sp.

PONTS ET CHAUSSEES

Département des ARDENNES

Service Général

Arrondissement du NORD

M.J. GAUDEL
Ingénieur d'Arrondissement

CHARLEVILLE, le 29 octobre 1949.
13 place Carnot

TRANSPORTS PUBLICS DEPARTEMENTAUX

Circulation d'autorails voyageurs sur la ligne de CARIGNAN à la Frontière Belge

Propositions de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges

RAPPORT de l'INGENIEUR

Par lettre en date du 30 septembre 1948 adressée à M.le Préfet, la Société Nationale des Chemins de fer Belges prend acte de la délibération du 17 juin 1948 de la Commission Départementale donnant un avis favorable de principe à la proposition de cette Société de faire circuler sur la voie reliant CARIGNAN à la Frontière des autorails légers dont la mise en service est envisagée sur la ligne BERTRIX-MUNO, sous réserve qu'il n'en résulte aucune charge financière pour le Département.

De plus, elle demande qu'une réunion ait lieu avec les représentants désignés par la Commission Départementale et les Chefs de service intéressés afin d'examiner dans quelles conditions un accord pourrait être réalisé.

Dans un rapport des 12-14 juin 1948, nous avons exposé l'historique de cette affaire et les conditions économiques d'une exploitation éventuelle. Il s'agit maintenant de déterminer, d'une part, quels sont les services intéressés qui devront être consultés, d'autre part, quelle est la position à soutenir pour que la réserve faite par la Commission Départementale soit observée.

I - Services intéressées : La ligne de Carignan à Messempré appartient au Département, elle est exploitée par la S.N.C.F. sans profit ni perte. La Commission départementale a désigné MM.BOZZI et RITEUX pour la représenter. La S.N.C.F. (Service Exploitation - 6ème Arrondissement) devra également être représentée afin de donner son avis sur la circulation d'autorails sur une ligne dont elle assure l'entretien. De plus, il est probable que les Chemins de Fer Belges demanderont à utiliser certaines installations de la gare S.N.C.F. de CARIGNAN pour le service voyageurs, la S.N.C.F. a seule qualité pour prendre position sur ce point.

La section comprise entre la Gare de MESSEMPRE et la Frontière a été achetée entre 1923 et 1933 par la S.N.C.F. agissant pour le compte de l'Etat-Major de l'Armée qui réglait les dépenses. Quoique nous n'ayons pu obtenir de renseignements précis à ce sujet auprès de l'Arrondissement de Travaux du Génie de MEZIERES dont les archives sont détruites, il y a lieu de penser que cette section appartient à l'Armée qui aurait seule qualité pour autoriser le passage des autorails et discuter et signer une

.....

convention éventuelle. Un représentant de l'Etat-Major devra donc assister à la conférence.

Ainsi que le suggère la S.N.C.F.B. , des représentants du Service des Douanes et de la Police devraient également être invités afin de donner, éventuellement, un avis sur les questions de franchissement de frontière.

2 - Conditions d'exploitation du tronçon CARIGNAN-MESSEMPRE :

Ce tronçon appartenant au Département, une convention devra intervenir entre le Département et la Société des Chemins de Fer Belges et la Convention existante entre le Département et la S.N.C.F. devra être modifiée de façon à prévoir les aménagements de trafic nécessaires. Cette convention devra comprendre notamment les prescriptions suivantes :

- Le type des véhicules employés devra être admis par le Service du Contrôle et conforme aux conditions de sécurité générales en usage en France. Il devra, de plus, être tel qu'il ne nécessite pas un entretien supplémentaire onéreux de la ligne.

- La Société devra se conformer aux conditions d'exploitation imposées en France aux voies ferrées d'intérêt local, notamment par le décret du 26 mars 1942, en particulier en ce qui concerne le franchissement des passages à niveau non gardés, nombreux sur cette ligne. Des consignes spéciales régleront la sécurité du trafic.

- L'exploitation commerciale se fera aux risques et périls de la Société sans aucune participation financière du Département.

- La montée et la descente des voyageurs se feront aux points d'arrêts autorisés sans que la Société puisse exiger l'usage des bâtiments des gares. Si le Département autorise l'ouverture de certaines pièces des bâtiments comme abris à voyageurs, l'entretien de ces pièces sera à la charge de la Société.

- Des dispositions spéciales règleront le stationnement des autorails en gare de CARIGNAN et usage des installations nécessaires avec éventuellement perception d'un droit au profit du département ou de la S.N.C.F.

- Il ne semble pas que le passage des autorails nécessite des dépenses d'entretien supplémentaires notables et dans ces conditions nous proposons que le Département, compte tenu des avantages que présentera le service pour les populations, ne perçoive qu'un péage de principe, pour l'usage de la ligne.

2 - Conditions d'exploitation du tronçon MESSEMPRE - FRONTIERE BELGE -

Ce tronçon appartenant à l'Armée, une convention devra intervenir entre l'Etat-Major de l'Armée et la Société. Nous

.....

suggérons la solution suivante qui aurait l'avantage de conserver en état gratuitement une ligne qui semble présenter un certain intérêt stratégique la Société Nationale des Chemins de Fer Belges serait autorisée à faire circuler ses autorails sur la ligne à condition qu'elle en assure entièrement l'entretien et les réparations.

Nous avons l'honneur de proposer que le présent rapport soit transmis à Monsieur le Préfet (3ème Division - 1er Bureau) en lui proposant :

- De communiquer la demande de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges à l'Etat Major de l'Armée en lui demandant de prendre position ,

- De convoquer à la réunion envisagée, les personnalités françaises suivantes :

  - les représentants désignés par la Commission Départementale,
  - L'Ingénieur en Chef du Contrôle des V.F.I.L.
  - Un représentant de la S.N.C.F. (6°Arrondissement-Exploitation),
  - Un représentant de l'Etat-Major de l'Armée.
  - Un représentant du Service des Douanes
  - Un représentant du Service des Renseignements Généraux.

- De proposer à cette réunion les solutions développées plus haut .

L'INGENIEUR ORDINAIRE,

signé: J. GAUDEL.

Vu et adopté par l'Ingénieur
en Chef du Contrôle soussigné,

CHARLEVILLE, le 3 novembre 1948.

signé: VERNIER.

A/M

Copie

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

1.427

7 avril 1952

Le Ministre,

à Monsieur le Directeur Général de la SNCF

Objet : Suppression des trains omnibus dans la région des Ardennes.

Vous avez demandé la fermeture au service ferroviaire omnibus de certaines lignes de la région des Ardennes en raison du déficit important de leur exploitation.

Compte tenu de l'avis favorable émis par les Conseils Généraux et les Comités Techniques des Transports intéressés, je vous autorise, par application de l'article 15 du décret du 14 novembre 1949 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, à supprimer le service omnibus des voyageurs sur les lignes suivantes :

CHARLEVILLE - HIRSON par AUVILLERS,
CHARLEVILLE - HIRSON par LIART,
CHARLEVILLE - RETHEL

Toutefois un service ouvrier sera maintenu entre Boulzicourt, Mohon et Charleville.

Il reste bien entendu que les relations CHARLEVILLE - LIART - HIRSON et CHARLEVILLE - AMAGNE - RETHEL continueront à être desservies par les trains express.

Cette décision n'a qu'un caractère essentiellement provisoire et ne préjuge pas les dispositions définitives qui seront adoptées dans le nouveau plan de transport.

Les dispositions précitées seront mises en vigueur à une date qui sera fixée d'un commun accord entre vos services et M.l'Ingénieur en Chef des P.C. du département des Ardennes, chargé de la mise en place des services de remplacement.

signé: André MORICE

dr

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

SECRETARIAT GENERAL AUX
TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale
des Chemins de fer
et des Transports.

Section Centrale de
Coordination des Transports

6ème Bureau

1.427.

Paris, le 21 juin 1952

244, Boulevard Saint-Germain (VII°)

P
i

12 bis

LE MINISTRE,

À Monsieur le Directeur Général de la Société
Nationale des Chemins de fer

OBJET - Suppression du Service ferroviaire omnibus sur la relation Reims - Rethel.

Vous avez demandé la fermeture du service ferroviaire omnibus de la ligne Reims - Rethel.

Compte tenu de l'avis favorable émis par les Comités Techniques Départementaux des Transports de la Marne et des Ardennes et par application de l'article 15 du décret du 14 Novembre 1949, relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers, j'autorise cette suppression.

La présente décision n'a qu'un caractère essentiellement provisoire et ne préjuge pas les dispositions définitives qui seront adoptées dans le nouveau plan de transport.

Elle sera mise en application à une date qui sera fixée d'un commun accord entre vos Services et M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département de la Marne, chargé de la mise en place du service de remplacement.

signé : André MORICE.

OC

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F.878

2°S.5I5 bis
2 octobre I959

8

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Département des ARDENNES

Demandes de création de services sur les relations :

I°) AIGLEMONT - CHARLEVILLE
2°) GIVET - FOISCHES - HAM sur MEUSE - CHOOZ - GIVET
et GIVET - RANCENNES - CHARNOIS - FROMELENNES - GIVET
3°) MACHAULT - ATTIGNY - SEDAN
au bénéfice de la Régie Départementale de Transports des Ardennes
---

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

Saisi, pour avis, en application de l'article 35 de l'annexe A au Décret-loi du I2 novembre I938, par bordereau ministériel (6ème Bureau - n° 2367/V) en date du 9 octobre I958 d'une demande de création de services au bénéfice de la Régie Départementale de Transports des Ardennes (R.D.T.A.) sur les relations :

- AIGLEMONT - CHARLEVILLE
- GIVET - FOISCHES - HAM sur MEUSE - CHOOZ - GIVET et GIVET - RANCENNES - CHARNOIS - FROMELENNES -GIVET
- MACHAULT - ATTIGNY - SEDAN,

Sur le rapport de M. DUTEIL,

Vu la loi du , juillet I949, le décret-loi du I2 novembre I938 (Annexe A) et les décrets des I2 janvier I939 et I4 novembre I949,

Vu le plan de transport du département des Ardennes approuvé par arrêté ministériel en date du I9 août I938,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département des Ardennes en date du 9 juin I958),

Ensemble les pièces du dossier,

...

I - En ce qui concerne la relation CHARLEVILLE - AIGLEMONT

Considérant que l'agglomération d'AIGLEMONT est à la limite de l'agglomération urbaine de MEZIERES - CHARLEVILLE, qu'une ligne d'autobus urbaine aboutit aux lisières de cette agglomération et qu'il existe des besoins de transport à destination de MEZIERES - CHARLEVILLE, notamment en ce qui concerne les ouvriers et les élèves des établissements scolaires ;

II - En ce qui concerne les circuits proposés sur la rive droite et la rive gauche de la Meuse au départ de GIVET

Considérant que le circuit proposé sur la rive droite de la Meuse ne concurrencera aucun service de transport existant;

Considérant que l'arrêt de la S.N.C.F. desservant CHOOZ est situé à environ 3 km. de cette commune et à 2 km.500 du centre de GIVET ;

Mais considérant que l'importance de ces besoins est mal connue et que les services destinés à les satisfaire doivent être subventionnés ; qu'il importe en conséquence avant de prendre définitivement parti sur la création de ce service de connaître non seulement le volume des besoins mais encore le montant des subventions accordées par les collectivités locales ;

III - En ce qui concerne la création d'un service MACHAULT - LE CHESNE - SEDAN

Considérant qu'il s'agit de la création de 2 services : un service MACHAULT - RETHEL à la place d'un service VOUZIERS - RETHEL inscrit au Plan et un service MACHAULT - RETHEL à la place d'une service LE CHESNE - SEDAN inscrit au Plan ;

Considérant qu'il ne résulte pas du dossier qu'il existe sur l'itinéraire MACHAULT - LE CHESNE des besoins qui n'auraient pu être satisfaits par mise en correspondance des services existants ;

EST D'AVIS :

I°) qu'il y a lieu d'autoriser la création d'un service AIGLEMONT - CHARLEVILLE avec la fréquence de 4 ARQ les jours ouvrables,
cette autorisation étant provisoire, ne préjugeant pas les dispositions du futur plan de transport et ne créant aucun droit d'inscription à ce plan.

...

2°) qu'il y a lieu d'autoriser la création de 2 circuits autour de GIVET selon les itinéraires suivants :

- GIVET - FOISCHES - HAM sur MEUSE - CHOOZ - GIVET
et GIVET - RANCENNES - CHARNOIS - FROMELENNES - GIVET

cette autorisation n'étant accordée qu'à titre d'essai pour une durée d'un an, sous réserve que des comptages seront effectués et soumis à l'examen du C.T.D.T. ainsi que le montant des subventions allouées à la R.D.T.A. pour l'exécution de ces services, afin de permettre à ce Comité d'apprécier les besoins et le coût de leur satisfaction et d'émettre un avis motivé sur le maintien éventuel du service d'essai ; la proposition du C.T.D.T. et l'avis du Préfet devant être adressés au Ministre dans un délai de 6 mois.

3°) qu'il n'y a pas lieu de reporter à MACHAULT la tête de ligne des services VOUZIERS - RETHEL et LE CHESNE - SEDAN.

Délibéré à PARIS, le 2 octobre 1959.

LE PRESIDENT, LE SECRETAIRE,

ARNAUD. NADOT.

TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS de VOYAGEURS

Création d'un service régulier
d'autobus entre CHARLEVILLE et AIGLEMONT

-=-=-

Exploitant : Régie Départementale des
Transports des Ardennes

°°°

Carte au 1/100.000e

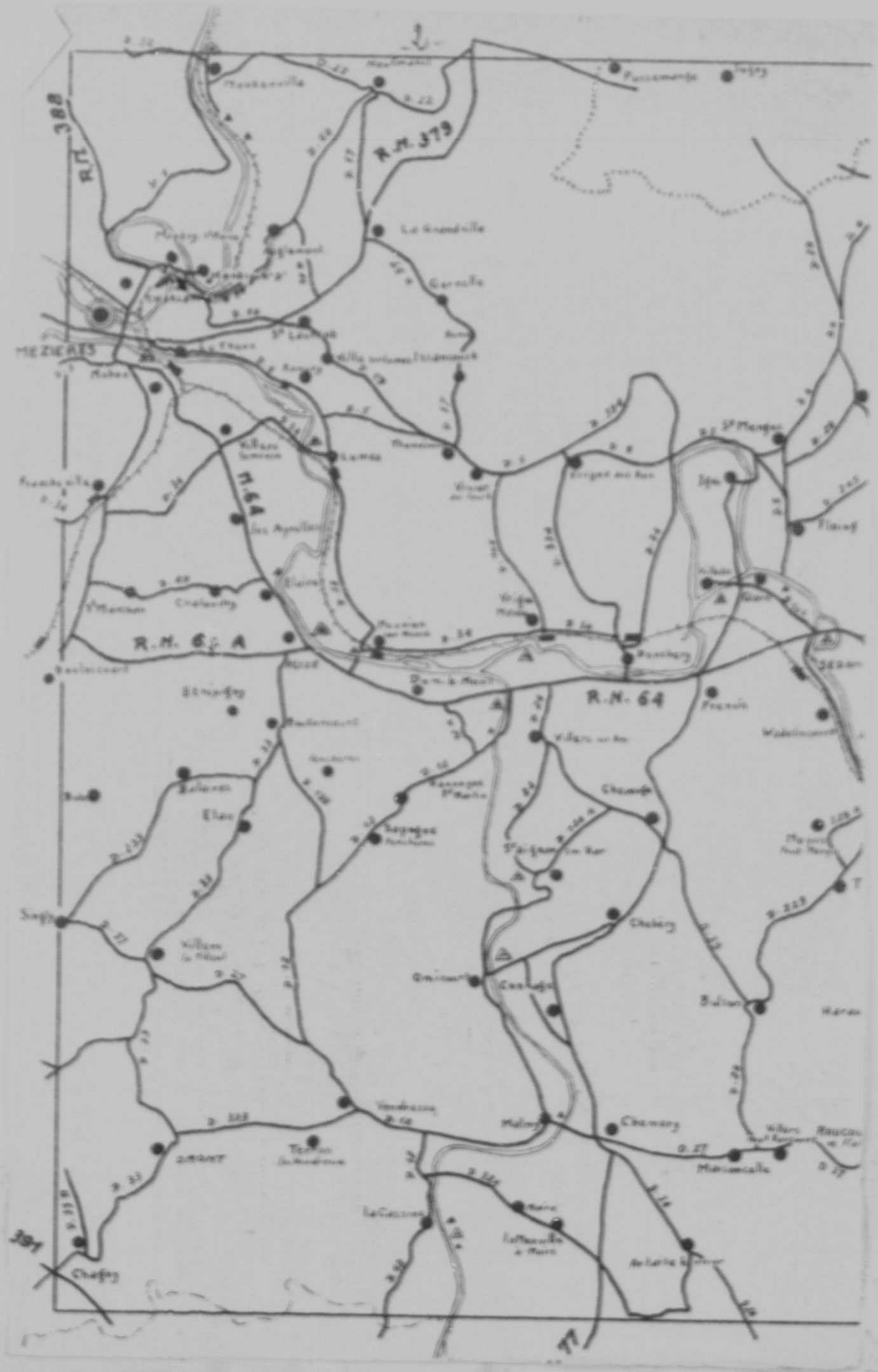
=-=

Joint à notre rapport en date
de ce jour.

Charleville, le 14 AOU 1959

L'INGENIEUR en CHEF,

667


D. 22
Neufmanil
Pussemange
Sugny
R.N. 388
R.N. 379
D. 17
D. 22
La Grandville
Gernelle
Aiglemont
MEZIERES
St Laurent
Ville sur Lumes
Issancourt
Romery
D. 5
D. 58
Prix
Lumes
Villers Semeuse
Vivier au Court
Vrigne aux Bois
D. 334
D. 24
St Menges
Illy
Fleigneux
D. 29
D. 245
N. 64
Les Ayvelles
Elaire
St Marceau
Chalandry
D. 40
R.N. 64 A
Nouvion sur Meuse
Vrigne Meuse
Donchery
Boulzicourt
Flize
Dom le Mesnil
R.N. 64
Frenois
Sedan
Wadelincourt
Etrepigny
Boutancourt
Villers sur Bar
Balaives
Elan
Sapogne Feuchères
Cheveuges
St Aignan sur Bar
D. 233
D. 33
D. 27
Singly
Villers le Tilleul
Chéhéry
Omicourt
Connage
Bulson
Haraucourt
D. 223
Vendresse
D. 228
Malmy
Chémery
Maisoncelle
Villers devant Raucourt
Raucourt
Omont
Tannay
La Cassine
Maire
La Neuville à Maire
D. 27
391
Chagny
77

TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS de VOYAGEURS

Création d'un service d'autobus

MACHAULT - LE CHESNE - SEDAN

-=-

Exploitant : Régie Départementale des Transports des Ardennes

°°°

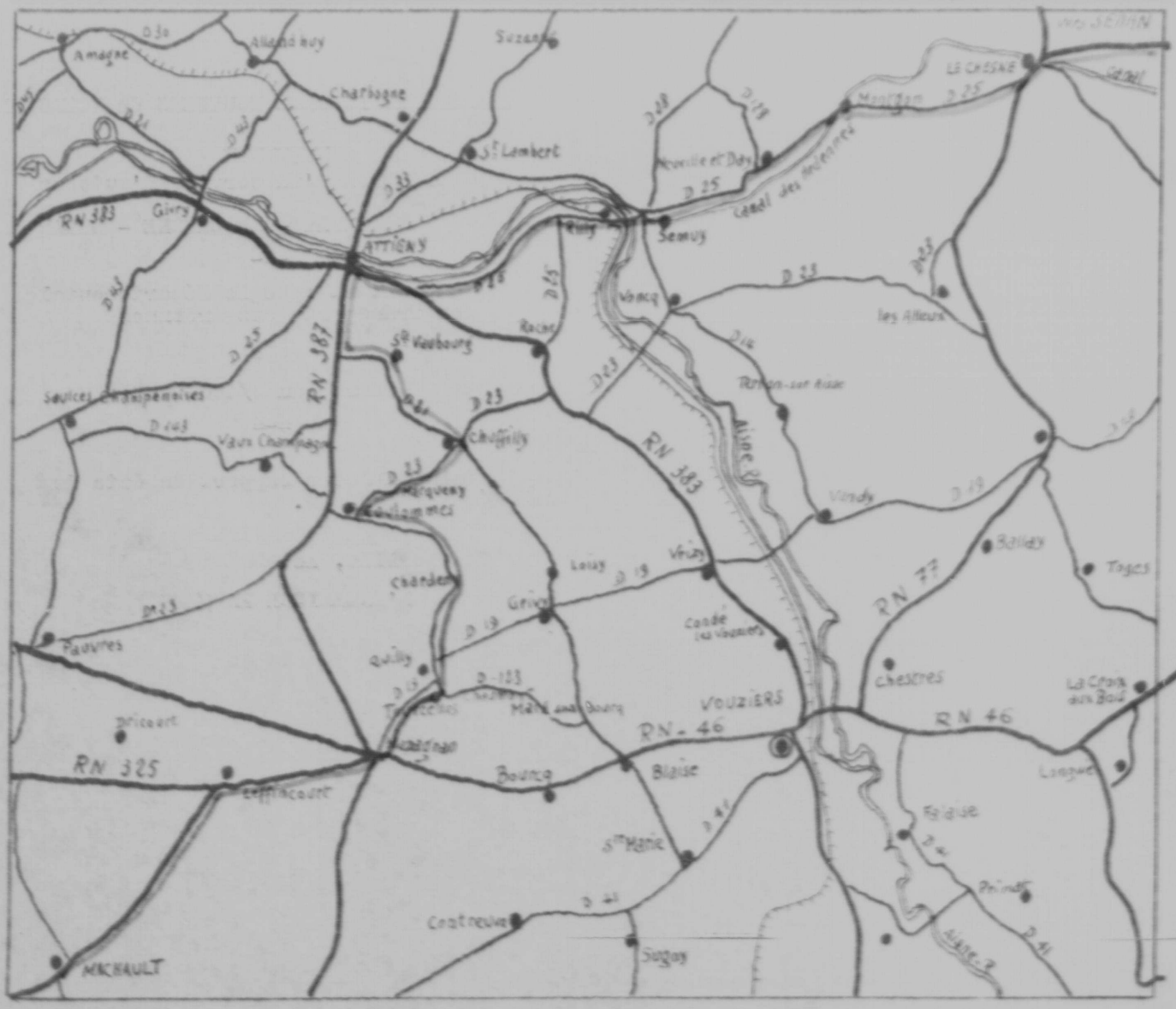
Carte au 1/100.000e

=-=

Joint à notre rapport en date de ce jour.

Charleville, le 14 AVRIL 1958

L'INGENIEUR EN CHEF,


Amagne
Allamblay
Suzanne
Charbogne
St Lambert
Neuville et Dey
Mouilgon
LE CHESNE
Canal des Ardennes
RN 383
Giry
ATTIGNY
Semuy
Vouziers
Les Alleux
St Vaubourg
Rocquigny
Rethel-sur Aisne
Saulces Champenoises
Vaux Champagne
Chaumilly
RN 387
RN 383
Alise
Vrizy
Louvy
Grivy
Condé les Vouziers
Quilly
Chestres
RN 77
Tagnes
Pauvres
Dricourt
Mont sur Bourg
VOUZIERS
RN 46
RN 325
Bourcq
Blaise
Falaise
Ste Marie
Contreuve
Sugny
MICHAULT
Alise-R

TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS de VOYAGEURS

Création de deux services d'autobus au départ de GIVET

Exploitant : Régie Départementale des Transports des Ardennes

o°o

Carte au 1/100.000e

Joint à notre rapport en date de ce jour.

Charleville, le 14 AOU 1958

L'INGENIEUR EN CHEF,


D 46 A
N 49
D 46
GIVET
R.N. 43
Fromelennes
Rancennes
Charnois
Chaud
Landrichamps
Rubrives
Massée
Vireux Molhain
Vireux Wallerand
R.N. 51
R.N. 388
Fépin
Margotte
D 7
D 1

An

Copie pour la Direction Commerciale

D. 54112/0

9

D 54112/0

2 AVRIL 1962

Madame la Présidente,

Copie à Rég. Est 4/4/62

Par votre lettre MR/CS du 28 février dernier, dont je vous ai accusé réception le 1er mars, vous avez bien voulu appeler mon attention sur une demande de la Municipalité de POURU-SAINT-REMY tendant à l'amélioration de la desserte de cette localité.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en vertu des plans de transport des Ardennes et de la Meuse, le maintien des trains omnibus entre SEDAN et LONGUYON a nécessité la suppression du service routier en coexistence, la faible importance du trafic local ne justifiant pas un double emploi.

La desserte complémentaire par autobus demandée par la commune de POURU-SAINT-REMY constituerait donc une modification au plan de transport des Ardennes ; elle devrait par conséquent, sur intervention de cette commune auprès de M. le Préfet des Ardennes, faire l'objet d'un examen par le Comité technique départemental des transports.

Etant donné que les habitants de POURU-SAINT-REMY ne peuvent actuellement, en empruntant le fer, se rendre à SEDAN et en revenir dans la demi-journée, nous serions disposés à examiner, avec la plus grande compréhension, la possibilité de prolonger, par exemple, jusqu'à POURU-SAINT-REMY un aller et retour du service d'autobus SEDAN - BAZEILLES.

Il paraît, en effet, possible de prévoir un horaire tel qu'il permette aux habitants de POURU-SAINT-REMY un séjour d'une demi-journée à SEDAN en empruntant le train dans un sens et le service routier dans l'autre.

...

Madame Marie-Hélène CARDOT,
Sénateur des Ardennes,
Vice-Présidente du Sénat,
Palais du Luxembourg,

PARIS

(6ème)

Je pense que cette solution, qui aurait l'avantage de ne pas concurrencer inutilement notre trafic, serait susceptible de donner satisfaction à la demande présentée.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes très respectueux hommages.

Le Président du Conseil d'Administration,

Sign. : André SEGALAT

A. SEGALAT

CH

Note explicative

relative à une demande de création de relation routière entre Pouru -St-Rémy et Sedan, présentée par Mme le Sénateur CARDOT à M. le Président du Conseil d'Administration de la S.N.C.F.

