

CVR CO1

Plan de Transport du Département de L'EURE e LOIR

les plans, cartes et Arrêtés approuvés
sont conservés au Dossier

PLAN DE TRANSPORT DE L'EURE ET LOIR

N°	Dates	Analyse des pièces microfilmées	Nombre de pages
1	25.8.1938	Avis du CST relatif au plan partiel	1
2	31.3.1939/07.4.1939	Ligne Chartres-Auneau	3
3	11.12.1941/9.5.1942	Ligne Dreux-Chartres	5
4	13.9.1941	Ligne Orléans-Chartres	1
5	27.10.1948	Ligne Nogent-le-Rotrou--Courtalain	2
6	25.5.1949	Ligne routière S.G.T.D Chartres-Chateauneuf	2
7	20.12.1952	Services Paris-Verneuil-Alençon et Dreux - Brézolles-La Ferté-Vidame	4
8	9.12.1953/22.3.1955	Fixation des droits aux transports occasionnels du département.	4
9	25.3.1958	Avis du CST relatif à la création d'un service direct Paris-Sanatorium de Beaurouvre	2
10	05.8.1966	Lignes Bueil-Dreux et Dreux-Chartres par "Les Courriers Beaucerons".	3
11	21.8.1967/25.8.1967	Desserte Chateaudun-Vendôme.	2

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

Plan partiel d'organisation des transports de Voyageurs
du Département de l'EURE-et-LOIR

A V I S

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

Saisi par Monsieur le Ministre des Travaux Publics le 13 juillet
1938 du plan partiel d'organisation des transports de Voyageurs
du Département de l'EURE-et-LOIR, transmis par le Préfet le 4 mars
1938 et le 11 juin 1938;

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

Après en avoir délibéré,

EST D'AVIS UNANIMEMENT

-qu'il y a lieu, pour M. le Ministre des Travaux Publics,
d'approuver conformément à l'article 5 du décret-loi du 31 août
1937, le plan de coordination des transports de Voyageurs du
Département de l'EURE-et-LOIR et d'émettre un avis favorable à
l'approbation :

- 1°/ du plan partiel présenté par le Préfet le 4 mars 1938;
- 2°/ du 2ème plan partiel présenté par le Préfet le 11 juin 1938.

Paris, le 25 AOUT 1938

Transmis par le Secrétaire Général
du Conseil Supérieur des Transports,
Le :

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

Signé: D. BOUTET

Reçu le :

Pr. le Ministre des Travaux Publics :

CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS

1

COMITE DE COORDINATION DES TRANSPORTS PAR FER ET PAR ROUTE

Plan partiel d'organisation des transports de Voyageurs
du Département de l'EURE-et-LOIR

A V I S

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

Saisi par Monsieur le Ministre des Travaux Publics le 13 juillet 1938 du plan partiel d'organisation des transports de Voyageurs du Département de l'EURE-et-LOIR, transmis par le Préfet le 4 mars 1938; et le 11 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, d'approuver conformément à l'article 5 du décret-loi du 31 août 1937, le plan de coordination des transports de Voyageurs du Département de l'EURE-et-LOIR et d'émettre un avis favorable à l'approbation :

- 1°/ du plan partiel présenté par le Préfet le 4 mars 1938;
- 2°/ du 2ème plan partiel présenté par le Préfet le 11 juin 1938.

Transmis par le Secrétaire Général
du Conseil Supérieur des Transports,
Le :

Reçu le :

Pr. le Ministre des Travaux Publics :

Paris, le 25 AOUT 1938

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

Signé : D. BOUTET

G. Victor

81/592

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

2

R.C. Seine N° 276.448 B

RÉGION DU SUD-OUEST

S. N. C. F.

PARIS, le

31 MAR 1939

19

EXPLOITATION

SERVICE COMMERCIAL

1, PLACE VALHUBERT (13^e Arrt) - Tél. GOB. 98-70

Division du Trafic
3^{ème} Section
A. 508
Eure-et-Loir



Monsieur le Chef de la Division de la Coordination



J'ai l'honneur de vous faire connaître que nous aurions intérêt à fermer au service des voyageurs le plus rapidement possible la ligne de Chartres à Auneau, selon la procédure du décret du 19 janvier 1934.

^x dont 1 M.V.

Actuellement la fréquence fer sur cette ligne est de 2 A.R. quotidiens^x et 1 A.R. supplémentaire les jours de marché à Chartres et à Auneau. Ce service a donné lieu à de nombreuses réclamations de la part des usagers qui désireraient que la relation d'après-midi soit rétablie et que la vitesse commerciale des trains M.V. 4578 et 4579 soit relevée. Ces réclamations semblent justifiées: Les usagers ne peuvent se rendre à Chartres que le matin et le soir et la durée du trajet des trains M.V. est trop longue comparativement à celle des autres trains - 2 h.37 au lieu de 42 minutes -.

Par ailleurs la majorité du C.T.D. du département d'Eure-et-Loir, afin d'améliorer à bref délai le service de cette ligne, serait disposée à donner satisfaction à une demande de M. LEROY, entrepreneur de transports à Auneau qui a proposé au C.T.D. de créer trois A.R. d'autobus non subventionnés entre Auneau et Chartres.

Nous ne pourrions donc éviter la création d'un service concurrent qu'en améliorant la desserte voyageurs de la ligne; mais cette solution ne peut être envisagée car elle conduirait à des dépenses hors de proportion avec le trafic à attendre et serait contraire au programme d'économies du 2 octobre 1938 - nous avons transformé 1 A.R. de train omnibus en 1 A.R. de train M.V.

Monsieur GIRETTE, Ingénieur ^{en chef} Chef de la Division de la Coordination
54, Boulevard Haussmann - PARIS

*M.B.
Valhubert au samedi avec
W. Valhubert
1/4*

Imp. Genet, Paris

à cette date - Nous ne saurions donc nous engager dans cette voie.

