

5052H68H11

5021

(1942, 45-46)

Reprise par la SNCF de l'exploitation
des lignes suivantes confiée à des entrepri-
ses privées d'autobus et d'autorails.

Dax - Mont-de-Marsan

C.A. 21. 5.45 12. 31 a

Orléans-Chartres

Dépêche MTP à SNCF 7. 5.45
Note au Pt au Dr. gl. 23. 5.45

COPIE

M. GOURSAT

Cette question est irritante et il y a intérêt à l'apaiser autant que possible, en attendant que le retour à un régime normal lui apporte une solution définitive.

Les propositions de M. BOYAUX marquent une première étape, qui, sans donner toute satisfaction, réalisent cependant une amélioration. Elles diminuent notamment le régime le plus choquant, qui consiste dans la location de nos propres autorails à des entreprises privées.

Il faut donc appliquer ces propositions aussi rapidement que possible; mais il y aurait lieu de mettre ce nouveau régime en œuvre sans attendre que des réclamations locales⁺soient produites.

En parler avec M. DORGE et régler rapidement.

S. FOURNIER

23 Mai 1945

Direction Générale des Chemins
de fer et des Transports
-----Section Centrale de Coordination
des Transports

6ème Bureau

D.T.6è B C°68

COPIE

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTSà Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la Société Nationale des Chemins de fer
françaisObjet : Utilisation d'autobus aménagés pour circuler sur les voies
ferrées.

La pénurie de matières a conduit à utiliser des autobus aménagés pour circuler sur les voies ferrées. Cette solution, adoptée sur certaines lignes, d'abord à titre d'essai, puis à titre provisoire, a permis, grâce aux économies de consommation de matières qu'elle entraîne, d'assurer une exploitation ferroviaire substituée au service routier défaillant.

Une application de ce système a été préparée pour la ligne d'Orléans-Chartres. La mise en service a soulevé l'opposition des syndicats de cheminots qui y voyaient un abandon inexplicable et injustifié à d'autres exploitants du service dont votre Société a la charge.

Les données de fait du problème leur ont été exposées au cours d'une conférence avec mes Services, à l'issue de laquelle un accord a été réalisé sur la mise en exploitation des véhicules transformés, sous réserve :

- d'une part, que la perception des recettes sera assurée par un agent de la Société Nationale des Chemins de fer français accompagnant chaque véhicule;

- d'autre part, que les agents de la S.N.C.F. auront accès, sur présentation de leur carte de circulation gratuite, dans les véhicules à concurrence de 10 % du nombre de places offertes.

Je vous invite en conséquence à mettre ce service en exploitation le plus tôt possible, étant bien entendu que ces modalités ne seront adoptées, comme sur les autres lignes déjà ainsi desservies, qu'à titre essentiellement provisoire. En outre, ce système ne sera plus étendu désormais à aucune autre ligne et il devra être abandonné par tout dès que les circonstances économiques le permettront.

Pour le Ministre
et par autorisation
Le Directeur Général des Chemins
de fer et des Transports,

signé : DORGES

du 21 mars 1945

Questions diverses

e) Services routiers empruntant la voie ferrée.

(p.v. (p.L2))

M. PAILLIEUX fait part de l'émotion soulevée dans le personnel par la mise en marche, à compter du 21 février, d'un nouveau service routiers empruntant la voie ferrée entre Dax et Mont-de-Marsan. Le contrat dont bénéficie à ce titre la Société S.R.A.G. a été conclu pour une durée de 6 mois et est renouvelable par tacite reconduction, sauf dénonciation avec préavis d'un mois.

Les agents ne comprennent pas que, si des entreprises étrangères au Chemin de fer trouvent un bénéfice à faire circuler leur matériel sur les lignes de la S.N.C.F., celle-ci ne puisse obtenir un résultat analogue avec les moyens dont elle dispose, d'autant plus que c'est souvent le Chemin de fer lui-même qui est obligé de compléter l'équipement des véhicules routiers.

M. PAILLIEUX demande au Conseil de prendre en considération cette réclamation du personnel à laquelle viendraient certainement s'ajouter, si on les provoquait, celles du public et de décider que les démarches utiles seront faites auprès des Pouvoirs Publics afin que l'exploitation de ses lignes soit rendue à la S.N.C.F.

M. GOURSAT indique que les accords intervenus avec la route dans le cadre de la réglementation actuelle et homologués par l'Autorité administrative interdisent à la S.N.C.F. d'assurer un service voyageurs sur les lignes coordonnées, dont le trafic est réservé aux transporteurs routiers.

M. PAILLIEUX considère que l'on ne saurait, en l'espèce, se référer aux accords d'avant-guerre, la situation se trouvant entièrement modifiée le jour où les transporteurs routiers utilisent la voie ferrée pour assurer leur service.

M. LE PRESIDENT rappelle que c'est seulement à la demande instante des Pouvoirs Publics que la S.N.C.F., après s'y être longtemps opposée, a fini par accepter que des services routiers empruntent la voie ferrée.

Le Ministre craignait que la reprise directe du service par la S.N.C.F. ne vint remettre en cause la coordination-voyageurs. Mais il est bien certain que, ainsi que l'indique

.....

M. PAILLIEUX, le fait pour les transporteurs routiers d'utiliser les lignes du Chemin de fer constitue un fait nouveau par rapport aux accords de coordination.

En fait, la formule qui a prévalu sous l'empire des circonstances ne peut avoir qu'un caractère provisoire. La S.N.C.F. n'en étendra pas l'application et aura intérêt à faire disparaître progressivement les services qui ont été créés.