La commune de Pouru-St-Rémy (1.270 habitants), sur la R.N. 381, possède dans la localité une gare, Pouru-Brévilly, que desservent les trains omnibus de la ligne Sedan-Longuyon.

Avant la mise en application des plans de transport de voyageurs dans les départements des Ardennes et de la Meuse, les trains de la ligne Sedan-Longuyon étaient concurrencés par 3 A.R. quotidiens d'autobus d'un service libre qu'assurait la Compagnie Ardennaise de Transports, entre Sedan et Longuyon, par un itinéraire empruntant les R.N. 64 et 381 et, par conséquent, longeant au plus près la voie ferrée.

En raison de la très faible importance du trafic local, les trains omnibus de voyageurs et les autobus ne pouvaient pas être maintenus en coexistence. Initialement, la Compagnie de l'Est avait envisagé de demander la suppression des trains omnibus. Mais pour faciliter la présentation du plan de transport des Ardennes, elle fut amenée par la suite à abandonner son projet et à proposer la suppression du service d'autobus Sedan-Longuyon.

Les plans de transport de voyageurs des Ardennes et de la Meuse, approuvés respectivement par des décisions ministérielles du 19 août 1938, retinrent donc la suppression du service d'autobus Sedan-Longuyon.

Depuis cette époque, la commune de Pouru-St-Rémy n'est desservie que par les trains.

Avant septembre 1939, la consistance du service des trains desservant Pouru-St-Rémy était de 3 A.R. quotidiens de trains omnibus et de 2 A. quotidiens et 1 R quotidien de trains express ou directs.

Actuellement, seuls les trains omnibus desservent la commune, avec une fréquence de 3 A.R. quotidiens (dont 1 A par train MV) les jours ouvrables, et de 1 AR les DF.

Or, la densité du trafic local (trains omnibus ou directs), sur la section Sedan-Montmédy, n'est que de l'ordre de 230 VK par km de ligne, soit moins de 40 voyageurs à distance entière par circulation omnibus. Il ne saurait donc être question d'augmenter le nombre de circulations, ni de revenir sur le projet de suppression du service ferroviaire omnibus entre Sedan et Longuyon, retenu au titre des 4e/5e tranches de fermeture partielle de lignes au trafic voyageurs.

*
* *

******

L'organisation du service des trains entre Sedan et Longuyon répond aux besoins essentiels des populations.

Sur la section de ligne Sedan-Carignan, le trafic local est orienté sur Sedan, centre attractif.

Les déplacements à Sedan, avec retour dans une demi-journée sont possibles aux habitants de Carignan (des trains express desservent cette gare ainsi d'ailleurs qu'un service routier vers Sedan, dont l'itinéraire s'éloigne de la voie ferrée).

Il en est de même pour les habitants de Pont-Maugis, Bazeilles et Douzy, communes situées sur un des itinéraires du service de remplacement de trains Lérouville - Pont-Maugis (Sedan) de la C.A.T. En outre, les habitants de Bazeilles disposent d'un service d'autobus Bazeilles - Sedan, assuré par la Régie Départementale des Transports.

Si l'on excepte la petite commune de Sachy, pour laquelle il n'est rien demandé sans doute en raison de la faible importance de sa population (170 habitants) et de l'existence à moins de 3 km d'un arrêt de l'autobus Carignan-Messincourt-Sedan, seuls les habitants de Pouru-St-Rémy n'ont pas la possibilité, dans une demi-journée, d'aller à Sedan et d'en revenir.

Dans le passé, le rétablissement de services routiers a été demandé entre Carignan et Sedan, Montmédy et Sedan, Longuyon et Sedan. Nous n'avons pu que nous y opposer très fermement en raison de la concurrence qui aurait été faite aux trains déjà faiblement occupés sur des relations convenablement desservies, et du projet d'abandon des dessertes ferroviaires locales.

Par contre, le prolongement de Bazeilles à Pouru-St-Rémy seulement de circulations du service d'autobus Sedan - Bazeilles n'a, à notre connaissance, jamais été envisagé.

Dans le cadre de l'organisation actuelle des dessertes ferroviaires, il ne semble pas qu'une telle mesure nous serait préjudiciable dans les conditions suivantes:

- 1 AR seulement du service d'autobus Sedan-Bazeilles serait prolongé jusqu'à Pouru-St-Rémy, afin de permettre aux habitants de cette commune de se rendre à Sedan et d'en revenir dans une demi-journée;

- La mesure pourrait être réalisée par simple prolongement jusqu'à Pouru-St-Rémy, de l'autobus assurant actuellement les relations suivantes:

12h 6 ↓	Sedan	↑ 14h10
12h26	Bazeilles	13h51

En utilisant l'autobus dans un sens, et un train dans l'autre sens, les habitants de Pouru-St-Rémy pourraient ainsi aller à Sedan et en revenir dans chaque demi-journée.

- L'autorisation ne serait donnée qu'à titre provisoire, afin de ne donner aucun droit à la Régie Départementale des Transports des Ardennes. Le prix du billet de la place entière entre Pouru-St-Rémy et Sedan, et vice versa, devrait être au moins égal à celui du chemin de fer.

ST

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F.1.144

2° S. 227 bis
10 JUILLET 1952

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Département des ARDENNES

Service régulier CARIGNAN - POURU aux BOIS - SEDAN

Société LATREILLE et Cie à CARIGNAN

Desserte de POURU - ST REMY par détournement de l'itinéraire entre ESCOMMERS et POURU aux BOIS.

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (Bureau R.3. - n° 2.172/V) en date du 23 Février 1952, d'une requête du Conseil Municipal de la Commune de POURU - ST REMY tendant à obtenir la desserte de la commune par la ligne régulière de transports publics de voyageurs CARIGNAN - POURU aux BOIS - SEDAN exploitée par la Société LATREILLE et Cie de CARIGNAN,

Sur le rapport de M. Hamé PENOY,

Vu le décret-loi du 12 Novembre 1938 (Annexe A) et le décret du 12 Janvier 1939,

Vu la loi du 5 Juillet 1948, le décret du 14 Novembre 1948 et les décrets du 20 Mai 1950,

Vu le plan de transports des ARDENNES approuvé par arrêté ministériel du 19 Août 1938,

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports n° 482 bis du 17 Avril 1949,
Vu la décision ministérielle n° 2.172/V du 3 Juin 1952,
Vu la dépêche ministérielle du 4 Février 1951,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département des ARDENNES en date du 24 Octobre 1952,

Ensemble les pièces du dossier,

.....

Considérant qu'il résulte du dossier que les besoins de transports de la population de la région de POURU - ST REMY ne sont pas contestables et que les relations ferroviaires ne sont pas susceptibles d'être améliorées dans l'immédiat;

Considérant qu'en fait, durant une grande partie de l'année, le service passe effectivement par POURU - ST REMY en raison du danger que représente, pendant les intempéries, l'utilisation du chemin départemental n° 17 entre ESCOMMERS et POURU aux BOIS;

Considérant que les horaires actuels du service CARIGNAN - SEDAN permettent sans difficulté le détournement par POURU - ST REMY du service CARIGNAN - SEDAN, et qu'il ne paraît devoir en résulter un préjudice sensible pour la S.N.C.F.;

EST d'AVIS qu'il y a lieu :

- d'autoriser la Société LATREILLE et Cie, de CARIGNAN (qui exploite le service de transport public routier de voyageurs entre CARIGNAN et SEDAN à raison d'un aller et retour les mardis, jeudis et samedis non fériés) à desservir la commune de POURU - ST REMY par le détournement de l'itinéraire entre ESCOMMERS et POURU aux BOIS dans les conditions d'horaire actuellement fixées par le Comité Technique Départemental des Transports;

Délibéré à PARIS, le 10 JUILLET 1963,

LE PRESIDENT, LE SECRETAIRE,

ARNAUD. MADOT.

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

F. 1144

C.C. 336/2° S. 667 ter
12 septembre 1963

Décision Ministérielle du 7 septembre 1963
transmise à titre d'information
(Avis 2° S. 667 bis/F. 1144 du 10 juillet 1963)

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

Direction des Transports
Terrestres

Service des Transports Routiers
et des Transports Urbains

Bureau R 3

n° 2178 V

Paris le 7 septembre 1963

COPIE

DECISION

Le Ministre des Travaux Publics et des Transports,

Saisi par lettre en date du 26 janvier 1963 de M. le Préfet des Ardennes d'un dossier relatif à une demande de détournement par la Localité de POURU - ST REMY de l'itinéraire du service régulier périodique d'autocar exploité par la Société LATREILLE et Cie sur la relation CARIGNAN - POURU-aux-BOIS - SEDAN,

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 le décret du 20 mai 1960,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des Transports des Ardennes (Sous-Comité voyageurs) en date du 24 octobre 1962,

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports en date du 10 juillet 1963,

Considérant qu'il résulte du dossier que les besoins de transports de la population de la région de POURU - ST REMY ne sont pas contestables et que les relations ferroviaires ne sont pas susceptibles d'être améliorées dans l'immédiat;

Considérant qu'en fait, durant une grande partie de l'année, le service passe effectivement par POURU - ST REMY en raison du danger que représente, pendant les intempéries, l'utilisation du chemin départemental n° 17 entre ESCOMBRES et POURU-aux-BOIS ;

Considérant que les horaires actuels du service CARIGNAN - SEDAN permettent sans difficulté le détournement par POURU - ST REMY du service CARIGNAN - SEDAN, et qu'il ne paraît pas devoir en résulter un préjudice sensible pour la S.N.C.F. ;

D E C I D E :

Article 1er.- La Société LATREILLE et Cie, à CARIGNAN, est autorisée à détourner par POURU - ST REMY, dans les conditions d'horaire actuellement fixées par le Comité Technique Départemental des Transports, l'itinéraire du service régulier d'autocar qu'elle exploite à raison d'un aller et retour les mardis, jeudis et samedis non fériés sur la relation CARIGNAN - ESCOMBRES - POURU-aux-BOIS - SEDAN.

Cette autorisation n'est délivrée qu'à titre provisoire. Elle ne préjuge pas les dispositions du futur plan départemental de transports et ne crée aucun droit nouveau d'inscription à ce plan.

Article 2.- M. le Préfet des Ardennes est chargé de l'exécution de la présente décision dont ampliation est adressée à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées à Charleville.

Fait à PARIS, le 7 septembre 1963.

Pour le Ministre et par autorisation

L'Inspecteur Général
des Transports et des Travaux Publics
Adjoint au Directeur

signé : J. ARTAUD-NACARI.

667

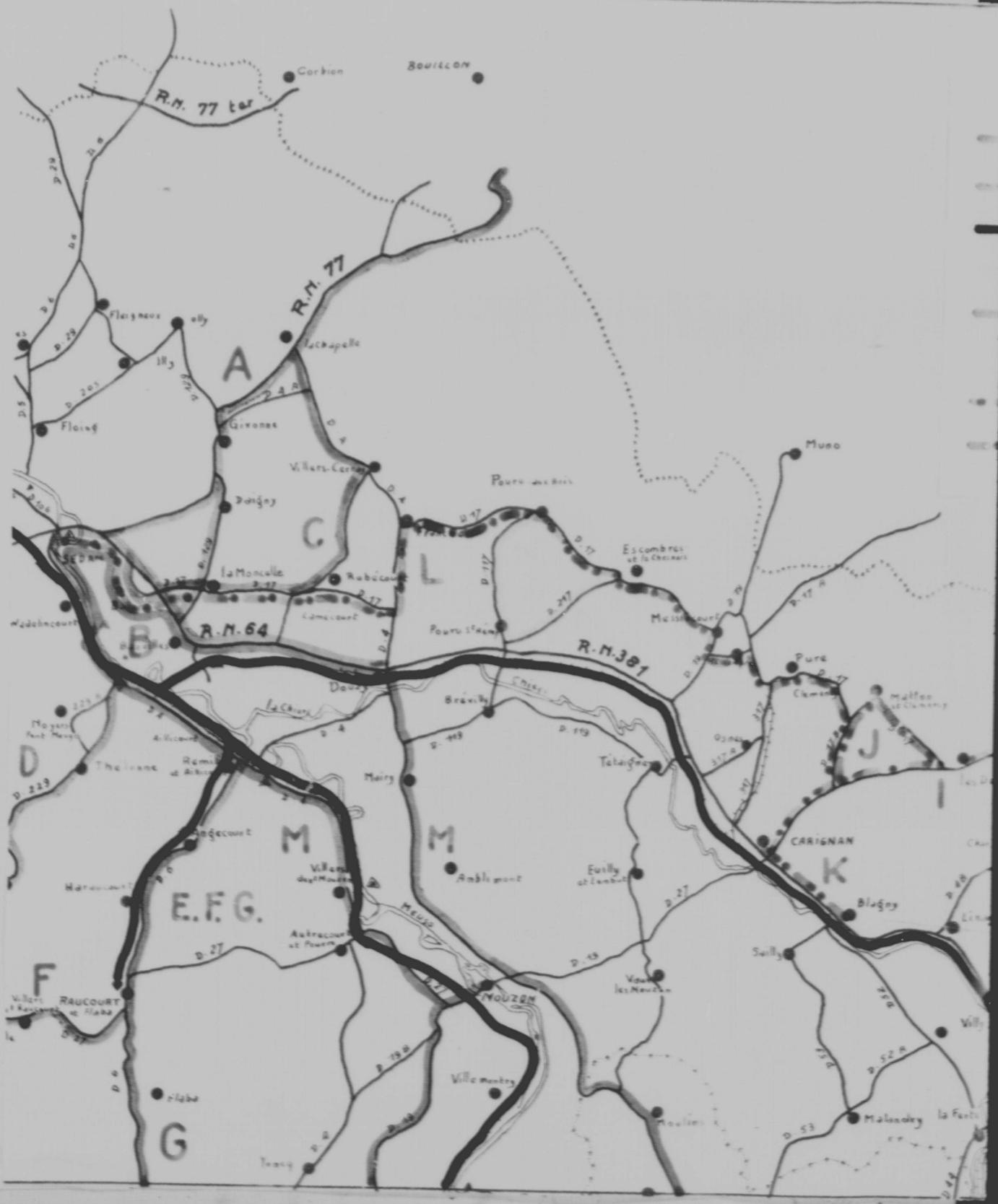
TRANSPORTS PUBLICS ROUTIERS DE VOYAGEURS

