

CVR CO1

Plan de Transport du Département de L'AVEYRON

les plans, cartes et Arrêtés approuvés
sont conservés au Dossier

PLAN DE TRANSPORT DE L'AVEYRON

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nbre de pages
1	09.2.1939	Avis du CST relatif au plan d'organisation des Transports de Voyageurs.	2
2	06.3.1939/24.2.1939	La SGTD proteste contre certaines dispositions du plan de Transports.	5
3	10.5.1939/10.8.1939	Prolongement entre La Cavalerie et St Rome de Cernon du service de remplacement entre Tournemire et Le Vigan.	5
4	25.10.1940/02.1.1941	Ligne Rodez-Albi	7
5	13.2.1943	Note relative à la DM du 17/12/42 approuvant les réductions de services routiers.	1
6	14.5.1946	Rétablissement des services parallèles Rodez-Albi	4
7	09.7.1954	Avis du CST relatif à la desserte de Carmaux et de Nancelle (entreprise DELMAS)	2
8	22.9.1955/12.10.1961	Relation Rodez - Séverac le Chateau	2
9	21.2.1956	Avis du CST relatif à la reprise de service et augmentation de fréquence dans le département	2
10	07.5.1958	Avis du CST relatif au rétablissement de services augmentation de fréquence et créations de services sur la relation Rodez - Albi.	3
11	23.5.1958	Avis du CST relatif au prolongement jusqu'à Laguëpie du service routier Najac - Villefranche par l'entreprise SAUZEAU.	1

-mlj-

1

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

C.S. n° 1.220
1.850
1.990

-:-:-:-:-

A V I S

Département de l'AVEYRON

-:-:-

Plan d'organisation des Transports de Voyageurs

-:-

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité de Coordination des transports par fer et par route);

Saisi par M. le Ministre des Travaux Publics le 6 août 1938 du plan d'organisation des transports de voyageurs du département de l'AVEYRON, transmis par le Préfet le 24 mai 1938;

Sur le rapport de M. C. VICTOR, Secrétaire Général Adjoint du Conseil Supérieur des Transports, Secrétaire du Comité de Coordination des Transports par fer et par route;

Après en avoir délibéré :

EST D'AVIS UNANIMEMENT

Qu'il y a lieu pour M. le Ministre des Travaux Publics, d'approuver conformément à l'article 13 Annexe A du décret du 12 novembre 1938, le plan de coordination des transports de voyageurs du département de l'AVEYRON, tel qu'il est présenté, sous les réserves suivantes :

1°- Il y a lieu d'ajouter au plan comme lignes fermées au service des voyageurs les lignes d'intérêt général de :

Berthblène à Espalion
et St-Affrique à Tournemire

2°- Le service de remplacement de trains sur la ligne Tournemire - Le Vigan sera assuré soit dans les conditions prévues par le Comité Technique Départemental, soit si le Conseil Général le juge préférable avec la consistance ci-après :

.....

- 1 aller et retour St-Rome-de-Cernon - l'Hospitalet - Saucières
- 2 aller et retour St-Rome-de-Cernon - La Cavalerie - Nant -
St-Jean-de-Bruel - Saucières - Le Vigan.

Transmis par le Secrétaire
Général du Conseil Supérieur
des Transports

Paris, le 9 février 1939.
Le Président du Comité de Coordination
des Transports par fer et par route,

Signé : D. BOUTET

P. Le Ministre des Travaux Publics
Reçu le :

jb.

2

- 6 MAR 1939

AM

4e

543.IIO
26.35

Monsieur le Directeur de la
Société Générale des Transports Départe-
mentaux

5, Avenue Hoche - P A R I S -

Monsieur le Directeur,

Par lettre du 24 février écoulé, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les conséquences résultant, pour l'exploitation de votre service de Nant au Vigan, de certaines dispositions du plan de l'Aveyron.

Vous me signalez, tout d'abord, que l'itinéraire du service de remplacement de trains, entre Tournemire et Sauclières, par Nant et La Cavalerie va créer une concurrence nouvelle à votre service libre Nant-Le Vigan et que, dans ces conditions, vous ne pouvez l'accepter.

Je crois devoir rappeler à ce sujet que cet itinéraire a été décidé par le Conseil Général et a fait l'objet d'un avis favorable du Conseil Supérieur. Il ne me paraît plus possible, dans ces conditions, que la S.N.C.F. intervienne pour le faire modifier.

J'ajoute, qu'en ce qui concerne le parcours commun nous sommes bien d'accord avec vous pour qu'il soit tenu

just 44

compte, dans l'organisation à intervenir, des situations antérieurement acquises, ainsi que le prévoient les dispositions du paragraphe 11 de l'art. 26 du décret du 12 janvier 1939 et nous sommes tout disposés à étudier avec vous les mesures propres à obtenir ce résultat.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération distinguée.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Coordination,

Signé: GILBERT

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

Société Anonyme au Capital de 32 000 000 de Francs

Adr. Télégr. TRANSDÉPAR-42-PARIS

CTA CHÈQUES POSTAUX PARIS 67337

R.C. SEINE N° 40575



TÉLÉPHONE

CARNOT 51-12

ET LA SUITE

CARNOT 58 INTER

SIÈGE SOCIAL : 5, Avenue Hoche, PARIS (8°)

EXPLOITATIONS AUTOMOBILES SERVICES DÉPARTEMENTAUX

AINES	LOIR ET CHER
ALLIER	MANCHE
ARDÈCHE	MARNE
AUBE	MEURTHE & MOSELLE
BASSES-PYRÉNÉES	MEUSE
CALVADOS	MOSELLE
CÔTE-D'OR	NORD
GARD	PUY-DE-DÔME
HÉRAULT	PYRÉNÉES-ORIENTALES
HUTES-PYRÉNÉES	SEINE-INFÉRIEURE
ILLE-&VILAINE	SEINE-&OISE
INDRE	SOMME
INDRE-&LOIRE	VOSGES
ETC.	

SERVICES URBAINS

ARGENTEUIL, BLOIS, ÉPINAL
TROYES, VICHY

EXPLOITATIONS VAPEUR & AUTOMOBILES

AUDE
BASSES-PYRÉNÉES
CÔTE-D'OR
EURE-&-LOIR
LOIR-&-CHER

PARIS, le 24 Février 1939

Référence à rappeler
dans la réponse

5.218 HL/MM



Monsieur GIRETTE
Ingénieur en Chef
à la Direction de la S.N.C.F.,
54, Boulevard Haussmann,

PARIS

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Nous assurons dans le département du Gard, à raison d'un AR. quotidien l'hiver (sauf le mercredi) et de deux AR. quotidiens l'été, un service libre entre NANT et LE VIGAN, en liaison avec notre ligne contractuelle de l'Hérault : LE VIGAN - GANGES - MONTPELLIER.

Ce service, de Sauclières à Nant par St-Jean-du-Bruel, pénètre dans le département de l'Aveyron. Toutefois, étant donné qu'il est rattaché à notre réseau du Gard et que nous n'avons dans l'Aveyron aucun autre service, nous n'avons pas eu à connaître de l'établissement du plan de transports dans ce dernier département. Nous n'avions, par conséquent, pu formuler aucune réserve en ce qui concerne le service de remplacement de trains projeté sur la ligne de TOURNEMIRE au VIGAN.

Mais, sur le vu des renseignements que nous a fournis M. LAUDENBACH, à la suite de la séance au cours de laquelle le Comité de Coordination a adopté le plan de l'Aveyron, nous avons l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur les considérations suivantes :

ANNEXE
055

.....

