# Plan de Transport du Département de LA DRÔME

les plans, cartes et Arrêtés approbatifs sont conservés au Dossier

#### PLAN DE TRANSPORT DE LA DROME

N.	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1.	24.12.1937/05.6.1949	Exploitation de la ligne Pierrelatte - Nyons par la Régie des chemins de fer et autobus de la Drôme	28
2	12.1.1939	Avis du CST relatif au plan de transports	3
3	1.1939 .	Observations sur le plan de transports	3
4		Avis du CST relatif à la plainte des transports Citroën contre la Régie départementale des chemins de fer et autobus de la Drôme	4
5	5.1944	Note relative à la suppression des services routiers de remplacement sur les lignes St Vallier - Valence et St Vallier - Romans	2
6	28.12.1944	Correspondance entre les transports Citroën et le Ministère relative aux lignes St Vallier - Valence et St Vallier - Romans	2
7	01.7.1948	Service illégal Montélimar - Valence des Auto - Transports Valréassiens	3
8	16.7.1948	Rétablissement du service Valréas-Lyon	3
9	27.7.1951/27.4.1960	Avis du CST relatif à la ligne Valence et Crest	3
10	05.7.1955	Avis du CST relatif à la demande d'augmentation de fréquence par la Sté Drôme - Cars	3
11	16.12.1955/05.10.1956	Avis du CST relatif aux services occasionnels assurés par M. DUCHAMP	4
12	16.3.1959/04.7.1959	Substitution d'un service routier affrêté aux auto- rails sur la ligne Valence - Romans	5
13	16.5.1959	Correspondance entre les transports CHARRIERE et la SNCF sur la relation Valence - Portes	3
14	05.11.1971	Avis du CST sur la relation Die - Luc en Diois par l'entreprise BOUFFIER	2

F.L.M. Exploitation

> SERVICES auto Obiles

Copie

consieur le Directeur Général

de la Compegnie.

PARIS, 24 DEC 1937

V.1644

Coordination des transports voyageurs.- Exploitation de la ligne "Fierrelatte - Nyons" par la Régie des Chemins de fer et autobus de la Brôme

Ainsi que vous l'exposait me note Nº V.1644 en date du 4 décembre 1957, le Flan de transports voyageurs du département de la Brôme, qui a été approuvé à l'unanimité par le Comité Technique Pépartement al dans se séance du s décembre 1957, privoit, par application de l'article 19 du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1955, que l'exploits ion de la ligne "Pierrelatte-Ryone" sers "confiée au Réseau des Chemins de fer d'intrêt local (Régie de la Brôme)" sous la réserve, faite par notre Représentant et inscrite dans le Flan de Transports, que : "l'exploitation par le Chemin de fer d'intérêt local ne sers pas plus onéreuse pour la S.N.C.F. que le mode d'exploitation qui sersit résulté de l'exploitation par autobus du serv ce des voyageurs, compte tenu, le cés échéant, des subventions pouvent être mises à la charge de la S.N.C.F. par application des dispositions de l'article 7 du décret du 31 août 1957".

Par lettre, dont vous trouverez, ci-joint copie, le Directeur de la Régie nous pose certaines questions, destinées à lui permettre de renseigner la Commission départementale du Conseil Géréral qui surs à prendre prochainement position sur le Plan de transports établi par le Comité Technique Départemental.

Nous avons pu, en nous basant sur le nombre de vogageure e les tonnes kilométriques transportées, fournir les recettes approximatives de la ligne (question 5); mais nous avons estimé qu'il ne nous était pas possible de répondre pour l'instant aux quatre premières questions et nous avons adressé au Birecteur de la Régie une réponse d'attente dont la copie est également jointe.

Or, par une note du I7 décembre courant, M. le Directeur Général de la S.N.O.F. a chargé M. FELLERIN de s'occuper tout spécialement, à partir du ler janvier 1938, de l'ensemble des questions d'exploitation de certaines lignes par les Chemins de fer d'intérêt secondaire. Il semble donc que les questions posées par la Régie de la Drôme doivent lui être soumises. Nous nous tiendrions, bien entendu (M.MERNIKE et M. LORRIOT), à son entière disposition pour lui exposer la situation.

A notre avis, il sersit opportun de prendre une position aussi libérale que possible sur toutes les questions qui ne sont pas susceptibles d'entraîner pour la Société Mationale de nouveaux débours financies par suite, la mise à disposition de la ligne et des bâtiments, de sême que celle des locomotives et vagons pourrait sans doute être commentie à titre gratuit. Un régime très libéral pour l'échange des vagons paraît devoir être également consenti.

Four les autorails, qui nous seront vreisemblablement demandés (2 ou 3 appareils), nous pourrions fournir des appareils déja en service qui ne nous sersient pas indispensable, à la condition que les appareils ainsi disposibles soient aptes à parcourir la ligne en question, dont le profil est difficile. Nous nous bornerions à facturer à la Régie les sommes correspondent à l'amortissement des autoreils.

Par contre, nous pensons que toutes prestations susceptibles d'entreîner des débours et, en particulier, les impôts et la redevance

Ministère des Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports.

3ème Bureau

Paris, le 30 mai 1938

Le Ministre des Travaux Publics à Monsieur le Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de fer.

Appelé à examiner le plan de coordination des transports des voyageurs dans son département, qui avait fait
l'objet de délibérations préalables du C.T.D., le Conseil
Général de la Drôme, dans sa séance du 3 mai, a présenté des
observations pour la ligne de Pierrelatte à Nyons.

Je vous rappelle que, pour cette ligne, le C.T.D.

proposait une exploitation confiée au réseau des chemins de fer d'intérêt local (régie départementale) avec participation financière de la S.N.C.F. sous réserve que ce mode d'exploitation ne serait pas plus onéreux pour cette Société que celui d'une exploitation par autobus du service des voyageun compte tenu, le cas échéant, des subventions au service routi de remplacement pouvant être mises à la charge du chemin de fer par application des dispositions de l'article 7 du décret du 31 août.

Le Conseil Général ne s'est pas déclaré formellement hostile à cette solution; il a toutefois exprimé le désir de voir tenter l'expérience préalable, portant sur une durée d'un an, d'une exploitation par autorails assurant le service

. . . . .

des voyageurs sur la ligne en question. Cette dernière proposition ne paraît pas pouvoir être envisagée.

Quoi qu'il en soit, pour répondre à une intervention à ce sujet de Parlementaires du Département, j'estime qu'il est nécessaire de renseigner le Conseil Général du Département de la Drôme sur les points suivants :

- 1°) quel pourrait être approximativement le bilan prévisible de l'exploitation du service fer par la Régie des Chemins de fer d'intérêt local étant entendu que, pour assurer ce service, le Département prendrait en location le matériel de da S.N.O.F.
- 2°) Quel serait le montant de la subvention que la S.N.C.F. accorderait au département dars les conditions enviéagées par le C.T.D. et rappelées ci-dessus ?

Pour permettre au Conseil Général de la Drôme de statuer définitivement à ce sujet dans une prochaine sessic qui doit avoir lieu avant le ler juillet; je désire recevo les renseignements ci-dessus le plus tôt possible.

Le Ministre des Travaux Publics. signé. COPIE CONFORME A L'ORIGINAL

Paris, | 0 juin

3.8

D 5414/34
COPIE DOSSIES

Monsieur le Ministre.

Voulu me rappeler que le Comité Technique Départemental de la Brôme avait proposé de confier l'exploitation de la ligne "Pistrelatte - Syons" au réseau de Chemin de for d'intérêt local (Régle départementale) avec participation financière de la 3.8.0.7. sous réserve que ce mode d'exploitation ne soit pas plus onéreux pour cette Société que celui d'une exploitation par autobus du service voyageurs, compte tenu, le cas échéant, des subventions à allouer au service routier par application de l'article 7, du décret loi du 31 août 193. A ce sujet vous me demandez des renseignements complémentaire pour vous permettre de répondre à une intervention des parlementaires du département.

J'ai l'honneur de vous donner ci-après ces renseignements :

## I) Bilan prévisible de l'exploitation du service fer par la Régit des Chemins de fer d'intérêt local de la brome.

L'exploitation par la Edgie départementale ne peut s'entendre que d'une exploitation complète voyageurs et marchandises.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics

W.

L'expérience acquise en satière d'exploitation par les Chemins de fer d'intérêt local ne permet guère d'espérer plus de 30 % de réduction des dépenses du Chemin de fer d'intérêt général.

Quant à l'utilisation d'autorails on ne peut guère escompter un accroissement de plus de 20 à 25 % du trafic voyageurs.

Or, en 1935, le bilan de l'exploitation par le réseau P.L.S. de la ligne "Pierrelatte-Nyons" s'établissait conse suit :

Les dépenses s'élavaient à 1.370.000° pour le service voyageurs et 808.000° pour le service marchandises, soit, au total, 2.170.000° par an, d'où un déficit annuel de 1.703.000°.

a partir de ces éléments le bilan se l'exploitation par la Régie peut être ainsi estisé :

Dápenses ...... 1.400.000<sup>f</sup> Recettes ...... 530.000 Déficit ..... 870.000<sup>f</sup>

déficit calculé sur la base des prix de 1935 et que l'on peut chiffrer à 1. 00.000 frs environ sur la base des prix sotuel

II) Montant de la subvention que la S.R.C.F. accorderait au département dans les conditions envisagées par le Comité Technique départemental.

Il y a lieu de se placer dans l'hypothèse du service

marchandisem continuant à être assuré par fer par la 3.3.0.F., le service voyageurs étant assuré par route.

La subvention sercalculerait à partir du déficit du service marchandises, auquel il y aurait lieu d'ajouter, le cas échéant, le sontant des subventions qui pourraient être versées aux Services routiers de resplacement par application des dispositions de l'article 7 du décret-lei du 31 août 1937.

Le déficit du service marchandises s'établit ainsi sur la base des prix de 1935 :

En ce qui concerne la sabvention à accorder aux services routiers de remplacement, il faut constater qu'il est possible de supprimer purement et simplement les trains de voyageurs actuels et de confier aux services routiers existents le soin d'assurer le trafic. Nous trouvons, en effet, sur cette relation :

- 1º)-de Service Pierrelatte Syons (2 A.R.)
- 2°) Qu service Wontélimar Wyons via Valréas (3 A.R.)
- 30) un service Wentélisar Valréas via Pierrelatte (3 A.R.)

en peut penser que dans ces conditions, sême en admettant l'obligation de renforcer certains de ces services, la S.S.C.F. néaurait pas à les subventionner.

Il résulte de ce qui précède que la subvention susceptible d'être allouée au département par la S.S.C.F. dans l'hypothèse où l'exploitation de la ligne Pierrelatte - Nyo serait confiée à la Régie départementale ne devrait pas dépasser la somme de 548.000 frs par an aux prix de 1935 soit actuellement 800.000 frs environ.

Mais je crois devoir ajouter que nous avons poursuivi notre étude au sujet de cette ligne et que nous avons envisag le report sur la route du service des marchandises.

Dans cette dernière hypothèse, alors que le déficit du service marchandises par fer pouvait être évalué à 548.000 frs d'après les chiffres de 1935, l'organisation routière permettrait de réduire ce déficit our la base des prix et tarifs actuels à 203.000 frs, compte tenu de la perception d'une surtaxe de domicile.

Si donc, le département de la Drôme retenait notre proposition d'exploitation de la ligne de lierrelatte à Byons comme ligne d'intérêt local, il semble en dernier ressort que la participation de la S.M.C.F. à la converture du déficit de cette exploitation ne devrait pas dépasser 250.000 francs.

IN TRESIDENT BY CONSELL D'ADMINISTRATION,

Signé: GUINAND

anile du Elmas 1939

COPI

-alj-

Ministère des TRAVAUX FUBLICS

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

jème Bureau

REPUBLIQUE F ARCAISE

ARRETE

Le Ministre des Travaux Publics

Sur la proposition du Conseiller d'Etat, Directeur Général des Chemins de fer et des Transports;

> Vu le décret-loi du 12 novembre 1958 et notemment l'ennexe A; Vu le décret du 12 janvier 1959:

Vu le plan d'organisation des transports publics de voyageurs adopté par le Conseil Général de la Grôme le 20 juin 1938 et par la Commission Départementale le 23 juin 1938:

Vu la lettre du Préfet de la Drôme en date du 50 juin 1938; Vu l'avis du Conseil Supérieur des Transports en date du 12 janvier 1939;

Vu l'avis du Ministre de la Défense Mationale et de la Guerre;

#### ARRETE :

<u>Article premier</u>.- Est approuvé le plan susvisé d'organisation des transports publics de voyageurs dans le Département de la Brôme, qui comporte notamment la fermeture totale au service voyageurs de la ligne d'intéfet général d'Orange à Buis-les-Baronnies, et la fermeture partielle des lignes ci-après :

Valence - Romans Valence - Pierrelatte, St-Rambert - Valence St-Rambert - Annonay.

Il sera statué sur la fermeture au service des voyageurs de la ligne St-Rambert d'Albon à Rives en même temps que sur le plan de l'Isère.

.....

Article 2 - Cette approbation est donnée sous les réserves sui-

a) les fermetures des gares sur les lignes où des trains omnibus mont supprimés seront réalisées conformément au plan établi par le Comité Technique Départemental.

Il appartiendra à cet organisme d'examiner s'il y a lieu de détourner un certain nombre de navettes du service de remplacement en vue d'une meilleure desserte de certaines localités;

- b) la consistance du service de remplacement de trains entre Montéligar et Pierrelatte, assuré par la Société des Autos-Transports Valréassiens, est fixée à 6 aller et retour quotidiens et sera garantie par la Société Mationale des Chemins de fer, soit par application du paragraphe 2 de l'article 24 du décret du 12 janvier 1939;
- c) le tableau D du plan sera rectifié par l'indication en regard de l'entreprise Gruon (service de remplacement de trains entre Pierrelatte et Orange), d'une consistance de 6 navettes journalières au lieu de 4;
- d) le service de remplacement de trains entre Valence et Montélinar par la Société "Les Drôme-Cars" sera assuré à titre libre sans garantie.