Desserte de POURU-SAINT-REMY
par détournement entre Escombres et Pouru-aux-Bois
du Service Carignan - Pouru-aux-Bois - Sedan
exploité par la Sté LATREILLE & Cie à Carignan

Extrait de carte au $\frac{1}{100.000^e}$ comportant
le tracé des services ferroviaires et routiers
de la région de Carignan - Sedan

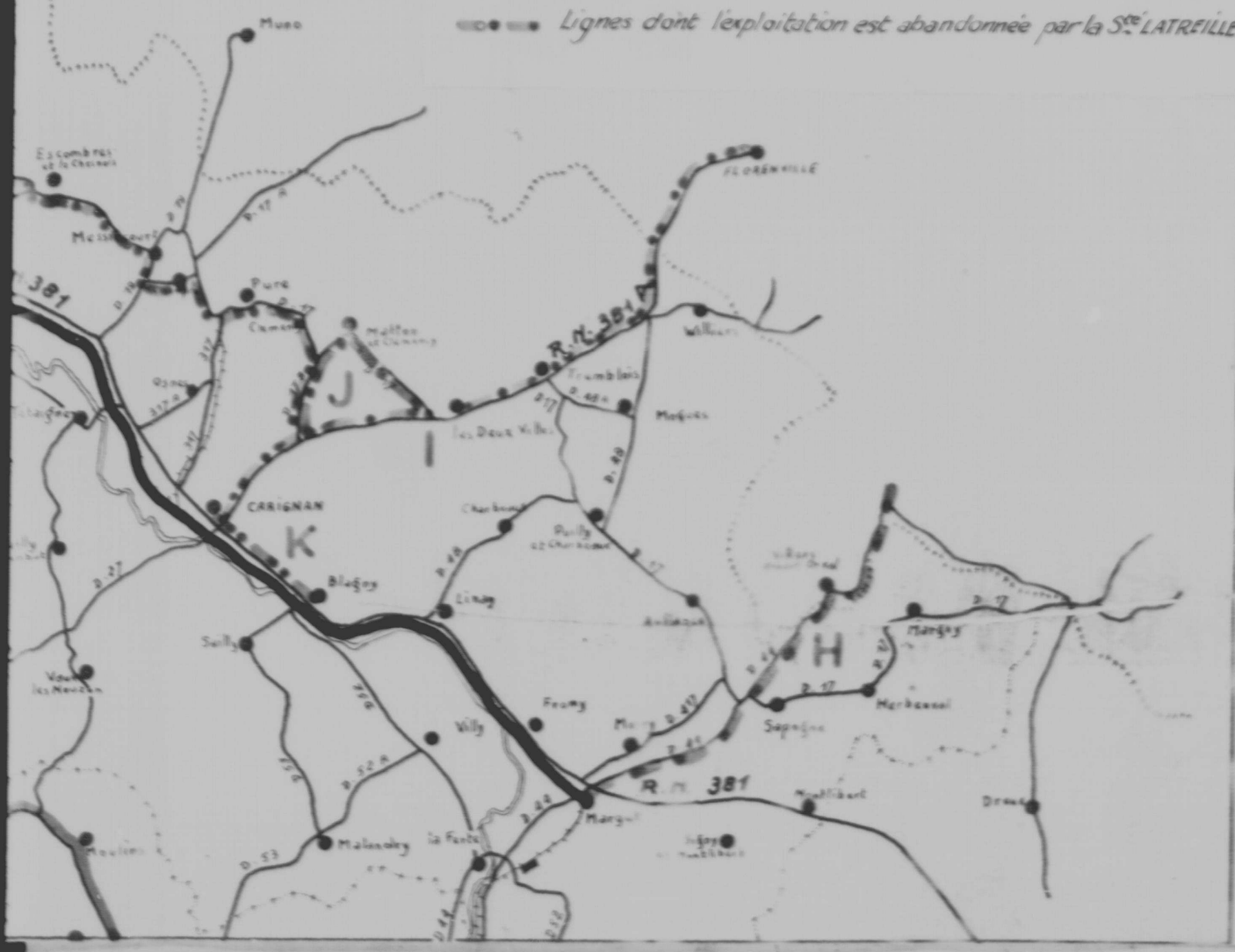
Joint à notre rapport en date de ce jour
CHARLEVILLE, le 21 JAN 1963
L'INGENIEUR en CHEF,

Signé : BRUGUER


Corbion
BOUILLON
R.N. 77 ter
R.N. 77
Flaigneux
Flaing
Givonne
Villers-Cernay
Donchery
Sedan
la Moncelle
Rubécourt
Camecourt
R.N. 64
Wadelincourt
Douzy
la Chiers
Brévilly
Pouru-aux-Bois
Escombres et le Chesnois
Mairy
Thelonne
Remilly
Bagacourt
Villers devant Mouzon
Autrecourt et Pourron
Raucourt et Flaba
Flaba
Tremy
Ambly-sur-Meuse
Villemontry
MOUZON
Meuse
Vaux les Mouzon
Euilly et Lombut
Tétaigne
Ozannes
Pure
Chemery
Malton et Chemery
Muno
CARIGNAN
Blagny
Sailly
Malandry
la Feuillée
A
B
C
D
E.F.G.
F
G
H
I
J
K
L
M
M

LEGENDE

- Lignes exploitees par la R.D.T.A.
- Lignes exploitees par la S.A.R.L. Latreille et Cie
- Lignes S.N.C.F en exploitation
- Lignes ou Services projetés
- Lignes exploitees par la C.A.T. conjointement avec les Rapides de la Meuse
- Ligne dont la R.D.T.A abandonnerait l'exploitation
- Lignes dont l'exploitation est abandonnée par la Sté LATREILLE



CVR CO1

Plan de Transport du Département des ARDENNES

les plans, cartes et Arrêtés approbatifs sont conservés au Dossier

PLAN DE TRANSPORT DES ARDENNES

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1	30.06.1938	mise en application du plan de transports	2
2	26.07.1943	lettre du Ministre approuvant le plan	1
3	24.07.1946	ligne Amagne - Liart	1
4	12.05.1947	mise en marche d'un service d'autobus Charleville - Monthermé Ville	3
5	19.05.1948	rétablissement d'un service d'autobus Charleville - Sedan.	3
6	04.06.1948/ 21.05.1952	fermeture éventuelle de diverses lignes des Ardennes	32
7	30.11.1949/ 28.10.1949	projet d'exploitation de la ligne Carignan - Messempré - Muno.	7
8	02.10.1959	avis du CST concernant les demandes de création de services (R.D.T.A.)	6
9	02.04.1962/ 12.09.1963	ligne Sedan - Longuyon	9

SX. 2M.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

Direction générale
des
Chemins de fer
et des
Transports.

3ème Bureau.

Mise en application
du plan
de coordination
des transports de
Voyageurs
du département
des ARDENNES.

COPIE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

1

6 JUIL. 1938

Paris, le 30 JUIN 1938

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

à Monsieur le Préfet du Département des ARDENNES

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE
- 7 JUIL 1938
Dossier
D n° 3414 / 43

Par arrêté en date du 30 Juin 1938, j'ai approuvé le plan d'organisation des transports Voyageurs de votre Département.

La Société Nationale des Chemins de fer français envisage de rendre effectif au 1er Juillet 1938 le remplacement partiel des trains de Voyageurs par des autobus sur les lignes suivantes:

CHARLEVILLE à HIRSON, via LIART
et CHARLEVILLE à RETHEL.

Par application des décrets-lois des 19 avril 1934 et 31 août 1937 et du décret du 25 février 1938, j'approuve les Cahiers des Charges et les Conventions intervenues à cet effet entre la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER et la Société intéressée, à savoir:

LA COMPAGNIE ARDENNAISE DES TRANSPORTS CITROËN,

Vous voudrez bien porter, en temps utile

.....

à la connaissance du public, les mesures qui font l'objet de la présente décision et les modifications qui en résultent pour le transport des Voyageurs.

3. Je notifie la présente décision à M. le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer français et à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de votre Département, ainsi qu'au Préfet et à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aisne, en ce qui concerne le remplacement sur la ligne de Charleville à Hirson, via Liart.

Ci-joint, les autorisations prévues par l'article 23 du décret du 23 février 1938.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Signé : O. MONTARD

Ardennes

2

L.F.
Ministère de la Production
Industrielle
et des Communications

Direction de l'Economie des
Transports

Service de la Coordination

3ème Bureau

PARIS, le 26 Juillet 1943

Le MINISTRE SECRETAIRE d'ETAT
à la PRODUCTION INDUSTRIELLE
et aux COMMUNICATIONS

à Monsieur l'Inspecteur Général
des Ponts et Chaussées
Chargé de la 6ème Circonscription
Régionale
40, Bd Anatole France
CHALONS-sur-MARNE.

Par lettre du I8 Février I943, vous m'avez transmis pour approbation les nouveaux plans de transports de voyageurs des départements des Ardennes, de l'Aube, de la Marne et de la Haute-Marne, puis, par lettre du 20 Mai I943, celui du département de l'Aisne, rattaché à la circonscription régionale de St-Quentin depuis le Ier Avril, lesdits plans établis en tenant compte des réductions décidées et des attributions de services proposées par les Comités restreints.

J'approuve ces plans sous les réserves suivantes :

I°/ Le plan du département de la Marne sera complété, dans les colonnes du plan maximum approuvé le 2I Mai I940, par l'indication des services de remplacement de trains omis pour les lignes ci-après :

SEZANNE-ROMILLY, par la T.R.H.C., avec 2I voyages et I.092 kilom. hebdomad.
ESTERNAY-ROMILLY, par la S.G.T.D., avec I4 voyages et 420 kilom. hebdomadaires.

2°/ On rappellera à titre indicatif en tête du tableau II de chacun des départements, sauf de celui de l'Aube, quelles étaient les lignes de chemins de fer dont la fermeture a été décidée par les plans approuvés avant guerre, les réouvertures de ces lignes au service des voyageurs n'ayant qu'un caractère provisoire.

Je vous rappelle aussi que les modifications apportées par le nouveau plan dans les attributions des services routiers ont un caractère provisoire et que les droits des exploitants antérieurs demeurent réservés.

Par autorisation :
Le DIRECTEUR de l'Economie des Transports
MORONI

js.

24 Juillet 1946

3

Ligne d'AMAGNE à LIART

La ligne d'Amagne à Liart a été fermée totalement au service des voyageurs le 17.10.1938.

Au plan minimum, en raison de l'insuffisance des transports routiers, l'exploitation a été provisoirement confiée au fer, en limitant toutefois la desserte ferroviaire à des trains MV.

C'est ce qui existe actuellement.

La S.N.C.F. est intervenue à plusieurs reprises auprès de la Société de Chemins de fer et d'Entreprises (S.C.F.) en vue du rétablissement du service de remplacement de trains assuré avant la guerre par cette entreprise.

Cette Société a fait connaître qu'elle utiliserait ses premières attributions en matériel pour la remise en marche du service considéré.

Il faut remarquer à ce sujet que la S.C.F. est une filiale de la S.T.A.O. qui possède un matériel important, et pourrait, sans grandes difficultés, affecter un ou deux autobus à la ligne en question.

Quoi qu'il en soit, il n'est pas possible de modifier les horaires des trains MV existants ni de créer de nouvelles circulations.

9

4.

12 mai 47

Mitsuis

copie à l'Ext le 16.5.47

4°

241.106 v.314
8.627

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Régie départementale des transports des Ardennes vient d'être autorisée à remettre en marche son service d'autobus Charleville-Monthermé-Ville qui contribuaient parallèle à notre ligne Charleville-Givet. A l'exception de la localité de Monthermé dont la gare S.N.C.F. est distante de 2km, il ne traverse aucune localité qui ne soit déjà convenablement desservie par le fer.

Ce Service n'a été maintenu au plan de paix avec une consistance maximum de 7 aller et retour quotidiens, qu'en raison de l'impossibilité de donner à cette époque une compensation suffisante à la Société centrale des chemins de fer et d'entreprises (S.C.F.) qui l'exploitait, et sous réserve que cette Société observe d'une manière stricte la parité avec nos tarifs.

Quand le Service en question a été égal ment maintenu au plan des hostilités, avec une consistance réduite de 3 aller et retour au maximum, ce fut pour compenser les réductions massives que la S.C.F. avait dû à cette époque apporter à la circulation de ses trains de voyageurs, limités à 4 aller et retour dont un de nuit, au lieu de 10 allers et 9 retours au 1er août 1939.