A Monsieur GIRETTE - PARIS

PAGE N° 2

Mod. 4004

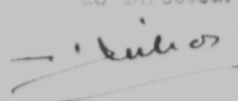
A - D'une part, nous ne pouvons accepter que le service de remplacement, qui régulièrement devrait suivre l'itinéraire le plus proche de la voie ferrée de Tournemire à Sauclières par L'Hospitalet, soit détourné, comme indiqué sur la carte ci-jointe, pour un certain nombre d'allers et retours, par Nant et La Cavallerie. Cette déviation créerait, en effet, une concurrence nouvelle à nos services.

B - D'autre part, étant donné que le service de remplacement longera exactement notre ligne entre Sauclières et Le Vigan, nous demandons, par application de l'article 25 du décret du 12 janvier 1939 (§ 2), que toutes les mesures nécessaires soient prises pour permettre la répartition du trafic entre les deux services, ferroviaire et routier, en tenant compte des situations antérieurement acquises.

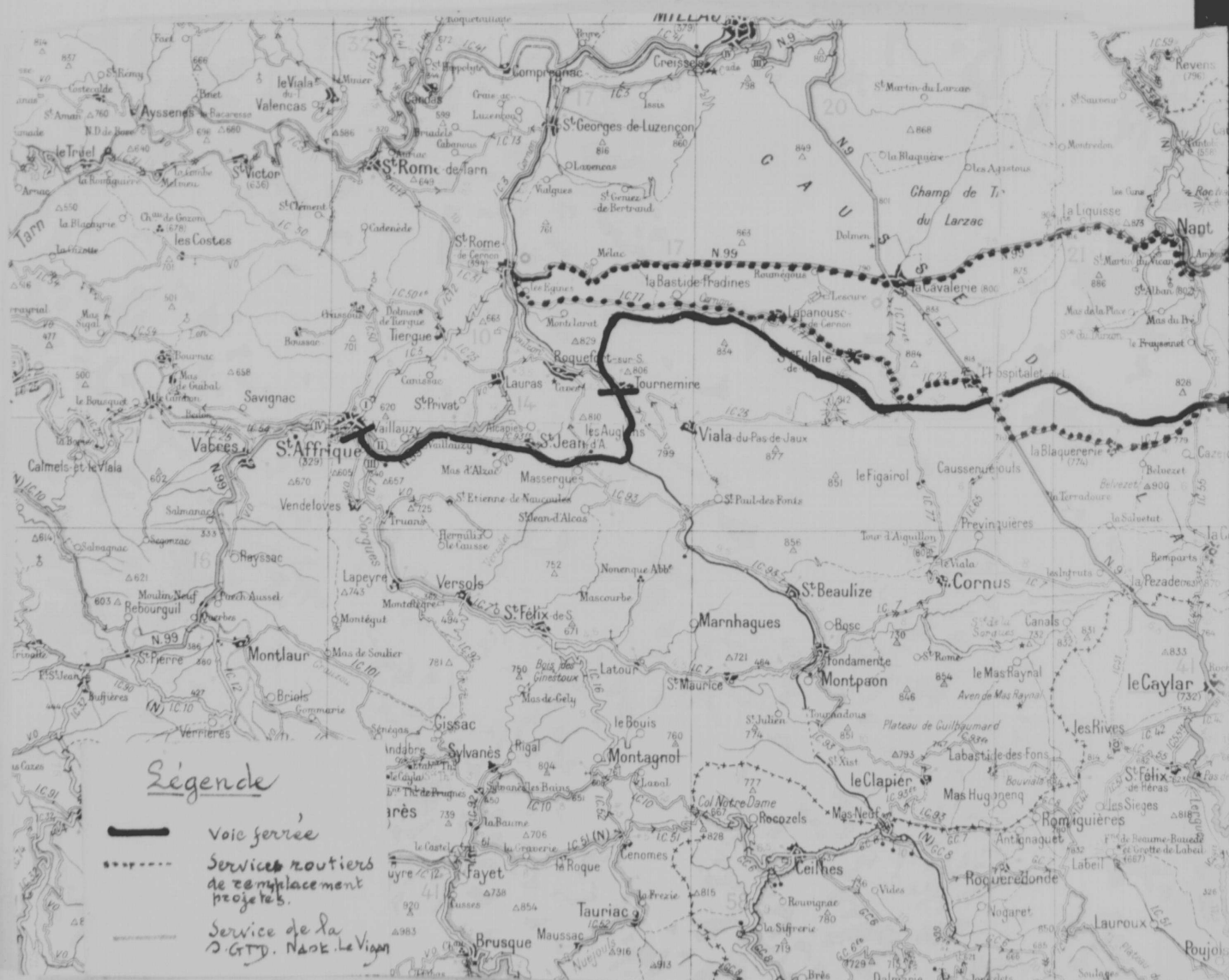
En résumé, nous vous serions très obligés de toutes les dispositions que vous voudrez bien prendre pour que ne soit pas créée à notre service actuel une concurrence entre Nant et Sauclières et pour que la protection de notre trafic soit assurée entre Sauclières et Le Vigan.

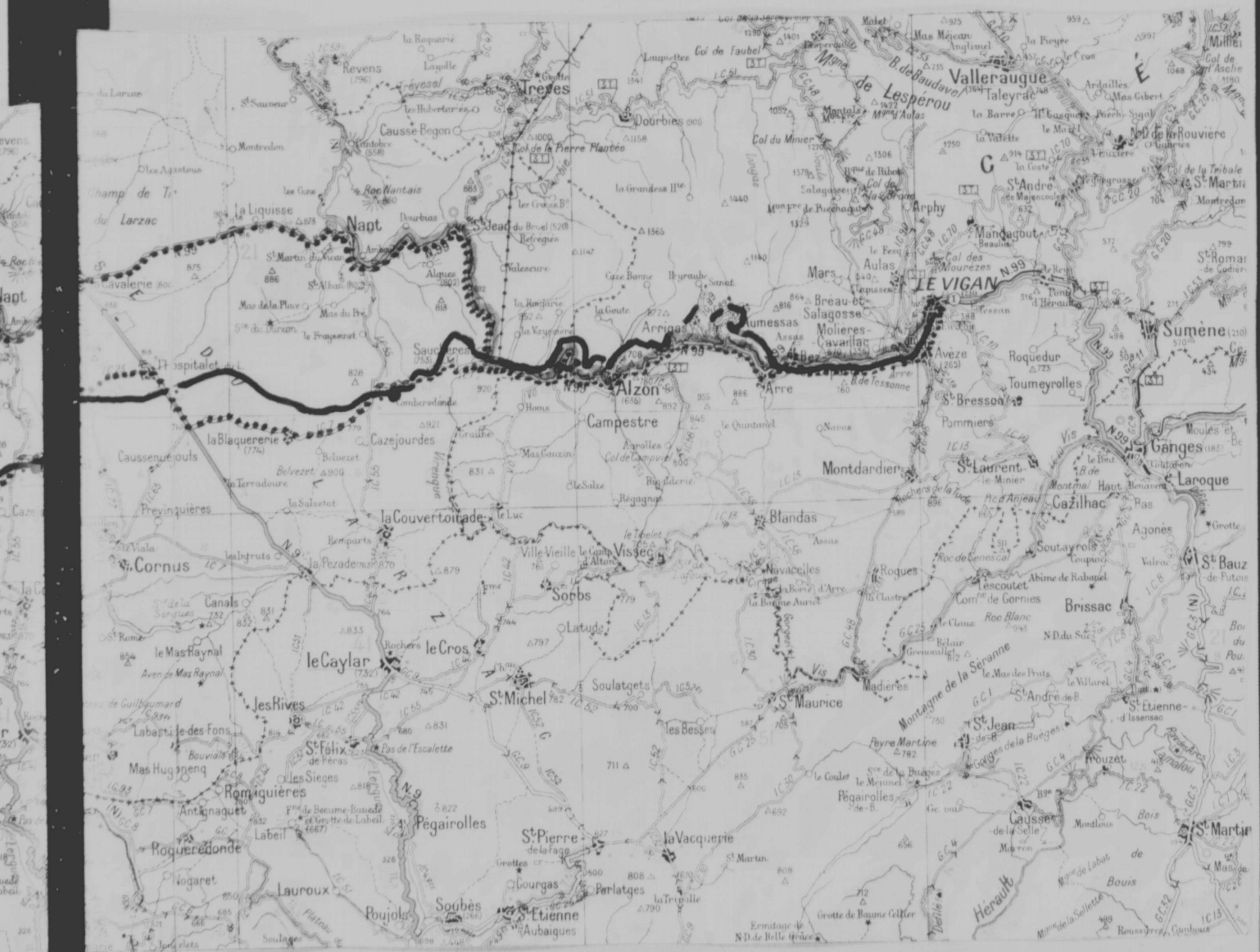
Nous vous remercions très vivement à l'avance.
Et vous prions d'agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'assurance de nos sentiments dévoués.

