Clocard Nice - Menton

SERVICES AUTOMOBILES

LIGNE D'OMNIBUS AU OMOBILES

- 1°) NICE MONACO MENTON par la Route Nationale N° 7 (Entr. Contractuelle: et libres)
- 2°) NICE BEAUSOLEIL par la Moyenne Corniche (Entr. subventionnée)

I - SERVICES CONTRACTUELS. -

- a) La Cie T.N.L. entreprise contractuelle (convention du ler Août 1932 avec le département des Alpes Maritimes) assurers par la Route Nationale N° 7 (basse Corniche) avec faculté de déviation par le Cap Martin, les mêmes services qu'elle exécutait entre Nice et Menton au 19 Avril 1934, soit 4I départs dans chaque sens, en service normal.
- b) La S.A.B. T.A., entreprise subventionnée (concessionnaire de l'entreprise SCURSEGLIO) assurera par la route dite de la Moyenne Corniche, un service entre Nice et Beausoleil, conforme à celui existant au 19 Avril 1934, soit dix-huit départs dans chaque sens en service normal.

Faculté d'augmenter de 25 % le nombre de départs les dimanches et jours fériés.

II - ENTREPRISES LIBRES. -

Les entreprises libres, dont les noms suivent effectueront entre Nice et Menton d'une part, et entre Nice et Monaco d'autre part, des services de transports de voyageurs dans les conditions ci-apris indiquées :

1°) Parcours NICE MONTE CARLO:

		WID GO ASTO	TAN TANKS
BARTHELEMY Henri	8, Av. St Michel Mte Carlo	4	
BENEDETTI Fortuné	Maison Nalio, Cap d'Ail	2	
MACCARIO	25 rue de Millo, Monaco	1	
MAZZINI	11 Av. St Mishel, Monaco	1	
	16 rue des Roses, Monte Carlo	1	
PISTONATO	Galeries Charles III, Monte Carlo	1	
TIRABOSCHI	3 rue des Violettes, Monte Carlo	9	
BAILET Frères	Tourettes Levens	1	
TIEZZI	Gerage Tiraboschi, 3 rue des		
	Violettes, Mte Carlo	1	

2°) Parcours NICE - MENTON :

MELCHIORRE Louis, Galeries Charles III, Mte Carlo
Sté Nouv. Auto. Littoral, 29 rue Trachel, Nice
BAZARD, rue Spitaliéri, Nice (Sté Nouv. Littoral)
MAGAUD, 5 rue Honoré Sauvan, Nice (Sté Nouv. Littoral)
NOVELLE Pierre, Rue Cyrille Besset, Nice (Sté Nouv. Littoral)
I

a) Fréquence.

Chaque entreprise pourra effectuer un nombre maximum de départs dans chaque sens et par jour ouvrable fixé à :

Parcours Nice-Menton : 2.00 par véhicule reconnu Parcours Nice-Monaco : 3.00 par véhicule reconny

Les dimanches et jours fériés, les entreprises auront la faculté d'effectuer des départs supplémentaires jusqu'à concurrence de 25 % du nombre des départs fixés pour les jours ouvrables.

Les entreprises ayant un petit nombre de véhicules ou un seul véhicule s'entendront pour assurer par roulement un horaire régulier correspondant au nombre de départs éuxquels elles ont droit.

Le nombre de départs maximum résultant de la limitation indiquée correspond à une moyenne annuelle. Il pourra, par entente entre l'ensemble des entrepreneurs contractuels et libres d'une même relation, être réduit en morte saison et augmenté en pleine saison.

En cas d'augmentation du trafic, les nombres himites de départs (moyenne annuelle) des entreprises contractuelles et libres pourront être augmentés sous réserve de l'approbation du Comité Technique Départemental.

Enfin, lors de circonstances exceptionnelles (fêtes, concours) que le Comité Technique Départemental saisi aura à préciser, les entreprises auront toute liberté sur le nombre de départs à effectuer.

b) Horaires.

Les horaires seront combinés avec ceux des entreprises contractuelles de façon à éviter de leur faire concurrence; à cet effet, les départs seront régulièrement espacés de façon à assurer, compte teni des besoins du trafic, une fréquence régulière au cours de la journée. Il sera fait une répartition équitable des départs creux et des départs productifs.

La Sté Nouvelle des Autobus du Littoral effectuant des services allant au-delà de la frontière, aura la faculté de faire partir simultanément deux voitures dont l'une devra obligatoirement, au départ de Nice, et en cours de route, ne charger que des voyageurs allant au-delà de Menton-Garavan.

Au retour, cette voiture s'interdira d'effectuer tout service intermédiaire entre Menton et Nice.

Cette tolérence est accordée pour un maximum de cinq départs par jour les tels sont compris dans le nombre de navettes attribué, à cette société par le Comité Technique Dépar emental de Cordination.

Les entreprises libres ne pourront effectueraucun service direct sans arrêts intermédiaires. Elles pourront assurer des services semi-directs qui devront s'arrêter au moins une fois dens chacune des localités suivantes: Villefranche - Beaulieu - Eze - Cap d'Ail - Monaco - Monte Carlo - Menton.

c) Tarifs :

Les entreprises contractuelles et les entreprises libres ae sont mises d'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés sinsi qu'il suit -Tableaux annexes -

Ces tarifs ont été fixés en tenant compte de ceux pratiqués actuellement par la Cie P.L.M. En cas de modification à la tarification P.L.M. les entreprises contractuelles et libres pourront d'un commun accord modifier leurs tarifs dans les mêmes proportions.

Les billets et cartes dabonnement devront être vendus aux prix fixés sens aucune remise ou réduction, sous peine des sanctions prévues à 1 art. 37 du Règlement d'Administration publique.

d) Trafics réservés :

Conformément ajx prescriptions du décret du 25 Février 1935, les entreprises libres reconnaissent définitivement à la Cie T.M.L. l'exclusivité du trafic local dans les agglomérations de Nice, Monaco et de Menton. Elles s'engagent également à ne pas faire de trafic local sur le tronçon Nice-Villefranche (place d'Armes) desservi pr une ligne suburbaine de la Cie T.N.L. Dans ce but etpar application des clauses de sauvegarce de l'article 19 du R. A. P. elles n'auront pour tout parcours comprenent toutou partie de ce TRonçon aucune tarification permettant de payer moins de 1 fr 75

Ce chiffre est basé sur la tarification actuelle de la Cie T.N.L.

e) La Cie T.N.L. renonce à l'exploitation de sa ligne suburbaune Monaco - Cap D'Ail.

NOTA. -

Les entreprises routières, contractuelles et lobres acceptent la limitation de leurs services indiqués dans la présente entente sous la r réserve que les services de transports de voyageurs par trains et par automotrices assurés par la Cie P.L.M. seront ceux existent à la date du 19 Avril 1934 sans augmentation de fréquence.

ZROJE T

nost amulé

* muxim

PLAN de COORDINATION des SERVICES VOYAGEURS

SUR LA RELATION NICE- MONACO - MENTON

10- SERVICES CONTRACTUELS -

a) - La Cie T.N.L., entreprise contractuelle (Convention du ler Août 1932 avec le Département des Alpes-Maritimes) assurers par la Route Na tionsle N° 7 (Basse Corniche) avec faculté de déviation par le C ap-Martin, les mêmes services qu'elle exécutait entre Nice et Menton, au 19 Avril 1934, soit 4I départs dens chaque sens, en service normal. (faculté d'augmenter de 25 % le nombre de départs des dimanches et jours fériés).

b)- la S.A.N.T.A., entreprise subventionnée (cessionnaire de l'Entreprise SCURSOGLIO) assurera par la route i te de la Moyenne Corniche, un service entre Nice et Moseon (Beausoleil) conforme à celui existant au la Avril 1934, soit dix huit départs dans chaque sens en service normal.

(faculté d'augmenter de 25 % le nombre de départs des dimanches et jours fériés).

2°- ENTREPRISES LIBRES -

Les Entreprises libres, dont les noms suivent, effectueront, entre Nice et Menton, d'une part, et entre Nice et Monaco, d'autre part, des services de transports de voyageurs dans les conditions ci-après indiquées.

a) - Fréquence -

Chaque entreprise pour ra effectuer un nombre meximum de départs dans chaque sens et par jour ouvrable, fixé à :

Parcours Nice-Menton : 2,00 par véhicule reconnu no Nice-Monaco : 2,50 3 n n n

Les dimanches et jours de fêtes, les entreprises auront la faculté d'effectuer des départs suppélemtnaires jusqu'à concurrence de 25 % du nombre des départs fixés pour les jours ouvrables.

Les Entreprises ayant un petit nombre de véhicules ou un seul véhicule, s'entendront pour assurer par roulement un horaire régulier correspondant au nombre de départs auxquels elles ont droit.

Le nombre de départs maximum résultant de la limitation indiquée correspond à une moyenne annualle. Il pourra, par entente entre l'ensemble des Entrepreneurs contractuels et libres d'une même Relation, être réduit en morte saison et augmenté en pleine saison.

En cas d'augmentation du trafic, les nombres limites de départs pu (moyenne annuel le) des entreprises contractuelles et libres, pourront être augmentés sous réserve de l'approbation du Comité Technique Départemental.

fin, lors de circonstances exceptionnelles (fêtes, concours) que le nité Technique départemental aura à préciser, les entreprises aut toute liberté sur le nombre de départs à effectuer.

b)oraires -

s horqires seront combinés avec ceux des Entreprises contractuelles de con à éviter de leur faire concurrence; à cet effet, les départs set régulièrement espacés de façon à assurer, compte tenu des bens du trafic, une fréquence régulière au cours de la journée. Il se fait une répartition équitable des départs creux et des départs prictifs.

c) Trafics -

es entreprises con ractuelles et les entreprises libres se sont mis d'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés aucune remise ni réduction, sous peine des sanctions prévues à l'article 37 du Règlement d'Administration Publique.

(contant le l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(de l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chair annu l'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit :

(chai

Ce chiffre est basé sur la tarification actuelle de la Cie T.N.L.

e - La Cie T.N.D. renonce à l'exploitation de sa ligne suburbaine Monaco-Cip- d'Ail.

NOTA. - Les entreprises routières, contractuelles et libres, acceptent la déflation de leurs services indiquée dans la présente, sous réserve que la Cie P.L.M. assurera sur la voie ferrée les services de transports de voyageurs par trains et par automotrices, existant à la date du 19 Avril 1936 dans les conditions (nombre de départs, tarifs) fixées à cette époque.

some la réserve que les services de trans pets de voyage-font de for automotrice assure for an e à PLA seint cerem anislate la dels des ser es grantes. Le fre journe

29-8-35

BIL	LETS	SIMPLES

Visionces	Nic	8	1,1	25	1.5	50	2.	2.00		2.75		3.25		3.50		4 25		00	5.50
4	2.00	5 25	Villetra	anche	1,	25	1.	25	1.,	50	2.	25	2.5	50	3.	25	4.	25	4.50
6	250	5.75	2.00	5.25	Beau	lieu	1	25	1.	50	2.	00	2.	25	3	.00	3.	50	4.25
9	3.25	7.00	2.00	5.25	2.00	5.25	Ez	e	7.	25	1.	50	1.	50	2	.25	3	. 25	3.50
12	4.25	8.50	2.50	5.75	2.50	5.75	200	5.25	Cap.	d'Ail	1.	25	1.	25	1.	50	2.	75	3.00
15	5.25	10.00	3.50	7.50	3.25	7.00	2.50	5.75	2.00	5.25	Mon	aco	7.	25 .	1	.25	2	.00	2.25
17	5.50	10.75	4.00	8 25	3.50	7.50	2.50	5.75	2.00	5.25	2.00	5.25	Monte	. Carlo	1	.25	1.	50	2.00
20	6.75	12 50	5.25	10.00	4.75	9.00	3.50	7.50	2.50	5.75	2.00	5.25	200	5.25	Poque	ebrune	1.	25	1.50
24	8.25	1450	6.75	12.50	5.50	10.75	5.25	10.00	4.25	8.50	3.25	7.00	2.50	5.75	2.00	5.25	Mer	nton	1.25
26	8.75	15.25	7.00	13.00	6.75	12.50	5.50	10.75	4.75	9.00	3.50	7.50	3.25	7.00	2.50	5.75	2.00	5.25	Garavan
	A.R	A6+	A.R	Ab!	A.R	A6:	A.R	Ab!	A.R	Abt.	A.R	A6!	A.R	A6.+	A.R	A6.+	A.R.	A6:	

BILLETS ALLER - RETOUR ET CARTES D'ABON! HEBDOMADAIRES

a		
	2	

		E	BILLE	TS	SIMP	LES					
Nice	1.8(-4.60 P. a Armes	3.00	3.00	1.75- 3.45	4.00	4.00	4.50	5.00	5.00	6.00	6.00 5.00 - 6.2
(4	Yillefranche A. Leopold I	1.50	2.50	4.00	4.00	4.00	4.50	5.00	5.00	6.00	6.00
5.00	(4	Ar Leopold II Beaulieu Cap Roos	1.50	2.50	3.00	3.00	4.00	4.50	4,50	5.00	5.00
5.00	4.00	**	Cap Rous Eze Valmer	1.59	2.50	2.50	3.50	4.00	4,00	4.50	5.00
7.00	7.00	4.00	**	Valmer Cap.d'Ai/ Ifrantière suest	1.50	2.00	2.50	3.00	3.00	3.50	4.00
7.00	7.00	5.00	4.00	<<	Monte Carlo	1.50	1.50	1.50	2.00	2.50	3.00
7.00	7.00	5.00	4.00	<<	<<	Straman Vigle	1.00	1.50	1.50	2.00	2.50
8.00	8.00	7.00	7.00	5:10	«		Vigie 4 Chevnins 4 Chevnins	1.00	1.50	1.50	2.00
8.00	8.00	8.00	2.00	5.00	u	ce	CL.	A Chemins Roquebrune Ems. Capitarla	1.00	1.50	1.50
8.00	8.00	8.00	7.00	5.00		۵		c ₄	Emb. Cap Martin Hameau Casernes	1.00	1.50
10.00	10.00	8.00	8.00	7.00	4.00	ce	*	**	6).	Cornoles	1.50
10.00	10.00	8.00	8.00	7.00	5.00	4.00	64	u	4	Çq.	Pider Union Menion
			BILLE	TS	ALLE	R - RE	TOUR			1	

Tarifs Spéciaux: a) Billets d'Aller Retour . - Les billets d'Aller-Retour sont délivrés tous les jours Dela d'utilisation: 4 jours -

c) Enfants .- Au dessous de 5 ans sont transportes gratuitement. Au dessus de 5 ans les enfants payent pleintarif et ont droit à une place distincte.

d) Chiens . - Les chiens sont transportes au torif de 1 Fr. 00 pour tout parcours -

b) Cartes Mensuelles d'Abonnement. _ 25% de reduction sur le prix du billet Aller Retour en supposant ivoy. A. K parjour . _ valeur minimum: 110f. cartes scolaires minimum 9 AR 70f. 1 AR 40f. Nonval dim et le

P.L.M.
EXPLOITATION.
8° Section

A N. 11 12 1935.