M. TOURNEMAINE ajoute que, sur le Sud-Ouest, des Michelines sont utilisées pour tracter des remorques d'autobus. Dans la région de Niort, il arrive même que l'entrepreneur qui se sert de la voie ferrée effectue, par ailleurs, un service Niort-Paris par autocar.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT répond qu'un tel service ne peut fonctionner qu'après autorisation.

On ne doit pas oublier, d'autre part, qu'en application des plans de transport, les transporteurs routiers n'assurent plus pratiquement que 20 % du trafic normal. Si on les oblige à cesser tout trafic, ils devront licencier leur personnel.

M. PAILLIEUX, se référant à diverses conversations qu'il a pu avoir à ce sujet, craint que l'Administration ait tendance à adopter, en matière de coordination, une politique de libéralisme excessif.

La S.N.C.F. a déjà dénoncé des contrats de même nature que celui qui a motivé son intervention. En particulier, elle a repris récemment l'exploitation d'un service antérieurement coordonné sur la ligne Poitiers-Parthenay, et cela à la plus grande satisfaction du public. Rien ne l'empêche de le faire également pour d'autres lignes.

Reprise par la SNCF de l'exploitation des lignes suivantes, confiée à des entreprises privées d'autobus et d'autorails.

Carcassonne-Quillan
Toulouse-Auch
Boussens-St-Girons

Dépêche MTP à SNCF	8. 1.45
Lettre SNCF au MTP	19. 1.45
Lettre SNCF au MTP	31. 1.45
Dépêche MTP à SNCF	25. 3.46
Lettre SNCF au MTP	7. 6.46

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

D. 813/28

VR : DT 6° C° 151
du 25 mars 1946

Paris, le 7 juin 1946.

Desserte ferroviaire
de la ligne
CARCASSONNE - QUILLAN

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Par lettre, rappelée ci-contre, vous m'avez fait connaître votre décision d'assurer par voie ferrée la desserte de la ligne CARCASSONNE--QUILLAN et vous m'invitez à mettre en application, dans le délai maximum de 6 mois, un service d'autorails sur cette relation.

J'ai l'honneur de vous indiquer ci-après le programme que nous envisageons de réaliser sur cette relation dès que nos installations auront été remises en état et que nous disposerons du matériel nécessaire.

La desserte comporterait 6 allers et retours omnibus quotidiens entre CARCASSONNE et QUILLAN, tracés dans les horaires approximatifs suivants :

CARCASSONNE	dép.:	6.54	:	8.14	:	11.42	:	14.08	:	17.10	:	18.29	:
QUILLAN	arr.:	8.20	:	9.41	:	13.08	:	15.35	:	18.36	:	19.55	:
		:		:		:		:		:		:	:
QUILLAN	dép.:	6.27	:	8.40	:	12.23	:	13.28	:	16.30	:	18.55	:
CARCASSONNE	arr.:	7.46	:	9.58	:	13.42	:	14.46	:	17.49	:	20.14	:

Il nous a paru indispensable de prévoir 6 circulations aller et retour quotidiennes, au lieu de 4, en raison de l'importance du trafic et de la consistance du service routier actuel. Cette fréquence ne nécessite que 2 autorails en roulement de la même façon que si l'on se bornait à assurer 4 allers et retours tracés dans des conditions satisfaisantes au point de vue de la desserte locale et des correspondances.

Nous envisageons d'utiliser pour ce service trois autorails RENAULT ABJ (série 3300) et trois remorques légères compte tenu des réserves nécessaires. L'ensemble d'un autorail et d'une remorque offre une centaine de places assises.

....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports.-

Toutefois, les remorques ne pourront être mises en services avant la fin de l'année en cours et jusque là nous devrons assurer l'exploitation avec les autorails circulant en éléments simples, sans possibilités de jumelage.

Pour offrir une durée de trajet comparable à celle des autobus nous sommes conduits à prévoir le relèvement de la vitesse limite autorisée sur la ligne. Ce relèvement entraîne certains travaux.

En affectant au service CARCASSONNE - QUILLAN les premiers autorails remis en état depuis le 6 mai, nous serons en mesure de commencer la desserte de cette section à partir du 1er juillet. Nous avons pris toutes dispositions en ce sens en raison de l'intérêt que vous attachez à la reprise prochaine du trafic de voyageurs par voie ferrée sur la ligne de CARCASSONNE-QUILLAN ; mais il faut signaler que nous comptons sur ces autorails pour assurer sur d'autres lignes de la Région Sud-Ouest un service figurant au Chaix, qu'il sera nécessaire d'assurer par des trains remorqués à la vapeur en attendant que d'autres autorails sortent de réparation.

Nous avons pris note, d'autre part, de ce que, conformément à votre décision du 25 mars, la mise en marche de notre service d'autorails devra entraîner, à la même date, la réduction des services routiers actuels à deux allers et retours journaliers, pour la desserte de quelques villages de la vallée de l'Aude éloignés de la voie ferrée.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 31 janvier 1945

D 813/28
543.156-109
5788

COPIE

Monsieur le Ministre,

Par lettre n° 128 T du 8 janvier 1945, vous avez bien voulu me demander de rétablir le trafic ferroviaire sur la ligne Carcassonne-Quillan en vue de permettre d'effectuer des réparations aux autobus rail-route qui y assurent actuellement le service.

Ainsi que je vous l'ai exposé dans ma lettre du 19 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le rétablissement des trains de voyageurs sur les lignes coordonnées se heurte à des difficultés extrêmement graves, étant donné la situation dans laquelle la S.N.C.F. se trouve actuellement du fait de la pénurie de charbon, de machines et même de voitures. Cette pénurie, qui vient de nous contraindre à supprimer la plus grande partie de nos trains de voyageurs, même sur les lignes principales, nous interdit de distraire au profit d'une ligne coordonnée des machines et du combustible qui nous font déjà défaut pour des relations plus importantes.

