-Ch.
Crécy
LAON
la Fère
Tergnier
Quessy
Danizy
Sinceny
Barisis
Coucy
Pierremande de Coucy
Folembray
Verneuil
Champs
Premontré
Faucoucourt
Suzy
Bessières
Laniscourt
Mons-en-Laonnois
Bourguignon
Molinchart
Cerny-les-B.
Clacy-et-Thierret
Fourdrain
Crepy-en-Laonnois
Besny-et-Loizy
Vivaise
Aulnois
Couvron
Barenton-Cel
Monceau-les-Leups
Versigny
la Queue de Monceau
Rogecourt
Charmes
Fressancourt
Andelain
Condren
Deuillet
Servais
Amigny
Chery-les-P
Monceau-le-Neuf
Villers-le-Sec
Selve
Surfontaine
Chevresis
Pargny-les-C
Montigny-s-C
la Ferté
Renansart
Hamégicourt
Brissy
Brissay-Choigny
Mayot
Achery
Angivillers
Courbes
Pont-a-Bucy
Remies
Pouilly
Chalandry
Nouvion
Mesbrecourt
Assis-s-Serre
Mortier
Remigny
Vendeuil
Jussy
Mennessis
Liez
Frières
Travecy
Gibercourt
Hinacourt
Ly-Fontaine
Montescourt-Lizerolles
Sommette
Ollezy
Annois
Brouchy
Cugny
Beaumont
Villequier-Aumont
Guivry
Commenchon
Beaugies
Caumont
Bethancourt-en-Val
Caillouel
Neuvilleux
Marest
Mondescourt
Ognes
Abbecourt
Appilly
Bichancourt
Manicamp
Quierzy
Bourguignon
Besme
St Paul-aux-Bois
Blérancourt
Blérancourtelle
St Aubin
Selens
Lombray
Camelin
Trosly-Loire
Guny
Jumencourt
Pont-St-Mard
Landricourt
Quincy-Basse
Bassoles
Brancourt
Merlieux
Montbavin
Vaucelles
Etouvelles
Chivy-les-E
Nouvion-le-Vineux
Presles
Laval
Urcel
Lierval
Colligis-Crandelain
Monampteuil
Truc
Chevregny
Grandelain
Cour
Filain
Pargny
Vaudesson
Chavignon
Vauxaillon
Leuilly
Crecy-au-Mont
Nampcel
Audignicourt
Vezaponin
Epagny
Vassens
Bagneux
Autreches
Morsain
Bieuxy
Juvigny
Terny
Leury
Vuillery
Mangival
Laffaux
Sancy
Jouy
Aizy
Nanteuil-la-Fosse
Ostel
Brave
Chavigny
Clamecy
Braye
Cuisy
Nouvron-Vingre
Tartiers
Villers-la-Fosse
Neuville
Allemant
Vauxaillon
Pinon
Ch. privé les Bruyères
Ch. de Pinon
Ch. de Malmaison
Ch. de Courcelles
Ch. de Bouvettes
Ch. de Bouthoux
Les Bouvettes
Les Berceaux
Les Bruyères
Le Parcelet
Le Mesnil
Le Tartier
Le Tortoir
Le Tronc Courcy
Le Pont Rouge
Le Vivier
Le Vieux Moulin
Le Fayel
Le Fresne
Le Rouge
Le Rouy
Le Rocher
Le Bois
Le Haut
Le Moulin
Le Pont
Le Val
Le Vieux
Le Petit
Le Grand
Le Nouveau
Le Château
Le Chemin
Le Fort
Le Camp
Le Parc
Le Jardin
Le Clos
Le Mont
Le Puits
Le Four
Le Gué
Le Pré
Le Champ
Le Bois
Le Haut
Le Moulin
Le Pont
Le Val
Le Vieux
Le Petit
Le Grand
Le Nouveau
Le Château
Le Chemin
Le Fort
Le Camp
Le Parc
Le Jardin
Le Clos
Le Mont
Le Puits
Le Four
Le Gué
Le Pré
Le Champ

FP
CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F. 986

2° S. 591 Bis
7 juin 1961

13

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Département de l'AISNE

Amélioration de la desserte
de la commune d'ATHIES-sous-LAON

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité des Contestations, 2ème Section),

Saisi pour avis, en application de l'article 35 du décret-loi du 12 novembre 1938 (Annexe A), par bordereau ministériel (6ème Bureau - n° 3178 V) en date du 8 septembre 1960, d'une demande du Conseil Municipal d'ATHIES-sous-LAON tendant à l'amélioration de la desserte routière de cette commune,