Monsieur l'Ingénieur en Chef de l'Exploitation

Services Automobiles

1 1 2 2 2 1 1 1 1 2 1 2 1

PARIS.

COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL DES ALPES-MARITIMES.

J'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli:

- un exemplaire du Projet de Procès-Verbal de la Séance du 11 Juillet,
- deux copies d'une Note de M. AGNELY, accompagnant son contre-projet dont il a remis le texte au cours de la réunion du Comité du 19 courant.

STATEMENT OF UEXPLOITATION

184 a livery

Monsieur AGNELY. Délégué de la 4ème Catégorie au COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL.

à: Messieurs les membres du COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL DE COORDINATION

NICE.

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, le Contre-Projet présenté par la 4ème Catégorie. Transporteurs Routiers libres, comme suite aux propositions qui nous ont été transmises au cours de la dernière Séénce du Comité, par la Compagnie des Chemins de Fer P.L.M.

Je tiens à attirer votre attention sur le fait qu'à la date du 19 AVRIL 1938, un Décret a été promulgué, qui a fixé dans un but de Coordinat tion, l'état des transports tant ferroviaires que routiers, et mes propositions s'inspirent du trafic cristallisé à la date de promulgation de ce décret.

Les remarques contenues dans les contre-propositions ci-jointes, se rapportent à chacun des tableaux du Projet qui nous a été présenté par le Réseau P.L.M., et j'ai tenté d'accompagner mes propositions d'un exposé les motivant.

Je crois devoir vous rappeler qu'au cours de nos premières Séances, j'ai crû devoir attirer votre attention sur le fait que notre Département n'a vu se développer son activité écommique que grâce au Tourisme qui a pris, dès les premières années, une ampleur considér able du fait de sa configuration géographique et de l'attrait de son climat.

Si l'on admet que le Tourisme est en fait la seule industrie régionmale, on comprendra que les Entreprises Routières demandent que le Décrèt du It Avril 1934 soit appliqué en tenant compte des besoins de la population du Département qui vit de l'activité même de leur industrie.

C'est en m'inspirant de ces considérations que j'ai demendé de considérer comme Services Touristiques les lignes : AVIGNON-NICE , NICE-MARSEILLE via BRIGNOLES et AIX qui repondent d'ailleurs, en mon sens , aux conditions demandées aux lignes "Touristiques".

J'ai, d'autre part, fait connaître, que le point de vue des ROUTIERS différait, en ce qui concerne les prix , les horaires et la fréquence de celui du représentant de la lère catégorie .

En ce qui concerne les prix, le Réseau ferroviaire créé deguis de longues années ne répond en effet plus d'une façon suffisante aux besoins des populations, par suite du déplacement des agglomérations qui sont, à l'heure actuelle, souvent très éloignées des gares; il vous sera facile de vous en rendre compte en parcourant le Trajet de: MENTON à St RAPHAEL et vous constaterez qu'il n'est aps rare de voir certaines gares à I500 metres ou 2 kilometres de l'agglomération elle-même.

Le développement touristique a, d'autre part, permis à ces agglomérations de s'étendre le long d'une route qui les dessert aujourd'hui et , priver les populations des services auxquels ils sont habitués depuis de longues années , ou les contraindre à payer des prix prohibitifs , me parait aujourd'hui impossible .

J'ai indiqué qu'il ne nous était pas possible d'envisager la suppression des services directs et semi-directs sur les parcours doublant actuellement le rail. Ces services, appelés peut-etre improprenent directs ou semi-rects, ne sont en fait ques services accélérés, destinés à relier plus rapidement le point de départ du point terminus, mais qui, cependant, s'arrètent en cours de route aux principaux points de passage.

Enfin le délègué du Chemin de Fer P.L.M. prévoit dans son projet une réduction du trafic kilometrique telèe, qu'on peut l'évaluer à environ : 60% (soixante pour cent) du trafic effectué par les Entreprises Routières au moment de la promulgation du Décrèt du 19 Avril 1934. Cette réduction, est en elle-mème trop considérable pour etre un seul instant envisagée.

Les Entrepreneurs assurant le trafic étant dans l'impossibilé matérielle, avec un tel kilométrage, meme compte tenu de l'augmentation des tarifs, d'arriver à assurer l'équilibre de leur entreprise et l'amertissement de leur matériel.

Il nous paraitrait, d'autre part, anormal qu'une réduction de terfis quelconque puisse etre envisagée en raison de ce que les réseaux ont, en sens inverse de ce qui a été fait par les Routiers, augmenté dans des proportions importantes depuis le 20 Avril 1934 leur trafic par fer par création notament, d'autorails destinés à relier directement et à des tarifs très bas, les diverses agglemérations traversées à cette date exclusivement par des trains. Vous ne serez pas étonnés que je demande au Comité Technique Départemental, de dire que si le trafic routier a été limité à la date du 19 Avril 1934, il n'a pa été dans l'esprit du législateur de limiter aux seuls entrepreneurs routiers le trafic en laissant toute liberté d'accroissement pour le Réseau.

Je demande donc, en résuns, que le Comité Technique Départemental premne pour base le départ de discussion, le trafic au 19 Avril 1934 aussi bien pour les Chemins de Fer que pour les Entrepreneurs de transports par Routes.

Sous cette réserve essentielle de limitation de trafic , je suis pre en échange d'un contrat de traction , avec les Réseaux , a admettre les observations du Délégué de la Compagnie P.L.M. tant en ce qui concerne les prix que les horaires , mais je demande, cependant, dans le bût de reserver l'avenir des Entreprises Routières , qué si cette solution intervenait après un accord entre le P.L.M. d'une part, et les Entrepreneurs exploitant sur la route Mationale No 7 , d'autre part, les droits au trafic effectivement effectué au 19 Avril 1954 par les Entreprises routières , soient seanmus .

Je crois , par ailleurs, en ce qui concerne les services inter - médiaires , mentionnés dans le tableau E, paragrphe 2 (NICE-GRASSE, NICE-PRAGUIGNAN, NICE-VILLENEUVE etc.....) ainsi qu'en ce qui concerne les services Touristiques à longue distance , avoir donné les éclaicissements nécessaires .

Veuillez agger, Messieurs et Chers Collègues, l'assurande de mes sentiments les meilleurs et les plus distingués. CHEMINS DE FER P.L.M. EXPLOITATION

PARIS, le

SERVICES AUTOMOBILES Nº E-1692

TRANSMIS à M. l'Inspecteur Principal dela 8ème Section à MARSEILLE

à titre de renseignement

ARticle 10, § 3 c) du R.A.P.

TABLEAU D .-

Article 10, 5 3 d) du R.A.P.

Pas d'objection pour les deux tableaux ci-dessus

TABLEAU E .-

Article IO, § 3 c) du R.A.F.

La Compagnie D.L.M. impose aux Services effectuant des parcours limités à tout ou partie des trois sections di-après :

- a) CANNES SAINT-RAPHAEL
- b) CARRES BICE
- e) FICE VINTIMILE

des conditions de prix, d'horsires, et de fréquence, qu'il n'est pas possible au Délégué de la dème catégorie d'accepter.

I") Frix

Sur les divers trajets ci-dessus, le Délégué routier est d'accord, le trafic ne pouvant être réservé exclusivement à la route ou au rail, pour admettre que la clause de sauvegarde prévue à l'art. 19 au règlement d'Administration Publique, intervienne en faveur au réseau P.L.M. Il ne peut par contre, souscrire aux pourcentages réclamés par le Réseau et propose 5, (cinq pour cent) sur le prix des billets délivrés, laissant bénéficier les Usagers des services routiers, des facilités qui leur sont accordées actuellement par les Entreprises savoir : délivrance de billets aller et retour, de cartes d'abonnements, de cartes cuvrières,

2º) Horaires

Le Réseau P.L.M. demande la suppression de tous les services directs ou semi directs, entre les agglomérations-cidessus:

Cette demande ne peut être acceptée par les représentants de la 4ème catégorie. Le P.L.M. ne peut, en effet se prévaloir au bénéfice quiparait lui être accordé par l'alinéa b, article I2 du règlement d'Administration Publique, titre 27 les services directs ou semi-directs n'assurant qu'une relation plus rapide, telle qu'ils sont exploités àl'heure actuells

3°) Fréquence

Le Délégué de la lère catégorie, propose que la fréquence des services assurés par chaque entreprise, soit réduite de telle manière que chaque véhicule affecté à la ligne, ne parcours pas un nombre de kilomètres supérieur à 36.500 annuellement.

Il n'est pas possible de souscrire à cette proposition.

.

A la date du 19 avril 1934, un décret est intervenu qui a oristalisé le trafic routier et le trafic ferroviaire. Depuis cette date, le nombre de véhicules mis en service, d'une part, et les horairesassurés par les diverses entreprises routières, d'autre part, ne se sont pas accrus, bien au contraire Par contre, les chemins de fer P.L.M. ont mis en service, depuis cette date, un nouveau mode de transport par autorail et ont considérablement augmenté le trafic ferrovisire. Si done, une diminution de trafic doit intervenir, il nous parait normal que ce soit sur le rail et non sur la route. Les représentants de la 4ème catégorie, sont, par ailleurs prêts à envisager les propositions P.L.M. en se qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conciliation le plus grand, dans le cas ou le réseau serait, de son côté, prêt à souscrire avec les Entreprises Routières intéressées, un contrat de Traction tel qu'il est envisage par l'art. 17 du Règlement d'Administration Publique. Services intermédiaires Le s délégués des Houtiers sont d'accord pour admettre qu'intervienne en l'aveur du rail, la clause de sauvegarde de tarif que les parties de parcours qui doublent la voie ferrée mais ils ne peuvent souscrire au pourcentage de 25% (vingt cinq pour cent) demandé par le P.L.M. Ils offrent 5% (cinq pour cent) sur ces parcours, étant bien entendu que les; Entreprsies ne pourront délivrer des billets d'aller et retour, d'abonnements et de cartes ouvrières, que pour les parties qui n'intéressent paslle fer. Services partiellement parallèles à la ligne : NICE - BREIL: Memes observations que ci-dessus. Service "Touristique": Le P.L.M. demande que les tarifs minima de : - Offo pour NICE-GRENOBLE, par la Route d'Hiver des Alpes et la route Napoléon, NICE-CAP, NICE-BRIANCON, NICE-SISTERON, NICE-MARSEILLE par le Littoral; - 0140 NICE-PARIS par la Route des Appes. NICE-PARIS par la Vallée du Rhône, MICH-LYON par CANNES et AIX. scient appliqués par les services routiers. Le délégué de la 4ème catégorie propose; I') qu'une situation identique soit faite à toutes les Entreprises assurant ces services, et que certains d'entre eux ne bénéricient plus, exclusivement, des avantages que leur confèrent leurs titres de correspondants P.L.M.

2°) Que les tarifs à appliquer aux services routiers scient étudiés de telle façon qu'ils n'excèdent, en aucun cas, 20% (wingt pour cent) du prix au billet seme classe.

Nice le 19 Juillet 1935. EXECUTION DES DISPOSITIONS DU DECRET PORTANT REGIEDENT D'ADMINISTRATION PUBLICUE, du 25 PRVBIER 1935. SERVICES ROUTIERS LIBRES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS - 4ème CATEGORIE. CONTRE PROPOSITION faisant suite aux propositions acressées par le représentant des Chemins de l'er P.L.M. au Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes. Tableau A .-Article IO, 5 3 a) du R.A.P. Le Délégué de la dame catégorie ne peut souscrire à aucune des suppressions de services envisagees par les Chemins de fer F.L.M. Le service assuré par MM. BARBIER & GIANTI, entre NICE et AVIGNON, n'est effectué qu'une fois par jour dans chaque sens et dans des conditions d'horsire telles qu'il ne peut pêtre considéré comme un service utilitaire, mais qu'il doit bien, au contraire, être rangé dans la catégorie des services dits "Touristiques". Cette entreprise faite à All en PROVENCE un arrêt e près de 2 heures pour assurer le déjeuner des voyageurs, dans le sens : NICE-AVIGNON; sur la navette: AVIGNON-NICE, l'arrêt se fait également à AIX pendant une durée sensiblement égale. L'entreprise PHOCEENS-CARS à NICE, qui englobe à l'heure actuelle les Entreprises précédemment exploitées par M. CHIAPELLO Joseph, d'une part, et Mme ESPARET, d'autre part, assure le service MARSHILLE NICE via BRIGNOLES & AIX et vice versa, avec une navette par jour dans chaque sens. Nous ne pouvons pas souscrire à la suppression de ce service, qui ne double, en effet, le rail que sur la moitié du parvours effec tué. Per contre, le Délégué de la 4ème catégorie, ne voit pas d'objection à la l'ixation d'un tarif tel que la clause de sauvegarde prévue à l'art. 19 du R.A.P. protège le réseau P.L.M. contre une concurrence possible, de la part des services routiers. TABLEAU B .-Article IO, 5 3b) du R.A.P. Aucune objection TABLEAU U .-

A la date du 19 avril 1984, un décret est intervenu qui a cristallisé le trafic routier et le trafic l'erroviaire. Depuis cette date, le nombre de véhicules mis en service, d'une part, et les horairesassurés par les diverses entreprises routières, d'autre part, ne se sont pas accrus, bien au contraire Par contre, les chemins de fer P.L.M. ont mis en service, depuis cette date, un nouveau mode de transport par autorail et ont considérablement augmenté le trafic ferroviaire. Si done, une diminution de trafic doit intervenir, il nous parait normal que ce soit sur le rail et non sur la route Les représentants de la 4ème catégorie, sont, par ailleur prêts à envisager les propositions P.L.M. en se qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conci liation le plus grand, dans le cas ou le réseau serait, de son côté, prêt à souscrire avec les Entreprises Moutières intéressées, un contrat de Traction tel qu'il est envisagé par l'art. I7 su Règlement d'Administration Publique. Services intermédiaires Le s délégués des Routiers sont d'accord pour admettre qu'intervienne en faveur au rail, la clause de sauvegarde de tarif que les parties de parcours qui doublent la voie ferrée mais ils ne peuvent souscrire au pourcentage de 25, (vingt cinq pour cent) demandé par le P.L.M. Ils offrent 5, (cinq pour cent) sur ces parcours, étant bien entendu que les; Entreprsies ne pourront délivrer des billets d'aller et retour, a'abonnements et de cartes ouvrières, que pour les parties qui n'intéressent paslle rer. Services partiellement parallèles à la ligne : BION - BREIL: Mêmes observations que ci-dessus.