Toutefois, si, dans l'avenir, l'entrepreneur justifie que les obligations qu'on lui impose ne trouvent pas une compensation suffisante dans les recettes supplémentaires producées par la suppression des trains omnibus, la question sera réexaminée par le Conseil Supérieur des Transports;

e) les services routiers de la Société des Transports CITRORS sur :

Lyon - Romans via Tain,

Lyon - Romans via St-Bonat,

et le service routier de l'entreprise Allencle :

Romans - Tain - Lyon

seront maintenus dans leur consistance actuelle;

- f) les services de reaplacement de trains assurés par la Société des Transports Citroën entre Lyon et Valence seront garantis sur les seules sections parallèles à la voie ferrée, soit par application de l'article 18 du Décret du 12 novembre 1938, seit par application de l'article 24 paragraphe 2 du décret du 12 janvier 1939;
- g) conformément aux dispositions arrêtées dans le plan de l'ARDECHE, les services routiers de la Seciété des Transports Citroën ne serent pas déviés par la rive droite du Rhône entre audance et St-Rambert;
- h) la suppression de la section Vienne Valence du service St-Stienne-Vienne - Valence de Selle Bouvier ne deviendra effective qu'après accord entre la Seciété Nationale des Chemins de for et l'entreprise sur le rachat du service;
- i) le service de remplacement de trains assuré par l'entreprise TESTS sur la ligne Livron Die sera sasuré aux risques et périls de l'entreprise avec application des dispositions de l'article 18 de l'annexe à du décret-lei du 12 nevembre 1938;
- j) dans la liste des lignes maintenue au plan seront ajoutées les deux lignes ci-après de la Société Générale des Transports départementaux qui pénètrent dans le territoire de la Drôme :

.....

Vernoux - Valence été : 4 A-R (
par Alboussière et hiver (
Saint-Paray) (
A-R - lundi, mercredi, jeudi,
samedi, diasnone
) A-R - mardi, vendredi

Vernoux - Valence (
par St-Georges-les-Bains) (

k) l'aménagement des services reutiers du Vercers devra faire l'objet d'un neuvel examen de la part du Comité technique départemental et du Conseil Général.

En attendant, les services Ferriat, Glénat, et Bouffier seront maintenus dans leur consistance actuelle et le service neuveau Luc-en-Divis - Die ne sera pas créé;

1) les services de cerréspondance assurés par la Compagnie Provençale de transports Automobiles entre Montélimer et le Teil continuerent à Être garantis par la Société Nationale des Chemins de fer, mais seront réduits d'emviron 40 % : leur organisation et leur consistance seront soumises à l'apprebation du Ministre des Trayaux Publics.

Article 3 - Il sera statué altérieurement sur la ligne de Pierrelatte à Nyons,

A set effet, la Seciété Sationale des Chemins de fer français négociera avec le département de la Drûme en vue de l'adeption avent le ler juin 1939, de l'une ou l'autre des deux solutions suivantes :

- a) Suppression des trains de voyageurs et remplacement par des services d'autebus dans le cadre de l'article 18 de l'annexe à du décret-lei du 12 novembre 1938;
  - b) Maintien du service Voyageurs dans sa consistance actuelle, ou

remplacement des trains à vapeur par des autorails, le Département devant, dans ce cas, soit supporter le supplément de charges résultant peur la Société Matiemale des Chemins de fer de la substitution de cette solution à la solution a), soit assumer à ses risques et périls meyenment une subvention forfaitaire de la Société Matiemale des Chemins de fer, l'exploitation intégrale de la ligne, qui serait alors classée comme voie forrée d'intérêt local. En cas de désaccord entre le département et la Société Matiemale des Chemins de fer sur le mentant des charges à supporter suivant le cas, par le Département ou par la Société Matiemale des Chemins de fer, le différend sera erbitré par le Ministre des Travaux Publics.

Article 4.- Un exemplaire du dit plan, avec les pièces jointes, restera amnexé au présent arrêté.

Paris, le 2 mars 1939. Le Ministre des Travaux Publics, Signé : A, de MONZIE

# Copie pour le se commercial

26 Juillet

35

D. 5414-36

Section of the Section

- 4 AOU 1938

oncieur le Ministre,

相

L'article 5 de l'arrêté du 2 Mers 1939 approuvant le plan d'organisation des transports publics de voyageurs du Département de la Drôme précise qu'il sern statud ultérieurement sur le régime d'exploitation de la ligne de PIERRESLATTE à EVOND, et que la S.N.C.F. devra négocier avec le Département en vue de l'adoption de l'une ou l'autre des deux solutions suivantes :

a)-Suppression des trains de voyageurs et remplacement par des services d'autobus dans le cadre de l'article 18 de l'Annexe A du décret-loi du la Novembre 1988.

b) delintien du service voyageurs dans sa consistance actuelle avec resplacement des trains à vapeur par des autorails, le Département devant, dans ce cas, soit supporter le supplément des charges résultant, pour la D.N.C.F., de la substitution de cette solution à la solution a), soit assumer à ses risques et périls, soyannant une subvestion forfaitaire de la Cociété

Monsieur le Ministre des Traveux Publics, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, 50 Bureau - 864, Boulevard St-Germain - PARIS (7e) Mationale des Chemins de fer, l'exploitation intégrale de la ligne qui sersit alors classée como voie ferrée d'intérêt local.

Les négociations ent été entreprises aussitôt dans le cadre sinsi tracé et le Conseil Cénéral de la Drôme a examiné à neuveau les conditions d'exploitation de cette ligne au cours de sa session des 8, 9 et 10 mai dernier en présence d'un représentant de la 4.N.C.F.

Hous avions, auparavent, fait consaître à l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées que le maintien du service voyageurs par train ou autorail entraînorait pour la 0.N.C.F. une dépense supplésantaire de 970.000 fra par rapport à l'exploitation du trafic des voyageurs par rouse.

Nous lui avions indiqué également que la subvention forfaitaire assmelle à verser par la S.M.C.F. au Département dans le cas d'exploitation intégrale de la ligne par celui-ci nous paraissait devoir être égale au sontant du déficit qui subsisterait si la totalité du tratic voyageurs et sarchandises était exploité par route; cette subvention serait slors d'environ 480.000 frs, se décomposant comme suit :

- garantic financière samuelle à allouer aux entrepreneurs chargés d'assurer le remplacement des trains de voyageurs ...... 200.000°
- déficit annuel probable du service marchandises supposé assuré par route... 880.000°

Le Conseil Général, appolé à se prononcer sur les diverses solutions proposées, a de nouveau formellement écarté l'hypothèse de la suppression des trains de voyageurs et leur resplacement par des services d'autobus sous le régime de l'article 18 de l'annexe A du décret-loi du 18 Novembre 1938.

Le Conseil Cénéral n'a pas estimé possible, d'autre part, d'envisager le maintien de l'exploitation du service des voyageurs par train ou autoraile par la S.N.C.F. moyannant le versement s'une subvention forfaitaire par le Département, en raison du montant indiqué pour cette subvention.

O'est donc l'exploitation de l'ensemble du trafic voyageurs et sarchandises, par le Département, soyennant subvention annuelle de la D.S.O.F., qui a été retonue en ééfinitive par le Conseil Cénéral.

Alasi que je l'ai indiqué plus haut, le montant de la subvention que nous nous proposione d'allouer au Département dans cette hypothèse s'Eleveit à 400.000 fre; mais le Conseil Général nous a fait observer que s'il avait accepté la suppression du service des voyageurs par for, un certain délai aurait été nécessaire à la 6.5.0.7. pour mettre au point et réaliser le transport des marchandises par route. Il a desandé en conséquence que, pour faciliter l'essai d'exploitation par fer au compte du Département, la 0.5.0.5. accepte pour une période transitoire d'aducader une subvention correspondant à la garantie à allouer au sorvice routier de resplacement des trains de voyageurs et au déficit qu'enrait entraîné l'emploitation du service des marchandises par for tel qu'il aurait continué un certain temps à fonctionner si les trains de voyageurs avaient été insédiatement supprimés.

Jo rappelle à ce sujot que le bilan de la ligne fuit resportir setuellement un déficit total de 8.000.000 fre qui se répartit come suit :

Déficit du trafic voyageurs..... 1.780.000 fra Déficit du trafic marchandises.... 1.100.000 fra Dotal...... 3.000.000 fra

La subvention decandés par la Département à titre transitoire s'élève donc à :

200,000 frs + 1.100,000 = 1.300,000 frs

Après discussion le Conseil Cénéral a sceepté de réduire ce chiffre à 1.830.000 fra, soit un abattement de 100.000 fra sur la subvention primitivement demande. La période transitoire pendant laquelle cette subvention devrait être versée sereit finée à 3 ans si la demande du Conseil Cénéral est retenue.

Los purpariers entre la Conseil Séndral et le représentant de la Société Mationale ont fait l'objet du memente ei-joint.

Après excen des propositions que l'on vient d'indiquer, la Société Nationale est disposée à les socapter, sous les récerves essectielles ci-après :

l'- Un contrat sera passé entre le 3.H.C.F. et le département pour fixer le teux et les codulités de versement des subventions prévues, ainsi que les conditions de location éventuelle du matériel de la S.H.G.F.

L'entrée en vigueur de ce contrat sera subordonnée au déclassement prémiable de la ligne.

Après déclassement, la C.N.C.F. n'interviendra ni dens l'exploitation de la ligne, ni dans les relations entre le département et le nouvel exploitant. Elle n'aura pas non plus à intervenir au moment en le Conseil Cénéral sera appelé à prendre une déclaion quant au régise définitif à adopter après la période d'essai de deux ans;

2\*- Il doit être formellement entendu qu'à la fin de la période de deux ans, la subvention totale versée par la C.N.C.F. au département sera réduite à un chiffre correspondant au déficit de l'exploitation par route de l'ensemble du trafie voyageurs et marchandises, déficit netuellement évalué à 600.000 france.

In principe, le montant des subventions sera fixé une fois pour toutes et à l'avance; la 3.8.0.7. ne se refuserait toutefois pas à enviseger un coefficient

do variation, lid par excepto aux malaires. Quant au prix de location du matériel, il pourrait être fixé chaque ennée en prenant comme basso les taux ordinaires de location que pratique normalement la G.M.C.F. à l'égard de seu elients.

Donaieur le Ministre, je vous serais reconnaisment de bien vouloir porter votre décision à la commissemme du Département pour nous persettre d'engager our des bases claires et indiscutables les discussions avec les autorités responsables pour la mise au point de la Convention.

Je vous renouvelle, Consiser le Dinistre, l'assurance de son très respectaeux dévouecent.

Signé: GUINAND

Copie pour le se commercial

wall jus

() soft

39

543.138 D 5414/3/

Monsieur le Ministre,

Par lettre du ler soût courant vous avez bien voulu me demander de vous faire connaître nos intentions concernant le régime d'exploitation de la ligne de PIERRELATTE à NYONS.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que par lettre du 26 juillet dernier, mêmes références qu'en marge, nous vous avons soumis nos propositions à ce sujet.

Je vous renouvelle, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon très respectueux dévouement.

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Signe GUINAND

Monsieur le Ministre des TRAVAUX FUBLICS -Direction Générale des Chemins de fer et des Transports - ler Bureau, 244, Boulevard St-Germain PARIS (7ème)

anek du 29. 12 1939

28/

COPIS

REPUBLIQUE PRANCAISE

MIMISTERS DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRABSPORTS

#### ARRETE

Le Ministre des Treveux Publics et des Transports.

Vu le décret-loi du la Novembre 1936 et notemment l'Abmexe A:

Vu le décret du 13 Janvier 1908;

Vu le décret-loi du 10 Septembre 1959;

Vo l'arrêté du 26 Septembre 1959;

Vu le plan d'organisation des transports publics de voyageurs pour la période des hostilités transmis par le Fréfet de la DAGUE la 26 Octobre 1932;

Vu l'evis du Directeur Général des Transports en date du 22 Décembre 1939.

#### ARRETE:

#### Article ler

Est approuvé le plan susvisé d'organisation des transperts publics de voyageurs du département de la DRONE pendant la période des bostilités.

#### Article 2

Cette approbation est donnée sous les réserves auiventes :

la/La ligne de chemin de fer de Pierrelatte à Myons sera ferese totalement au service des voyageurs. En conséquence le train mixte(voyageurs et marchandises) prévu au plan, sera aupprimé.

Lyon - Valence et Lyon - Rosens assurés par la SOCIATE DES TRANSPORTS CITROEN sera fixée comme suit :

4 aller et retour Lyon-Velence par la Route Hationale

2 aller et retour Lyon - Romans via Saint-Donat 2 aller et retour Lyon - Romans via Tain

38/ Le consistance du service de remplacement de la section Velence - Nontélimer assuré per La SOCIETE DROSSCARS sers portée à 6 aller et retour.

le section Pierrelette - Montéliaer essuré per le SOCIATE DES AUTO-TRANSPORTS VALSE ASSISSE pourre être modifiée, auivant les besoins du trafic, per eccord entre le .X.O.F. et l'entreprise routière sous l'égice de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Cheussées.

51/ Les 2 eller et retour du service de remplacement St-Rembert d'Albon à Rives, essares par la COMMANNE DES TRANSFORTS CITACEN via Anneyron - St-Sorlin + Moren doivent être completes par 2 Aller et retour essurés par la même Société par l'itinéraire Nord (via Jarcieu).

cent de le ligne Pierrelatte - Nyons :

2 aller et retour sesurés par l'entrepris- TESTE et

l aller et retour assuré par la SOCIATE DES AUTO-

Co dermier service ne sera maintenu que si le trafie l'exige.

7%/ Les services routiers Velréns - Dieulefit de la SOCIATA DES ADTO-TRANSPORTS VALREASSIERS seront meintenus evec l'aller et retour sur chaque relation.

de le 88018 DE Le 08008 sero remenée à l'aller et retour + 1 aller et retour le semedi avec possibilité de porter à 2 aller et retour si le trafic le justifie.

By/ Les horsires du service routier libre Rosens -Lyon per Tain seront coordonnés avec cesa du fer et du service CITROSE.

1'entreprise ALLONGIE pourront être prolongés jusqu'à St-Marcellin.

10%/ Les services routiers Velence - Die des entreprises SERBARD et TERRIER seront meintenus evec une consistance d'un eller et retour pour chaque entreprise.

11%/ La consistance du service routier Valance -Romanz de la SOCISTE DES DROUE-CARS sera portée à 18 eller et retour.

12%/ Le service routier le Grand Serre - Lyon par St-Rembert de l'entreprise CONJARD sera maintenu avec sa consistance actuelle (1 aller et retour Lundi-Jeudi- Samedi).

13%/ Le service routier St-Stienna - Velence de la SOCIATE ROYAL-CARS fera l'objet d'une décision ultérieure à l'occasion de l'exemen des plans de transports du Rhône et de la Loire.

14%/ Le consistence du service Romans - Benurepaire par Hauterives de la REGIE DE LA DROME portée au plan à 2 aller et retour journaliers doit être remanée à :

2 eller et retour Besarepaire - Beuterives, 1 aller et retour Hauterives - Romans le pardi et le vendredi.

