Plan de Transport du Département de LA CÔTE D'OR.

les plans, cartes et Arrêtés approbatifs sont conservés au Dossier

PLAN DE TRANSPORT DE LA COTE D'OR

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1	03.11.1938	avis du CST relatif au plan	2
2	05.05.1941	lignes SNCF fermées totalement ou partiellement	4
3	27.06.1950/ 13.07.1950	ligne Dijon- Chalon S/Saóne	3
4	17.09.1952/ 24.07.1956	lignes Avallon - les Laumes Epinac - Les Laumes	6
5	11.03.1954/ 26.03.1955	ligne Langres - Poinson Beneuvre	5
6	21.01.1957/ 29.01.1957	ligne Auxonne - Gray	3
7	03.08.1959/ 02.10.1959	Section de ligne Dijon - Nuits S/ Ravières	3
8	24.11.1960/ 20.10.1972	prise en gérance par la Sté des transports citroën de l'ensemble des services de sa filiale : Les courriers de la Côte d'Or.	12
9	05.04.1965	ligne Dijen - Ivry Cussy	3
0	20.06.1966/ 04.07.1966	demande de la Sté Vallourec tendant à la délivrance d'abonnements hebdomadaires de travail valables sur un seul trajet en faveur de son personnel.	3

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSFORTS

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

C.S. Nº1.028

AVIS

Departement de la COTE D'OR

Flan 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 les 6 Juillet, 5 Août et 12 Septembre 1938 du plan d'organisation des transports des voyageurs de la COTE D'OR transmis par le Préfet le 4 Juillet 1938;

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

Après en avoir delibére,

EST D'AVIS UNABINEMENT :

- qu'il y a lieu pour M. le Ministre des Travaux Publics, conformément à l'article 5 du décret-loi du 31 Août 1937, d'approuver le plan de coordination des transports de voyageurs du département de la COTZ D'OR tel qu'il a été présenté, sous les réserves suivantes :
 - 1°- le suppression du service Dijon Chaumont de la societe des Transports Citroën et l'organisation des services de remplacement sur la lighe Châtillo" - Chaumont sont subordonnées au résultat de l'examen à faire par la societe mationale des Chemins de l'er français et la societe Citroën sous l'égide des Comités Techniques Départementaux de la Haute-Marne et de la Côte d'Or de la solution suivante :
 - a) "maintiem limité au nombre d'allers et retours strictement "nécessaires du service Citroën entre Dijon et Chaumont, et "accord de tarifs avec la société Nationale des Chemins de fer "français;

- "b) "reduction supplementaire des trains de voyageurs entre "Chaumont et langres;
- "c) "versement par les entreprises routières desservant Langres"Ville au profit du chemin de fer à gremaillère de Langres,
 "d'une surtaxe à déterminer pour les voysgeurs en provenance
 "ou à destination de Langres-Ville;
- "d) "attribution à la Société des Transports CITROEN du service "de remplacement de trains Châtillon-Chaumont.

"Il y a întérêt à fermer au service des voyageurs la ligne "d'intérêt général de Châtillon-Chaumont, le service de rem"placement étant assuré par la Société des Transports
"CITACEN, comme il est indique ci-dessus".

L'examen prevu au 3 ler ci-dessus devra porter également sur les services des entreprises intéressées par la solution préconisée, notamment ceux des entreprises SPAHS et S.C.T.B.

- 2°- Les Ceux trains maintenus su plan entre Dijon et Gissey (ligne Dijon Epinon les dimanches et fêtes) seront supprimes si l'organisation du service routier de remplacement de trains sur cette ligne parmet de faire face à ces pointes de trafic.
- 3°- Les services S.T.M.J. (Société des Transports des konts-Jura)
 Besançon-Pontailler seront mis en correspondence à Pontailler
 avec les services A.M.C.O. (Autobus et Messagerics de la Côte-d'Or)
 Fontailler-Dijon.

Il doit être entendu que le service de remplacement de trains saint-Jean-de-Losne - Auxonne - Oray indique au plan comme contre-partie de la suppression du service rontailler-Dijon devra entrer en ligne de compte dans le bilan general des compensations à établir entre la 5.T.m.d. et la 5.M.C.r. pour l'ensemble des départements où la 5.T.m.d. est interessee. Si ce bilan ne laissait à la 5.T.m.d. qu'un credit insuffisant pour compenser la suppression de son service rontailler-Dijon, c'est au Département qu'il appartiendrait de procurer à cette société les compensations complementaires.

4°- La J.A.C.F. restera libre d'appliquer sux services de rempisce ent, soit les dispositions de l'article 17 du decret du 23 Février 1936, soit les dispositions de l'article 7 du decret du 21 soût 1937.

sous les réserves indiquées au procès-verbal dont extrait ci-joint.

Transmis par le Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports, Paris, le 3 Novembre 1938.

"e Président du Comité de Coordination des Transports par fer et par route,

Le :

signe : D. BOUTET.

Reçu le :

Fr. le Ministre des Travaux publics :



- 6 MAI 1953 (43 122 R 8477

nº E.1725/1700.23 C

Coordination voyageurs -:-

Plans de transports de la COTE d'OR.

-:-

2 pièces

R. le Directeur du Service Commercial. S. N. C.F SERVICE COMMERCIAL 6 MAI 1941

PARIS, le

J'ai I'honneur de vous adresser, ci-joint, copie du procès-verbal de la séance tenue par le Comité Restreint de la Côte d'Or le 14 mars 1941 et le projet de plan de transports minimum établi par ce Comité.

Je joins également à la présente, une carte des services routiers repris à ce plan et qui assurent des relations communes avec le fer.

Les renseignements concernant le département de la Côte d'Or que vous m'avez demandés par votre note nº 543.190 R du 28 février 1941, sont

I - Lignes de la S.N.C.F. fermées totalement ou partiellement :

a) Liste des lignes régulièrement fermées en application de la coordination et situation actuelle de la desserte de ces lignes.-

Maison Dieu - Pouillenay : Ligne fermée totalement au service des voyageurs le 6 février 1939, desservie par :

- 1 navette d'autobus, assurée tous les jours de la semaine, sur le parcours Avallon-Semur, par la Société des Transports CITROEN;

- 1 navette Semur - Les Laumes via Massingy, assurée par la Société CITROFN les mercredi et jeudi,

- 1 navette Semur - Les Laumes via Marigny le Cahouet, assuré par la S.G.T.D. les lundi , mercredi et vendredi.

Les Laumes - Epinac les Mines :

Ligne fermée totalement au service des voyageurs le 6 février 1939, desservie par :

- 1 navette de trains M.V. qui a lieu une fois per semaine et ne transporte des voyageurs que dans le sens Les Laumes - Epinac, - 1 navette bi-hebdomadaire du service CITRORN : Epinac - Les Laumes.

X Dijon - Epinac :

Ligne fermée totalement au service des voyageurs le 6 février 1939, desservie actuellement par :

- 1 navette de trains M.V. ayant lieu 2 fois par semaine,

- 1 navette d'autobus, sauf les mercredi, et dimanche, du service Dijon -Bligny de M. PESCI.

St Jean de Losne - Auxonne - Gray : Ligne fermée totalement au service des voyageurs le ler juillet 1936, desservie par une navette quotidienne de trains M.V..

Beaune - St Loup de la Salle :
Ligne fermée totalement au service des voyageurs le ler juillet
1938, desservie actuellement par l navette d'autobus le samedi, assurée
par la Régie des fransports de Saône-et-Loire.

Dijon - Chalon sur Saône:
Ligne fermée partiellement au trafic voyageurs le 6 février 1939,
desservie par 2 navettes de trains omnibus de voyageurs et par les services des entreprises CITROEN et ROBLIN, répartis de la façon suivante:
Services CITROEN:

- 2 navettes quotidiennes : Dijon-Chalon,

- 1 navette : Dijon - Beaune - Autun. Service ROBLIN :

- 2 navettes quotidiennes : Dijon-Chalon,

- 1 navette : Dijon - Beaune.

Ligne fermée partiellement au trafic voyageurs le ler juillet 1958, desservie par l'navette de trains camibus et l'navette de trains M.V..

Laroche - Les Laumes:
Ligne fermée partiellement au trafic voyageurs le 9 janvier 1939.
Actuellement, 2 navettes de trains omnibus de voyageurs desservent la section Les Laumes - Nuits sous Ravières et une navette seulement, la section Nuits sous Ravières - Laroche.

Chagny - Allerey - Seurre:
Ligne fermée totalement au service des voyageurs le ler juillet
1950, desservie actuellement par trains M.V. (1 navette quotidienne).
Entre St Loup et Allerey circule une navette d'autobus, le samedi, assurée par la Régie des Transports de Saône-et-Loire.

Chalon - Allerey:

Ligne fermée partiellement au service des voyageurs le ler juillet 1958, desservie par l'navette de trains M.V. et par le service Chalon - Allerey de la Régie des Transports de Saône-at-Loire. 2 navettes les lundi, mercredi, vendredi et l'navette le samedi.

b) Liste des lignes fermées d'office et situation actuelle de la desserte de ces lignes.