Le Directeur



P.S. - Nous communiquons copie de la présente lettre à M. ROBERT.





R.C. Seine 276-448B

Copie pour le

CONFIDENTIAL

mai

39

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire savoir qu'à la suite de l'Avis émis, le 27 avril 1939, par le Conseil Supérieur des Transports, sur le plan de l'Aveyron en ce qui concerne l'organisation des services de remplacement de la ligne de Tournemire au Vigan, nous avons saisi, le 29 avril dernier, les Comités Techniques des Départements de l'Aveyron et du Gard du projet d'horaires ci-joint relatifs à ces services de remplacement.

Le Comité Technique Départemental de l'Aveyron, dans sa séance du 9 mai, a approuvé le projet présenté, mais sous réserve que l'aller et retour La Cavalerie-Le Vigan soit prolongé jusqu'à Saint-Rome-de-Gernon.

Après nouvel examen nous n'avons pas d'objection à réaliser, à titre d'essai pour une période de trois mois, le prolongement demandé: à la fin de cette période d'essai les résultats obtenus permettront de se rendre compte si ce prolongement est justifié et s'il doit ou non être maintenu.

J'ajoute que l'organisation ainsi prévue est

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics-
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.

identique à celle adoptée par le Conseil Général dans sa séance du 28 avril 1939. Je me permets, dans ces conditions, de vous d mander de vouloir bien l'approuver.

Le Comité Technique Départemental du Gard, par contre, a refusé, dans sa séance du 9 mai, d'approuver notre projet en raison de ce que les horaires prévus ne permettraient pas d'aller à Nîmes et d'en revenir dans la même journée. Or, cette situation se présente déjà actuellement avec les trains et il paraît difficile d'y remédier avec le service d'autobus.

Quoi qu'il en soit nous ne nous opposons pas à voir ce qui peut être fait dans ce sens, mais le court délai dont nous disposons d'ici le 15 mai ne nous permet pas de mettre au point de nouveaux horaires.

Je vous serais très obligé, dans ces conditions, de vouloir bien approuver provisoirement le projet d'horaires ci-joint afin de ne pas retarder la fermeture de la ligne intéressée, étant entendu que nous allons, dès maintenant, étudier dans quelle mesure ces horaires peuvent être modifiés pour améliorer la situation critiquée par le Comité Technique du Gard.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé: LE BESNERAIS

jb.

13 mai

39

Doisy
Monsieur le ~~Directeur de l'exploitation~~
de la Région du Sud-Ouest

4e

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Conseil Supérieur des Transports, dans sa séance du 11 courant, a approuvé nos propositions concernant le service de remplacement des trains entre TOURNEMIRE et LE VIGAN, propositions qui comportent le prolongement à titre d'essai d'une navette de ce service entre La Cavalerie et St.Rome-de-Cernon, prolongement demandé par le C.T.D. de l'Aveyron. (Il y aura donc provisoirement 2 aller et retour entre St.Rome-de-Cernon et le Vigan par la Cavalerie).

Le Conseil Supérieur a, en outre, admis qu'il y avait lieu de passer outre à l'opposition du C.T.D. du Gard concernant les horaires de ce service.

J. LE DIRECTEUR DU SERVICE C.
Signé : BOREL

95/ 418

**SOCIÉTÉ NATIONALE
DES
CHEMINS DE FER FRANÇAIS**

R. C. Seine 276.448 B

RÉGION DU SUD-OUEST

EXPLOITATION

Trafic-3ème Section

N° A. 508

à rappeler dans la réponse

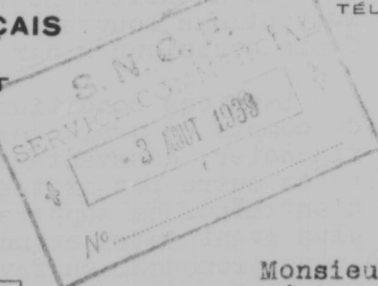
Paris, le

- 2 AOU 1939

19

1, Place Valhubert (XIII*)

TÉLÉPHONE : Gobelins 98-70



Monsieur GIRETTE
Ingénieur en Chef

Chef de la Division de la Coordination

Votre référence	N° Date



L'arrêté en date du 7 juin 1939 par lequel M. le Ministre des Travaux Publics a approuvé le plan de transport de l'Aveyron stipule, en ce qui concerne le Service de remplacement de trains de la ligne de Tournemire au Vigan, que l'aller et retour prévu entre La Cavalerie et Le Vigan "sera prolongé, à titre d'essai" entre La Cavalerie et St-Rome-de-Cernon, pendant une période de trois mois. A l'issue de cette période d'essai, une décision du Ministre des Travaux Publics, prise après avis du Conseil Supérieur des Transports déterminera, sur le vu des résultats de l'exploitation, s'il y a lieu, pour ce service, de revenir aux dispositions prévues ci-dessus ou, au contraire, de maintenir définitivement son prolongement entre La Cavalerie et St-Rome-de-Cernon".

Nous avons, en prévision des mesures à prendre à l'expiration de la période d'essai, prescrit une enquête sur place pour connaître les résultats d'exploitation obtenus pendant les deux premiers mois expirant le 15 courant.

Le tableau ci-joint donne pour le service prolongé, le nombre de billets délivrés pendant la période considérée, de ou pour St-Rome-de-Cernon, ainsi que les recettes correspondantes. Ces indications qui ne traduisent évidemment pas les effets réels qu'il a pu avoir sur le service dont il s'agit son prolongement jusqu'à St-Rome-de-Cernon, n'en permettent pas moins de conclure que bon nombre de voyageurs n'eussent vraisemblablement pas emprunté le service si l'origine et le terminus en avaient été fixés à La Cavalerie.

D'autre part, il est incontestable que, sans le prolongement en question, le service n'aurait pu acheminer les dépêches postales et par suite ses recettes se seraient trouvées affectées par la perte totale des

subventions actuellement versées par la poste. Or, ces subventions couvrent sensiblement, à elles seules, les frais occasionnés par le prolongement dont il s'agit

Dans ces conditions, l'on peut estimer qu'en fin de compte ce prolongement n'est pas, du point de vue financier, désavantageux pour nous, et si l'on considère en outre les protestations que ne manquerait pas d'entraîner sa suppression je pense que, sans pousser plus avant notre enquête, nous pouvons d'ores et déjà nous prononcer en faveur de son maintien.