Service "Touristique":

Le P.L.M. demande que les tarifs minima de :

- Of TO pour NICE-GRENOBLE, par la Route d'Hiver des Alpes et la route Napoléon, NICE-GAP, NICE-BRIANCON, NICE-SISTERON, BICE-MARSKILLE par le Littorel;
- 0740 MICE-PARIS par la Route des Alpes. MICE-PARIS par la Vallée du Rhône, NICE-LYON par CAMBRS et AIX.

scient appliqués par les services routiers.

Le délégué de la 4ème catégorie propose;

I') qu'une situation identique soit faite à toutes les Entreprises assurant ces services, et que certains d'entre eux ne bénéficient plus, exclusivement, des avantages que leur confèrent leurs titres de correspondants P.L.N.

....

2°) Que les tarifs à appliquer aux services routiers scient étudiés de telle façon qu'ils n'excèdent, en aucun cas, 20% (wingt pour cent) du prix du billet some classe.

Nice le 19 Juillet 1985. EXECUTION DES DISPOSITIONS DU DECRET PORTANT REGLEMENT D'ADMINISTRATION PUBLICUE, du 25 FRVRIER 1925. SERVICES ROUTIERS LIBRES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS - 40me CATEGORIE. CONTRE PROPOSITION faisant suite aux propositions agressées par le représentant des Chemins de fer P.L.M. au Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes. Tableau A .-Article TO, 6 8 a) du R.A.P. Le Délégué de la same catégorie ne peut souscrire à aucune des suppressions de services envisagées par les Chemins de fer P.L.M. Le service assuré par MM. BARBIER & GIANTI, entre NICE et AVIGNON, n'est effectué qu'une fois par jour dans chaque sens et dans des conditions d'horaire telles qu'il ne peut pêtre considéré comme un service utilitaire, mais qu'il doit bien, au contraire, être rangé dans la catégorie des services dits "Youristiques". Cette entreprise faite à AIL en PROVENCE un arrêt œ près de 8 heures pour assurer le déjeuner des voyageurs, dans le sens : NICH-AVIGNON; sur la navette: AVIGNON-NICE, l'arrêt se fait également à AIX pendant une durée sensiblement égale. L'entreprise PHOCHERS-CARS à NICE, qui englobe à l'heure actuelle les Entreprises précédemment exploitées par M. CHIAPELLO Joseph, d'une part, et mme ESPARET, d'autre part, assure le service MARSEILLE NICE via BRIGNOLME & AIR et vice versa, avec une navette par jour dans chaque sens. Nous ne pouvons pas souscrire à la suppression de ce service, qui ne double, en effet, le rail que sur la moitié du parsours effec tué. Per contre, le Délégué de la 4ème catégorie, ne voit pas d'objection à la Tixation d'un tarif tel que la clause de sauvegarde prévue à l'art. 19 du R.A.F. protège le réseau P.L.H. contre une concurrence possible, de la part des services routiers. TABLEAU B .-Article 10, 5 3b) du M.A.P. Aucune objection TABLEAU C .-

ARticle IO, S 2 c) du R.A.P. TABLEAU D .-Article 10, 9 3 d) au R.A.P. Pas d'objection pour les deux tableaux ci-dessus TABLEAU E .-Article IO. 5 3 c) du R.A.P. La Compagnie D.L.M. impose aux Services effectuant des par cours limités à tout ou partie des trois sections ci-après : a) CAMBES - SAINT-RAPHAEL b) CAMBES - NICE o) RICH - VINTINILLE des conditions de prix, d'horsires, et de l'réquence, qu'il n'es pas possible au Délégué de la 46me catégorie d'accepter. I) Frix Sur les divers trajets ci-dessus, le Délégué routier est d'accord, le trafic ne pouvant être réservé exclusivement à la route ou au rail, pour admettre que la clause de sauvegarde prévue à l'art. 19 du règlement d'Administration Publique, intervienne en faveur au réseau P.L.M. Il ne peut par contre, souscrire aux pourcentages réclamés par le Réseau et propose 5 (cinq pour cent) sur le prix des billets délivrés, lais-sant bénéricier les Usagers des services routiers, des facilités qui leur sont accordées actuellement par les Entreprises savoir : délivrance de bille te aller et retour, de cartes d'abonnements, de cartes ouvrières, 2°) Horaires Le Réseau P.L.W. demande la suppression de tous les services directs ou semi directs, entre les asclemérations-cidessus: Cette demande ne peut être acceptée par les représentants de la 4ème catégorie. Le P.L.M. ne peut, en effet se préva-loir au bénéfice quiparait lui être accordé par l'alinéa b, article IS du règlement d'Administration Publique, titre 27 les services directs ou semi-directs n'assurant qu'une relation plus rapide, telle qu'ils sont exploités àl heure actuelle 30) Fréquence Le Délégué de la lère catégorie, propose que la fréquence des services assurés par chaque entreprise, soit réduite de telle manière que chaque véhicule affecté à la ligne, ne parcours pas un nombre de kilomètres supérieur à 36.500 annuellement. Il n'est pas possible de souserire à cette proposition.

A la date du 19 avril 1934, un décret est intervenu qui a cristallisé le trafic routier et le trafic ferroviaire. Depuis cette date, le nombre de véhicules mis en service, d'une part, et les horairesassurés par les diverses entreprises routières, d'autre part, ne se sont pas accrus, bien au contraire Par contre, les chemins de fer P.L.M. ont mis en service, depuis cette date, un nouveau mode de transport par autorail et ont considérablement augmenté le trafic ferroviaire. Si done, une diminution de trefic doit intervenir, il nous parait normal que ce soit sur le rail et non sur la route. Les représentants de la 4ème catégorie, sont, par ailleurs prêts à envisager les propositions P.L.M. en se qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conciliation le plus grand, dans le cas ou le réseau serait, de sop côté, prêt à scuscrire avec les Entreprises Routières intéressées, un contrat de Traction tel qu'il est envisagé par l'art. 17 ou Règlement d'Administration Tublique. Services intermédiaires Le s délégués des Routiers sont d'accord pour admettre qu'intervienne en laveur au rail, la clause de sauvegarde de tarif qur les parties de parcours qui doublent la voie l'errée mais ils ne peuvent souscrire au pourcentage de AS, (vingt cinq pour cent) demande par le F.L.M. Ils offrent 3, (cinq pour cent) sur ces parcours, étant bien entendu que les Entrepraies ne pourront délivrer des billets d'aller et retour, d'abonnements et de cartes ouvrières, que pour les parties qui n'intéressent paslle fer. services partiellement perallèles à la liene : BICE - BREIL: Mêmes observations que ci-dessus.

Service "Touristique":

Le P.L.M. demande que les tarifs minima de :

- Of TO pour NICE-GREEOBLE, par la Route d'Hiver des Alpes et la route Napoléon, NICE-GAP, NICE-BRIANCON, NICE-SISTERON, NICE-MARSEILLE par le Littoral;
- 0740 MICE-PARIS par la Route des Appes. MICE-PARIS par la Vallée du Rhône, MICE-LYON par CANRES et AIX. soient appliqués par les services routiers.

Le délégué de la tême catégorie propose;

I°) qu'une situation identique soit faite à toutes les Entreprises assurant des services, et que certains d'entre eu ne bénéficient plus, exclusivement, des avantages que leur confèrent leurs titres de correspondants P.L.W. - - -

2°) Que les tarifs à appliquer aux services routiers soient étudiés de telle façon qu'ils n'excèdent, en aucun cas, 20% (wingt pour cent) du prix du billet seme classe.

Monsieur le Président au Comité Technique Départemental aes Alpes- Maritimes.

effor jubeliment of the Country of the Country of the State of the Country of the

Monsieur le Président,

Par sa lettre du 19 Juillet, M. AGNELY, délégué titulaire de la 4ème catégorie, a bien voulu présenter au Comité un contre-projet faisant suite aux propositions remises par mon Réseau à propos du plan de répartition des transports.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint les observations qu'il m'a paru nécessaire d'apporter à cette réponse donnée au nom des transporteurs routiers publics de voyageurs.

I°) Cristallisation du trafic à la date du 19/4/34

Il semble quelque peu téméraire de prétendre que le décret du 19/4/34 a eu pour but de cristalliser le trafic à la date de sa promulgation; de l'esprit comme de la lettre de ce texte, il se dégage que le Gouvernement l'a pris pour faire cesser les superpositions de transports qui se développaient de plus en plus et supprimer les doubles emplois qui se révélaient particulièrement onéreux pour les finances publiques.

De l'avis ginéral, la coordination de la route

....

et du rail devait donc tendre à une certaine déflation des transports qui étaient effectivement pléthoxiques.

Le décret me parait avoir voulu prendre an considération le trafic existant à la date du 19 avril 1934 que pour en faire une base à évaluation dans le calcul des compensations. Par trafic, il ne faut pas entendre purement et simplement,-comme certains y sont portés trop facilement - le nombre de navettes effectuées, mais bien plutôt les recettes réalisées, or il est avéré que le montant de celles-ci -surtout à la date du 19 avril 1934- n'était point proportionnel au kilométrage parcouru Je suis donc pleinement d'accord avec M. le délégué de la 4ème catégorie pour prendre comme base des compensations éventuelles le trafic existant à la date du 19 avril 1934, mais s'il est assez facile de déterminer le nombre de navettes effectuées par chaque entrepreneur à cette époque, peut être plus difficile se révelera la tâche d'établir les recettes encaissées à cette date et de trouver les justifications permettant d'an faire reconnaitre le bien fondé.

Chiffe Jaws

2°) Augmentation du trafic ferroviaire depuis le 19 avril 1934.

M. le délégué de la 4ème catégorie fait ensuite remarquer que, depuis le 19 avril 1934, le trafic ferroviaire a augmenté dans des proportions importantes "alors qu'il n'a pas été dans l'esprit du législateur de limiter aux seuls entrepreneurs routiers ce trafic en laissant toute liberté d'accroissement au Réseau".

a) Une telle affirmation ne peut que surprendre car il me semble que jamais les chemins de fer d'in-

.

térêt général ou secondaire et les services contractuels n'ont pu soit augmenter soit àiminuer leur trafic sans qu'auparavant une longue procédure ait été engagée. Tout autre était la situation des entrepreneurs routiers libres qui, a raison ou à tort, modifisent la consistance de leurs services selon leur gré, aucun frein ne limitant leur activité. C'est en face de ce contraste que se trouvait le Gouvernement, à la date du 19 avril 1934 Aussi était-il nécessaire pour remédier à l'anarchie qui régnait alors dans la maison des transporteurs routiers de fixer la consistance de leurs services dans le temps : ce fut l'oeuvre du décret du 19 avril 1934, De telles précisions n'étaient point nécessaires dans le domaine des chemins de fer et des services contractuels puisque leurs horaires et leurs tarifs étaient fixés soit par la procédure de l'homologation, soit par des cahiers des charges. On fera peut être fi des autorisations ministérielles accordées aux chemins de fer d'intérêt général pour leur permettre de prendre une mesure nouvelle, mais il est à remarquer que la base de celle-ci à l'avantage d'être certaine contrairement à certaines autres délivrées aux entrepreneurs routiers sur le vu de renseignements plus ou moins exacts.

b) De plus, à supposer même que le décret du 19 avril 1934 s'applique aux chemins de fer, il ressort du Règlement à Administration Publique du 25 février 1935, que la desserte des agglomérations principales est réservée exclusivement au rail. Or, ce texte ne limite en aucune manière le nombre de navettes à effectuer pour donner à l'usager le plus de facilités

possibles sur ces parcours.

c) Mais il est permis de se demander si, pour se limiter au seul département des Alpes-Maritimes, le trafic ferroviaire a réellement augmenté depuis le 19 avril 1934 sur le parcours St-Raphaël - Menton. La lecture des chiffres suivants semble bien indiquer au contraire que par la substitution d'autorails aux trains, la capacité offerte au public a été assez fortement restrein te. En effet, au 19 avril 1934, le trafic sur les trois tronçons : St-Raphaël - Cannes, Cannes - Nice et Nice - Menton, était le suivant :

St-Raphaël-Cannes Cannes-Nice Nice - Menton

que les autorails effectuant le parcours Nice-Menton circulent depuis le mois de novembre 1935, c'est à dire bien antérieument à la promulgation du décret-loi du 19 avril 1934. Quant à ceux qui desservent la section de ligne Nice - St-Raphaël, ils n'ont été effectivement mis en circulation qu'en octobre 1934, mais l'engagement de dépenses dont parle l'article 21, 2ème alinéa, du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935 était bien antérieur à la date du 19 avril 1934. Aussi ce changement d'exploitation ne paraît-il heurter en rien les règles posées par le décret du 19 avril 1934.