Avallon - Autun:
Les trains de voyageurs ont été supprimés sur cette ligne le 6
octobre 1940, elle est desservie actuellement par l'avette d'autobus
assurée par la Société CITROEN et 1 navette de trains M.V.. A partir
du 5 mai 1941, une 2ème navette d'autobus sera mise en marche et les
trains M.V. qui circulent sur la ligne seront supprimés.

Du 14 juin au 14 septembre, une navette de trains omnibus de voyageurs sera rétablie en raison de l'importance du trafic pendant la période d'été.

Etang - Santenay les Bains par Epinac: Sur cette ligne les trains de voyageurs ont été supprimés le 6 octobre 1940; elle est desservie actuellement par :

- l navette Etang - Chagny et 1 navette Etang-Autun de trains M.V., - l navette d'autobus Etang - Chalon, assurée par la Régie des Transports de Saône-et-Loire et l A.R. Etang-Autun.

A partir du 5 mai, un train de voyageurs omnibus remplacera le train M.V. entre Autun et Chagny.

II - Plan minimum. -

a) Observations de la Région sur les conditions d'exploitation des ligmes visées au 1° ci-dessus et en particulier sur les services de remplacement :

Les Laumes - Semur :

Le plan minimum prévoit que ce service sera assuré par l navette hebdomedaire alors qu'il fonctionne actuellement 2 navettes par semaine. Le plan est à rectifier pour tenir compte de la circulation de cette 2ème navette.

Les Laumes - Epinac : Le plan minimum autorise 5 A.R. par semaine. Lorsque cette consistance sera appliquée, le train M.V. pourra être supprimé.

<u>Dijon - Bligny - Epinac</u>:
Actuellement, le service routier est limité à 1 A.R. 5 fois par semaine Dijon - Bligny.

Pour supprimer les trains M.V. sur cette ligne, nous demandons la création d'une navette Dijon-Epinac les mercredi et dimanche.

Cette extension de consistance ne doit être d'ailleurs qu'une première étape, il conviendrait que, le plus tôt possible, la fréquence du plan maximum soit atteinte, sous réserve des observations que nous ferons plus loin aux dispositions de ce plan.

Auxonne - St Jean de Losne - Gray :

C'est vraisemblablement par erreur que l'on a indiqué au plan
minimum aucune consistance pour le service Auxonne - St Jean de Losne.
Nous demandons que l'on inscrive l navette St Jean de Losne - Auxonne Gray à ce plan ce qui permettra de supprimer le train M.V.. La deuxième
navette qui figure au plan maximum serait à classer au premier rang de
la liste de priorité.

Chalon - Chagny - Epinac - Autum :

Le plan indique seulement Chalon - Autum. Il y a lieu d'ajouter
la section Autum - Etang desservie par 2 navettes d'autobus.

b) Observations sur les services routiers repris au plan minimum, autres que les services de remplacement de trains.-

Certains services routiers ont été maintenus au plan minimum malgré leur parallélisme avec le fer; ce sont :

Recey-sur-Ource - Is sur Tille - Dijon et Chanceaux - Is sur Tille - Dijon assurés par la S.G.T.D. à raison de l navette quotidienne en semaine.

Ces deux lignes font double emploi avec le fer entre Is sur Tille et Dijon. Il semble qu'il n'y aurait pas d'inconvenient à réduire la consistance de chacun d'eux à 2 navettes hebdomadaires sur ce parcours jusqu'à application du plan maximum.

Pagny - St Jean de Logne - Dijon : Service de M. CRAPOF, 9 navettes par semaine.

Il existe sur cette relation d'navette de trains omnibus. Nous estimons donc que le service routier pourrait être réduit à 3 navettes par semaine.

Lamarche sur Saône - Dijon de M. PIERRE, 9 navettes.

Ce service est parallèle au fer de Dijon à Genlis. Nous proposons d'en réduire la consistance à 5 par semaine (c'est la fréquence actuelle de ce service).

Par ailleurs les services Besançon-Gray-Dijon et Besançon-Pontailler-Dijon de la S.T.M.J. qui ne figurent pas au plan minimum devraient y être inscrits avec 2 navettes quotidiennes chacun, sauf le dimanche.

III - Plan meximum.-

L'arrêté ministériel approuvant le plan de transports de guerre a prévu que les services parallèles :

- Auxonne - Dijon de M. CRAPOT,

- Dijon - St Jean de Losne - Seurre de M. CRAPOT, seraient assurés avec 14 navettes par semaine (2 par jour) au lieu des 11 navettes qui avaient été acceptées par le Comité Restreint. C'est à cette consistance de 11 A.R. que nous proposons de réduire ces deux services.

Le même arrêté ministériel avait précisé que le service de remplacement Dijon - Epinac serait assuré en totalité par M. PESCI avec 2 A.R. de bout en bout et 1 A.R. Dijon - Bligny. Le plan maximum doit reprendre ces dispositions et les indications relatives à un service Dijon-Epinac de la S.G.T.D. sont à supprimer.

Le Chef du Service de l'Exploitation

quemen

CONSEIL SUPERIEUR
DES

DES TRANS PORTS

Sous-Sections Fer & Route réunies (Voyageurs)

C.C. n° 2619 C.S. n° 5976

AVIS

Département de la COTE d'OR

Transports de Voyageurs

Augmentation de la fréquence des services routiers entre DIJON & CHALON-sur-SAONE

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

Saisi par bordereau nº 1307 en date du 24 avril 1950 de . M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

Sur le rapport de Mme Coutant, administrateur civil au Ministère des Travaux Publics,

Après en avoir délibéré,

EMET 1'AVIS suivant (à l'unanimité des membres présents des sous-sections compétentes) :

Il conviendrait de procéder dès que possible à un récrénagement de la desserte de la relation DIJON - CHALON-sur-SAONA,
dans le cadre des fréquences actuelles, par voie d'accords d'horaires et de tarifs entre les entreprises routières et la S.N.C.F.
Ce n'est qu'après la conclusion de tels accords, et si la nécessité s'en faisait sentir, qu'il pourrait être envisagé d'augmenter la fréquence des services routiers actuellement exploités sur
la relation précitée par la Société des Transports CITROEN et la
Société " LES BUS BOURGUIGNONS."

LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT,

R. COURSAGET .-

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

13 Juillet 1950

Section Centrale de Coordination des Transports

6e Bureau

1307

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme

à Monsieur le Préfet de la Côte-d'Or

OBJET: Augmentation de la fréquence des services routiers de transport de voyageurs entre Dijon et Chalon-sur-Saône.

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de votre département m'a transmis le 5 Avril 1950 un dossier relatif à des demandes présentées par la Société " des BUS BOURGUIGNONS" et la Société des Transports CITRONN, tendant à effectuer sur la ligne Dijon - Chalon-sur-Baône le nombre d'aller-retour d'autocars inscrits au plan d'avant-guerre et qu'elles assuraient à cette époque.

Les services routiers de ces entreprises sont actuellement exploités sur la relation en cause comme suit :

- I LES BUS BOURGUIGNONS. -
- 26 A.R. hebdomadaires sur la relation Dijon Chalon-sur-Saône sur 42 A.R. prévus au plan de transport.
- 7 A.R. hebdomadaires sur la relation Dijon-Besune

sur 28 A.R. prévus au plan de transport.

- II LES TRANSFORTS CITROEN. -
- 21 A.R. hebdomadaires sur la relation Dijon Chalon-sur-Saône sur 42 A.R. hebdomadaires prévus au plan de transport
- 21 A.R. hebdomadaires sur la relation Dijon Beaune sur 28 A.R. hebdomadaires prévus au plan de transport.

Cette question a été examinée par le Comité
Technique Départemental des Transports. Au cours de sa séance du
27 Mers 1950 le représentant de la S.M.C.F. a exposé que l'electrification de la ligne Dijon - Lyon devait permettre dans un proche
avenir d'assurer, d'une façon perticulièrement économique sur le plan
national, un service de voyageurs par voie ferrée entre Dijon et
Chalon-sur-Seône.

Dans ces conditions, la S.M.C.F. estime qu'il n'est pas opportun d'accroître la fréquence des services d'autocars sur cette ligne puisque l'exploitation routière est susceptible d'être réduite lors de l'établissement du nouveau plan de transports.

Ce point de vue a été adopté par le Comité Technique par 6 voix contre 2 et 2 abstentions.

En application de l'article 21 du décret du 21 Novembre 1949, cette affaire a été soumise au Conseil Supérieur des Transports.

Après délibération des sous-sections compétentes, le Conseil a émis l'avis suivant :

"réaménagement de la desserte de la relation Dijon - Chalon-sur-Saône,
"dans le cadre des fréquences actuelles, per voie d'accords d'horaires
"et de terifs entre les entreprises routières et la S.N.C.F. Ce
"n'est qu'après la conclusion de tels accords, et si la nécessité
"s'en feisait sentir, qu'il pourrait être envisagé d'augmenter la
"fréquence des services routiers actuellement exploités sur la
"relation précitée par la Société des Transports CITROEN et la Sté
""IES BUS BOURGUIGNONS".