Par la suite, il a été supprimé faute de matériel.

Lors de la première réunion du nouveau C.T.D. des Ardennes qui a eu lieu le 4 février dernier, la Régie Départementale a fait connaître que les droits de la S.C.F. sur cette

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
Direction Générale des chemins de fer et des transports
Section Centrale de coordination des transports

Il ne lui avaient été [illegible] et qu'elle demandait à en reprendre l'exploitation à raison de 2 allers et retour quotidiens.

Le Représentant de la S.N.C.F. a fait état de vos circulaires du Bureau des 14 février et 5 septembre 1946 interdisant les doubles emplois, mais la Régie a invoqué une insuffisance de la desserte ferroviaire surtout depuis le 6 janvier 1947, date à laquelle la S.N.C.F. avait remplacé, entre Charleville et Givet, les trains vapeur 2059 et 2056 par des autorails.

Sur la demande du Représentant de la S.N.C.F. le C.T.T. a ajourné la discussion à la séance suivante, à charge pour la S.N.C.F. de faire connaître à ce moment les améliorations qu'elle envisagerait.

Cette seconde séance eut lieu le 20 mars. La S.N.C.F. avait décidé pour le 28 mars le rétablissement des trains vapeur 2059 et 2056. Poussant plus loin son effort, la S.N.C.F. envisageait pour le 4 avril la création de 2 allers et retour nouveaux d'autorails entre Charleville et Givet, ce qui devait porter la consistance à 9 allers Charleville-Givet et 8 retours Givet-Charleville, c'est-à-dire approximativement celle d'avant la guerre.

[illegible] l'urgence de ces améliorations importantes, le C.T.T. a émis à l'unanimité, moins la voix de la S.N.C.F. un avis favorable au rétablissement de la ligne d'autobus Charleville-Montherme.

Ce Service a été effectivement rétabli le 14 avril à raison de 3 AR quotidiens, avec autorisation de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Ardennes.

J'ai l'honneur, Monsieur le Ministre, de faire appel devant vous de cette décision et de vous demander de bien vouloir faire supprimer ce Service.

L'activité de la Régie départementale pourrait d'ailleurs être reportée sur le service Montherme-Ville

.....

Montbeno-gare inscrit au plan de paix pour 8 aller et retour quotidiens et dont le titulaire, M. Boulanger, ne paraît pas disposé à reprendre l'exploitation.

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

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : MAROIS

P.D./

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

5

RÉGION DE L'EST — EXPLOITATION
Tél. BOT. 48-80 - TRU. 45-90
7, et 9, Rue de Château-Landon - PARIS-
R. C. Seine 276.448 B

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 20611 20 MAI 1948

Division Commerciale

V/Réf. :

Objet :

C 5 C
83al-103-4

Paris, le 19 MAI 1948 19

Coordination Voyageurs

Opposition au rétablissement d'un 4e AR quotidien d'autobus entre Charleville et Sedan par Flize

24 MAI 1948 SERVICE COMMERCIAL

Monsieur le Directeur du Service Commercial

4e Division

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint un projet de lettre à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports en vue d'obtenir qu'il s'oppose au rétablissement d'un 4e AR quotidien d'autobus entre Charleville et Sedan par Flize, mesure qui a trouvé un avis favorable du CTD des Ardennes, dans sa séance du 30 avril dernier, malgré l'opposition de notre représentant.

Le Chef du Service de l'Exploitation

SCIP - HQW 13617 - 3-48

H.B.

(11)

4ème Division - N° 541.106 / 3847

Minute

copie à l'Etat le 7.6.47

Monsieur le Ministre,

La Régie départementale des Transports des Ardennes assurait avant la guerre, conformément aux dispositions du plan de transport, 4 aller et retour quotidiens d'autobus entre Charleville et Sedan par Flize.

L'itinéraire suivi par les autobus étant parallèle à la voie ferrée, le Comité Technique des Transports des Ardennes n'avait autorisé, après la Libération, que 3 aller et retour journaliers.

Or, la Régie vient de céder ce service à la Compagnie Ardennaise de Transports et celle-ci a demandé au Comité Technique l'autorisation de revenir à la consistance du plan de paix.

Examinant cette requête dans sa séance du 30 avril dernier, le Comité Technique des Transports des Ardennes a approuvé à l'unanimité moins 1 voix (celle de notre représentant) une proposition de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées des Ardennes tendant à vous demander l'autorisation d'accorder le rétablissement du quatrième aller et retour.

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées avait au préalable fait valoir que l'exécution de 4 aller et retour d'autobus entre Charleville et Sedan par Flize conditionnait un échange de services opéré entre la Cie Ardennaise de Transports et la Régie départementale des Transports des Ardennes.

Etant donné que sur cette relation nous assurons un très bon service avec 6 aller et retour de circulation omnibus et 7 aller et retour de trains express, j'estime que 3 aller et retour d'autobus suffisent pour assurer la desserte des localités intermédiaires éloignées d'une gare, le service de bout en bout étant assuré par nos soins.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
6ème Bureau
Section Centrale de Coordination des Transports
244, Boulevard St-Germain
PARIS

.....

J'ai donc l'honneur de vous prier de bien vouloir vous opposer à l'augmentation de fréquence demandée.

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

Le DIRECTEUR du SERVICE COMMERCIAL,

Signé: MARCIS

5

/LD

Bs 7648
D 5414/40

COPIE : SERVICE COMMERCIAL
Pour attributions
(s) BOYAUX

6

Ministère 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

672

PARIS, le 4 Juin 1948

S.N.C.F. 4e Division - 8 JUIN 1948 SERVICE COMMERCIAL

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

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

OBJET : Fermeture de lignes de chemin de fer au service des voyageurs

REFERENCE : Mon arrêté du 23 avril 1948

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint copie de ma lettre en date de ce jour à MM. les Préfets des Ardennes, de l'Aisne et de la Marne, relative à la fermeture, au service des voyageurs, de certaines lignes de chemin de fer.

Copie à 2e Division le 10.6.48

(s) PINEAU

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 23583 - 8 JUIN 1948 C.

Bs

Ministère 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

672

4 Juin 1948

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le Préfet de la Marne

OBJET : Fermeture de lignes de chemin de fer au service des voyageurs

REFERENCE : Mon arrêté du 23 avril 1948

J'ai été saisi de réclamations contre les fermetures prévues dans mon arrêté cité en référence.

Il y était prevu que des fermetures ne seraient réalisées que progressivement, après décision des Comités Techniques Départementaux, au fur et à mesure des disponibilités en carburant et en pneumatiques.

En raison des réclamations susvisées, vous voudrez bien inviter le Comité Technique à ne mettre en application aucune fermeture avant d'avoir reçu mes instructions.

J'ai d'ailleurs décidé un nouvel examen de la question et j'ai chargé M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées COLLIN de cette étude.

(s) Christian PINEAU

Copie transmise à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Département de la Marne, pour information

17.11.1948

NOTE

La Compagnie Ardennaise de Transports est intervenue directement auprès du Service Commercial en faveur du rétablissement d'un 3ème aller et retour journalier d'autocars sur la relation Sedan-Stenay par la rive droite de la Meuse, sans attendre que l'organisation du service de remplacement de trains soit réalisée.

La demande de la C.A.T. s'appuie sur les données suivantes :

1°) il n'y a pas parallélisme entre le rail et la route, les localités de la rive droite étant, en général, loin des gares de la S.N.C.F., toutes situées sur la rive gauche;

2°) avant guerre et après coordination, les services routiers étaient au nombre de 6, dont 3 par la rive droite et 3 par la rive gauche, alors que le service ferroviaire était plus étoffé qu'actuellement (un A.R. journalier de trains omnibus plus 2 A.R. journaliers de trains directs, contre 4 A.R. hebdomadaires de trains omnibus et 1 A.R. journalier de trains directs.);

3°) 3 A.R. journaliers d'autobus circulent déjà entre Stenay et Verdun, alors qu'il n'en existe que 2 sur la section Sedan-Stenay; cette organisation a donné lieu à de nombreuses réclamations des usagers situés entre Sedan et Stenay qui ne peuvent pas faire le voyage de Verdun dans la même journée, et elle est, d'autre part, défectueuse pour l'exploitant, le chauffeur de l'autobus, dont le point d'attache est Sedan, devant passer la nuit alternativement à Verdun et à Stenay.

Etant donné la position qui a été prise par le C.T.D. de la Meuse, il semble que satisfaction pourrait être donnée à la C.A.T.

COMPAGNIE ARDENNAISE
DE TRANSPORTS

Société Anonyme
au Capital de 600.000 francs

EXPLOITATION
10, RUE JACQUEMART-TEMPLEUX, 10
CHARLEVILLE

SIÈGE SOCIAL
PARIS - XXX

TÉLÉPHONE : CARNOT 09-61

N°

Ligne
Sedan-Verdun

' CAT (Atd) GP

PARIS, le 1er Février 1949

COPIE POUR
M. GUIBERT

BUREAUX TRANSPORTS
17, Avenue Hoche, PARIS 8e

Monsieur le Ministre
des Travaux Publics
des Transports
et du Tourisme
244, Boulevard St-Germain
P A R I S

Monsieur le Ministre,

Notre Compagnie exploitait, avant la guerre, conjointement avec la S.G.T.D., un service d'autobus entre Sedan et Verdun par des itinéraires desservant les deux rives de la Meuse.

Supprimé en 1939, ce service a été repris, depuis la libération, par l'itinéraire de la rive droite. La consistance en a été augmentée à deux reprises et, depuis 1947, elle a été fixée à 3 AR. sur la section Stenay-Verdun, et à 2 AR. sur la section Stenay-Sedan.

Cette dissymétrie entre les deux sections créant de grosses difficultés pour l'exploitation, nous avons demandé, en Juin 1948, que la fréquence soit fixée à 3 AR. de bout en bout.

Le C.T.D. de la Meuse a donné un avis favorable à notre demande dans sa séance du 22 Juin 1948.

Par contre, au C.T.D. des Ardennes, réuni le 30 Juillet, les représentants de la S.N.C.F. ont fait prévaloir un avis contraire maintenant le statu quo, tant que ne serait pas réglée la question du remplacement des trains sur la voie ferrée Sedan-Verdun. (1)

Nous avons pu, depuis lors, convaincre la Direction de la S.N.C.F. qu'il y avait là deux questions indépendantes l'une de l'autre à régler sépa -

.....

(1) Cette question est incluse dans un projet de réalisation d'un certain nombre de services routiers de remplacement de trains, au sujet duquel une enquête, confiée à M. l'Inspecteur Général Collin, est en cours depuis de nombreux mois.

rément, savoir :

1° - Mise au point de l'organisation des services automobiles actuels indépendamment de la décision à intervenir ultérieurement pour les remplacements de trains.

2° - Opportunité de supprimer les trains omnibus et de les remplacer par certains services automobiles.

Le fait qu'il soit actuellement difficile de modifier le régime des trains de la S.N.C.F. n'empêche pas, en effet, de réaliser une organisation correcte d s services routiers qui actuellement desservent la rive droite. Au surplus, il avait été officiellement reconnu avant la guerre que lesdits services ne pouvaient pas être considérés comme parallèles à la voie ferrée qui, elle, est établie sur la rive gauche.

Aucune opposition n'existant plus contre notre projet de porter de 2 à 3 le nombre d'AR. sur la section Sedan-Stenay, comme sur la section Stenay-Verdun, nous vous demandons, Monsieur le Ministre, de vouloir bien confirmer éventuellement à MM. les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées des Ardennes et de la Meuse que vous ne vous opposez pas à ce que cette consistance de services soit réalisée immédiatement.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

signé : G. Verney

Lr16349

4 A/414.
Ho.

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

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

Service Central du Mouvement

04730 | 1
Rép 13
4

Paris, le 14 Mars 1949

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES
TRANSPORTS ET DU TOURISME

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

472

S.N.C.F.
4e Division
18 MARS 1949
SERVICE COMMERCIAL
543-106-160-163
952

S.N.C.F.
SERVICE COMMERCIAL
10639
17 MAR 1949

Par arrêté du 23 Avril 1948, j'avais décidé le principe de la suppression des trains omnibus sur certaines lignes des départements des ARDENNES, de la MARNE et de la MEUSE.

En raison des protestations qu'a provoquées cet arrêté j'ai fait surseoir à son application et j'ai demandé à M. l'Inspecteur Général COLLIN de procéder à une enquête.

