

E-1693-1

SERVICES AUTOMOBILES

Propositions des P.P. (chemins de fer de Provence)

CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE

---

RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2<sup>ème</sup> Catégorie

---

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du  
DECRET DU 19 AVRIL 1934 .

---

Proposition de l'Administration du Sequestre :

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'Article 12 , tendant a la suppression de tous les services libres de Transports Publics , parallèles aux lignes d'Intérêt Général de NICE a DIGNE , et de NICE a MEYRARGUES .

Que par application avec l'Art. 13 , une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Geydan , La Tinée , La Vésubie , Pont Charles Albert ,

Par les services routiers subventionnés , qui ont remplacé les Tramways desservant les vallées du Haut-Var , de la Tinée , de la Vésubie et de l'Estéron , et que les clauses de sauvegarde prévues par l'Art. 12 soient imposées a ces services routiers sur le tronçon commun , c'est a dire depuis le point de jonction jusqu'a Nice .

Signé :  
COUTURIER

Remis par le délégué de la 2<sup>ème</sup> catégorie a la séance du C.de C.le 11/7

CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE

---

RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2<sup>ème</sup> Catégorie

---

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du  
DECRET DU 19 AVRIL 1934 .

---

Proposition de l'Administration du Sequestre :

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'Article 12 , tendant à la suppression de tous les services libres de Transports Publics , parallèles aux lignes d'Intérêt Général de NICE à DIGNE , et de NICE à MEYRARGUES .

Que par application avec l'Art. 18 , une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Geydan , La Tinée , La Vésubie , Pont Charles Albert ,

Par les services routiers subventionnés , qui ont remplacé les Tramways desservant les vallées du Haut-Var , de la Tinée , de la Vésubie et de l'Estéron , et que les clauses de sauvegarde prévues par l'Art. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun , c'est à dire depuis le point de jonction jusqu'à Nice .

Signé :  
COUTURIER

Remis par le délégué de la 2<sup>ème</sup> catégorie à la séance du C.de C.le 11/7

CHEMINS de FER DE LA PROVENCE  
RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2eme Catégorie

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du  
DECRET DU 19 AVRIL 1934

Proposition de l'Administration du Sequestre

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'article 12, tendant à la suppression de tous les services libres de Transports Publics, parallèles aux lignes d'Intérêt Général de Nice à Digne et de Nice à Meyrargues.

Que par application avec l'art. 18 une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Geydan, La Tinée, La Vésubie, Pont Charles Albert

Par les services routiers subventionnés, qui ont remplacé les tramways desservant les vallées du Haut Var, de la Tinée, de la Vésubie et de l'Estéran et que les clauses de sauvegarde prévues par l'art. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun, c'est à dire depuis le point de jonction jusqu'à Nice.

signé : COUTURIER

Remis par le délégué de la 2eme catégorie à la séance du C. de C. le  
II/7

CHEMINS de FER DE LA PROVENCE  
RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2eme Catégorie

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du  
DECRET DU 19 AVRIL 1934

Proposition de l'Administration du Sequestre

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'article 18, tendant à la suppression de tous les services libres de Transports Publics, parallèles aux lignes d'Intérêt Général de Nice à Digne et de Nice à Meyrargues.

Que par application avec l'art. 18 une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Geydan, La Tinée, La Vésubie, Pont Charles Albert

Par les services routiers subventionnés, qui ont remplacé les tramways desservant les vallées du Haut Var, de la Tinée, de la Vésubie et de l'Estéron et que les clauses de sauvegarde prévues par l'art. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun, c'est à dire depuis le point de jonction jusqu'à Nice.

signé : COUTURIER

Remis par le délégué de la 2ème catégorie à la séance du C. de C. le  
II/7

CHEMINS de FER DE LA PROVENCE  
RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2eme Catégorie

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du

DECRET DU 19 AVRIL 1934

Proposition de l'Administration du Sequestre

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'article 12, tendant à la suppression de tous les services libres de Transports Publics, parallèles aux lignes d'Intérêt Général de Nice à Digne et de Nice à Meyrargues.

Que par application avec l'art. 18 une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Geydan, La Tinée, La Vésubie, Pont Charles Albert

Par les services routiers subventionnés, qui ont remplacé les tramways desservant les vallées du Haut Var, de la Tinée, de la Vésubie et de l'Estéron et que les clauses de sauvegarde prévues par l'art. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun, c'est à dire depuis le point de jonction jusqu'à Nice.

Signé : COUTURIER

Remis par le délégué de la 2eme catégorie à la séance du C. de C. le  
II/7

CHEMINS de FER DE LA PROVENCE

RESEAU SECONDAIRE D'INTERET GENERAL  
2eme Catégorie

Décret portant Règlement d'Administration Publique pour l'Exécution du

DECRET DU 19 AVRIL 1934

Proposition de l'Administration du Sequestre

L'Administration du Sequestre demande l'application des deux premiers paragraphes de l'article 12, tendant à la suppression de tous les services libres de Transports Publics, parallèles aux lignes d'Intérêt Général de Nice à Digne et de Nice à Meyrargues.