J'dopte cet avis.

Le Secrétaire Général aux Travaux Publics Signé : E. DRCES IB/80.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

PARIS, LE.

244. BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII*) TÉL. : LITTRÉ 46.40

- 50.10

à Monsieur le DIRECTEUR GEVERAL de la

Société Mationale des Chemins de Fer Français.

-:-Section Centrale de Coordination des Transports

SURE TARIAL CATERAL AUX TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale des Chemins de Fer

6ème Bureau

Copies adressees

20 SEPT 1952

DIRECTION COMMERCIALE

DIRECTION COMMERCIALE

Le plan de transport d'avant-guerre du département

DIRECTION DU MOUVEMENT portait la fermeture totale du service des voyageurs sur

PRINT DE RÉPONSE A LA SENATURE DE

LE DIRECTION GÉMENT.

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE DIRECTION COMMERCIALE

LE PLAN DE LA SENATURE DE

LE PLAN DE

LE PLAN DE

LE

La Société des Transports CITRORT a suspendu en 1942 l'exploitation du service de remplacement de trains sur la se-conde de ces lignes et ne l'a pas ranis en exploitation.

Par lettre du 2 Mai 1951, je vous ai invité à y ré-tablir un service ferroviaire à titre essentiellement provi-soire, en attirant votre attention sur les questions que pour-rait soulever la modification ainsi apportée à l'équilibre du plan de transport en égard à l'activité de la Société des Transports CITROWN.

Un service ferrovisire est exploité par votre Socié-té entre Les LAULUS et EPIRAG et entre Les LAULUS et SEMIR sur la ligne LE LAURUS - AVALLON.

Cette situation ne pourra pas être maintenue dans le nouveau plan qui vient d'être mis à l'étude. Le maintien des services ferroviaires provisoirement rétablis serait de nature à fonder des réclamations de la Société des Transports CITRONT Etant donné que la réorganisation des services routiers dans ce secteur s'est heurtée au faible rendement des lignes, il apparait que les services ferroviaires doivent être déficitaires

11月日書

Il semble donc tout à fait inopportun de maintenir de tels services avec, en outre, le risque que ce maintien oblige votre Société à verser des indemnités d'éviction. On doit noter d'autre part que la suppression des services ferroviaires faciliterait le réaménagement des services routiers.

Je vous demande donc de me présenter de toute urgence des propositions au sujet du maintien ou de la suppression des services INS LAUMES - EPIMAC, Les LAUMES - SEQUE. Vous m'indiquerez approximativement les économies que vous procureraient ces suppressions.

DONOES TO A DONOES

4ème Division
543.122

octobre 52

VISAS 27 001 1952 Signal Magazia 9721.

Monsieur le Ministre,

Par lettre "Section Centrale de Coordination des Transports - Sème Bureau" nº 1183 du 17 septembre 1952, vous avez bien voulu me demander de vous présenter des propositions au sujet du maintien ou de la suppression du service des voyageurs our les lignes Les Laures-Spinac et Les Laures-Semir.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'on peut évaluer à plus de 3 millions l'économie annuelle à attendre de la suppression du service des voyageurs sur ces deux lignes.

Du point de vue strictement économique, cette mesure serait donc tout à fait justifiée.

Je crois devoir rappeler que votre prédecesseur a décidé, en 1951, le rétablissement provisoire de la desserte ferroviaire pour répondre aux nombreuses pétitions des municipalités intéressées et aux interventions de diverses personnalités, bien que l'étude économique faite à cette éroque en ait déjà fait ressortir le caractère déficitaire.

demandé cette récuverture, ne peut que s'en remettre à votre décision au sujet du maintien ou de la suppression du service d'autorail sur les lignes en question.

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

LE DIRECTEUR GENERAL,

onsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme
irection Générale des Chemins de fer et
des Transports
ervice du Contrôle des Transports par fer
244. Boulevard Saint-Germain
PARIS VIIº

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Secrétariat Général aux Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Section Centrale de Coordination des Transports LE MINISTRE

à

6ème Bureau

Monsieur le PREFET de la COTE-d'OR.

1,183

OBJET : Suppression du service des voyageurs sur les lignes LES LAUMES - EPINAC, LES LAUMES - SEMUR.

Par lettre du 17 Septembre 1952, à laquelle était joint une copie de même date à M. le Directeur Général de la SNCF je vous ai donné mes instructions au sujet de la desserte au voyageurs des relations LES LAUMES - EPINAC, LES LAUMES - SEMUR.

La S.N.C.F. m'a confirmé que la suppression de ces services voyageurs lui procurerait une économie notable.

Par ailleurs, il faut noter que le service des voyaget e n'y a été rétabli qu'à titre essentiellement provisoire par une dérogation au plan de transport qui ne pouvait avoir qu'un caractère exceptionnel et temporaire.

Pour les raisons exposées au chapitre 9 de ma circula: s n° 41 du 20 Mars 1953 cette situation ne peut être maintem .

En conséquence, je décidé que le service des voyageur sur les deux lignes susvisées devra être supprimé au plus tard à la date du 1/10/1953.

Vous informerez l'Ingénieur en Chef et le Comité Technique des Transports de cette décision afin que soien examinées d'urgence les modifications éventuelles à appor a aux services routiers.

(s) André MORICE

CONSEIL SUPERIFUR

des TRAN SPORTS 2º S. 296 bis 24 JUILLET 1956

Comité des Contestations

AVIS

2ème section

TRANSPORTS PUBLICS de VOYACEURS

F. 556

Département de la COTE d'OR

Relation " IES LAUSES-EPINAC "

Service routier de remplacement de train accordé en 1939 à titre de compensation (article 18 Annexe A du décret du 12 Novembre 1938) interrompu en 1947 et non réexploité du fait de la suppression de la garantie financière de la S.N.C.F.

Oréation par le Comité Technique Départemental des Transports d'un service nouveau de voyageurs sur la même relation après suppression des services ferrovisires provisoirement réexploités.

Appel formulé en application de l'article 44 du décret du 14 Novembre 1949 contre la décision du Comité Départemental

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

Saisi, pour avis, par une lettre du 8 Mars 1954 et par bordereau ministériel (bèce Bureau n° 1.183) en date du même jour, d'un dossier relatif à la création par le Comité Technique Départemental des Transports d'un service nouveau de voyageurs sur la relation "IES LAUMES EPINAC" confié à la Régie de la Côte d'Or (R.T.C.O.) par suite du refus des autres entreprises routières du département de reprendre le service routier interroupu depuis plusieurs années,

Sur le rapport de M. NOIRET,

Vu la loi du 5 Juillet 1949, le décret-loi du 12 Novembre 1938 (Annexe A) et les décrets des 12 Janvier 1939 et 14 Novembre 1949, notamment l'article

Vu la convention du 28 Décembre 1938 entre la S.N.C.F. et la Société CITROEN accordant à cette dernière une garantie financière d'exploitation jusqu'au 31 décembre 1947,

Vu le plan de transport de la Côte d'Or approuvé le 31 Janvier 1939,

Vu les avis du Conité Technique Départemental des Transports (Zous-Conité Voyageurs) du département de la Côte d'Or en date des 14 Septembre 1951 et ler Août 1953,

Vu la décision ministérielle du 23 Septembre 1953 autorisant la Régie de la Côte d'Or à mintenir en service la relation routière décidée par le Comité Technique Départemental des Transports de les Acût 1953.

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant qu'en 1939, à la suite de l'abandon par la S.N.C.F. du service voyageurs entre LES LAUMES et EPINAC, ce service a été inscrit au plan de transport approuvé le 31 Janvier 1939 dans la liste des services libres accordés à la Société CITROEN à titre de compensation d'autres services routiers supprimés et qu'il a été exploité moyenment la garantie financière de la S.N.C.F.;

Considérant que ce service routier arrêté pendant la guerre a été repris le 6 Octobre 1947 mais suspendu le 9 Novembre de la même année, à la demande du Comité Technique Départemental des Transports en raison de la pénurie de carburant;

Considérent qu'ultérieurement le service n'a été repris que sur certains tronçons de cette desserte routière, notamment entre THURY et EPINAC;

Considérant que si le Ministre des Travaux Publics et des Transports a été amené, pour satisfaire les besoins des usagers, à autoriser successivement l'accès des voyageurs au train ouvrier, puis la mise en service d'un autorail entre IES LaUMES et EPINAC, il ne s'agissait que de asures provisoires dont la suppression était liée à la reprise par la Société CITROEN de son service routier voyageurs prévu au plan, comme l'a d'ailleurs confirmé à plusieurs reprises la S.N.C.F.;

Considérant que les pourparlers entrepris au cours des années 1949 à 1952 entre la Société CITROMN, la S.N.C.F. et les autorités départementales n'ent pas abouti à la reprise du service routier, la S.N.C.F. ayant fait connaître notament que le garantie financière prévue au contrat du 28 décembre 1938 la liant à la Société CITROMN, ne serait plus accordée et, de son côté, la Société CITROMN 'ayant, en Juillet 1952, rojeté la proposition que lui faisait la S.N.C.F. d'assurer sous un régime d'affrètement provisoire un service routier en remplacement des trains dont la suppression était envisagée à l'époque;