/ LE CHEF DE LA DIVISION DU TRAFIC,

Allois

10 AOÛT 1939

Monsieur BOURGEOIS

Ingénieur en Chef - Région du SUD-OUEST

4

543110
4217

Handwritten mark

Suite à votre lettre A 508 du 2 août courant, relative au Service de remplacement de train de la ligne de Tournemire au Vigan.

Je vous donne mon accord pour le prolongement, jusqu'à St-Rome de Cernon, de la navette primitivement prévue entre Le Vigan et La Cavalerie, puisque, ainsi que vous l'indiquez, les subventions de la Poste couvrent, à elles seules, les frais de ce prolongement.

Vous voudrez bien, en conséquence, préparer et m'adresser un projet de lettre au Ministre, à la signature de M. le Président du Conseil d'Administration. Il y aura lieu, en particulier, de préciser sur cette lettre les dépenses supplémentaires entraînées par le prolongement et le montant des subventions de la poste.

L'Ingénieur en Chef,
Chef de la Division de la Coordination,

Signature: GIRETTE

*Clam
11-10-39
[Signature]*

411/13

S.C.

26 OCT 1940

4

Paris, le 25 OCT 1940

~~Ministère~~
SECRETARIAT D'ETAT
~~des Communications~~
AUX COMMUNICATIONS

DIRECTION GENERALE
DES TRANSPORTS

Service de voyageurs entre
RODEZ et ALBI

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à

Monsieur le Directeur Général de la
S.N.C.F.

SOMME DES CHARGES DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS	
SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT	
Dossier	Fiche N°
M N°	-

Réf. R.T.R.

Le service de voyageurs entre RODEZ et ALBI était assuré avant le 6 Octobre 1940 par :

- 1°/ un aller et retour trains dans le sens ALBI-RODEZ;
- 2°/ un aller et retour journalier assuré par l'entreprise Vve GOMBERT au moyen d'un véhicule à gazogène;
- 3°/ un aller et retour journalier assuré par l'entreprise BONNEVIALE au moyen d'un véhicule à gazogène;
- 4°/ un aller et retour assuré trois fois par semaine par l'entreprise SAUSSOL et BECARDIT au moyen d'un véhicule à essence.

Le nouvel horaire de la S.N.C.F. mis en service le 6 Octobre prévoit 3 aller et retour journaliers assurés par autorails.

La mise en service de ces trois navettes ferroviaires devrait entraîner la suppression des services routiers parallèles.

Or deux de ces services sont assurés au moyen de véhicules à gazogène alors que la mise en service des autorails entraînera une dépense supplémentaire de carburant liquide.

D'autre part, il serait impossible de rendre aux petites entreprises routières ainsi supprimées tout ou partie de leur activité sur une autre ligne.

Le maintien de la situation telle qu'elle existait antérieurement au 6 Octobre serait indiscutablement plus avantageux pour l'économie nationale. *Le nouvel horaire n'est tout au moins pas confirmé - le service autorail serait supprimé.*

.../...

S^{co} CENTRAL DU MOUVEMENT
S^{co} COMMERCIAL

Je vous serais obligé de vouloir bien donner des instructions à votre représentant local pour que la question soit examinée dans ce sens à l'occasion de la révision du plan de transport de voyageurs prescrit par ma circulaire R.T.R. 721 du 24 Septembre 1940.

le Secrétaire d'Etat aux Communications

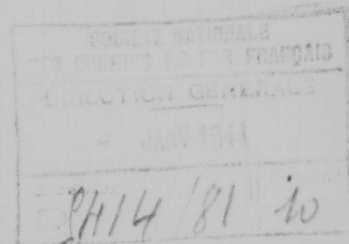
mm



3/1/41

COPIE

faite le 7/1/41



Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction Générale
des Transports

Service de la
Coordination

3^e Bureau T.R.

PARIS, le 2 Janvier 1941

Vu par le Directeur
du Service Commercial

Le Secrétaire d'Etat aux Communications

à Monsieur le Directeur Général de la S.N.C.F.,
88, rue Saint-Lazare, PARIS.

3^e COMMERCIAL

Signé: LE BESNERAIS

Par lettre du 25 Octobre 1940, je vous demandais de bien vouloir donner des instructions à votre représentant local au sujet de l'organisation des services de voyageurs sur la relation RODEZ - ALBI, en vous faisant remarquer que la situation telle qu'elle existait antérieurement au 6 Octobre était plus avantageuse pour l'économie nationale.

Par lettre du 5 Octobre, l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aveyron avait déjà exprimé son avis à M. BRATIERES, Inspecteur Principal de l'Exploitation de la S.N.C.F. à TOULOUSE, au sujet du remaniement annoncé des horaires de la S.N.C.F., en déclarant que tout milite en faveur du maintien de la situation antérieure au 6 Octobre sur le chemin de fer.

Or, par lettre du 29 Novembre, le Sous-Inspecteur du trafic de la S.N.C.F. à ALBI a demandé à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aveyron "de vouloir bien proposer "à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, en exécution de "la loi du 15 Octobre 1940, sans attendre l'approbation du "plan de transports, la suppression du double emploi flagrant "constitué par les services routiers RODEZ - ALBI".

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aveyron a aussitôt répondu par lettre du 3 Décembre qu'il y avait, en effet, double emploi mais qu'à son avis ce sont les services d'autorails, gros consommateurs de gas-oil, carburant essentiellement rare à l'heure actuelle, et non les services d'autobus à gazogène dont le centre d'exploitation est dans un

commercial
AVISE : SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT - "Voilà une lettre bien désagréable. Est-elle méritée ? Me renseigner d'urgence. (s) LE BESNERAIS"
SERVICE COMMERCIAL -

pays producteur de bois, qui sont à supprimer.

Je partage entièrement cette manière de voir et vous serais obligé de bien vouloir renouveler, notamment auprès de votre Sous-Inspecteur du trafic à ALBI, les instructions que je vous demandais de donner, dans ma lettre du 25 Octobre 1940.

Par autorisation :
Le Conseiller d'Etat,
Directeur Général des Transports,
(s) CLAUDON.

MG/

26 OCT. 1940

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

PARIS, le 25 OCT. 1940

DIRECTION GENERALE
DES TRANSPORTS

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à

Service de voyageurs entre
RODEZ et ALBI

Monsieur le Directeur Général de la
S.N.C.F.

Réf. R.T.R.

Le service de voyageurs entre RODEZ et ALBI était assuré avant le 6 Octobre 1940 par :

1°/ un aller et retour trains dans le sens ALBI - RODEZ ;

2°/ un aller et retour journalier assuré par l'entreprise Vve GOMBERT au moyen d'un véhicule à gazogène ;

3°/ un aller et retour journalier assuré par l'entreprise BONNEVIALE au moyen d'un véhicule à gazogène ;

4°/ un aller et retour assuré trois fois par semaine par l'entreprise SAUSSOL et BECARDIT au moyen d'un véhicule à essence.

Le nouvel horaire de la S.N.C.F. mis en service le 6 Octobre prévoit 3 aller et retour journaliers assurés par autorails.

La mise en service de ces trois navettes ferroviaires devrait entraîner la suppression des services routiers parallèles.

Or deux de ces services sont assurés au moyen de véhicules à gazogène alors que la mise en service des autorails entraînera une dépense supplémentaire de carburant liquide.

D'autre part, il serait impossible de rendre aux petites entreprises routières ainsi supprimées tout ou partie de leur activité sur une autre ligne.

Le maintien de la situation telle qu'elle existait antérieurement au 6 Octobre serait indiscutablement plus avantageux pour l'économie nationale. Le nouvel horaire doit tout au moins être compressé.

Le service SAUSSOL serait supprimé.

