

Département de *LA CHARENTE.*

**Plan des Services
routiers occasionnels**

M.A.D.
CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

Plans de services
occasionnels

CC. 445/TT. 826^{ter}/2°S. 780^{ter}/2°S. bis 184^{ter}

ARRETE MINISTERIEL adressé à TITRE d'INFORMATION
(Approbation du plan de services occasionnels)
de la CHARENTE.

MINISTERE de l'EQUIPEMENT

SECRETARIAT d'ETAT aux TRANSPORTS

Direction des Transports
Terrestres

Service
des Transports Routiers
et des Transports Urbains

T.R.V. n° 3166 - 3827

Paris, le 11 FEVRIER 1966

A R R Ê T É

Le Secrétaire d'Etat aux Transports,

Sur la proposition du Directeur des Transports Terrestres,

Vu l'article 7 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à
diverses dispositions d'ordre économique et financier ;

Vu le décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 modifié par le décret
n° 60-472 du 20 mai 1960, relatif à la coordination et à l'harmonisation des
transports ferroviaires et routiers ;

Vu l'arrêté ministériel du 23 juin 1960 relatif à l'établissement des
plans de services occasionnels ;

Vu l'arrêté ministériel du 25 juin 1960 instituant une section spéciale
du Comité Technique Départemental des Transports ;

Vu le plan départemental des services occasionnels de la CHARENTE
adopté par la Section Spéciale du Comité Technique des Transports de ce département
au cours de sa séance du 24 novembre 1961 ;

Vu la lettre du Préfet de la CHARENTE en date du 12 septembre 1962 ;

Vu les avis du Conseil Supérieur des Transports en date des 16 juillet
1964 et 3 décembre 1965 ;

A R R Ê T É :

Article 1er. -

Le plan susvisé de services occasionnels de voyageurs du département
de la CHARENTE est approuvé sous réserve des cessions, des prescriptions ou des

.../.

*3 ex à Rév. 0
3 ex à Rév. 80.
le 11/3/66*

locations qui ont pu intervenir depuis la mise à l'enquête dudit plan, ainsi que sous les réserves suivantes :

- Réserves d'ordre général :

1°) La zone de prise en charge PC.3 figurant au chapitre I du document A et destinée aux entreprises extérieures au département de la CHARENTE dont le cas est réservé, est supprimée, étant entendu que celles de ces entreprises qui ont un centre d'exploitation dans le département de la CHARENTE ou y ayant acquis des droits de transports occasionnels doivent bénéficier des mêmes zones de prise en charge que les entreprises du département lui-même.

2°) La clause inscrite au chapitre II du document C concernant la protection des services réguliers est annulée et remplacée par la clause ci-après :

"Les services occasionnels à la place qui sont de nature à concurrencer effectivement des services réguliers ferroviaires ou routiers devront comporter des tarifs d'au moins 10% supérieurs aux tarifs consentis dans des conditions de services analogues par l'une quelconque des entreprises concurrencées".

3°) Le tableau B pourra, s'il y a lieu, être complété par une liste des entreprises ayant leur centre d'exploitation dans les départements voisins de la CHARENTE et dont la zone de prise en charge autorisée pour tout ou partie de leurs véhicules serait étendue à certaines régions de la CHARENTE, lorsque les droits de ces entreprises auront été fixés dans leur département d'origine.

4°) Les véhicules faisant l'objet d'inscriptions figurant aux colonnes 6 et 7 du tableau B (services à la place) sont également autorisés à exécuter des services collectifs au départ de la zone de prise en charge PC.1 et dans les mêmes zones de desserte que celles fixées pour les services à la place.

5°) Les inscriptions relatives aux véhicules autorisés seulement pour l'exécution de services collectifs doivent être complétées par la mention : "néant" dans les colonnes 6 et 7 du tableau B.

- Réserves d'ordre particulier :

6°) Les inscriptions figurant au tableau B sous les n° 18 à 21 et 23 à 26, au nom des entreprises :

- BEGAY, à Léoville (Charente-Maritime)
- JULIEN, à Saintes (Charente-Maritime)
- DIXNEUF et GOUJEAU, à Fontaine-Chalindrey (Charente-Maritime)
- TAILLASSON, à Brizenbourg (Charente-Maritime)
- DONIS Pierre, à Bordeaux (Gironde)
- Sté des Cars RIBERACOIS, à Ribérac (Dordogne)
- CHAMBONNAUD, à St-Junien (Haute-Vienne)
- Régie Départementale d'Aunis et Saintonge, à Saintes (Charente-Maritime)

sont annulées. Le cas de ces huit entreprises est réservé, jusqu'au moment où leurs droits auront été définitivement fixés par les plans des départements où elles possèdent leur centre d'exploitation.