3°) Services touristiques.

a) Services Nice - Avignon et Marseille - Nice par Aix et Brignoles.

Le P.L.M. est pleinement à accord pour tolérer ces services, mais à condition qu'ils méritent effectivement le qualificatif de "touristiques. Il faudra donc qu'ils satisfassent à des conditions d'itinéraire, a'horaire, de tarif plus sévères qu'aujoura'hui. L'itinéraire devra être tel qu'il permette aux touristes devoir les sites intéressants de la région; les horaires seront établis de manière à prévoir des arrêts suffisamment longs pour la visite des monuments historiques, pour les repas à prendre en cours de route, etc ...; la durée du parcours ser supérieure du double environ de celle mise par les trains pour assurer ce parcours. Quant aux taris, ils secont au moins égaux à ceux demandés par les Réseaux ferroviaires aux voyageurs munis de billets de 2ème classe.

b) Services Nice - Paris et Nice - Lyon

Les conditions que le P.L.M. juge indispensable;

pour tolérer leur maintien sont surtout celles se ratta
chant à l'horaire et au tarif. Pour Nice- Paris par

exemple, il semble que le voyage doive être effectué

en trois jours avec I° coucher à Grenoble et 2° œucher

à Dijon, Besançon, Vichy, etc... Quant aux tarifs, le

P.L.M. estime que le prix de Of, 40 par V.K. n'est

pas exagéré.

c) Autres services : La majoration de 20% proposée par M. le délégué de la 4ème catégorie, est insuffisante, le tarif fixé par V.K. doit être voisin de 0f,30, prix d'ailleurs exigé pour tous les serivces touristiques organisés par le P.L.M.

Une situation identique ne peut être faite à tous les entrepreneurs de services touristiques, puisque les prix à fixer sont toujours plus ou moins fonction de la concurrence qu'ils font au che min de fer. Pourtant deux solutions peuvent être envisagées pour l'aménagement de ces services :

- ou bien que les exploitants 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 la réalisation de certaines conditions, comme l'admission du cahier des charges établi par les services automobiles P.L.M., le paiement des redevances, la clause de non concurrence, etc...

demandant des prix légèrement inférieurs à ceux des concessionnaires P.L.M., pour compenser la faveur qu'on ces derniers d'être les seuls à bénéficier de bille ts directs.

4°) Services parallèles en totalité ou en partie à la section de ligne St-Raphaël-Vintimille

Nota: Il est à remarquer que ces conditions ont été posées uniquement pour le cas ou un accord basé sur un contrat de traction ou sur le versement d'une redevance ne pourra intervenir.

A) Prix:

- a) La majoration de 56% parait au Représentant du P.L.M. insuffisante comme clause de sauvegarde. Il serait à la rigueur disposé à accepter :
- ou le relèvement des tarifs routiers de 0^f,50 à I^f,50 sur les prix fixés pour les billets simples de 3ème classe.
- ou, au cas ou l'application de la clause de sauvegarde entrainerait un relèvement des tarifs prohibitif pour les usagers, la fixation des tarifs routiers à un taux supérieur aux prix actuels, mais néanmoins voisins, de ceux du chemin de fer pour le billet simple plein tarif 3ème classe. La condition mise à cette solution serait qu'en dédommagement de la concurrence faite par la route sur les relations réservées au fer par le Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935, les transporteurs routiers versent une redevance de X% (10% en principe) des recettes à la Cie PL.M. ce qui impliquerait du reste le passage de ces services sous pavillon P.L.M. avec contrôle des recettes par le P.L.M.
- b) Aller et retour Cartes d'abonnement Cartes ouvrières.

Tous les prix de la route, sans exception, doivent aux termes du Règlement d'Administration Publique être supérieurs au prix du billet simple - 3ème classe # et non aux prix résultant de certaines réductions consenties en matière d'Aller et Retour, de cartes d'abonnement et cartes ouvrières

B) Horaires.

Le Règlement d'Administration Publique du 25

février 1935 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 P.L.M. demande
que tous les services libres suppriment leurs services
directs et semi directs.

c) Fréquence

- a) sur le tronçon Nice Cannes, 50% des parœurs déclarés paraissent suffisants pour réaliser une desserte normale. Pourquoi nen serait-il pas de même sur les autre parcours. Le P.L.M. d'ailleurs ne s'oppose pas à ce que cette question soit revue compte tenu des besois réels du trafic.
- b) en réalité, comme je l'ai déja indiqué plus haut, il s'agit moins d'une diminution de trafic que d'une diminution de kilométrage.
- 5°) Services parallèles à la ligne Nice-Sospel
 Les observations précédentes s'appliquent aux services

routiers exploitant des tronçons parallèles à cette ligne.

En résumé, il semble se dégager des pourparles engagés
jusqu'à aujourd'hui que la coordination dans les Alpes-Maritimes puisse s'établir sur les bases suivantes : les services
touristiques seont tolérés par le P.L.M. lorsqu'ils auront
satisfait aux différentes conditions d'itinéraire, d'horaire,
et de tarifs précités; Quant aux services utilitaires, la
solution envisagée variera suivant les parcours envisagés;
sur le tronçon Nice-Cannes, un tontrat de traction semble

Cannes - St-Raphaël et Nice-Menton, au contraire, un assainissement préalable est souhaitable, aussi le P.L.M. demandera-t-il tout au moins provisoirement l'application de la
clause de sauvegarde prévue par l'article 19 du Règlement
d'Administration Publique ou le versement d'une redevance, si
le brusque relevement de tarifs paraissait prohibitif aux
usagers. La majoration des prix dans la même proportion sera
aussi exigée des entrepreneurs exploitant des services parallèles èn totalité ou en partie à la ligne Nice - Breil.

ces revendications conformes en tous points aux dispositions du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935 paraitront sans doute justifiées aux yeux du Comité; elles représentent d'ailleurs le minimum de prétentions que le P.L.M. semble fonder à demander.

Je n'ai pas frepari de projet de reparse paen ces trais questions, ne connacesant per reactement votre eentiment a cet injured

COMITE TECHNIQUE DEPARTMENTAL des ALPES - MARITIMES. Q u e s t i o n s posées à la Réunion du 25 Juillet 1935. Monsieur AGNELY -10). Le contrat de traction sur chacun des 3 troncons désignés est-il possible en principe, compte tenu de ce que la Jie P.L.E. se trouverait en présence, sur chacun de ces 3 tronçons, non pas d'une Entreprise unique, mais d'un consorgium composé de quatre Entreprises au maximum (ce maximum ne pouvant s'appliquer en fait que sur le tronçon "Nice-Menton"). 2°)- quels sont les conditions auxquelles devrait répondre de Consortium à tous points de vue, pour que le r.L.M. adestte de traiter avec lui ? monsieur mARIAGE. = Le P.L.M. est-il disposé à passer accord de traction à très bref délai de fadon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation ?

EXECUTION DES DISPOSITIONS du DECRET PORTANT REGLEMENT d'ADMINISTRATION PUBLIQUE, du 25 FEVRIER 1935

> SERVICES ROUTIERS LIBRES DE TRANSPORT de VOYAGEURS - 4ème Catégorie.

CONTRE PROPOSITION faisant suite aux propositions adressées par le représentant des Chemins de Fer P.L.M. au Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes.

TABLEAU A.-

Article IO. Parag. 3 a du R.A.P.

Crire à aucune des suppressions de services envisagées par les Chemins de Fer P.L.M. Le service assuré par MM. BARBIER & GIANTI, entre NICE & AVIGNON, n'est effectué qu'une fois par jour dans chaque sens et dans des conditions d'horaire telles qu'il ne peut "etre considéré comme un service utilitaire, mais qu'il doit bien, au contraîre, être rangé dans la Catégorie des Services dits "Touristiques". Cette enreprise faite à AIX-en PROVENCE un arrêt de près de 2 Heures pour assurer le déjeuner des voyageurs, dans le sens: NICE-AVIGNON; sur la navette: AVIGNON-NICE, l'arrêt se fait également à AIX pendant une durée sensiblement égale.

L'Entreprise PHOCEENS-CARS à NICE, qui englobe à l'heure actuelle les Entreprises précédemment exploitées par M. CHIAPELLO Joseph, d'une part, et Mme ESPANET, d'autre part, assure le service MARSEILLE-NICE Via BRIGNOLES & AIX et vis versa, avec une navette par jour dans chaque sens. Nous ne pouvons pas souscrire à la suppression de ce service, qui ne double, en effet, le rail que sur la moitié du parcours effectué. Par contre, le Délégué de la gème Catégorie, ne voit pas d'objection à la fixation d'un tarif tel que la clause de sauvegarde prévue à l'ART. 19 du R.A.P. protège le réseau P.L.M. contre une concurrence possible, de la part des Services Routiers.

TABLEAU B. --

Article IO, Paragraphe 3 b, du R.A.P.

T. S. V. P

Aucune objection.

horais it

defrantsh et traperents diversity TABLEAU C .-

Article IO. Paragraphe 3 c. du R.A.P.

TABLEAU D.-

Article IO, Paragraphe 3 d. du R.A.P.

Pad d'objections pour les deux Table aux ci-dessus

TABLEAU E.-

Article IO. Paragraphe 3 c. du R.A.P.

La Compagnie P.L.M. impose aux Services effectuant des Parcours limités à tout au partie des trois sections cî-après:

a) CANNES-SAINT-RAPHAEL.

b) CANNES-NICE.

c) NICE-VINTIMILLE.

des conditions de prix, d'horaires, et de fréquence, qu'il n'est pas possible au Délégué de la 4ème Catégorie d'accepter.

IO) Prix: (freta de mette que

Routier est discord, le trafic ne pouvant être réservé exclusivement à la route ou au rail, pour admettre que la clause de
sauvegarde prévue à l'ART. I9 du règlement d'Administration Publique, intervienne en faveur du Réseau P.L.M. Il ne peut, par
contre, souscrire aux pourçentages réclamés par le Réseau et
propose 5% (cinq pour cent) sur le prix des billets délivrés,
laissant bénéficier les Usagers des Services Routiers, des façilités qui leur sont accordées actuellement par les Entreprises,
savoir: délivrance de billets aller-&-retour, de cartes d'Abonnements, de cartes ouvrières,

2º) Horaires:

Le Réseau P.L.M. demande la suppression de tous les Services Directs ou Semi-Directs, entre les agglomérations ci-dessus:

Cette demande ne peut être acceptée par les représentants de la 4ème Catégorie. Le P.L.M. ne peut, en effet, se prévaloir du bénéfice qui paraît lui être accordé par l'alinéa b, Article I2 du Règlement d'Administration Publique, Titre 2, les Services directs ou Semi-Directs n'assurant qu'une ralation plus rapide, telle qu'ils sont exploités à l'heure actuelle.

T.S.V.P......

Contraviore of the state of the

3º) Fréquence:

Le Délégué de la Ière Catégorie, propose que la fréquence des services assurés par chaque entreprise, soit réduite de telle manière que chaque véhicule affecté à la ligne, ne parcours pas un nombre de kilomètres supérieur à 36,500 annuellement.

Il n'est pas possible de souscrire à cette proposition. A la date du 19 Avril 1934, un Décrêt est intervenu qui a crystalisé le trafic routier et le trafic ferroviaire. Depuis cette date, le nombre de véhicules mis en service, d'une part, et les horaires assurés par les diverses entreprises routières, d'autre part, ne se sont pas accrus, bien au contraire. Par contre, les Chemins de Fer P.L.M. ont mis en service, depuis

Les représentants de la 4ème Catégorie sont,
par ailleurs, prêts à envisager les propositions P.L.M. en ce
qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau serait, de son cêté, prêt à souscrire avec les Entreprises Routières intéressées, un Contrat de Traction tel qu'il est envisagé
par l'ART. I7 du Règlement d'Administration Publique.

Services Intermédiaires,
de difficulté de la dème Catégorie sont,
par ailleurs, prêts à envisager les propositions P.L.M. en ce
qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seres intéressées, un Contrat de Traction tel qu'il est envisagé
par l'ART. I7 du Règlement d'Administration Publique.

Services Intermédiaires,
de difficulté de la dème Catégorie sont,
par ailleurs, prêts à envisager les propositions P.L.M. en ce
qui concerne les horaires, les prix et la fréquence, avec l'esprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation le plus grand, dans le cas ou le réseau seprit de conçiliation

Ils offrent 5% (cinq pour cent) sur ces parcours, étant bien entendu que le s Entreprises ne pourront délivrer des billets d'aller-&-retour, d'abonnements et de cartes ouvrières, que pour les parties qui n'intéressent pas le fer.

NICE-BREIL:

Services partiellement paralléles à la Ligne:

Mêmes observations que ci-dessus.

Service "Touristique":

Le P.L.M. demande que les tarifs minima de:

- 0.30 pour NICE-GRENOBLE, par la Route d'Hiver des Alpes et la Route Napoléon, NICE-GAP, NICE-BRIANCON, NICE-CISTERO! NICE-MARSEILLE par le LITTORAL :

T.S. V. P

Cletan notant

frei Pars

Nous formale

avec conche

frei formale

our f

- 0.40, NICE-PARIS par la Route des Alpes. NICE-PARIS par la Vallée du Rhône, NICE-LYON par CANNES & AIX.

soient appliqués par les services routiers.

Le Délégué de la 4ème Catégorie propose:

I°) Qu'une situation identique soit faite à toutes les Entreprises assurant ces services, et que certains d'entre eux ne bénéficient plus, exclusivement, des avantages que leur confèrent leur titres de correspondants P.L.M.

2°) Que les tarifs à appliquer aux Services Routiers soient étudiés de telle façon qu'ils n'excèdent, en aucun cas, 20% (vingt-

pour cent) du prix du billet 3ème Classe.

non la ste alin fait Coule nocente de att ancumen, Junt of 300 step 201.

