

Plans de transports approuvés par

Arrêté ministériel du 27/05/1942

S.N.C.F.
Région SUD-EST
EXPLOITATION

Marseille, le 23 Mars 1943

Pièce N° 33
Dossier N° 791/80 ✓

8^e Arrondissement

Division Commerciale
5^e Section A
à PARIS

N° 2802 SA

Coordination
voyageurs

Desserte de
Ste-Marthe

J'ai l'honneur de rappeler à votre bon souvenir ma lettre N° 2748 SA du 19 février dernier, par laquelle je vous transmettais copie de l'extrait d'une lettre en date du 24 janvier 1943, de M. le Docteur ALBRAND de Ste-Marthe, adressée à M. le Président du Conseil Municipal de Marseille, qui demandait de la réouverture, au service des voyageurs, de la gare de Ste-Marthe.

Par lettre N° 2052, en date du 19 courant, dont ci-joint copie, ~~de~~ M. le Directeur des Services Techniques de la Ville de Marseille, me demande de lui faire connaître mon avis sur la suggestion présentée par M. le Docteur ALBRAND.

Je vous serais obligé de vouloir bien me donner vos instructions sur la réponse à faire.

L'Ingénieur Principal
Chef du 8^e Arrondissement de l'Exploitation

05919 24

C 5 A
N° 676
du 15-1-43

Marseille le 19 Mars 1943

COPIE

N° 2052

Monsieur l'Ingénieur Principal
de la S.N.C.F.

Exploitation - 8° Arrondissement
Marseille -St.Charles

Desserte de
Ste Marthe

NR. 1021 du 13/2/43
P.J. Extrait de
lettre

Monsieur l'Ingénieur Principal,

Par lettre citée en référence, j'ai au l'honneur de vous faire parvenir un extrait d'une lettre en date du 24 Janvier 1943 adressée à Monsieur le Président du Conseil Municipal par le Docteur Henri ALBRAND.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître votre avis sur la suggestion présentée au sujet de l'arrêt à Ste-Marthe des trains circulant entre Aix- et Marseille.

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur Principal, l'assurance de ma considération distinguée.

P. Le Directeur des Services
Techniques

Signé: BELLOT

Paris, le 25 mars 1943.

Division Commerciale
5ème Section A
Coordination
Voyageurs

N° 1791 C
27

V.R.
n° 2.748 SA

1/10
MINUTE
S S Ry

8ème Arrondissement - Ex.

à MARSEILLE.

C 5 A
N°
du
ye

Le 19 février 1943, vous m'avez transmis copie d'une lettre adressée récemment par M. le Docteur ALBRAND, à M. le Président du Conseil Municipal de Marseille et tendant à obtenir la réouverture au service des voyageurs de la gare de Ste-Marthe.

Le Docteur ALBRAND fait état de la réouverture des gares de Simiane, Luynes et Septèmes. Mais une telle mesure, décidée pour compléter la desserte peu satisfaisante des localités en cause, ne saurait être considérée comme un précédent applicable au cas de Ste-Marthe et ceci pour divers motifs :

1°) - Le nombre de navettes routières passant par Simiane, Luynes et Septèmes est très réduit, et les 2 dernières seules sont traversées par les tramways Aix-Marseille (en moyenne une circulation par heure seulement), alors que Ste-Marthe bénéficie d'un important service de tramways (un passage toutes les 20 minutes).

2°) - Si, à certaines heures, les tramways sont complets au passage à Ste-Marthe, les habitants de cette localité ont le ressourcé de se rendre à pied à St-Joseph, point terminus de la ligne, qui n'est éloigné que de 1.200 mètres environ (il n'est pas indispensable d'emprunter le tramway pour effectuer ce faible parcours).

3°) - Il paraît possible de remédier à la situation signalée, en modifiant les conditions de desserte de la ligne n° 31, soit en accélérant la cadence des passages aux heures d'affluence, quitte à supprimer, en contrepartie, quelques départs aux heures creuses, soit en limitant à Ste-Marthe certaines navettes de tramways aux moments de pointe, afin que les usagers partant de cette localité puissent profiter des avantages du terminus.

4°) - Enfin, la multiplication des réouvertures de gares entre Aix-en-Provence et Marseille finirait par réduire exagérément la vitesse commerciale de nos trains, au préjudice des voyageurs circulant entre ces deux grands centres.

Vous voudrez bien utiliser ces arguments pour répondre au Président du Conseil Municipal de Marseille que nous ne sommes pas d'avis de donner satisfaction à la demande du Docteur ALBRAND. Vous pourrez suggérer que ce dernier ~~doit~~ s'adresse directement à la Compagnie des Tramways, pour lui demander une amélioration de la desserte de Ste-Marthe, dans le sens indiqué plus haut.

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,

(L'Ingénieur Principal)
HUTIER

S.B.

S.N.C.F.
Région du Sud-Est
EXPLOITATION
Division Commerciale
5ème Section A
Coordination Voyageurs

Paris, le 19 mars 1943

Pièce N°.....
Dossier N°.....

Demande de réouverture ~~du~~ service de voyageurs
de la gare de Ste-Marthe

D. 1791 C
27

Bouches-du-Rhône

S'appuyant sur le fait que les gares de Simiane, Luynes et Septèmes ont été réouvertes au service des voyageurs, le Docteur ALBRAND, demeurant à Ste-Marthe, demande que la même mesure soit appliquée à la gare desservant cette dernière localité.

Il fait ressortir que les tramways sont complets au passage à Ste-Marthe et que, par suite, les voyageurs doivent aller prendre les voitures à St-Joseph, tête de ligne du tramway, ce qui leur occasionne des frais supplémentaires et les oblige à quitter leur domicile plus tôt.

Je ne suis pas d'avis, pour les raisons suivantes, de donner satisfaction à la demande du Docteur ALBRAND:

1°) La situation des localités de Simiane, Luynes et Septèmes n'est pas comparable à celle de Ste-Marthe.

Les premières, en effet, n'étaient plus desservies que par un nombre très réduit de navettes routières, alors que Ste-Marthe bénéficie d'un important service de tramways (1 passage toutes les 20 minutes environ).

2°) La distance de Ste-Marthe à St-Joseph étant d'environ 1.200 mètres, peut facilement être parcourue à pied et sans qu'il soit nécessaire de partir beaucoup plus tôt de chez soi ^{que} pour prendre le tramway à Ste-Marthe même.

3°) Un remède simple à la situation exposée par le Dr ALBRAND consisterait à doubler les tramways très chargés ou à créer quelques départs supplémentaires, quitte à supprimer, en contrepartie, des départs aux heures creuses. Si cela n'est pas possible, pour des raisons techniques ou autres, on pourrait limiter à Ste-Marthe certaines navettes de tramways, aux heures d'affluence. Les habitants de cette localité disposeraient ainsi des avantages du terminus sans être obligés de se rendre à St-Joseph.

4°) La réouverture progressive au service des voyageurs de toutes les gares entre Aix et Marseille finirait par retarder exagérément la marche de nos trains, au préjudice des relations entre les 2 grands centres d'Aix et de Marseille.

En conclusion, je vous propose de repousser la demande du Dr ALBRAND et de suggérer aux intéressés de s'adresser à la Cie des Tramways de Marseille pour l'examen d'une solution dans le genre de celles indiquées au 3° ci-dessus.

Navette de la gare de Ste-Marthe

15/3

J'ai vu

Vu 3 RM

Marseille, le 19 Février 1943

S.N.C.F.
Région SUD-EST
EXPLOITATION

Pièce N°... 306
Dossier N°... 1111

8° Arrondissement

Division Commerciale
5° Section A
à PARIS

N° 448 SA

Coordination
voyageurs

03718
GEME D...
22 FÉVRIER 1943

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli, copie de l'extrait d'une lettre en date du 24 Janvier 1943 de M. le Docteur ALBRAND de Ste-Marthe, adressée à M. le Président du Conseil Municipal de Marseille, qui demande la réouverture, au service des voyageurs, de la gare de Ste-Marthe.

La gare de Ste-Marthe a été fermée à ce Service le 18 Avril 1939, conformément aux dispositions du plan de coordination des Bouches du Rhône.

Il est exact que cette agglomération de la banlieue Marseillaise n'est desservie que par une seule ligne du réseau des tramways de Marseille (Ligne N° 31-Marseille-St Joseph).

D'autre part, aucun service routier ne dessert Ste Marthe et la structure en étoile du réseau des tramways, de même que l'absence de billets de correspondance, rendent les relations de Ste Marthe avec les autres agglomérations de la banlieue Marseillaise et les localités desservies par notre ligne des Alpes, longues et onéreuses.

Cette situation, toutefois, n'est pas spéciale à cette localité, elle est celle de toutes les agglomérations de la banlieue marseillaise.

De plus, la desserte assurée par les tramways est suffisante, eu égard à l'importance de cette localité (1 train toutes les 20 minutes environ).

Cette demande étant motivée par un précédent déjà créé (réouverture des gares de LUYNES et de SEPTEMES) je vous serais obligé de vouloir bien me donner vos instructions.

L'ingénieur Principal
Chef du 3° Arrondissement de l'Exploitation

5 A
C 544
N° du 19-1-43

Copie

Monsieur l'Inspecteur Principal
de la S.N.C.F.
Exploitation - 8ème Arrondissement
MARSEILLE-St-Charles

P.J. : extrait de lettre

Monsieur l'Inspecteur principal ,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir
ci-joint extrait d'une lettre en date du 24
Janvier 1943 adressée à Monsieur le Président du
Conseil Municipal par le docteur HENRI ALBRAND.