De même l'utilisation d'autorails s'avère également impossible, car elle nous priverait des engins et du carburant qui servent à assurer les services d'autorails de liaison pour les titulaires d'ordres de mission.

Je fais donc procéder à une enquête par mes Services locaux pour examiner le bien fondé des réclamations dont M. le Préfet de l'Aude s'est fait l'écho, ainsi que la nature et la durée des réparations éventuelles dont les autobus rail-route auraient besoin pour continuer leur service.

Si, en attendant les résultats de cette enquête, la circulation de ces engins doit être suspendue pour des raisons techniques, nous devrons nous contenter d'adjoindre des voitures à voyageurs aux trains de marchandises desservant la ligne, bien que la desserte en résultant doive être bien inférieure à celle réalisée actuellement.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire connaître si cette solution temporaire soulève des objections de votre part.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports, Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, Service du Contrôle des Transports Routiers, 244 Bd Saint-Germain - PARIS -

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

PARIS, le 8 Janvier 1945

Direction Générale des Chemins de fer
et des Transports

Service du Contrôle des Transports
Routiers

3ème Bureau
Service du Contrôle Technique

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS
ET DES TRANSPORTS

2ème Bureau
Ligne de
CARCASSONNE à QUILLAN
128 T

à Monsieur le Président du Conseil d'Adminis-
tration de la Société Nationale des
Chemins de Fer.

A la suite d'une conférence qui s'est tenue le 4 février 1943, et au cours de laquelle mes services ont examiné avec vos représentants la situation des lignes sur lesquelles un service ferroviaire devait être rétabli, la décision du 24 février 1943 vous a demandé d'exploiter par autorails, système Talon, la ligne de CARCASSONNE à QUILLAN.

Vous avez confié cette exploitation à des entrepreneurs qui n'ont pu la mener à bien. L'exploitation ne présente pas actuellement les garanties de sécurité et de régularité nécessaires, au point de susciter des réclamations véhémentes de tous les Comités de Libération de la haute vallée de l'AUDE, dont le Préfet s'est fait l'écho auprès de moi.

En présence d'une telle situation, j'ai l'honneur de vous demander:

1°-de rétablir dans le plus bref délai possible le trafic ferroviaire au moyen de trains ou d'autorails.

2°-de prêter votre concours aux entrepreneurs en difficultés, en vue de réaliser pendant cette période d'exploitation purement ferroviaire, les changements et améliorations au matériel léger (autobus sur rails et remorques légères) qui sont nécessaires pour permettre d'assurer un bon service.

Dans le cas où il ne vous paraîtrait pas possible d'obtenir sur cette ligne, avec ce matériel léger, de bons résultats, l'exploitation ferroviaire serait à maintenir.

Par autorisation,
Le Directeur Général des Chemins de fer et
des Transports,
.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

5041-169

Paris, le 26 novembre 1942

543 199
3480

C O P I E

Monsieur le Ministre,

Copie de (cette let-
tre a été (du 16 novembre 1942 par laquelle vous m'invitez à prendre dès distribuée (à présent les mesures nécessaires pour le rétablissement immé- le 25 no- (diat d'un service voyageurs sur les lignes de Toulouse-Auch et vembre 1942 Boussens-St-Girons, par adjonction de voitures à voyageurs à des trains de marchandises, ce rétablissement entraînant la suppression des navettes routières orientées dans le même sens que les trains.

Cette lettre s'est vraisemblablement croisée avec ma let- tre du 14 novembre relative à la desserte à envisager sur ces relations.

Quoi qu'il en soit, je pense que l'organisation à retenir pour la relation Toulouse-Auch est celle envisagée dans ma let- tre du 14 novembre.

Je donne dans ce sens des instructions à mes services lo- caux en leur prescrivant de se rapprocher des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées intéressés pour que la réduction des ser- vices routiers soit appliquée en même temps que sera réalisée l'adjonction de voitures à voyageurs aux trains de marchandises.

Par contre, mes propositions concernant la relation Boussens-St-Girons prévoyaient l'essai d'une desserte routière réduite (2 aller et retour quotidiens) dans les conditions envi- sagées par l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées.

Je me permets d'insister pour que cet essai soit effectué et que le rétablissement d'un service ferroviaire ne soit décidé que si les ré ultats n'en sont pas satisfaisants. Si deux aller et retour routiers quotidiens suffisaient, en effet, l'adjonction de voitures à voyageurs aux trains de marchandises n'entraînerait qu'une économie d'un seul aller-et-retour routier (celui qui se trouve orienté comme les trains) et cette contre- partie me paraît insuffisante en regard des sujétions que la mesure entraînerait pour la S.N.C.F.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Votre lettre précitée nous prescrit également de rétablir le service ferroviaire entre Riom et Châtel-Guyon, à l'aide de Michelinés, la dotation d'essence nécessaire étant prélevée sur le stock réparti par l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées entre les transporteurs publics.

Or, par votre lettre - Services de Vichy, n°6079 - du 21 août 1942, vous avez bien voulu m'indiquer que la ville de Châtel-Guyon serait disposée à exploiter pour son propre compte la ligne de Riom à Châtel-Guyon et que vous aviez donné votre accord à cette proposition. Vous m'avez demandé de vous faire connaître les conditions de cession des installations fixes de la ligne, les conditions de location d'un autorail et les sujétions qu'entraînerait pour la ville de Châtel-Guyon la suppression de la concurrence du service automobile de remplacement actuel.

Nous avons entrepris aussitôt une étude au sujet de ces diverses questions.

Je crois devoir surseoir, dans ces conditions, à la mise en application des mesures envisagées par votre lettre du 16 novembre jusqu'au moment où les résultats de l'étude en cours vous seront parvenus et vous permettront de prendre une décision définitive.