7°) L'inscription figurant au tableau B sous le n° 20 au nom de la Société des Rapides du Poitou est complétée à la colonne 3, par l'indication du centre d'exploitation de cette entreprise dans le département de la CHARENTE, soit : Ruffec.

Article 2. -

Un exemplaire du plan restera annexé au présent arrêté.

Article 3. -

Le Directeur des Transports Terrestres et le Préfet du département de la CHARENTE sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 11 FEVRIER 1966

Pour le Ministre et par délégation
Le Directeur des Transports Terrestres,
Signé : PH. LACARRIERE

ST

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

2° S. 730 bis/2° S.bis 184 bis
3 DECEMBRE 1965

Comité des Contestations

2ème Section
2ème Section bis

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Département de la CHARENTE

PLAN de SERVICES OCCASIONNELS de VOYAGEURS

Examen du document B et des réclamations individuelles

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel R.3 - n° 3.327 V. du 15
Octobre 1962, du projet de plan de services occasionnels de voyageurs du dé-
partement de la CHARENTE, les dispositions générales dudit projet ayant fait
l'objet de l'avis T.T. 326 bis du 16 juillet 1964 de la Commission des Trans-
ports Terrestres,

Sur le rapport de M. MAUGEANT,

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

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

Vu les arrêtés ministériels des 23 juin 1960, 25 juin 1960 et 19 juillet
1961,

Vu les circulaires ministérielles d'application des textes susvisés,

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports (Commission des Transports
Terrestres - document T.T. 704 bis) du 20 mai 1963 et la réponse de M. le Mi-
nistre des Travaux Publics et des Transports (R.3 - n° 3.375.V) du 3 août
1963,

Vu les avis du Comité Technique Départemental des Transports de la
CHARENTE (Section Spéciale) en date des 20 juin 1961 et 24 novembre 1961,

Ensemble les pièces du dossier,

Après en avoir délibéré dans sa séance du 3 décembre 1965;

....

A) En ce qui concerne les entreprises suivantes :

- BEGAY, à Léoville (Charente-Maritime),
- JULIEN, à Saintes (Charente-Maritime),
- DIXIEUF et GOUGEAU, à Fontaine-Chalindrey (Charente-Maritime),
- TAILLASSON, à Brizenbourg (Charente-Maritime),
- DONIS, Pierre, à Bordeaux (Gironde),
- STE des CARS RIBERACOIS, à Ribérac (Dordogne),
- CHAMBERNAUD, à St-Junien (Haute-Vienne),
- REGIE DEPARTEMENTALE d'AUNIS et SAINTONGE, à Saintes (Charente-Maritime),
- MASSIAS, à Pons (Charente-Maritime),
- ARINO, à Bordeaux (Gironde),

Considérant qu'il s'agit d'entreprises dont le centre d'exploitation est extérieur au département de la CHARENTE et que leur inscription au plan ne pourra être autorisée qu'après fixation définitive de leurs droits dans leur département d'origine et après une étude d'ensemble des requêtes de toutes les entreprises intéressées à laquelle devra procéder le Comité Technique Départemental des Transports lorsque les plans des divers départements voisins de la Charente auront été approuvés;

EST d'AVIS qu'il y a lieu d'annuler les inscriptions figurant au tableau B sous les n^{os} 18 à 21 et 23 à 26 au nom des huit premières entreprises indiquées ci-dessus et de réserver le cas des dix entreprises susvisées;

B) En ce qui concerne les entreprises AUBOIN à Segonzac, de MAILLARD à Angoulême et GOUBDON à Soyaux :

Considérant que ces entreprises ont présenté des réclamations ayant pour objet d'obtenir soit l'inscription au plan de véhicules supplémentaires soit l'extension des zones de desserte ou des zones de prise en charge prévues pour certains de leurs véhicules;

Considérant que si la Section Spéciale du Comité Technique Départemental des Transports a été d'avis de prendre en considération une partie de ces réclamations, elle a proposé d'en rejeter le surplus; que les justifications présentées sont insuffisantes pour aller au-delà des propositions d'inscription arrêtées à l'échelon local;