Je vous serais reconnaissant de bien
vouloir me faire connaître votre avis sur la sugges-
tion de Monsieur le docteur ALBRAND.

Veuillez agréer, Monsieur l'Inspecteur
Principal, l'assurance de ma considération distin-
guée.

Le Directeur des Services Techniques

Signé : CHARANNES

Monsieur le Président,

Je me permets d'attier votre bienveillante attention sur une situation qui est en train de rendre la vie très difficile pour les habitants de Saint-Marthe.

1°.- Les tramways qui quittent St-Joseph le matin à 7 h.04 - 7 h.22 - 7 h.40 et 7 h.58 arrivent à Sainte-Marthe littéralement bondés.

Aussi, les écoliers particulièrement nombreux à ces heures là, et les habitants qui vont travailler en ville doivent-ils, pour trouver une place debout sur une plateforme découverte (je ne sais pourquoi, en cette saison) se porter à la rencontre du tramway vers St-Joseph ou se rendre dans cette localité en tramway ~~vers St-Joseph~~, ce qui double les frais de transport et les oblige, avec le changement de l'heure, à quitter leur domicile en pleine nuit sans aucun éclairage.

2°.- J'attire également votre attention sur le fait, aisément contrôlable que St-Marthe a une population de 6.000 habitants environ (bien entendu, je n'englobe pas dans ce chiffre les nombreux militaires qui stationnent au camp de Ste-Marthe) alors que St-Joseph, cependant point terminus de la seule possibilité de transport qui nous relie à la ville, ne compte que 1000 ou 1500 habitants tout au plus (sauf erreur de ma part).

Je me permets donc de vous proposer les solutions suivantes à cet état de chose très pénible :

1°)-.....

2°)-.....

3°)- Obtenir de la S.N.C.F. l'arrêt en gare de Ste-Marthe des trains revenant d'Aix ou s'y rendant. Je vous signale, à ce sujet, que depuis déjà assez longtemps ces arrêts ont été rétablis à SIMIANE et, depuis peu de temps, à LUYNES et à SEPTEMES, localités déjà reliées à Marseille par les tramways et les cars d'Aix, chose inconnue à Ste-Marthe.

Je crois que ces arrêts de la S.N.C.F. faciliteraient le travail de la Compagnie des Tramways, car la situation que je vous expose pour le matin se renouvelle, aussi critique, à midi et le soir.

.....

Signé : ALBRAND

Copie certifiée conforme
P. le Directeur des Services Techniques et P.O.
Le Chef de Bureau
Signature.....

1110
MINUTE

Paris, le 6 Janvier 1943

Pièce N°.....

Dossier N°.....

Division Commerciale
2ème Section
VOYAGEURS

Division Commerciale
5ème Section A

Coordination-Voyageurs

1791
v.c.

Comme suite à ma transmission, même référence, du 14 Décembre 1942, je vous informe que les gares de Luynes et de Septèmes sont ouvertes à nouveau au service des voyageurs depuis le 4 Janvier 1943.

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,

l'Inspecteur Principal Adjoint

L'Inspecteur,

Pijet

Le représentant des voies ferrées d'intérêt local.

Les trois représentants du personnel des entreprises de transports.

Le représentant de l'industrie automobile.

Le représentant de l'industrie du matériel de transport ferroviaire.

Le représentant des intérêts touristiques.

Un représentant des chambres de commerce.

Art. 3.- La section commerciale comprend, en sus de son président, seize membres :

Le président du conseil des transports parisiens.

Le secrétaire général de la production et du commerce intérieur.

Le secrétaire général de l'énergie.

Le directeur de l'économie générale au ministère des finances.

Le représentant du secrétaire d'Etat à l'agriculture.

Deux représentants de la navigation intérieure, dont le directeur de l'O.N.N.

Deux représentants de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Un représentant des entreprises de transports sur route.

Un représentant des chambres de commerce.

Le représentant des grandes associations agricoles.

Le représentant de la métallurgie.

Le représentant de l'industrie minière.

Le représentant de l'industrie des textiles.

Le représentant de l'industrie chimique.

Art. 4.- La section de la coordination comprend, en sus de son président et des présidents de comité, seize membres :

Le représentant du secrétariat général des postes, télégraphes et téléphones.

Le directeur de la flotte de commerce et de la flotte maritime

Le directeur de l'aéronautique civile.

Trois représentants de la Société Nationale des Chemins de fer français.

Deux représentants de la navigation intérieure, dont le directeur de l'O.N.N.

Deux représentants des entreprises de transports sur route.

Le représentant des voies ferrées d'intérêt local.

Le représentant du cabotage.

Le représentant des transports aériens.

Un représentant des chambres de commerce.

Le représentant des chambres d'agriculture.

Le représentant de l'industrie minière.

Cette section se divise en comités, dont le nombre est fixé

....

S.N.C.F.
Région du SUD-EST
EXPLOITATION

Marseille le 30 Décembre 1942

Pièce N°.....

Dossier N°.....

8° Arrondissement

N° 2636 SA

Coordination
Voyageurs

Ouverture des ga-
res de LUYNES et
de SEPTEMES

Division Commerciale

5° Section A
à PARIS

42070

01 DEC 1942

Suite à votre lettre N° D I791-C/27
du 14 Décembre.

J'ai l'honneur de vous faire connaf-
tre que M. GUILLOT, Ingénieur en Chef des
Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône
nous a donné son accord pour que les
gares de LUYNES et de SEPTEMES soient de
nouveau ouvertes au service des Voyageurs.

En conséquence, ces gares seront
ouvertes à dater du 4 Janvier prochain et
seront desservies par les trains 3605,
1853, 1867, 1866, 1898, 3612, 1820 et 1847.

Je vous transmets, ci-jointe, copie
de la lettre N° I689 PC/AT.I du 19 courant
que j'ai adressé à la Division M-4° Section
Hebaires.

Pr. Directeur Principal

Inspection des Exploitations

Inspecteur Principal Adjoint

Horsum

C 5 A

N° 4102
du 31/12/42

Marseille, le 19 ^{Aimable} Septembre 1942

Desserte de LUYNES
 et de SEPTEMES

Division du Mouvement
 4° Section - Horaires - P A R I S

La Division Commerciale 5ème Section A, m'a fait connaître par lettre D 1791 C du 14 courant, qu'il y avait lieu de rouvrir au Service "Voyageurs" les gares de LUYNES et SEPTEMES, et de les faire desservir à partir du 1er Janvier prochain, les trains locaux AIX-MARSEILLE.

J'ai saisi par lettre du 17 courant, M. GUILLOT Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône, et lui ai demandé son accord sur la mesure envisagée.

Au cours de la séance tenue le 18 courant, par le G.R.T. des Bouches du Rhône, mon Représentant a fait part à M. JAY, Ingénieur de l'Arrondissement des Transports, assistant, remplaçant l'Ingénieur en Chef empêché, de nos intentions. M. JAY a déclaré que l'accord de M. GUILLOT sur ce point ne faisait pas de doute.

Dans ces conditions, rien ne s'oppose à l'application le 1er Janvier prochain des mesures envisagées. Je vous ferai part, toutefois, de l'accord écrit de M. GUILLOT dès que je le recevrai.

En ce qui concerne les retouches à faire subir de ce fait aux horaires des trains en cause, un arrêt d'une minute à chacune des gares de LUYNES et SEPTEMES est suffisant. Par suite de ces arrêts, le temps de parcours d'une marche-type normale - machi 242 AT, 238 T, doivent être majorés de 2 fois 2 minutes (votre lettre du 16 courant). Je suis en conséquence, d'avis de modifier comme suit ces horaires :

Train 3605 - Avancer le départ d'AIX de six minutes (5 h.44 au lieu de 5 h.50). L'heure d'arrivée à MARSEILLE (6 h.45) ne sera pas modifiée.

Train 1853 - Avancer le départ d'AIX de 9 minutes - (6 h.30 au lieu de 6 h.39) Supprimer l'arrêt de service à BOUC-CABRIES (croisement du train 1820) Arrêt à SEPTEMES (7 h.09/7.12) utilisé pour croisement du train 1820 qui a à cette gare un arrêt de service ou mieux croiserait sans arrêt. Arrivée à MARSEILLE à 7 h.34.

Train 18 67 - Maintenir le départ d'AIX à 13 h.00
 Arrivée à MARSEILLE à 14 h.03

Train 1866 - Maintenir le départ de MARSEILLE à 10 h.55 (correspondance du train 116)
 Arrivée à AIX à 12 h.05

Train 1898 - Maintenir le départ de MARSEILLE à 18 h.30 (correspondance du train 119)
 Arrivée à AIX à 19 h.38

Train 3612 - Avancer de 3 minutes le départ de MARSEILLE (21 h.17 au lieu de 21 h.20)
 Croisement avec le train 1847 maintenu à GARDANNE
 Arrivée à AIX à 22 h.26

M. Sept - C. 4
Marseille, le 19 décembre 1942

Pièce N°.....

Dossier N°.....

EX. Division M. 4° Section - Horaires - PARIS.

La Division Commerciale, 5° Section A, m'a fait connaître par lettre D.17.91/27 C du 14 courant, qu'il y avait lieu de rouvrir au Service "Voyageurs" les gares de Luynes et Septèmes et de les faire desservir, à partir du 1er janvier prochain, par les trains locaux Aix-Marseille.