Mais, étant donné que la Région de l'Ouest avait proposé la fermeture au service des voyageurs de cette ligne et que le plan de transport complet du département d'Eure-et-Loir n'a pas encore été arrêté par le Conseil Général, nous pourrions proposer au Ministre des Travaux Publics d'appliquer la procédure du décret du 19 Janvier 1934 pour hâter la fermeture de la ligne en question; nous éviterions donc ainsi la difficulté signalée ci-dessus.

Si vous êtes d'accord sur ce projet, je vous serais obligé de bien vouloir nous indiquer l'entrepreneur routier auquel vous comptez attribuer le service de remplacement de trains sur la ligne d'Etampes à Auneau, afin que nous lui confions également le service d'Auneau à Chartres; cette façon de procéder nous permettrait ainsi d'obtenir un prix de revient kilométrique plus avantageux.

LE CHEF DE LA DIVISION DU TRAFIC



jb.

7 AVR 1939

Monsieur BOURGEOIS,
Ingénieur en Chef - Région du Sud-Ouest

4e

543.130
287 I

Comme suite à votre lettre du 31 mars 1939, relative à la fermeture au 15 mai prochain de la ligne de Chartres à Auneau, j'ai l'honneur de vous faire savoir que je suis d'accord avec vous pour réaliser cette fermeture, par application du décret du 19 janvier 1934, à la date précitée et je vous prie de

mi envoyer vos propositions.
Mais j'estime également que cette mesure devrait être complétée par la fermeture, dans les mêmes conditions, de la ligne d'Etampes à Auneau; (contrairement aux dispositions de votre lettre en date du 6 courant à M. le Ministre des Travaux Publics, qui prévoyait la fermeture de cette ligne par application de la coordination). Toutefois, pour cette ligne, dont la fermeture a été reprise au plan du C.T.D. de Seine-et-Oise, la consistance du service de remplacement devrait être celle prévue à ce plan.

J'ajoute que les services de remplacement de l'une et l'autre lignes devraient être attribués aux transports Citroën.

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

Signe : GIRETTE

april 67

Monsieur BOREL,

J'ai reçu la visite de Mme PELLETIER. Elle est vivement émue par le projet d'arrêté approubatif du plan d'Eure et Loir, en ce qui concerne Dreux-Maintenon-Gallardon-Chartres.

Elle craint que la rédaction puisse laisser croire qu'elle a reçu la ligne Maintenon-Gallardon-Chartres en compensation de Maintenon-Chartres direct, et qu'ainsi elle ne puisse dans l'après guerre revendiquer cette dernière ligne.

Après discussion, nous nous sommes mis d'accord pour séparer, dans le texte du décret, ces deux questions et présenter l'affaire sous la forme suivante:

- f) Le service libre S.G.T.D. Dreux-Maintenon-Chartres sera limité à la section Dreux-Maintenon.

Le service de remplacement des trains S.G.T.D. de Maintenon à Gallardon sera prolongé jusqu'à Chartres et à partir de la date du présent arrêté la ligne Maintenon-Gallardon-Chartres fonctionnera comme service libre et sera classée dans la catégorie "autres services routiers".

Le service libre S.G.T.D. Dreux-Maintenon fonctionnera comme service libre de complément.

l'Ingénieur Principal
signé DUBOST.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

Société Anonyme au Capital de 32 000.000 de Francs

Adr. Télégr. TRANSDÉPAR - 42 - PARIS
C^{te} CHÈQUES POSTAUX PARIS 673.37
R. C. SEINE N° 40.575



TÉLÉPHONE { CARNOT 81-12
CARNOT 58 INTER

SIÈGE SOCIAL : 5, Avenue Hoche, PARIS (8^e)

le 4 Mai 1942

RÉSEAUX DÉPARTEMENTAUX

—
AISNE
ALLIER
ARDÈCHE
AUBE
AUDE
B^{SES} PYRÉNÉES
CALVADOS
CÔTE D'OR
EURE-&-LOIR
GARD
HÉRAULT
H^{TES} PYRÉNÉES
ILLE-&-VILAINE
INDRE
INDRE-&-LOIRE
LOIR-&-CHER
MANCHE
MARNE
MEURTHE-&-MELLE
MEUSE
MOSELLE
NORD
PUY DE DÔME
PYRÉNÉES ORLÈS
SEINE-INFÉRIEURE
SEINE-&-OISE
SOMME
VOSGES
—

I.898
JCP/JT

*M. Belas
harmelle - M. Belas*

6 MAI 1942

Monsieur DUBOST
Ingénieur Principal à la S.N.C.F.
REGION OUEST
13, Rue d'Amsterdam, 13

PARIS

PLAN D'EURE-et-LOIR

Monsieur l'Ingénieur Principal,

Comme suite à la visite que vous a faite Mme PELLETIER, nous avons le regret de vous confirmer que l'arrêté pris par le Secrétaire d'Etat aux Communications, concernant le Département d'Eure-et-Loir, en date du 27 Mars 1942, appelle de notre part certaines observations.

Nous nous permettons de vous rappeler que nous avons déjà fait une démarche auprès de vous en Décembre dernier, pour vous faire connaître que nous ne pouvions pas accepter le projet d'arrêté tel qu'il était établi; car il ne représentait pas la situation sous son vrai jour.

En effet, il ne peut être question de considérer la ligne libre (ancienne ligne JUSTER) Dreux-Maintenon-Chartres (sectionnée à Dreux-Maintenon) comme faisant corps avec un service de remplacement de trains qui possède une convention traitant uniquement d'un parcours de Maintenon à Gellardon, assuré par une voiture spéciale.

Ainsi que nous vous l'avons indiqué, il y a deux questions bien distinctes :

...

A Monsieur DUBOST

PAGE N° 2

Mod. 4004

1°/ La ligne (anciennement JUSTER) DREUX - MAINTENON-CHARTRES, qui a été coupée à Maintenon sur l'insistance de la S.N.C.F. et pour laquelle la S.G.T.D. désire conserver la possibilité de réclamer la restitution de ses droits le jour où la réglementation l'y autorisera, la S.G.T.D. désire également pouvoir la revendre si tel était son désir. Elle ne doit donc pas être jointe à un autre parcours; du reste si M. JUSTER en était resté titulaire aucun rapprochement avec le remplacement de train de Gallardon n'aurait pu être envisagé.