EST d'AVIS qu'il y a lieu d'approuver les inscriptions proposées par la Section Spéciale du Comité Technique Départemental des Transports au nom des trois entreprises susvisées et de rejeter le surplus des réclamations de ces entreprises;

C) En ce qui concerne M. ROUDY, à Montbron :

Considérant que le requérant ne figurant pas au projet de document B mis à l'enquête a sollicité son inscription au plan pour un autocar en services collectifs (M.D.);

Considérant que M. ROUDY n'a exercé pendant la période de référence aucune activité susceptible de justifier l'inscription demandée et que c'est par suite à bon droit que la Section Spéciale du Comité Technique Départemental des Transports a émis un avis défavorable au sujet de cette inscription;

EST d'AVIS qu'il y a lieu de rejeter la requête de M. ROUDY;

D) En ce qui concerne le document B en général :

EST d'AVIS qu'il y a lieu d'approuver ce document, compte tenu des modifications résultant des propositions qui précèdent, et étant entendu :

1°) que les véhicules faisant l'objet d'inscriptions figurant aux colonnes 6 et 7 du tableau (services à la place) sont également autorisés à exécuter des services collectifs au départ de la zone de prise en charge PC.1 et dans les mêmes zones de desserte que celles fixées pour les services à la place;

2°) que les inscriptions relatives aux véhicules autorisés seulement pour l'exécution de services collectifs doivent être complétées par la mention : " néant " dans les colonnes 6 et 7 du tableau;

3°) que l'inscription figurant sous le n° 20 au nom de la Société des Rapides du Poitou doit être complétée par l'indication du centre d'exploitation de cette entreprise dans le département de la CHARENTE;

4°) que sont réservées les demandes éventuelles d'entreprises dont les centres d'exploitation sont situés dans les départements voisins jusqu'à établissement des plans de transports de ces départements.

Délibéré à PARIS, le 3 DECEMBRE 1965,

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

E. FALLER,

P. FILOCHE.

ST

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

T.T. 826 bis
16 JUILLET 1964

Commission des Transports
Terrestres

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Département de la CHARENTE

Plan de services occasionnels

Le Conseil Supérieur des Transports (Commission des Transports Terrestres),

Saisi, pour avis, par le Ministre des Travaux Publics et des Transports du projet de plan de services occasionnels de transports de voyageurs pour le département de la CHARENTE,

Sur le rapport de M. MAUGEANT,

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

Vu la loi du 5 Juillet 1949, le décret du 14 Novembre 1949 et les décrets du 20 Mai 1960 en particulier le décret n° 60-472,

Vu les arrêtés ministériels des 23 Juin 1960, 13 Octobre 1960, 27 Mai 1961, 25 Juin 1960 et 12 Juillet 1962,

Vu la loi n° 56-277 du 20 Mars 1956 relative à la location-gérance des fonds de commerce et des établissements artisanaux,

Vu le décret n° 56-612 du 20 Juin 1956 portant application aux entreprises de transports publics et de location de véhicules industriels, des dispositions de la loi du 20 Mars 1956 précitée,

Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports (Commission des Transports Terrestres) (document T.T. 704 bis) du 20 Mai 1963 transmis à M. le Ministre des Travaux Publics le 28 Mai 1963 et la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports R.S. n° 3.875/V du 3 Août 1963,

Ensemble les pièces du dossier,

Après en avoir délibéré dans sa séance du 16 Juillet 1964,

.....

EST d'AVIS :

1°) que les documents A et C du plan des services occasionnels de voyageurs du département de la CHARENTE peuvent être approuvés sous réserve :

- a) en ce qui concerne le document A : de supprimer des zones de prise en charge la zone PC.3 destinée aux entreprises extérieures au département de la CHARENTE dont le cas est réservé, étant entendu que celles de ces entreprises qui ont un centre d'exploitation dans le département de la CHARENTE ou ayant acquis des droits de transports occasionnels doivent bénéficier des mêmes zones de prise en charge que les entreprises du département lui-même;
- b) en ce qui concerne le document C : que la clause relative à la protection des services réguliers sera remplacée par le texte ci-après, conforme à l'avis T.T. 704 bis susvisé :

" Les services occasionnels à la place de nature à concurrencer effectivement des services réguliers ferroviaires ou routiers devront comporter :

" a) des tarifs d'au moins 10% supérieurs aux tarifs consentis dans des conditions de services analogues par l'une quelconque des entreprises concurrencées;

" b) des horaires n'ayant pas pour effet de priver l'exploitant du service régulier de l'utilisation normale des moyens de transport qui lui appartiennent et qui sont nécessaires à l'exploitation dudit service ";

2°) qu'il y a lieu de transmettre le dossier, avec le présent avis, au Comité des Contestations pour examen du document B.