J'ai saisi, par lettre du 17 ct, M. GUILLOT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Bouches-du-Rhône et lui ai demandé son accord sur la mesure envisagée.

Au cours de la séance tenue le 18 ct, par le C.R.T. des Bouches-du-Rhône, mon représentant a fait part à M. JAY, Ingénieur de l'Arrondissement des Transports, Président, remplaçant l'Ingénieur en Chef empêché, de nos intentions. M. JAY a déclaré que l'accord de M. GUILLOT sur ce point ne faisait pas de doute.

Dans ces conditions, rien ne s'oppose à l'application, le 1er janvier prochain, des mesures envisagées. Je vous ferai part, toutefois, de l'accord écrit de M. GUILLOT, dès que je le recevrai.

En ce qui concerne les retouches à faire subir de ce fait aux horaires des trains en cause, un arrêt d'une minute à chacune des gares de Luynes et Septèmes est suffisant. Par suite de ces arrêts, le temps de parcours d'une marche-type normale - machine 242 AT, 238 T, doivent être majorés de 2 fois 2 minutes (votre lettre du 16 courant). Je suis, en conséquence, d'avis de modifier comme suit ces horaires:

Train 3605 - Avancer le départ d'Aix de 6' (5.44 au lieu de 5.50). L'heure d'arrivée à Marseille (6.45) ne sera pas modifiée.

Train 1853 - Avancer le départ d'Aix de 9' (6.30 au lieu de 6.39). Supprimer l'arrêt de service à Bouc-Cabriès (croisement du tr.1820). Arrêt à Septèmes (7.09/12) utilisé pour croisement du train 1820 qui aurait à cette gare un arrêt de service ou mieux croiserait sans arrêt. Arrivée à Marseille à 7.34.

Train 1867 - Maintenir le départ d'Aix à 13h. Arrivée à Marseille à 14.03.

Train 1866 - Maintenir le départ de Marseille à 10.55 (correspondance du train 116). Arrivée à Aix à 12.05.

Train 1898 - Maintenir le départ de Marseille à 18.30 (correspondance du train 119). Arrivée à Aix à 19.38.

Train 3612 - Avancer de 3 minutes le départ de Marseille (21.17 au lieu de 21.20). Croisement avec le train 1847 maintenu à Gardanne. Arrivée à Aix à 22.26.

5 A
C 92
No
du 31-11-42
l'Inspecteur Principal Adjoint,
(signature)

S.N.C.F.
Région SUD-EST
EXPLOITATION

Marseille le 15 Décembre 1942

Pièce N°.....

Dossier N°.....

8ème Arrondissement

N° 2617 SA

Division Commerciale

5ème Section A

à PARIS

Coordination
Voyageurs

J'ai l'honneur de rappeler à votre bon souvenir, ma lettre N° 2560 SA du 23 écoulé, par laquelle je vous transmettais copie de la lettre en date du 20 Novembre, de M. JAY, Ingénieur d'Arrondissement, qui me faisait savoir qu'il avait été signalé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, que pour permettre le déplacement des personnes portant des bagages assez importants, il serait utile de réouvrir au service des voyageurs, la gare de SEPTEMES.

Je vous serais obligé de vouloir bien me donner vos instructions sur la réponse à faire à M. JAY.

Enclaireur Principal
Chef de 8^e Arrondissement de l'Exploitation

6000 DOR
41126 17 DEC 1942

classe
Après vérification

N° 2617 SA
du 17 12

SUD-EST
Arrondissement
EXPLOITATION

Division du Mouvement
4° Section - Horaires
-:-:-:-

Pièce N°
Dossier N° 191-...
25
191

*Vu
Cela ne paraît
tout de même
aller.
25/11 - signé : LORRIOT.*

N° 1614 PC/MT.1

VR 307 /148 M/4
Sp.38.1
du 6 Novembre
1942.

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli, les résultats du comptage des voyageurs effectués, pendant la période du 9 au 16 Novembre, dans les trains de voyageurs circulant dans la relation Marseille - Aix-en-Provence.

Il y a lieu de noter que la fréquentation des divers trains en cause a été influencée par les événements depuis le 11 Novembre.

Néanmoins, il apparaît bien que celle des trains 3605 et 3612 est peu élevée. La cause doit en être recherchée dans le fait que ces deux trains circulent à des heures assez peu commodes pour les usagers locaux, leurs horaires ayant été établis de façon à assurer des correspondances à Marseille.

A titre de renseignement, j'indique que l'Ingénieur en Chef des Bouches-du-Rhône a demandé à la Société Nationale d'améliorer les relations ferroviaires entre Pertuis - Aix et Marseille, en prolongeant, notamment, jusqu'à Pertuis les trains n° 3608 et 3609. Cette demande a été motivée par la mise en application le 1er courant du plan minimum réduit de transports routiers comportant, en particulier, la limitation à Pertuis de certains services en provenance du Vaucluse et des Basses-Alpes qui auparavant touchaient Marseille, et une réduction de 53 % environ de la consistance des services routiers Aix - Marseille (14 navettes au lieu de 30) (ma lettre n° 2531 SA, du 10 Novembre 1942, à la Division Commerciale, 5° Section).

P. l'Inspecteur Principal,
Chef du 8° Arrondissement de l'Expl.,
signature.

S. N. C. F.
RÉGION SUD-EST
EXPLOITATION
Division du Mouvement
4° Section

40274 - 4 DEC 1942
TRANSMIS à EX-Division C
5ème Section A.

N° 14 /149 M.4/h
Sp. 38.1

comme suite à sa note E.1791-27 C du
29 Octobre dernier.

PARIS, le 3 DEC 1942
L'Inspecteur Principal,
Chef de Section,

ky
Firans

*chemin
du
dans 2011*
S. A
N° ... 336 ...
du ... 11-412 ...

ANNULATION du tr. Omn. N° 1898 du 9 au 15 Novembre 1972

Composition normale :
 Forcements périodiques :
 Collecteurs réguliers :
 Poste

Nombre de Voyageurs

Gares desservies	Arrivés et partis							Dans le train au départ de chaque point d'arrêt									
	9		10		11		12		13		14		15		Moyenne	S	D
	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	L	M	M	J	V					
A. P.	A. P.	A. P.	A. P.	A. P.	A. P.	A. P.	L	M	M	J	V	Moyenne	S	D			
Marseille	322	400	327	338	392	249	320	322	400	327	338	392	355	249	320		
Simiane	83	2 31 5	81 16	37 14	20	37 5 36 1	241	374	262	310	279	321	217	285			
Gardanne	122	9 107 24	111 20 116	40 52 7	50 10	115	121	291	171	274	333	240	177	170			
Olix	128	291	177	274	333	177	170										

S.B.

S.N.C.F.

Région du Sud-Est
EXPLOITATION

Division Commerciale
5ème Section A
Coordination Voyageurs

D. 1791 C
27

MINUTE
1371

TRANSMIS à Division M
4ème Section,
en la priant de bien vouloir
faire le nécessaire pour "A".
L'inspecteur Principal Adjoint
LEFAURE

Paris, le 14 Décembre 1942

Pièce N°.....
Dossier N° 1791-27c

8ème Arrondissement Ex.

à MARSEILLE

Bouches-du-Rhône

Réouverture des
gares de Luynes
et de Septèmes

Par note 2560 S.A. du 23 novembre 1942, vous m'avez transmis copie d'une lettre par laquelle M. JAY, Ingénieur d'Arrondissement des Bouches-du-Rhône (Service des Ponts et Chaussées), nous charge d'examiner une suggestion faite au Secrétaire d'Etat aux Communications, visant à la réouverture au service des voyageurs de la gare de Septèmes, pour permettre le déplacement des personnes portant des bagages assez importants

1370
TRANSMIS à
Division C/2e Section
Voyageurs,

D'autre part, M. le Directeur du Service Commercial nous a saisi d'une demande de réouverture au trafic des voyageurs de la gare de Luynes, en raison de l'absence de moyens de transport entre cette localité et Gardanne et de l'impossibilité, pour se rendre à Marseille, d'emprunter les tramways qui sont complets au passage à Luynes, ou les services d'autobus qui viennent d'être encore réduits par application de la Circulaire série B 125 du 6 août 1942.

à titre de rensei-
gnement, comme suite
à sa note 1.700.078
du 24 novembre 1942.

Je suis d'avis de donner satisfaction, c'est à dire de rouvrir au service des voyageurs les deux gares de Luynes et de Septèmes, à condition d'avoir au préalable l'accord de l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Bouches-du-Rhône, car les 2 établissements ont été fermés par application du plan de transport de ce département.

L'inspecteur Principal Adjoint
LEFAURE

Toutefois, nous ne ferons desservir les 2 gares que par les trains locaux Aix - Marseille, pour ne pas retarder la marche des trains de la ligne des Alpes.

A

Vous voudrez bien, en conséquence, vous rapprocher de l'Ingénieur en Chef afin d'obtenir son accord, et m'en informer dès que possible en même temps que la Division M - 4ème Section, qui modifiera la marche des 6 trains 3605, 1853, 1867, 1866, 1898 et 3612, pour tenir compte de ces arrêts supplémentaires. Nous comptons mettre la mesure en vigueur le 1^{er} janvier 1943.