#### Article 3

Un exemplaire dudit plan, avec les pièces jointes, resters annexé au présent arrêté.

Fait & PARIS. le 20 Décembre 1939,

LE MINISTRE DES TRAVAUX PERLICS & DES TRANSFORTS Signé : de MONEIE.

#### NOTE

L'arrêté ministériel du 2 mars 1939 approuvant le plan de transport de la Drôme prévoyait qu'il serait statué ultérieurement sur la fermeture de la ligne de Pierrelatte à Nyons. L'article 3 de cet arrêté précisait le cadre dans lequel devrait se dérouler les négociations entre le département et la S.N.C.F. en vue de l'adoption de l'une ou l'autre des solutions suivantes :

- a) suppression des trains de voyageurs et remplacement par des services d'autobus,
- b) maintien du service voyageurs actuel par fer et prise en charge par le département des dépenses supplémentaires que cette solution entraînerait par rapport à la solution a). Le service par fer pourrait, d'ailleurs, être assuré soit par la S.N.C.F., soit par le département. Dans ce dernier cas, la ligne serait déclassée comme voie ferrée d'intérêt général et la S.N.C.F. paierait au département une somme égale au déficit total correspondant à l'application de la solution a),

Le Conseil Général de la Drôme examina cette question au cours de la session des 8, 9 et 10 mai 1939 à laquelle assistait un fonctionnaire de la S.N.C.F.

La solution a) fut écartée.

Il en fût de même de l'exploitation de la ligne par la S.N.C.F. indiquée dans la solution b).

C'est donc l'exploitation de l'ensemble du trafic par le département moyennant une subvention annuelle de la S.N.C.F. qui fut retenue. Cette subvention devait s'élever à 480.000 fr., dont 200.000 fr. correspondant au déficit estimé du service routier de remplacement voyageurs et 280.000 fr. correspondant au déficit du service marchandises par route. En effet, une fois la suppression du service voyageurs par fer réalisée, le peu d'importance du trafic marchandises ne justifiait pas le maintien de circulations ferroviaires.

Le Conseil Général demanda alors que pour faciliter l'essai d'exploitation par le département, la
S.N.C.F. acceptât, tout au moins pour une période limitée, de verser une subvention annuelle correspondant
au déficit qui eurait subsisté après fermeture de la
ligne au service des voyageurs, si la S.N.C.F. avait
continué à assurer l'exploitation du service marchandises par fer. Il estimait, en effet, que le report sur
la route du trafic marchandises exigerait un certain
délai, qui laisserait subsister pendant quelque temps
un déficit plus important et il demandait à en profiter.
Le déficit du service marchandises par fer était estimé
à 1.130.000 frs.

La subvention mise à la charge de la S.N.C.F. atteignait ainsi :

200.000 f. + 1.\$30.000 f. = 1.330.000 f.

Après discussion, le représentant de la S.N.C.F. accepta de satisfaire à cette demande. La durée de la période de transition fut fixée à 2 ans. Toutefois, il fit adopter le chiffre de 1.230.000 frs, étant entendu qu'à la fin de la période de deux ans, la subvention serait ramenée à 480.000 frs, somme qui correspond au déficit des services entièrement exécutés par route.

Par lettre du 26 Juillet 1939, la S.N.C.F. fit connaître à M. le Ministre des Travaux Publics le résultat de ses pourparlers avec le Conseil Général. Elle lui demandait d'approuver la transaction intervenue et de bien vouloir porter sa décision à la connaissance du département de la Drôme, afin de permettre la mise au point de la convention à passer entre la avec L.N.C.F. et se département.

Sur ces entrefaites intervint l'ouverture des hostilités.

. . . . . .

La question de la fermeture au service des voyageurs de la ligne de Pierrelatte à Nyons fut alors reprise
dans le plan de transport établi en application du décret
du 19 septembre 1939. Ce plan prévoit explicitement la
fermeture de la ligne, mais avec maintien d'un train mixte
et sous réserve de la décision de M. le Ministre des
Travaux Publics au sujet de la solution proposée en temps
de paix et indiquée ci-dessus.

L'arrêté approbatif de ce plan, en date du 29 décembre 1939 stipule que la ligne sera fermée totalement au service des voyageurs, le train mixte supprimé et le service de remplacement assuré, dans les conditions prévues au plan, par M.M. TESTE et SIBOURG et les autobus Valreasiens.

Il semble bien, tout considéré que ce soit là la meilleure solution. En effet, la solution retenue par le conseil général suppose essentiellement que moyennant une subvention de 480.000 frs de la S.N.C.F., l'exploitation d'un service fer sous le régime des voies ferrées d'intérêt local couvrira des frais. Or cela n'est rien moins que probable : il faudrait en effet que le prix de revient d'un tel service soit beaucoup plus bas que celui du serviæ assuré par la S.N.C.F. et une telle différence paraît peu plausible.

Il est donc à prévoit que malgré la subvention de 480.000 frs versée par la S.N.C.F. le service seraidéficitaire. Finalement, ce sont les finances départementales qui devrate supporter le déficit supplémentaire, alors que dans la solution retenue dans le plan de transport de guerre, le déficit global ne dépassera pas les 480.000 frs prévus di que l'amin des marcha asse par vont seu ayanis.

qui qu'il a suit du regime marchardise d'avenir, la sitration de queux commande de supprime ces trais de supergeus found unimise l'obushir, les madeins et le bournes La formature de la ligne de Fierrelatte à Nyons qui avait été projosée par la S.R.C.F. a été repoussée par le Conneil Général de la Drôme.

Conformément aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 2 mars 1939 approuvant le plan de transports du Département de la Drôme, la Région Sud-Est a recherché avec le Département le régime d'exploitation à adopter pour cette ligne.

La suppression des trains de voyageurs et leur remplacement par des services d'autobus dans le cadre de l'article 18 de l'annexe à du décret-loi du 12 novembre 1936 ayant de nouveau été formallement écartée par le Conseil Général dans sa session de mai 1939, ce dernier a, en définitive, retenu parai les solutions proposées par M. le ministre des Traveux Publics celle consistant à confier au département, l'exploitation de l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises de la ligne moyennant versement d'une subvention annuelle par la

Cette solution avait d'ailleurs déjà été envisagée au cours d'études antérieures et la S.N.C.F. avait indiqué que la subvention à verser dans ces s'élèverait à 480.000 francs, somme correspondant au déficit qui subsisterait, si l'ensemble du trafic voyageurs et marchandises était reporté sur la route.

Mais le Conseil Général a demandé que pour faciliter l'essai d'exploitation au compte du Département la S.B.C.F. accepte, tout au moins pour une période limitée, de verser une subvention ammelle de 1.330.000 francs correspondant au déficit qui subsisterait après report sur la route du seul service des voyageurs.

La Région du Sud-Est, tout en réservent la décision décision définitive de la S.M.C.F., n'a pas oru posvoir s'opposer à étudier cette proposition, mais elle a pu faire accepter que la durée de la période d'essai prévue pour cette organisation serait limitée à deux sus et que le chiffre de la subvention à verser per la S.N.C.F. au département serait fixé à 1.230.000 fra soit un abattement de 100.000 francs sur la subvention primitivement demandée par le Conseil Général. A partir de la Jème année, la subvention à verser par la S.N.C.F. serait alors de 180.000 france, chiffre primitivement envisagé.

Le bilan de cette opération reste néammoins très favorable dans tou les ces pour la S.N.C.F., car nome au cours des deux premières années l'économie correspondrait à 40.000 fra par kilomètre de ligne.

Dans ces conditions, nous demandons au Comité de Direction approuver les propositions de la Région Sud-Est consistant à fier l'exploitation totale voyageurs et marchandises de la ne de Fierelatte à Nyons au Département moyennant versement, la S.N.C.F., à ce dernier, d'une subvention forfaiteire annuelle 250.000 frs pandant une période d'essai de deu étant

Régime d'Exploitation adopté pour la ligne de Fierrelatte à Byons dont la fe meture au service des voyageurs a été proposée per le 5.8.6.F., mais refusée par le Conseil Général. densit Medite & door one as que le chiffre de la mabrention à verser par le 8.5.0.5. et département siné à 1.630.000 fre del ve abertanent en 100.000 frences un la mabrentien ariente-vecent dessendée par le Connell Cénéral. A partir de la Sècu Le biles de sotte opération repte néspoins très favoreis dans towards not plantable our mice an owner des desse confere and it openions to correspondent's an own fre per kiefferms pringlement soldsevice eastb, we brook at 8 . 7.0.8. word on temporal about he and tacking and their

entendu qu'à partir de la 3ème année la subvention sera réduite à un chiffre correspondant au déficit de l'exploitation par route du trafic voyageurs et marchandises, déficit évalué à 480.000 francs. COPIE

### DECISION MINISTERIELLE DU 27 NOVEMBRE 1947

"Comme suite à un voeu émis par le Conseil Général de votre Edépartement le 13 Mai 1947, sur un rapport de son Vice-Président, "j'ai prescrit à M. l'Inspecteur Général de la 12ème Circonscription "à MARSEILLE, par ma décision n° 1701 t. Service du Contrôle des Trans"ports Routiers) du 18 Juillet 1947 de faire assurer l'exécution de 
"la décision ministérielle du 11 Octobre 1946 tendant à la création 
"d'un deuxième AR quotidien VALREAS - PIERRELATTE par la Sté des 
"Autos-Transports Valréassiens et à faire desservir la Commune de 
"St-Restitut par les services d'autobus VALREAS - PIERRELATTE et 
"NYONS - PIERRELATTE.

"Or, M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de votre "département m'a informé, par rapport du 18 Août 1947, que la Socié"té précitée, à laquelle il a demandé d'effectuer un deuxième AR "VALREAS - PIERRELATTE, s'y refuse en raison de la non rentabilité "de cette exploitation.

"Afin de permettre le fonctionnement de ce service, M. l'Ingé-"nieur en Chef propose que la S.N.C.F. soit invitée à rétablir la "garantie financière qu'elle accordait evant guerre à cette entre-"prise, et qui a été supprimée pendant leshostilités.

"D'autre part, dans sa séance du 30 Avril, le omité Technique "Départemental des Transports, consulté sur l'utilité d'un service "matinal qui, partait de Nyons, assurerait la correspondance à Pier-relatte avec le train de 6 H 28 en direction de VALENCE, a émis à "l'unanimité de ses membres un avis défavorable à cette augmentation "de fféquence.

"En ce qui zon-cerne la desserte quotidienne de la commune de "St Restitut N. l'Ingénieur en Chef, dans son rapport indique que "cette déviation ne paraît pas z'imposer et resterait nettement dé"ficitaire.

"Je ne puis admettre, surtout dans les conditions économiques "actuelles, que la solution des difficultés que présente une meilleu-"re organisation des transports soit systématiquement demandée à une "aide financière de la S.N.C.F.

"La solution doit être cherchée si possible dans un appel à "d'autres entrepreneurs ou dans une aide financière accordée par le "département."

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

SS

RÉGION DE LA MÉDITERRANÉE

DIVISION COMMERCIALE

Référence à rappeler : N° CL2- 83- 14-07 MARSEILLE, le

Adresse provisoire : 9, Square Stalingrad

19

Téléphone: NATIONAL 38-70

Monsieur le Directeur du Service Commercial - 4ème Division

54, bd Haussmann

PARIS

J'ai l'honneur de vous rendre compte des difficultés survenues dans le département de la Drome au sujet de la ligne coordonnée Nyons à Pierrelatte.

Fermée totalement au service des voyageurs à la date du 25 janvier 1940, par arrêté du 29 décembre 1939, approuvant le plan de transport pour la durée des hostilités, cette ligne était desservie par les services routiers ci-après :

- 2 AR quotidiens, dans le sens Pierrelatte-Nyons-Pierrelatte des "Rapides du Nyonsais " (Entreprise Texte et Sibourg, actuellement Sibourg fils) n°l du croquis.
- 1 AR quotidien, dans le sens, Valréas-Pierrelatte -Valréas des Autos-Transports Valréassiens (M. CARRIER), avec départ le matin, entre 5 et 6 heures pour donner correspondance, à Pierrelatte avec les trains en direction de Montélimar et de Valence n°2 du croquis.

Ces deux services bénéficiaient, à l'origine de la garantie financière de la S.N.C.F.

De plus, en compensation d'un service quotidien Valréas-Lyon supprimé par le plan de paix, M. CARRIER exploitait avec la gamantie financière de la S.N.C.F., la relation partiellement coordonnée Pierrelatte-Montélimar, à la cadence de 6 AR quotidiens - n°3 du croquis.

Il existait enfin un service quotidien Nyons, Valréas, Grignan et Montélimar, via Valence et Malataveme, exploité à titre libre, sans à Montélimar le matin, avant 9 heures (n°4 du croquis).

En septembre 1940, la garantie financière des services de apportées à la desserte de la Basse-Drome:

5347 - M. R., Paris (11-46)

••••/•····

- 1°) Sur la relation Pierrelatte- Montélimar, réduction à 1 ou 2 parcouis routiers, les parcouis supprimés s'avérant non rentables sans garantie.
- 2°) sur la relation Pierrelatte-Nyons, maintien de la fréquence prévue par le plan, mais le départ du service CARRIER est reporté à la fin de la matinée.
- 3°) le service libre Nyons-Montélimar, via Malataverne, de M. CARRIER, est maintenu.
- 4°) le S.N.C.F. ajoute une voiture de voyageurs aux trains 9743 et 9744

Après diverses modifications survenues dans le cours des années 1941 à 1946 nous retrouvons, au ler mai 1947, une desserte équivalente à celle de septembre 1940, avec les horaires approximatifs ci-après:

	SIBOURG	9743	SIBOURG	CARRIER
- Pierrelatte Valréas Nyons	7.30 9.00 9.30	9.30 11.40 12.15	16.00 17.30 18.00	18.10
	CARRIER	9744	SIBOURG	SIBOURG
- Nyons -Valréas - Pierrelatte	11.00 -	14.50 15.50 17.15	13.00 13.30 14.50	17.00 17.30 19.00

Or, si la desserte ainsi organisée permettait aux entreprises d'équilibrer leur exploitation sans l'aide de la S.N.C.F., elle ne donnait pas entière satisfaction aux usagers. On remarque, en particulier, que le report en fin de matinée du Service CARRIER, qui partait primitivement de Valréas vers 6 h du matin, prive les communes situées entre Grignan et Pierre-latte de relations commodes avec Montélimar et Valence.

Bien qu'il ne s'agisse que de localités totalisant, au plus, 2.000 habitants, leurs réclamations sont à l'origine des difficultés que nous allons exposer.