Fait à PARIS, le 16 JUILLET 1964,

LE VICE-PRESIDENT,

J. LAPEBIE.

LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT,

ST. DELVALLEE.

W/RL

Ponts & Chaussées

ANGOULEME, le 5 septembre 1962

Département de la Charente

M. MICAUD
Ingénieur en Chef

Plan des Services Occasionnels de
Transport de Voyageurs

Circulaires n° 50 du 28 juin 1960
57 du 27 mai 1961
49 du 12 juil. 1962

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

1ère Partie.- Conditions générales de fonctionnement des Services Occa-
sionnels.-

La majorité des transports occasionnels intéressent des groupes, principalement les écoles et les associations sportives, puis d'autres groupements à objectifs divers, culturels ou professionnels (instituteurs, personnel d'usines ...).

Toutefois, les services à la place se développent depuis quelques années sous la forme de voyages organisés ayant généralement pour but, hors de France, l'Espagne, le Portugal ou l'Italie.

Pour les deux catégories de services, collectifs et à la place, les excursions en territoire français ont pour destinations les plus habituelles les côtes Ouest et Sud-Ouest (Ré, Oléron, Royan et environs, Arcachon, la Côte Basque); des centres d'attraction régionaux comme Lascaux et les Eyzies, plusieurs barrages, le gouffre de Padirac, Rocamadour; Lourdes et les Pyrénées (cirque de Gavarnie); les châteaux de la Loire.

Dans la zone de "grande distance", les régions les plus fréquentées sont la Côte d'Azur et certains sites vers l'intérieur telles les Gorges du Verdon;

Marseille, Lyon, le lac d'Annecy et la Savoie;

La Bretagne, Dinard, le Mont St-Michel;

Versailles et Paris.

.../

La répartition par saison du kilométrage des services occasionnels a été, en 1961, de :

- 65 % pour l'été (juin, juillet, août)
- 16 % pour avril-mai
- 19 % pour le reste de l'année.

Les deux tiers du kilométrage sont parcourus par les deux plus importants transporteurs de Charente : la Citram (réseau Charentais) et la Sté ROBIN Frères (transports urbains et suburbains d'Angoulême), figurant au document B sous les n° 3 et 14.

Telles sont les observations générales que nous avons l'honneur de présenter à M. le Ministre et à M. le Préfet pour répondre à la circulaire n° 49 du 12 juillet 1962 et constituer une introduction au 2ème rapport, qui commentera le projet de plan des services occasionnels.

L'Ingénieur en Chef,

H. MICAUD.

ANGOULEME, le 5 septembre 1962

Département de la Charente

M. MICAUD
Ingénieur en Chef

Plan des Services Occasionnels de
Transport de Voyageurs

Circulaires n° 50 du 28 juin 1960
57 du 27 mai 1961
49 du 12 juillet 1962

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF

2ème partie. - Commentaire du projet de plan soumis à l'approbation de M.
le Ministre.

I.- Travaux préparatoires. - Projets de documents A, B, C.

Ces travaux ont été effectués en collaboration par le Service des Transports et le Secrétaire du Comité Technique qui ont utilisé notamment les études déjà faites en 1957 pour l'élaboration du premier projet de plan des Services Occasionnels (adressé à l'Administration Centrale en 1958 mais non approuvé).

Les entreprises étaient alors les mêmes qu'aujourd'hui, sous réserve de la cession à M. COMBAUD Robert des droits de M. CHIRON et de ceux de MM. ALLARY & PINEAU à la CITRAM.

Le relevé des autorisations accordées a été effectué pour les années 1956 à 1960; il figure au dossier ci-joint (avec celui de 1961 qui a été fait depuis la circulaire du 12 juillet dernier).

Une liste provisoire des entreprises susceptibles d'être inscrites, et de leurs droits, a été dressée en fonction des études antérieures à 1958 et de l'activité des intéressés depuis cette époque.

Ces documents ont été communiqués à la Section Spéciale du C.T.D. lors de sa première séance, le 20 juin 1961.

Les documents A et C ont été établis au cours de cette séance.

.../

II.- Etude des dispositions proposées.