J'ajoute que je donne des instructions à mes services pour que la conclusion de cette étude forcément assez complexe soit hâtée, de façon à ce que les résultats vous en parviennent dans les plus brefs délais.

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

LE PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

signé: FOURNIER.

SECRETARIAT D'ETAT
AUX COMMUNICATIONS

Direction de l'Economie
des Transports

Service de la Coordination

3ème Bureau

N° 4552/3

Paris, le 16 novembre 1942

- C O P I E -

LE SECRETAIRE D'ETAT

à Monsieur le Président du Conseil d'Administration
de la S.N.C.F.

Par lettre du 10 octobre 1942, je vous ai demandé d'envisager le rétablissement du Service des Voyageurs sur les lignes :

Toulouse-Auch
Boussens-St-Girons
Carcassonne-Quillan

Je serai en mesure, d'ici quelques jours, de vous donner la liste complète de toutes les lignes qui doivent être réouvertes au Service des Voyageurs.

Sans attendre cette liste je vous invite à prendre dès à présent les mesures nécessaires pour le rétablissement immédiat d'un service voyageurs sur les deux premières des lignes indiquées ci-dessus, par adjonction de voitures voyageurs à des trains de marchandises. Cette mesure permettra de supprimer les navettes routières orientées dans le même sens.

Il est également nécessaire de rétablir sans tarder le service ferroviaire entre Riom et Chatel-Guyon. Ce service pourrait être assuré à l'aide de Michelinés. La dotation d'essence nécessaire sera prélevée sur le stock réparti par l'Ingénieur en Chef entre les transporteurs publics et proviendra de l'économie faite sur les transports routiers supprimés.

Vous voudrez bien me rendre compte d'urgence des mesures prises.

Le Directeur du Cabinet,

Signé : GREZEL.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D. 5041.169

- C O P I E -

Paris, le 14 novembre 1942.

Monsieur le Ministre,

Par lettres des 30 septembre et 10 octobre 1942, vous avez bien voulu me demander d'examiner la réouverture, au service des voyageurs, des trois lignes suivantes :

Carcassonne - Quillan,
Toulouse - Auch,
Boussens - St-Girons.

J'ai l'honneur de vous rendre compte ci-après du résultat des études auxquelles je viens de faire procéder.

J'examine ci-dessous le cas de chacune des lignes précitées:

1° - TOULOUSE - AUCH

Le service voyageurs, assuré par la Société des Transports Economiques Départementaux et les Entreprises RAZAT et DELMAS comporte actuellement 6 allers et retours par jour en semaine et 2 allers et retours le dimanche.

Il s'agit donc d'une desserte importante : les autobus sont néanmoins très chargés.

Vous nous aviez déjà demandé par lettre du 7 août d'améliorer la desserte routière en ajoutant des voitures à voyageurs aux trains de marchandises. Nous vous avons indiqué, dans notre lettre du 1er septembre 1942, les raisons pour lesquelles une telle mesure ne présentait pas d'intérêt. Votre lettre du 10 octobre envisage la question sous un autre aspect; elle nous demande d'étudier la possibilité d'une suppression des services routiers dans le sens de la desserte marchandises actuelle, comme conséquence de l'adjonction de voitures à voyageurs aux trains de marchandises.

J'ai joint à la présente lettre un graphique sur lequel sont reportées les circulations routières actuelles et les trains de marchandises (annexe 1). Ce graphique permet de constater que dans le sens Toulouse-Auch, le train de marchandises part de Toulouse avant le premier service routier de la matinée et arrive à Auch après le dernier service routier de la matinée. Une situation analogue se retrouve dans la soirée pour le sens Auch-Toulouse.

.....

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.-

La solution envisagée par votre lettre du 10 octobre comporterait dès lors la suppression complète des trois services, qui, le matin, assurent la liaison Toulouse - Auch et des trois services qui, le soir, assurent la liaison Auch - Toulouse. Dans cette hypothèse, la desserte totale par route serait réduite à 20 AR H (3 AR en semaine dont 1 dans le milieu de la journée, 2 allers, dans le sens Auch - Toulouse le matin, 2 retours dans le sens Toulouse - Auch le soir, et 2 AR le dimanche).

Compte tenu des difficultés rencontrées dans le maintien des dessertes par route, nous n'aurions pas d'objection à l'adoption de cette solution, bien que dans le sens Auch - Toulouse le train de marchandises soit à la limite de charge (270 T en moyenne pour 280 T de charge offerte), ce qui nous obligera à prendre des mesures spéciales (substitution de machines ou détournement de certains wagons via Agen) pour avoir un creux suffisant qui permette l'adjonction de voitures à voyageurs.

J'attire toutefois votre attention sur le fait que, en raison de la très grande différence de confort entre les deux modes de transport, le public tendra à choisir l'autobus, qui offrira une vitesse commerciale deux fois plus élevée. Il faudra donc interdire de façon absolue les doublages et peut être prendre des mesures pour canaliser les voyageurs.

2° - BOUSSENS - ST-GIRONS

Le service des voyageurs assuré par l'Entreprise AURIAC Frères, comporte trois AR J en semaine. Le service ne fonctionne pas le dimanche. Cette desserte, à notre connaissance, permet de faire face au trafic dans des conditions convenables et les protestations des usagers à son sujet ne nous paraissent pas fondées.

Il serait possible, néanmoins (voir graphique ci-joint annexe II) d'adopter une solution analogue à celle envisagée pour Toulouse - Auch, à savoir : adjonction de voitures à voyageurs aux trains de marchandises et réduction à 1 AR de la desserte routière, cet AR circulant en sens inverse des trains de marchandises.