Ce haut fonctionnaire m'a fait connaître qu'il estime que devrait être adoptée l'organisation suivante :

Désignation des lignes	Trains omnibus S.N.C.F.		Services routiers à créer		Observations
	maintenus	supprimés	Stés exploitantes	Nombre d'AR journaliers	
Apremont - Challerange	déjà totalement fermée au plan d'avant-guerre		S.C.F.	Max. 3 + 1 supplémentaire de Challerange à Grandpré	si possible prolongés au moins jusqu'à Vouziers et en liaison avec les services Sainte Menehould Amagne
Amagne - Liart	"	"	S.C.F.	3	Ces services routiers auront leurs origines

Charleville-Hirson (par Liart)	0 (avec maintien des trains express s'arrêtant à Liart)	3	C.A.T.	max. 5 dont 1 Charleville-Liart 1 Aubenton-Hirson 3 Charleville-Hirson	
Charleville-Hirson (par Auvillers)	1 (omnibus partant de ~~Charleville~~ le matin et y retournant le soir)	1 trilibre rel/avait du 22.3.[illegible]	C.A.T.	max. 2	
Ste-Menehould - Amagne	1 (autorail actuellement tri-hebdomadaire qui doit être maintenu en raison des relations qu'il donne avec Châlons-s-Marne, mais qui pourrait être rendu semi-direct entre Challerange et Charleville. L'autorail semi-direct Bar-le-Duc-Charleville serait maintenu)	1	S.C.F.	3	sur l'ensemble du parcours
Sedan - Verdun	0	2	C.A.T. S.T.D.M.	4	

L'exploitation routière serait confiée par moitié à la Société des Transports Départementaux de la Meuse et à la C.A.T. et comprendrait conformément aux propositions du C.T.D. :
1 A.R. quotidien par la rive gauche
3 A.R. quotidiens par la rive droite

Je vous demande de me faire connaître vos observations sur ces propositions.

J'en saisis également les Ingénieurs en Chef des départements intéressés afin qu'ils recueillent les observations des entreprises routières et j'attire leur attention sur le fait qu'ils doivent s'opposer à tout rétablissement de services routiers qui ferait état de suppression de services ferroviaires envisagées mais non encore réalisées.

Pour le Ministre et par délégation
Le Secrétaire Général aux Travaux Publics
(s) DORGES

Jb. 3304

19 avril 49

243.106-160-163
752

D 5HP 1HP/Jbo

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre n° 672 du 14 mars 1949, vous m'avez demandé de vous faire connaître les observations que la S.N.C.F. pourrait avoir à formuler au sujet de l'organisation des transports de voyageurs préconisée par M. l'Inspecteur Général COLLIN, le long de diverses lignes des Ardennes, de la Marne et de la Meuse.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que je n'ai pas d'objection à l'application du programme proposé, étant entendu que les fréquences des services routiers seront adaptées à l'importance réelle du trafic et que l'opportunité du maintien des services omnibus Reims - Rethel et Ste-Menehould - Challerange sera revue dans l'avenir compte tenu des résultats obtenus par l'application du plan établi par M. l'Inspecteur Général COLLIN.

La date de notre prochain changement de service étant fixée au 15 mai 1949, je pense qu'il conviendrait de réaliser, à partir de cette même date, l'organisation envisagée par M. l'Inspecteur Général COLLIN et nous préparons en conséquence les mesures d'exécution nécessaires.

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

Le DIRECTEUR GENERAL,
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT

Signé : BOYAUX

Monsieur Christian PINEAU
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, 244 PARIS (7ème)

10

Bl 145/1949

D 5414/40

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

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
6e Bureau
--

S.N.C.F.
17 MAI 1949
352

PARIS, le 12 Mai 1949

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

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

Par lettre du 19 avril 1949, vous m'avez fait connaître votre adhésion au projet d'organisation des services ferroviaires et routiers de voyageurs de la région des Ardennes tel qu'il a été établi par M. l'Inspecteur Général COLLIN que j'avais chargé de cette étude.

Vous ajoutez qu'il vous paraîtrait convenable de mettre ces mesures en vigueur à dater du 15 Mai.

Je vous invite à surseoir à cette mise en application. J'estime que ma décision doit faire l'objet, au préalable, de la procédure d'étude normale de toute modification du plan de transport. J'ai donc demandé que les Comités Techniques Départementaux soient saisis de la question.

Pour le Ministre et par délégation,
Le Secrétaire Général aux
Travaux Publics,

(s) DORGES

S.N.C.F.
SERVICE COMMERCIAL
N° 20248 DEP. 16 MAI 1949

MF

Observations sur la note de la C.A.T.

concernant son activité sur les relations Charleville - Sedan,

et Sedan - Verdun.

-:-:-:-

Relation Charleville - Sedan -

Le plan de paix des Ardennes attribuait à la Régie Départementale un service d'autobus Charleville - Sedan par Flize comportant 4 A.R. quotidiens d'autobus.

3 A.R. quotidiens ont été depuis la guerre rétablis par la Régie, mais nous nous sommes toujours opposés au rétablissement du 4e A.R. en raison du parallélisme ~~[illegible]~~ du service d'autobus avec la voie ferrée.

Au cours de l'année 1948, à la suite d'un échange de services avec la Régie, le service Charleville - Sedan a été attribué à la C.A.T. Le changement d'entreprises n'a en rien modifié, bien au contraire, la valeur de notre opposition à l'exécution d'un 4e A.R. d'autobus.

En effet, la section de ligne Charleville - Sedan est actuellement, desservie de façon satisfaisante par nous (7 aller et 6 retour quotidiens de circulations directes ou express, et 5 aller et 6 retour de circulations omnibus). Aux dessertes ferroviaires s'ajoutent les 3 A.R. quotidiens d'autobus de la C.A.T., de sorte que l'organisation du service des voyageurs répond amplement aux besoins du trafic.

Il convient par ailleurs, d'observer que, bien qu'il soit présentement limité à 3 A.R. quotidiens, le service d'autobus Charleville - Sedan présente pour l'entreprise routière un intérêt qu'il n'avait pas avant la guerre, lorsque la Régie Départementale assurait 4 A/R. quotidiens d'autobus.

A l'époque en effet, le service d'autobus n'avait pour but que la desserte de la section Charleville - Sedan.

Or, depuis qu'il est exploité par la C.A.T., 2 des 3 A.R. quotidiens du service d'autobus sont prolongés sans rupture d'horaires de Sedan à Verdun, par jonction avec le service d'autobus Sedan -Verdun, assurant ainsi à notre préjudice, des relations directes Charleville - Verdun.

Une telle mesure a été réalisée sans notre accord. Il est vrai toutefois, que nous avions envisagé de ne pas nous y opposer, afin d'améliorer l'exploitation financière des services d'autobus Verdun - Sedan, autrefois garantis par nous, mais seulement quand nous aurions été mis à même de supprimer totalement notre service omnibus entre Verdun et Sedan, ce que nous attendons toujours.

.../..

La C.A.T. bénéficie donc par avance d'une amélioration qui atténue sensiblement les conséquences du non-rétablissement d'un 4e A.R. d'autobus entre Charleville et Sedan.

Relation Sedap - Verdun -

Nous avons donné notre accord sur l'exécution de services d'autobus plus étoffés entre Sedan et Verdun ~~mais~~ nous ~~aurions été~~ mis à même de supprimer totalement notre service omnibus.

Les C.T.D. des Ardennes et de la Meuse ont émis un avis favorable dans ce sens.

La réalisation du projet que présente la C.A.T., et qui trouve toujours notre plein accord, est donc seulement subordonnée à l'intervention d'une décision ministérielle nous permettant de supprimer les trains omnibus. Cette décision est intervenue : nous l'avons d'ailleurs publiée

Mais il paraît ~~Il faut~~ ~~qu'une telle décision, que nous avions prévenue, était à peine~~ intervenue que le Ministre en suspendait les effets en attendant les conclusions d'une enquête qu'il confiait à ce sujet à M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées COLLIN.

Autant la C.A.T., nous serions désireux de pouvoir passer à réalisation.

'/ID

N O T E
sur l'activité de la C.A.T. sur la relation CHARLEVILLE-SEDAN.

A la suite d'un échange de lignes réalisé au début de 1948 avec la Régie départementale des Ardennes, la C.A.T. s'est fait attribuer les droits de cette dernière sur la relation SEDAN-CHARLEVILLE (par DONCHERY, DOM-le-MESNIL, FIZE, les AYVELLES, MOHON).

La fréquence des services mentionnée au plan de transport de 1939 sur cette relation est de 4 AR quotidiens. Mais la C.A.T. n'est autorisée actuellement qu'à faire 3 AR. Ses demandes pour rétablir la fréquence d'avant-guerre se sont en effet heurtées à l'opposition, au C.T.D. des Ardennes, des représentants de la S.N.C.F.

La C.A.T. se propose de présenter une nouvelle pétition pour porter la consistance de ses services à 4 AR journaliers. Elle désirerait que la S.N.C.F. adopte une attitude plus conciliante et ne s'oppose plus à ce que la C.A.T. puisse jouir de l'intégralité de ses droits.

MB.

RELATIONS SEDAN-VERDUN

Les relations entre SEDAN et VERDUN sont actuellement assurées par les services suivants :

Voie ferrée -

1°.- Un train autorail direct journalier

2°.- Un train omnibus circulant les lundis, jeudis, vendredis et samedis.

Service routier -

a) - sur la rive droite de la Meuse :

2 services AR. de bout en bout
et 1 service AR.sur la section Stenay-Verdun.

b) - sur la rive gauche de la Meuse : néant

Ces services routiers sont assurés par la C.A.T. et la S.C.T.D.

Suivant un programme élaboré en 1948 par la C.A.T. et la S.N.C.F., l'organisation future des services doit comporter la suppression des trains omnibus et leur remplacement par un service routier établi sur la rive gauche de la Meuse.

La C.A.T., d'accord avec la S.C.T.D., demande que ce programme soit réalisé sans plus attendre. Elles sont prêtes à assurer par la rive gauche de la Meuse, en remplacement des omnibus de la S.N.C.F. :

a) - Un AR. journalier Stenay-Sedan

b) - Un AR. journalier Stenay-Verdun

Ministère accord à proposition CAT

'/LD

N O T E

sur la desserte de la relation SEDAN-VERDUN.

En 1938, la relation SEDAN-VERDUN était desservie à la fois par la S.N.C.F. et par deux lignes d'autobus empruntant respectivement la rive droite et la rive gauche de la Meuse. La consistance des services, après mise en application des plans de transport des Ardennes et de la Meuse (approuvés en 1938) était la suivante :

1°- S.N.C.F. - 1 train omnibus quotidien dans chaque sens,
2 trains directs quotidiens AR par autorails.

2°- Services routiers - 6 AR quotidiens (3 par l'itinéraire de la rive droite, et 3 par les routes de la rive gauche.
Ces 6 AR étaient assurés conjointement par la C.A.T. et les Rapides de la Meuse.

Les services routiers ont été interrompus en 1939 à la mobilisation. En 1945, la C.A.T. est entrée en pourparlers avec la S.N.C.F. pour reprendre son activité. Elle a présenté à cet effet des propositions pour remplacer les trains non seulement sur la ligne SEDAN-VERDUN, mais également sur d'autres lignes intéressant la région de CHARLEVILLE. Ces propositions ont abouti à un accord de principe avec la S.N.C.F. mais cet accord n'a pas encore pu entrer en vigueur, les services du Ministère ayant décidé de faire préalablement procéder à une enquête par M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées COILLIN. Cette enquête est en cours.

Cependant, indépendamment du programme de remplacement de trains visé ci-dessus, la C.A.T. et les Rapides de la Meuse ont repris une certaine activité entre SEDAN et VERDUN par la rive droite de la Meuse. Les localités qui se trouvent sur cet itinéraire sont situées en général assez loin des gares du chemin de fer qui, lui, est établi sur la rive gauche. C'est, par suite, à la demande des populations, que les services d'autobus en cause, furent réorganisés

en 1945. Après plusieurs modifications intervenues en raison de considérations d'utilisation du matériel automobile, ces services comportent depuis 1945 la consistance suivante :

Tronçon SEDAN-STENAY..... 2 AR quotidiens

Tronçon STENAY-VERDUN .....3 AR -

Une telle organisation est extrêmement défectueuse et elle a donné lieu à de nombreuses réclamations des localités situées entre SEDAN et STENAY dont les habitants ne peuvent que faire le voyage de VERDUN dans la même journée. Pour les exploitants la gêne est également considérable; le chauffeur d'un autobus dont le point d'attache est SEDAN doit en effet passer la nuit alternativement à VERDUN et à STENAY.

Le parc de matériel dont disposent la C...T. et les Rapides de la Meuse étant devenu suffisant pour permettre de réaliser une desserte comportant 3 AR quotidiens de bout en bout de la ligne, une demande dans ce sens fut présentée en juin 1948 aux C.T.D. de la Meuse et des Ardennes.

Cette demande n'avait pour objet que de porter de 2 à 3 le nombre des services routiers quotidiens sur le tronçon SEDAN-STENAY (rive droite). Elle était tout à fait indépendante de la question des remplacements de trains exposée plus haut.

Au C.T.D. de la Meuse (séance du [illegible] Juin 1948) l'affaire fut très clairement exposée par l'Ingénieur en Chef, et un avis favorable fut émis par tous les membres du C.T.D. à l'exception du représentant de la S.N.C.F. Celui-ci tenta de s'opposer à la demande en prétextant que la ligne avait le caractère d'un service parallèle au fer, et que des instructions ministérielles interdisent formellement toute augmentation de fréquence de tels services tant qu'il circule des trains. L'Ingénieur en Chef ne retint pas cette observation en faisant remarquer que le service routier SEDAN-VERDUN avait été classé avant la guerre comme non parallèle au chemin de fer.

Mais au C.T.D. des Ardennes, où l'affaire fut examinée, le 30 Juillet, l'opposition de la S.N.C.F. se manifesta avec une telle intransigeance, que l'Ingénieur en Chef, malgré l'avis favorable des autres membres du Comité, se retrancha dans une attitude d'attente, et laissa les choses dans le statu quo.