Sur le rapport de M. VRINAT,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938 (Annexe A) et le décret du 12 janvier 1939,

Vu la loi du 5 juillet 1949, le décret du 14 novembre 1949 et les décrets du 20 mai 1960,

Vu le plan de transports du département de l'AISNE du 15 avril 1938 approuvé par arrêté ministériel du 24 septembre 1938,

Vu la délibération du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) de l'AISNE en date du 13 juin 1960,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que, par délibération du 23 mars 1960, le Conseil Municipal d'ATHIES-sous-LAON, en raison du nombre important d'écoliers fréquentant les divers établissements scolaires de la ville de LAON, a demandé le rattachement de la commune d'ATHIES-sous-LAON à la zone desservie par les "Microbus" de la Société Anonyme du Chemin de fer de LAON qui exploite un service urbain de voyageurs sur le territoire de la commune de LAON ;

. . .

Considérant que, par délibération du 13 juin 1960, le C.T.D.T. a adopté une solution différente qui consiste d'une part, à détourner légèrement l'itinéraire actuel du service MONTCORNET - ST. ERME - LAON assuré par la Régie départementale des transports de l'AISNE par le centre de la commune d'ATHIES et la R.N. 377 jusqu'à LAON (augmentation de trajet d'environ 500 mètres) et, d'autre part, à exécuter 1 AR supplémentaire le matin 3 jours par semaine, les mardi, mercredi et vendredi;

Considérant que, si le détournement du service en cause pour desservir la localité d'ATHIES-sous-LAON ne paraît pas soulever de difficultés, l'augmentation de fréquence n'apparaît pas suffisamment justifiée par les besoins des usagers sur le parcours MONTCORNET - ST. ERME - ATHIES ;

Considérant que la ligne MONTCORNET - ST. ERME - LAON n'est pas inscrite au plan de transport et qu'elle a été considérée comme un service de remplacement d'une voie ferrée d'intérêt local D'ASFELD à MONTCORNET avec embranchement sur DIZY-le-GROS et ST. ERME ;

Considérant que son prolongement de ST. ERME à LAON constitue un service nouveau qui aurait dû faire l'objet d'une autorisation ministérielle prise après avis du Conseil Supérieur des Transports et qu'en conséquence ce service est irrégulier ;

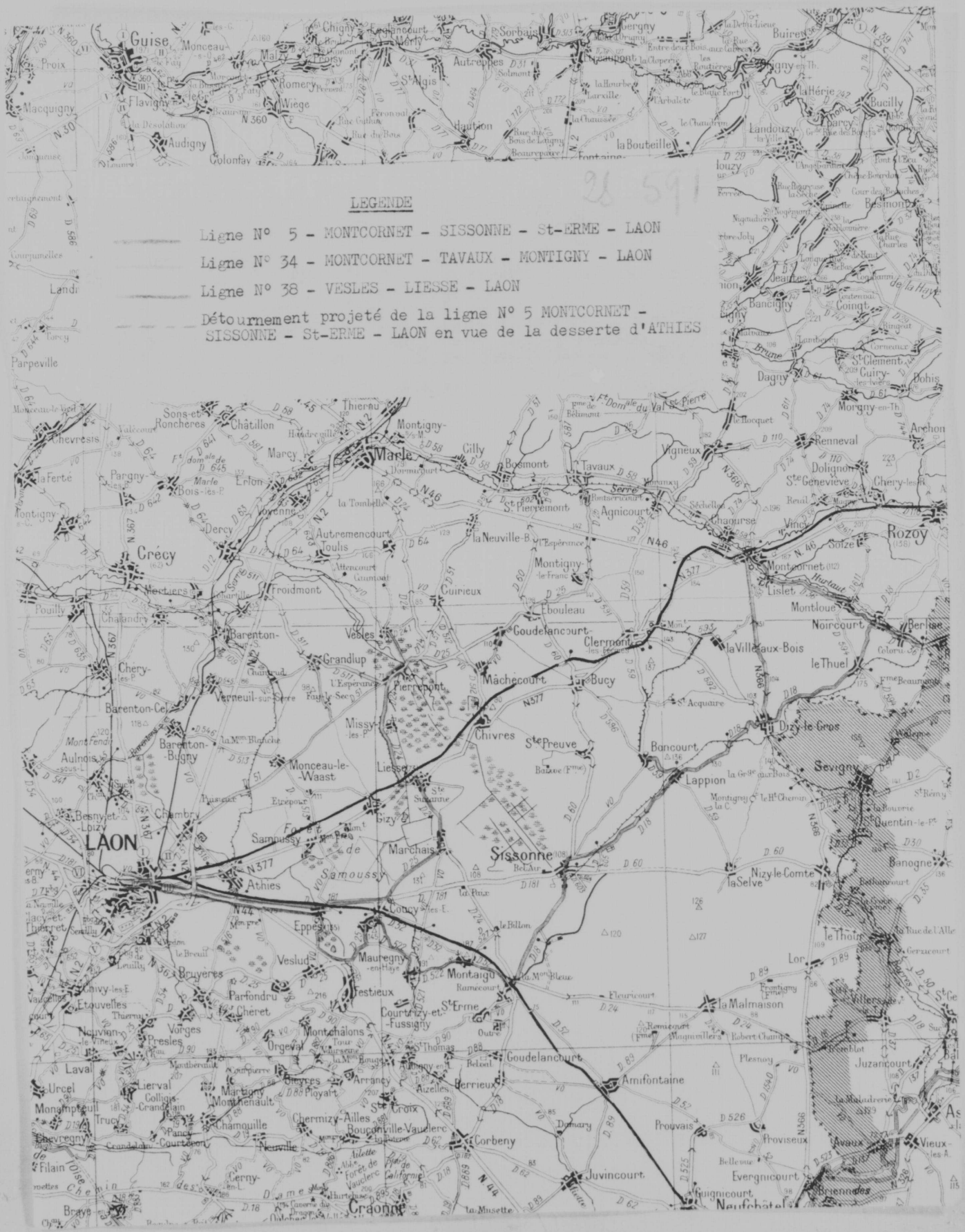
EST D'AVIS qu'il y a lieu :