Enfin, je vous serais obligé d'aviser de notre décision M. GRAND-DUPAY, de la Chambre de Commerce de Marseille, qui m'avait saisi de la question lors de la réunion de l'Office des Transports du Sud-Est du 24 novembre 1942.

P. le Chef du Service de l'Exploitation,

L'Ingénieur Principal
HUTTER

1368
A.H. S.N.C.F.
Région du Sud-Est
EXPLOITATION

Division Commerciale
5e Section A

Coordination Voyageurs

Dr. 1791 e
27

Bouches du Rhône

Réouverture de la gare
de Laynes

Paris, le 14 Décembre 1942.

Pièce N°.....
Dossier N°.....

M. Le Directeur du Service
Commercial

MINUTE
3.4.42

Par note 543.115 R du 24 novembre 1942, vous m'avez prié
3.442

de vous fournir des éléments de réponse à une demande de réouverture au service des voyageurs de la gare de Laynes, pour parer à l'absence de moyens de transports entre cette localité et Gardanne, et à l'impossibilité, pour se rendre à Marseille, d'emprunter, soit les Tramways qui sont complets au passage à Laynes, soit les services d'autobus qui viennent d'être encore réduits par application de la Circulaire Ministérielle B 125 du 6 août 1942.

J'ai l'honneur de vous informer que nous venons de décider la réouverture de la gare de Laynes, sous réserve de l'accord préalable de l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées des Bouches-du-Rhône. Nous avons chargé notre Arrondissement de Marseille de faire le nécessaire à ce sujet.

Nous comptons mettre la mesure en vigueur le 1^{er} janvier 1943.

Nous ferons desservir la gare de Laynes par les 3 navettes de trains omnibus Aix-Marseille, à l'exclusion des trains de la ligne des Alpes dont nous ne voulons pas retarder la marche.

P. Le Chef du Service de l'Exploitation,

L'Ingénieur Principal
HUTTER

Région du Sud-Est
EXPLOITATION

Division Commerciale
5ème Section A
Coordination Voyageurs

D. 1791
27 C

Bouches-du-Rhône

M. JAY, Ingénieur d'Arrondissement des Bouches-du-Rhône (Service des Ponts-et-Chaussées) nous charge d'examiner (pièce n° 1) une suggestion faite au Secrétaire d'Etat aux Communications, visant à la réouverture au service des voyageurs de la gare de Septèmes, pour permettre le déplacement des personnes portant des bagages assez importants.

D'autre part, le Directeur du Service Commercial nous demande des éléments de réponse à une demande de réouverture au trafic des voyageurs de la gare de Luynes (pièce n° 2); cette 2ème demande s'appuie sur l'absence de moyens de transport entre cette localité et Gardanne et sur l'impossibilité, pour se rendre à Marseille, d'emprunter les tramways qui sont complets au passage à Luynes, ni les services d'autobus, qui viennent d'être encore réduits par application de la Circulaire B.125 du 6 août 1942.

En réponse à une question posée par le Ministre, nous avons indiqué au Service Commercial, par note n° 197/148 M/h du 27 octobre 1942 (Sp. 321) (pièce n° 3), que nous accepterions de créer un 6ème train quotidien entre Marseille et Aix-en-Provence et d'ouvrir à nouveau les gares de Luynes, Bouc-Cabriès et Septèmes au service des voyageurs, à condition que soient supprimés tous les services routiers entre Marseille d'une part, Aix et Gardanne d'autre part.

Mais le Service Commercial vient de nous faire savoir verbalement que, selon toute probabilité, cette proposition ne sera pas retenue et que le statu-quo sera maintenu.

Pouvons-nous néanmoins envisager la réouverture de Septèmes et de Luynes, sous réserve, bien entendu, de l'accord du Comité Restreint, car ces établissements ont été fermés par application du plan de transport des Bouches-du-Rhône ? Pour donner satisfaction aux deux demandes dont nous sommes saisis, il suffirait de faire arrêter une seule des 5 navettes de trains qui circulent actuellement entre Aix-en-Provence et Marseille; par exemple :

- à l'aller, le train 1853 qui arrive à Gardanne à 6^h55, ou mieux le 3605 qui passe un peu tôt à Gardanne (6^h6) mais qui donne à Marseille de bonnes correspondances sur Nice (121), Lyon (52) et Bordeaux (LB);

- au retour, le 1898 qui relève les trains 58 et 119 de Nice et Lyon, et part de Gardanne à 19^h20.

Donnons les instructions utiles au 2° au 1° d'abord aux M.H. plus rapidement possible au 1°
Yu note et aut voudra m Grand Dufay, de la (L) n'avait saisi de la (L) le 12/10/42
l'Office de Lyon
Donnons les instructions utiles au 2° au 1° d'abord aux M.H. plus rapidement possible au 1°
pour la mise en vigueur
meurs
Mais nous ferons arrêter aux navettes de 2 gares en 3 trains omnibus
circulant entre Aix et Marseille. Il est en effet inutile de s'arrêter à une seule gare - Marseille -
C'est dans 3 années que les Pet C n'y ont pas d'objection des trains de bus des autobus

D'accord
Accepté

3/12/42

même avis

exclusion ceux de la ligne des Alpes, mais pas les autres

(1) afin de ne pas alourdir la marche de tous les trains entre Aix et Marseille, notamment de ceux de la ligne des Alpes dont la circulation est, je crois, assez difficile.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

jb.

20 NOV 1942
le 20 novembre 19 42

SERVICE COMMERCIAL

54, Boulevard Haussmann
PARIS - IX

Tél. : TRinité 76.00

R. C. Seine 276.448 B

39375
C-5
Pièce N° 214
Dossier N° 1042
Communiqué

4e DIVISION

à Monsieur le Chef de la Division
Commerciale de la Région
SUD-EST

Réf. :

543.II5 R
3442



en lui demandant de bien vouloir me four-
nir les éléments de réponse le plus tôt
possible.

(demande d'amélioration des relations
entre Luynes et Gardanne ou Marseille
transmise par M. Schutz, Chef de la Délégation
Technique de Vichy. Dossier à me
retourner).

Le Directeur du Service
Commercial,

Richardson

C 5 A
N° 504
du 11-11-42

Lith. A.C.M. 1

Paris, le 13 novembre 1942

S.N.C.F.

Service Central du Mouvement

lère Division

N° 11.320 1/11

Copie

TRANSMIS

à Monsieur le Directeur du Service Commercial

Comme concernant son service .

Le Directeur
du Service Central du Mouvement
signé:

Vichy, le 11 Novembre 1942

S.N.C.F.
Délégation
Technique SNCF
à Vichy

Copie

D.T. 501.05
5184

Monsieur le Directeur du
Service Central du Mouvement-Paris

J'ai l'honneur de soumettre à votre décision copie d'un rapport 6.628 du Secrétariat d'Etat aux Communications par lequel Monsieur HERUBEL de LUYNES (Bouches-du-Rhône) demande une amélioration des relations Luynes - Gardanne - Marseille etc....

Je vous serais reconnaissant de vouloir bien me mettre à même de répondre dès que possible.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Délégation Technique,
signé:

VICHY

Copie

LUYNES, le 5 Novembre 1942

Monsieur le Secrétaire d'Etat
aux Communications
VICHY

Monsieur le Secrétaire d'Etat,

J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur les difficultés que les habitants de Luynes éprouvent du fait de la fermeture de la gare de Luynes - fermeture au seul trafic voyageurs à la suite de la coordination du rail et de la route.

Pour aller à Gardanne nous avons pratiquement aucun moyen de transport. Pour aller à Marseille, le tramway est bondé depuis le départ d'Aix, et les rares cars viennent d'être diminués de 25 % en nombre.

Au surplus, la gare située à un kilomètre passé de la route nationale, dessert un tout autre quartier. Enfin, le Chef de gare déclare lui-même qu'il n'aurait pas besoin de personnel supplémentaire pour suffire à l'arrêt des trois trains par jour dans chaque sens. Ces trains existent et leur arrêt en gare de Luynes permettrait des relations faciles avec Aix, Gardanne et Marseille aux nombreux employés et ouvriers travaillant à Marseille, Gardanne, etc...

J'ai cru plus affable de ne pas faire de pétition, mais si vous le désirez, je puis faire appuyer cette demande établie dans l'intérêt général, par une centaine de signatures.

Je vous présente Monsieur

VICHY, le 10 Novembre 1942

Secrétariat d'Etat
aux Communications

Direction des Chemins
de Fer.

Service de Vichy
n° 6628

Communiqué à : Monsieur SCHUTZ
Chef de la Délégation Technique de la S.N.C.F.
VICHY

- avec prière de bien vouloir fournir
les éléments de réponse.

Paris, le 26 Novembre 1942

1534

DIVISION COMMERCIALE
2ème Section
Voyageurs.

Pièce N°.....
Dossier N°.....

Division Commerciale
5ème Section A

Coordination - Voyageurs

Dr. 1791
27

Ligne: ROGNAC-AIX.

- 1 pièce -

Par lettre 1.340.235 du 20 Novembre 1942, vous me demandez si la ligne Aix-Rognac n'est plus coordonnée.

Je vous informe que rien n'a été changé à la situation de cette ligne qui est toujours fermée totalement au service des voyageurs.

Mais, le 21 Août 1942 la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est (S.N.C.A.S.E.) avait demandé la création d'une navette de train ou d'autorail sur la ligne pour transporter 200 ouvriers et employés qui ne pouvaient, en raison de leur nombre être acheminés par autobus. Il a été reconnu possible de lui donner satisfaction tout en restant dans le cadre de la coordination.