Sce Central du
Mouvement
Sce Commercial
Pour attribution
Le Besnerais,

Je vous serais obligé de vouloir bien donner des instructions à votre représentant local pour que la question soit examinée dans ce sens à l'occasion de la révision du plan de transport de voyageurs prescrit par ma circulaire R.T.R. 72I du 24 Septembre 1940.

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS,

J. BERTHELOT

Service des
communications
interne
et
extérieure

13/1 Copie pour le S^e COMMERCIAL

-alj-

14 janvier

41

543110 R 5221 5/14.81

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 2 janvier 1941 relative à l'organisation des services voyageurs sur la relation RODEZ-ALBI et de vous faire savoir que c'est à la suite d'une erreur que le Sous-Inspecteur du trafic de la S.N.C.F. à Albi, a demandé à l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aveyron "de vouloir bien proposer à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, en exécution de la loi du 15 octobre 1940 et sans attendre l'approbation du plan de transport, la suppression "du double emploi flagrant constitué par les services routiers Rodez-Albi".

*copie au min
du 16/1/41*

Cette demande est, en effet, en contradiction avec les instructions de votre lettre du 25 octobre que vous voulez bien me rappeler.

J'ai confirmé les instructions déjà données, afin que la question soit réglée définitivement dans le sens que vous avez bien voulu prescrire.

Je précise, d'ailleurs, que, dès le 15 novembre, nous avons réduit de 3 à 2 A-R journaliers le service par autorails entre Rodez et Albi. Il ne semble pas que nous puissions aller plus loin dans la réduction des services ferroviaires sur la relation de bout en bout. L'utilisation des autorails est, en effet, extrêmement importante (plus de 100 voyageurs en moyenne) et une nouvelle réduction entraînerait l'obligation de mettre en service un assez grand nombre de circulations routières supplémentaires, ce qui ne paraît pas désirable.

Par contre, il y a avantage à coordonner les horaires des autorails existants et ceux des autobus de façon à offrir au public des relations ne faisant pas double emploi et bien espacées au cours de la journée. Je demande à mes Services locaux de mettre au point la question dans ce sens en accord avec l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

Signé : LE BERRIANT

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications -
Direction Générale des Transports - PARIS.

*Note remise au
ministère le 14.2.43
envoyée copie le même jour
à Ca. Reçois Sud Ouest*

13 FEB 1943
Février 1943

5

N O T E

La décision ministérielle du 17 décembre 1942 approuvant les réductions de services routiers proposées par les Ingénieurs en Chef des Ponts-et-Chaussées des départements de la 14ème Circonscription régionale, en application de la Circulaire série B n° 125 du 6 août 1942, a précisé dans son paragraphe 2° que les services routiers Rodez-Séverac-Millau, de la Société Saint-Jeantaise et de l'entreprise Hubert devaient être complètement supprimés.

Or ces services continuent à circuler avec l'accord de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées à la fréquence de 4 AR hebdomadaires.

La relation Rodez-Séverac-Millau est actuellement desservie par fer suivant les horaires ci-après:

Quotidien	quotidien		quotidien	quotidien	les M.V. D.
7 h.53	14 h.27	Rodez	9 h.32	18 h.46	
9 h.29	16 h.30 ar.	Sévérac	dép. 7 h.29	17 h.21	
9 h.51	16 h.57 dép.		arr. 7 h.3	11 h.59	16 h.3
11 h.16	17 h.44	Millau	6 h.8	10 h.30	15 h.4

Cette desserte permet aux populations des localités desservies d'aller tous les jours à Rodez, Chef-lieu du Département, et d'en revenir dans la même journée. En sens inverse, elle permet également d'aller à Millau et d'en revenir dans la même journée trois fois par semaine.

Les besoins indispensables paraissent donc être assurés par le Chemin de fer et il semble que dans les circonstances actuelles le maintien des services routiers n'est pas justifié.

La S.N.C.F. demande donc que la décision ministérielle du 17 décembre 1942, qui a supprimé ces services routiers, soit appliquée.

—25—

Paris.

14 1/2

46

Chin. à Sivinsky C. 800-00818
le 20.5.46

40m0

543.114 4432
7095

Monsieur le Ministre,

Par lettre D 54.110/C du 12 Mars 1946, nous vous avons fait part de la tendance qu'avaient les entreprises de transports routiers de voyageurs à reprendre par priorité l'exploitation de leurs lignes parallèles au chemin de fer; ce qui a pour résultat, d'une part, de concurrencer nos trains, d'autant plus que les tarifs routiers autorisés sont actuellement très insuffisants, d'autre part, de délaïsser les lignes de remplacement de trains, ce qui nous oblige à maintenir des dessertes par trains MV et partant, nous prive d'un nombre important de voitures à voyageurs. J'avais joint à ma lettre une liste des lignes parallèles ainsi rétablies.

J'ai l'honneur de vous signaler aujourd'hui un nouveau cas de rétablissement de services parallèles : il s'agit des services des entreprises BONNEVIALLE, GOMBERT & SAUSSOL et BECCARDIT qui ont été remis en marche sur la relation ALBI - RODEZ avec une fréquence totale de 3 AR par jour.

Ce rétablissement, examiné sur la demande de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aveyron, a été décidé par le Comité Restreint du Tarn dans sa séance du 4 Avril dernier, malgré l'opposition de notre Représentant. La consistance de l'ensemble des services qui au plan de paix était de 6 AR quotidiens, avait été réduite à 3 AR au plan maximum et un seul AR au plan minimum.

La relation ALBI - RODEZ est desservie par chemin de fer au moyen d'une navette quotidienne de train-vapeur et d'une navette quotidienne d'autorail qui permettent de faire, pour chaque sens, d'aller et le retour dans la même journée.

...

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Section Centrale de Coordination des Transports
ce Bureau.

Sans être entièrement satisfaisante, cette desserte est cependant suffisante, compte tenu des circonstances actuelles, et le rétablissement des services routiers ALBI - RODEZ qui sont étroitement parallèles à la voie ne s'impose pas.

Il subsiste, d'autre part, dans le Tarn, les lignes coordonnées de CASTRES à ALBI et de CASTRES à CASTELNAUDARY où, faute d'une desserte routière suffisante, nous sommes dans l'obligation de maintenir des voitures à voyageurs dans nos trains de marchandises, alors même que pour la ligne de CASTRES à CASTELNAUDARY, l'Ingénieur en Chef des Ponts & Chaussées de l'Aude accepterait de supprimer la desserte par trains MV.

Dans ces conditions, il nous semble que les prescriptions de votre circulaire du 14 Février 1946, relatives au réaménagement des plans de transport de voyageurs, n'ont pas été appliquées dans le cas d'espèce.

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

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : MAROIS

- NOTE -

sur la desserte de la Relation Albi-Rodez

(Suite au rapport de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées de l'Aveyron en date du 12 juin 1946).

Pour justifier les rétablissements de services routiers réalisés en avril 1946 par le Comité restreint, l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées de l'Aveyron invoque le tracé de la R.N. n° 88 qui se sépare de celui de la voie ferrée sur un trajet de 9 km. à l'entour du viaduc du Vieux, permettrait de mieux desservir certaines localités. Cet argument ne paraît pas devoir être retenu en l'absence de toutes localités, de quelque importance, sur ce parcours. En admettant même que l'agglomération de Tenus et les Hameaux de la Baraque St-Jean et de Cros, qui bordent la route nécessitent une desserte par autobus, ce ne saurait être que sous la forme d'un service affluant en correspondance avec les trains de la S.N.C.F. aux gares de Tenus et de Saint-Martial.