Dès le mois d'Août 1946, sur demande de M. CHAZALON, Vice-Président du Conseil Général, originaire de St Restitut, petite agglomération située entre Grignan et Pierrelatte, le CTD accepte le principe de la création d'un service supplémentaire Valréas-Pierrelatte- Montélimar, avec départ de Valréas au début de la matinée. En attendant l'autorisation du Ministre, le Service commence le 15 Août 1946, avec l'accord de l'Ingénieur en Chef; il est confié à M. CARRIER, car M. SIBOUHG ne dispose pas du matériel nécessaire et, de plus, ne paraît pas intéressé par le sens de la desserte qui se fait à rebours de son service normal. Les trains MV sont supprimés.

L'expérience de révélant déficitaire, M. CARRIER, au bout de quelques jours, limite son nouveau service au parcours Valréas-Pierrelatte, puis

l'arrête définitivement. En novembre 1946 les trains MV sont rétablis sur demnde du Ministre.

Par lettre du 24 janvier 1947, M. CARRIER, soutenu par M. CHAZALON, propose à l'Ingénieur en Chef, d'exploiter sans garantie, un service Valréas-Valence. Le CTD, en séance du 6 mars 1947 (annexe B) repousse cette offre et adresse au Ministre un voeu tenuant:

- 1°) à imposer à la SNCF le rétablissement de la garantie pour les services de remplacement de M. CARRIER.
  - 2°)- à demander, en cas de refus, la création d'un service Valréas-Valence, avec prolongement éventuel jusqu'à Lyon.

Ce vœu est confirmé en séance du 5 novembre 1947 (annexe C). Par dépêche du 27 novembre, dont ci-joint copie (AnnexeF) le Ministre invite l'Ingénieur en Chef à organiser une desserte satisfaisante sans recourir à la garantie de la S.N.C.F., mais en recherchant plutôt la solution dans un appel à d'autres entreprises, ou à l'aide financière du département. Ces instructions n'ont pas été portées à la connaissance du CTD, et nous n'en avons été informés qu'au mois d'Avril 1948.

Entre temps, M. CHAZAION, insiste toujours plus vivement auprès du Préfet, pour que satisfaction soit donnée aux usagers de la Basse-Drôme. De son côté, M. CARRIER, fait valoir que la suppression de garantie ne lui permet d'exploiter qu'une navette sur le parcours Montélimar-Pierrelatte, compensation très insuffisante du œrvice Val éas- Lyon supprimé par le plan de transport.

A titre de transaction, et dans le but d'éviter le métablissement de la garantie nous faisons connaître, en février 1948, à 1' Ingénieur en Chef que nous ne nous opposerions pas au prolongement du service CARRIER jusqu'à Valence, avec neutralisation du pardours au-delà de Montélimar, pour réserver les droits de la SNCF et des entreprises concurrentes.

Le 3; mars 1948, devant le CTD (annexe D), l'Ingénieur en Chef et le Prefet, prennent ouvertement parti pour MM. CARRIER et CHAZAION. La dépêche du 27 novembre est passée sous silence, et l'on décide d'établir, avec l'accord des Transporteurs intéressés, un service libre Valréas-Valence au profit de M. CARRIER, (n° 5 du croquis).

L'accord n'ayant pas été réalisé, M. CARRIER commence le ler avril sous le couvert d'une autorisation provisoire de l'Ingénieur en Chef, qui passe outre aux protestations de la Société Drôme-Cars, établie sur le parcours Montélimar-Valence ( n°6 du croquis).

Mais le procès verbal de la séance du 3 mars, loin de refléter les débats, fait état de l'accord unanime du CTD pour demander au Ministre le rétablissement du service Valréas-Lyon . Nous nous élevons contre cette rédaction, inspirée par le Préfet, et nous demandons une nouvelle, discussion de l'affaire.

Le procès-verbal de la séance du 19 avril (annexe E) dernier rend assez bien compte de la confusion du débat, toujours dirigé par le Préfet dans un sens favorable à M. CARRIER. En particulier, le prétendu accord entre M. CARRIER et la Société DROME-CARS n'existe pas, à notre comnaissance.

e compte rendu fait néanmoins état de l'opposition des transporteurs routiers et de M. CLEMENCIN, Conseiller Général, au maintien du service Valréas-Valence, la desserte de la Basse-Drome pouvant être aussi bien assurée par la mise en correspondance, à Montélimar, du Service CARRIER, avec les DROME-CARS.

Pour la première fois, l'Ingénieur en Chef donne lecture de la dépêche du 27 novembre, mais sans faire état de ses conclusions. Il n'est donc pas question de faire appel à d'autres entreprises, ni à l'aide financière du département . On passé également sous silence, l'offre faite par la Société DROME-CARS d'exécuter, à ses risques et périls un service Valréas-Montélimar, offre notifiée à la S.C.E.T.A. par lettre du 13 avril et communiquée en temps voulu à 1' Ingénieuf en Chef.

En définitive, il est décidé que la question serait, à bref délai, soumise au Ministre, pour demander le rétablissement de la garantie financière sur les parcours de remplacement du train exploités par M. CARRIER.

Malgrè la rédaction incomplète et souvent tendancieuse des comptes rendus, nous avons préféré ne pas revenir sur cette affaire, dans le but d'éviter la rupture des relations, déjà très tendues, entre nos représentants et les Administrations locales .C'est pourquoi, je me permets de vous laisser le soin de défendre le point de vue de la S.N.C.F. auprès du Ministère, dont les premières réactions paraissent assez favorables à nos intérêts.

A mon avis, la solution devrait être recherchée dans la création d'un service matinal Valréas-Montélimar, en donnant suite, le cas échéant, à l'offre de la Société DROME-CARS .

En été le service peut être limité à la correspondance du train 102, à Pierrelatte; il pourrait bénéficier de subventions départementales dont le principe n'a pas été examiné par le C.T.D. . Ex contre partie, les trains MV seraient supprimés.

Il n'y a pas lieu d'envisager le retour à la garantie financière avant d'avoir éprouvé que les directives de la dépêche du 27 novembre 1947 ne peuvent aboutir à une organisation rationnelle des transports de cette région.

#### Ci-joint :

- Annexe A -1 croquis.

extrait du PV de la réunion duCTD de la Drôme du 6 mars 1947 - Annexe B -- Annexe

extract du 1v db 1a 1 da 1d 1 d 1 1 1 1 1 5 nov. 1947 C -- Annexe D -

- Annexe E -11 11 11 Ħ 19 avril 1948

- Annexe F - copie de la dépêche du 27Q novembre 1947 - Annexe G - copie de la lettre du 13avril 1948 de la Société DROME-CARS.

Le Chef de Division,

Plainting

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

C.S. Nº 1.055

o a Ke

AVIS

2

### Département de la DROME

Plan de Coordination des Transports de Voyageurs

Le Conseil Supérieur des Transports (Comité de Coordination des Transports par Fer et par Route):

Saisi par M. le Ministre des Travaux Publics le 9 Juin 1938 du plan d'organisation des transports de voyageurs du Département de la DROME. transmis par le Préfet le 30 Juin 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 délibéré,

## EST D'AVIS UNANIMEMENT :

- qu'il y a lieu pour M. le Ministre des Travaux Publics, conformément à l'article 13 de l'annexe A du décret du 18 Novembre 1938 d'approuver le plan de coordination des transports de voyageurs du département de la DROME, tel qu'il est présenté, sous les réserves suivantes :
  - I La question de la fermeture au service des voyageurs de la ligne St-Rambert d'Albon à Rives sera traitée à l'occasion de l'examen du plan de l'Isère;
  - II La ligne de Pierrelatte à Myons sera fermée au service des voyageur à moins que le département ne consente à se charger de son exploitation totale (voyageurs et marchandises) contre versement par la S.N.C.F. d'une subvention forfaitaire annuelle de 250.000 Francs:
  - III Les fermetures des gares sur les lignes où des trains omnibus sont supprimés seront réalisées conformément au plan établi par le Comité Technique Départemental.

Il appartiendra à cet organisme d'examiner s'il y a lieu de détourner un certain nombre de navettes du service de remplacement en vue d'une meilleure desserte de certaines localités:

IV - La consistance du service de remplacement de trains entre Montélimar et Pierrelatte, assuré par la Société des AUTO-TRA MS PORTS VALREASSIENS est fixée à 6 aller et retour quotidiens et sera garantie par la S.N.C.F. soit par application de l'article 18 du décret-loi du 12 Novembre 1938, soit par application du paragraphe 2 de l'article 24 du décret du 12 Janvier 1939;

- V Le tableau D du plan sera rectifié par l'indication en regard de l'entreprise CHUON (service de remplacement de trains entre Pierrelatte et Orange) d'une consistance de 6 navettes journalières au lieu de 4;
- VI Le service de remplacement de trains entre Valence et Montélimar par la Société MIMS DECES-CARS" sera assuré à titre libre sans garantie.

Toutefois si dans l'avenir l'entrepreneur justifie que les obligations qu'on lui impose ne trouvent pas une compensation suffisante dans les recettes supplémentaires procurées par la suppression des trains omnibus, la question sera réexaminée par le Conseil Supérieur des Transports;

VII - Les services routiers de la Société des Transports CITROEN sur

Lyon - Romans via Tain, Lyon - Romans via St-Donat

et le service routier de lientreprise ADLONCEE

Romans - Tain - Lyon

seront maintenus dans leur consistance actuelle;

- VIII Les services de remplacement de trains surés par la Société des Transports d'ITROEN entre Lyon et Valence serons garantis sur les seules sections parallèles à la voie ferrée, soit par application de l'article 18 du décret du 12 Novembre 1938, soit par application de l'article 24 paragraphe 2 du décret du 12 Janvier 1939;
  - IX Le Comité l'echnique Départemental vérifiera que la consistance des services reconnus à la Régie sur les relations :

Romans - Tain et Romans - St-Donat

correspond bien aux services existants;

- X Conformément aux dispositions arrêtées dans le plan de l'Ardèche. les services routiers de la Société des Transports CITROEN ne seront pas déviés par la rive droite du Rhône entre Andance et St-Rambert;
- XI La suppression de la section Vienne Valence du service St-Etienne - Vienne - Valence de Mademoiselle BOUVIER ne deviendra effective qu'après accord entre la S.N.C.F. et l'entreprise sur le rachat du service;
- XII Le service de remplacement de trains assuré par l'entreprise TESTE sur la ligne Livron - Die sera assuré aux risques et périls de l'entreprise avec application des dispositions de l'article 18 de l'annexe A du décret-loi du 12 Novembre 1938
- XIII Il y a lieu d'ajouter au plan, dans la liste des lignes maintenues, les deux lignes ci-après de la S.G.T.D. qui pénètrent dans le territoire de la Drôme :

.../...

Vernoux - Valence (par Alboussière et St-Paray)

été 4 A.R. L.Mo.J.S.D. hiver 4 A.R. L.Mo.J.S.D.

Vernoux - Valence (par St-Georges-les-Bains)

1 A.R. le lundi

MIV - L'aménagement des services routiers du Vercors devra faire l'objet d'un nouvel examen de la part du Comité Technique Départemental et du Conseil Général.

En attendant, les services PERRIAT, GLENAT et BOUFFIER seront maintenus dans leur consistance actuelle et le service nouveau Luc-en-Diois - Die ne sera pas créé;

XV - Les services de correspondance assurés par la Compagnie Brovençale de Transports Automòbiles entre Montélimar et Le Teil continueront a être garantis par la S.N.C.F., mais seront réduits d'environ 40 /

Transmis par le Secrétaire Général du Conseil Supérieur des Transports, Le : Paris, le 12 Janvier 1939.

Le Président du Comité de Coordination des Transports par Fer et par Route :

Signé : D. BOUTET

Reçu le :

Pr le Ministre des Travaux Publics :

3

Service Commercial
4ème Division

PLAN de la DROWE

Dans ses séances des 8 décembre 1938 et 10 janvier 1939, le Conseil Supérieur des Transports a approuvé le plan de la Drôme de transports/sous les réserves suivantes:

1º- Il a admis le principe d'une réduction de 40 % des services C.P.T.A. Montélimar-Le Teil, étant entendu que la S.N.C.F. continuera à garantir ces services.

20- Les lignes de Saint-Rambert à Rives et de Fierrelatte à Nyons seront totalement fermées au service des voyageurs.

Pour la lère de ces lignes, le service de remplacement sera organisé dans les conditions déjà fixées par le Comité Technique Départemental.

Pour la 2ème, le Comité Technique Départemental mettra au point un projet pour l'organisation de ce service.

Toutefois, la ligne de Pierrelatte à Nyons pourrait être maintenue ouverte dans le cas où le Département se chargerait de l'exploiter à ses frais, moyennant le versement par la

S.N.C.F. d'une subvention annuelle de 250.000 francs qui correspond au déficits du service marchandises tel qu'il servit
unfluenceur ryagemes est dans l'hypothèse où la ligne serait fermée au service des voyageurs.

. . . . . . .

30- Les l'ermetures des gares sur les lignes fermées partiellement seront réalisées dans les conditions prévues par le C.T.D.

4°- Le service des Autotransports Valréassiens Montélimar-Fierrelatte-Valréas tel qu'il est prévu au plan ne sera garanti que sur la section Montélimar-Pierrelatte.

La section Pierrelatte-Valréas continuera à âtre exploitée à titre libre, le service par fer sur Pierrelatte-Valréas n'étant pas modifié.

D'autre part, sur la section Montélimar-Pierrelattela consistence que le dan fixe à 5 AR sera portée à 6 AR. En contrepartie, la S.N.C.E. conservera toute liberté d'attribuer le service de remplacement de la ligne Pierrelatte à Myons à un entrepreneur de son choix.

Penelis de service de surformement a la fin que le fine au fancles 50- Sur la section Montélimar-Valence le service des Dromescars qui est maintenu sans modification alors que les trains sont supprimés, continuera à être exploité à titre libre. Toutefois, si certaines obligations entraînant soit des dépenses supplémentaires, soit des pertes de recettes, étaient imposées à ce sorice, sa situation pourrait être réexaminée devant le Conseil supérieur dans l'hypothèse où l'entrepreneur estimerait que ces obligations ne trouvent pas la contrepartie sufficante dans les recettes supplémentaires procurées par la suppression des trains comibus.