Considérant qu'à l'époque où ces pourparlers ont été entrepris, les circonstances particulières qui notivèrent la suppression du service routier IES IAUNES -EPINAC par le Couité Technique Départemental des Transports de la COTE d'OR à compter du 9 Novembre 1947 avaient disparu;

Considérant que la suppression de la garantie financière de la S.N.C.F. et l'existence d'un service ferroviaire ne sauraient en l'espèce être assimilés à un cas de force majeure au sens de l'article 140 du décret du 12 Janvier 1939, susceptible de relever la Société CITRŒN de la prescription de ses droits à exploitation née d'une interruption de service ayant duré plus de 30 jours;

Considérant en conséquence, que pour satisfaire les besoins des usagers, le Couité Technique Départemental des Transports de la COTE d'OR, compte tenu de la suppression de la desserte ferroviaire décidée par le Ministre des Travaux Publics et des Transports le 21 Mai 1953, a confié le ler Août 1953 à la Régie des Transports de la OOTE d'OR, après consultation et refus des autres entreprises routières du département, un service routier de voyageurs sur la relation LES IAULES-EPINAC;

Considérant que le maintien de ce service doit être regardé en fait come une création au sens de l'article 137 du décret du 12 Jenvier 1939; qu'en conséquence, la position prise le ler Août 1953 par le Comité Technique Départemental des Transports de la COTE d'OR ne peut être assimilée à une " décision " visée tent à l'article 44 du décret du 14 Novembre 1949 que dans la circulaire d'application du 23 Août 1952;

Considérant que les résultats actuels de l'exploitation du service routier LES LAURES-EPINAC par la Régie de la COTE d'OR sont définitaires, que l'occupation des cars despure faible, que les localités de la ligne sont désservies par de nombreux services routiers transversaux et que le Conseil Général a énis le voyageurs par autorail entre LES LAURES et EPINAC;

EST d'AVIS :

- 1°) de rejeter les appels formulés par la Société CITROEN, la S.G.T.D. et le représentant des entreprises routières du département de la COTE d'OR, contre la prise de position du Comité Technique Départemental des Transports de département, en date du ler Août 1953, en faveur du rétablissement d'un service routier voyageurs LES LAUMES-EPINAC par la Régie de la Côte d'Or,
- 20) do ne pas s'opposer à accorder une nouvelle compensation à la Société CITROEN si elle en fait la demande,
- 3°) d'autoriser provisoirement la Régié de la COTE d'OR à exploiter le service routier de voyageurs LES LAWES-EPINAC, cette exploitation devant avoir lieu à titre d'essei pendant une période de 18 mois, un compte rendu donnant le résultet de comptages effectués contradictoirement entre l'Administration et la Régie devant être adressé au Ministre à l'expiration d'une période de 12 mois.

Délibéré à PARIS, 10 24 JUILLET 1956,

IE PRESIDENT.

IE SECRETAIRE.

J. DESMAREST

NIDOT.

S.N.C.F.

Direction Commerciale

4ème Division





Ligne LANGRES - POINSON-BENEUVIE

le 6-XI-50 le Ministre demandait si le service voyageurs devait être maintenu sur cette ligne (et quelques autres).

Le 18-V-51 nous répondions que :

"La suppression du service voyageurs ne serait intéressante "que dans la mesure où le service ferroviaire des marchandises serait "lui-même supprimé, mais le maintien de la suppression du service des "marchandises ne saurait être conditionné par la desserte voyageurs. En "tout état de cause, celle-ci pourrait être assurée par la Société des "Autobus Langrois, qui exploite déjà des fervices dans cette région".

Le service voyageurs par fer était déjà extrêmement réduit sur la ligne en cause (1 AR quotidien M.V., 1M. de recettes annuelles).

En janvier 53 nous ajoutions que la réalisation d'importantes économies était subordonnée à la suppression des voitures à voyageurs dans les trains M.V. Langres - Poinson, et que nous avions demandé au Préfet de la Hte-Marne de soumettre au C.T.D. la question de la suppression du service par fer des voyageurs.

le C.T.D. de la Haute-Marne ayant renvoyé la question à l'examen d'un groupe d'études interdépartemental, ce groupe d'études, réuni le 30 janvier 1953, a estimé, suivant la proposition de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Haute-Marne, que le service ferro-viaire voyageurs n'était plus d'aucune utilité sur la ligne Langres-Poinson, mais il a été demandé à la S.N.C.F. d'expliquer le bilan établi.

La Région Est a adressé ultérieurement au Préfet de la Haute-Marne un nouveau bilan établi d'accord avec les chemins de Fer Economiques (qui exploitent la ligne). Le Préfet n'a pas fait d'observation sur ce bilan.

Par lettre du 28 mai 1953, le Ministre, rappelant que nous avons signalé à ses services que la fermeture totale (voyageurs et marchandises) de la ligne dont il s'agit procurerait des économies, nous a demandé de lui présenter une proposition pour cette fermeture.

Nous avons répondu le 27 août 1953 que nous faisions procéder à une étude de la contexture définitive à donner au service sur la ligne langres-Poinson et que nous formulerions dès que possible des propositions précises tenant compte des résultats de cette étude. En conclusion de l'étude effectuée, nous proposons maintenant la fermeture simultanée du service des marchandises par fer (desserte routière de remplacement organisée par nos soins). A opis

3 MARS 1955.

Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports

Service des Transports Routiers N° 366 V. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME,

à Monsieur le PREFET de la <u>HAUTE-MARNE</u> Président du Comité Technique Départemental des Transports.

à CHAUMONT.

OBJET: Ligne de chemin de fer LANGRES- POINSON-BENEUVRE. Fermeture totale du service voyageurs.

J'ai l'honneur de vous adresser copie de ma dépêche en date de ce jour à M. le Directeur Général de la S.N.C.F. par laquelle je décide, en application de l'art.15 du décret du l4 Novembre 1949, la fermeture, à titre provisoire, du service des voyageurs, de la ligne :

LANGRES - POINSON-BENEUVRE.

J'adopte les dispositions arrêtées par le Comité Technique des Transports de votre département relatives à l'organisation du service routier de remplacement et à son attribution à la Sté des Autobus Langrois.

Il sera spécifié à cette société que l'autorisation n'est accordée qu'à titre provisoire, qu'elle ne confère pas le droit à inscription prévu à lart.5 du décret du l⁴ Novembre 1949 et qu'elle ne préjuge pas les dispositions qui seront adoptées dans le nouveau plan de transports.

COPIE transmise à Monsieur l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Département de la HAUUTE-MARNE à titre d'information.

Le Général CORNIGLION-MOLINIER.

L'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées Chef du Service des Transports Routiers,

Signé : ROBERT.

4.324 5041-0 5414 - 41 MINISTÈRE PARIS, LE DES TRAVAUX PUBLICS 244. BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII') DES TRANSPORTS TEL : LITTRE 46.40 ET DU TOURISME - 50.10 Direction Générale des Chemins de fer & des Transports Service du Contrôle Technique des Chemins de fer à Monsieur le PRESIDENT du CONSEIL d'ADMINISTRATION 2ème Bureau de la Société Nationale des Chemins de fer français Ligne de LANGRES à POINSON-BENEUVRE. Suppression du service des vo yageurs. DIRECTION by MOUVEMENT Vous m'avez proposé, notamment dans votre lettre du 17 décembre 1954, de fermer au service des voyageurs la ligne de LANGRES à POINSON-BENEUVRE. Cette ligne est exploitée à raison de trois allers et retours hebdomadaires assurés par train M.V. Sans attendre qu'une décision ait pu être prise au sujet de la suppression éventuelle du service des marchandises sur cette ligne, j'estime qu'il y a lieu de cessor de mettre en circulation des voitures à voyageurs sur la ligne dont il s'agit. Je vous invite à prendre cette mesure à une date aussi rapprochée que possible que vous fixerez en accord avec M. le Préfet de la Haute-Marne. Vous voudrez bien me faire connaître cette date. Le Général CORNIGLION-MOLINIER

MINUTE



26 Mars 1955

4^e Division 543.182 **4:4921**

Monsieur le Ministre,

Col. 1 2 2 12 12 E

Par lettre 2º Bareau du 3 mars 1955, vous avez bien voulu approuver notre proposition de fermetare au service des voyageurs de la ligne de Langres à Poinson-Beneuvre.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la date de cette ferseture a été fixée au ler avril 1955.

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

Le Directeur Genéral.
Le Chap Adjoint de la Direction Commerciale

Signé: GUIZERT

Monsi eur le Ministre des Travaux Publics des Transports et du Tourisme. Direction Générale des Chemins de fer et des Transports Service du Contrôle Technique des Chemins de fer 244, Boulevard Saint-Germain

PARIS (70)

Monsieur le Directeur Général Direction Commerciale 4ème Division



En application des plans de transport de la Haute-Saône et de la Côted'Or approuvés par décisions ministérielles des 29 Avril 1938 et 31 Janvier 1939, la ligne Auxonne - Gray a été fermée au service des voyageurs le ler Juillet 1938.