L'attitude de la S.N.C.F. est injustifiable. Il y dans cette affaire, ainsi que cela résulte du P.V. ci-joint du C.T.D. de la Meuse deux questions tout à fait indépendantes :

1°) Opportunité de supprimer les trains et de les remplacer par certains services automobiles,

2°) Mise au point de l'organisation de services automobiles actuellement en exploitation sur la R.D., en attendant qu'une décision soit prise sur la suppression ou la non suppression des trains omnibus de la S.N.C.F.

Le fait que l'on doive actuellement différer toute solution relative à la suppression des trains omnibus de la S.N.C.F. sur cette relation ne devrait pas empêcher de réaliser une organisation correcte pour les services automobiles qui, actuellement, desservent la rive droite.

Il est demandé qu'en attendant toute décision relative à la suppression des trains omnibus, la S.N.C.F. ne s'oppose pas au rétablissement de la symétrie qui a toujours précédemment existé entre les fréquences des services automobiles desservant la rive droite entre SEDAN et STENAY, d'une part, STENAY et VERDUN, d'autre part.

La fréquence sur SEDAN-STENAY devrait pouvoir immédiatement être portée de 2 à 3 AR journaliers.

Cb 16250
D 5414/40

COPIE à : SERVICE COMMERCIAL
(s) ARMAND

M. BOYAUX

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

67

PARIS, le 13 Février 1950

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 17 FEV 1950 07662

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

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

Objet : Desserte de la relation VERDUN - SEDAN.

Référence : Ma lettre du 3 Août 1949.

Au cours de sa réunion du 27 Octobre 1949, le Comité Technique des Transports de la Meuse a émis le voeu "qu'une décision ministérielle intervienne rapidement en ce qui concerne le transfert sur route du trafic omnibus entre VERDUN et SEDAN, conformément aux conclusions de l'étude de M. l'Inspecteur Général COLLIN et aux propositions qui m'ont été adressées le 12 Juillet 1949, la décision attendue devant permettre de donner satisfaction à de nombreuses demandes".

Le Comité a également émis le voeu "que si la décision d'ensemble pour toutes les lignes faisant l'objet de l'étude de M. l'Inspecteur Général COLLIN ne peut être prise dans un court délai, une décision provisoire intervienne pour la ligne LEROUVILLE - SEDAN, au sujet de laquelle il y a accord total du Conseil Général et des intéressés".

Sans attendre la réponse, que je vous prie de faire le plus rapidement possible à ma lettre citée en référence, je vous demande de m'adresser, dès maintenant, votre avis sur le voeu émis par le Comité Technique Départemental des Transports de la Meuse.

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

6 / B1 1650 R.S 414 / 14 COPIE à : SERVICE COMMERCIAL
pour attributions
(s) BOYAUX
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Ministère 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

672

PARIS, le 29 Juin 1950

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 24.753 - 3 JUIL 1950

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

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

Objet : Desserte de la relation VERDUN - SEDAN.

Je vous adresse copie de ma décision en date de ce
jour à M. le Préfet de la Meuse.

S.N.C.F. 4e Division - 3 JUIL 1950 SERVICE COMMERCIAL

Pour le Ministre et par délégation,

Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics,

(s) DORGES

Copie à l'ELF/CSE
en lui demandant de
bien vouloir en vérifier la
date d'application

Opérée le 5-7-50

B1 1650

Ministère 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
672

29 Juin 1950

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

à Monsieur le Préfet de la Meuse.

Objet : Desserte de la relation VERDUN - SEDAN.

Au cours de sa réunion du 27 Octobre 1949, le Comité Technique des Transports de la Meuse a émis le voeu "qu'une décision ministérielle intervienne rapidement en ce qui concerne le transfert sur route du trafic omnibus entre VERDUN et SEDAN, conformément aux conclusions de l'étude de M. l'Inspecteur Général COLLIN et aux propositions qui m'ont été adressées le 12 Juillet 1949., la décision attendue devant permettre de donner satisfaction à de nombreuses demandes".

Le Comité a également émis le voeu que si la décision d'ensemble pour toutes les lignes faisant l'objet de l'étude susvisée ne peut être prise dans un court délai, "une décision provisoire intervienne pour la ligne LEROUVILLE - SEDAN, au sujet de laquelle il y a accord total du Conseil Général et des intéressés".

Vous m'avez transmis le 16 Février dernier la délibération favorable de l'Assemblée Départementale.

Dans ces conditions, sans attendre que soit terminé l'examen général des propositions concernant les autres relations, j'autorise dès maintenant la suppression des 2 trains omnibus hebdomadaires qui circulent entre VERDUN et SEDAN et leur remplacement par 4 AR. quotidiens d'autobus - 1 par la rive gauche et 3 par la rive droite de la Meuse - à partager par moitié entre la C.A.T. et la S.T.D.

Cette autorisation est donnée à titre provisoire et ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'occasion de l'établissement du plan d'organisation des transports qui sera dressé en application de la future règlementation.

Le Secrétaire Général
aux Travaux Oublics,
(s) DORGES

COPIE à MM. :
l'Ingénieur en Chef des P. et C. de la Meuse
" " " " des Ardennes
l'Inspecteur Général, Chef du Service des
Transports Routiers

Mc 10751

6 2.5914 / 14

COPIE - SERVICE COMMERCIAL
Projet de réponse à la signature de M. le Directeur Général
(s) ARMAND
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

Ministère des Travaux Publics
des Transports et du Tourisme

SECRETARIAT GENERAL AUX TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Section Centrale de Coordination des Transports

6ème Bureau

1.427

PARIS, le 7 Juillet 1951

LE MINISTRE

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

Objet - Organisation des services ferroviaires et routiers dans la région des Ardennes

En application de l'article 15 du décret du 14 Novembre 1949 j'ai recueilli l'avis des Conseils Généraux des départements intéressés par l'organisation des services suvisés.

1°) Cette organisation ne prévoyait aucune desserte ferroviaire omnibus des lignes :

- APREMONT - CHALLERANGE
- AMAGNE - LIART
- CHARLEVILLE - HIRSON par LIART (3 omnibus supprimés, maintien des express s'arrêtant à LIART)
- CHARLEVILLE - RETHEL - REIMS (2 omnibus supprimés)
- SEDAN - VERDUN (2 omnibus bi-hebdomadaires supprimés)

Seuls, les trains ouvriers BOULZICOURT - MOHON devaient être maintenus.

2°) Sur la ligne CHARLEVILLE - HIRSON par AUVILLERS, un omnibus partant d'HIRSON le matin et y revenant le soir devait être maintenu et un omnibus tri-hebdomadaire supprimé.

3°) Sur la ligne Ste-MENEHOULD - AMAGNE, un autorail tri-hebdomadaire EPERNAY - RETHEL devait être maintenu en raison des relations qu'il donne avec CHALONS, mais il était prévu qu'il pourrait être rendu semi-direct entre CHALLERANGE et CHARLEVILLE, un autorail quotidien semi-direct BAR-le-DUC - CHARLEVILLE devait également être maintenu et un omnibus quadri-hebdomadaire supprimé.

Je vous prie de me faire connaître d'urgence si vous estimez que devraient être également supprimés des trains dont le maintien restait prévu dans le programme rappelé ci-dessus.

...

Dans l'affirmative, je ferais soumettre vos propositions à l'avis des Conseils Généraux intéressés.

POUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET PAR AUTORISATION :
Le Chef de Service Adjoint au Directeur Général des Chemins de fer et des Transports

(s) R. BESNARD

A/M

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
88 RUE SAINT-LAZARE . PARIS IX . TÉL. TRINITÉ 73-00

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL le 19

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre - 6ème Bureau - n° 1427 du 7 juillet 1951, relative à l'organisation des transports ferroviaires et routiers de voyageurs dans la région des Ardennes.

Les seules observations que la S.N.C.F. ait à formuler au sujet du programme défini dans cette lettre sont les suivantes :

Ligne de Charleville à Hirson par Auvillers.

Nous ne sommes pas favorables au maintien d'un AR. de trains omnibus.

En effet, la fréquence hebdomadaire des trains, qui est actuellement de 10 AR. en été et de 8 AR. pendant les autres saisons ne serait réduite respectivement que de 3 AR. et 2 AR. La réduction de dépenses qui en résulterait serait faible et risquerait d'être sensiblement compensée par la perte de recettes car la mise en marche d'un service d'autobus s'accompagnerait inévitablement du phénomène d'écrémage, le chemin de fer devant perdre une part importante des voyageurs à plein tarif et conserver la quasi totalité des voyageurs à forte réduction de tarif.

D'autre part et surtout le maintien d'une circulation, même réduite, de trains omnibus de voyageurs nous empêcherait de réaliser les importantes économies dans l'entretien des voies et le gardiennage des passages à niveau qui permettrait la suppression totale du service des voyageurs. En effet, en mettant à part le tronçon de Charleville à Tournes, qui est commun à la grande ligne de Charleville à Liart et Hirson (Valenciennes, Lille), il reste une longueur de 48 kilomètres de ligne non parcourue par des trains directs de voyageurs ou de marchandises et susceptible d'être soumise au régime simplifié d'entretien et de gardiennage des lignes dites "coordonnées" en cas de suppression du service voyageurs omnibus.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports,
244 boulevard St-Germain, PARIS (7e)

L'entreprise routière s'est d'ailleurs déclarée dès 1946 prête à assurer la totalité du service des voyageurs sur cette ligne et de son côté la S.N.C.F. s'est, au sein du C.T.D. des Ardennes, prononcée pour la suppression complète du service ferroviaire des voyageurs dès le 20 mars 1947.

Par la suite vous nous avez demandé notre avis sur les propositions de M. l'Inspecteur général Collin, qui englobaient toutes les lignes visées dans la présente étude, et comportaient sur celle de Charleville à Hirson par Auvillers, le maintien d'un AR. de trains de voyageurs. Par lettre du 19 avril 1949 nous vous avons donné notre accord sur ces propositions, car nous pensions que leur caractère transactionnel était de nature à amener une décision rapide, qui nous aurait permis de réaliser des économies, moins importantes que celles du programme initial, mais cependant appréciables.

Les propositions de M. Collin n'ayant pas été suivies d'effet et le trafic ayant, en général, diminué dans l'intervalle, nous pensons qu'il convient de revenir aux conclusions de l'étude que nous avions faite en 1947.

Nous avons d'ailleurs soutenu ce point de vue au sein du C.T.D. des Ardennes, lors du réexamen de l'ensemble de la question le 31 mars 1950.

Ligne de Ste-Menehould à Amagne.

Un fait nouveau est intervenu sur cette ligne depuis le 20 mai 1951. En effet les autorails 611 et 614 n'assurent plus de liaison avec Châlons via Ste-Menehould. Cette liaison avait été maintenue antérieurement surtout pour des raisons techniques, l'autorail étant alors fourni par le centre d'Epernay. Par mesure d'économie le double parcours Epernay - Châlons - Ste-Menehould - Challerange a été supprimé, l'autorail étant désormais fourni par le centre ~~plus~~ plus proche de Mohon et son utilisation étant limitée à la section Challerange - Amagne qui a le trafic le plus fort, orienté principalement vers Amagne. En contre partie les autorails 611 et 614, primitivement tri-hebdomadaires sont devenus quotidiens. La section Ste-Menehould - Challerange continue à être desservie par les autorails 608 et 623 qui, de directs, sont devenus omnibus.

Dans ces conditions le seul service ferroviaire à maintenir sur le parcours de Ste-Menehould à Amagne, en cas de rétablissement de nouveaux services d'autobus serait celui des autorails 608 et 623, qui assurent une liaison directe (Charleville) Amagne - Ste-Menehould - Revigny (Bar-le-Duc).

...

Ces autorails seraient directs,avec desserte des gares ci-après, sur la section de Ste-Menehould à Amagne :

Ste-Menehould
Vienne-la-Ville
Ville-sur-Tourbe
Challerange
St-Morel
Vouziers
Voncq
Attigny
Alland'huy
Amagne-Lucquy

Il n'est pas indiqué de réduire la liste de ces gares, car avec le système de signalisation simplifiée actuellement en vigueur,l'arrêt y est réglementairement obligatoire.

Par contre nous ne nous opposerions pas, si des collectivités venaient à le demander, à ce que les autorails 608 et 623 soient rendus omnibus, principalement sur la section de Challerange à Amagne, une telle mesure présentant un moindre intérêt pour les usagers sur la section de Ste-Menehould à Challerange.

Cette position a été exposée par le représentant de la SNCF au sein du C.T.D. des Ardennes le 22 février 1951, à un moment où les modifications envisagées pour le service d'été 1951 venaient d'être arrêtées.

Ligne de Rethel à Charleville.

Les trains ouvriers Boulzicourt-Mohon, devraient, en cas de suppression des autres trains de voyageurs omnibus, être prolongés jusqu'à,Charleville, dans l'intérêt des usagers et spécialement des abonnés ouvriers et scolaires.

Ce point de vue a été exposé à plusieurs reprises par le représentant de la S.N.C.F. au C.T.D. des Ardennes.