6°-On maintiendra le statu quo pour les services Citroën Lyon-Valence (6 AR), Lyon-Romans, via Tains (4 AR) Lyon-Romans via St. Donat (2 AR) et les services Alloncle Lyon-Tains Romans (1 AR). Les services Citroën seront considérés, conformément au plan, comme des services de remplacement des trains superimés sur la ligne de Lyon-Valence et ils ne seront garactis que sur les sections où ils sont parallèles à la voie ferrée. La S.M.CP et la Société Citroen décideront, d'un commun accord, du régime à appliquer à ces services.

7°- Il est entendu que la navette de train omnibus portée au plan comme maintenue sur la section Saint-Rambert-Eyons, aera en fait supprimée en tant que train omnibus car elle sera rendue semi-directe.

8°- Conformément aux dispositions arrêtées dans le plan de l'Ardèche, les services Citroën ne seront pa s déviés par la rive droite du Rhône entre Andance et Saint-Rambert.

9°- Le service de Mlle Bouvier, St. Etienne-Vienne-Valence sera limité à la section St-Etienne-Vienne sous réserve d'un accord entre Mlle Bouvier et la S.W.C.P. pour le rachat de ce service.

100- Le service de Luc-en-Diois à Die dont le plan prévoit la création et l'attribution à M. Bouffier sera pas créé en raison de la nouvelle concurrence qu'il ferait à la S.N.C.F. sur la ligne intéressée.

Me la Teste suploite and un contrat de traction los dervice TPLN de recuplanament parties du troises sur la eigne de l'iron à Dic. Ce service sur à l'aracin assure à ses visques et pecils and application, le les écliences de dispositions de Atribe 18 de la accuere A au décret los des 12 Novembre 1958 (cette disposition est prime au play , mais à ésé onnée dons le roppost sur le fon .)

J.R. CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE CC Nº AVIS CS Nº 1.055 Département de la DROME Projet N° 55 Envoyé le 14-6-1939. Transport de Voyageurs Plainte des Transports CITROEN contre la REGIE DEPARTEMENTALE des Chemins de Fer et Autobus de la Drôme pour création de service nouveau. Le Conseil Supériour des Transports (Comité de Coordination des Transports par fer et par route); Saisi par M. le Ministre des Travaux Publics par bordereau du 20 Mai 1939 du dossier de l'affaire précitée. Sur le rapport de Monsieur G. VICTOR, Secrétaire Général Adjoint du Conseil Supériour des Transports, Secrétaire du Comité, Après on avoir délibéré, EST D'AVIS -1º/ -que la plainte des transports CITROEN est fondée; 20/ -qu'il y a lieu d'inviter la Récie de la Brône à reprendre la fréquence de l'aller et retour les mardis et vendredis entre Romans et Hauterives. 50./ -si la nécestité du trafic l'exige, il y aura lieu pour la Régie de demender au Ministre des Travaux Publics dans les formes prévues par les décrets de l'autoriser à créer un service nouveau aute Hauther of I Come ou of fourer etre mis en correspondance are le dervice existances descenser la relation PIRIS, 10 IN SECRETAIRE DU COMITE, At Donnet Pomans G. VICTOR. 22 Juin 1959

J.R.

# CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

CC No

Département de la DROME

CS Nº 1,055

## Transport de Voyagours

Plainte des Transports CITROEN contre la REGIE DEPARTE-MENTALE des Chemins de For et autobus de la Drôme, pour création de service nouveau.

## EXPOSE DES FAITS -

En 1938; la Régio de la Drômo a racheté les entreprises

suivantes:

1º/ Entreprise ROBIN

1 AR les mercredis entre Hauterives et St-Donat 1 AR les mercredis entre Hauterives et Beaurena: 1 AR les jeudis entre Hauterives et St-Valla.

AR les mardis et vendredis entre Hauterives et Romans par St-Denat

2°/ Entreprise GAUTHER qui exploitait 2 AR entre Hauterives et Beaurepaire.

Le 16 Mars 1938, le Préfet de la Drôme approuvait les conventions de rachat.

Le Plan de transports, alors en préparation, était modifié peur substituer la Régie aux entrepreneurs lui ayant cédé leurs services.

Co plan fut adopté sans changement sur ce point par le Conseil Généra! le 90 Juin 1938, et par la dommission départementale le 23 Juin 1938. Le Conseil Supérieur des Transports l'examina dans sa séance du 12 Janvier 1959 et II. le Ministre des Travaux Publics l'approuva par arrêté du 2 mars 1939.

Entre temps, la Régie décida d'accroître les services achetés, et d'exphoiter à raison de 2 AR journaliers, la relation Romans - Beaurepaire, alors que les droits qu'elle avait acquis de ses cédants étaient seulement de : 2 AR journaliers entre Beaurepaire et Hauterives et la AR les mardi et vendredi entre Hauterives et Romand.

Le Comité Technique Départemental consulté, donna un avis favorable le 20 Octobre 1938.

Le 4 Novembre 1938, le Conseil Général donnait un avis favorable pour une période d'essai de 1 an.

· · · · · ·

Le 19 Décembre. la Régie commençait l'exploitation du service ainsi modifié.

Les transports CITROEN exploitant de leur côté, un service à 2 AR. journaliers entre Bourg-de-Peage - Romans et Lyon par St-Donat s'estimèrent lésés par la création de ce nouveau service, d'autant plus que 3 sur 4 des voyages créés par la Régie, passent quelques minutes avant les leurs. Par lettre du 12 Janvier 1939, ils adressent une protestation à M. le Ministre les Travaux Publics à qui ils demandent "de bien veuloir denner des instructions formelles à la Régie départementale des Transports de la Drôme, pour que son service Romans - Hauterives par St-Donat soit ramené à la fréquence à laquelle elle a droit, c'est-à-dire, 1 AR les mardis et vendred. DISCUSSION -

Inter ogé à ce sujet par M. le Ministre des Travaux Publics, le Préfet de la Drôme répondit le 2 Mars 1939. Après avoir fait l'historique du rachat des services ROBIN et GAUTHIER par la REGIE, et de la décision de celle-ci d'en augmenter la fréquence, il reconnaît que les "aménagements nouveaux pourraient constituer une infraction aux prescriptions de l'art. 35 de l'annexe A au décret du 12 Novembre 1938, sauf " considérer le caractère expressément provisoire de ces aménagements".

El estime que la réclamation des Transports CITROEN paraît peu justifiée, à défaut de preuves matérielles du "grave préjudice" subi par cette entreprise. Il prétend en outre que le principe de l'exploitation de la ligne Romans - Lyon vise une liaison rapide entre ces 2 centres, tandis que l'exploitation de la ligne Romans-Beaurepaire est exclusivement destinée à la desserte de relations locales.

Ces dernières affirmations du Préfet ne reposent sur aucun fait. et les Transports CITROEN ont au contraire toujours soutenu -voir leur lettre du 25 Juin 1938 à M. le Préfet, Président du C.T.D. au sujet du Plan de la Drôme - que leur ligne avait été créée pour la desserte de toutes les localités traversées; c'est bien ce qui resser

de l'examen de lour indicateur.

Le Préfet indique que la Régie "pourrait invoquer un certain droit de priorité pour la desserte de la reletionRomans - St-Donat par voie routière, après suspension régulière de l'exploitation par voie ferrée". Mais il est à remarquer que la Régie exploite toujours par autobus cette ligne dont l'itinéraire est totalement différent, puisqu'il passe par Clérieux, et que cette prétention n'a même pas été soutenue par elle au moment de l'établissement du plan de transport

Il est évident que la transformation en service bi-quotidien, d'un service bi-hebdomadaire, est de nature à causer un préjudice aux transports CITROEN.

D'autre part, si les besoinsdes usagers nécessitent un service quotidien entre Hauterives et Romans, il semble que ceservice pourrait être limité à la section Hauterives - St-Domat où il pourrait être mis en correspondance, soit avec les services CITROEN, soit avec les services de la Régic qui forctionnent entre Romans et St-Domat.

Dans tous les cas, l'accroissement de fréquence des services de la Régie de la Drôme réalisé entre Romans et Hauterives, constitue un service nouveau visé à l'article 35 de l'annexe A au décret-loi du 12 Novembre 1938, èt à l'article 137 du décret du 12 Janvier 1939 et n'aurait pas dû être mis en service sans autorisation ministérielle

En consécuence, la plainte des Transports CITROEN est fondée, et il y a lieu d'inviter la Régie de la Drôme à reprendre la fréquence à laquelle elle a droit entre Romans et Hauterives (1 AR les mardi et vendredi). Si les nécessités du trafic l'exigent, la Régie pourra denander au Ministre des Travaux Publics dans les fornes prévues par les décrets, de l'autoriser à créer un service nouveau. Il appartiendra alors au Comité Technique Départemental d'examiner si le service nouveau ne peut être limité à Hauterives - St-Donat ou il pourrait être mis en correspondance avec les services qui desservent déjà la relation St-Donat - Remans.

NOTE

Demande de la S.N.C.F. tendant à obtenir la suppression des services routiers de remplacement de trains St-Vallier-Valence et St-Vallier-Romans assurés par la Société CITROEN et à compenser cette Société en rétablissant un service routier libre entre Châlons et Mâcon.

Le service de remplacement de trains qui circulait avant la guerre sur le parcours Lyon-Valence a été limité aux sections St-Rambert-Valence et St-Rambert-Romans le 21 octobre 1940 et aux sections St-Vallier-Valence et St-Vallier-Romans le 17 mai 1943 malgré le différente d'interventions de CITROEN et de la S.N.C.F. au Comité de la Drome.

De ce fait, la Société CITREN, qui avait abandonné la garantie de la S.N.C.F. pour la durée des héstilités, a été amenée à demander à bénéficier à mouveau de cette garantie à partir du 4 septembre I941. Le montant de la subvention s'est élevé à 700.000 f environ pour la période allant du 4 septembre I941 au 31 décembre I942. Il es ara vraisemblablement de l'ordre de 500 à 600.000 f pour chacune des années I943 et I944 (reglements non encore effectués). La S.N.C.F. demande donc la suppression de ces services qui ne se justifient plus dans les circonstances actuelles d'une part, parce que la section St-Vallier-Valence est parcourue par 2 AR journaliers de trains omnibus, et, d'autre part, du fait que la ligne de Romans à Tain continue à être desservie par les 2 AR journaliers d'autobus de l'entreprise ALLONCLE.

Toutefois, il paraît normal de compenser la Société CITROEN, dont l'activité actuelle me représente que 4 à 5 % de ce qu'elle était em temps de paix.

Une compensation pourrait être trouvée à CITROEN sur la ligne Chalon -Macon qui n'est desservie actuellement que par un A.R. journalier de trains omnibus.

Jusqu'en novembre 1942, la relation Chalon - Macon était assurée à la fois par 2 A.R. journaliers d'autobus du service de remplacement CITROEN et par 2 A.R. journaliers de trains omnibus dont les horaires étaient les suivants:

1	255	273	,		î	254	274
1	5.10	17.05	,	Chalons	2	9.49	22.32
	6/25	I8.26	, v	Macon		8.35	21.20

La desserte ferroviaire paraissait donc suffisante à l'époque et rien ne s'opposait à ce que les navettes CITROEN soient supprimées - ce qui fut fait - par application de la circulaire du 6 août 1942, d'autant plus que l'itinéraire du service routier s'établissait par la route nationale 6 sensiblement parallèle à la voie ferrée.

Depuis le 6 mars 1944, seule la mavette de trains omnibus orientée sur Chalon (trains 273 et 254) a été maintenue pour desservir les localités intermédiaires de Varennes, Uchizy, Pont-de-Vaux et Sénozan (la localité de Tournus est desservie également par deux trains express dans chaque sens).

Le plan de transport réduit de Saône-et-Loire, approuvé le 8 septembre 1943, comporte bien un service routier libre assuré par la degice des Transports de Saône-et-Loire entre Chalon et Mâcon avec une consistance de 5 A.R. hebdoms daires mais l'itinéraire de ce service est très éloigné de la voie ferrée et, à part Sennecey, ne dessert aucune des localités en relation avec le fer. Par consécuent, il semble que la desserte de la relation Chalon-Mâcon pourrait avantageusement être complétée par une navette d'autobus orientée sur Mâcon a confier aux transports CITROEN. Le service ne nécessiterait qu'un véhicule qui, dans le milieu de la journée, pourrait faire un A.R. Mâcon-Tournus. Les deux navettes ainsi créées xironersient dans l'horaire approximatif ci-après :

7					***	
7 h		,	Chalon	1		19.45
8	16		Tournus	!	13.30	18.45
9	17	1	Magon	,	12.30	I7.45
		V				

La Société CITROEN accepterait d'effectuer à titre libre de nouveau service qui lui paraît rémunérateur. Cette entreprise a, en effet, un centre d'exploitation à Macon qui lui permet de réduire ses frais généraux, de qu'il n'est pas possible de l'aire sur St-Vallier-Valence éloigné de son centre de Lyon.

Comparsison des kilométrages - Les parcours actuels St-Vallier-Valence et St-Vallier-Romans auxquels il faut ajouter un prolongement Lyon-St-Vallier toutes les quinzaines représentent un kilométrage hebdomadaire d'environ 860 km.

Les parcours envisagés entre Chalon et Macon, y compris les navettes Macon-Tournus, représentent environ 1050 km.

isolement de notre Centre de Mâcon. Grâce au rétablissement de la ligne Chalon-Mâcon, les voitures utilisées pourront être à nouveau rattachées à Mâcon, permettant ainsi un meilleur entretien, une surveillance plus complète et une organisation plus rationnelle, partant un prix de revient meilleur.

### c) ROMANS - LYON -

Cette relation n'est pas actuellement desservie par fer et le service routier rendrait de très appréciables services.

## d) ST-VALLIER-ROMANS et ST-VALLIER - VALENCE -

Ces services jumelés nécessitant la mise en ligne de deux véhicules ne sont pas rentables et leur important
déficit est une lourde charge pour le collectivité. La suppression de la navette st-vallier-valence ne serait que faiblement ressentie par le public qui conserverait les autres
moyens de communication existants. Per contre, les deux autobus utilisés suffiraient, dans la situation propesée, à assurer
à la fois les services Romans-Lyon et Chalon-Mâcon, grâce
à des horaires judicieusement établis en accord avec la
S.N.C.F.

En résumé, notre projet permettrait tout à la fois une meilleure utilisation de notre matériel dont le parc est actuellement très réduit et une amélieration de la desserte de Saône et Leire sans qu'il en résulte pour cela d'inconvénient pour les usagers de la prême.

Nous croyons pouvoir ajouter que M. l'Ingénieur en Chef des Pents & Chaussées de Saône et Loire est favorable à notre projet.

Dans des conditions, nous pensons, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien, dans un très bref délai, prendre les décisions que neus vous demandons et, dans cet espoir, nous vous prions d'agréer l'expression de notre haute considération.