D'après les dispositions de ces plans, le service de remplacement de trains a été confié à la Société des Transports Automobiles des Monts-Jura (S.T.M.J.) sous le régime de la garantie financière.

A diverses reprises M. RECNIER, Président de la S.T.M.J. nous a demandé de faire passer son service sous le régime de l'affrètement. Au mois de février dernier, Je lui ai confirmé à nouveau que nous ne pouvions garantir son service et que la solution la meilleure, consistait à obtenir une subvention du département.

M. REGNIER vient de nous faire savoir que le Conseil Général de la Côte-d'Or a repoussé sa demande de subvention et qu'il envisage, dans ces conditions, de supprimer son service Auxonne - Gray.

Sauf, pendant la période de guerre où la plupart des services routiers étaient bénéficiaires, le service Auxonne - Gray a toujours été nettement déficitaire et ce, dès son origine.

C'est ainsi que du ler juillet 1938 au 31 août 1939 les recettes ne couvraient que 63 % des dépenses et du ler septembre 1939 au 15 juin 1940 : 51 %.

Ce pourcentage est sensiblement inférieur actuellement.

La suppression du service Auxonne - Gray ne manquerait pas d'être attribuée à la S.N.C.F. et cela pourrait être gênant dans un département où déjà, le service de remplacement de trains ex - garanti Les Laumes -Epinac a été supprimé par la Société CITROEN.

Compte tenu de cette situation particulière, on peut se demander s'il ne serait pas opportun d'affréter provisoirement le service routier Auxonne - Gray: « » » » » « « » » « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « » « « » « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « « » « » « « » « « » « « » « » « « » « « » « » « « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » « » «

Je vous seuns ellege de bun voudoù me feire commada



S.N.C.F. Paris, le 29 janvier 1957 SE - EX. Division C SIRECTION COMMENCIALE Nº 1500-55/1725/1734 48 Division du 21 janvier, je vous ai demandé s'il ne conviendrait pas ter provisoirement le service de remplacement de trains "Auxonne que la S.T.M.J. envisage de supprimer en raison du déficit d'exploi-A la suite de conversations que nous avons eues avec lui, je viens de recevoir de M. RAGHISH une lettre - dont ci-joint copie - par laquelle il nous propose de suspendre l'exploitation de son service Bellegarde -Divonne en contrepartie de l'affrêtement de son service Auxonne - Gray. Cette proposition paraît particulièrement intéressante puisqu'il nous laisserait seul transporteur sur la relation Bellegarde - Divonne. (1) Le service routier de la S.T.M.J. est assez bien achalandé et les recettes que nous récupérerions compenseraient pour une grande partie le montant de la garantie d'affrêtement. Il est évident que nous aurions à obtenir l'accord du C.T.D. de l'Ain pour la suspension du service Bellegarde - Divonne; à première vue, cet accord ne paraît pas impossible à obtenir puisque l'operation que nous envisageons entre bien dans l'esprit de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949. Je vous serais obligé de bien vouloir me faire savoir si vous êtes d'accord sur le principe de cette opération. LE CHEF DU SERVICE DE L'EXPLOITATION (1) note terrice d'autrails y est d'autre fait unect (4 navelles feu toun)

MONTS-JURA 9 rue Proudhon Besançon le 26 janvier 1957 Conic Société Nationale des Chemins de fer Français Région du Sud-Est - Division Commerciale 20 Bould. Diderot PARIS (120) A l'attention de Monsieur MOREL Messieurs, Ligne AUXONNE - GRAY Comme suite à nos diverses correspondances sinsi qu'à notre dernière conversation concernant la ligne de remplacement de trains "Auxonne - Gray" j'ai l'honneur de vous soumettre une proposition, qui je pense, aura l'avantage de faciliter la décision de la S.N.C.F. dans la position qu'elle a à prendre à la suite de notre lettre H/R.339 du 19 janvier courent. Je vous propose donc l'abandon, à votre profit, de notre navette "Divonne - Bellegarde" en compensation de l'affrêtement de la ligne "Auxonne - Gray" dans sa consistance normale : deux A.R. par jour y compris le dimanche, étant entendu que, si, pour une raison quelconque l'affrêtement de cette ligne venait à cesser, no s reprendrions de plein droit, notre navette Divonne - Bellegarde. Le service spécial du jeudi et des jours de foires entre Bellegarde et St-Jean-de-Gonville, pourrait être cédé par nous à un entrepreneur local. Si, comme je le suppose, cette proposition à l'agrément de votre Société, je me tiens à votre entière disposition pour en étudier les modelités. Dans l'attente du plaisir de vous lire à ce sujet, je vous prie d'agréer, Messieurs, l'expression de mes sentiments très distingués. Le Président Régnier

COPIE transmise à

Monsieur le Chef de la Division Commerciale de la Région SUD-EST

comme suite à sa lettre C/5 - Coordination - nº 1725 du 21 juillet 1959.

MINUTE > 7

4ème Division/2

543.122

h: 4.636

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le foyer du personnel roulant de Muits-sous-Ravières est en très mauvais état. Nous avons cherché à réduire les dépenses s'élevant à plusieurs millions que nécessiterait sa remise en état complète et pour cela nous envisageons une réduction de l'effectif des agents du service de la traction et des agents de trains appelés à utiliser ces installations.

L'un des moyens pour parvenir à cette réduction est de limiter à la gare des Laumes-Alésia les trains 250 et 231, ce qui entraînerait une atténuation des dépenses de l'ordre de 2 millions pour l'aménagement des locaux et une économie annuelle d'environ 125.000 m. sur certains frais (chauffage et eau).

D'autre part, la suppression de ces trains procurerait à la S.N.C.F. une économie annuelle de l'ordre de 5,4 millions sur les dépenses du service du matériel et de la traction.

Toutefois, comme ces circulations ferroviaires répondent à de réels besoins, nous envisageons de leur substituer une navette d'autobus affrétés sur le parcours les Laumes-Alésia - Nuits-sous-Ravières.

Le service routier affrété, dont les dépenses d'exploitation se monteraient à environ 4 millions de francs par an, circulerait dans l'horaire approximatif ci-après :

20^h21 Les Laumes-Alésia 6^h06
21^h16 Muits-sous-Ravières 5^h11

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction Générale des Chemins de fer et des Transports Service des Chemins de fer 244, boulevard Saint-Germain PARIS (7e) En raison de son intérêt, la réalisation de la nouvelle organisation est envisagée pour le service d'hiver du 4 octobre prochain.

Aussi, vous serais-je obligé de bien vouloir nous autoriser à engager auprès des Comités Techniques départementaux intéressés la procédure prévue par l'article 16 du décret du 14 novembre 1949.

Je me permets de souligner qu'il serait nécessaire, pour pouvoir mettre en marche le service affrété en cause à la date prévue, que nous puissions seisir rapidement les Comités Techniques intéressés.

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

Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports

> Service des Chemins de Fer

2ème Bureau

Substitution d'un service routier affrété aux trains 250 à 251 entre les LAUSES-ALESIA et HULTS-sous-RAVIERES

> GF2 - 251 Ex. - 1744

PARIS LE -2 CCT 1959

244. BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII)
TÉL: LITTRÉ 46.40
- 50.10

le biblioter dês travaux publics des transports et du tourishe

MODESIEUR LE DIRECTEUR GREERAL DE LA SOCIZTE NATIONALE DES CHEMINS DE JER FRANÇAIS Direction Commerciale - 4º Division : 2 54, Boulevard Haussmann- PARIS (IXº)



Par lettre nº 543.122/4636 du 4 soût 1959 vous n'avez demandé de limiter à la gare des LAUMES-ALESIA la marche des trains nº 250 et 231 circulant actuellement sur le parcours DIJON-MITS-SOUS-RAVIERES et vice versa, ce qui procurerait à la S.N.C.F. une éconcrie annuelle d'environ 5,5 millions de francs sur les dépenses d'exploitation du chemin de fer. Toutefois vous ne proposez de leur substituer une navette d'autobus affrétés sur le parcours LES LAUMES-ALESIA-NUMITS-SOUS-RAVIERES, navette dont les dépenses d'exploitation se monteraient à environ 4 millions de francs par an. Ces autobus circuleraient dans l'horaire approximatif ci-après :

Vous envisagez de réaliser cette mesure pour le service d'hiver du 4 octobre prochain.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen par mes Services, qu'en raison de l'économie annuelle de 1,5 million que vous procurera cette nouvelle organisation, je vous autorise à engager, auprès des Comités Techniques Départementaux des Transports de la Côte-d'Or et de l'Yonne, la procédure prévue par le 1er alinéa de l'article 16 du décret du 14 Novembre 1949.

J'adresse copie de la présente décision à IM. les Préfets de la Côte-d'Or et de l'Tonne à titre d'information.

S.N.C. F DIRECTION COMMERCIAL 15683 - 6 OCT 1955 C...7.0CI 1959 543

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

A DOUMENS

DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS AUXILIAIRES S. C. E. T. A.