- de rejeter la proposition du C.T.D.,
- d'inviter le Préfet de l'AISNE à engager au préalable la procédure de régu-régularisation du service routier MONTCORNET - ST. ERME avec prolongement jusqu'à LAON,
- et d'examiner s'il y a lieu pour desservir la commune d'ATHIES de le détourner par l'agglomération et d'augmenter sa fréquence.

Délibéré à PARIS, le 7 juin 1961

LE PRESIDENT, LE SECRETAIRE,

ARNAUD. NADOT.


LEGENDE
Ligne N° 5 - MONTCORNET - SISSONNE - St-ERME - LAON
Ligne N° 34 - MONTCORNET - TAVAUX - MONTIGNY - LAON
Ligne N° 38 - VESLES - LIESSE - LAON
Détournement projeté de la ligne N° 5 MONTCORNET - SISSONNE - St-ERME - LAON en vue de la desserte d'ATHIES
LAON
Sissonne
Marle
Crécy
Montcornet
Rozoy
Guise
Corbeny
Craonne
Neufchatel

ST

14

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

2° S. 313 bis
30 JUIN 1966

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Départements
de l'AISNE et de la SOMME

Demande de création d'une liaison routière directe
entre AMIENS et ST QUENTIN
(Société des Courriers Automobiles PICARDS)

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité des Contestations, 2ème Section),

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (T.R.V. n° 3.718 - 30/6 - 1) en date du 23 février 1966, d'une demande de création d'une liaison routière directe entre AMIENS et ST QUENTIN par la Société des Courriers Automobiles Picards,

Sur le rapport de Mme MAURETTE,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1933 (Annexe A) et le décret du 12 janvier 1939,

Vu la loi du 5 juillet 1949, les décrets des 14 novembre 1949 et 20 mai 1960,

Vu les avis émis par les Comités Techniques Départementaux des Transports de la SOMME et de l'AISNE respectivement en date des 15 janvier et 23 juillet 1965,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que les services routiers des lundis et samedis, pour répondre aux besoins des étudiants, devraient être exploités selon des horaires pratiquement identiques à ceux appliqués par la S.N.C.F., et seraient donc de nature à apporter une concurrence certaine à cette Société;

Considérant que la desserte ferroviaire actuelle de la relation AMIENS - ST QUENTIN, en dépit du léger inconvénient que présente le changement à TERGNIER, paraît répondre suffisamment aux besoins existants;

Considérant enfin que depuis la dernière rentrée scolaire ni l'Inspection Académique ni les services des transports n'ont été saisis de demandes tendant à une augmentation du trafic sur la relation en cause;

.....

EST d'AVIS :

qu'en l'état du dossier il n'y a pas lieu d'autoriser la liaison routière directe AMIENS - ST QUENTIN dont la création a été demandée par la Société des Courriers Automobiles Picards.

Délibéré à PARIS, le 30 JUIN 1966,

LE PRESIDENT,

E. FALLER.

LE SECRETAIRE,

P. FILOCHE.