TRANSPORTS CITROËN

SOCIÉTÉ ANONYME CAPITAL: 50.000.000 FRS SIÈGE SOCIAL: 143, QUAI DE JAVEL, PARIS

R. C. SEINE Nº 249.975 B

Direction: 34, Bould Haussmann, PARIS

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : TRANSCITRO PARIS

TEL. : PROVENCE 76-35

INTER : PROVENCE 9 70

PARIS le 28 Décembre 1944

RÉFÉRENCE A RAPPELER :

Nº 6825 PD/LR

Monsieur le MINISTRE des TRAVAUX FUBLICS et des TRANSPORTS 244 Boulevard St-Germain P A R I S

Monsieur le Ministre,

Nous avens l'honneur, d'accord avec la S.N.C.F. de vous demander de bien vouloir modifier ainsi qu'il suit les plans de transports des départements de Saêne & Loire, Rhône et Drôme :

- 1°/- Suppression des services de remplacement de trains St-Vallier-Valence et St-Vallier-Romans prolongés 2 fois par mois jusqu'à Lyon.
- 2°/- Installation d'1 A.RA Romans-Lyon par St-Vallier en remplacement, à titre libre, des trains S.N.C.F.
- 3º/- Installation d'un service libre de remplacement de trains entre Mâcon et Chalon.

Ce programme de modifications, qui vous a déjà été en partie présenté par la S.N.C.F. en Juin dernier, se justifie davantage encore qu'à cette époque par les considérations suivantes:

a ) CHALON - MACON -

par fer que par : 1 train M.V. trois fois par semaine.
2 rapides quotidiens, sans arrêts intermédiaires.

1 Express quotidien de nuit.

l'ouverture d'un service routier à 2 A.R. quetidiens rendrait donc les plus grands services à une région très peuplée et pratiquement privée de toutes communications.

b) CHALON - IONS-1e-SAUNIER -

Cette ligne de remplacement de trains est actuellement exploitée dans de mauvaises conditions du fait de son isolement de notre Centre de Mâcon. Grâce au rétablissement de la ligne Chalon-Mâcon, les voitures utilisées pourront être à nouveau rattachées à Mâcon, permettant ainsi un meilleur entretien, une surveillance plus complète et une organisation plus rationnelle, partant un prix de revient meilleur.

### c) ROMANS - LYON -

par fer et le service routier rendrait de très appréciables services.

# d) ST-VALLIER-ROMANS et ST-VALLIER - VALENCE -

Ces services jumelés nécessitent la mise en ligne de deux véhicules ne sont pas rentables et leur important déficit est une lourde charge pour la collectivité. La suppression de la navette St-Vallier-Valence ne serait que faiblement ressentie par le public qui conserverait les autres moyens de communication existants. Par contre, les deux autobus utilisés suffiraient, dans la situation proposée, à assurer à la fois les services Romans-Lyon et Chalon-Mâcon, grâce à des horaires judicieusement établis en accord avec la S.N.C.F.

En résumé, notre projet permettrait tout à la fois une meilleure utilisation de notre matériel dont le parc est actuellement très réduit et une amélieration de la desserte de Saône et Leire sans qu'il en résulte pour cela d'inconvénient pour les usagers de la Prôme.

Nous croyens pouvoir ajouter que M. l'Ingénieur en Chef des Pents & Chaussées de Saône et Loire est favorable à notre projet.

Dans ces conditions, nous pensons, Monsieur le ministre, que vous voudrez bien, dans un très bref délai, prendre les décisions que nous vous demandons et, dans cet espoir, nous vous prions d'agréer l'expression de notre haute considération.

"COPIE" "DROME-CARS" Ier Juillet 1948. Statement State State Strange -source of same R. C. Romans R. N. 428 rg of clause and cotte des Chapeliers \* FIGURAUTO-TRANSPORTS VALESSIESS - - SEES BE SE TRANSPORTS VALES SIESS - - SEES BE SE TRANSPORTS VALES SIESS - - SEES BE SE TRANSPORTS VALES SIESS - - SEES BE SE TRANSPORTS Tokonsieur 1'Ingénieur en Chef, al s assaus avon oup-Temple de sons Vous avez été informé en sonx temps que nous avions fait un accord privé avec les "AUTO-TRANSPORTS VALREASSIANS", les sutorisant provisolrement & prolonger jusqu'à VADE CL leur navette VAL EAS-PlassELAT E-LON-TELIMAN pour une du ée de TOIS vois, commençant le-1.4.48 et finissant le 30.6.48. Ce contrat, conformément à l'une de ses clauses, a été dénoncé Hous avons tenu loyalement nos engagements jusqu'au bout, subissant de ce fait un important préjudice financier, car les AUTO-TRANSPORTS VALEBASSIENS, avec un machievélieme digne d'éloge, ont profité de notre autorisation trimestrielle proviseire pour créer un service direct VALLEAS-DIBULEFIT-VALENCE (au lieu de VALLEA -PIETRELATUE-VALENCE) auquel ils incorporent par correspondance à montélinar, les voyageurs en provenance de la Dasse-Tome. Au surplus, et au mépris de leur signature et de leurs engagements, ils ont effectué mome aujourd'hui ler Juillet, le service incû et ils ont l'intention de continuer. Nous vous informens done que nous avens été dans l'obligation: -de faire constater l'infraction par les autorités compétentes; -de faire également constater par huissier, ladite infraction et le nombre de voyageurs transportés à ce service. Tout en nous réservant toute action judiciaire que nous jugerons utile pour la défense de nos intérêts lésés par cette concurrence déloyale, nous avons l'honneur de vous demander de bien vouloir intervenir pour faire cesser ce service en infraction aux lois et règlements en vigueur et que, seul une autorisation ministérielle peut accorder. Les AUTO-TRANSPORTS VALREASSIENS se basent sur votre lettre du 17.3.48 pour continuer indûment le service jusqu'à la décision ministérielle Je vous serais très obligé de vouloir bien me communiquer une copie de cette lettre, qui m'est demandée par notre Avocat pour poursuivre Il nous semble que si vous leur aviez donné à l'époque initia le de notre contrat de TROIS MOIS uns semblable autorisation, celle-ci n'autorisation, celle-ci rait jamais du dépasser la durée de notre accord (30 JUIN 1948), sans leque: ils n'auraient pu venir à Valence. Il est possible que vous avez pensé à l'époque que, dans le délai précité, une Décision Ministérielle serait intervenue et que votre bonne foi a pu être surprise, mais à partir de ce jour, cela ne devrait plus

exister, car seul le Dinistre des Travaux Publics est habilité à donner une

point et faisons appel à votre impartialité pour faire cesser cet abus cont;

Nous nous permettons donc d'insister particulièrement sur ce

autorisation semblable.

Ter Juillet 1948. HEISOD# lequel nous élevons notre plus vive protestation. Nous vous confirmons que tout ce "tapage" savamment orchestré n'est qu'une propagande électorale et que la liaison de la Basse-Drome ne présente qu'un simple problème d'horaires et de correspondances à résoudre, car il est prouvé que les AUTO-TRANSPORTS VAL-REASSIENS font le plus souvent le transbordement à Montélimar des clients venant de la Basse-Drôme, dans le car venant de Bieulefit; -que nous sommes à la disposition des populations pour an claissurer dans les meilleures conditions la correspondance à Montélimar -LVO 10 Judes services des AUTO-TRANSPORTS VALREASSIENS et que, de ce fait, la Basse-Drome peut être desservie normalement sur Vals ce: el Justolinia de 3.6.1-que, par deux fois, les 20.5.48 et 23.6.48, mais toujours inutilement, nous avons demandé aux AUTO-TRANSPORTS VALREASSIENS leur projet d'horaire afin de l'harmoniser au mieux avec nos navettes, tops disposés à en rétablir spécialement de nouvelles si le besoin s'en faisait sentir. nectede la landité spérons que, très impartialement et pour le respect de la légalité dont chacun doit faire preuve et sans considérations politiques ou électorales, vous voudrez intervenir utilement et si en prapidement pour faire cesser le service incriminé. Dens l'attente et avec nos remerciements; nous vous prions d'agréer, Tonsieur l'Ingénieur en Chef, l'expression de nos section sentiments distingués et dévoués. . Tounismos en normes me do'l anab ste anova anon oup onos anormoint andv aves - do faire constater l'infraction par les autorités de la constate de -mon of te noitosini eribsi , reissiun raq reissiano fuenciad erisi ebbre de voyageurs transportés à ce sarvice. -egut suon sup oristolbut molios stuot thevreser suon ne suor -àb sonstronce ettes par estate la défense de nos defenses par cette concurrence de-Timevrejni tiolwov meld ob webmaneb sucv ob wos mon'i anova auon .elevol pour faire denser de souvide en infraction eux lois et réglements en vigueux . Tebrooce fued ellet Tainia moissairofus ent lose eup fo to entrol entov mus insess se sessentav entor ever-orda sel effetretatata noisiode af a upaut soivies el taembent resattaco ruoq 64.6.71 Je vous serais très obligé de vouloir bien me contaniquer une envisation qui n'est demandée par notre locate estre e attint supoqà'i a ènnob seive quel suov te sup eldmes auon II .stialls syjes is de notre contrat de TROIS NOIS una semblable sutoriestion, colle-ci n's rait jamais of depasser le durée de notre socord (10 Juli 1948), sans lequi ils n'asraient pu venir à Valonce. I est possible que vous avez pensé à l'époque que, dans le sitov sup te simevreini itais terislie serei intervenne et que votre bonne foi a pu fire surprise, unis à partir de ce jour, cela ne devrait plus lenu remnoù d'atilidad tee soildul xusvarT sab ertainit al lusa rao , retaixe .eldaldmen nolinairojus so the inemerationing relatent's onch enotieming about soot

Monsieur l'Ingénieur en Chef des
PONTS et CHAUSSEES
Côte des Chapeliers

VALENCE

VALENCE

VALENCE

VALENCE

Objet: SERVICE ILLEGAL MONTELIMAR-VALENCE FAIT PAR LES "AUTO-TRANSPORTS VALREASSIENS"

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Lors de la visite que j'ai eu l'honneur de vous faire ce jour, vous avez bien voulu me signaler que vous auriez transmis ma lettre du I.7.48 à Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS par l'intermédiaire de Monsieur le Préfet.

Analoguement aux conclusions que j'ai déposées au C.T.D. le I6.4.48, je vous prie de vouloir bian communiquer également à Monsieur le Ministre, à Monsieur le Préfet et, éventuellement aux Conseillers Généraux intéressés que, au cas où, par impossible, les AUTO-TRANSPORTS VALREASSIENS croiraient devoir refuser l'exploitation de la navette VALREAS-PIERRELATTE-MONTELIMAR avec l'horaire matinal fixé par le C.T.D. et donnant pleine satisfaction aux populations, sous prétexte de non-rentabilité, notre Société se met à la disposition du C.T.D. pour en assurer l'exploitation temporairement ou définitivement.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef, l'expression de nos sentiments les plus dévoués.

B-R.L. PARIS, LE .... MINISTÈRE 244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII°) DES TRAVAUX PUBLICS TÉL : LITTRÉ 46.40 A 50 - 50.10 ET DES TRANSPORTS ET DU TOURISME Se rétariat Général aux Travaux Publics Diretion Générale des Chemins de fer et des Transports Section Centrale de Coordination des Transports 6ème Bureau. 229 L'attention de la S.N.C.F. doit être attirée sur la décision du 16 juillet relative au service Valréas -Pierrelate - Montélimar. L'Ingénieur en Chef a été invité à interdire aux Val-réassiens de prolonger leur service de Montélimar à Valence et à procéder le plus tôt possible aux comptages en vue de savoir si la S.N.C.F. doit être appelée à participer au déficit. Il serait utile que votre Société se prépare à suivre ces comptages et désirable qu'un accord intervienne si possible.

MINISTERE DES TRAVMUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

Secrétariat Général aux Travaux Publics

Direction Générale des Chemins de fer et des Transports

Section Centrale de Coordination des Transports

6ème Bureau

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le Préfet de la Drôme

OBJET - Plan de transport - Desserte des communes de la Basse Drôme Rétablissement du service Valréas - Lyon.

Réf. : Votre lettre du 7 Juin 1948.

Par lettre citée en référence, vous m'avez transmis la délibération du 19 Avril 1948 du Comité Technique Départemental et un rapport de l'Ingénieur en Chef, relatifs aux horaires des services routiers sur la relation Nyons - Valréas e Pierrelatte - Montélimar.

Il est demandé que l'horaire du service routier Valréas Pierrelatte - Montélimar, exploité par les Auto-Transports Valréassiens, soit modifié, le départ matinal de Valréas étant avancé de ll h. 30 à 7 h. pour permettre des correspondances en direction de Valence.

Mais l'entrepreneur déclare que cette modification d'horaire réclamée par les usagers détruirait l'équilibre financier du service et il demande qu'il soit de nouveau garanti par la SNCF

Cette garantie financière, supprimée pendant la guerre, avait été prévue par l'art. 3 § a de l'arrêté du 2 Mars 1939 approuvant le plan de transports de la Drôme.

Il convient de rappeler en outre que cette garantie avait été prévue au § B de l'art. 2 de cet arrêté pour 6 A.R. exploités par la même entreprise entre Montélimar et Pierrelatte.

1 .....

L'Ingénieur en Chef fait remarquer que la garantie, prise sur l'ensemble des services de cette entreprise, ne porterait que sur l A.R. entre Valréas et Pierrelatte et 3 A.R. entre Pierrelatte et Montélimar. Il signale qu'à défaut de cette garantie, elle serait fondée à réclamer la reprise de son service Balréas - Lyon, qui a été supprimé au plan d'avant guerre avec la contre-partie des services de remplacement désignés dans les articles de l'arrêté du 2 Mars 1939 visés ci-dessus et qui ne constituent des compensations que s'ils sont viables ou garantie.

0

Le versement de subventions aux entreprises exploitant des services de remplacement de trains a été prévu et réglé par l'art. 18 de l'annexe A au décret-Loi du 12 Novembre 1938 et l'art. 25 du décret du 12 Janvier 1939 relatifs à la coordination des transports.

on l'espèce, la S.N.C.F. n'est pas disposée à subventionner par avance le service en application du § 3 de l'art. 18 du décet du 12 Novembre 1938. Je ne puis l'y obliger puisque cet alinéa ne prévoit qu'une faculté en cas d'accord.

