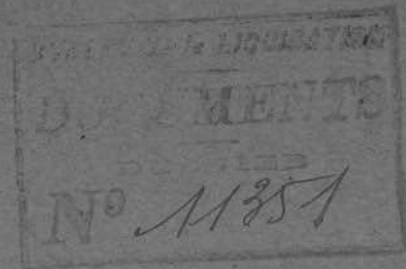


201612513  
(1937-1967)



Dépenses d'Établissement  
du Réseau Breton

*chèque*

MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS

DIRECTION DES TRANSPORTS  
TERRESTRES

Service  
des Chemins de fer

S.N.C.F. 91318/44  
DIRECTION DE LA COMPTABILITÉ  
GÉNÉRALE ET DES FINANCES

11 JUIL 1967

VISA	
de Monsieur	<i>18</i>
le Président	

PARIS, LE

3 JUIL 1967

196

244, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VIII<sup>e</sup>)

TÉLÉPHONE : 548-46-40

50-10

LE MINISTRE

à

MONSIEUR LE PRESIDENT DU  
CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE  
DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

*Original adressé à*  
DIRECTION DE LA RÉGION OUEST  
POUR ATTRIBUTIONS

*Copie*

O B J E T : Réseau breton - Fermeture et dépose du  
réseau métrique.

REFERENCE : Votre lettre D 91318/44 du 27 mai 1967.

*Copie :*

M. le Directeur général M. le Secrétaire général

M. Sefort

M. Benoud

M. Lazard

M. - C. - P. - F. - B.

Set du C.A.

S.D.G.

Par lettre visée en référence, vous indiquez que la reprise du service voyageurs par fer sur la ligne GUINGAMP-CARHAIX, après l'achèvement des travaux de mise à voie normale de cette ligne, aura lieu comme prévu le 28 juin prochain.

Vous précisez, d'autre part, qu'il ne reste plus désormais pour achever le transfert sur route du réseau à voie métrique, qu'à procéder à la mise sur route des services marchandises encore assurés actuellement par fer sur les lignes de LOUDEAC à La BROHINIERE, de CARHAIX à ROSPORDEN, de CARHAIX à LOUDEAC et de CARHAIX à CHATEAULIN.

Etant donné que l'achèvement de ce transfert a été envisagé pour le 1er octobre 1967, il vous paraît indispensable pour respecter cette date, de fixer au 1er juillet 1967 la fermeture de l'exploitation ferroviaire des lignes de LOUDEAC à La BROHINIERE et de CARHAIX à ROSPORDEN.

En effet, l'exécution des travaux qu'il est nécessaire d'entreprendre dans les gares de La BROHINIERE et de ROSPORDEN, pour la dépose des installations actuelles de transbordement (voie normale - voie métrique) et la construction, au même emplacement, de chantiers de transbordement rail-route exigeront un délai d'environ 3 mois. Il paraît en outre essentiel que ces travaux puissent être achevés et les nouvelles installations utilisables au début de la campagne d'automne des pommes de terre.

.../...

*17*

17.058  
11.351

Vous ajoutez que la période de juillet - octobre paraît particulièrement favorable, car le transbordement des trafics, relativement faibles pendant cette période, pourrait être assuré par la gare de CAULNES pour le trafic de la ligne LOUDEAC - La BROHINIERE et par le débord local de CARHAIX pour celui de la ligne de CARHAIX - ROSPORDEN.

Enfin, la fermeture de l'exploitation ferroviaire des lignes CARHAIX à LOUDEAC et CARHAIX à CHATEAULIN interviendrait le 1er octobre comme il a été envisagé.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que compte tenu des raisons exposées, je fixe au 1er juillet 1967 la mise sur route du service marchandises des lignes LOUDEAC à La BROHINIERE et de CARHAIX à ROSPORDEN, pour vous permettre de procéder à la dépose des installations actuelles de transbordement des gares de La BROHINIERE et de ROSPORDEN et à leur remplacement par des chantiers de transbordement rail-route.

*Henri L...*



# SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

## COMPTABILITÉ GÉNÉRALE ET FINANCES

17, rue de Londres, 17

PARIS-9°

Tél. : Trinité 73-00

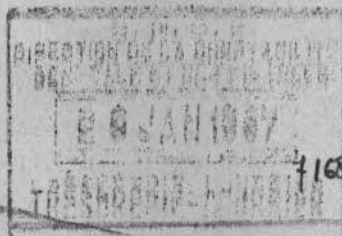
M. Barbot

La Direction F considère que la  
SNCF doit appliquer en l'espèce les  
règles habituelles - imposées par M. Paris -  
et non pas exposer de fait généraux  
la part des Travaux financée par la  
subvention de 5 millions - comme veut  
le dire M. Coquerbert de Nemille.