2°/ La ligne de remplacement de trains MAINTENON-GALLARDON, prolongée jusqu'à Chartres de telle façon que son utilisation devenant meilleure, la garantie de la S.N.C.F. a pu disparaître.

Mais l'abandon de cette garantie ne peut veoir qu'autant que les conditions d'exploitation resteront celles qu'elles étaient au moment où la S.N.C.F. s'est dégagée, c'est-à-dire tant que l'ancien itinéraire Maintenon-Gallardon pourra être prolongé jusqu'à Chartres, puisque c'est ce nouvel avantage qui nous a précisément permis d'accepter la suppression de ledite garantie.

Se disparition entraînerait donc automatiquement la révision de nos accords.

Nous vous confirmons, en effet, que pour notre part nous n'avons trouvé dans l'opération aucun avantage et que c'est la S.N.C.F. qui en reste bénéficiaire; au contraire, nous nous sommes heurtés depuis lors à des objections de CITROEN, entraînant des difficultés dans l'exploitation.

Nous ne pouvons donc pas considérer que la ligne libre JUSTER, DREUX-MAINTENON-CHARTRES a été détournée par Gallardon, puisqu'il s'agit de deux lignes restant tout à fait indépendantes l'une de l'autre et que précisément, les deux véhicules qui y sont obligatoirement affectés pour répondre aux exigences du trafic de la S.N.C.F. travaillant en sens inverse, assurant en gare de Maintenon, un apport de trafic provenant de deux extrémités.

Pour nous résumer, nous vous demandons de bien vouloir intervenir auprès de M. BOREL, afin de faire prendre un arrêté rectificatif en ce qui concerne le plan maximum, il suffit du reste qu'il soit calqué sur celui du plan minimum qui nous donne entière satisfaction.

.....

I.898

STÉ GLE DES TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

LETRE DU 4 Mai 1942 19

A Monsieur DUBOST

PAGE N° 3

Mod. 4004

Vous remercient à l'avance de la bienveillance
avec laquelle vous voudrez bien examiner notre demande
et vous présentons, Monsieur l'Ingénieur Principal, l'assu-
rance de nos sentiments dévoués.

Le Directeur

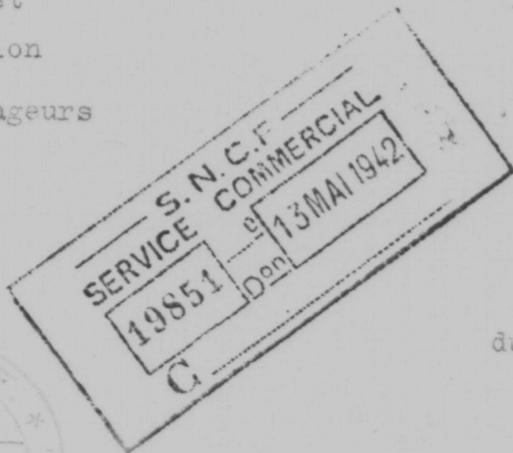
Richard
J. RICHARD-DESHAYS

S.N.C.F.
Région-Ouest
Exploitation

Coordination-Voyageurs

PARIS, le 9 Mai 1942

no 160



Monsieur le Directeur
du Service Commercial

Je vous adresse à toutes fins utiles une lettre de la S.G.T.D. qui expose que l'arrêté approuvant le plan de l'Eure et Loir doit être modifié, les dispositions concernant les lignes de Dreux à Maintenon et de Maintenon à Gallardon et Chartres ne lui donnant pas satisfaction.

La S.G.T.D. m'avait déjà entretenu de cette question, et je vous ai écrit à ce sujet la lettre dont ci-joint copie.

L'Ingénieur principal,

C
M. Landau doit
venir en vue de la
Vos. pour le prolong' de
Demande au bid. Ouest par
téléphone au cas -
S' en profiter au regard pour
faute à M. Landau de
la question à l'insti -
M. Landau avant
11^e Vendredi matin
13/5

sb

301

4

17 SEP 1941
septembre 941

40

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

543.153 R
7264

Par votre lettre A.508 du 10 courant, vous m'informez que le T.R.E.C. se déclare en mesure d'assurer le service de remplacement la ligne d'Orléans à Chartres, à partir du 6 octobre prochain.

Je crois devoir préciser qu'il ne saurait être question de fermer cette ligne avant d'y avoir été autorisé explicitement par le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Il est donc nécessaire que vous me fassiez part assez tôt des avis émis par les Comités restreints des départements du Loiret et de l'Eure-et-Loir au sujet de vos propositions de fermeture de cette ligne pour que nous puissions obtenir l'autorisation de fermeture dont il s'agit, à la date que vous m'avez proposée; sinon, la fermeture devra être retardée.

LE DIRECTEUR DU SERVICE COMMERCIAL,

Signé : BOREL

*donner avis
à Loire (344)*

Cb⁷

COPIE à : SERVICE COMMERCIAL

8199

5

SERVICE CENTRAL DU MOUVEMENT

M. LEMAIRE

27 Octobre

48

D 5041/0

Copie à l'Etat le 11.10.48

Monsieur le Ministre,

Vous avez bien voulu nous demander nos observations sur une proposition de résolution, tendant à inviter le Gouvernement à prendre les mesures utiles en vue de la remise en service des lignes de chemins de fer à faible trafic, notamment de la ligne NOGENT-le-ROTROU - COURTALAIN (document N° 5493 - Assemblée Nationale).

J'ai l'honneur de vous faire connaître les raisons pour lesquelles il ne nous paraît pas possible de réserver une suite favorable à la proposition dont il s'agit.

Je rappellerai tout d'abord que la ligne NOGENT-le-ROTROU - COURTALAIN a été fermée au trafic des voyageurs par Arrêté de votre Département du 2 Mai 1948, approuvant le plan de transport de l'Eure-et-Loir, et que la desserte de cette relation était confiée à la Société Générale des Transports Départementaux.

Actuellement, la voie est déposée sur un parcours de 8 kms entre NOGENT-le-ROTROU et SOUANCÉ, et le pont sur l'Huisne, situé sur cette section, est détruit.