Il est donc nécessaire que l'Entreprise mette en application le nouvel itinéraire demandé. Il sera dors possible à l'expérience de voir si le service doit être subventionné. Si un accord n'intervient pas à ce sujet entre la S.N.C.F. et l'entreprise, je trancherai le litige après application de la procédure prévue au § 1° de l'art. 25 du décret du 12 Janvier 1939.

A ce sujet je dois en outre attirer votre attention sur le contenu du § ler de l'art. 18 du décret du 12 Novembre 1938. Il y est prévu en effet qu'avant d'envisager une subvention, il faut apporter au service tous les aménagements compatibles avec les béoins du public ce qui implique qu'on s'impose de satisfaire les besoins de transport mais dans la mesure seulement où ils ont une importance suffisante. Si le nouvel horaire ne donnait lieu qu'au transport d'un nombre trop faible de voyageurs, le service ne pourrait plus être considéré comme ayant été aménagé de manière à supprimer ou réduire au minimum le déficit, car il ne serait pas justifié par des besoins de transport méritant d'être prisen considération au prix d'une subvention.

Je suis donc obligé de faire toutes réserves sur les conclusions à tirer de l'expérience. De toute façon, il est impossible, tant que celle-ci ne sera pas faite, d'imposer le versement d'une subvention par la SNCF ou d'autoriser l'entreprise à prolonger se service de Montélimar à Valence.

Si l'expérience est effectuée, il conviendra de procéder à des comptages du nombre des voyageurs sur l'aller et le retour, effectués par l'entreprise entre Valréas et Pierrelatte afin de pouvoir en déduire toutes conclusions utiles en temps opportun.

LE SECRETAIRE GENERAL AUX TRAVAUX PUBLICS

signé: E. DORGES.

GD.

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

s F R v 60 Bis 27 Juillet 1951 9

Sous-Commission Fer-Route vo.yageurs

F. 73

### AVIS

Département de la Drôme

Transports de voyageurs

Demande de création d'un service routier entre Valence et Crest présentée par l'entreprise Teissier.

LE CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS (Sous-Commission Fer-Route voyageurs),

Saisi par bordereau nº 1487 en date du 6 Juin 1951 de M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

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

Après en avoir célibéré,

# S'EST PRONONCE COMME SUIT :

- Par six voix (MM. Bidet, Bouteloup, Bouygues, Gasquet Guillemot et Jorisse) contre cinq (MM. Blaisse, Cartoux, Litalien, Ridoux et Simon) et deux abstentions (MM. Debrach et Garcias), il est d'abord émis un avis <u>défavorable</u> en ce qui concerne l'exploitation par l'entreprise Teissier, sans aucune restriction de trafic, d'une navette journalière supplémentaire entre Valence et Crest.

- Après le premior vote ci-dessus, par huit voix (IM. Blaisse, Cartoux, Debrach, Gasquet, Guillemot, Litalien, Ridoux et Simon) contre quatre (IM. Bidét, Bouteloup, Bouygues et Jorisse) et une abstention (M. Garcias), il est alors émis un avis favorable en ce qui concerne l'exploitation par l'entreprise Teissier d'une navette journalière supplémentaire entre Valence et Crest, sous la réserve d'une interdiction de tout trafic de bout en bout entre Valence et Crest et vice-versa

LE SECRETAIRE GENERAL ADJOINT,

CONSEIL SUPERIEUR des

TRANSPORTS

2° S. 546 bis 27 AVRIL 1960

.....

Comité des Contestations

2ème Section

F. 922

AVIS

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Département de la DROME

Relation VALENCE-CREST

Demande de modification des conditions d'exploitation

Entreprise TEISSIER, à DIE, pétitionnaire

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

Saisi, pour avis, en application de l'article 35 du décret-loi du 12 Novembre I933 (Annexe A) par bordereaux ministériels (6ème Eureau - n° 2.364/V) en date des 11 Décembre I959 et 11 Février I960, d'une demande de l'entreprise TEISSIER, à DIE, autorisée par décision ministérielle (6ème Eureau - n° 1.497) du 23 Septembre 1951, à exploiter une navette quotidienne supplémentaire VALENCE - CREST, tendant à lever l'interdiction de trafic de bout en bout entre VALENCE et CREST et vice versa dont cette navette avait été grevée,

Sur le rapport de M. FRETE,

Vu le décret-loi du 12 Novembre IS38 (Annexe A) et le décret du 12 Janvier I939,

Vu la loi du 5 Juillet I949 et le décret du 14 Novembre I949,

Vu le plan de transports du département de la DROME, approuvé par arrêté ministériel du 2 Mars 1939,

Vu les avis des Comités Techniques Départementaux des Transports (Sous-Comité Voyageurs) de la DROME des 18 Juin 1953 et 29 Septembre 1959,

Vu les décisions ministérielles (6ème Bureau - n° 1.497) des 13 Septembre 1951 et 7 Août 1953,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que dès 1949 l'entreprise TEISSIER, inscrite au plan de transports de la DROME pour 5 ARQ sur la ligne VALENCE - DIE et qui n'en exploitait que 3, a demandé à reprendre une navette sur la section VALENCE - CREST avec départ de VALENCE à 7 h. et retour de CREST à 13 h.45; que cette demande donna lieu à la décision ministérielle (6ème Bureau - n° 1.497) du 13 Septembre IS51, confirmée par celle du 7 Août IS53, autorisant l'exploitation de cette navette sous réserve d'une interdiction de tout trafic de bout en bout entre VALENCE et CREST et vice versa;

- 2 -

Considérant que cette nouvelle navette fut exploitée par M. TEISSIER à titre d'essai au cours de l'année scolaire 1958-1959 et que les résultats de son exploitation conduisirent cet entrepreneur à y renoncer tant que l'interdiction de trafic ne serait pas levée;

Considérant qu'actuellement la seule navette matinale de la ligne VALENCE - DIE de l'entreprise TEISSIER arrive à CREST à midi et en repart. à 15 h.;

Considérant que des besoins de transport d'écoliers d'importance croissante se sont manifestés depuis 1953 à destination de CREST au départ des communes situées sur les lignes VALENCE - CREST, via ETOILE de MONTOISON, de l'entreprise TEISSIER, et VALENCE - CREST, via BEAUMONT et MONTMEYRAN, de la Régie des Autobus de la Drôme; que les localités de MONTOISON, ALLEX, GRANE et CHABRILLAN situées sur l'itinéraire de l'entreprise TEISSIER sont éloignées des gares S.N.C.F. les plus proches de 1 km.500 (ALLEX et GRANE) et 6 km.500 (MONTOISON);

Considérant que sur la ligne VALENCE - CREST des modifications d'horaires sont déjà intervenues pour tenir compte de l'évolution des besoins; qu'un accord d'horaires est intervenu pour le premier service du matin VALENCE - CREST de la Régie avec l'entreprise TEISSIER; que cette modification d'horaires a entraîné une diminution des recettes de l'entreprise TEISSIER sur son autre service ROMANS - CREST - DIE doublé entre MONTMEYRAN et CREST par le service de la Régie;

Considérant que la S.N.C.F. a donné son accord à cette modification d'horaires, bien que celle-ci permette une liaison routière matinale VALENCE - DIE par correspondance à CREST avec le service ROMANS - CREST - DIE de l'entreprise TEISSIER;

Considérant que dans ces conditions la navette matinale demandée par l'entreprise TEISSIER, dont l'horaire serait très voisin de celui de la Régie, ne modifierait pas sensiblement la situation actuelle en ce qui concerne les possibilités de relation par route le matin entre VALENCE et DIE et, par conséquent, la concurrence faite à la S.N.C.F.;

Considérant que la navette demandée par l'entreprise TEISSIER faciliterait les déplacements des écoliers ainsi que, par son retour CREST - VALENCE, les déplacements des usagers à destination du marché de VALENCE;

Considérant enfin que le Comité Technique Départemental des Transports de la DROME, dans sa séance du 29 Septembre 1959, a donné avis favorable à la levée de l'interdiction de trafic imposée à l'entreprise TEISSIER;

### EST d'AVIS qu'il y a lieu :

d'autoriser l'entreprise TEISSIER à exploiter sans aucune interdiction de trafic une navette VALENCE - CREST, par imputation sur le nombre de navettes VALENCE - DIE figurant au plan et non encore reprises, la nouvelle décision ministérielle devant se substituer aux décisions ministérielles des 13 Septembre 1951 et 7 Août 1953.

Délibéré à PARIS, le 27 AVRIL 1960,

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

LANZAC.

NADOT.

juillet 1955

MCG

CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F. 459

AVIS

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Département de la DROME

Relation routière VALENCE-MONTELIMAR

Demande d'augmentation de fréquence par la Société DROME-CARS

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

Saisi, pour avis, en application de l'article 21 du décret du 14 novembre 1954, par bordereau ministériel, (6ème Bureau - n° 1784) en date du 3 septembre 1954, d'un dossier relatif à une demande en date du 26 août 1952 de la Société DROME-CARS tendant à effectuer 9 AR Q sur la relation VALENCE - MONTELI-MAR, 3 AR Q sur la relation VALENCE - LORIOL et 1 AR Q sur la relation LORIOL - MONTELIMAR, et à un recours en date du 30 mars 1954 contre l'opposition du C.T.D. à l'exploitation de 9 AR Q de la relation VALENCE - MONTELIMAR,

Sur le rapport de M. NADOT,

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

Vu les avis du Comité Technique Départemental des Transports (S/Comité Voyageurs) du département de la DROME, en date des 21 novembre 1952, 26 juin 1953 et 30 avril 1954,

Ensemble les pièces du dossier,

## En ce qui concerne le service LORIOL - MONTELIMAR

Considérant que ce service prévu au plan approuvé, à raison de 1 AR le mercredi et 5 AR les samedi et fêtes, n'est pas exploité actuellement ; que l'entreprise n'apporte pas la preuve

que ce service ait été interrompu par la force majeure ni qu'elle ait tenté de le reprendre ;

Considérant, dès lors, qu'en l'état du dossier, la question de la prescription des droits de la Société DROME-CARS sur cette relation, en application de l'article 140 du décret du 12 janvier 1949, se pose, mais qu'elle n'a pas/l'objet d'une délibération du C.T.D.T.;

## En ce qui concerne le service VALENCE - LORIOL

Considérant que ce service est prévu au plan approuvé à raison de 1 AR Q les mardi et vendredi, 4 AR Q les samedis, dimanches et fêtes, 5 AR Q les lundi et jeudi + 9 AR les jours de foire à VALENCE;

Considérant que la Société DROME-CARS a demandé à exploiter 3 AR Q sur cette relation ; qu'il s'agit d'une demande de création de service au sens de l'article 35 du décret-loi du 12 novembre 1938 ; que le C.T.D.T. n'a pas délibéré sur ce point ;

Considérant, d'ailleurs, que ce service est actuellement exploité à raison de 2 AR Q + 1 AR supplémentaire les lundi, jeudi et samedi sans que la Société apporte la preuve d'une autorisation régulière pour les services nouveaux ainsi exploités les mardi (1 AR) mercredi (2 AR) et vendredi (1 AR);

Considérant que dans l'attente du futur plan de transports et compte tenu des besoins, il ne paraît pas opportun d'arrêter ces services;

### En ce qui concerne le service VALENCE - MONTELIMAR

Considérant que ce service est prêvu au plan approuvé à raison de 9 AR Q; que la Société qui exploite actuellement 8 ARQ demande à en exploiter 9; qu'elle reste ainsi dans le cadre de l'article 21 du décret du 14 novembre 1949;

Considérant que si le C.T.D.T., dans ses séances des 21 novembre 1952, 26 juin 1953 et 30 avril 1954, a repoussé cette demande, il résulte des comptages effectués à la demande du Conseil Supérieur des Transports que l'occupation des cars est très élevée, que de nombreux doublages sont effectués et que l'augmentation des navettes est demandée par les municipalités, les usagers et la Chambre de Commerce;

Considérant, en outre, que la S.N.C.F. s'est abstenue au vote du C.T.D.T. du 26 juin 1953 en ce qui concerne la reprise des 9 navettes;

- 3 -EST D'AVIS : qu'il y a lieu, en attendant l'approbation du futur plan de transports : - d'autoriser la Société DROME-CARS à exploiter 9 AR Q sur la relation VALENCE - MONTELIMAR ; - de maintenir le statu quo sur la ligne VALENCE - LORIOL ; - d'inviter le C.T.D.T. à examiner les questions relatives aux droits actuels de la Société DROME-CARS sur la relation LORIOL - MONTELIMAR et à la création éventuelle de services nouveaux sur la relation LORIOL - VALENCE. Délibéré à PARIS le 5 juillet 1955. LE PRESIDENT, LE SECRETAIRE DE SEANCE, LANZAC. NADOT.

CONSEIL SUPERIEUR
des
TRANSPORTS

2.S. 248 bis I6 décembre 1955.

Comité des Contestations

2ème Section

AVIS

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

F. 488

Département de la DROME

SERVICES OCCASIONNELS

Requête de M. DUCHAMP (GINEYS, successeur)

----

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (6ème Bureau - nº540/V) en date du 30 juin 1955, d'un dossier relatif à une requête de M. DUCHAMP, transporteur à MONTELIMAR contre une décision du C.T.D. de la Drôme du 28 janvier 1954 rejetant sa demande d'inscription au tableau G des services occasionnels,

Sur le rapport de M. VACQUIER,

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,

Vu les avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département de la Drôme en date des 28 janvier et 28 octobre 1954,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que si M. DUCHAMP, transporteur à MONTELIMAR (Drôme), était précédemment établi à PRIVAS (Ardèche) et el li figure au plan de transports de ce dernier département comme titulaire de divers services réguliers, il n'a effectué, ni dans l'ARDECHE, ni dans la DROME, de déclaration de services occasionnels au départ de la DROME, dans les termes de l'art. 6 du Décret du 19 avril 1934;

### EST d'AVIS :

qu'il y a lieu de rejeter la requête présentée par M. DUCHAMP et tendant à son inscription au tableau G des services occasionnels de la DROME.

Délibéré à Faris le 16 décembre 1955.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE de SEANCE,

LANZAC.

NADOT.

CONSEIL SUPERIEUR

des

2° S. 248 quater 5 OCTOBRE 1956

.....

TRANSPORTS

Comité des Contestations

2ème Section

F. 559

AVIS

TRANSFORTS PUBLICS de VOYACEURS

Département de la DROIE

Services occasionnels

Fixation des droits de l'entreprise DUCHAMP (GINEYS, succr)

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (6ème Bureau n° 540/V), en date du 30 Juin 1955 d'un dossier relatif à une requête en date du 10 Mai 1954 de M. DUCHAMP, transporteur à MONTELIMAR, contre une décision du C.T.D. de la Drôme du 28 Janvier 1954 refusant de reconnaître ses droits à l'exécution de services occasionnels au départ de la région de MONTELIMAR.