This a plant of the part of the proper of the property of the property

Monsieur AGNELY. Délégué de la 4ème Catégorie, au COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL,

à.

Messieurs les Nembres du COMITE

TECHNIQUE DEPARTEMENTAL DE COORDINATION

NICE.-

Messieurs,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, le Contre-Projet présenté par la 4ème Catégorie, Transporteurs Routiers libres comme suite aux propositions qui nous ent été transmises au cours de la dernière Séance du Comité, par la Compagnie des Chemins de Fer P.L.M.

Je tiens à attirer votre attention sur le fait qu'à la date du 19 AVRIL 1934, un Décrêt a été promulgué, qui a fixé dans un but de Coordination, l'état des transports tant ferroviaires que routiers, et mes propositions s'inspirent du trafic crystalisé à la date de promulgation de ce décrêt.

Les remarques contenues dans les contre-propositions ci-jointes, se rapportent à chacun des tableaux du Projet qui nous a été présenté par le Réseau; P.L.H., et j'ai tenté d'accompagner mes propositions d'un exposé les motivant.

Je crois devoir vous rappeler, qu'au cours de nos premières Séances, j'ai crû devoir attirer votre attention sur le fait que notre Département n'a vu se développer son activité économique que grâce au Tourisme qui a pris, des les premières années, une ampleur considérable du fait de sa configuration géographique et de l'attrait de son climat.

Si l'on admet que le Tourisme est en fait la seule industrie régionale, on comprendra que les Entreprises Routières demandent que le Décrêt du 19 AVRIL 1934 soit appliqué en tenant compte des besoins de la population du Département qui vit de l'activité même de leur industrie.

J'ai demandé de considérer comme Services Touristiques les

d'accord

T.S. V. P.

of acing up and son

lignes: AVIGNON-NICE, NICE-MARSEILLE via BRIGNOLES & AIX qui répondent d'ailleurs, en mon sens, aux conditions demandées aux lignes dites "Touristiques".

J'ai, d'autre part, fait connaître, que le point de vue des Routiers différait, en ce qui concerne les prix, les horaires et la fréquence, de celui du représentant de la lère Catégorie.

En ce qui concerne les prix, le Réseau Ferroviaire créé depuis de longues années ne répond an effet plus d'une façon suffisante aux besoins des populations, par suite du déplacement des agglomérations qui sont, à l'heure actuelle, touvent très éloignées des Garos; il vous sera façile de vous en rendre compte en parcourant le Trajet de: MENTON à SAINT-RAPHAEL et vous constaterez qu'il n'est pas rare de voir certaines Gares à ISOC Mètres ou 2 Kilomètres de l'agglomération elle-même.

Le développement touristiques a, d'autre part, permis à ces agglomération de s'étendre le long d'une route qui les dessert aujourd'hui et, priver les populations des services auxquels ils sont habitués depuis de longues années, ou les contraîndre à payer des prix prohibitifs, me parait aujourd'hui impossible.

J'ai indiqué qu'il ne nous était pas possible d'envisager la suppression des services directs et semi-directs sur les parcours doublant actuellement le rail. Ces services, appelés peut-être improprement directs ou semi-directs, ne sont en fait que des services accélérés, destinés à relier plus rapidement le point de départ du point terminus, mais qui, cependant, s'arrêtent en cours de route aux principaux points de passage.

roit dans son projet une réduction du trafic kilomètrique telle, qu'on peut l'évaluer à environ: 60% (soixante pour cent) du trafic effectué par les Entreprises Routières au moment de la promulgation du Décrêt du 19 AVRIL 1934. Cette réduction, est en elle-même trop considérable pour être un seul instant envisagée. Les entrepreneurs assurant le trafic étant dans l'impossibilité matérièle, avec un tel kilomètrage, même compte tenu de l'augmentation des tarifs, d'arriver à assurer l'équilibre de leur entreprise et l'amortissement de leur matériel.

réduction de trafic quelconque puisse être envisagée en raison de ce que les réseaux ont, en sens inverse de ce qui a été fait par les Routiers, augmenté dans des proportions importantes depuis le 20 AVRIL 1934 leur trafic par fer par la création, notamment, d'autorails destinés à relier directement et à des tarifs très bas, les diverses agglomérations traversées à cette date exclusivement par des trains. Vous ne serez donc pas étonnés que je demande au Comité Technique Départemental, de dire que

Maccond marin

but 800 old and fully to the forms

T.S.V. P

-

si le trafic routier a été limité à la date du IS AVRIL ISSÉ, il n'a pas été dans l'esprit du législateur de limiter aux seuls entrepreneurs routiers se trafic en laissant toute liberté d'accroissement pour le Réseau.

Je demande donc, on résumé, que le Comité Technique Départemental prenne pour base le départ de discussion, le trafic au 19 AVRIL 1934 aussi bien pour les Chemins de Fer que pour les Entrepreneurs de Transports par Routes.

Sous cette réserve essentielle de limitation de trafic, je suis prêt, en échange d'un contrat de traction, avec les Réseaux, à admettre les observations du Délégué de la Compagnie P.L.M. tant en ce qui concerne les prix que les horaires, mais je demande, cependant, dans le but de réserver l'avenir des Entreprises Routières, que si cette solution intervenait après un accord entre le P.L.M. d'une part, et les Entrepreneurs exploitant sur la Route Nationale N°.7., d'autre part, les Arafis droits au trafic effectivement effectué au 19 AVRIL 1934 par les Entreprises Routières, soient reconnus.

Je crois, par ailleurs, en ce qui concerne les services intermédiaires, mentionnés dans le Tableau E, Paragraphe 2, (NICE-GRASSE, NICE-DRAGUIGNAN, NICE-VILLEMEUVE, etc....), aveir ainsi qu'en ce qui concerne les Services Touristiques à longue distance, avoir denné les éclaircissements nécessaires.

Veuillez agréer, Messieurs et Chers Collègues, l'assurance de mes sentiments les meilleurs et les plus distin-

Sur frate (walls) ?

du habit white all ?

de runks all ?

COMITE TECHNIQUE DEPARTEMENTAL

DES ALPES-MARITIMES.

Réunion du 25 Juillet.

- A) Réfutation des critiques de Principe.
- I°) Cristallisation du trafic à la date du 19/4/34. Le décret du 19 avril 1934 en effectivement pour but

de cristalliser/le "trafic" existant à cette date, mais par trafic, il faut entenure non pas nécessairement le nombre de navettes effectuées - celles-ci étaient alos plethoriques mais les recettes vraiment réalisées; 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 février

pour assurer cette desserte. defixer

b) il est à remerquer que, sur la section de ligne "Stun aut al d' Raphael - Menton", des autorails ont été substitués aux · fa capacite totale de to aespul offecto na pas eté acue trains. Or il est évident que la capacité de ceux là est bien inférieure à celle de ceux-ci. On ne peut donc parler d'aug-

mentation de trafic.

X are huples ils havis des loude, à l'approbation

fue juil purout an contrarie in complet de l'ajans du des transfers par for el far route en me de hefferner ly double emplos onereup for Is finances fulliques et que l'accordinates formal, la coordin par un deflation de tract fut aum ber puor ais If frend kinflement comme box devolusti for be calcul de confessations

existent a cate

det ; mais

it fait when her

B) Examen du plan de répartition.

I°) Services "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 données (conditions d'itinéraire, d'horaire (supérieures de moitié environ au temps mis par le chemin de fer)-de tarifs).

(a pres d'abble conf au Memente)

2°) Services parallèles en totalité ou en partie aux

lignes ferroviaires :

a) PRIX:

1°) la majoration de 5% aboutit en fait à un reparaît au Reput du Prop
lèvement des tarifs routiers négligeable et non suscepchapter four lui serve la rafi

tible de faire bénéficier le P.L.M. de la clause de saulaux de fourponte,
vegarde prévue par l'art. 19 du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935 Deux solutions d'acple paraissent possibles four comme de de la complex
cord paraissent possibles four comme de de la complex
accupier

If 50 sur les prix fer 3ème classe suivant la distance

à défaut, maintien de la parité, mais avec

versement d'une redevance de X % (10% en principe) des

recettes à la Cie P.L.M. (acqui aim plique at la sute
le persent de sonnement, cartes ouvrières : Ma

lues la lup dela reute le scapta, doient aux leure

majoration doit porter sur la base du billet simple et
du RAL The hefeure aux purp

non sur les prix tels que les réductions consenties en

matière de AR, de C.A. et CGO. les ont fait établir.

b) HORAIRES :

Le Règlement d'administration Publique du 25/février
1935, réserve au rail le trafic direct entre agglomérations
principales, ne laisse à la route que la desserte des lo-

Brein warder and Cary

Thicks Cary

Out are of ade rand

diaccon rede rand

de 2 70

Complete Complete Condition of condition of condition of down and the condition of the conditions of the conditions

calités intermédiaires. Pour taunfaider le trafic qui les

c) FREQUENCE:

I°) Sur Nice-Cannes, 50% des parcours déclarés sant suffi sants au gré des entreprises S.T.A.R - INL pour réaliser une desserte normale de ce service. Pourquoi n'en serait-il pas de même sur les autres parcours? Le Plan ne d'office les autres au que cette justan post sense compte terme des persons neels du trape 2°) en réalité il s'agit mains à une diminution de kilomé

en refine coordoni.

In the

trage que d'une diminution de trafic. Le nombre de navettes assuré sur Nice - Menton par exemple étant encore pléthorique.

3°) Services touristiques :

- I°) Services Nice Paris et Nice Lyon : horaire lent permettant d'effectuer par exemple parcours Nice Paris en trois jours avec I° 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 services 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% parait insuffisante : le tarif fixé par V.K. Coit être, voisin de 0f30, prix d'ailleurs exigé pour tous les semites touristiques organisés par le P.L.M.
- 4°) Deux solutions peuvent être envisagées pour l'aménagement des services touristiques :
 - s'entendent avec les concessionnaires de la Cie P.L.M.

 et soient disposés à passer sous pavillon P.L.M. moyennant

 Le gennels de fants prom

 certaines conditions (cahier des charges, paiement de re
 devances, clause de non-concurrence, etc ...)
 - b) ou fixation d'un prix légèrement inférieur à celui des entrepreneurs P.L.M. qui bénéficient de la clientèle munie de billets directs.

2°) Section "Nice - Menton"

- I°) L'accord de genre "Flèches-Cars" ne peut être passé que si le P.L.M. se trouve en face d'une ou deux entreprises au maximum satisfaisant aux conditions données par M. DARGEOU dans sa déclaration du 2 juille t 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 souhaitable sur ce parcours et pour éviter l'application de clauses de sauvegarde trop dures, le P.L.M. serait disposé à assurer le contrôle pendant lou 2 ans des différents services circulant su ce parcours moyennant un versement de X % (en principe 10%)

 des recettes. trôle pendant 1 ou 2 ans des différents services circulant sur

Monsieur MAURIS,

Comme je le craignais, je n'ai pas eu le temps matériel de préparer des réponses écrites :

1º - au contre-projet de M. AGNELLI,

2° - aux questions posées, lors du dernier Comité de Nice, par M. AGNELLI, d'une part, M. MARIAGE, d'autre part.

Voudriez-vous avoir l'amabilité de m'en excuser auprès du Comité et, dans la mesure du possible, essayer de lui faire comprendre que cette procédure d'échange de lettres ou de notes écrites me paraît indésirable parce qu'incompatible avec la rapidité nécessaire des négociations.

Voulez-vous dire que je ferai l'impossible, soit pour répendre par écrit à la contre-proposition de M. AGNELLI avant la prochaine réunion, soit pour me rendre moi-même à NICE afin d'y répondre verbalement.

En ce qui concerne la passation d'un accord de traction avec les Comme a praphil Services routiers, entre CANNES et NICE, d'une part, NICE et MENTON, d'autre part, il me paraît nécessaire de poser le problème avec netteté, car j'ai l'impression d'un malentendu, qui pourrait devenir sérieux s'il se prolongeait.

Voudriez-vous rappeler au Comité Technique que, avant de passer à la discussion des conditions dans lesquelles un traité de traction pourrait du compagnie P.L.M. sur ces deux sections de la route nationale 7, et notamment avant d'examiner la possibilité de traiter ou non avec un consortium composé de X entreprises satisfaisant à telles ou telles conditions, il faut :

le - que la nécessité d'une solution de cet ordre soit bien démontrée dans le cadre du Règlement d'Administration publique du 25 février, de manière que ce régime, qui doit rester tout à fait exceptionnel, puisse êtr admis par le Comité Central de Coordination;

2° - que cette solution paraisse effectivement viable et avantageuse pour le P.L.M., c'est-à-dire pour le fonds commun des Chemins de fer, et qu'elle lui laisse un bénéfice final certain, sans risque de lui faire payer aux entre-prises routières des rémunérations supérieures aux recettes à attendre des Services routiers.

Or, sur le 1°), un examen attentif des situations respectives du rail et de la route conduit le délégué du P.L.M. à penser que, sur les deux Sections Cannes - St-Raphaël et Nice - Menton, un accord de traction n'est nullement nécessaire, tandis qu'en revanche, entre Nice et Cannes, cette solution lui paraît la plus convenable.

Sur le 2°), le délégué du P.L.M. ne peut conclure, tant qu'il n'a pas la possibilité de contrôler de très près la comptabilité des différentes entre-prises assurant des services sur les relations en cause, en confrontant éventuellement cette comptabilité avec les déclarations sur le chiffre d'affaires. Les chiffres qui lui ont été remis à ce sujet par M. AGNELLI comportent, à ses yeux des risques d'inexactitude beaucoup trop considérables. A ce point de vue, toutefois, le délégué du P.L.M. estime avoir, d'ores et déjà, des garanties suffisantes pour ce qui concerne la section Cannes-Nice, où les deux grandes Entreprises intéressées se sont prêtées à toutes les vérifications utiles, ce qui, du reste, a conduit à ramener à 13.800.000 le chiffre de 18.700.000 indiqué par M. AGNELLI et fait redouter au délégué du P.L.M. des divergences encore bien plus graves sur la section Nice-Menton.