A ce sujet, nous observons que la mesure qui consisterait, dans l'hypothèse d'une utilisation des trains de marchandises pour le service voyageurs, à ne supprimer que l'aller et retour qui se trouve le plus proche de nos trains de marchandise, ne saurait, à notre avis, être retenue : elle entraînerait, en effet, pour la S.N.C.F., des sujétions sérieuses, alors que la contre-partie en économie de matières serait insuffisante.

Mais l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Département a, dans ses propositions établies en application de la Circulaire du 6 août, prévu une desserte exclusivement routière. Toutefois, le service routier ne comporterait plus que 2 AR dans les horaires indiqués au graphique ci-joint qui enlèvent tout intérêt à l'utilisation des trains de marchandises pour le service voyageurs

.....

car l'un des deux AR maintenus va se trouver dans l'horaire des trains de marchandises.

Nous n'avons pas d'objection à la desserte envisagée par l'Ingénieur en Chef et nous proposons, dans ces conditions, qu'on s'en tienne à une desserte exclusivement routière. L'expérience montrera si la réduction de consistance proposée par l'Ingénieur en Chef est acceptable. La question pourrait être revue s'il n'en était pas ainsi.

3° - CARCASSONNE - QUILLAN

Le service voyageurs, assuré par la Société Carcassonnaise et l'Entreprise BOURDIER, comporte 8 AR J; le service ne fonctionne pas le dimanche.

Il s'agit donc d'une desserte importante et néanmoins les autobus sont très chargés. En vue d'améliorer la situation, nous avons ajouté, à titre d'essai, des voitures à voyageurs aux trains de marchandises le 4 juin 1941. A cette époque, la consistance du service routier était de 6 à 8 AR suivant les jours. Mais ces voitures furent peu utilisées, et, en accord avec l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Aude, elles furent supprimées le 14 juin 1941. Depuis, le Comité Restreint de l'Aude a décidé d'augmenter la desserte routière en la portant au chiffre indiqué ci-dessus.

Le graphique joint à la présente lettre (annexe III) montre que la lenteur considérable des trains de marchandises ne permet pas, eu égard au trafic important à assurer, d'envisager raisonnablement l'application d'une solution analogue à celle envisagée dans le cas de Toulouse à Auch.

Dans ces conditions, on ne pourrait obtenir une réduction sérieuse de la desserte routière qu'en prévoyant le rétablissement de circulations ferroviaires spéciales aux voyageurs et, dans cette éventualité, la suppression totale des services routiers s'imposerait.

Mais il ne nous paraît pas opportun de retenir une solution de cet ordre et nous proposons le maintien d'une desserte purement routière.

Nous estimons, tout d'abord, en effet, que les difficultés d'exploitation qui ont soulevé les protestations des usagers ne sont pas suffisantes pour justifier une modification de la desserte. Il faut bien admettre, malheureusement, que de plus en plus, dans les circonstances actuelles, les dessertes routières seront normalement insuffisantes. Une déficience d'un service routier ne saurait donc à elle seule être une raison suffisante pour justifier des mesures spéciales. Tout au plus, ces mesures ne seraient à prendre que dans le cas de desserte vraiment défectueuse. Or, la desserte de la ligne de Quillan à Carcassonne est loin de pouvoir être considérée comme une des plus mauvaises.

.....

Nous estimons, ensuite, que le rétablissement des services ferroviaires ne saurait être également justifié par le seul souci de rendre disponibles des matières qui seraient utilisées pour améliorer le fonctionnement d'autres services routiers.

Notre position, à cet égard, n'est pas spéciale au cas particulier de la ligne de Carcassonne à Quillan. Elle intéresse le principe même des réouvertures de lignes au service des voyageurs et elle se justifie par les considérations suivantes :

I - Les fermetures de lignes au service des voyageurs, qui ont porté sur 13.000 km environ, ont soulevé, au moment de leur réalisation, de nombreuses protestations de la part des populations desservies.

Il ne faut pas se dissimuler que, si l'on rouvrait aujourd'hui certaines de ces lignes à l'exploitation par fer, on provoquerait, de la part des populations desservies par les autres services de remplacement maintenus, des réclamations extrêmement vives, d'autant plus vives que ces services de remplacement sont eux-mêmes actuellement très insuffisants et que les populations imputent à la coordination la gêne dont elles souffrent présentement.

Comme les ressources du chemin de fer sont également des plus réduites et que la réouverture des lignes ne pourrait, de toute façon, n'être que très limitée, on remettrait ainsi à nouveau en question devant l'opinion publique l'ensemble de la coordination voyageurs dans des conditions extrêmement inopportunes.

II - Les questions techniques que soulève la réouverture de certaines lignes au service des voyageurs risquent d'entraîner des difficultés sérieuses surtout dans le cas où il est nécessaire de remettre en marche, soit des trains de voyageurs, soit des autorails. Ces difficultés, dans ce cas, sont les suivantes :

- du point de vue de la voie, l'entretien sur les lignes fermées au service des voyageurs a été réduit au minimum et on a même ajourné des renouvellements que le rétablissement du trafic rendrait indispensables. Il faudrait donc renforcer les équipes de cantonniers, faire garder à nouveau les passages à niveau et remplacer les barrières qui ont dû être déposées, toutes opérations qui se traduiraient par du personnel supplémentaire et une consommation supplémentaire aussi de matériaux : rails, traverses, ballast;

- du point de vue de la circulation, tout emploi d'autorails à essence ou à gas-oil étant évidemment exclu, il faudrait utiliser des autorails à gazogène. Or, si de tels autorails sont en voie d'équipement, nous n'en avons pas actuellement de disponibles. On devrait donc, la plupart du temps, envisager la mise en marche de nouveaux trains, ce qui suppose la remise en état de machines actuellement garées. La circulation de ces trains entraînerait en outre

.....

une consommation supplémentaire de charbon, d'huile et de matériaux d'entretien.