Des précédents existaient déjà d'ailleurs, notamment sur la ligne Aubagne - La Barque pour le transport des mineurs de la Société de Charbonnages des Bouches-du-Rhône.

Dimanches et fêtes,

Depuis le 23 Novembre courant, deux trains légers circulent entre Aix-en-Provence et Rognac tous les jours, sauf les Samedis, et desservent Les Milles, Roquefavour et Velaux-Coudoux; ils sont exclusivement réservés au personnel de la S.N.C.A.S.E. et bénéficient de la garantie financière de cette Société aux conditions habituelles.

C'est en raison de la mise en marche de ces trains que la S.N.C.A.S.E. vous a prié de donner des instructions pour la délivrance de cartes d'abonnement à ses ouvriers et employés. Mais, je précise qu'il ne doit être délivré de titre de parcours à aucun autre voyageur.

En retour la lettre communiquée.

L'Inspecteur Principal Adjoint,
Chef de Section,

L'Inspecteur Principal Adjoint
LEFAURE

S.N.C.F.

Marseille; le 23 Novembre 1942

Région du SUB-EST
8ème Arrondissement
EXPLOITATION

Pièce N°.....

Dossier N°.....

N° 2560 S.A.

Division Commerciale 5^e Section A

5^{ème} DON.

à PARIS

Coordination Voyageurs

39544 24 NOV 1942

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli, copie de la lettre en date du 20 courant, de M. JAY, Ingénieur d'Arrondissement, qui me fait savoir qu'il a été signalé à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, que pour permettre le déplacement des personnes portant des bagages assez importants, il serait utile de réouvrir au service des Voyageurs, la gare de SEPTEMES.

La Section de ligne AIX-MARSEILLE a été fermée partiellement au service "Voyageurs" le 18 Avril 1939, en application des dispositions du plan des Bouches du Rhône.

Je vous serais obligé de vouloir bien me donner vos instructions sur la réponse à faire à M. JAY.

L'Ingénieur Principal

Chef du 8^e Arrondissement de l'Exploitation

G 5 A

N°
du 25-11-42

COPIE

Travaux et Chaussées

MARSEILLE, le 20 Novembre 1942

6 rue Edmond Rostand

Tél. D.04-01

Département des
Bouches du Rhône

Arrondissement des
Transports

M. JAY

Ingénieur d'Arrond^t

1'Ingénieur d'Arrondissement

à M. 1'Ingénieur Principal

Chef du 8^e Arrondissement de 1 S.N.C.F.

gare ~~St~~ CHARLES - MARSEILLE

Monsieur 1'Ingénieur Principal,

Par lettre n° 5476/3 du 2 Novembre 1942, adressée à Monsieur 1'Inspecteur
Général Régional, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications fait connaître: "qu'il lui
" a été signalé qu'il pourrait être utile de réouvrir aux voyageurs la gare de SEPTEMES
" pour permettre le déplacement des personnes portant des bagages assez importants".

J'ai l'honneur de vous prier de bien vouloir examiner cette suggestion et de me
communiquer la décision prise à son égard -

Veuillez agréer Monsieur 1'Ingénieur Principal; l'assurance de ma considération
distinguée .

1'Ingénieur d'Arrondissement
signature

S.N.C.F.
7. Arrond.
Marseille

Marseille le 18. 11. 1942

Pièce N°
Dossier N°

Rectificatif n° 1 à la Consigne de Ligne
applicable depuis le 6 Octobre 1942 sur la
Ligne à trafic restreint de Ragnac à Aix -
- - - - -
- - - - -
- - - - -

Copie

Applicable à partir du 23 Novembre 1942

A partir du 23 Novembre 1942, deux trains de
Voyageurs seront mis quotidiennement en marche
entre Ragnac et Aix ou Soreuse, pour assurer le
transport d'employés et ouvriers de la S.N.C.F.
auxquels ils seront exclusivement réservés :

L'horaire de ces trains dénommés AR1 et AR2
figure sur le programme de circulation applicable
sur la ligne de Ragnac à Aix ou Soreuse, à partir
du 23 Novembre 1942.

L'Ingénieur Spéc.
V.B.
L'Ingénieur Adjoint
Civiel

L'Ingénieur Spéc.
7. Arrond. Expl
Benoit

L'Ingénieur
Traction
Comp. Ent.

Horaires.

AR2 Ouvr. T.L.1		AR1 Ouvr. T.L.1
7.19	v. Aix en Sa	18.38
7.22	Pt Ragnac	18.35
7.33 35	Les Milles	18.24 18.22
7.48 50	Ragnac Soreuse	18.09 18.07
8.01 03	Vieux Condoux	17.56 17.54
8.17	Ragnac P.L.	17.40

Nota: Les trains AR1 et AR2 sont exclusivement réservés au personnel
de la S.N.C.F. et ne circulent pas, en principe, les week-ends, dimanches et
jours de fêtes.

Région du Sud-Est

EXPLOITATION

Division Commerciale
2^e Section

Voyageurs

N° 1.340.235

C/5

Pièce N°

Dossier N°

6^{ème} DIV.
39292 - 21 NOV 1942

En vous communiquant la lettre ci-jointe,
de la Société Nationale de Constructions Aéronauti-
ques du Sud-Est, je vous saurais gré de bien vouloir
me préciser si, ainsi que l'indique cette Société,
la ligne Aix-Rognac n'est plus coordonnée.

P. L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciale
L'Inspecteur Divisionnaire
Chef de la 2^e Section

C 5 A
No 300
du 11-11-42

le 21 octobre 1942

11.155.432/5

Relations entre Marseille et
Aix-en-ProvenceM. le Chef du Service de l'Exploitation
de la Région du Sud-Est

Votre note 95/148 M.4h du 17 octobre 1942.

Sp.52.1

La banlieue de Marseille à Aix est desservie par 3 moyens de transport parallèles sur une grande partie de leur parcours :

- S.N.C.F. : ligne de Marseille à Aix-en-Provence,
- Tramways des B.D.R. : -d°-
- Autocars : -d°-

Par fer, il existe encore en 1942 : 5 trains quotidiens de semaine (durée du trajet 55') contre 11 trains en 1938.

Par tramways, il existe 22 trains quotidiens de semaine dans chaque sens en 1942 (durée du trajet : 1.30).

Par autocars, il reste en 1942, 41 services quotidiens de semaine de chaque sens, dont 19, entre Marseille et Aix (15 cars Mattéi et 4 cars S.A. + T.A.P.) et 6 cars Marseille - Gardanne, le restant étant constitué par des services entre Marseille et les au delà d'Aix (Marseille - Pertuis, Marseille Apt, Marseille-Forcalquier, etc...).

Nous nous trouvons là dans un cas typique où il devrait être possible dans l'intérêt général, de faire disparaître provisoirement un des moyens de transport (celui pour lequel les matières nécessaires sont les plus difficiles à trouver : pneumatiques, etc...) moyennant de faibles aménagements aux autres relations existantes.

En l'espèce, la suppression totale des 19 navettes Marseille - Aix et des 6 navettes Marseille - Gardanne permettrait certainement des économies sensibles de pneumatiques et de carburant. Les voyageurs acheminés par ces 25 navettes journalières (environ 1000) pourraient être transportés par les 5 trains journaliers dont la composition serait augmentée de 2 ou 3 voitures et par une navette supplémentaire qui serait créée, dans des horaires convenables, entre Marseille et Aix. Nous accepterions la création de cette navette par fer.

C'est dans ce sens que je vous propose de répondre au Service Commercial étant entendu que dans cette hypothèse, il conviendrait vraisemblablement de rouvrir au Service Voyageurs les stations intermédiaires de la ligne Marseille - Aix fermées en 1939 ou tout au moins celles de Luynes, Bouc-Cabriès et Septèmes, la desserte de la proche banlieue jusqu'à St-Antoine pouvant se faire exclusivement par les moyens de transports urbains convenablement adaptés.

P.01e Chef de la Division
Centrale du Mouvement - Voyageurs -
SAUVAJOL.

Ministère d'Etat
des Communications

Direction Générale
des Transports

Service Technique
(Exploitation)
2516

PARIS, le 9 Octobre 1942.

L'Ingénieur en Chef
des Transports,

à Monsieur le Directeur du Service
Commercial de la S.N.C.F.

Le Ministre a demandé d'étudier la question des relations Marseille - Aix en Provence, en vue d'une augmentation éventuelle de la desserte par train permettant une diminution de la desserte par autocar (il existe en outre d'ailleurs un tramway)

J'ai l'honneur de vous demander le point de vue de la S.N.C.F. sur cette question.

L'Ingénieur en Chef des Transports

signature.

S.C. → CSE
M.S. → S.C.M.
(85)

M. Lafame
M. en parler) Fait le 9/11/42

Monsieur Delaarte

Ci joint une affaire Marcel Riggs
qui a été traitée directement par M4
Les renseignements de fait sur la
connaissance des services utilisés sont
volets. -

Voir page 2 du P.R. de B de une
prototypure du délégué rattaché au CTD R.

H
29-10-42

PARIS, le 27 OCT 1942

copie

Pièce N° 16
Dossier N° 171-27

Monsieur le Directeur
du Service Commercial.