La nécessité d'un examen approfondi de la question ne peut donc échapper aux autres délégués, s'ils veulent bien considérer l'importance des sommes en jeu (plus de 30 millions) et, par conséquent, les risques considérables qui incomberaient au P.L.M. sur la route, alors que l'esprit du Règlement d'Administration publique paraît être de réserver la route aux routiers et le rail au Chemin de fer, sauf dans des cas exceptionnels où le double emploi entre le rail et la route ne peut être évité que par un accord de traction.

C'est seulement après éclaircissement des points l°) et 2°) ci-dessus que le délégué du P.L.M. pourra être en mesure de soumettre la question de princip de l'opportunité de passer un accordéde traction, sur la section de Nice à

Monton, à son Administration Supérieure, (à l'accord de laquelle il a déjà expressément subordonné la passation d'un accord de cette nature.)

En définitive, il n'est pas possible de répondre dès maintenant de manière ferme aux questions posées par MM. AGNELLI et MARIAGE et, notamment, de leur dire si "le P.L.M. est disposé à passer un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation".

Cependant, le délégué du P.L.M. destime déjà suffisamment informé de la question de Nice-Camnes pour dire qu'il va soumettre incessamment à l'approbation de son Administration un projet d'Entente avec le consortium S.T.A.R. - T.N.L. sur des bases qui lui paraissent acceptables par sa Compagnie.

Quant à la question Nice-Menton, il réserve expressément son opinion, à la fois sur l'opportunité même d'un accord de traction et sur les conditions qu'y mettrait éventuellement le P.L.M. Pour le moment, il n'entrevoit donc pas la possibilité de passer, sur cette section, un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation."

31 juillet 1935

riqui Dargeon

Monsieur MAURIS,

Comme je le craignais, je n'ai pas eu le temps matériel de préparer des réponses écrites :

1° - au contre-projet de M. AGNELLI,

2° - aux questions posées, lors du dernier Comité de Nice, par M. AGNELLI, d'une part, M. MARIAGE, d'autre part.

Voudriez-vous avoir l'amabilité de m'en excuser auprès du Comité et, dans la mesure du possible, essayer de lui faire comprendre que cette procédure d'échange de lettres ou de notes écrites me paraît indésirable parce qu'incompatible avec la rapidité nécessaire des négociations.

Voulez-vous dire que je ferai l'impossible, soit pour répendre par écrit à la contre-proposition de M. AGNELLI avant la prochaine réunion, soit pour me rendre moi-même à NICE afin d'y répondre verbalement.

En ce qui concerne la passation d'un accord de traction avec les course et relation. Services routiers, entre CANNES et NICE, d'une part, NICE et MENTON, d'autre part, il me paraît nécessaire de poser le problème avec netteté, car j'ai l'impression d'un malentendu, qui pourrait devenir sérieux s'il se prolongeait.

Voudriez-vous rappeler au Comité Technique que, avant de passer à la discussion des conditions dans lesquelles un traité de traction pourrait être passé par la Compagnie P.L.M. sur ces deux sections de la route nationale 7, et notamment avant d'examiner la possibilité de traiter ou non avec un consortium composé de X entreprises satisfaisant à telles ou telles conditions, il faut :

le que la nécessité d'une solution de cet ordre soit bien démontrée dans le cadre du Règlement d'Administration publique du 25 février, de manière que ce régime, qui doit rester tout à fait exceptionnel, puisse être admis par le Comité Central de Coordination;

2° - que cette solution paraisse effectivement viable et avantageuse pour le P.L.M., c'est-à-dire pour le fonds commun des Chemins de fer, et qu'elle lui laisse un bénéfice final certain, sans risque de lui faire payer aux entre-prises routières des rémunérations supérieures aux recettes à attendre des Services routiers.

Or, sur le l°), un axamen attentif des situations respectives du rail et de la route conduit le délégué du P.L.M. à penser que, sur les deux Sections Cannes - St-Raphaël et Nice - Menton, un accord de traction n'est nullement nécessaire, tandis qu'en revanche, entre Nice et Cannes, cette solution lui paraît la plus convenable.

Sur le 2°), le délégué du P.L.M. ne peut conclure, tent qu'il n'a pas la possibilité de contrôler de très près la comptabilité des différentes entre-prises assurant des services sur les relations en cause, en confrontant éven-tuellement cette comptabilité avec les déclarations sur le chiffre d'affaires. Les chiffres qui lui ont été remis à ce sujet par M. AGNELLI comportent à ses yeux des risques d'inexactitude beaucoup trop considérables. A ce point de vue toutefois, le délégué du P.L.M. estime avoir d'ores et déjà des garanties suffisantes pour ce qui concerne la section Cannes-Nice, où les deux grandes Entreprises intéressées se sont prêtées à toutes les vérifications utiles, ce qui, du reste, a conduit à ramener à 13.800.000 le chiffre de 18.700.000 indiqué par M. AGNELLI et fait redouter au délégué du P.L.M. des divergences encore bien plus graves sur la section Nice-Menton.

La nécessité d'un examen approfondi de la question ne peut donc échapper aux autres délégués, s'ils veulent bien considérer l'importance des sommes en jeu (plus de 30 millions) et, par conséquent, les risques considérables qui incomberaient au P.L.M. sur la route, alors que l'esprit du Règlement d'Admini tration publique paraît être de réserver la route aux routiers et le raîl au Chemin de fer, sauf dans des cas exceptionnels où le double emploi entre le raîl et la route ne peut être évité que par un accord de traction.

C'est seulement après éclaircissement des points 1°) et 2°) ci-dessus que le délégué du P.L.M. pourra être en mesure de soumettre la question de princi de l'opportunité de passer un accordide traction, sur la section de Nice à

Menten, à son Administration Supérieure, à l'accord de laquelle il a déjà expressément subordonné la passation d'am accord de cette nature.)

En définitive, il n'est pas possible de répondre dès maintenant de manière ferme aux questions posées par MM. AGNELLI et MARIAGE et, notamment, de leur dire si "le P.L.M. est disposé à passer un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation".

[Cependant, le délégué du P.L.M. d'estime déjà suffisamment informé de la question de Nice-Cannes pour dire qu'il va soumettre incessamment à l'approbation de son Administration un projet d'Entente avec le consortium S.T.A.R. - T.N.L. sur des bases qui lui paraissent acceptables par sa Compagnie.

Quant à la question Nice-Menton, il réserve expressément son opinion, à la fois sur l'opportunité même d'un accord de traction et sur les conditions qu'y mettrait éventuellement le P.L.M. Pour le moment, il n'entrevoit donc pas la possibilité de passer, sur cette section, un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation."

31 juillet 1935

signi Darigion

Monsieur MAURIS,

Comme je le craignais, je n'ai pas eu le temps matériel de préparer des réponses écrites :

1° - au contre-projet de M. AGNELLI,

2° - aux questions posées, lors du dernier Comité de Nice, par M. AGNELLI, d'une part, M. MARIAGE, d'autre part.

Voudriez-vous avoir l'amabilité de m'en excuser auprès du Comité et, dans la mesure du possible, essayer de lui faire comprendre que cette procédure d'échange de lettres ou de notes écrites me paraît indésirable parce qu'incompatible avec la rapidité mécessaire des négociations.

Voulez-vous dire que je ferai l'impossible, soit pour répendre par écrit à la contre-proposition de M. AGNELLI avant la prochaine réunion, soit pour me rendre moi-même à NICE afin d'y répondre verbalement.

En ce qui concerne la passation d'un accord de traction avec les course et relation. Services routiers, entre CANNES et NICE, d'une part, NICE et MENTON, d'autre part, il me paraît nécessaire de poser le problème avec netteté, car j'ai l'impression d'un malentendu, qui pourrait devenir sérieux s'il se prolongeait.

Voudriez-vous rappeler au Comité Technique que, avant de passer à la discussion des conditions dans lesquelles un traité de traction pourrait être passé par la Compagnie P.L.M. sur ces deux sections de la route nationale 7, et notamment avant d'examiner la possibilité de traiter ou non avec un consortium composé de X entreprises satisfaisant à telles ou telles conditions, il faut :

le que la nécessité d'une solution de cet ordre soit bien démontrée dans le cadre du Règlement d'Administration publique du 25 février, de manière que ce régime, qui doit rester tout à fait exceptionnel, puisse être admis par le Comité Central de Coordination;

Monsieur MAURIS,

Comme je le craignais, je n'ai pas eu le temps matériel de préparer des réponses écrites :

1° - au contre-projet de M. AGNELLI,

2° - aux questions posées, lors du dernier Comité de Nice, par M. AGNELLI, d'une part, M. MARIAGE, d'autre part.

Voudriez-vous avoir l'amabilité de m'en excuser auprès du Comité et, dans la mesure du possible, essayer de lui faire comprendre que cette procédure d'échange de lettres ou de notes écrites me paraît indésirable parce qu'incompatible avec la rapidité mécossire des négociations.

Voulez-vous dire que je ferai l'impossible, soit pour répendre par écrit à la contre-proposition de M. AGNELLI avant la prochaine réunion, soit pour me rendre moi-même à NICE afin d'y répondre verbalement.

En ce qui concerne la passation d'un accord de traction avec les Caume et l'Replied Services routiers, entre CANNES et NICE, d'une part, NICE et MENTON, d'autre part, il me paraît nécessaire de poser le problème avec netteté, car j'ai l'impression d'un malentendu, qui pourrait devenir sérieux s'il se prolongeait.

Voudriez-vous rappeler au Comité Technique que, avant de passer à la discussion des conditions dans lesquelles un traité de traction pourrait être passé par la Compagnie P.L.M. sur ces deux sections de la route nationale 7, et notamment avant d'examiner la possibilité de traiter ou non avec un consortium composé de X entreprises satisfaisant à telles ou telles conditions, il faut :

1° - que la nécessité d'une solution de cet ordre soit bien démontrée dans le cadre du Règlement d'Administration publique du 25 février, de manière que ce régime, qui doit rester tout à fait exceptionnel, puisse être admis par le Comité Central de Coordination;

2° - que cette solution paraisse effectivement viable et avantageuse pour le P.L.M., c'est-à-dire pour le fonds commun des Chemins de fer, et qu'elle lui laisse un bénéfice final certain, sans risque de lui faire payer aux entre-prises routières des rémunérations supérieures aux recettes à attendre des Services routiers.

Or, sur le 1°), un axamen attentif des situations respectives du rail et de la route conduit le délégué du P.L.M. à penser que, sur les deux Sections Cannes - St-Raphaël et Nice - Menton, un accord de traction n'est nullement nécessaire, tandis qu'en revanche, entre Nice et Cannes, cette solution lui paraît la plus convenable.

Sur le 2°), le délégué du P.L.M. ne peut conclure tent qu'est n'a pas la possibilité de contrôler de très près la comptabilité des différentes entre-prises assurant des services sur les relations en cause, en confrontant éventuellement cette comptabilité avec les déclarations sur le chiffre d'affaires. Les chiffres qui lui ont été remis à ce sujet par M. AGNELLI comportent, à ses yeux, des risques d'inexactitude beaucoup trop considérables. A ce point de vue, toutefois, le délégué du P.L.M. estime avoir, d'ores et déjà, des garanties suffisantes pour ce qui concerne la section Cannes-Mice, où les deux grandes Entreprises intéressées se sont prêtées à toutes les vérifications utiles, ce qui, du reste, a conduit à ramener à 13.800.000 le chiffre de 18.700.000 indiqué par M. AGNELLI et fait redouter au délégué du P.L.M. des divergences encore bien plus graves sur la section Nice-Menton.

La nécessité d'un examen approfondi de la question ne peut donc échapper aux autres délégués, s'ils veulent bien considérer l'importance des sommes en jeu (plus de 30 millions) et, par conséquent, les risques considérables qui incomberaient au P.L.M. sur la route, alors que l'esprit du Règlement d'Administration publique paraît être de réserver la route aux routiers et le rail au Chemin de fer, sauf dans des cas exceptionnels où le double emploi entre le rail et la route ne peut être évité que par un accord de traction.

C'est seulement après éclaircissement des points le) et 2°) ci-dessus que le délégué du P.L.M. pourra être en mesure de soumettre la question de principe de l'opportunité de passer un accordide traction, eur la section de Nice à

Menton, à son Administration Supérieure, (à l'accord de laquelle il a déjà expressément subordonné la passation d'un accord, de cette nature.)

En définitive, il n'est pas possible de répondre dès maintenant de manière ferme aux questions posées par MM. AGNELLI et MARIAGE et, notamment, de leur dire si "le P.L.M. est disposé à passer un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation".

(Cependant, le délégué du P.L.M. destime déjà suffisamment informé de la question de Nice-Cannes pour dire qu'il va soumettre incessamment à l'approbation de son Administration un projet d'Entente avec le consortium S.T.A.R. - T.N.L. sur des bases qui lui paraissent acceptables par sa Compagnie.

Quant du a question Nice-Menton, il réserve expressément son opinion, à la fois sur l'opportunité même d'un accord de traction et sur les conditions qu'y mettrait éventuellement le P.L.M. Pour le moment, il n'entrevoit donc pas la possibilité de passer, sur cette section, un accord de traction à très bref délai, de façon à présenter cette solution dans l'Entente en préparation.

31 juillet 1935

n'apri Darigion.

P.L.M.
EXPLOITATION
8° Section

Monsieur DARGEOU
Chef Adjoint de l'EXPLOITATION

PARIS.

dans

Ainsi que vous le verrez par le compte rendu de la réunion du 25/7 du C.T.D. des Alpes-Maritimes à NICE, que j'adresse ce jour à vos Services Automobiles, la question de l'augmentation du trafic ferroviaire depuis le 19 Avril 1934 a été posée à nouveau par une voie détournée.

M^T. AGNELY a, en effet, demandé que le plan de répartition comporte un Tableau indiquant "les services de chemin de fer créés postérieurement au Décret du 19/4.1934"dont les Entreprises routières demandent la suppression.