 A. Capital 475.563.000 Francs Capital porté à 11.095.470 NF

Siège Social : 66, Rue de Monceau PARIS (8°)

R. C. Seine n° 235.256 B C. Chèques Postaux 225-41 PARIS Tél. : LAB. 76-81 (lignes groupées) Adresse Télégr. : Transpsceta-Paris

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

SV/AF-SA

Paris, le

24 NOV 1960

2

Monsieur le Directeur Commercial de la S.M.C.F. 4ème Division 54, boulevard Haussmann PARIS (9°)

> 5.N.C.F DIRECTION COMMERCIALS 56035 000 24 NOV 1980 C-25 MOVE 1960 . 743

Je vous prie de trouver, ci-joint, copie d'une lettre du 17 novembre 1960, par laquelle la SOCIETE GENERALE DES TRANSPORTS DEPARTEMENTAUX nous informe de la prise en gérance, à partir du ler janvier 1961, par la Société des TRANSPORTS CITROEN, de l'ensemble des services de sa filiale : Les COURRIERS de la COTE D'OR.

Renseignements complémentaires pris auprès de la Direction Générale de la S.G.T.D., ces services seront dorénavant assurés par du matériel et du personnel TRANSPORTS CITROEN; cette dernière entreprise fera exclusivement son affaire de toutes les particularités de l'exploitation. Par contre, la propriété commerciale du réseau et les droits de coordination demeureront attachés aux COURRIERS de la COTE D'OR.

La S.N.C.F. est intéressée à cette opération pour les deux services suivants :

- SEMUR-en-AUXOIS Les LAUMES-ALESIA : ancien service de remplacement de trains garanti, dont le soutien financier a été maintenu par affrètement ;
- DIJON EPINAC-les-MINES: ancien service de remplacement de trains faisant maintenant l'objet d'un contrat S.C.E.T.A. de service affluent.

Je vous serais obligé de me faire part de votre sentiment au sujet de cette affaire, pour ce qui concerne plus spécialement les rapports contractuels régissant ces deux services.

J'ajoute que la relation DIJON - EPINAC-les-MINES ayant été assurée, depuis la coordination, simultanément par deux entrepreneurs routiers, la S.G.T.D. et M. PESCI, nous avions conclu un

min

. / .

traité de service affluent avec chacun de ces entrepreneurs à la suite de la suppression des conventions de remplacement de trains le ler avril 1950. M. PESCI ayant vendu sa part de service le ler août 1960 aux TRANSPORTS CITROEN, nous avons reporté sur cette dernière entreprise le contrat de service affluent qui nous liait à son prédécesseur.

P.J. - 1

I camoi his

COPIE

SOCIETE GENERALE DES TRANSPORTS DEPARTEMENTAUX 5, Avenue Hoche, PARIS (8°)

11.279 MIE/600

Paris, le 17 Novembre 1960

Monsieur DUBOIS Directeur Général de la S.C.E.T.A. 66, rue de Monceau PARIS (8°)

Monsieur le Directeur Général,

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que, poursuivant notre programme de compression en vue de réaliser des économies, nous avons décidé de confier en gérance, à partir du ler janvier 1961, l'exploitation des services de notre filiale, les Courriers de la Côte d'Or, à la Société des Transports Citroën.

Etant donnée la qualité de cette Société, nous sommes certains que les services qui vous intéressent dans la Côte d'Or, exécutés dans les meilleures conditions, continueront à vous donner entière satisfaction.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'expression de notre considération distinguée.

Le Directeur Général Adjoint

(signé) EVRARD

TRANSPORTS CITROEN 14, rue de Lubeck COPIE PARIS (16ème) PARIS, le ler décembre 1960 $ET_{\bullet}60 = 4760 \text{ PD/LR}$ Monsieur DUBOIS Directeur Général de la S.C.E.T.A. 66, Rue de Monceau PARIS (8ème) RESEAU des "COURRIERS DE LA COTE D'OR" Monsieur le Directeur Général, Nous avons l'honneur de vous informer que, comme ont du vous le faire savoir eux-mêmes "LES COURRIERS DE LA COTE D'OR", ceux-ci ont confié à notre Société, à dater du ler janvier 1961, la gérance de leurs Services Réguliers et Occasionnels. Vous pouvez être assurés que nous apporterons tous nos soins, en particulier à l'exploitation, dans les conditions précédentes, de la ligne de Remplacement de Train SEMUR-Les LAUMES qui a fait l'objet d'un contrat d'affrètement. Nous vous prions de trouver, ci-inclus, copie de la lettre ET.60 = 4759 que nous adressons ce jour à M. le Chef de la Division Commerciale de la Région Sud-Est de la S.N.C.F. Comme nous l'écrivons à cette dernière, nous restons à votre entière disposition pour toute conversation que vous désireriez avoir avec nous à son sujet. Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général, l'assurance de nos sentiments distingués. Transports CITROEN P/ le Directeur Général P.J. - 1 Copie de lettre Pierre DUCRU ET. 60=4759

TRANSPORTS CITROEN 14, rue de Lubeck PARIS (16ème)

ler décembre 1960

COPIE

 $ET_{\bullet}60 = 4759 PD/LR$

Monsieur le Chef de la Division Commerciale de la S.N.C.F. Région Sud-Est 20, Boulevard Diderot PARIS (12ème)

RESEAU des " COURRIERS de la COTE D'OR "

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous informer que les "COURRIERS de la COTE D'OR" nous ont confié la gérance, à partir du ler janvier 1961, de leurs services Réguliers et Occasionnels et, en particulier, de leur ligne de Remplacement de Train SEMUR - LES LAUMES qui a fait l'objet d'un contrat d'affrètement. C'est donc avec notre Société que vous devrez dorénavant correspondre au sujet de cette dernière ligne.

Vous pouvez être assurés que nous apporterons tous nos soins à son exploitation, dans les mêmes conditions que précédemment et restons à votre disposition, si vous le jugez utile, pour nous entretenir avec vous des questions qui s'y rapportent.

Les "COURRIERS DE LA COTE D'OR" ont d'ailleurs dû eux-mêmes vous faire part de la modification de leur Entreprise.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de nos sentiments distingués.

SOCIÉTÉ DE CONTROLE ET D'EXPLOITATION DE TRANSPORTS AUXILIAIRES S. C. E. T. A.

S. A. Capital 475.563.000 Francs

Siège Social: 66, Rue de Monceau PARIS (8°)

R. C. Seine n° 235.256 B C. Chèques Postaux 225-41 PARIS Tél. : LAB. 76-81 (lignes groupées) Adresse Télégr. : Transpsceta-Paris

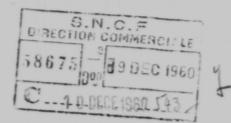
LE DIRECTEUR GÉNÉRAL,

SV/AF-SA

Paris, le

,5

Monsieur le Directeur Commercial de la S.N.C.F. 4ème Division 54, boulevard Haussmann PARIS (9°)



Comme suite à ma lettre du 24 novembre 1960, relative à la prise en gérance, à partir du ler janvier 1961, par les TRANSPORTS CITROEN, des services appartenant aux COURRIERS de la COTE D'OR, je vous transmets, ci-joint, copie de la lettre du ler décembre 1960 des TRANSPORTS CITROEN sur le même sujet.

Pour répondre à une demande verbale de votre Service, je vous prie de trouver, sous ce même pli, copie des pièces ci-après désignées :

- 1°) lettre d'accord du 7 mai 1952, de la Région Sud-Est à la S.G.T.D., fixant les modalités d'affrètement du service de remplacement de trains SEMUR Les LAUMES;
- 2°) correspondance échangée en 1947 entre la S.C.E.T.A. et la S.G.T.D. pour admettre au bénéfice du régime de "services affluents" un certain nombre de lignes de cette entreprise et de ses filiales, notamment DIJON EPINAC-les-MINES.

En ce qui concerne le contrat de gérance entre les COURRIERS de la COTE D'OR et les TRANSPORTS CITROEN, des renseignements que encore signé. Le projet dont nous avons pu prendre connaissance ne comporte aucune stipulation particulière s'appliquant au service de SEMUR aux LAUMES. Ce service se trouve implicitement évoqué dans les deux articles suivants du projet :

"Article ler. La Société "Les COURRIERS de la COTE D'OR" confie la la Société "Les TRANSPORTS CITROEN", aux conditions du présent contrat, l'exploitation en gérance libre de l'ensemble des sermices de transports publics routiers de voyageurs, bagages et messageries, dont elle est propriétaire, et qui sont c1-après désignés" (Il est prévu une énumération des différentes lignes et l'indication du nombre de droits occasionnels).

" Article 5. La Société "Les TRANSFORTS CITROEN" bénéficiera " de toutes les recettes de l'exploitation et prendra à sa " charge toutes les dépenses de quelque nature qu'elles scient".