Que par application avec l'art. 13 une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction :

Pont de Ceydan, La Tinée, La Vésubie, Pont Charles Albert

Par les services routiers subventionnés, qui ont remplacé les tramways desservant les vallées du Haut Var, de la Tinée, de la Vésubie et de l'Estéron et que les clauses de sauvegarde prévues par l'art. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun, c'est à dire depuis le point de jonction jusqu'à Nice.

signé : COUZURIER

Remis par le délégué de la 2ème catégorie à la séance du C. de C. le  
11/7

# CHEMINS DE FER DE LA PROVENCE

---

## RESEAU SECONDAIRE d'INTERET GENERAL 2e CATEGORIE

---

DECRET portant REGLEMENT d'ADMINISTRATION PUBLIQUE pour  
l'EXECUTION du DECRET du 19 AVRIL 1934.

---

### PROPOSITIONS de l'ADMINISTRATION du SEQUESTRE

---

L'ADMINISTRATION du SEQUESTRE demande l'application  
des deux premiers paragraphes de l'ART. 12 , tendant à la suppression de tous les services libres de transports publics, parallèles aux Lignes d'Intérêt Général, de NICE à DIGNE et de NICE à MEYRARGUES.

Que par application de l'ART. 18, une correspondance avec les trains du matin et du soir soit assurée aux points de jonction : PONT de GUEYDAN, LA TINEE, LA VESUBIE, PONT CHARLES-ALBERT, par les Services routiers subventionnés, qui ont remplacé les Tramways desservant les Vallées du HAUT-VAR, de LA TINEE, de LA VESUBIE et de l'ESTERON - et que les clauses de sauvegarde prévues par l'ART. 19 soient imposées à ces services routiers sur le tronçon commun, c'est-à-dire depuis le point de jonction jusqu'à NICE.

---

1) Repart aux cte pps Agnely

- 2) Déclaration de pré  
liberté des chemins  
de fer (auto rails).

- 3) Déclaration de accord

XX

F C. C. P. A. Agnely  
N. Mente

( jointe PV N. Mente  
+ papier Agnely

Naselle

1 unis plan  
aqua pt coloris  
n. xanthus -

COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL  
des ALPES - MARITIMES.

-----000-----

R é u n i o n du 25 Juillet.

A)- REPUTATION DES CRITIQUES DE PRINCIPE.

1°)- Cristallisation du Trafic à la date du 19-4-1934.

Le Décret du 19-4-34 n'a pas eu pour but de cristalliser le Trafic existant à cette date puisqu'il prévoit au contraire un remaniement complet de l'organisation des transports par fer et par route en vue de supprimer les doubles emplois onéreux pour les Finances publiques et que, de l'avis général, la coordination doit se traduire par une déflation des transports aussi bien ferroviaires que routiers.

Il prend simplement comme base d'évaluation pour le calcul des compensations "le trafic" existant à cette date; mais par trafic, il faut entendre purement et simplement non pas le nombre de navettes effectuées - celles-ci étaient alors pléthoriques - mais les recettes réalisées ( ou le nombre des voyageurs transportés ); or, celles-ci quelquefois n'augmentent pas proportionnellement au kilométrage parcouru.

2°)- Augmentation du Trafic ferroviaire depuis le 19-4-34.

a)- Le Règlement d'Administration Publique du 25/2/35 réserve expressément au rail le trafic entre agglomérations principales; le Chemin de fer reste libre de créer ou de supprimer au mieux de l'intérêt général.

Au surplus, les honnaires du Chemin de fer sont soumis suivant une procédure fort lourde, à l'approbation préalable explicite du ministre des Travaux publics qui a estimé parfaitement légitime les nouveaux services d'autorails ou de trains.

b)- Il est à remarquer que sur la section de ligne "St-Raphaël - Menton" un certain nombre d'autorails ont remplacé des trains. La capacité totale de transport offerte n'a pas été accrue. On ne peut donc parler d'augmentation de trafic.

B)- EXAMEN du PLAN de REPARTITION.

1°)- Service " Nice-Avignon " et " Marseille-Nice " via Brignoles et Aix.

Le P.L.M. est d'accord pour tolérer le maintien de ces services à condition qu'ils soient effectivement touristiques ( Conditions d'itinéraire, d'horaire - durée supérieure de moitié environ au temps mis par le Chemin de fer ) de tarifs ( prix de 2ème classe - Chemin de fer ).

( à fixer et à débattre conformément au memento ).