Pour l'exploitation la réouverture nécessiterait également le service d'un personnel supplémentaire.

L'ensemble des opérations se traduirait, en définitive, par une augmentation de nos besoins en personnel et de nos consommations en matières. Vous savez combien le recrutement de la main d'oeuvre est actuellement difficile et le sera de plus en plus avec les mesures envisagées en ce moment; quant aux matières premières : fer, bois, charbon, huile, pour ne citer que les principales, leur rareté exige que l'on balance ces suppléments de consommation avec les économies, principalement de pneumatiques que vous cherchez à réaliser.

J'ai joint, en annexe (annexe IV) une fiche qui donne les dépenses en matières et en personnel qu'entraînerait la réouverture au service des voyageurs de la ligne de Carcassonne à Quillan.

III - Il convient, avant d'envisager la réouverture de certaines lignes au service des voyageurs, de rechercher l'utilisation maxima des ressources routières existantes, en supprimant, au préalable, tous les services routiers de voyageurs et de marchandises faisant actuellement double emploi avec nos services sans leur accorder d'aide véritable et alors que le chemin de fer peut assurer seul tout le trafic, étant entendu que, dans la période présente de restrictions, la définition de double emploi doit être beaucoup plus stricte qu'il n'était admis jusqu'à présent.

Cette remarque s'applique principalement à la zone non occupée où se trouvent d'ailleurs les trois lignes visées ci-dessus. Des services routiers voyageurs, tels que ceux qui circulent sur Lyon - St-Etienne et Cannes-Menton, ou ceux qui, au départ de Marseille, desservent à plus de 100 km des localités situées de part et d'autre de notre ligne de Marseille à Grenoble, doivent tout d'abord être supprimés ou modifiés pour devenir des services affluents du chemin de fer, ce qui permettra de reporter sur les autres services routiers et en particulier sur ceux qui assurent le remplacement des trains, les allocations correspondantes de matières. On évitera ainsi le rétablissement de circulations ferroviaires.

Dans le même ordre d'idées, il serait préférable de voir l'activité des camions orientée vers les transports qui ont le plus mauvais rendement sur le chemin de fer, ce qui aurait pour effet de réduire les consommations matières de la route pour une aide du même ordre apportée au chemin de fer.

Enfin, les restrictions aux transports routiers ne doivent pas porter seulement sur les services de remplacement de trains, mais s'appliquer à tous les services de voyageurs par route.

En résumé, nous estimons que les réouvertures de lignes de chemin de fer doivent être évitées le plus possible et qu'il ne faut les envisager qu'après avoir épuisé tous les moyens propres à rendre disponibles des moyens routiers. Nous admettons, toutefois, que si malgré les mesures prises, certains services présentaient un caractère d'insuffisance inacceptable, la réouverture des lignes intéressées pourrait être admise.

Mais, ainsi que vous voulez bien le remarquer vous-même, ces réouvertures doivent rester rares. Elles doivent d'ailleurs être limitées, chaque fois que la chose est possible, à l'adjonction des voitures à voyageurs aux trains de marchandises car cette formule a, d'une part, l'avantage de donner au rétablissement du service des voyageurs par fer un caractère précaire, d'autre part, entraîne pour la S.N.C.F. le minimum de dépenses. Par contre, nous estimons qu'il convient d'éviter, sauf nécessité absolue, le rétablissement de circulations ferroviaires spéciales aux voyageurs.

Si, toutefois, de telles circulations devaient être prévues, nous estimons qu'il conviendrait de donner à la mesure un caractère tel que sa précarité soit soulignée d'une façon toute particulière.

Nous vous demanderions donc de vouloir bien accepter la procédure suivante :

a) En ce qui concerne le principe même de l'opération, la fermeture des lignes au service des voyageurs a été faite à l'origine, non seulement parce qu'elle était justifiée du point de vue de l'intérêt général, mais aussi pour constituer la contrepartie apportée par le chemin de fer aux suppressions de services routiers faisant double emploi avec des services ferroviaires chargés nécessaires.

Le Chemin de fer qui a loyalement discuté et accepté ce plan tient essentiellement à son maintien pour l'avenir, c'est pourquoi il demanderait, d'une part, que les réouvertures de lignes de chemins de fer soient faites dans chaque cas à la demande expresse de l'Administration et, d'autre part, qu'il soit nettement indiqué aux routiers que la S.N.C.F., à qui l'opération est imposée par les difficultés actuelles, fermera à nouveau ses lignes au service des voyageurs dès que ce sera possible.

b) En ce qui concerne les conditions d'application, nous demandons que le principe de la coordination soit maintenu, c'est-à-dire que les services ferroviaires rétablis ne soient pas assurés sous la responsabilité de la S.N.C.F., mais sous celle des exploitants auxquels le plan de coordination les avait attribués et qui en étaient ainsi devenus, en fait, pour un certain nombre d'années, les véritables concessionnaires.

Le service serait donc fait au nom et par les soins du nouvel exploitant, la voie ferrée étant simplement empruntée en péage et le chemin de fer remboursé des frais qu'il exposerait à ce point de vue.

.....

Cette organisation serait analogue à celle envisagée dans sa lettre du 28 octobre relative aux lignes de l'Etoile à Mortagne.

J'ajoute que si les exploitants routiers se considéraient comme peu qualifiés techniquement pour assurer ce nouveau service, ils pourraient trouver des conseillers techniques ou même des exploitants techniques tout à fait qualifiés dans la personne des Compagnies de chemin de fer secondaires.