Par ailleurs, le trafic en jeu est très faible et, bien que le nombre des navettes d'autocars soit limité à 4 par semaine sur le bout en bout, les résultats d'exploitation de l'Entreprise routière font apparaître un déficit annuel qui dépasse un million de francs.

Aussi, vous avons-nous proposé, par lettre D 3410/34, du 20 Février 1947, de ne pas rétablir la ligne en question, car ce rétablissement nécessiterait des dépenses de remise en état hors de proportion avec les recettes à escompter de la mesure.

....

Monsieur Christian PINEAU,
Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports,
244, Boulevard Saint-Germain, PARIS (7^e)

Nous ne pouvons que maintenir ce point de vue, qui ne paraît pas susceptible de se modifier, même lorsque nous aurons des autorails légers.

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

Le Président
du Conseil d'Administration,

Signé : Marcel FLOURET

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

RÉGION DE L'OUEST — EXPLOITATION — 13, Rue d'Amsterdam - PARIS (8°)
 Division Commerciale - COORDINATION - EX.O.C.S

6

V/réf.

V/let. du :

N/réf. : V.265

Objet :

Paris, le 25 MAI 1949 19



SERVICE COMMERCIAL
 " Coordination "

Ligne routière S.G.T.D. Chartres - Châteauneuf en Thymerais -

La S.G.T.D. exploitait au compte des V.F.I.L. une liaison Châteauneuf-St-Sauveur, à raison de 5 AR, en correspondance avec nos trains à St-Sauveur. Cette liaison assurait, en outre, un service de réexpédition de colis de St-Sauveur sur Châteauneuf qui apportait quelque recette à une ligne fortement déficitaire.

Depuis la mise en service de la zone de Chartres, le service de réexpédition a été supprimé et la S.G.T.D. a été amenée à supprimer totalement la desserte voyageurs.

Ainsi a-t-elle demandé, afin de répondre aux besoins des usagers, à assurer une relation directe Châteauneuf - Chartres, à raison de 1 AR journalier.

Les droits originaux de la S.G.T.D. sur cette relation sont les suivants :

- provenant de l'Entreprise Polvé à Senonches : 1 AR le samedi :
 Senonches - Brézolles - Châteauneuf - Chartres
- provenant de l'entreprise Prévost à Châteauneuf : 1 AR le samedi :
 Châteauneuf - Chartres

Ces droits ont été augmentés à deux reprises. D'une part lors de la séance du C.T.R. d'Eure-&-Loir du 15.12.45, la dite Société avait demandé et obtenu l'autorisation d'effectuer un AR journalier Chartres - Châteauneuf prolongé jusqu'à Brézolles, doublant ainsi notre ligne sur la majeure partie de son parcours. Nous ne nous y étions pas opposés à cette époque. Mais il n'y a jamais eu d'autorisation ministérielle à ce sujet.

D'autre part, le 24 Juillet 1947 le Ministre des Travaux Publics autorisait la S.G.T.D. (Courriers Normands et Courriers Beaucerons) à effectuer un service entre Chartres et Rouen via Châteauneuf - Nonancourt à raison de 2 AR

.....

journaliers, devant la difficulté qui existait pour les usagers à effectuer le parcours Rouen-Chartres dans un temps raisonnable et la ligne desservant en général des localités éloignées du fer et surtout, étant donné les horaires de départ de Chartres et de Rouen. Il s'agissait pourtant d'une création de ligne.

Au 1^{er} Avril, la S.G.T.D. effectuait donc sur cette relation outre les services de marché :

- 1 AR quotidien entre Chartres et Brézolles
- 2 AR -d°- Chartres et Rouen

La nouvelle demande de la S.G.T.D., qui a été acceptée par le C.T.D. d'Eure-&-Loir du 31 Mars 1949, de faire 1 AR supplémentaire constitue une nouvelle augmentation de service qui, au terme de l'article 140 du décret du 12 Janvier 1939 est bien une création de service. Celle-ci ne peut être autorisée que par le Ministre puisque notre représentant a voté contre.

La S.G.T.D. prétend qu'il y a là compensation par suite de la fermeture de la ligne de Châteauneuf - St-Sauveur. En fait cette compensation avait été accordée avant la lettre par le C.T.R. de 1945 et nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'autoriser la S.G.T.D. à cette nouvelle augmentation.

Je pense que vous serez d'accord pour intervenir auprès du Ministre.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciaux

La 4^e demande a été refusée au motif que autorisée d. 0-50

Horaires tarif au 15 mai 49

7.03	10.38	17.48	Brucy	9.55	15.52	20.32
7.30	11.05	18.10	St-Sauveur	9.30	15.26	20.07
8.08	11.43	18.48	Chartres	9.50	14.46	19.27

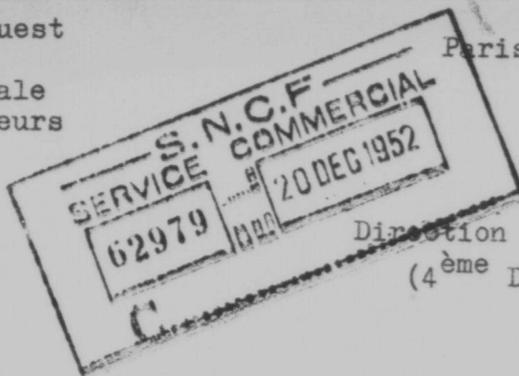
S.N.C.F. - Région Ouest
Exploitation
Division Commerciale
Coordination Voyageurs

Ex.O.C. 25
V. 229

Paris, le

20 DEC 1952

7



Direction Commerciale
(4^{ème} Division)

Plan de transport de l'Eure-et-Loir

Services (Paris - Verneuil - Alençon
Dreux - Brézolles - La Ferté-Vidame

(schéma joint)

d'accord avec
20/12

Au cours d'une séance de la commission d'études du Plan de Transport de l'Eure-et-Loir qui s'est tenue à Chartres, le 22 septembre, notre représentant a reçu des propositions selon lesquelles la S.G.T.D. abandonnerait sa ligne de remplacement de V.F.I. La Ferté-Vidame - Dreux au profit de la C.E.A. qui aurait dévié par cet itinéraire sa ligne Paris - Alençon, actuellement tracée en coexistence avec nos voies par Nonancourt et Verneuil. La S.G.T.D. nous aurait demandé des compensations en contre-partie de la diminution de la concurrence entre Dreux et Verneuil.