N° 197 / 148 M.4/B
Sp. 52.1

V.R. N° 543.115 R
3229
du 15 Octobre 1942

Comme suite à la correspondance rappelée en marge, je vous donne ci-après les renseignements que vous avez bien voulu me demander au sujet des relations entre Marseille et Aix-en-Provence.

V.R. N° 92/148 M.4
du 17 Octobre 1942.

Ces relations sont assurées actuellement comme suit :

Relations entre
Marseille et Aix-
en-Provence.

- 5 trains quotidiens dans chaque sens (contre 11 en 1938 et 3 en hiver 1941/42).
- 22 services de tramways quotidiens dans chaque sens.
- 30 services d'autobus dans chaque sens entre Marseille et Aix (dont 15 par la S.N.P.A. et 15 par la S.A.T.A.P.).
- 6 services d'autobus Marseille - Gardanne A.R., dont 4 par Sidiame et 2 par Bouc.
- 25 services d'autobus (dans chaque sens) ayant leur origine ou leur terminus au delà d'Aix-en-Provence. Toutefois, ces services ne peuvent guère entrer en ligne de compte pour la desserte de la section de ligne Marseille - Aix parce que les places sont toujours prises par les voyageurs en provenance ou à destination d'au-delà d'Aix-en-Provence.

EMISE DONC
36470 28 OCT 1942

En application des dispositions de la Circulaire B.125 du 6 août 1942 du Secrétariat d'Etat aux Communications, l'Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées de la XVI^e Circonscription a proposé de réduire la desserte par route de la ligne Marseille - Aix à la consistance suivante :

- 14 services AR entre Marseille et Aix (6 par la S.N.P.A. + 6 par la S.A.T.A.P.)
- 4 services AR entre Marseille et Gardanne, dont 2 par Sidiame et 2 par Bouc.
- 17 services AR à destination ou en provenance d'au-delà d'Aix-en-Provence.

Sauf objection du Secrétariat d'Etat aux Communications cette réduction sera appliquée à partir du 1er Novembre prochain.

A sa connaissance, les services de tramways ne seraient pas touchés.

Pour la desserte par fer, je n'aurai pas d'objection à prévoir un train de plus dans chaque sens (soit 6 trains au lieu de 5) à condition d'obtenir la suppression de tous les services routiers Marseille - Aix et Marseille - Gardanne. La composition des 6 trains serait réglée de manière à faire face à une augmentation éventuelle du mouvement des voyageurs par fer entre Marseille et Aix.

Bien entendu, les gares de Luynes, Bouc-Cabriès et Septèmes devraient être ouvertes à nouveau au service des voyageurs.

Cette réouverture ne pourrait présenter de difficultés au point de vue "coordination" étant donné la suppression des autobus.

Pour la proche banlieue de Marseille jusqu'à St-Antoine inclus, on peut admettre que la desserte se ferait par les moyens de transports urbains convenablement adaptés.

Je vous serais très obligé de bien vouloir me tenir au courant de la suite qui sera donnée à ma proposition.

L'INGÉNIEUR PRINCIPAL
Signé : LORRIOT

transmis à
Monsieur C
(5^e Section)
à titre
de renseignement
Sans le
LE CHEF DE LA DIVISION M.
L'Inspecteur Principal
Sirane

C 5 A
N° 197
du 27 OCT 1942

S.N.C.F.

Région du Sud-Est
EXPLOITATION

Division Commerciale
5ème Section A
Coordination Voyageurs

E. 1791-27 C

Paris, le 29 Octobre 1942
Pièce N°.....
Dossier N° 1791-27

Division M - 4ème Section
Horaires

Au cours d'une séance du Comité Restreint des Bouches-du-Rhône, tenue le 19 août 1942, le délégué routier a déposé une protestation du Groupement Départemental des Transporteurs Routiers de ce département, qui déclare insuffisante l'occupation des trains de voyageurs circulant entre Marseille et Aix-en-Provence.

Monsieur LORRIOT désire à ce sujet que des comptages soient effectués dans les 5 navettes fer qui circulent sur ce parcours.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire effectuer ces comptages par le 8ème Arrondissement et me tenir au courant des résultats qui vous auront été communiqués.

L'Inspecteur Principal Adjoint
LEFAURE

S.N.C.F.
Région du Sud-Est
EXPLOITATION
8^e Arrondissement
N° 2465 SA

Marseille le 14 Octobre 1942

Pièce N°
Dossier N°

Division Commerciale

C.R.T.
des Bouches du Rhône

Coordination
Voyageurs .

5^e Section A

35075

15 OCT 1942

PARIS

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli, à titre de renseignement, 3 exemplaires du P.V. de la réunion tenue le 19 août 1942 par le Comité restreint des Transports des Bouches du Rhône et 3 exemplaires d'un additif à ce P.V.

En ce qui concerne la 1^{ère} question "Voyageurs" (pages 2 à 4) et le § D (page 7) je vous remets ci-joint, copie de la lettre n° 2408 SA, du 7 septembre dernier que j'ai adressée à M. GUILLOT qui m'avait envoyé pour observations le projet du P.V. de la réunion.

M. Lomiot

Le Chef Principal
Chef du 8^e Arrondissement de l'Exploitation

Communiqué à titre de
renseignement pour
A et A' (pages 2 et 3).

27-10-42

M. Lomiot
Demande des A-E8
la fréquentation des 5
vareilles par entre
Aix et Marseille
Comptages

N° 186^{5 A}
du 15.10.42

27/10

Monsieur l'Ingénieur en Chef ,

Par lettre du 2 courant , vous avez bien voulu communiquer , pour avis, un exemplaire du projet du procès-verbal de la séance tenue le 19 Août dernier par le Comité Restreint des Transports des Bouches-du-Rhône .

J'ai l'honneur de vous faire connaître que ce projet appelle , de ma part, les observations suivantes

1°- 1ère QUESTION "VOYAGEURS" (pages 3 à 6)

Le Délégué des Transporteurs Routiers n'ayant pas donné connaissance à mon Représentant et lecture n'ayant pas été faite en séance de la protestation votée par le G.T.R. des Bouches-du-Rhône le 15 Juillet dernier , je demande que le texte de cette protestation ne soit pas inséré dans le procès-verbal qui devrait faire simplement mention de sa remise .

Cette protestation , si elle avait été connue aurait appelé de la part de mon Représentant , une mise au point .

2°- 1ère QUESTION "VOYAGEURS" - § D (page 7)

Mon Représentant ne s'est pas associé au voeu qu'aurait émis le Comité tendant au maintien de la consistance actuelle du service Marseille - Digne - de l'Entreprise MARSILY et FORCIOLI .

Il y aurait donc lieu de préciser ~~dit~~ le procès-verbal que ce voeu a été émis à la majorité des membres du Comité .

Sous réserve des observations ci-dessus , le projet que vous avez bien voulu me soumettre ne soulève pas d'objection de ma part .

Veuillez agréer, Monsieur l'Ingénieur en Chef , l'expression de ma considération la plus distinguée .

Signé : Sollety

Monsieur GUILLOT
Ingénieur en Chef des
Ponts et Chaussées ,
2 rue Vallence , 2
MARSEILLE

Division M - 4ème Section
HorairesD. 1791
1700 27 CCréation de train
ou d'autorail entre
Rognac et Aix-en-
Provence.

Par note du 2 courant, dont référence# en marge, vous m'avez adressé copie d'une lettre dans laquelle la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est (S.N.C.A.S.E.) demande la création d'une navette de train ou d'autorail pour transporter 200 ouvriers et employés sur la ligne Rognac - Aix-en-Provence, totalement fermée au service des voyageurs depuis le 19 avril 1939.

Vous désirez savoir si, du point de vue coordination, il est possible de mettre en marche des trains ouvriers sur ce parcours.

V.R.

292 147-M4
Sp 14.4.2

Les textes législatifs règlementant la coordination ne s'opposent pas à la création de trains sur les lignes complètement fermées au service des voyageurs, pour assurer certains trafics de pointe qui dépassent les possibilités des services d'autobus, à condition qu'il y ait entente préalable entre l'entrepreneur d'un service de remplacement de trains et la S.N.C.F.

L'art. 34 - § 4 du Décret du 12 janvier 1939 dit en effet ceci :

"La capacité du matériel en service sur chaque ligne doit être suffisante pour faire face dans de bonnes conditions aux besoins ordinaires du trafic. Notamment, et sauf dans les cas exceptionnels réglés d'un commun accord où le chemin de fer a accepté d'assurer certains trafics de pointe dépassant les possibilités des services routiers, les entrepreneurs de ces services doivent prendre leurs dispositions pour assurer le service les jours d'affluence et, en particulier, les dimanches et fêtes, les jours de foires et marchés et durant les périodes de mouvements saisonniers".

Or, dans les circonstances actuelles, il ne semble pas possible d'acheminer par route le trafic annoncé par la S.N.C.A.S.E.

Mais, dans le cas particulier de la ligne Rognac - Aix-en-Provence, il n'existe pas d'entrepreneur de service de remplacement de trains désigné. L'Arrêté ministériel du 7 avril 1939 approuvant le plan des Bouches-du-Rhône a précisé (art. 2 § 2) que :

"Sur les lignes fermées totalement au service des voyageurs de Rognac à Aix, Aubagne à La Barque, Brignoles à Gardanne, il ne sera pas établi de service de remplacement, les entreprises routières existantes assurant une desserte convenable des usagers."