Sur le rapport de M. SABATIER,

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

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

Vu les avis du Comité Technique Départemental des Transports (Sous-Comité Voyageurs) du département de la Drôme en date du 28 Janvier et du 28 Octobre 1954,

Vu l'avis 2° S. 248 bis/F. 488 du Conseil Supériour des Transports en date du 16 Décembre 1955,

Vu la lettre ministérielle (6ème Bureau nº 540/V) en date du ler Juin 1956, demandant au Conseil Supérieur des Trænsports de procéder è un nouvel examen de l'affaire,

Ensemble les pièces du dossier et, notamment, les documents qui y ont été joints postérieurement à l'avis précité,

Considérant qu'il résulte des dispositions du décret du 14 Novembre 1949, et notamment de son article 5, qu'en l'absence de plan de transport, les entreprises ont droit aux services qu'elles assuraient avant le ler Septembre 1939 dans le cadre de la règlementation en vigueur;

Considérant qu'il n'existe pas de listes de services occasionnels dans le plan de transport approuvé du département de la Drôme;

IE SECRETAIRE

NADOT.

IE PRESIDENT

LANZAC.

Monsieur le Chef de la Division Commerciale de la Région Méditerranée

-comme suite à sa lettre CL2 83 du 6 mars 1959.

4ème Division /2 543.115 x° 1672

Monsieur la Ministre.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'à partir du 4 octobre 1959, la mise en service de la traction électrique entre Livron et Avignon apportera d'importantes améliorations à la desserte de cette ligne, notamment par la création d'une relation de soirée très rapide entre Lyon et Toulouse.

Toutefois, compte tenu du matériel dont nous disposons, la réorganisation de la desserte nécessitera la suppression de l'autorail 334 Arles-Tarascon.

Comme cette circulation permet à la clientèle d'Arles d'emprunter le train R B qui est direct de Marseille à Tarascon, la S.N.C.F. envisage de la remplacer par un service d'autocars affrété. Il n'existe, en effet, sur ce parcours, aucune navette routière à l'heure convenable : le dernier service part d'Arles à 18 h.O2, alors que, pour assurer la correspondance avec le train R.B. passant à Tarascon à 25 heures, le départ d'Arles devrait avoir lieu vers 22 h.30.

Il convient d'ailleurs de remarquer que l'utilisation de l'autorail 334 est très faible (8 voyageurs en moyenne en hiver, 16 en été:) et que son remplacement par un autocar est économiquement justifié. La mesure envisagée permettrait à la S.N.C.F. de réaliser une économie annuelle de 1,2 M environ.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction Générale des Chemins de fer et des Transporte, Service des Chemins de fer 244, Boulevard Saint-Germain PARIS VII° Aussi vous serais-je très obligé de bien vouloir nous autoriser à engager auprès du Comité technique départemental des transports des Bouches-du-Rhône, la procédure prévue à l'article 16 du décret du 14 novembre 1949.

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

Le Directeur Commercial,

Signé : DELACARTE

Copie transmise à Monsieur le Chef de la Division Commerciale de la Région Méditerrané ettre CL 2-83 Région suité argané ettre CL 2-83 du 30 mai 1959.

juin 59

4e Division/2 543.128 x° 3432

Monsieur le Ministre,

Par lettre 4e Division/2-543115 nº 1672 du 16 mars 1959, je vous ai signalé que la mise en service de la traction électrique entre Livron et Avignon à partir du 4 octobre 1959 nous amenait à réorganiser la desserte de cette ligne et, notamment, à supprimer l'autorail 334 Arles-Tarascon et à envisager son remplacement par un service d'autocars affrété.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'électrification de cette ligne nous conduit à reconsidérer la desserte de la section de ligne Valence-Romans et à envisager également sur cette section le remplacement de deux circulations d'autorails par un service d'autocars affrété.

Il s'agit des TA 1614/0613 Romans-Valence et 0614/1613 Valence-Romans. La première de ces circulations donne la correspondance du train 306 pour Lyon et permet de prendre le train 16 pour Paris; cet autorail intéresse en outre une clientèle locale d'écoliers et de travailleurs à destination de Valence. Le TA 0614/1613 relève la correspondance du train l "Le Mistral" et assure le retour de la môme clientèle locale.

A partir du 4 octobre prochain, per suite de la réorganisation de notre desserte, le maintien de ces circulations nous coûterait une journée d'autorails, ce qui conduirait à un prix de revient prohibitif.

Comme elles répondent à de réels besoins, il ne peut être question de les supprimer purement et simplement;

Consieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports Direction Générale des Chemins de fer et des Transports ervice des Chemins de fer 44, bd Baint-Germain - Paris 7e - c'est pour cette raison que nous envisageons leur remplacement par un service d'autocars affrété. Cette substitution entraînerait une atténuation de dépenses annuelle de l'ordre de 4 millions de francs.

Aussi vous sereis-je très obligé de bien vouloir nous autoriser à engager auprès du Comité technique départemental de la Drôme la procédure prévue par l'article 16 du décret du 14 novembre 1949.

Je me permets de souligner que, les réunions des Comités techniques étant interrompues pendant la durée des vacances, il serait nécessaire, pour pouvoir mettre en marche les deux services affrétés en question à la date prévue, que nous puissions saisir assez rapidement les comités techniques intéressés.

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

Le Directeur Commercial.

Signé : DELACARTE

A.P.

# TRAVAUX PUBLICS TRANSPORTS ET TOURISME

Direction Générale des Chemins de Fer et des Transports

Service des Chemins de Fer

2ème Bureau

Substitution
d'un service routier
affrété aux circulations
autorails
1614/0613 - 0614/1613
VALENCE - ROMANS

CF2- 227/ Ex-1716

= JUIL 1959

PARIS, LE

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII°)

TÉL.: LITTRÉ 46.40

- 50.10

M

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS DES TRANSPORTS ET DU TOURISME,

à MONSIEUR LE DIRECTEUR GENERAL de la SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS de FER FRANÇAIS

Direction Commerciale - 4 Division/2
54, Boulevard Haussmann
PARIS (IXº)

Par lettre n°543.128 du 8 juin 1959, vous m'avez fait connaître que par suite de la mise en service de la traction électrique entre LTVRON et AVICNON à partir du 4 octobre 1959 des circulations d'autorails se trouveront supprimées sur cette section de ligne. Or, certains de ces autorails assurent actuellement par ailleurs le service des voyageurs sur la relation ROMANS-VALENCE et retour (où ils circulent sous les n°s 1614/0613 et 0614/1613). Leur maintien sur cette seule relation serait d'un prix de revient très élevé et du point de vue de la rentabilité leur circulation ne sera plus justifiée. Par contre, vous observez qu'ils rendent de grands services aux usagers car ils sont très appréciés de la clientèle locale et assurent en outre d'importante correspondances à VALENCE. Vous me proposez de les remplacer par un service d'autocars affrété.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, après examen par mes Services, qu'une telle mesure n'appelle pas d'objection de ma part et je vous autorise à engager, auprès du Comité Technique Départemental des Transports de la DROME la procédure prévue par le ler alinéa de l'article 16 du décret du 14 novembre 1949.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la DROME à titre d'information.

S.N.C.F
DIRECTION COMMERCIALE

33088 - 8 JUIL 1959

C - 8 JUIL 1959

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

. DOUMENC

CL.S.Ext.V.41.107

SERVICES EXTÉRIEURS

16 Mai 1959

COPIE

Avenue de la Gare (Drôme)

Monsieur,

Comme suite à vos entretiens avec le service régional S.C.E.T.A. au sujet de l'affrètement, par la S.N.C.F., de véhicules de votre Entreprise sur la relation "VALENCE-PORTES", j'ai l'honneur de vous indiquer, ci-après, les conditions dans lesquelles le service en cause est appélé à fonctionner.

## I - BUT DE L'ACCORD

En vertu du présent accord, vous êtes chargé d'exploiter pour le compte de la S.N.C.F., sous le régime de l'affrètement, un service routier enxplremplacement de trains de service entre VALENCE et PORTES, à partir du 31 mai 1959.

### II - ORGANISATION

Ce Service est organisé directement par la S.N.C.F. qui fixe elle-même la consistance de la desserte, l'itinéraire, les points d'arrêts et les horaires.

La S.N.C.F. se réserve la possibilité d'y apporter les modifications qu'elle jugera nécessaires, après vous en avoir informé 8 jours à l'avance.

Une Consigne spéciale règle les modalités d'exécution de ce Service.

### III - OBJET DU SERVICE

Il est destiné à assurer le transport :

ma 2 mm

### IV - MATERIEL

Le service devra être assuré dans les conditions normales de sécurité et de confort. A cet effet, vous vous engagez à affecter au service des véhicules en parfait état, tant au point de vue carrosserie que mécanique. Vous déclarez, en outre, avoir toujours en réserve le matériel nécessaire pour pallier dans les moindres délais les défaillances ou les insuffisances du véhicules normalement utilisé. Le matériel affecté au service portera la mention "Service privé".

### V - PERSONNEL

L'entreprise fournira le personnel pour la conduite des cars. Celui-ci devra veiller à sa bonne tenue et à sa parfaite correction vis-à-vis des usagers du service.

La S.N.C.F. se réserve le droit d'exiger toute sanction à son encontre lorsque cette mesure lui apparaîtra nécessaire dans l'intérêt du service.

## VI- CONDITIONS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS ET CONTROLE

Le service ayant un caractère "privé", les voyageurs ordinaires en sont exclus et aucune perception ne sera faite dans les autobus.

Par contre, le chauffeur pourra être appelé, en l'absence du personnel préposé de la S.N.C.F., à vérifier les cartes ou titres de transports exigés pour être admis dans les cars, suivant les modalités fixées à la Consigne d'exécution.

La S.M.C.F. ou par délégation S.C.E.T.A se réservent le droit d'exercer tous les contrôles qu'elles jugeront utiles, soit pour surveiller le bon fonctionnement du service, soit pour vérifier les titres de parcours en cours de route.

# VII - RESPONSABILITE - ASSURANCES

Vous serez seul responsable dans l'exécution du service en cause de toutes les condéquences pouvant résulter de votre fait, ainsi que de l'inobservation des lois, décrets, arrêtés ou règlement en vigueur.

La responsabilité de la S.N.C.F. reste entière vis-à-vis des voyageurs. Toutefois, vous vous engagez à la garantir contre les conséquences
pécuniaires, de tous dommages corporels et matériels survenus aux
usagers, ainsi qu'éventuellement aux colis du fait de votre exploitation

A cet effet, vous déclarez avoir assuré votre responsabilité sans aucune limitation ni réserve auprès d'une ou plusieurs Compagnies agréées par le Ministère du Travail, lesquelles s'engagent à relever la S.N.C.F. de toute condamnation.

### VIIII REMUNERATION ET REGLEMENT

Vous serez rémunéré sur les bases suivantes :

### a) - Service normal

- Terme fixe journalier..... 4.700 Fr - Terme kilométrique..... 99 Fr
- b) Service "spécial" écoliers (navette de 7h de Valence et 7h20 de Portes

### c) - Renforts inopinés

- Terme fixe: pour toute la journée...4.700 R // journée.....2.350 R

Terme kilométrique..... 99 N

Les taxes sont décomptées en sus.

Le règlemenr aura lieu le mois M + 1 pour les transports effectués le mois M.

## IX - DUREE DE L'ACCORD

Le présent accord a une durée de six mois. Il se renouvellera ensuite de trois mois en trois mois par tacite reconduction, sauf dénonciation par l'une ou l'autre des parties, moyennant un préavig d'un mois par lettre recommandée.

Aucune indemnité ne sera due ni par vous-même, ni par nous-mêmes du fait de sa résiliation.

Si les dispositions reprises dans la présente ont votre agrément, je vous serais obligé de bien vouloir me renvoyer sa copie ci-jointe, après l'avoir revêtue de votre signature, que vous ferez précéder de la mention manuscrite "LU & APPROUVE" et de la date.

Dans cette attente, jevous prie d'agréér, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

signé : FRANCOIS

LU & APPROUVE à VALENCE, le 19 mai 1959 signé : CHARRIERE M.A.D. CONSEIL SUPERIEUR des TRANSPORTS

2° S. 1011 Bis 5 NOVEMBRE 1971

### Comité des Comtostations

2ème Section

### AVTS

TRANSPORTS PUBLICS de VOYAGEURS

Département de la DROME

Service routier régulier DIE - LUC en DIOIS

Demando d'inscription au plan de transports formulée par l'entreprise BOUFFIER Marcel, à DIE

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

Saisi pour avis, par bordereau ministériel 4.843 - 26/6.2 en date du 9 mars 1971, d'un dossier relatif à une demande de l'entreprise BOUFFIER Marcel, à DIE, tendant à l'inscription au plan de transports de la DRONE de la ligne DIE - LUC en DIOIS,

. Sur le rapport de M. FRETE,

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

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

Vu le plan de transports du département de la DROME approuvé par arrêté ministériel du 2 mars 1939,

Vu l'avis du 26 avril 1939 du Comité Technique Départemental des Transports,

Vu les avis des 23 juin 1961 et 7 novembre 1969 du Sous-Comité Voyageurs du Comité Technique Départemental des Transports,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant que les communes situées sur la section LUC-en-DIOIS, PONT-de-QUART de la ligne S.N.C.F. LIVRON - GAP - BRIANCON sont à une distance de la gare S.N.C.F. la plus proche comprise entre 1 km 5 et 3 km 5, ce qui équivaut à dire qu'en fait les habitants de ces communes ne disposent d'aucun moyen de transport public ;

## EST D'AVIS qu'il y a lieu :

en coexistence partielle avec le service visé ci-dessus:

d'autoriser, selon la procédure prévue à l'article 4 - 2° du décret du 14 novembre 1949 modifié, l'entreprise BOUFFIER Marcel à prolonger jusqu'à DIE avec neutralisation du trafic entre PONT-de-QUART et DIE son service LUC-en-DIOIS - NYONS, ce service étant exploité à raison d'une navette quotidienne dans les horaires ci-après :

6 h. 30 :	DIE	:	21 h. 00
7 h. :	LUC-en-DIOIS	:	20 h. 35
8 h. :	LA MORTE-CHALANCON	:	19 h. 15
8 h. 20 :	REMUZAT	:	18 h. 55
9 h. 15 🕹	NYONS	:	18 h. 10

Délibéré à PARIS, le 5 novembre 1971

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

E. FALLER

R. HAURETTE