L'Ingénieur en Chef insistant vivement pour que ces propositions soient étudiées, j'ai reçu dans mon bureau, le 21 octobre, M^{me} PELLETIER, de la S.G.T.D. et M. CHAMPEAUX, de la C.E.A.

cl
Eure-et-Loir

Au cours de cet entretien, il est apparu que la C.E.A. ne désirait en fait qu'une création nouvelle (sans aucun abandon de ses droits sur Verneuil) entre La Ferté-Vidame et Paris, en utilisant, d'une part, un reliquat de droits C.E.A. entre Paris et Dreux et les droits S.G.T.D. de Dreux à La Ferté-Vidame.

Il n'y avait donc aucune atteinte à la concurrence qui nous est faite sur Verneuil par:

- 3 AR J Paris - Alençon)
- 1 AR J Paris - Verneuil) de la C.E.A.
- 2 AR J Paris - Verneuil de Citroën

D'autre part, une nouvelle concurrence aurait été créée à la ligne de remplacement La Loupe - Verneuil que nous affrétons et nous aurions perdu le trafic de la ligne S.G.T.D. affluente à Dreux.

J'ai fait connaître que je ne pouvais prendre la question en considération que si la C.E.A. abandonnait complètement la desserte de Verneuil.

.....

Le 20 novembre, l'Ingénieur en Chef revenait à la charge en proposant explicitement la solution suivante:

La C.E.A. dégagerait Verneuil partiellement:

- 1 AR Alençon serait dévié via Laons - Brézolles - La Ferté-Vidame - Longny - Mortagne (ou tout autre itinéraire ne desservant pas Verneuil),
- 1 AR Verneuil serait dirigé sur une autre destination à partir de Dreux, par exemple sur La Ferté-Vidame,
- les 2 autres AR Alençon (via Verneuil) seraient tracés d'entente avec la S.N.C.F. dans des horaires qui ne concordent pas avec les dessertes par fer,
- la S.G.T.D. se retirerait de la ligne Dreux - Laons - Brézolles - La Ferté-Vidame,
- en compensation des 2 AR C.E.A. qui ne desserviraient plus Verneuil, la S.N.C.F. accorderait une compensation à la S.G.T.D. sur n'importe quel point de territoire,
- l'affrètement de la ligne Verneuil - La Loupe serait maintenu,
- à défaut d'entente entre les 3 parties, cette proposition serait, après avis du C.T.D., soumise à la procédure de l'article 17 du décret du 14 novembre 1949.

Sans préjuger de l'accueil (douteux) que cette proposition rencontrerait de la part des deux autres parties, j'ai fait connaître mon opposition à cette opération dont nous ferions entièrement les frais, précisant que si la proposition était entérinée nous reprendrions notre liberté d'action vis-à-vis de la S.G.T.D. en ce qui concerne l'affrètement de Verneuil - La Loupe.

Or, j'apprends que le Préfet d'Eure-et-Loir vient d'écrire à M. DORGES pour lui demander d'autoriser la S.G.T.D. à assurer un service La Ferté-Vidame - Paris au lieu et place de La Ferté-Vidame - Dreux.

Cette solution aggraverait encore notre situation et je pense que vous serez d'accord:

- 1° - pour faire opposition à toute création nouvelle entre Paris et Dreux,
- 2° - pour intervenir, le cas échéant, auprès du Ministère.

Il y a lieu de remarquer en effet:

- 1° - que la S.G.T.D. n'a aucun droit entre La Ferté-Vidame et Brézolles, cette section n'étant exploitée, en prolongement du remplacement de V.F.I.L. Brézolles - Dreux, que sous couvert d'une autorisation provisoire,

.....

*M. Broyon
recommandé à la
19/11/49
3/11/49
Dreux
l'affaire devrait
être soumise à C.T.D.
à Paris et non*

lien 20/11/49

- 2° - que sur la section Paris - Dreux, confortablement desservie par nos voies, nous sommes déjà concurrencés par:

Citroën: 4 AR J

C.E.A.: 8 AR J

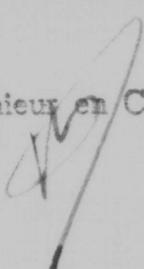
et qu'une création au profit de la S.G.T.D. sur ce parcours ne manquerait pas de soulever les protestations de ces entreprises qui disposent, d'après le plan de paix, d'un reliquat de:

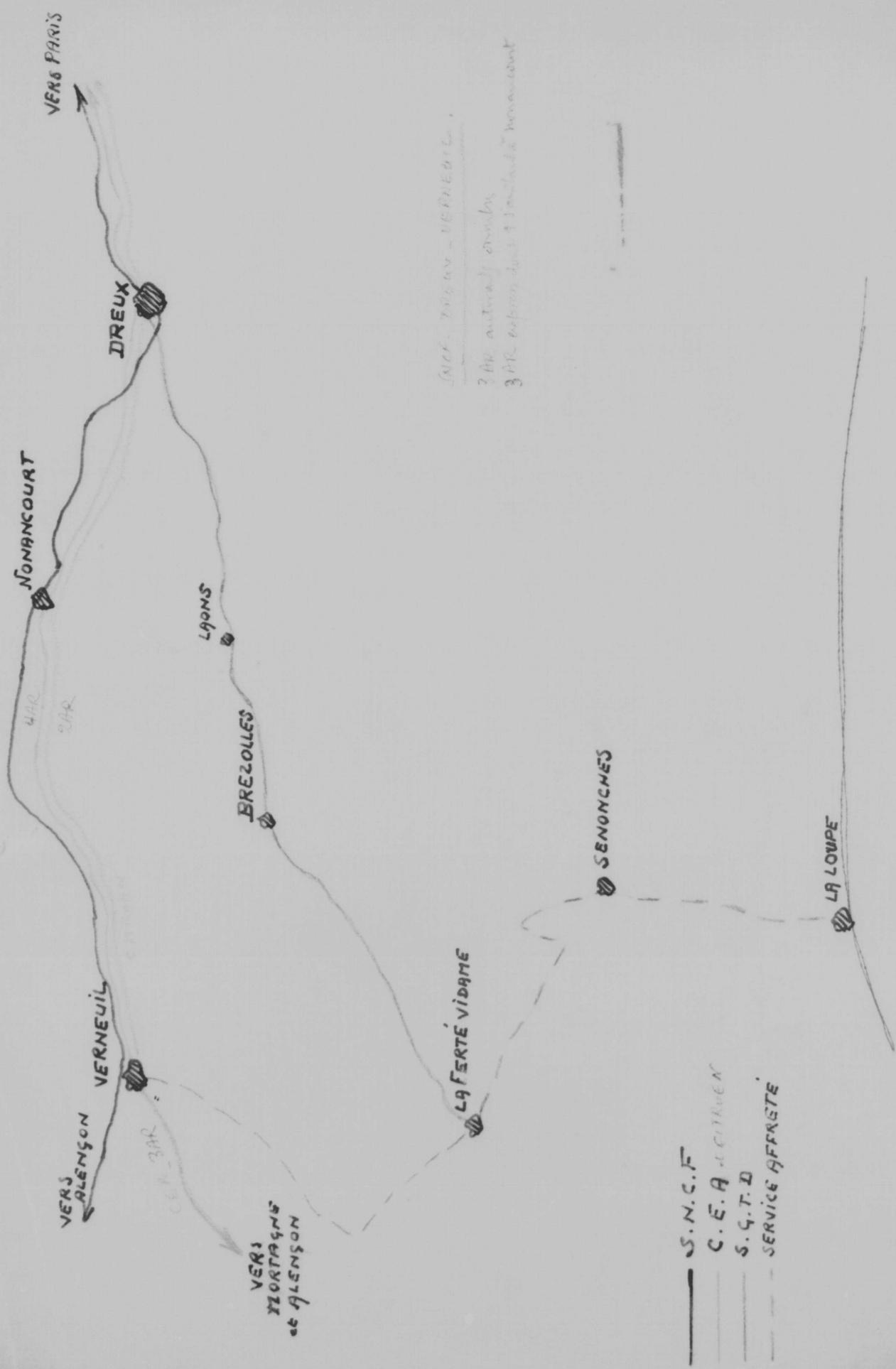
Citroën (3 AR J été
(1 AR J hiver

C.E.A. 4 AR J

- 3° - que cette création nous priverait définitivement de la possibilité d'obtenir une déflation des services entre Paris et Verneuil.

L'Ingénieur en Chef





MAIR. TROISIEME - VERNEUIL
 3 AR actuellement existants
 3 AR existants dont 1 installé momentanément

- S.N.C.F.
- C.E.A. ACCITRUCK
- S.G.T.D.
- SERVICE AFFRISTE

SECRETARIAT GENERAL
AUX TRAVAUX PUBLICS

Direction Générale des
Chemins de fer et des Transports

Service du Contrôle
des Transports Routiers
3ème Bureau

N° 9.372 T.

9 Décembre 1953

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

à Monsieur le PREFET du département d'Eure-et-Loir
Président du Comité Technique Départemental des Transports

OBJET - Services occasionnels de voyageurs.

Comme suite à votre lettre N° 124 du 20 Novembre 1953 et en vous signalant que le dossier faisant l'objet de votre envoi du 10 Septembre 1951 ne m'est pas parvenu, j'ai l'honneur de vous faire connaître que les propositions formulées par le C.T.D.T. d'Eure-et-Loir au sujet de la fixation des droits des entrepreneurs de transports occasionnels de votre département me paraît devoir donner lieu aux remarques ci-après :

1°) Le décret du 12 Janvier 1939 a prévu en son article 30 § 4 que les autorisations pour services occasionnels devaient fixer les régions ou itinéraires susceptibles d'être desservis et le C.T.D. d'Eure-et-Loir a simplement proposé à ce sujet que toutes les entreprises soient autorisées à exécuter des transports "à toutes distances".

Je ne puis retenir cette proposition qui ne correspond pas à l'activité de nombreuses entreprises ne disposant que d'un ou deux véhicules pour leurs services réguliers et occasionnels et qui n'exécutaient vraisemblablement pas avant la guerre -sauf cas tout à fait exceptionnels - des services à grande distance.

J'admets qu'à titre de simplification il soit fixé des zones autorisées, plutôt que des itinéraires et qu'une zone uniforme soit adoptée pour la plupart des transporteurs n'effectuant que des services à courte distance. Mais cette zone ne devrait pas dépasser les limites suivantes : département d'Eure-et-Loir, départements limitrophes et éventuellement régions voisines les plus fréquentées à l'occasion de voyages pouvant être organisés dans une journée. Pour les entreprises ayant avant la guerre effectué des voyages à grande distance, la zone autorisée devrait être fixée en tenant strictement compte des justifications présentées.

2°) Le C.T.D.T. d'Eure-et-Loir a estimé qu'il n'y avait pas lieu de préciser pour chaque entreprise la région au départ de laquelle les services pourraient être exécutés.

Bien que la réglementation en vigueur ne contienne aucune prescription en ce qui concerne la délimitation d'une "zone de prise en charge" je pense, pour ma part, qu'une telle délimitation est utile, car elle permet de mieux préciser l'activité autorisée des entreprises et me semble de nature à éviter des contestations notamment lors de certains transferts de droits.

....

*Copie reçue
le 17.3.54*

Je ne puis donc qu'engager le C.T.D.T. à reconsidérer sa position sur ce point.

3°) Dans le projet de liste des entreprises à autoriser pour l'exécution de services occasionnels, il n'y a pas lieu de faire figurer les transporteurs qui n'ont pas repris leurs services depuis le début de la guerre. Les droits auxquels auraient pu éventuellement prétendre ces transporteurs, se trouvent en effet maintenant prescrits, conformément aux dispositions de l'article 140 du décret du 12 Janvier 1939, par suite d'une interruption prolongée d'activité qui ne peut plus être considérée comme justifiée par une raison de force majeure.