Mr. MARIAGE a appuyé Mr. AGNELY .

Accepter cette proposition, c'était reconnaître implicitement:

- que nous avions créé des Services après la publication du Décret-Lei;

- que cette création n'est pas régulière.

Nous avons protesté énergiquement et présenté les arguments contenus dans votre Note apportée par M^T. BAUDIER . En présence du désaccord , nous avons proposé de poser la question au Comité de Coordination qui la trancherait . M.M. MARIAGE et AGNELY s'y sont refusés .

La question sera certainement agitée à nouveau dans de prochaines réunions.

Il semble qu'aux deux arguments exposés dans votre note précitée sous le titre

"2° - Augmentation du trafic ferroviaire depuis le 19/4-1934" en a) et b), nous pourrions ajouter les suivants :

- 1'Art. 6 du Décret du 19/4-1934 n'a pas prévu le recensement des véhicules des services contractuels, laissant à ces services toute liberté dans la limite de leurs contrats.

A fortiori, les Chemins de fer d'intérêt général, comme les Chemins de fer secondaires ont gardé leur liberté entière dans le cadre de leurs obligations légales. - imposer aux Chemins de fer d'intérêt Général , une "cristallisation" , suivant le mot de Mr. AGNELY , à partir du décret du 19 /4-1934 , conduirait à opérer de même vis à vis des entrepreneurs de transports publics ayant des contrats avec l'Etat , les Départements ou les Communes , ce qui les mettrait sur le même pied que les transporteurs libres , ce qui est contraire à l'esprit du Décret .

Mr. MARIAGE doit être particulièrement sensible à ce dernier point.

- en aucun des articles, le R.A.P. du 25 Février 1935 ne vise la consistance du service des voies ferrées à partir d'une date quelconque.

Si ce n'était reconnaître indirectement que nous ne devions ou créer de services ou modifier nos services après le 19 Avril 1934, on pourrait faire remarquer :

- que nos services d'autorails entre NICE et MENTON circulent depuis Novembre 1933.
- que sur St-RAPHAEL-NICE, ils circulent depuis Octobre 1934, les dépenses étaient donc engagées avant le décret.

Au surplus, il résulte d'un examen rapide, auquel j'ai fait procéder ce matin par mon Inspecteur des Trains, que la capacité de transport sur chacune des sections de ligne a été la suivante:

St-RAPHAEL - CANNES

15	Janvier Mai Octobre	1934	-	6	11	1,520	"	offertes	+ 4 TA.220 places offertes = 1.284 pl.offertes
7 GI	Janvier	1035	_	11	11	11	11	11	11
	Mai	1935	-	11	" "	11	11	11	"

CANNES - NICE

15 7	Mai Octobre	1934 1934 1935	- 6	11 11 11 11	2.306	†† ††	offertes	++	11	638	p.o. =	2.234	pl.of. pl.of. pl.of.
---------	----------------	----------------------	-----	-------------------	-------	----------	----------	----	----	-----	--------	-------	----------------------------

NICE - MENTON

15	Janvier Mai	1934	-	9	97	2.174	77	***	+	10	TA. 440	=	2.698 2.614 2.722	Dr. or
12	Octobre Janvier Mai		-	9	11	2.238	11		+	11	TA. 484 TA. 583 TA. 528	***	2.821	pl.of.

Ces tableaux montrent que, sauf r NICE - MENTON, où il y a une différence de 4 places assises, nous ajons réduit nos capacités de transport. Ils font ressortir une réduction progressive de la composition des trains rails.

Je me suis permis de vous soumettre ces reflexions en raison de l'insistance particulière mise par M.M. MARIAGE et AGNEY a poser cette



CHEMINS DI FER P.L.M.
EXPLOITATION

SERVICES AUTOMOBILES

Nº E-1693

NOTE adressée à Monsieur le Directeur Général de la Compagnie.

OBJET :

Plan de coordination des transports de voyageurs dans les Alpes-Meritimes. Au cours de sa dernière réunion, temme le 28 courant, le Comité
Technique Départemental des Alpes-Maritimes a strêté un plan de coordination des transports de voyageurs, en ce qui concerne les services
réguliers utilitaires, se réservant d'établir ultérieurement, en deuxième étape, un plan relatif aux services touristiques et en particulier aux services touristiques à grande distance "Nice-Granoble",
"Nice-Marseille", "Nice-Avignon", "Nice-Lyon", etc...

M. MARIAGE, Président du Comité a l'intention, pour gagner du temps, de remettre directement, dès Jeudi après-midi 31 courant, le plan établi au Ministère des Travaux Pub ics et au Comité Central de Coordination, pour être transmis aussitôt au Préfet des Alpes-Maritimes. Le Conseil Général des Alpes-Maritimes aurait ainsi le possibilité de l'examiner au cours de sa session ordinaire de Novembre.

Avent que notre Représentant donne son accord définitif avec ou sans réserves - ce qu'il a promis de faire pour Jeudi matin - je tiens à vous soumettre les grandes lignes du plan arrêté par le Comité Technique Départemental.

Dans l'ensemble notre Représentant est parvenu à faire admettre des dispositions envisagées par ma note du l'er août 1935, que vous avez bien voulu approuver.

Ces dispositions peuvent se résumer comme suit :

I - Fermeture eu service des voyageurs de la ligne "Cannes-Grasse" déjà exploitée en quasi totalité par route (service T.P.L.M. exécuté sous garantie par M. TRAFFORT).

Notre Représentant a pu faire accorder à M. TRAFFORT, comme compensation de la suppression de notre garantie, 3 navettes supplémentaires, dont l'itinéraire devra suivre au plus près le tracé de la voie ferrée et qui remplaceront les 3 navettes de trains subsistant actuellement. Le Comité Technique Départemental a admis, en outre, que le service Traffort bénéficierait d'un traité de correspondance permettant la délivrance de billets directs et l'enregistrement direct des bagages en provenance ou à destination du Réseau.

M. TRAFFORT convoqué par le Comité a donné son accord.

II - Maintien, sans fermeture de gares ou suppression de trains, du service ferroviaire sur nos autres lignes (St-Raphael-Vintimille et Nice-Breil).

Application aux services routiers des clauses de sauvegarde sur les sections de lignes "St-Raphaèl-Cannes" et "Nice-Menton", les prix des billets simples routiers étant supériours de 20 à 30 % à nos propres prix et ceux des billets aller et retour étant au moins égaux au double des prix de nos propres billets simples.

Déflation simultanée de 33 % de la fréquence des services routiers libres sur la relation "Nice-Menton".

Fixation des prix routiers à parité avec les prix fer sur les services desservant les localités entre Nice et l'Escarène, l'application des clauses de sauvegarde ne pouvant être exigée pour ces services à petite distance entre agalomérations d'importance secondaire.

Application de l'accord particulier P.L.M., T.N.L., T.C., S.T.A.R., entre Cannes - Antibes et Nice, les prix des services routiers libres sur la relation Nice - Cagnes étant fixés à parité avec ceux des services P.L.M., T.N.L., T.O. et S.T.A.R.

Désaccord intervenu entre notre Représentant et la majorité du C.T.D. au sujet de l'intensification éventuelle des services ferroviaires Nice - Menton. Toutes les dispositions qui précèdent ont été adoptées à l'unanimité par le Comité Technique Départemental.

Un point toutefois a donné lieu à de vives discussions entre notre Représentant et les Délégués des 30, 40 et 50 catégories.

Ceux-ci ont, en effet, protesté contre le développement des services P.L.M. de trains ou d'autorails entre Cannes - St-Raphael et Nice Menton et demandé qu'en contre-partie de l'application des clauses de
sauvegarde sur Cannes - Saint-Raphael et Nice - Menton, le P.L.M. s'engage
à ne pas modifier ses services actuels.

Notre Représentant s'est refusé à donner son accord sur l'ensemble du plan, si la majorité du Comité Technique Départemental maintenait cettecondition.

Les trois Délégués routiers ont elors abandonné leur prétention sur Cannes - Saint-Raphael, meis non sur Nice - Menton.

Notre Représentant a maintenu sa position et refusé d'accepter un plan qui limiterait notre liberté d'action sur la relation Nice - Menton.

De concession en concession les Délégués routiers ont fini, à la dernière heure, par proposer le texte c1-après :

"Le nombre de navettes routières (sur les relations Nice-Monte-Carlo-Wenton) a été fixé en tenant compte des services effectués sur la voie fer "rée à la date du 19 avril 1934. Toute augmentation des services assurés "par la Compagnie P.L.M., sur la relation considérée, susceptible de com-"promettre l'équilibre de répartition du trafic entre le rail et la route "résultant de la présente entente, entraînerait la revision de l'entente "de coordination entre Nice - Monaco et Menton".

Bien que notre Représentant n'ait pas cru pouvoir accepter ce texte, il me paraît difficile, après examen, de conserver cette position et d'aller devant le Comité Central de Coordination avec un déseccord, même limité à une réserve sur ce point.

En effet :

- D'une part, ce texte ne nous conteste pas le droit, revendiqué par notre Représentant, de modifier nos services à notre gré et même d'augmenter éventuellement leur consistance entre Nice et Menton. Il vise uniquement à donner des apaisements aux transporteurs routiers, dont les Délégués des 3e, 4e et 5e catégories sont les mandateires et qui craignent que le P.L.M., en intensifiant ses services de trains ou d'autorails, ne cherche à provoquer leur disparition. Tout bien considéré, du reste, cette demande des Délégués routiers me semble, en équité, justifiée, étant donné que l'accord de coordination intervenu sur cette relation, consiste en réalité en une répartition du trafic entre le fer et la route basée sur la situation de fait actuelle mais avec une déflation des services routiers libres. Aussi ne fait-il pas de doute que, même en l'absence de la cleuse considérée, les Délégués routiers pourraient toujours demander la revision de l'entente si nous venions à détruire l'équilibre obtenu et seraient, selon toute vraisemblance, suivis par le Comité Central de Coordination.
- D'autre part, la fréquence de nos services Nice Monte-Carlo Menton est sensiblement la même actuellement qu'au 19 avril 1934 et nous n'envisageons pas actuellement de l'augmenter, de nouvelles circulations paraissant au surplus difficiles à ajouter au graphique déjà chargé.
- Par silleurs, aller avec un désaccord formel sur ce point devent le Comité Central de Coordination, risquerait de provoquer une décision de principe dangereuse, qui pourreit être évoquée par les autres Comités Techniques Départementaux dans de nombreux cas analogues de coexistence du rail et de la route. Ce risque est d'autant plus grand que d'après une conversation entre M. GIRETTE et M. DARGECU, le Comité Central de Coordination se rallierait très vraisemblablement au point de vue des délégués routiers des Alpes-Maritimes, cans le cas particulier de Nice Menton où pour les raisons indiquées ci-dessus notre position ne paraît pas très forte.
- Enfin, cette clause de revision, visant exclusivement la relation Nice - Menton, est susceptible de nous permettre, lorsque nous estimerons le moment venu, de provoquer nous-mêmes la revision de l'accord en vue de se transformation en un nouvel accord type "Flèches-Cars", qui vous a paru, comme à moi, devoir constituer la meilleure solution de coordination entre Nice et Menton.

W. 5

De concession su concession les Délégués routiers ont fini, à la der-

nière houre, par proposer le texte ol-après :

"Le nombre de navettes noutières (sur les relations Nice-Conte-Cerlocenton) a fut fixé en tenent compte des services effectués sur le vois fer "rée à la este du le sur il 1954. Toute augmen » fem des services assurés "par le Conpagnie F.L.E., sur la relation considérée, esseeptible de com-"premettre l'équilibre de répartition du trafic autre le rail et le route "résultant de la présente entente, entreinersit le revision de l'entente de coordination antre Nice - sonece et senten".

Blen que notre Représentant n'ait pas eru pouvoir secepter ce texte,

il me parait cirrictle, après excren, de conserver cette position et d'aller

devent la Comité Central de Joordination avec un déspecord, même limit.

une reserve aur oe point.

un effet ::

notes Représentant, de modifier nos services à notes gré et sens iqué par notes Représentant, de modifier nos services à notes gré et sens d'augmenter éve atuellement leur consistence entre glos et senton. Il vise uniquement à donner des applicaments aux transporteurs routiers, cont les Délégués sent à donner des applicaments aux transporteurs routiers, cont les Délégués des de de la catégories sont les mendateires et qui creignent que le l'inverse, en intonaffient nes services de traise ou c'autoralle, ne charche provoquer leur dispertition, lout des conticiré, du reste, cette desand des bélégués routiers me semble, an éculté, justifiés, étent donné que l'accord de condination intervenu sur cette relation, consiste en résisté en une répertition du trefie entre le rer et la route basée sur la mituation de répertition du trefie entre le rer et la route basée sur la mituation de fait setuelle meis avec une défiction des services routiers libres, sucsi ne felt-il pas de coute que, même en l'absence de la cleuse considérie, los Délégués routiers pourraiens noujours demander la revision de l'accide, los Délégués routiers pourraiens noujours demander la revision de l'accide si sous venions à détroire l'équilibre obtany et seraient, selon toute tents est sous venions à détroire l'équilibre obtany et seraient.

- D'autre part, la frécuence de nos services Mice - Monte-Carlo - conton est se alblement la même actuellement qu'au 18 avril 1524 et nous d'anvissance pes actuellement de l'augmenter, de nouvelle circulatione per lasent su surplum difficiles à ajouter su graphique déjà chargé.

- Far at sure, citer ovec un désaccord format aux de point devant le comité Central de Cordination, riequerait de provoquer une décision de principe danvercuss, qui po rreit être évoquée par les autres Comités recomiques Départementaux cans de nombreux can analogues de coexistance de reil et de la route. Ce riaque san d'autant plus grand que l'après une conversation entre s. Gharffs et s. paschou, le Coeité Central de Coordins clon ne raliterait très vraisemblablement au point es vue des éélégués routiers des alres-saritimes, ans le ces perticulier de sies - Benton où pour les releans indiquées ci-doseus notre posttion ne persit pas très forts.