Par contre, il est certain que l'intérêt d'un deuxième départ d'autobus de Rodez dans le courant de la matinée après l'arrivée des autobus des lignes qui convergent et d'une arrivée à Rodez avant le départ des autobus qui en divergent en fin d'après-midi est un argument qui a plus de poids. Mais cela ne paraît justifié tout au plus qu'un seul aller et retour journalier par route en complément des 2 aller et retour journaliers de trains actuels. D'ailleurs, nous nous proposons, en service du 7 octobre, de porter la fréquence des trains à 3 aller et retour journaliers de nature à donner toutes satisfactions aux voyageurs de ou pour les autobus desservant les au delà de Rodez.

Les horaires envisagés par la S.N.C.F. sont les suivants :

<u>Autoreil</u>	<u>Autoreil</u>			<u>Autoreil</u>	<u>Autoreil</u>	
6 ^h .10	11 ^h .17	17 ^h .32	Rodez	10 ^h .-	15 ^h .57	20 ^h .32
8.20	13.20	20.35	Albi	7.30	13.50	18.31
10.15	15.10	22.55	Toulouse	5.35	11.53	16.15

En outre, l'intention du Comité restreint de l'Aveyron de redonner une certaine activité aux Entreprises COMBET et BONNEVIALS, fut-ce au prix de la circulation du service routier, absolument parallèle à la voie

...

ferrée, étant l'opposition formelle avec la prescription de ^{la} circulaire du 14 février 1946 qui en son 3°) précise bien qu'il convient de continuer de faire application de la loi du 15 octobre 1940 dont l'article 2 permet toutes modifications, créations ou suppressions de services routiers sans compensation.

Le parallélisme de la voie ferrée et la R.N. 88 ne fait aucun doute; il est d'ailleurs reconnu par l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées de l'Aveyron et du Tarn.

Il convient enfin de remarquer que le Comité restreint du Tarn, mis en demeure par l'Ingénieur en Chef de l'Aveyron de choisir entre plusieurs solutions, a donné finalement son accord à la création sans enthousiasme aux 2 aller et retour journaliers Rodez-Albi mais n'a lui-même autorisé qu'un aller et retour journalier Albi-Rodez en faveur de l'entreprise SAUSSOL et BICARDIE que par raison de symétrie. L'Ingénieur en Chef du Tarn précise qu'il ne verrait aucun inconvénient à réduire la fréquence des services routiers rétablis sur l'initiative de l'Aveyron.

Quoi qu'il en soit, la fréquence totale de 3 aller et retour journaliers d'autobus constitue un double emploi flagrant entre Albi et Rodez et cette fréquence doit être réduite le plus rapidement possible.

RP
CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

2° S. 171 bis
9 juillet 1954

7

Comité des Contestations

2ème Section

F. 369

A V I S

Transports publics de voyageurs

Département de l'AVEYRON

Desserte des marchés & foires
de CARMAUX et NAUCELLE

Recours de M. DELMAS
contre les décisions du C.T.D.
au sujet de l'horaire de ses services

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

Saisi, par bordereau ministériel (3ème Bureau, n°
8910) du 17 février 1954, d'un dossier concernant un appel de
M. DELMAS, de TAYRAC, contre les décisions des 30 octobre 1952,
18 mai, 13 août et 25 novembre 1953 du Sous-Comité Voyageurs du
C.T.D. de l'Aveyron fixant les horaires des entreprises DELMAS
et RIVIERE desservant les marchés du vendredi et les foires de
CARMAUX, d'une part, les foires de NAUCELLE, d'autre part,

Sur le rapport de M. VRINAT,

Vu la Loi du 5 juillet 1949, le Décret-Loi du 12
novembre 1938 - Annexe A - et les Décrets du 12 janvier 1939 et
du 14 novembre 1949,

Vu les avis du Comité Technique Départemental des
Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département de l'Aveyron
en date des 30 octobre 1952, 18 mai, 13 août et 25 novembre 1953,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que si la transformation en services
réguliers des services occasionnels inscrits au plan de trans-
port de 1939 de l'Aveyron, au nom de M. SERIEYS et acquis par
M. DELMAS le 25 février 1952, a été approuvée par le C.T.D.T. le
12 juillet 1950, ces services n'ont jamais été exploités par
M. SERIEYS avec un véhicule agréé par le service des mines et

....

n'ont été assurés qu'à partir du 26 mars 1952, date de la délivrance d'une carte violette à M. DELMAS ;

Considérant que si le regroupement des services assurés par M. RIVIERE n'a été autorisé par le C.T.D.T. que le 31 mars 1952, ceux-ci figuraient cependant au plan de transport de 1939 comme services réguliers et que, par conséquent, M. DELMAS ne saurait prétendre à une antériorité des services qu'il a acquis de M. SERIEYS ;

Considérant que c'est à bon droit que le C.T.D.T. a fixé les horaires des deux entreprises, conformément à l'article 33 du 14 janvier 1939, en donnant une priorité à celle qui assure des services quotidiens ;

Considérant que la demande de création d'un deuxième aller-&-retour pour la desserte de la foire de Naucelle est une question qui paraît devoir être examinée lors de l'élaboration du nouveau plan de transport ;

Considérant, toutefois, qu'il convient d'assurer dans toute la mesure du possible l'égalité de traitement entre les deux entreprises et que l'on peut accorder à M. DELMAS le report du point de départ de ses services à Tayrac, puisque M. RIVIERE a, pour sa part, bénéficié d'une mesure analogue ;

EST D'AVIS qu'il y a lieu :

- de maintenir la décision du 13 août 1953 du C.T.D.T. fixant les horaires des deux entreprises comme suit :

Desserte des foires de NAUCELLE :

- départ de Lavernhe (Commune de Castelmary) du service RIVIERE, à 7 h.25
- départ de Lavernhe (Commune de Castelmary) du service DELMAS, à 8 h.00

Desserte des marchés de CARMAUX :

- départ de Lavernhe (Commune de Castelmary) du service RIVIERE, à 7 h.30
- départ de Lavernhe (Commune de Castelmary) du service DELMAS, à 7 h.45
- d'autoriser, à titre de service nouveau et en attendant l'approbation du futur plan de transport, le report à TAYRAC du point de départ des services assurés par M. DELMAS.

Délibéré à Paris, le 9 juillet 1954.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE de SEANCE,

DESMAREST. -

NADOT. -

M.C.

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

DIRECTION GÉNÉRALE
DES CHEMINS DE FER & DES
TRANSPORTS

Service
des Chemins de Fer

2^e Bureau

PARIS, LE 22 SEPT 1955
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
TÉL. : LITTRÉ 46.40
50.10

8

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à

CF2. 89
Ex.523

Monsieur le DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Par lettre D.5249/O du 27 janvier 1955, vous m'avez demandé l'autorisation de substituer un service d'autobus affrétés aux circulations ferroviaires 85I/852 et 1035/1034 desservant les relations RODEZ-SEVERAC-le-CHATEAU et RODEZ-MILLAU, substitution motivée par l'insuffisance de voyageurs transportés par ces trains ainsi que par la nécessité de faire effectuer pour le compte de la S.N.C.F. un service routier de remplacement.

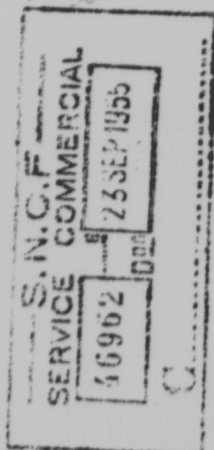
La suppression des relations 85I/852 et la mise en circulation entre le 30 juin et le 1^{er} octobre seulement des trains 1034-1035 permettraient de réaliser une économie annuelle d'exploitation de l'ordre de 38 millions.

J'ai l'honneur de vous faire connaître après enquête de mes services qu'il ne semble pas nécessaire d'affréter un service routier pour assurer le remplacement des autorails 85I et 852 dont la fréquentation, étant donné leur horaire matinal, est minime.