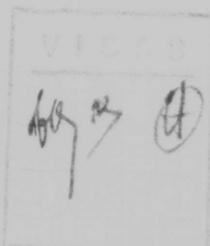
Je vous prie de vouloir bien donner connaissance des considérations qui précèdent au C.T.D.T. d'Eure-et-Loir et lui demander de formuler de nouvelles propositions en tenant compte de ces considérations. Vous voudrez bien ensuite me faire parvenir un dossier comprenant une copie du Procès-verbal des délibérations du Comité précité, un projet de la liste des services occasionnels soumise à mon approbation, l'avis de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, ainsi que votre avis personnel sur la suite à réserver à cette affaire.

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

Signé : E. DORGES

ps.

MINUTE



22 MAR 1955
Mars

55

4ème Division

543.130 / n° 1811

Monsieur le Ministre,

Par dépêche 3ème Bureau n° 9372T du 9 décembre 1953 vous avez bien voulu donner à M. le Préfet d'Eure-et-Loir des directives au sujet de la fixation des droits aux transports occasionnels de voyageurs des entreprises de ce département.

Cette dépêche précisait notamment que la zone des services à courte distance ne devait pas dépasser les limites suivantes : département d'Eure-et-Loir, départements limitrophes et éventuellement régions voisines les plus fréquentées à l'occasion de voyages pouvant être organisés dans une journée. Pour les entreprises ayant avant la guerre effectué des voyages à grande distance, la zone autorisée devait être fixée en tenant strictement compte des justifications présentées.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, dans sa séance du 24 février 1955, le C.T.D.T. de ce département, appelé à examiner à nouveau la question, n'a pas cru devoir tenir compte des directives ci-dessus.

En effet, au cours de cette séance, le représentant de la S.N.C.F. avait proposé de fixer comme suit les limites de la zone à courte distance : département d'Eure-et-Loir, départements limitrophes, plages du Calvados et de la Manche, Châteaux de la Loire et Fontainebleau.

Or, les autres membres de cet Organisme ont décidé d'ajouter à la zone ainsi proposée, les plages des Côtes-du-Nord, de la Loire-Inférieure, de la Vendée jusqu'aux Sables-d'Olonne et le département du Puy-de-Dôme.

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme
Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service des Transports Routiers

244, Boulevard Saint-Germain
PARIS 7°

Si cette décision était appliquée, elle conduirait à autoriser toutes les entreprises du département à effectuer des services dans une zone qu'il ne serait plus possible d'appeler à courte distance, alors que parmi ces entreprises, seuls Les Courriers Baucerons seraient susceptibles d'apporter des preuves de leur activité à grande distance, antérieurement à 1939.

Aussi, je pense que vous serez d'avis de faire inviter le C.T.D.T. d'Eure-et-Loir à formuler de nouvelles propositions conformes à vos directives.

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

LE DIRECTEUR COMMERCIAL,

Signé: MAROIS

CH.
CONSEIL SUPERIEUR
DES
TRANSPORTS

2° S. 412 bis
25 mars 1958

9

Comité des Contestations

2ème Section

F 729

A V I S

TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS

Départements de
SEINE, SEINE-et-OISE, EURE-et-LOIR

Création d'un service direct
PARIS - Sanatorium de BEAUROUVRE

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

Saisi, pour avis, par bordereau ministériel (6ème Bureau n° 700/V) en date du 6 août 1957, d'un dossier relatif à la demande de création d'un service direct entre PARIS et le Sanatorium de BEAUROUVRE (Eure-et-Loir), dont la fréquence serait de un AR les dimanches et jours de fêtes et qui serait réservé aux familles des malades de cet établissement hospitalier,

Sur le rapport de M. DUMINY,

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 des Comités Techniques Départementaux des Transports (Sous-Comités Voyageurs) en date des 3 juin 1955 et 28 février 1956 en ce qui concerne la SEINE, des 12 mai 1955 et 2 février 1956 en ce qui concerne la SEINE-et-OISE, des 8 septembre 1955, 22 mars 1956 et 6 juin 1957 en ce qui concerne l'EURE-et-LOIR,

Ensemble les pièces du dossier,

Considérant qu'il s'agit, en l'espèce, d'une création de service, au sens du titre I, 1er alinéa, de l'article 137 du décret du 12 janvier 1939, qu'il appartient au Ministre de l'autoriser en application du paragraphe 1er de l'art. 35 du décret-loi du 12 novembre 1938 (Annexe A) et selon la procédure fixée au paragraphe 3 du même article ;

...

Considérant que les besoins de transport des familles qui ne sont autorisées à rendre visite aux malades du Sanatorium de BEAUROUVRE, originaires de la Région Parisienne, que les dimanches et jours de fêtes, de 12 h. 45 à 17 h., ne peuvent être rationnellement satisfaite que par un service direct reliant PARIS à ce sanatorium ;

Considérant que, de l'avis unanime des membres des C.T.D.T. intéressés, la concurrence qui serait faite à la S.N.C.F. par ce service ne peut être que limitée, qu'il n'existe d'ailleurs qu'un train permettant de repartir de MAGNY à 19 h. 33 et de CHARTRES à 20 h. 11 en direction de PARIS ;

Considérant que le C.T.D.T. de la Seine a précisé, dans l'avis favorable qu'il a émis sur cette affaire, qu'il y avait lieu de faire exploiter ce service par la Société P.R.K. et par les Cars Pontoisiens selon des modalités à fixer par accord direct entre les deux entreprises ;

EST D'AVIS qu'il y a lieu :

1°) d'autoriser la création, entre PARIS et le Sanatorium de BEAUROUVRE, d'un service routier direct qui fonctionnera à raison d'un AR les dimanches et jours de fête ;

2°) de faire exploiter ce service par la Société des Autocars P.R.K. de Paris et par la Société Les Cars Pontoisiens, de Pontoise, selon des modalités qu'il appartient au C.T.D.T. de la Seine de fixer par accord entre les deux entreprises,

étant entendu toutefois que l'autorisation ainsi accordée n'a qu'un caractère provisoire, qu'elle ne confère pas le droit à inscription prévu par l'article 5 du décret du 14 novembre 1949 et qu'elle ne préjuge en rien les dispositions qui seront adoptées dans le nouveau plan de transports.