Ces conditions étant supposées remplies, il serait nécessaire, en outre :

- 1°) d'allouer à la S.N.C.F. un contingent spécial de matières à chiffrer pour chaque cas correspondant aux consommations nécessaires pour la remise en état de la ligne et, le cas échéant, pour l'exploitation,
- 2°) de laisser à la S.N.C.F. un délai suffisant pour recruter et mettre en place la main-d'oeuvre nécessaire,
- 3°) d'accorder des crédits supplémentaires de parcours pour les trains. On ne saurait, en particulier, demander à la S.N.C.F. de prendre à sa charge les parcours correspondants, car cela la conduirait à réduire les parcours sur les grandes lignes déjà insuffisamment desservies, au bénéfice de lignes de très faible importance. Lorsque les lignes en question se trouvent en zone occupée, il faudrait obtenir des autorités d'occupation les crédits kilométriques complémentaires.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.

Reprise, par la S.N.C.F., de l'exploitation des lignes suivantes, confiée à des entreprises privées d'autobus et d'autorails.

Mesure d'ensemble

	C.A.	4.	7.45	13	Qd a)
Lettre SNCF au MTP		7.	7.45		
Dépêche MTP à SNCF		6.	8.45		

J.G.
Ministère des Travaux
Publics
et des Transports

Direction Générale des
Chemins de fer et des
Transports

Service du Contrôle des
Transports Routiers

3ème Bureau

367 T

Paris, le 6 Août 1945

246, Boul. Saint-Germain (7°)

COPIE

Le Ministre des Travaux Publics
et des Transports,

à Monsieur le Président du Conseil
d'Administration de la S.N.C.F.

+ Copie de cette lettre a été
distribuée le 16 juil. 1945.

Par lettre en date du 7 Juillet 1945⁽⁴⁾, vous attirez à nouveau mon attention sur l'opposition manifestée par certains syndicats de cheminots à la circulation sur les lignes de votre Société d'autobus sur rails ou d'autorails appartenant à des entreprises privées.

Vous me signalez que la Fédération des Cheminots a, à son tour, fait connaître sur le plan général son hostilité à l'égard de ces circulations privées sur vos lignes, et ce malgré l'assurance qui lui a été donnée du caractère provisoire de ces exploitations.

De votre côté, vous faites état de ce que vos moyens de traction ne sont accrus graduellement et de ce que vous disposez notamment d'un parc d'autorails dont une proportion importante a été remise en état et peut être approvisionnée en carburant.

Vous estimez en conséquence que le moment est venu de mettre fin à cet expédient temporaire, et vous distinguez, selon la nature du matériel en cause, trois cas que j'examine à mon tour successivement dans ma réponse.

1°) - Autorails S.N.C.F. donnés en location à des entreprises privées.

La résiliation à laquelle vous faites allusion est intervenue et la question est, à l'heure actuelle, résolue.

2°) - Autorails appartenant aux entreprises privées.

Vous vous proposez de résilier toutes les conventions autorisant la circulation de ces engins sur vos voies ; les lignes en cause sont celles de l'Etoile de Mortagne et de l'Etoile de Loudun.

Vous me demandez de faciliter cette opération par l'attribution des dotations nécessaires aux entreprises intéressées afin de leur permettre de reprendre leur exploitation sur route.

La situation actuelle ne permet pas d'effectuer de dotations pour l'instant, et il eût été préférable de maintenir le statu quo encore quelques temps avant de prendre une décision définitive, en attendant la sortie de licences d'autocars en nombre appréciable et la reprise de l'industrie des pneumatiques.

Toutefois, en ce qui concerne les lignes susvisées, leur service est assuré, soit par des autobus transformés, soit par des autotrails. Les premiers pourront reprendre la route dès qu'ils seront munis de pneumatiques, et les seconds pourront être remplacés par des cars actuellement en construction dans les usines du Mans appartenant à MM. VERNEY.

J'ai donc pressenti les entreprises intéressées. Celles-ci admettent que la résiliation serait inopportune si elle intervenait dès maintenant, mais que cette opération peut être réalisée à la date du 1er février 1946.

Dans ces conditions, eu égard à l'intérêt que présente le retour à une situation normale, je vous autorise à résilier les conventions correspondantes, étant entendu que les Entreprises pourront disposer de vos voies jusqu'au 1er février 1946, date à laquelle elles devront réutiliser la route.

3°) - Autobus sur rails.

Il s'agit des lignes suivantes :

NIORT - RUFFEC	}	<u>Entreprise BRIVIN</u>
NIORT - BRESSUIRE		
CARCASSONE - QUILLAN)	M. BOURDIN & C°
ORLEANS - CHARTRES)	C° T.R.E.C.

En ce qui concerne les services assurés par l'Entreprise BRIVIN, j'ai appris qu'à la suite d'incidents locaux, la circulation des autobus sur rails avait été arrêtée.

Sur la section NIORT - RUFFEC, l'entreprise BRIVIN a déjà repris le service par la route.

Sur la section NIORT - BRESSUIRE, vous avez mis en route un train M.V.

En ce qui concerne la ligne ORLEANS - CHARTRES, M. SIMON, Président de la T.R.E.C., m'a fait connaître qu'il pourrait reprendre le service sur route à partir du 1er février 1946.

Pour ces deux Sociétés, il n'y aura donc pas de difficultés.

La situation paraît un peu plus délicate pour la ligne CARCASSONNE - QUILLAN, étant donné le grand nombre de voyageurs qu'il faudra transporter, et il sera peut-être nécessaire que, pendant un certain temps, un service provisoire assuré par vos soins vienne renforcer le service qui sera effectué par la route.

En résumé, je vous donne mon accord pour que les conventions intéressant les autobus sur rails soient résiliées pour la même date que celles qui sont relatives aux autorails appartenant aux Entreprises privées, soit pour le 1er Février 1946.