Pour être à l'abri de toute critique, j'estime qu'il conviendrait de soumettre la demande de la S.N.C.A.S.E. à l'Ingénieur en Chef des

Ponts et Chaussées des Bouches-du-Rhône, qui questionnera les entreprises routières intéressées s'il le juge utile, et d'attendre^{un} accord avant de mettre en marche le train ouvrier. Bien entendu, il ne saurait être question d'admettre dans ce train les voyageurs ordinaires, comme cela est suggéré dans la lettre dont vous m'avez transmis copie.

Vous voudrez bien charger le 8ème Arrondissement de faire cette démarche, si vous envisagez de donner satisfaction à la S.N.C.A.S.E.

L'Inspecteur Principal Adjoint,
L'Inspecteur Principal Adjoint
LEFAURE

S.N.C.F.
Région du SUD-EST

PARIS, le - 2 SEP 1942

Pièce N°

Dossier N°

EXPLOITATION

Division du Mouvement
4° Section - Horaires

EX. DIVISION C. 5° Section A

n° 292/147 M.4
Sp.14.4.2

Je vous adresse, ci-joint, copie d'une lettre par laquelle la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Est à Marseille, demande la création d'une navette sur le parcours Aix-en-Provence - Rognac pour l'acheminement d'environ 200 employés et ouvriers de la région d'Aix-en-Provence.

La ligne Rognac - Aix-en-Provence étant coordonnée je vous demanderai de bien vouloir me faire connaître si, du point de vue "coordination", il est possible de mettre en marche des trains ouvriers sur la ligne précitée. Il s'agit de trains spécialisés au transport du personnel de certaines entreprises, circulant dans des conditions financières arrêtées par des Conventions passées entre ces entreprises et la S.N.C.F..

L'Inspecteur Principal,
Chef de Section,

F. Girard

C 5 A
N°
du
-3-9-42

COPIE

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CONSTRUCTIONS AERONAUTIQUES DU SUD-EST

Marseille, le 21 août 1942

S.N.C.F. "Inspection des Trains"

Gare Saint-Charles -

MARSEILLE

L'extension de nos fabrications et les difficultés de recrutement de main d'oeuvre dans la région de Marseille, nous obligent à rechercher celle-ci dans la région d'Aix-en-Provence.

Nous recevons quotidiennement des demandes d'emploi d'ouvriers ou employés habitant cette région; il nous est actuellement impossible d'y donner suite faute de moyens de transport. La présence à Aix d'une école des Arts et Métiers et d'écoles professionnelles nous permettraient, si des relations ferroviaires existaient entre nos usines et cette ville, d'attirer vers notre industrie un certain nombre de jeunes gens pouvant s'y faire une situation.

Nous venons donc vous demander la création sur la ligne d'Aix - Rognac d'un train navette ou d'une Micheline à gazogène (200 places minimum pour commencer) dont nous sommes prêts à assurer la garantie financière aux conditions habituelles de 36 f. par km. pour un train de 10 voitures C.7 maximum.

Ce train navette devrait coïncider comme horaire d'arrivée et de départ de la gare de Rognac avec le passage des trains 973 et 994 transportant notre personnel entre Salon, Bruni et Marignane.

L'arrêt de ce train navette aurait lieu aux stations ou halte existantes entre Aix et Rognac.

Nous ne verrions pas d'inconvénients à ce que les voyageurs ordinaires ou les militaires et marins des bases aéro-navales empruntent notre train spécial

Etant donné l'importance que présente pour notre Société cette question, nous vous demandons de l'étudier avec bienveillance.

Actuellement avec beaucoup de difficultés, nous transportons par nos propres moyens 140 personnes entre Aix et Marignane.

Dans l'attente d'une réponse favorable, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Le Directeur :

(signature)

Paris, le 1^{er} Septembre 1942.

MINUTE

ème
Ex. 8 - ArrondissementC 5 A
N° 17
du 7/9/42 - 1/2E. 1791 C
1700-27à MARSEILLEBouches-du-RhônePlan de transport

Dans votre lettre n° 2393 S.A. du 26 août 1942, me donnant un compte rendu de la séance tenue le 19 août dernier par le Comité restreint des Bouches du Rhône, vous m'avez fait savoir que le Service Marseille-Grenoble de la V^e ESPANT n'était pas encore suspendu parce que l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Isère avait indiqué que ce service n'avait pas été supprimé par l'arrêté ministériel approuvant le plan minimum de son Département.

Je n'ai pas connaissance que cet arrêté ait déjà été pris, mais, en tout cas, il ne peut comporter une décision au sujet du service Marseille-Grenoble, pour la raison que ce dernier ne figure ni dans le plan minimum ni dans le plan maximum de l'Isère, soumis au Ministre pour approbation.

Je vous serais obligé d'attirer sur ce point l'attention de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône et le prier de faire appliquer purement et simplement les dispositions de l'arrêté ministériel du 27 mai 1942 qui concernent le service Marseille-Grenoble.

Vous voudrez bien me tenir au courant.

L'Ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciale
L'Ingénieur Principal

HUTTER

§ c) N° I39 - Marseille-Avignon (Rapides du Sud-Est, ex BOURRET)

N° I63- Marseille - Avignon (S.A.T.A.P.)

N° I68- Marseille - Avignon (Rapides du Sud-Est, ex S E P A)

Après un échange de vues, le Comité a décidé, pour respecter la proportion de trafic assuré en temps de paix par chaque entreprise intéressée, d'attribuer:

3,6 navettes aux services n° I39 et I68
2,4 " au service n° I63

§ d) N° I54 - Marseille - Digne (MARSILY et FORCIOLI)

Ce service a été réduit à 1 navette quotidienne à partir du 15 Août 1942

§ e) N° I55 - Marseille - Allos (MARSILY et FORCIOLI)

Le plan des Basses-Alpes, visé par M. le Secrétaire d'Etat dans son Arrêté prévoyant 3 navettes hebdomadaires et non 2, la réduction prescrite a été réservée jusqu'à mise au point.

§ f) N° I86 - GAP - Marseille (PELLEGRIN)

Cette Entreprise effectue actuellement 1 navette quotidienne comme le prescrit l'arrêté:

§ g) N° I65 - Marseille - Apt (Sté des Autocars Aptésiens)

Cette Entreprise effectue 1 navette quotidienne, comme prescrit.

§ h) N° 45 - Marseille - les Cadeneaux - (SABARDU, ex GASTALDY)

La prolongation de ce service jusqu'aux Pennes-Mirabeau n'a pas soulevé d'objections.

ARTICLE 2 - Un projet d'ordre de priorité sera établi par les Services des Ponts et Chaussées et soumis au Comité pour avis et mise au point définitive.

ARTICLE 3 - Les diverses réductions de certaines consistances prévues au plan maximum n'ont pas soulevé d'objections.

En ce qui concerne la consistance de nos services de remplacement de trains, le Comité a donné son accord à la demande de mon Représentant tendant au maintien du Statu-quo.

2ème QUESTION - Le Président a fait connaître que les prescriptions contenues dans la lettre du 12 juin dernier de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications à M. l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées chargé de la 16^e Circonscription, avaient été complétées par une lettre en date du 8 courant, prescrivant l'établissement d'un plan minimum réduit comportant une réduction de l'ordre de 30% du kilométrage réellement effectué par les services routiers à la date du 1er Août 1942.

Cette réduction devra être obtenue:

- par la suppression de tous les services ayant un caractère touristique,
- par une réduction massive et, dans toute la mesure du possible, par la suppression de tous les services parallèles au fer.
- par la réduction ou suppression, si besoin était, des services de remplacement de trains.

Les réductions ou suppressions à réaliser ne devant pas être soumises à l'examen du Comité Restreint, mais décidées par le Ministre en application de l'Art.3 de la Loi du 15 octobre 1940, sur propositions de l'Ingénieur en Chef du Département, mon Représentant a attiré l'attention de ce dernier sur le fait que la suppression pure et simple des services de remplacement fonctionnant dans les Bouches du Rhône, risquait d'avoir pour les usagers de graves inconvénients.

Mon Représentant a notamment, fait ressortir dans l'échange de vues qu'a eu lieu à ce sujet, qu'entre Arles et Miramas l'absence de trains omnibus de voyageurs mettrait les usagers dans une situation difficile et qu'entre Arles et Port-St-Louis-du-Rhône, les horaires de nos trains de marchandises, conditionnés par l'activité du port de Saint-Louis-du-Rhône, s'adaptent mal, par l'incorporation de voitures, aux besoins des usagers, étant donné, d'autre part,, que l'obligation impérieuse d'activer au maximum la rotation du matériel à marchandises ne permettait pas de faire subir de grandes modifications à ces horaires.

Le Chef de l'Arrondissement de l'Exploitation



COMITE RESTREINT DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS
DES BOUCHES DU RHONE

Séance du 19 Août 1942

ADDITIF à la page 8

ALINEA 1- SERVICE SALON - MARTIGUES Ajouter =

La consistance de ce service au plan maximum est fixée par l'Arrêté du 27 mai 1942 à 2 A-R quotidiens.

Il figure au plan minimum avec 1 A-R quotidien

Il est effectué actuellement avec 3 A-R quotidiens.

Adoptant les propositions du service de la coordination le C.R.D. décide que la consistance de ce service sera fixée comme suit:

Plan maximum et plan minimum= 2 A-R quotidiens

L'INGENIEUR EN CHEF
des Ponts et chaussées
Président du C.R.D. des
Bouches du Rhône
P.L'Ingénieur en Chef
L'Ingénieur en Chef adjoint
Signé: GARDAIR

Pour copie conforme
Le Secrétaire du Comité
Signature

N° 5 A
du 19/8/42

Séance du 19 Août 1942

La séance est ouverte à 9h30, sous la présidence de M. GUILLOT, Ingénieur en Chef des PONTS & CHAUSSEES.