- Infin, matte change de revision, Visant exclusivement la relation bice - lentos, est succeptible de nous parmettre, lorsque nous estimatous la moment venu, de provoquer nous-bémes la revision de l'apporté su vue de se transformation en un nouvel eccord type "Vièches-bars", oui voue a paru compe à moi, devoir cometimer la mai leure solution de conscination estre mice et lenton. En définitive, je serais fermement d'avis que M. DARGEOU donnât son accord sur l'ensemble du plan établi par le Comité Technique Départemental de manière à éviter de soulever une question de principe dangereuse pour nous.

Tout au plus pourrait-on envisager de préciser qu'à notre sens, la clause résolutive ne vise que l'augmentation de fréquence et non l'augmentation de capacité de nos services et n'a pas trait au service des trains ou d'autorails à grande distance, par exemple de Menton ou Nice à Toulon et au delà (projet ci-joint).

Mais à la réflexion, je me demende s'il est bien opportun de chercher à faire préciser la chose, ce qui risquerait d'entraîner une décision contraîre à mos intérêts, alors que nous pourrons toujours défendre ce point de vue, s'il y a lieu, avec les plus grandes chances de succès.

Si vous partagez ce point de vue, M. DARGEOU donnersit son accord pur et simple sur le plan établi par le Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes.

L'Ingénieur en Chef de l'Exploitation,

P.S. - Pour être complet, je dois signaler qu'une difficulté a surgi au sein du Comité Technique Départemental à propos de l'application des cleuses de seuvegarde tarifaires aux services routiers "Nice-Menton" et "Cannes - St-Raphaël".

Ces services pratiquent, en effet, actuellement, des tarifs d'abonnement assez faibles, dont notre Représentant à demandé la suppression pure et simple, par application de l'article 19 du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935.

Les quatre autres Délégués ont refusé d'accepter cette suppression qui, il faut bien le reconnaître, se serait heurtée aux protestations de l'opinion publique et n'aurait pas manqué de nous être imputée.

Dans ces conditions, tout en meintenent sa position de principe, no tre Représentant ne s'est pas opposé à ce que la majorité du Comité attirât l'attention du Ministre sur les conséquences graves qu'aurait, dans le cas particulier, l'application stricte des clauses de sauvegarde et lui demandât d'envisager une dérogation exceptionnelle à l'article 19, permettant au Comité Technique Départemental des alpes-Maritimesde fixer des taux réduits de tarifs d'abonnement, pour les services considérés, étant entendu toutefois que le teux de réduction correspondant ne serait pas supérieur à 25 % par rapport aux billets aller et retour des routiers.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous confirmer mon accord, au titre de Délégué de la lêre Catégorie, sur l'ensemble du Plan de transport élaboré par le Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes pour les services réguliers utilitaires (la coordination des services touristiques, et notemment des services à grande distance tels que Nice - Marseille, Nice - Avignon, Nice - Lyon, Nice - Grenoble, etc...., devant faire l'objet d'une deuxième étape des travaux de notre Comité).

Je crois, cependant, devoir vous rappeler qu'il ne m'a pas été possible d'accepter les tarifs d'abonnement prévus par le Plan de transport précité pour ce qui concerne les services routiers libres exécutés sur les relations Cannes - St-Raphaël et Nice - Monte-Carlo - Menton : les tarifs envisagés correspondraient en effet, par voyage, à des prix inférieurs à ceux des billets simples du Chemin de fer sur les mêmes relations, ce qui constitue une dérogation à l'art. 19 a) du Règlement d'Administration Publique du 25 février 1935.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Monsieur MARIAGE, Président du Comité Technique Départemental des Alpes-Maritimes.

	Nombre de Voitures reconnues
MAZZINI II Av.St-Michel- MONACO	1
QUAGLIA Caroline - 16 rue des Roses-MONTE-CARLO	1
PISTONATO Galeries Charles III, MONTE-CARLO	1
TIRABOSCHI, 3 rue des Violettes -MONTE-CARLO	9
BAILET Frères - TOURETTES-LEVENS	1
TIEZZI - Garage TIRABOSCHI -3, rue des Violettes-MO	NTE-CARLO 1

20 .- Parcours NICE-MENTON .

MELCHIORRE Louis, Galeries Charles III, MONTE-CARLO	31
Sté NOUV.AUTOB.LITTORAL ,29 rue Trachel. NICE	26
BAZARD, Rue Spitalieri -NICE	. 1
MAGAUD, 5 rue Honoré Sauvan- NICE	1
NOVELLI Pierre- rue Cyrille Besset-NICE	1

a)- Fréquence,-

Chaque entreprise pourra effectuer un nombre maximum de départs dans chaque sens et par jour ouvrable fixé à;

Parcours NICE- MENTON 2 2 départs par véhicule reconnu. Parcours NICE- MONACO 2 5 départs par véhicule reconnu.

Les dimanches et jours fériés, les entreprises auront la faculté d'effectuer des départs supplémentaires jusqu'à concurrence de 25% du nombre de départs fixés pour les jours ouvrables.

Les entreprises ayant un petit nombre de véhicules ou un seul véhicule s'entendront pour assurer par roulement un horaire régulier correspondant au nombre de départs auxquels elles ont droit.

Le nombre maximum de départs résultant de la limitation indiquée correspond à une moyenne annuelle. Il pourra, par entente entre l'ensemble des entrepreneurs contractuels et libres d'une même relation , être réduit en morte saison et augmenté en pleine saison.

En cas d'augmentation du trafic, le nombre maximum de départs (moyenne annuelle) des entreprises contractuelles et libres pourra être augmenté sous réserver de l'approbation du Comité Technique Départemental).



Le nombre de navettes a été fixé en tenant compte des services effectués sur la voie ferrée à la date du 19 Avril 1934. Toute augmentation des services assurés par la Cie P.L.M. sur la relation considérée, susceptible de compromettre l'équilibre de répartition du trafic entre le rail et la route résultant de la présente entente, entrainerait ipse facte la révision de l'entente de coordination entre Nice Monaco- Menton.

Enfin, lors de circonstances exceptionnelles (fêtes, concours etc..) que le Comité Technique Départemental saisi aura à préciser, les entreprises auront toute liberté sur le nombre de départs à effectuer.

b) 4 Horaires .-

Les horaires seront combinés avec ceux des entreprises contractuelles, de façon à éviter de leur faire concurrence; à cet effet, les départs seront régulièrement espacés de façon à assurer, compte tenu des besoins du trafic, une fréquence régulière au cours de la journée. Il sera fait une répartition équitable des départs creux et des départs productifs.

La SOCIETE NOUVELLE DES AUTOBUS DU LITTORAL, effectuant des services allant au-delà de la frontière, aura la faculté de faire partir simultanèment deux voitures dont l'une devra obligatoirement, au départ de NICE, et en cours de route, ne charger que des voyageurs allant au-delà de MENTON-GARAVAN.

Au retour, cette voiture s'interdira de charger des voyageurs antre MENTON et NICE.

Cette tolérance est accordée pour le doublage de cinq des navettes attribuées à cette Société par le Comité Technique Départemental des transports,

Ees entreprises libres ne pourront effectuer aucun service direct sans arrêts intermédiaires. Elles pourront assurer des services semi-directs qui devront séarrêter au moins une fois dans chacune des localités suivantes: VILLEFRANCHE - BEAULIEU - EZE - CAP d'AIL - MONACO - MONTE-CARLO-MENTON.

c) - Tarifs. -

Les entreprises contractuelles et les entreprises libres se sont mises d'accord pour appliquer les mêmes tarifs fixés ainsi qu'il suit- (Tableaux annexes n° 1 et 2).

Ces tarifs ont été fixés en tenant compte de ceux pratiqués actuellement par la Cie P.L.M. En cas de modification à la tarification P.L.M les entreprises contractuelles et libres pourront , d'un commun accord, modifier leurs tarifs dans les mêmes proportions.

Les billets et cartes d'abonnement devront être vendus aux prix fixés sans aucune remise ou réduction, sous peine des sanctions pré vues à l'Art.38 du Règlement d'Administration Publique.

d) - Trafics réservés .-

Conformément aux prescriptions du Décret du 25 Février 1935, les entreprises libres reconnaissent définitivement à la Cie T.N.L. l'exclusivité du trafic local dans les agglomérations de NICE - MONACO et de MENTON. Elles s'engagent également à ne pas faire de trafic

local sur le tronçon NICE-VIGLEFRANCHE (Place d'Armes) desservi par une ligne suburbaine de la Cie T.N.L. - Dans ce but, et par application des clauses de sauvegarde de l'Art. I9 du R.A.P., elles n'auront pour tout parcours comprenant tout ou partie de ce tronçon, aucune tarification permettant de payer moins de I Fr. 75.

Ce chiffre est basé sur la tarification actuelle de la Cie T.N.L.

e) - La Cie T.N.L. renonce à l'exploitation de sa ligne suburbaine MONACO-CAP D'AIL.

NOTA -

Brange

Les entreprises routières, contractuelles et libres acceptent la limitation de leurs services indiqués dans la présente entente sous la réserve que les services de transports de voyageurs par trains et par automotrices assurés par la Cie P.L.M. seront ceux existant à la date du I9 Avril I934, sans augmentation de fréquence.

TARIFS ROUTIERS NICE_MONTE CARLO_MENTON.

(C'e T.N.L et Entreprises libres)

Annexe 1

			Bi	LLET	5 S	IMPL	ES				
Nice	1.75	3.00	3.00	4:00	4.00	4.00	4.50	5.00	5.00	6.00	6.00
и.	M. d'Armg VILLEFRAN Av. Leopol d	1.50	2.50	4.00	4.00	4.00	4.50	5.00	5.00	6.00	6.00
5.00	44	Ar. Leopold BEAULIEU Cap Rous	1.50	2.50	3.00	3.00	4.00	4.50	4.50	5.00	5.00
5.00	4.00	и	EZE Volmer	1.50	2.50	2.50	3.50	4.00	4.00	4.50	5.00
7.00	7.00	4.00	u	Valmer CAP. D'AIL Fr. ouest	1.50	2.00	2.50	3.00	3.00	3.50	4.00
7.00	7.00	5.00	4.00	u	F. Ouest M. CARLO Fr. Est	1.50	1.50	1.50	2.00	2.50	3.00
7.00	7.00	5.00	4.00	44	44	F.EST S! ROMAN Visie	1.00	1.50	1.50	2.00	2.50
8.00	8.00	7.00	7.00	5.00	и	44	4 CHEM.	1.00	1.50	1.50	2.00
8.00	8.00	8.00	7.00	5.00	"	ш	44	H Chem. ROQUEBR. Emb. C.M.	1.00	1.50	1.50
8.00	8.00	8.00	7.00	5.00	4.00	44	44	((EMU. C.M. HAMEAU Casernes	1.00	1.50
10.00	10.00	8.00	8.00	7.00	4.00	le	4	44	24	CARNOLES	1.50
10.00	10.00	8.00	8.00	7.00	5.00	4.00	44	44	ш	44	MENTON

BILLETS ALLER-RETOUR (délivrés de 8 h. à la fin du service)

TARIFS SPECIAUX: a) - billets d'aller-retour: - Tiest délivré avant 8 h. des billets A.R. comportant une réduction de 11 au dessous de 6t, et de 2 fau dessous de 6t, - Il est également délivré des billets A.R selon le barême fixé cidessus de 8h. à la fin du service.

Tous les billets A.R. ci-dessus sont délivres tous les jours . Délai d'utilisation : 4 jours.

- 6) Cartes d'Abonnement: 25% de réduction sur le prix du billet A.R. ordinaire en supposant 1 A.R. parjour. Cartes non valables les dimanches et jours fériés.
- -Valeur minimum dune carte mensuelle pour un parcours parlant ou about issant à Nice: 95 francs.

 " Annaco: 65 menton: 65 menton:
- C) Enfants: Audessous de sans sont transportés gratuitement. Au dessus de sans les enfants paient plaintarif étont droit à une place distincte.
- d) Chiens: Les chiens de petite taille, convenablement musclés sont transportés au tarif de 1 fr. pour n'importe quel parcours.
- e) bagages: Les colis à main sont transportés gratuitement Jusqu'à 10 kgs. Les bagages de 10 à so kgs. seront acceptés suivant le tarif kilométrique fixé par le Comité Technique Départemental de coordination.. Au dessus de 50 kgs. ilsne sont pas acceptés.

TARIFS ROUTIERS NICE EZE BEAUSOLEIL (Société S.A.N.T.A)

Annexe Nº 2

		AL	LER. S	IMPLE		
Nice	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	3.50
44	La cornedor	1.00	2.00	2.50	3.50	3.50
44	14	Col de Caire	1.00	2.00	2.50	3.00
4.00	44	«	St Michel	1.00	2.00	3.00
5.00	4	44		EZE - (village)	1.50	3.00
6.00	6.00	44	и		Stlaurent d'Eze	2.00
6.00	6.00	5.00	500	44	"	BEAUSOLEI

TARIFS SPECIAUX:

- a) billets d'Aller retour : Les billets A.R. sont délivrés tous les jours et ils sont valables pour la journée.
- b) carnets d'abonnement: carnets de lo tickets donnant droit chacun à un voyage simple. Ces tickets comportent une réduction de 30% environ sur le prix du Gillet simple. Valables tous les jours.
- c) cartes d'alonnement: 40% de réduction environ sur le prix du billet simple non valobles les dimanches et les jours feries.
- d) Enfants: Audessous de sans sont transportes gratuitement. Audessus de sans les enfants paient plein tarif et ont droit à une place distincte.
- e) Chiens: Les chiens de toute petite taille, tenus sur les genoux, sont transportés gratuitement. Ceux de taille moyenne, convenablement museles, sont transportés au tarif de 2 fres. tout parcours.
- f) bagages les calis à main sont transportés gratuitement jusqu'a 8 kgs. Les bagages de 8 kgs à 50 kgs. Sont acceptés au tarif kilométrique de 0,10 Au dessus de 50 kgs. ils ne sont pas acceptés.