J'approuve par contre votre proposition concernant le remplacement par un service routier des trains 1034 et 1035 entre le 1^{er} octobre et le 30 juin.

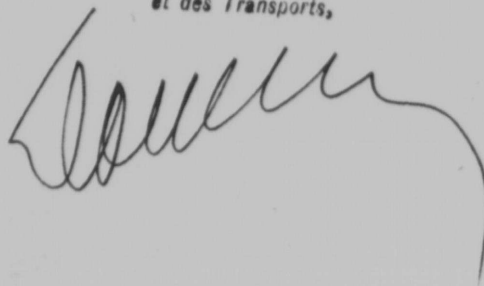
Plusieurs entreprises routières ont déjà posé leur candidature pour effectuer ce service. Il me paraîtrait opportun d'en confier de préférence l'exploitation à l'entreprise BEL, de St-Sernin, à titre de

.....



dédommagement pour la perte de recettes qu'elle subit
actuellement par suite du rétablissement d'un service
concurrent sur la relation ALBI-ALBAN. 97

Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur Général des Chemins de fer
et des Transports,

A handwritten signature in dark ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke extending to the right.

1^{re}
Copie transmise à :

- Monsieur le Chef
de la Division Commerciale
de la Région MEDITERRANEE,
comme suite à sa lettre CL2-35 du 21 avril 1961.

- 6 MAI 1961

4ème Division/2
543.110

n° 3.244

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que par suite de la substitution de la traction diesel à la traction vapeur et des difficultés de chauffage du matériel à voyageurs qui en résultent, la S.N.C.F. envisage de supprimer les voitures à voyageurs incorporées aux trains NV 4886 et 4887 circulant sur la ligne SEVERAC - RODEZ et de les remplacer par un service routier affrété.

Cette mesure nous permettrait d'économiser les frais d'installation de chauffage, de réduire la durée du trajet en ce qui concerne le service des voyageurs et de mieux adapter aux besoins du trafic "marchandises" les horaires des trains de desserte.

De plus, nous obtiendrions une meilleure utilisation de l'autocar affrété qui assure actuellement le remplacement des trains 1054 et 1055 et dont la mise en marche a été autorisée par votre décision CF 2-89 du 10 avril 1956. En effet, dans la situation présente, ce véhicule n'effectue qu'un parcours journalier de 100 km. et reste, ainsi que le personnel, immobilisé à Séverac de 9 h.30 à 19 heures. La deuxième navette à effectuer se situant dans l'après-midi, les dépenses fixes resteraient sensiblement les mêmes, seules les dépenses kilométriques seraient augmentées.

Les horaires de ce nouveau service seraient approximativement les suivants :

14 h.40	↓	Séverac	↑	19 h.10
15 h.50	↓	Rodez	↑	18 h.00.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports

Délégation des Transports Terrestres
Service des Chemins de fer

Boulevard Saint-Germain - PARIS (7ème)

.....

Je vous serais obligé de bien vouloir nous autoriser à engager la procédure prévue au 1er alinéa de l'article 16 du décret du 14 novembre 1949, afin de nous permettre de réaliser cette organisation à la date de mise en vigueur du prochain service d'hiver.

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

Le Directeur Commercial,

Signé : DELACARTE

MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS
DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

PARIS, LE 28 JUIL 1961
244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^e)
TÉL. : LITTRÉ 46.40
- 50.10

Direction des Transports
Terrestres

Service
des Chemins de fer

2ème Bureau

Référence : CP2- 89
EX 58

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

à Monsieur le DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
(Direction Commerciale - 4ème Division)
54, boulevard Haussmann
PARIS (8^e)



Par lettre 543.110 du 6 mai 1961, vous m'avez demandé de remplacer par un service d'autocars affrétés la voiture à voyageurs incorporée aux trains LV 4887 et 4886 circulant entre Séverac-le-Château et Rodez.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen, que j'approuve votre proposition.

En conséquence, je vous autorise à engager, après avis du Comité Technique Départemental des Transports de l'Aveyron, la procédure prévue par l'article 16 du décret du 14 novembre 1949.

Vous voudrez bien me faire connaître la date effective de ce remplacement.

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

Callet

Pierre CALLET

12 OCT. 1961

4ème Division/2

543.110

n° 6392

Monsieur le Ministre,

Par lettre "2ème Bureau" CF2-89 EX 58 du 28 juillet 1961, vous avez bien voulu autoriser la S.N.C.F. à remplacer par un service routier affrété la voiture à voyageurs incorporée aux trains MV 4887 et 4886 circulant entre SEVERAC-le-CHATEAU et RODEZ.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce service a été mis en marche le 1er octobre 1961.

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

Le Directeur Commercial,

Signé : DELACARTE

Monsieur le Ministre des Travaux Publics
et des Transports
Direction des Transports Terrestres
Service des Chemins de fer

244, boulevard Saint-Germain, PARIS-VIIe

MCG
CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F.505

2° S. 25° bis
21 février 1956

9

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Départements du TARN et de l'AVEYRON

- Relation RODEZ-CARMAUX-ALBI (Entr. GOMBERT)
- Relation PAMPELONNE-TANUS-CARMAUX-ALBI (Entr. BLANC)
- Relation PAMPELONNE-LES FARGUETTES-CARMAUX-ALBI
(Entr. DELRIEU)

Reprise de service et augmentation de fréquence

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel du 11
octobre 1955 (n° 273/V - 6ème bureau), d'un dossier relatif à des
demandes de rétablissement et d'augmentation de fréquence sur les
relations RODEZ-CARMAUX-ALBI, PAMPELONNE-TANUS-CARMAUX-ALBI et
PAMPELONNE-LES FARGUETTES-CARMAUX-ALBI présentées respectivement
par les entreprises Veuve GOMBERT à RODEZ, BLANC à PAMPELONNE
et DELRIEU à PAMPELONNE,

Sur le rapport de M. DESNUES,

Vu le décret-loi du 12 novembre 1938, le décret du
12 janvier 1939 et le décret du 14 novembre 1949, relatifs à la
coordination des transports ferroviaires et routiers,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental du Tarn
en date du 22 avril 1955,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que les demandes de MM. GOMBERT, BLANC et
DELRIEU restent dans la limite des droits inscrits au plan de
transports ;

Considérant cependant qu'un certain nombre d'autres
demandes relatives à la relation CARMAUX-ALBI demeurent encore
en suspens ;

Considérant que, dans ces conditions, il paraît indispensable de reprendre l'examen d'ensemble des problèmes posés par la desserte de cette relation en tenant compte des besoins des usagers, des droits inscrits au plan de transports, des accords conclus le 5 juin 1950 à RODEZ à l'initiative des C.T.D.T. des 2 départements intéressés réunis à RODEZ ;

Mais considérant que la demande présentée par M. BLANC se limite au prolongement, le vendredi, jusqu'à ALBI, de son service PAMPELONNE-TANUS-CARMAUX et au rétablissement, le dimanche, d'un AR PAMPELONNE-TANUS-CARMAUX-ALBI et que le transport de la poste jusqu'à ALBI, le vendredi, ainsi que l'intérêt des usagers, le dimanche, justifient, dès à présent, une décision favorable à cette requête ;

EST D'AVIS :

1°) qu'il y a lieu d'autoriser l'entreprise BLANC, à PAMPELONNE, à prolonger le vendredi jusqu'à ALBI le service actuel PAMPELONNE-CARMAUX et à exploiter le dimanche un aller et retour PAMPELONNE-ALBI ;

2°) qu'il n'y a pas lieu de donner suite pour le moment aux demandes de rétablissement et d'augmentation de fréquence sur les relations RODEZ-CARMAUX-ALBI et PAMPELONNE-LES FARQUETTES-CARMAUX-ALBI présentées respectivement par les entreprises Veuve GOMBERT, à RODEZ, et DELRIEU, à PAMPELONNE ;

3°) qu'il soit rapidement procédé, sans attendre l'établissement du futur plan de transports, à une étude d'ensemble de la relation RODEZ-ALBI.