M. Chauvel.

27-1-57.

4



D. 7639

M. Boureau

Attendez d'être mis  
par le Ministère - mais nous  
demandons à nous voir au Ministère  
pour la solution

Mise à voie normale de la ligne  
de GUINGAMP à CARHAIX

Référence : Bordereau 7195-2/Ouest du 19.1.1967

AVIS de la Mission de Contrôle Financier

Ce dossier appelle les deux observations suivantes :

1°/ La décision de mettre à voie normale la ligne de Guingamp à Carhaix a été prise à l'échelon gouvernemental, et la S.N.C.F. en a reçu notification par lettre du Ministre de l'Equipement du 22 novembre 1966.

Il y a donc lieu de faire état de cette lettre dans la décision d'approbation du projet d'exécution technique de cette mesure gouvernementale, et la Mission suggère de substituer à cet effet le texte suivant à celui du 1er § du projet ci-joint de décision.

"En réponse à ma lettre du 22 novembre 1966, par laquelle je vous ai avisé des récentes décisions gouvernementales relatives à la réorganisation du "réseau breton", vous m'avez soumis à la date du 29 novembre un projet de mise à voie normale de la ligne de Guingamp à Carhaix de ce réseau."

2°/ En raison du caractère forfaitaire de la participation de l'Etat, la S.N.C.F. aurait été fondée à demander que le montant en fût porté en totalité au compte d'Etablissement.

La Mission, qui ne serait pas opposée à cette solution, estime qu'il appartient au service des Chemins de fer de se faire préciser par la S.N.C.F. son point de vue à ce sujet, et d'apporter, le cas échéant, toutes rectifications voulues au texte de la décision.

P./L'Inspecteur Général des Finances,  
Chef de la Mission,

Signé: COQUEBERT de NEUVILLE

26/1/1967

Copie transmise à M. PARÈS  
Directeur de la Comptabilité Générale et des Finances  
pour information

Dépenses d'établissement, décomposées par lignes, du Réseau Breton  
au 31 Décembre 1937.

11351

17-4-47

Désignation des lignes		Dépenses remboursables		Dépenses non remboursables		Ensemble	
		Personnel Frais généraux et intérêts	Travaux	Personnel Frais généraux et intérêts	Travaux	Personnel Frais généraux et intérêts	Travaux
Carhaix à Morlaix	antérieures à 1908	"	"	123.432,52	82.332,30	123.432,52	82.332,30
	postérieures à 1908	"	"	107.436,34	117.551,51	107.436,34	117.551,51
Guingamp à L'aimpol	antérieures à 1908	"	"	82.714,15	60.189,03	82.714,15	60.189,03
	postérieures à 1908	"	"	1.360.431,86	8.810.344,82	1.360.431,86	8.810.344,82
St Néer à Loudéac et à Carhaix et prolongement	antérieures à 1908	2.329.470,74	9.882.062,44	1.594.931,57	47,30	3.924.402,36	9.882.109,74
	postérieures à 1908	20.871,93	11.346,81	72.806,38	170.878,29	93.678,31	212.225,10
Guingamp à Carhaix	antérieures à 1908	"	"	105.314,75	89.053,29	105.314,75	89.053,29
	postérieures à 1908	"	"	78.273,91	351.010,47	78.273,91	351.010,47
Carhaix à Ros-porden	antérieures à 1908	727.349,44	1.170.902,77	146.473,57	84.012,54	873.823,06	1.254.915,31
	postérieures à 1908	340,69	159, -	36.866,03	150.065,60	37.206,72	150.224,60
Carhaix (port de Carhaix embranchement) à Châteaulin et raccordement	antérieures à 1908	1.562.581,94	6.730.590,58	516.744,50	1.923,58	2.079.331,44	6.732.514,16
	postérieures à 1908	2.510,14	313,62	28.640,49	60.102,72	31.150,63	60.416,34
Châteaulin à Landeret avec embranchement sur le Fest	antérieures à 1908	71.367,70	"	58,45	"	71.426,15	"
	postérieures à 1908	3.828.659,31	13.905.453,16	1.338.255,76	4.264,78	5.166.915,07	13.909.717,94
		8.543.151,99	34.730.828,38	5.592.385,28	10.362.076,23	14.135.537,27	45.092.904,61
		58 228 441,88					