2°)- Services parallèles en totalité ou en partie aux lignes ferroviaires.

Nota.- Bien entendu dans l'hypothèse ou pas d'accord "FLECHES CARS" ou encore d'accord avec redevance de X %.

a)- P r i x.

1°)- La majoration de 5 % paraît au Représentant du P.L.M. insuffisante comme clause de sauvegarde prévue par l'art. 19 du Règlement d'Administration publique du 25-2-1935. Il serait à la rigueur disposé à accepter :

- le relèvement des tarifs routiers de 0,50 à 1,50 sur les prix fer-3ème classe- suivant la distance,

- maintien de la parité mais avec au cas où, compte tenu

des usagers la condition ci-dessus entraînerait un relèvement prohibitif pour la clientèle, des prix actuels de la route, le R.L.M. pourrait encore envisager une solution nouvelle non encore considérée : fixation des tarifs route à un taux supérieur aux prix actuels, mais acceptables pour les usagers et voisins des prix du fer - 3ème cl. PT - mais à la condition qu'un dédommagement de la concurrence faite sur les relations réservées au fer par le Règlement d'Administration Publique, les transporteurs routiers verseront une redevance de X % ( 10 % en principe ) des recettes à la Cie PLM ce qui impliquerait du reste le passage de ces services sous le pavillon R.L.M. avec contrôle des recettes par le R.L.M.

2°)- A.R. Cartes d'abonnement - Cartes ouvrières.

Tous les prix de la route, sans exception, doivent aux termes du Règlement d'Administration Publique être supérieurs aux prix du billet simple - 3ème classe - et non aux prix résultant de certaines réductions consenties en matière d' A.R. de cartes d'abonnement et cartes ouvrières les ont fait établir.

b)- H o r a i r e s.

Le Règlement d'Administration Publique du 25-2-35 réserve au rail le trafic direct entre agglomérations principales, ne laisse à la route que la desserte des localités intermédiaires. Pour sauvegarder le trafic qui lui est ainsi repris, le R.L.M. demande que tous les services libres suppriment leurs services directs et semi-directs.

c)- F r é q u e n c e.

1°)- Sur NICE-JANNES, 50 % des parcours déclarés paraissent suffisants au gré des entreprises STAR-TNL pour réaliser une desserte normale de cette section de ligne.

Pourquoi....

Pourquoi n'en serait-il pas de même sur les autres parcours ?

Le P.L.M. ne s'oppose pas, au surplus, à ce que cette question soit revue compte tenu des besoins réels du trafic en régime coordonné.

2)- En réalité, il s'agit plus d'une diminution de kilométrage que d'une réduction de trafic, le nombre des navettes assurées sur " NICE - MENTON " par exemple étant pléthorique. ( Voir plus haut ).

### 3)- Services touristiques.

1°)- Services NICE-PARIS et NICE-LYON : Horaire lent permettant d'effectuer par exemple le parcours " NICE-PARIS " en trois jours avec 1°coucher à Grenoble et 2°coucher à Vichy ou Besançon ou Dijon, etc....

2°)- Une situation identique ne peut être faite à tous les entrepreneurs de service touristiques, puisque les prix à déterminer sont toujours fonction de la concurrence plus ou moins grande qu'ils font au chemin de fer.

3°)- La majoration de 20 % est insuffisante ; le tarif fixé au V.K. doit être voisin de 0,2.30, prix d'ailleurs exigé pour tous les services touristiques organisés par le P.L.M.

4°)- Deux solutions peuvent être envisagées pour l'aménagement des services touristiques :

a)- ou bien que les entrepreneurs de ces services s'entendent avec les concessionnaires de la Cie P.L.M. et soient disposés à passer sous pavillon P.L.M. moyennant les conditions générales des services P.L.M. ( cahier des charges, paiement de redevances, clause de non concurrence, etc... )

b)- ou fixation d'un prix légèrement inférieur à celui

des.....

des Entrepreneurs R.L.M. qui bénéficient de la clientèle  
manie de billets directs.

2°)- Section " NICE - MENTON "

1°)- L'accord de genre "FLECHES-CARS" ne peut être pas-  
sé que si le R.L.M. se trouve en face d'une ou deux entre-  
prises au maximum satisfaisant aux conditions données par  
M. DARGOU dans sa déclaration du 2 Juillet 1935. De plus,  
sur ce parcours, le parallélisme entre la voie ferrée et la  
route est moins accentué que sur la section "Nice-Cannes".

2°)- Toutefois, en attendant un assainissement souhai-  
table sur ce parcours et pour éviter l'application de clauses  
de sauvegarde trop dures, le R.L.M. serait disposé à assurer  
le contrôle pendant 1 ou 2 ans des différents services cir-  
culant sur ce parcours moyennant un versement de x % ( en  
principe 10 % ) des recettes.