La Société Les TRANSPORTS CITROEN estime que cette clause lui permet de prétendre au bénéfice de l'affrètement consenti par la S.N.C.F. pour le service SEMUR - Les LAUMES, la subvention de garantie devant être, à ses yeux, considérée comme recette

P.J. -/-

I lauron hur on



REGION DE DIJON DIVISION COMMERCIALE

58, RUE GUILLAUME-TELL 21000 DIJON

R. C. Seine 55-B-4.944 Tél.: DIJON (80) 32.50.60

1ère Section

DC 12 -Postes: 11231 et 11235 -

CL - 6 - B-4

21-4/75-1/21 AFEXGA(D) Dijon, le 23 AUUT 1972

SMTR/DTR Division des Transports Routiers 116 bis rue de Saussure 75017 - PARIS

Objet: Rémunération de la ligne affrétée "CCCRDONNEE EX-GARANTIE" SEMUR - Les LAUNES-Alésia.

Veuillez trouver ci-joint, copie de la lettre que M. le Chef de Centre du Réseau de DIJON des Transports CITROEN a alressée le 18/8/1972 à M. le Chef du Centre SCETA Régional à DIJON.

Par lettre du 22/6/1972, vous m'aviez avisé d'une majoration de 5 % des rémunérations, en précisant qu'elle ne se rapportait qu'aux affrétements "classiques".

La ligne SEMUR - Les IAUMES étant classée parmi les lignes affrétées "COCROONNEES EX-GARANTIES", je vous serais obligé de me faire connaître la suite à donner à la lettre des TRANSPORTS CITROEN.

Je vous indique par ailleurs que Monsieur le Directeur de la Région de DIJON, par lettre du 1/2/1972 à la Direction Commerciale et dont ci-joint copie, avait formulé l'avis de supprimer la garantiefinencière.

--

/Le Chef de la Division Commerciale,

Signé: NEEL

TRANSPORTS CITROEN

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 13.650.000 FRANCS

RESEAU DE DIJON



S.C.E.T.A.

58, rue Guillaume-Tell

DIJON

1'attention de Monsieur JOIGNOUX

V/REF. :

N/REF.: 80-835 YP/GM

Rémunération ligne affrêtée SEMUR - LES LAUMESDijon, le 18 Août 1972

Monsieur,

Nous avons été informés qu'il y avait eu, au 1er Mai 1972, un relèvement des taux d'affrêtement pour les entreprises routières de voyageurs, de l'ordre de 5 %.

D'ordinaire nous étions informés directement par les soins de la Direction Régionale SUD-EST de la S.C.E.T.A., sous la forme d'une circulaire nous précisant le nouveau terme kilomètrique qui nous était alloué.

Nous pensons que désormais c'est le Centre de DIJON qui s'occupe de ce problème, aussi nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous donner les renseignements nécessaires à notre facturation.

Dans cette attente, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de nos meilleures salutations.

Le Chef de Centre

Y. PHALIP

COPIE & DTR

DIFECTION CHEMPCIALE
54, Boulevard Hausemann
PARZS IXa

B 1140

TR : EX 83/100 Ct 6 - B - 4/5

VR : PAC/COO.1 543

066

Monsieur le Directeur Commercial,

Veuillez trouver ci-joint en retour le tableau complété par les renseignements concernant la ligne "à garantie financière" SEMBR - LES LAUMES.

Le maintien de la subvention versée aux Transports "Citreta" présente très peu d'intérêt pour notre trafic. En effet ce service transporte chaque jour en moyenne 5 voyageurs de ou pour la Gare des LANGES, en correspondance avec les trains.

Il est possible que la suppression de la subvention entreîne la suspension par la Société Citroën d'une partie des circulations de la ligne, ce qui na manquerait pas de provoquer une gêne pour les populations concernées et une vive protestation des élus locaux : Mr MGCLEVAT, Maire de SEMMT, Conseiller Général Maître MATMIEU, Député de la Côte d'Or et Mr GGMANT, Ministre des Transports qui possède une résidence d'été à SEMMR.

Journellement, danx circulations sont actuellement très utilisées et doivent même être régulièrement dédoublées en reison de la présence des élèves fréquentant les établissements scoleires de SENNR et en provenance ou à destinction de localités implentées le long de la ligne. Il s'egit du car LES LAURES - SEMUR pertent des LAURES à 7h30 et du car SENNR - LES LAURES quittant SELER à 17h45.

Il est à noter que ces deux circulations pourraient être remplacées par des cervices de ramassage sociaire organisés et subventionnés dans les conditions habituelles.

Enfin les cers de la ligne assurent les services des colte express pour SMAIR.

La subvention actuelle ne me paraissant pas justifiée, je serais donc d'avis de la supprimer.

COPIE & DTR

Le Dirocteur,

Repri DUMANOIS

MAINITE Copie à Decharlor Servia Régional SCETA
à 1499 pour information



REGION DE DIJON DIVISION COMMERCIALE

58, RUE GUILLAUME-TELL 21000 DIJON

R. C. Seine 55-B-4.944 Tél. : DIJON (80) 32.50.60

lère Section DC 12 - postes 11231 et 11235

CL - 6 - B - 4 21-4/75.1 / 21 AFEXGA (D) Dijon, le

12 GCT. 1972

SMTR / DTR
Division des Transports Routiers
116 bis, rue de Saussure
75017 PARIS

Objet : Rémunération de la ligne de cars affrétés "COORDONNEE - EX-GARANTIE" SEMUR - LES LAUMES.

M. PHALIP, Chef du Centre des TRANSPORTS CITROEN à DIJON, nous a rappelé de façon pressante les termes de sa lettre du 18.8.1972 concernant une majoration de 5 % des rémunérations de la ligne affrétée coordonnée ex-garantie SEMUR - LES LAUPES, et dont je vous ai adressé copie par mon courrier du 23.8.1972.

Je vous serais obligé de bien vouloir m'indiquer très rapidement i réponse à donner aux Transports Citroën.

'Le Chef de la Division Commerciale,

Signé : NTFL

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SERVICE DES MESSAGERIES ET TRANSPORTS ROUTIERS

COPTE A : M. le Chef du Département de Personnel des Affaires Générales et de la Coordination - Direction Comperciale

DIVISION DES TRANSPORTS ROUTIERS

ET RAIL - ROUTE

NRS. DIR.V 62.6 1 3 562

Prix d'affrètement sur ligne coordonnée SEMUR - LES LAUMES

Par lettre du 23 août 1972, la Division Commerciale Régionale de DIJON nous a transmis une demande émanant de la Société CITROEN adressée au Chef de Centre SCETA Régional et visant à obtenir une majoration de rémunération sur la ligne coordonnée affrétée "SEMME - LOS LAIMES".

Dans le tadre des études d'ensemble entreprises par la Direction C sur l'opportunité du maintien ou de la suppression des affrétements sur les lignes à ancienne garantie financière, la région de DIJON eveit, par lettre du Ier février 1972, fait part de son avis tendant à supprimer la subvention actuelle sur la ligne intéressée.

Aucune décision de principe, en ce domaine, n'a encore été prise. La Bivision Commerciale de DIJUN à la suite d'un rappel de la Société CITROM, sollicite de nouveau une prise de position sur l'augmentation éventuelle demandée.

Il convient de remarquer que, jusqu'à maintenant, les majorations générales des rémunérations versées aux entreprises affrétées visaient essentiellement les lignes à affrètement classique et qu'il avait été convenu qu'il était de la compétence des Chefs de Services Régionaux de la SCETA (avant restructuration) d'examiner "au coup par coup" et de proposer une augmentation éventuelle pour les lignes coordonnées affrétées, sauf cas particulier (ex. MEANVAIS COMPIEGNE).

Je pense qu'il en est de même, en ce qui concerne les attributions des Chefs de Centres Régionaux de la SCATA, en ce domaine. Je vous serais donc obligé de bien vouloir faire examiner cette demande de la Société CITAGEN, renseigner le plus rapidement possible la Division Commerciale de DIJON et me tenir au courant de la suite donnée.

CON ASSETTION OF THE SECTION ASSETTION ASSETTI

Le Chef de Division,

STEEL HASTINGIODE

-5 AVRIL 1965

TRANSMIS &

Monsieur le Chef du Service de l'Exploitation de la Région SUD-Est

coane suite à sa lettre C/5 Dr BLA/16 du 18 mars 1965.

Le Directeur Commercial,

Signé: DELACARIE Direction des Prendes des Chemins de fer Ministère des Travaux Publics et des Transports 244, boulevard Saint-Gormain

Gene Division/1 rº 1575

PARIS VIIc

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Commo suite à votre bordereau d'envol nº F3/1830 du 26 janvier 1865, que vous voudrez bien trouver ci-joint en retour avec les pièces communiquées, je vous fais part ci-après de nos observations sur le rapport du Conseil Général de la Côte-d'Or, visant à surscoir à toute décision de fermeture su service ferrovisire des voyageurs et des marchandises de la ligne DIJON - IVEY-CUSSY.

Précisons d'abord que la proposition de ferneture qui vous a été transmise le 26 novembre 1960 ne concerne que la section de ligne VELARS-la-CUDE -IVEY-CUSSY; la section DIJON - VELARS-la-CUDE continuera, dans l'avenir, à Stre exploit e per fer.