Plan : Cette étude sera divisée en autant de paragraphes que de questions posées soit :

- Justifications retenues pour l'inscription au projet de plan et la fixation du nombre des véhicules.
- Etude des zones de prise en charge et de desserte.
- Etude des dispositions spéciales.
- Cas particulier des entreprises hors Charente.

Chacun de ces paragraphes contiendra, outre les dispositions elles-mêmes, leurs motifs, les modifications demandées par les intéressés et les objections formulées.

1°- Justifications retenues

a) Dispositions proposées -

Les entreprises ont été inscrites sur la liste provisoire en considération du nombre et de la destination des voyages relevés pendant les cinq années de référence 1956-1960.

La question s'est posée de savoir dans quelle mesure il convenait de tenir compte de l'expansion importante mais récente des services occasionnels constatée dans certaines entreprises. Il a été estimé que l'application stricte du critère des cinq années ne serait pas exacte dans ce cas et que les droits de ces entreprises devraient être proposés en tenant compte également des éléments de l'activité réelle actuelle, comme le nombre total de véhicules.

En ce qui concerne l'ancienneté des droits, toutes les entreprises de Charente (n° 1 à 17) ont un ou plusieurs véhicules inscrits au titre de l'article 1er de l'arrêté du 23 juin 1960 comme exploitant des services occasionnels antérieurement au 1er septembre 1939 (alinéa 3 de l'article 5 du décret du 14 novembre 1949).

Le cas particulier des entreprises ayant leur siège et leurs droits dans l'un des départements limitrophes ou voisins est étudié à part, au § 4°.

b) Modifications demandées

Neuf entreprises de Charente ont demandé des augmentations de droits variables, consistant dans une extension des zones prévues ou l'adjonction d'un seul véhicule (deux pour l'entreprise de Maillard, n° 8).

Les demandes de véhicule supplémentaire n'ont pas été retenues, sauf un accordé à l'entreprise sus-visée, en raison du développement récent mais assez important de son activité d'excursions, et un à M. BACHELIER.

c) Objections rencontrées

En ce qui concerne les entreprises résidant ou inscrites en Charente, le Représentant de la S.N.C.F. a émis une opposition à l'inscription de MM. Désaphy et Lotte, en moyenne distance, Houdayer en grande distance et Voisin dans les deux zones, comme n'ayant pas effectué au moins douze voyages par an.

La Section Spéciale n'a pas cru devoir retenir cette objection, non plus que le principe d'un nombre minimum de voyages.

Nous reconnaitrons toutefois qu'au moins en ce qui concerne M. Lotte, l'inscription est plus une "prime à l'ancienneté" que la sanction d'une activité régulière.

2°- Zones de prise en charge et de desserte -

a) Dispositions proposées.- Nature et motifs.

Le document A, établi en séance du 20 juin 1961, prévoit les zones suivantes :

1) Zones de prise en charge.-

- P C 1, zone affectée aux services collectifs : tout le territoire du département.

Nous approuvons ce choix qui correspond à l'utilité d'une concurrence entre les transporteurs et aux nécessités pratiques de prises en charges dispersées dans le département.

- P C 2, zone affectée aux services à la place : le canton du centre d'exploitation et les cantons traversés par les lignes régulières.

Cette dispositions est également acceptable mais a dû néanmoins recevoir certaines dérogations, qui vont être explicitées.

- P C 3, zone affectée aux entreprises des départements voisins et constituée par le ou les cantons limitrophes du département du siège, en fonction de l'activité de ces entreprises à partir de la Charente. Par dérogation, sur dix entreprises hors Charente, deux ont reçu la zone P C 1, les autres recevant simplement le canton limitrophe sauf deux ayant une zone PC 3 à deux cantons.

La distinction entre les activités de service à la place et celles de services collectifs a paru assez nette en Charente et n'a pas donné lieu à de longues discussions. En outre, presque toutes les entreprises ont reçu au moins un véhicule en service à la place, sauf celles n° 9, 12, 16 (et les non-charentaises).

Les motifs qui ont conduit à prévoir le département comme zone de prise en charge de deux véhicules de la Cie des "Economiques" (n° 4) et de trois véhicules de la Sté ROBIN Frères (n° 14) affectés aux services à la place sont, pour la première le fait que son réseau couvre la plus grande partie des cantons du département, et, pour le seconde, le double fait qu'il s'agit d'une entreprise de transports urbains intéressant seulement les deux cantons d'Angoulême, et que l'importance des voyages effectués justifie un certain souci de prendre la clientèle dans les localités, assez dispersées, où elle réside.