Par autorisation :
Le Directeur Général des Chemins de Fer
et des Transports,

.....

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

D.813/30

- C O P I E -

Paris, le 7 juillet 1945.

Comme suite à la décision
du Conseil du 4 juillet 1945.

Monsieur le Ministre,

Par lettres des 12 et 18 janvier 1945, j'ai attiré votre attention sur l'opposition manifestée par certains syndicats de cheminots à la circulation sur nos lignes d'autobus sur rails ou d'autorails appartenant à des entreprises privées.

La Fédération des Cheminots a, à son tour, fait connaître sur le plan général son hostilité à l'égard de ces circulations privées sur nos lignes, malgré l'assurance qui lui a été donnée du caractère provisoire de ces exploitations.

Nous pouvons faire état de notre côté de ce que nos moyens de traction se sont accrus graduellement et de ce que nous disposons notamment d'un parc d'autorails dont une proportion importante a été remise en état et peut être approvisionnée en carburant.

Nous estimons donc que le moment est venu de mettre fin à cet expédient temporaire dont la prolongation n'est plus une nécessité technique et dont le caractère anormal impose l'abandon.

Selon la nature du matériel en cause, 3 cas sont à distinguer :

1° - Autorails S.N.C.F. donnés en location à des entreprises privées -

Nous avons entrepris la résiliation des contrats de location de ce type. Ces autorails étaient tous loués à la Société des Transports Automobiles de l'Ouest (S.T.A.O.) qui a été prévenue et qui n'a d'ailleurs élevé aucune protestation à ce sujet.

2° - Autorails appartenant aux entreprises privées -

Nous nous proposons de résilier toutes les conventions autorisant la circulation de ces engins sur nos voies ; les lignes en cause sont celles de l'Etoile de Mortagne et de l'Etoile de Loudun.

Comme suite à cette résiliation, il serait très désirable que votre Administration facilitât, par l'attribution des dotations nécessaires aux entreprises intéressées, la reprise de leur exploitation sur route, dans le cadre même des droits que leur a conférés

.....

Monsieur le Ministre des Travaux Publics et des Transports
(Direction Générale des Chemins de fer et des Transports
Service du Contrôle des Transports routiers)
244, Bd. Saint-Germain - PARIS -

du 4 juillet 1945

Questions diverses

a) Exploitation d'autobus et d'autorails
privés sur les lignes de la S.N.C.F.

P.V. (p.13)

M. LE PRESIDENT rappelle les incidents qu'a soulevés l'exploitation par des entreprises privées d'autobus et d'autorails circulant sur les lignes de la S.N.C.F. Celle-ci se trouvant actuellement en état d'assurer par ses propres moyens les services dont il s'agit, le moment semble venu de mettre fin à l'expédient temporaire que constituaient de telles modalités d'exploitation.

La politique que la S.N.C.F. entend désormais suivre à cet égard serait définie comme il suit :

- la résiliation des contrats de location d'autorails S.N.C.F. a déjà été entreprise et n'a donné lieu à aucune protestation; ces autorails seraient désormais exploités par la S.N.C.F. elle-même;

- les Conventions autorisant la circulation d'autorails appartenant à des entreprises privées seraient également dénoncées : il serait désirable que l'Administration facilite à ces entreprises la reprise de leur exploitation sur route dans le cadre des droits que leur a conférés la coordination; au cas où cette reprise s'avèrerait impossible, un service ferroviaire temporaire équivalent au service actuel serait assuré;

- enfin, les Conventions réglant l'exploitation des autobus sur rails seraient aussi résiliées; le rééquipement en pneumatiques de ces véhicules devrait être facilité pour permettre leur réutilisation immédiate sur route; à défaut, la S.N.C.F. serait prête à assurer le service avec son propre matériel.

M. TOURNEMAINE déclare que ces propositions donnent satisfaction aux représentants du personnel. Elles permettront d'éviter le retour d'incidents tels que ceux qui se sont produits dans le passé et se produisent encore actuellement.

Le Conseil donne son accord aux dispositions ainsi envisagées, qui seront portées à la connaissance de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

la coordination ; cette reprise est, en effet, la solution la plus satisfaisante eu égard aux difficultés actuelles.

Dans le cas où cette reprise de l'exploitation routière s'avérerait impossible, nous serions prêts, afin de ne pas priver de desserte les régions intéressées, à assurer, avec nos propres moyens, un service ferroviaire temporaire, équivalent au service actuel ; si nos moyens ne nous permettaient pas d'assurer cette desserte, nous passerions des ~~arrangements~~ avec l'Entreprise propriétaire pour la location de ses engins.

En toute hypothèse, la résiliation sera notifiée aux entreprises, sauf objection de votre part. Elle aura effet à l'expiration du délai de préavis prévu par les Conventions, soit trois mois en l'espèce.

3°- Autobus sur rails -

Ces autobus circulent actuellement sur les lignes suivantes :

Niort - Ruffec	{	Entreprise BRIVIN
Niort - Bressuire		
Carcassonne - Quillan	:	M. BOURDIER et Cie Carcassonnaise
Orléans - Chartres	:	Compagnie T.E.E.C.

Nous nous proposons également de résilier les conventions réglant l'exploitation de ces services et nous pensons que, pour la prompte réutilisation du matériel, il serait utile que vous puissiez faire assurer à bref délai le rééquipement en pneumatiques des véhicules de manière à permettre leur remise sur route dès le jour où la résiliation sera effective.

Au cas où ce rééquipement s'avèrerait impossible, nous sommes prêts, comme pour les lignes visées au 2° ci-dessus, à assurer le service à l'aide de notre propre matériel.

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

Le Président du Conseil d'Administration,

Signé : FOURNIER.