Sur les autres lignes :

Challerange-Apremont,
Amagne-Liart,
Sedan-Verdun,
Charleville-Hirson par Liart,
Reims-Rethel

nous sommes bien d'accord pour que la S.N.C.F. n'assure aucun service omnibus. Cette mesure est d'ailleurs déjà réalisée,conformément aux autorisations que vous avez délivrées,sur les trois premières d'entre elles.

...

Etant donné l'intérêt des mesures de coordination envisagées, je vous suggère de dissocier le cas des lignes pour lesquelles vous êtes en possession de tous les avis nécessaires de celui des lignes pour lesquelles vous estimeriez devoir encore procéder au préalable à certaines consultations.

Pour les premières votre décision pourrait être très prochaine et pour les autres la réalisation n'interviendrait, éventuellement, qu'en deuxième étape.

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

Le Directeur Général,

Mc 1352

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

SECRETARIAT GENERAL AUX TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION GENERALE DES CHEMINS DE FER ET DES TRANSPORTS

SECTION CENTRALE DE COORDINATION DES TRANSPORTS

6ème Bureau

1.427

PARIS, le 27 Février 1952

LE MINISTRE

à Monsieur le Préfet de la Marne

Objet - Desserte de la relation AMAGNE - SAINTE-MENEHOULD

Référence - Votre lettre 4 YB-MH du 29/1/52

Par lettre citée en référence et répondant à ma dépêche du 23 Août 1951, vous demandez, comme suite à la délibération du Conseil Général de la Marne, en date du 24 Novembre 1951 et à l'avis émis par le Comité Technique Départemental des Transports le 8 Janvier 1952 ;

1°) que la S.N.C.F. soit invitée à maintenir omnibus, entre CHALLERANGE et SAINTE-MENEHOULD, l'autorail quotidien circulant entre CHARLEVILLE et BAR-le-DUC ;

2°) que les trains omnibus soient immédiatement supprimés entre AMAGNE et CHALLERANGE afin que puisse être réalisé le plus tôt possible la desserte routière qui a été prévue et qui est réclamée par une population actuellement privée de moyens de communication.

Ces mesures, qui correspondent aux dernières propositions de la S.N.C.F., ont fait l'objet d'avis favorables des Conseils Généraux et des Comités Techniques des Transports des Ardennes et de la Marne.

Dans ces conditions, sans attendre que soit terminé l'examen général des propositions concernant les autres relations en cause de la région des Ardennes, j'autorise, dès maintenant, la suppression des trains omnibus sur la section AMAGNE - CHALLERANGE et la mise en marche (qui devra être simultanée) de la ligne routière AMAGNE - SAINTE-MENEHOULD. L'autorail quotidien CHARLEVILLE - BAR-le-DUC, sera maintenu omnibus entre CHALLERANGE et SAINTE-MENEHOULD et desservira en outre la gare de RILLY.

Cette autorisation est donnée à titre provisoire et ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'occasion de l'établissement du plan d'organisation des transports qui sera dressé en application du décret du 14 Novembre 1949.

...

En ce qui concerne la relation REIMS - RETHEL, je vous prie de m'adresser, le plus tôt possible, le résultat de la nouvelle étude entreprise par MM. les Ingénieurs en Chef des Ponts-et-Chaussées des départements de la Marne et des Ardennes à la demande du Comité Technique des Transports de votre département.

LE SECRETAIRE GENERAL AUX TRAVAUX PUBLICS,

(s) E. DORGES

RD/SC.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET
DU TOURISME

PARIS, LE 17 AVR 1952

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIIe)
TÉL. : LITTRÉ 46.40
— 50.10

SECRETARIAT GENERAL
AUX TRAVAUX PUBLICS
-:-
Direction Générale
des Chemins de Fer
& des Transports
-:-
Section Centrale de
Coordination des Transports
-:-
6ème Bureau
-:-

I.427

LE MINISTRE,

à Monsieur le DIRECTEUR GENERAL de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

OBJET : Suppression des trains omnibus dans la région des Ardennes.

Vous avez demandé la fermeture au service ferroviaire omnibus de certaines lignes de la région des Ardennes en raison du déficit important de leur exploitation.

Compte tenu de l'avis favorable émis par les Conseils Généraux et les Comités Techniques des Transports intéressés, je vous autorise, par application de l'article 15 du décret du 14 Novembre 1949 relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, à supprimer le service omnibus des voyageurs sur les lignes suivantes :

CHARLEVILLE - HIRSON par AUVILLERS,
CHARLEVILLE - HIRSON par LIARF,
CHARLEVILLE - RETHEL.

Toutefois un service ouvrier sera maintenu entre Boulzicourt, Mohon et Charleville.

Il reste bien entendu que les relations CHARLEVILLE-LIARF - HIRSON et CHARLEVILLE - AMAGNE - RETHEL continueront à être desservies par les trains express.

Cette décision n'a qu'un caractère essentiellement provisoire et ne préjuge pas les dispositions définitives qui seront adoptées dans le nouveau plan de transport.

Les dispositions précitées seront mises en vigueur à une date qui sera fixée d'un commun accord entre vos services et M. l'Ingénieur en Chef des P.&.C. du département des Ardennes, chargé de la mise en place des services de remplacement.

Le conseil réuni à l'unanimité le 7.4.52

transmis à M. Benoit le 7.V.52

DMD 24 février et 7 Avril approuvés le 28 Avril 1952

NB/SC.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS ET
DU TOURISME

SECRETARIAT GENERAL
AUX TRAVAUX PUBLICS
-:-
Direction Générale
des Chemins de Fer
& des Transports
-:-:-
Section Centrale de
Coordination des Transports
-:-
6ème Bureau
-:-
1427

S.N.C.F. SERVICE COMMERCIAL 23 MAI 1952 29068 DEP 27 MAI 1952 C

PARIS, LE 21 MAI 1952
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIIe)
R.C.F. TELEPHONE LITTRE 36-40
DIRECTION GENERALE
Dossier D 54/4 40 34

A: Bayonne

LE MINISTRE,

à Monsieur le DIRECTEUR GENERAL de la Société Nationale des Chemins de Fer Français.

OBJET : Desserte voyageurs de la relation BOULZICOURT - CHARLEVILLE.

REF.- : Ma décision 6ème Bureau du 7 Avril 1952.

DIRECTION COMMERCIALE
DIRECTION DU MOUVEMENT

S.N.C.F. 1re Division 27 MAI 1952 543160 DIRECTION COMMERCIALE

Par décision citée en référence, je vous ai autorisé à supprimer des trains omnibus dans la région des Ardennes.

J'y ai précisé qu'un service ouvrier serait maintenu entre BOULZICOURT - MOHON et CHARLEVILLE.

M. le Préfet des Ardennes me signale que votre Société ne fait circuler sur cette section qu'un seul A.R. quotidien, contrairement aux engagements qu'elle a pris devant le Comité technique départemental des transports.

Il ajoute que ni ce comité, ni le Conseil Général, n'auraient émis un vote favorable à l'ensemble de vos propositions s'ils n'avaient considéré le maintien de 2 A.R. comme une certitude.

°
° °

Etant donné les assurances données aux autorités locales pour leur faire accepter vos propositions, il importe tout particulièrement que les engagements pris soient tenus.

Dans le cas où une difficulté technique s'opposerait

.....

à la mise en marche du service ferroviaire promis il vous appartient d'y substituer un service routier.

De toute façon les voyageurs pour lesquels ont été prévues les 2 A.R. à maintenir doivent être transportés avec les horaires et les tarifs qui leur ont été promis.

Je vous invite à prendre immédiatement toutes les dispositions nécessaires.

Le Secrétaire Général
aux Travaux Publics

OC SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
SERVICE COMMERCIAL • 54 BOULEVARD HAUSSMANN PARIS IX
TRINITÉ 76-00

V/réf : du N/réf : 4e bureau 543 106

Objet :

Paris le 19

Monsieur le Ministre,

6ème Bureau n° 1447

Par lettre du 21 mai 1952, vous m'avez demandé de prendre les dispositions nécessaires pour que soient tenus les engagements pris par le représentant de la S.N.C.F. au Comité Technique des Transports des Ardennes relativement à la circulation de 2 AR quotidiens de circulations ferroviaires sur la section de Boulzicourt à Charleville.

La solution envisagée alors par le représentant de la S.N.C.F. est définie dans l'alinéa ci-après, extrait du procès-verbal commun des séances des 11 et 16 octobre 1951 du C.T.D. des Ardennes (page 9):

" Maintien de 2 AR de trains ouvriers entre Boulzicourt et Mohon, "lesquels seront prolongés jusqu'à Charleville. Ces trains seront "accessibles à tous les usagers. La S.N.C.F. étudiera un aménagement "des horaires de ces trains, de façon à les rapprocher, si possible, de ceux des trains dont la suppression est envisagée".

J'ai l'honneur de vous faire savoir que, pour déférer à votre demande, nous rétablirons, à partir du lundi 30 juin prochain, les 2 AR ~~de navettes~~ ferroviaires qui circulaient entre Boulzicourt et Mohon avant l'application des mesures de coordination et les prolongerons jusqu'à Charleville. Ces navettes seront les seules circulations ferroviaires omnibus sur cette section de ligne.

Pour les raisons exposées dans ma lettre n° 543.160/4852 du 21 mai 1952, nous n'avons pas reconnu possible de rapprocher les horaires de ces navettes, numérotées 253-261-256 et 260 dans le service appliqué avant le 28 avril, des horaires des trains supprimés.

...

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)

Dans cette même lettre, je vous indiquais qu'il me paraissait peu rationnel de maintenir 1 AR de trains nécessitant 1 HLP de machine pour transporter 40 à 50 abonnés sur une distance de 9km. A plus forte raison, il serait, semble-t-il, peu rationnel de maintenir pendant très longtemps, sur ce même parcours, 2 AR de circulations ferroviaires, nécessitant 1 AR HLP, pour un nombre de voyageurs qui, dans chacune de ces circulations, ne semble pas devoir dépasser la capacité d'un autobus.

Je pense donc qu'il conviendra, ultérieurement, de réexaminer la question en vue de faire absorber, soit par le seul service routier libre Charleville-Rethel, soit par l'ensemble constitué par ce service et le service urbain Charleville-Mézières-Mohon prolongé au besoin au-delà de Mohon, la totalité des transports de voyageurs à assurer sur la section de Charleville à Boulzicourt.

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

Le Directeur Commercial,

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
RÉGION DE L'EST — EXPLOITATION — DIVISION COMMERCIALE 13, Rue d'Alsace - PARIS-X
Tél. : BOT. 48-80
TRU. 45-90

7

JH.

V/réf. :

N/réf. : C3.T.

Objet :

Paris, le 30 NOV 1949 19

Projet d'exploitation
de la ligne Carignan -
Messempré - Muno

Monsieur le Directeur
du SERVICE COMMERCIAL,

M. RONGVAUX, Ancien Ministre des Travaux Publics de Belgique étant intervenu en faveur d'un projet de la S.N.C.B. tendant à prolonger jusqu'à Carignan les autorails légers qu'elle envisageait de mettre en service entre Bertrix et Muno, M. le Président du Conseil d'Administration lui a adressé, le 22 décembre 1948, une lettre confirmant notre position et précisant que, tant du point de vue voyageurs que du point de vue marchandises, nous ne pouvions répondre favorablement à sa demande.

La Commission Départementale des Transports ayant examiné, en octobre dernier, le projet de la S.N.C.B., le Préfet des Ardennes a adressé au Chef de notre 6ème Arrondissement, à Reims, la lettre ci-jointe (accompagnée de son annexe) l'invitant à assister, le 16 novembre, à une Conférence mixte chargée de l'étude des conditions d'exploitation par la S.N.C.B. d'un service voyageurs jusqu'à Carignan.

Les Représentants de la S.N.C.B. ne s'étant pas présentés, cette conférence n'a pu avoir lieu; le Chef du 6ème Arrondissement a toutefois saisi cette occasion d'attirer l'attention du Secrétaire Général de la Préfecture sur nos appréhensions quant à l'ouverture de cette ligne.

Il serait en effet inopportun qu'une Autorité Française prît une position favorable à un projet dont l'intérêt pour l'Economie Nationale est négatif (lourdes dépenses de mise en état de la ligne et perte de recettes S.N.C.F. au profit des voies belges).

Je ne puis que vous laisser le soin d'apprécier si l'affaire mérite une intervention de la S.N.C.F. auprès d'autorités plus élevées.

Le Chef du Service de l'Exploitation

sp.

3ème DIVISION

1er Bureau

AB/CC

PREFECTURE DES ARDENNES

Mézières, le 28 octobre 1949

Monsieur l'Inspecteur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la conférence mixte chargée de l'étude des conditions d'exploitation par la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, d'un service voyageurs jusqu'à Carignan, aura lieu le 16 novembre prochain à 14 h.30 dans une des salles de la Préfecture.

Je vous serais obligé de bien vouloir y assister ou de vous y faire représenter.

Vous trouverez, sous ce pli, pour votre documentation, copie d'un rapport de M.l'Ingénieur en Chef du Contrôle des Voies Ferrées d'intérêt local, indiquant notamment les conditions d'exploitation qui seraient à envisager pour le tronçon Messempré-Carignan.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Préfet,

signé ...

Monsieur C A R L U
Inspecteur Chef du 6ème Arrdt
d'Exploitation de la S.N.C.F.
19, rue Chanzy - REIMS.