2) Zones de desserte -

Les zones proposées lors de la séance du 20 juin 1961 sont le territoire métropolitain entier pour la grande distance, et pour la moyenne distance les départements suivants : Charente, départements limitrophes, Loire-Atlantique, Maine & Loire, Indre & Loire, Loir & Cher, Vendée, Corrèze, Creuse, Puy de Dôme, Cantal, Gironde, Lot, Lot & Garonne, Landes, Gers, Basses-Pyrénées, Hautes Pyrénées.

Ces départements se trouvent dans une zone circulaire de 250 km de rayon ayant pour centre Angoulême, sauf les deux départements pyrénéens et une partie de la Loire-Atlantique et du Cantal. Ces quatre derniers ont été néanmoins retenus parce que plusieurs entreprises y effectuaient des voyages en une seule journée.

Nous estimons normal que la zone ainsi définie soit beaucoup plus étendue que celles du projet de 1957, étant donné l'allongement du rayon d'action des autocars.

Il est exact que certains voyages sont accomplis en une seule journée d'Angoulême vers le pays Basque ou Lourdes et vers les Châteaux de la Loire.

En revanche, certains départements se trouvant en deçà du cercle de 250 km, comme l'Indre notamment, n'ont pas été compris dans la zone de Moyenne Distance parce que des voyages y étaient rarement effectués.

Les motifs du choix de la France entière comme zone de Grande Distance sont à notre avis plus discutables, en ce qui concerne les régions situées au Nord et Nord-Est de Paris, vers lesquelles on doit convenir que les voyages occasionnels sont rares.

.../

b) Modifications et objections intervenues -

1) Les modifications demandées par les entreprises en ce qui concerne les extensions de zones (de prise en charge le plus souvent) sont indiquées au procès-verbal de la 2ème séance de la Section Spéciale (24-11-61), ainsi que les suites données à ces demandes.

Des cantons de prise en charge supplémentaires ont été proposés pour certaines entreprises, compte tenu de l'activité réelle de ces dernières dans des cantons voisins de ceux traversés par leurs lignes régulières.

2) Les objections ont été formulées par la S.N.C.F., seulement pour les zones de desserte en général et deux cas particuliers de zone de prise en charge.

- Pour les voyages à destination du Nord et du Nord-Est, nous sommes en principe d'accord avec la S.N.C.F.

- La relation Angoulême-Paris est comprise géographiquement dans la zone de grande distance, mais elle est peu pratiquée en fait par les entreprises de Charente.

- La réduction à 200 km du rayon de la zone de moyenne distance ne nous paraît pas justifiée (puisqu'en fait les entreprises vont plus loin, aller et retour, en une seule journée) non plus que le motif donné pour exclure de cette zone les départements du Cantal, du Gers, des Hautes-Pyrénées et du Puy de Dôme. En effet, les lignes régulières, ferroviaires ou routières, ne répondent pas au même but que les services occasionnels qui permettent notamment la visite directe et sur place même des lieux d'excursion, par exemple les pèlerinages et les curiosités régionales, cités au début du présent rapport.

Enfin la S.N.C.F. s'est élevée contre l'attribution aux entreprises ROBIN Frères et Chemins de Fer Economiques d'une zone de prise en charge départementale (P.C.1) pour des services effectués à la place.

Nous considérons bien entendu ces dérogations extensives comme exceptionnelles, mais nous estimons qu'elles étaient en l'espèce justifiées par les motifs indiqués plus haut (2°, a), 1).

3) Dispositions particulières

Seul le § II du document C a donné lieu à un projet de disposition particulière : la majoration de 10 % par rapport au prix des lignes régulières sur les relations ou le service occasionnel est en parallèle avec ces dernières.

Cette disposition n'est prévue que pour les services à la place. Son extension aux services collectifs, demandée par le Représentant de la S.N.C.F. nous semble pratiquement inapplicable et va

d'ailleurs à l'encontre de l'observation formulée sur ce point dans la circulaire n° 57 du 27 mai 1961.

4) Cas particulier des entreprises hors Charente -

a) Le projet de document B ne comprenait que cinq de ces entreprises, n° 17 à 21, ayant toutes un seul véhicule avec zone de prise en charge dans le canton limitrophe et zone de desserte en moyenne distance. Une exception a été faite en faveur de M. LAVERRET qui peut d'ailleurs être considéré comme un transporteur de Charente, sa ligne régulière la traversant sur 40 km et son activité étant plus axée sur le département que celle des autres entreprises. En conséquence, une zone de prise en charge P.C.1 lui a été attribuée.