Délibéré à PARIS le 21 février 1956

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE DE SEANCE,

LANZAC.

NADOT.

ST

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F. 740

2^e S. ⁴¹² bis
7 MAI 1958

10

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Départements de l'AVEYRON et du TARN

Desserte de la relation RODEZ-ALBI

Rétablissement de services, augmentation de fréquence et
créations de services

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (2ème Bureau - n° 273 et 1253/V) en date du 13 Mai 1957, d'un dossier relatif à diverses demandes de rétablissement, d'augmentation de fréquence et de créations de services routiers sur la relation RODEZ-ALBI, à savoir :

- Entreprise Vve GOMBERT à RODEZ : rétablissement d'un aller et retour quotidien RODEZ - ALBI;
- Entreprise BECARDIT à ALBI : rétablissement d'un aller et retour quotidien ALBI - RODEZ;
- Entreprise BORDOLL à CARMAUX : rétablissement d'un aller et retour quotidien RODEZ-ALBI et création d'un aller et retour quotidien NAUCELLE - RODEZ;
modification de l'horaire ALBI - RODEZ (départ ALBI : 11 h.50 au lieu de 6 h.00);
- Entreprise MAUREL à RIEUPEYROUX : autorisation d'exploiter tous les jours le service RIEUPEYROUX - ALBI;
possibilité de reprendre l'exploitation du service RIEUPEYROUX - marchés de CARMAUX;
- Entreprise DELRIEU à PAMPELONNE : rétablissement d'un aller et retour quotidien PAMPELONNE - ALBI;
- Entreprise BLANC à PAMPELONNE : création d'un aller et retour quotidien ALBI - CARMAUX - TANUS;
- Entreprise CAYRE Pierre à MIRANDOL - BOURGNOUNAC : rétablissement d'un aller et retour quotidien CARMAUX-ALBI ;
- Entreprise COULON Louis à ALBI : reprise de tous ses services inscrits au plan BLAYE - CARMAUX - TOULOUSE;
- Entreprise POMAREDE à CARMAUX : rétablissement d'un aller et retour quotidien CARMAUX - TOULOUSE;

.....

Entreprise VILLENEUVE à CARMAUX : rétablissement d'un aller et retour les jours ouvrables CARMAUX - ALBI;

Entreprise LACHAZE à CARMAUX : création d'un service RODEZ - CARMAUX;

Entreprise CAYSSIALS à GRAMOND : avancement d'horaire de son passage à BARAQUEVILLE (7 h.45) de la ligne GRAMOND - RODEZ;

Sur le rapport de M. VRINAT,

Vu le décret-loi du 12 Novembre 1933 (Annexe A) et le décret du 12 Janvier 1939,

Vu la loi du 5 Juillet 1949 et le décret du 14 Novembre 1949,

Vu les plans de transports des départements de l'AVEYRON et du TARN,

Vu l'avis de la réunion interdépartementale des Comités Techniques Départementaux des Transports (Sous-Comités Voyageurs) des départements de l'AVEYRON et du TARN en date du 23 Mars 1957,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que la relation RODEZ-ALBI est actuellement desservie par :

- de bout en bout 3 autorails et 3 services routiers,
- de CARMAUX à ALBI 9 autorails et 19 services routiers,
- aux abords de RODEZ 3 autorails et 23 services routiers;

Considérant que cette desserte a été arrêtée à la suite d'une réunion commune des C.T.D.T. du TARN et de l'AVEYRON du 9 Juin 1950 qui a permis de réaliser l'harmonisation des deux plans de transports et l'équilibre entre les pourcentages de reprises des entreprises routières desservant la relation;

Considérant que la desserte actuelle est suffisante pour satisfaire les besoins des usagers puisque la fréquentation moyenne de ces services est de l'ordre de 50% pour les autorails et de 75% pour les autocars;

Considérant, toutefois, que certaines modifications d'ordre secondaire peuvent être apportées sous forme de rectifications d'horaires et de rétablissement de services d'entreprises trop défavorisées;

EST d'AVIS qu'il y a lieu :

- de maintenir les services ferroviaires et routiers dans leur consistance actuelle, sous réserve des rétablissements de service et modification d'horaires ci-après :

- rétablissement d'un aller et retour quotidien PAMPELONNE - ALBI au profit de l'entreprise DELRIEU à PAMPELONNE;

- rétablissement d'un aller et retour quotidien RIEUPEYROUX - CARMAUX - ALBI (au lieu des jours ouvrables seulement) au profit de l'entreprise MAUREL à RIEUPEYROUX (Aveyron);

- départ d'ALBI vers RODEZ à 11 h.50 du service ALBI - RODEZ de l'entreprise DORDOLL à CARMAUX (Tarn) (au lieu de 6 h.20);

.....

- passage à 7 h.45 à LARAQUEVILLE vers RODEZ de la ligne GRAMOND - RODEZ exploitée par l'entreprise CAYSSIALS à GRAMOND (Aveyron).

Délibéré à PARIS, le 7 MAI 1958.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

LANZAC.

NADOT.

ST

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

425
2° S. 2° bis
23 MAI 1958

11

Comité des Contestations

A V I S

2ème Section

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

F.746

Départements du TARN et GARONNE et de l'AVEYRON

Service routier de voyageurs NAJAC-VILLEFRANCHE (Aveyron)

Prolongement jusqu'à LAGUEPIE (Tarn-et-Garonne)

Entreprise SAUZEAU à NAJAC (Aveyron)

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (6ème Bureau, n° 1.259/V) en date du 21 Février 1958, d'un dossier relatif à une requête en date du 20 Novembre 1956 de M. le Maire de LAGUEPIE (Tarn-et-Garonne) tendant à obtenir, au profit de l'entreprise SAUZEAU, à NAJAC (Aveyron) le prolongement du service voyageurs qu'il effectue trois fois par semaine de VILLEFRANCHE de ROUERGUE à NAJAC (Aveyron) par LE GRES,

Sur le rapport de M. DESNUES,

Vu le décret-loi du 12 Novembre 1933 (Annexe A) et le décret du 12 Janvier 1939,

Vu la loi du 5 Juillet 1949 et le décret du 14 Novembre 1949,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département du Tarn-et-Garonne en date du 27 Février 1957,

Vu l'avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département de l'Aveyron en date du 23 Juillet 1957,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que le report à LAGUEPIE (Tarn-et-Garonne) de la tête de ligne du service NAJAC - LE GRES - VILLEFRANCHE de ROUERGUE (Aveyron) effectué trois fois par semaine par l'entreprise SAUZEAU à NAJAC (Aveyron) permettrait la desserte des villages de LEZ et de SAINT MARTIAL jusqu'à présent isolés du centre économique régional et répond ainsi à des besoins réels de transport;

Considérant, au surplus, que l'itinéraire envisagé n'est pas de nature à porter une concurrence sensible à la S.N.C.F.;

EST d'AVIS qu'il y a lieu :

d'autoriser le report à LAGUEPIE (Tarn-et-Garonne) de la tête de ligne du service NAJAC-VILLEFRANCHE de ROUERGUE (Aveyron) assuré trois fois par semaine par l'entreprise SAUZEAU à NAJAC (Aveyron).

Délibéré à PARIS, le 23 MAI 1958,

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

LANZAC.

NADOT.