Le Conseil Général de la Côte-d'Or appuie sa demande de maintien du régime actuel de desserte sur trois "considérants" :

- faible importance du "déficit" occasionne par le service ferrovisire "woyageurs";
- influence de la ferneture "marchandises" sur l'économie regionale;
- incidence sur le trafic "marchandises" de la construction et de l'exploitation de l'autoroute A6.
- 1°) La fermeture au service ferroviaire des voyageurs envisagée est une conséquence de la substitution de la technique routière à la technique ferroviaire pour le service "marchandises". La desserte "voyageurs" actuelle consiste en un aller et retour entre DIJON et GISSEY-s/-OUCHE, les dimanches et fêtes d'été, d'une voiture à voyageurs incorporée au train de marchandises circulant ces jours-là. Elle ne procure que des recettes très faibles; par contre, elle occesionne, pour des raisons de sécurité, des dépenses très importantes. C'est pourquoi le bilan établi fait appareître des économies substantielles en cas de changement de mode de desserte.

Le trefic purement local et saisonnier de la ligne ne peut d'autre part aller qu'en diminuant, en raison de la tendance générale du développement des moyens de transport individuels, avantageux sur les courtes distances intéressées.

Toutofois, compte tenu du fait que le tiers des voyageurs transportés (et non 50 %, comme l'indique M. MANIERE) sont des cheminots, la S.M.C.F. accepterait d'effréter le service routier "voyageurs" de remplacement.

- 10) Il n'y a pas lieu de craindre que le changement du mode d'exploitation ne nuise à l'économie régionale puisque les usagers bénéficierent des avantages propres à la technique routière, notamment du porte à porte, tout en conservant les gerenties de service public du chemin de fer : tarification, responsabilité, contrat unique couvrant les parcours fer at route. Cette technique peut d'ailleurs facilement assurer le trafic actuel qui reste faible (8.680 t en 1964) et dont les perspectives d'avenir ne laissent pas prévoir de développement important; le trafic de certains établissements de la ligne étant devenu insignifiant ou nul, la fermeture de ceux-ci est nême envisagée.
- 3°) Enfin, la construction de l'autoroute AS ne semble pas devoir apporter au chemin de fer un trafic ampplémentaire temporaire. En effet, la région traversée est riche en carrières de matériaux de construction et amblières; deux cimenteries y sont implantées et l'approvisionmement des chantiers en matériaux enrobés sera effectué depuis les centres de Dijon (Société roumatériaux enrobés sera effectué depuis les centres de Dijon (Société roumatérie COLAS) et de Gevrey-Chambertin (Entreprise COCHEMY): les transports effectués à cette occasion seront donc du ressort de la technique routière, le service routier de remplacement prévu en cas de fermeture de la ligne pouvant éventuellement pour sa part contribuer à leur exécution.

A plus lointaine échéance, la mise en service de l'autoroute ne peut qu'âtre défavorable au maintien de l'exploitation ferroviaire de la section de ligne, cette importante voie routière devant attirer à elle certains transports au détriment du fer.

Dans ces conditions, nous ne pouvons que maintenir notre proposition de fermeture à l'exploitation ferrovisire de la section de ligne VELARS-la-CUDE - IVRY-CUSSY.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'assurance de mes sontiments très distingués.

> Le Directour Commercial, Signé: DELACARTE

4ème Division 1/E

NOTE

pour information et décision

Suppression du train de voyageurs des dimanches et gêtes d'été, circulent entre DIJON-VILLE et CISSEY-SUR-GUCHE.

Cette suppression est comprise dans la proposition du 26 novembre 1960 de fermeture à tout trafic de la section VELARS-LA-CUDE - IVRY-CUSSY.

La Région SUD-EST est favorable à l'aftrètement d'autocars en resplacement de ce train de voyageurs des disanches d'été dit "train des pêcheurs".

Par lettre du 12 janvier ci-jointe, elle nous fait connaître qu'il y aurait lieu de retenir cette solution compte tenu du résultat du bilan financier annexé à la proposition du 26 novembre 1960 et du fait que les circulations ferro-viaires actuelles sont utilisées par une forte proportion de cheminots Dijonnais (environ 50 % du nombre de voyageurs payants).

Certes, les économies que procureraient ensemble la suppression du train des pêcheurs et la suppression du service "harchandises" de la Section Value - L'UNE IVEY-CUSSY sont importantes. Elles ont été évaluées à environ 140.000 P par an aux conditions économiques de janvier 1957.

Toutefois, pour le choix sur lequel il nous est demandé de nous proncucer il convient de signaler que le coût du service affrété étant de 13.000 F par an pour des recettes voyageurs de 4.000 F, il y 2 m 2000 F en cas de service affrété, par rapport à l'exploitation d'un service routier à titre libre.

Dans ces conditions, il paraît bien délicat de prendre une initiative auprès du Ministère dans le seas souhaité par la Région SUD-EST. Il serait même à notre avis difficile d'opter pour l'affrètement dans l'hypothèse où le Ministère nou demanderait de choisir la formule d'exploitation.

S.N.C.F. SE - EX C.2 Tél. 1.6756 Dr EX 95-II/5

10



Direction Générale Direction Commerciale 2ème Division/1

Objet - Demande de la Société VALLOUREC, à Montbard (Côte d'Or), tendant à la délivrance d'abonnements hebdomadaires de travail valables sur un seul trajet (retour à la résidence), en faveur de certains membres de son personnel.

Cette demande a fait l'objet de la lettre dont ci-joint photocopie et elle est consécutive à la modification, le 22 mai dernier, de l'horaire de l'autobus n° 229, affrété par la SNCF (tableau 503 de l'Indicateur Chaix).

Il ne peut être envisagé de retarder cet horaire, établi de telle manière que l'autobus soit en correspondance aux Laumes-Alésia avec le train 233, car le nombre Journalier de voyageurs intéressés par cette correspondance varie entre 15 et 20.

Une solution susceptible d'être envisagée réside dans l'affrètement d'un autre autobus, qui serait réservé aux ouvriers de la Société VALLOUREC, dans un horaire adapté à l'heure de leur prise de travail; mais, en supposant que cette solution puisse être réalisée, elle serait probablement onéreuse (retour à vide de l'autobus) et il serait nécessaire de fixer un minimum de recette, à garantir par la Société VALLOUREC.

Etant donné que cette Société se propose d'organiser elle-mme le transport de ses ouvriers sur le trajet de Nuits-sous-Ravières à Montbard, la question se pose de savoir s'il pourrait être donné satisfaction à sa demande concernant l'utilisation d'abonnements de travail sur le seul trajet de retour, compte tenu de la décision qui a été prise récemment pour les abonnements scolaires règlementés utilisés par des élèves se rendant à Montbéliard.

Du point de vue comptable, je pense qu'il n'y aurait pas d'inconvénient majeur en faisant retier, lors de la délivrance des feuillets heòdomadaires, les coupons "aller", lesquels seraient annexés au relevé sur lequel ces fichets seraient décomptés au prix perçu (c'est-à-dire la moitié du prix normal).

Je vous serais obligé de bien vouloir examiner cette proposition et me faire part de votre décision.

Le Chef de la Division Commerciale,

man.

à Variourte à laquelle mois he, d'anne port, un to important a cord tarifaire manhandises

SOCIÉTÉ VALLOUREC

SOCIÉTÉ DE CONSTRUCTIONS DE MONTBARD

SOCIÉTÉ LE MÉTAL DÉPLOYÉ

USINES DE MONTBARD - SERVICES SOCIAUX COMMUNS

STÉ VALLOUREC

TELEX N° 38.939 - VALREC - MTBAR TELEGRAMMES, VALLOUREC-MONTBARO TELEPHONE MONTBARD 300 & LA BUITE

N./Ret. Personnel o° 1170/66 - PC/HC

MONTBARD. LE 25 Mai 1966



Monsieur l'Ingénieur Principal Chef du 3è arrondissement-Exploitation 58, rue Guillaume Tell 21 - DIJON

Monsieur.

L'horaire applicable à partir du 22 Mai, sur le trajet NUITS S/RAVIERES - LES LAUMES, crée certaines difficultés à notre personnel.

Il tient compte sans doute des intérêts des usagers de fin de trajet mais non de ceux de notre Usine puisque le car n° 229 arrive à MONTBARD à 6 h IO au lieu de 6 h 38, actuellement soit avec près de 30 minutes d'écart. Nous précisons que l'Usine ouvre ses portes à 7 neures.

Ces difficultés touchent une quarantaine de nos ouvriers et il ne peut être question bien entendu de modifier notre horaire, nous pensons qu'il en est de même pour celui de la S.N.C.F.

Notre personnel ne peut donc raisonnablement utiliser sa carte heodomadaire que pour un seul trajet par jour. Nous vous serions obligés de bien vouloir nous faire connaître si par mesdre exceptionnelle des cartes hebdomadaires pour un trajet, celui du soir, ne pourraient pas être octroyées, permettant ainsi l'organisation, sans dépense supplémentaire trop élevée, d'un transport particulier le matin.

En vous remerciant par avance des précisions que vous voudrez bien nous donner à ce sujet,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

le Directeur,

J. Mang