Les modifications demandées seront indiquées en suivant le plan du procès-verbal de la 2ème séance, mais il convient de souligner auparavant l'observation générale mentionnée en page 11 du dit procès-verbal. En effet, les véhicules attribués aux entreprises ayant leur centre et leurs lignes régulières hors Charente ne sont pas à inscrire au plan de la Charente en sus de ceux figurant ou à inscrire au plan du département principal; chaque véhicule est inscrit essentiellement dans ce dernier département et reçoit ensuite accessoirement une inscription annexe en Charente. Il suit de là que cette dernière inscription ne pourra être définitive qu'après réception de tous les éléments nécessaires concernant la situation des entreprises en cause (n° 18 à 26) vis à vis de leur département d'origine.

C'est d'ailleurs en partie cette observation générale qui a permis d'inscrire sur le document B les entreprises n° 23 à 26 qui n'avaient pas été retenues en lère séance de la Section Spéciale.

b) Les demandes d'extension de zone P.C. ou de cars supplémentaires formulées par les entreprises déjà inscrites au projet soumis à l'enquête n'ont pas été retenues.

Les entreprises 22 à 26 non retenues à ce projet ont été inscrites sur le document définitif dans les conditions suivantes :

La Société des Rapides du Poitou avait été écartée tout d'abord en raison du fait qu'elle avait récemment abandonné une ligne régulière en Charente, après l'avoir d'ailleurs exploitée à perte pendant des années.

Les entreprises DONIS, Cars Ribéracois et CHAMBONNAUD, ont été inscrites, provisoirement, au titre de l'extension au canton limitrophe de Charente des droits détenus dans le département voisin, sous réserve de confirmation de ces droits.

La Régie départementale d'Aunis et Saintonge, qui ne s'était pas manifestée avant la période de la mise à l'enquête, a été également inscrite pour un véhicule, sous la même réserve.

Les trois autres entreprises ayant demandé leur inscription pendant cette période n'ont pas été retenues, leur activité à partir de la Charente étant quasi-nulle.

c) Une réclamation a été formulée : celle de la S.N.C.F. à l'encontre de l'inscription des entreprises LAVERRET et DIXNEUF & GOUJEAU.

Ces dernières n'ont évidemment pas un nombre important de voyages à faire valoir, mais leur activité constitue néanmoins un appoint pour la région où elles se trouvent et nous estimons qu'elles peuvent être retenues au projet de plan.

Tels sont les commentaires que nous avons l'honneur de présenter à M. le Ministre et à M. le Préfet pour répondre aux diverses instructions de l'Administration Centrale et notamment au § E de la circulaire n° 49 du 12 juillet 1962.

L'Ingénieur en Chef,

H. MICAUD.

PLAN DE TRANSPORT DES CHARENTES

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1	15.4.1938	Note sur le plan	1
2	-	Observations SNCF	4
3	12.7.1938	Fermeture partielle de la ligne Sarlat - Souillac	1
4	04.5.1939	Avis du CST relatif au plan	1
5	07.7.1939	Avis du CST relatif au plan	2
6	19.11.1942	Décision ministérielle	2
7	13.7.1943	Observations SNCF sur le plan réduit	5
8	15.11.1943	Approbation ministérielle	5
9	04.8.1944	Note relative à la ligne Châteauneuf-s/Charente - Saint-Mariens	3
10	16.4.1947	Reprise illégale par CITRAM de la ligne Angoulême - La Rochelle	1
11	24.3.1950	Ligne Angoulême - Limoges	2
12	19.9.1952/2010.1952	Projet de plan de transports de la Charente	9