Délibéré à PARIS, le 25 mars 1958.

LE PRESIDENT,

LE SECRETAIRE,

LANZAC.

NADOT.

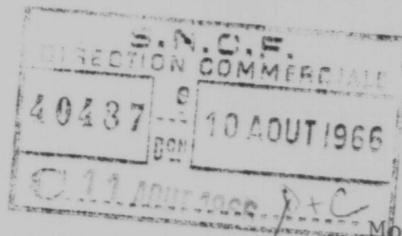
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DES
TRANSPORTS DÉPARTEMENTAUX

10

SIÈGE SOCIAL
5, AVENUE HOCHÉ - PARIS (8^e)

TÉL. 227 81-12
--- 622 56-20
AD. TÉL. TRANSDEPAR-PARIS-42
TÉLEX 21681
6.639 SB/790

PARIS, le 5 Août 1966



Monsieur DELACARTE
Directeur Commercial de la S.N.C.F.
54, Boulevard Haussmann
75 - PARIS (8^e)

Monsieur le Directeur,

A la suite des informations recueillies sur le plan local au sujet des projets de suppression de la desserte ferroviaire voyageurs sur les relations BUEIL - DREUX et DREUX - CHARTRES, nous avons jugé bon de faire part dès maintenant à Monsieur le Directeur de la Région Ouest de la S.N.C.F., de l'intérêt que présenterait pour notre Société filiale "LES COURRIERS BEAUCERONS", l'exécution des services de remplacement.

Nous avons l'honneur de vous remettre, ci-annexé, pour votre information, copie de notre lettre.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Directeur
chargé de l'Exploitation

d

Vu par	le
M.P.	
E.C.	
H.C.	
Y.Y.	
P.E.	

ANNEXE
301

PARIS, le 5 Août 1966

6.637 SB/790

Monsieur le Directeur
de la S.N.C.F. Région Ouest
20, rue de Rome
75 - P A R I S

Monsieur le Directeur,

Nous avons appris par la presse l'existence de projets gouvernementaux visant à la suppression de la desserte ferroviaire voyageurs sur les relations BUEIL - DREUX et DREUX - CHARTRES.

Nous avons l'honneur de vous faire connaître que sur ces relations les services ANET - DREUX et DREUX - CHARTRES de notre filiale "Les Courriers Beaucerons" sont en coexistence totale ou partielle avec le Chemin de Fer.

C'est dire combien nous sommes intéressés par les projets précités, d'autant plus que notre Société a à faire valoir sur le plan national des droits à compensation résultant des mesures de coordination et portant sur un nombre très élevé de kilomètres.

Pour le cas où ce projet se préciserait et où vous seriez amené à étudier la substitution de services routiers aux services ferroviaires voyageurs sur ces relations nous croyons devoir vous signaler dès maintenant que

.....

5 Août 1966

Monsieur le Directeur de la S.N.C.F.-Ouest

2

nous serions candidats pour l'exécution des services de remplacement, soit à nos risques et périls, soit avec une formule d'affrètement dans l'hypothèse où la S.N.C.F. tiendrait à conserver la maîtrise du transport.

En vous remerciant vivement par avance de vouloir bien nous fixer, le cas échéant, sur la suite susceptible d'être réservée par la S.N.C.F. à notre candidature, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

DN

MINUTE

25/8/67
N

11

25 Août 1967

4ème Division/2
543.

n° 3510

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

Vous voudrez bien trouver ci-jointe, la copie
d'une lettre du Ministre des Transports demandant à la SNCF
de rétablir au prochain service d'hiver sur la relation
CHATEAUDUN - VENDOME les autorails qui ont été remplacés
depuis le 28 Mai 1967 par des services routiers affrétés.

Je vous serais obligé de bien vouloir prendre
les mesures nécessaires pour ce rétablissement.

Le Directeur Commercial,

Signé : DELACARTE

43

HS.

1095

19 AOUT 1967

D. Soussan

21 AOUT 1967
22 AOUT 1967

MINISTÈRE
DES TRANSPORTS

DIRECTION DES TRANSPORTS
TERRESTRES

Service
des Chemins de Fer

F4/EX - 20/8/145

00883

VISA
de Monsieur
le Président *NS*

PARIS, LE 16 AOUT 1967 196

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VII^E)

TÉLÉPHONE : 548-46-40
50-10

P *cy*

LE MINISTRE DES TRANSPORTS

à Monsieur le Président
du Conseil d'Administration
de la SOCIÉTÉ NATIONALE
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS,
88, rue Saint-Lazare, PARIS -9^e.

DIRECTION COMMERCIALE
POUR ATTRIBUTIONS

urgent
à donner les instructions à la Région
M

O B J E T : Régime de desserte de la section de ligne CHATEAUDUN-
VENDOME.

copie

- M. Lefort*
- M. Hutter*
- M.*

Région Sud Ouest

faible
23/8/67

Au service d'été du 28 mai dernier, la desserte omnibus de la section de ligne entre CHATEAUDUN et VENDOME par les autorails n^{os} 400, 401, 405 et 406 a été supprimée et remplacée par des services routiers affrétés.

Eu égard aux inconvénients qui ont résulté de ce nouveau régime de desserte, j'ai décidé le rétablissement de la situation antérieure au 28 Mai.

Je vous demande de bien vouloir prendre les dispositions nécessaires pour que ce rétablissement entre en application le 24 septembre prochain.

S.N.C.F.
DIRECTION COMMERCIALE
48355
23 AOUT 1967
24 AOUT 1967
C(+D)

Pour le Ministre et par délégation
Le Conseiller Technique

Abraham

CLAUDE ABRAHAM

Vu par MM.	le
M.P.	
E.C.	
H.C.	<i>2</i>
Y.L.	
P.B.	
25.8.67	