543.118

S. N. C. F.

DIRECTION COMMERCIALE

4^{ème} Division

SECTION _____

DOSSIER N° _____

SOUS-DOSSIER N° _____

Charente**I**

NUMÉROS	DATES	ANALYSE DES PIÈCES	
1	10 - 9 - 1941	Demande de circulation le dimanche du s ^{ce} Roumazières - Confolens.	
2	9 - 1941	Plan de transport Dodier	
3	7 - 11 - 1941	Arrêté approuvé du 15-10-1941. Dodier	
4	12 - 11 - 1941	Difficultés éprouvées par les habitants de St-Martin-Viviers pour se rendre à Angoulême	Pilon
5	14 - 10 - 1942	Propositions ICPC pour le nouveau plan	
6	19 - 11 - 1942	Décision ministérielle pour réductions services routiers. Film	
7	12 - 1 - 1943	Proposition de voitures à voyageurs aux trains de march. entre Roumazières et L'Isle-Jourdain	Pilon
8	13 - 7 - 1943	Plan réduit et modificatif. Film	
9	15 - 11 - 1943	Approbation ministérielle du nouveau plan. Film	
10	13 - 1 - 1944	Demande d'ajout de voitures à voy. aux trains de march. entre Roumazières et Cognac	Pilon
11	28 - 3 - 1944	Propositions ICPC pour modifications à apporter au plan réduit. Pilon	
12	17 - 4 - 1944	Demande d'autorails entre Ruelle et Angoulême (réclamation) Pilon	
13	4 - 8 - 1944	5° ——— Chateaufort et St-Maurice. Film	
14	21 - 12 - 1944	Retablissement de trains entre Angoulême et Ribérac demandé par le conseil mun. de St-Sulpice. Pilon	
15	13 - 3 - 1947	Desserte de la ligne Chateaufort - St-Maurice (réclamation) Pilon	
16	16 - 4 - 1947	Reprise du service Angoulême - La Rochelle (CITRAM) Film	
17	6 - 8 - 1948	Modification éventuelle de l'itinéraire du St-Ruffec - Champagnac - Monton.	
18	8 - 8 - 1949	Desserte de la ligne Ruffec - Roumazières (réclamation) Pilon	
19	12 - 7 - 1950	Desserte de la ligne Angoulême - Livrages (voir H ^{te} Vicence n ^o 13) Film	
20	29 - 8 - 1952	Etude du projet de plan de transport de voyageurs de la Charente Film	
21	5 - 3 - 1958	Nouvel accord pour les s ^{cs} affilés Angoulême - Monton et Monton - Eliviers Pilon	
22	9 - 1 - 1961	Proposition au Ministre de création provisoire d'un s ^{ce} affilé entre Angoulême (Travanc) et St-Amant-de-Boixe Pilon	

543.118

309

S. N. C. F.
SERVICE COMMERCIAL
4^e Division

SECTION

DOSSIER N°

SOUS-DOSSIER N°

Plan de transport

Charente

Nos	DATES	ANALYSE DES PIÈCES
1	15 4 38	Note sur le plan <i>Film</i>
2	14 4 38	Lettre de la Région SO - service de remplacement Ruffec - Roumazières - mécontente et l'attribution des <i>Film</i>
3	19 5 38	Note à Région SO réclamant rapport de présentation du plan
4		Plan de transport rapport de M. Victor et avis du CC <i>Dossier</i>
5	7 38	Observations sur le plan <i>Film</i>
6	7 38	Approbation du plan le 7/7 par le C. Sup: <i>Film</i> (Sealot - Souillac)
7	7 38	Service de remplacement Ruffec à Roumazières et Confolens à l'Isle Jourdain <i>Film</i>
8	2 9 38	Fermeture Blateauville - St-Martin au 1/9 - Modif. à la nomenclature des gares <i>Film</i>
9	27 8 38	Arrêté ministériel du 19 Août 1938 approuvant le plan <i>Dossier</i>
10	30 9 38	Rapport Protestation du préfet Charente contre fermeture le 2/10 de Mont-Ruffec <i>Film</i>
11	9 12 38	Amélioration des relations Confolens avec Limoges et Angoulême
12	25 1 39	Réclamation d'allée générale présentée par M. Sabaud-Lauze député <i>Film</i>
13	15 5 39	St Ruffec - Roumazières déliné des billets AR à partir du 15/5
14	13 5 39	Rapport de M. Victor et avis du CC concernant interruption lay-out
15	23 6 39	Suppression du service lay-out entre Limoges et Angoulême <i>Film</i>
16	4 7 39	Arrêté ministériel du 12/7-39 modifiant le plan de transport <i>Dossier</i>
17	22 - 8 39	Allongement d'itinéraire Ruffec Roumazières par suite rectification routes entre Verteuil et Nantais <i>Film</i>
18	27 - 8 39	Arrêté ministériel du 10. Oct 1939 modifiant celui du 19. 8. 39 <i>Dossier</i>
19	12 39	Frequenter les trains de Roumazières - Confolens