Sont présents

- M. DURAND, Inspecteur Divisionnaire de la S.N.C.F.
M. COURIVAS, Président du Groupement Départemental des Transporteurs Routiers, Délégué Routier "Marchandises".
M. MESURE, Gérant de la Société des Autocars Aptésiens, Délégué Routier "Voyageurs"
M. FERDRIX, Directeur de la Régie Départementale des Chemins de Fer et Tramways Electriques des Bouches du Rhône.

Y assistent:

- M. JAY, Ingénieur des Ponts et Chaussées
M. GARABELLO, Directeur du groupement Départemental des Transporteurs routiers.

==:==:==:==:==:==

I - MARCHANDISES

TRANSFERT DE CARTES DE TRANSPORTS (SOCIETE ANONYME DE TRANSPORTS "ECLAIR")

Dans sa séance du 6 mars 1942, le Comité restreint Départemental a examiné la demande de transfert de 2 cartes de transports: I56 D 118, D 176, du Gard dans les Bouches du Rhône, sollicitée par la Société Anonyme de Transports "ECLAIR". Estimant que l'activité des véhicules affectés à ces cartes serait modifiée, malgré l'avis favorable du Comité Restreint départemental du Gard (séance du 16 décembre 1941) le Comité Restreint Départemental des Bouches du Rhône avait donné un avis défavorable à ce transfert.

Par lettre en date du 27 mai 1942, cette Société demande au Comité Restreint Départemental de reconsidérer la question. Le rapport du service de la coordination, considérant que l'activité des véhicules serait modifiée, sans avantages pour leur propriétaire, propose de soumettre à nouveau la demande à l'examen du Comité Restreint Départemental.

Le Délégué Routier estime qu'il y a pléthore de cartes de transports dans le département des Bouches du Rhône et s'oppose en conséquence à ce transfert.

Le Comité Restreint Départemental adopte ce point de vue et maintient l'avis défavorable précédemment donné.

II - VOYAGEURS
Ière Affaire

APPLICATION DE L'ARRETE MINISTERIEL DU 27 MAI 1942 APPROUVANT LES PLANS DE TRANSPORT MINIMUM DU DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE.

et maximum

Lecture est faite aux membres du Comité Restreint Départemental de l'Arrêté du 27 mai 1942.

ARTICLE Ier.

PARAGRAPHE A - LIGNE DE CHEMIN DE FER TARASCON-L'ESTAQUE: le délégué S.N.C.F. informe le Comité Restreint Départemental que la Société n'envisage aucune modification du trafic ferroviaire sur la relation TARASCON-MARSEILLE.

Le Comité Restreint Départemental est mis au courant du refus de l'entreprise ROUX d'effectuer la navette journalière en correspondance avec les trains sur la relation TARASCON-ARLES. Il décide en conséquence d'annuler l'autorisation donnée le 18 Mai 1942 à l'entreprise ROUX d'effectuer une navette réduite journalière ARLES-TARASCON.

PARAGRAPHE B - SUPPRESSIONS DE SERVICES AU PLAN MINIMUM: Le délégué Routier fait remarquer que les services supprimés offrent un intérêt primordial au point de vue "Messageries". Un grand nombre de colis familiaux sont expédiés des différentes localités desservies par ces services vers les grands centres urbains. Il dépose ensuite au Comité Restreint Départemental la protestation suivante votée par le Groupement Départemental des Transporteurs Routiers des Bouches du Rhône dans sa séance du 15 juillet 1942 protestation qui n'a pas été portée à la connaissance des membres du C.R.D.

"Les transporteurs de voyageurs des Bouches du Rhône viennent d'avoir connaissance de l'Arrêté du 27 mai 1942 de M. le Sous-Secrétaire d'Etat aux communications. Aux termes de cet arrêté le Plan minimum extrêmement réduit appliqué dans les Bouches du Rhône depuis plus d'un an subit de nouvelles restrictions et un certain nombre de lignes de voyageurs sont supprimées.

"En outre, par lettre du 12 juin M. le Sous-Secrétaire d'Etat aux Communications demande qu'on mette à l'étude une nouvelle diminution des lignes existantes. En même temps à la date du 1er juillet, la S.N.C.F. met en marche, dans le département des nouveaux trains; elle organise le dimanche des trains spéciaux sur PORT DE BOUC, TOULON, etc... Or les services d'autobus ont précisément été supprimés le dimanche parce que les déplacements touristiques ne paraissent pas actuellement indispensables. Il est singulier que, pour assurer ces mêmes services touristiques, la S.N.C.F. mette dorénavant en marche, les dimanches et jours de fêtes des trains spéciaux.

"D'autre part, alors que AIX vers MARSEILLE est déjà desservi par 4 trains la S.N.C.F. double depuis le 1er juillet son départ d'AIX de 5h51, par un départ à 6h49, créant ainsi une cinquième desserte d'AIX, à l'époque où les Facultés et les Tribunaux entrent en vacances, la statistique des voyageurs transportés par ce deuxième train prouve d'ailleurs que le nombre extrêmement réduit des voyageurs transportés par ces deux trains étant à peine supérieur à une centaine pour chacun d'eux.

"Ces exemples pourraient être multipliés. Ils prennent toute leur valeur lorsqu'on considère qu'un train MARSEILLE-AIX transportant une centaine de voyageurs consomme 30 fois plus de charbon et 10 fois plus de lubrifiant que 3 autobus transportant 100 voyageurs sur le même parcours, et qu'ainsi l'esprit de lutte contre la route fait perdre totalement de vue l'intérêt national".

"Les transporteurs routiers de voyageurs rappellent que, répondant à l'appel du Maréchal, ils ont depuis l'armistice adapté leur matériel aux carburants de remplacement et maintenu les services réduits indispensables au minimum d'activité de la population des B.D.R. Cette activité, bien qu'extrêmement réduite par les précédentes décisions administratives, a cependant assuré aux populations rurales une liaison entre elles. Tandis que le Fer permettait la liaison entre les grandes agglomérations, les transporteurs routiers ont maintenu la liaison entre les localités intermédiaires qui, sans eux, seraient aujourd'hui totalement isolées. - Au surplus, la connaissance la plus élémentaire des besoins des producteurs ruraux prouve que cette liaison maintenue entre les localités intermédiaires a été un élément capital du maintien de la production agricole.

"Le plan minimum actuellement en vigueur avait été établi en juin 1941 par le Comité Technique Départemental. Il avait ramené le nombre de navettes quotidiennes de l'ensemble des entreprises de transports de voyageurs des B.D.R. de 584 avant guerre à 209. Le kilométrage quotidien était abaissé de 46.609 Kms à 16.436 Kms. En tenant compte que tout trafic est interdit le dimanche, on arrivait ainsi à une réduction de 70% sur le trafic d'avant guerre, alors que du fait des circonstances la population de MARSEILLE et des localités desservies a considérablement augmenté.

"Tandis que le Plan établi en juin 1941, imposait ainsi 70% de réduction aux transports routiers, la S.N.C.F. n'effectuait que des réductions très inférieures ainsi que sur le parcours MARSEILLE-AIX, les 84 navettes quotidiennes des 2 entreprises routières sont réduites de 70% alors que les 54 trains hebdomadaires desservant AIX réduits actuellement à 36, ne représentent qu'une réduction de 33%, de même sur MARSEILLE-TOULON le train conserve outre la desserte des express, 3 trains omnibus en semaine et 4 le dimanche, ce qui par rapport aux services d'avant guerre représente 60% de réduction alors qu'on a imposé 95% de réduction aux services routiers réduits de 67 à 4 navettes.

"Le plan minimum de Juin 1941, ayant ainsi réduit à l'extrême limite les services de voyageurs, il n'est pas concevable que sans consultation des représentants des populations intéressées, ni du Comité Restreint ni du C.O.T.R. ce Plan ait été profondément réduit par l'arrêté du 27 Mai. La suppression de l'unique navette MARSEILLE-GRENOBLE de l'Entreprise ESPANET, la suppression dans les mêmes conditions de l'unique navette MARSEILLE-NICE des MONTS JURA marquent la volonté arrêtée de réduire à zéro tout trafic routier, pour ces deux lignes en particulier, leur maintien avec des autobus à gazogène avait été sur le plan technique une réussite particulièrement remarquable et méritoire de leurs entrepreneurs. L'utilité de ces deux lignes pour le maintien d'une relation quotidienne entre les très nombreuses localités traversées à proximité a été longuement démontrée dans les rapports précédents au Comité Restreint qui avait sagement maintenu 1 navette au plan minimum. La suppression brutale de ces services porterait un tort incalculable aux populations desservies et ne pourrait être interprétée par les transporteurs que par la volonté arrêtée de supprimer tout trafic sur route.

"La suppression du service entre ARLES et PORT-St-LOUIS-du-RHONE, la suppression de l'unique navette MARSEILLE-CARPENTRAS, la réduction de MARSEILLE-DIGNE à une seule navette, alors que la S.N.C.F. met en marche un train supplémentaire sur la ligne des Alpes, la réduction à une seule navette de la ligne MARSEILLE-APT; alors qu'un nouveau service a été récemment créé sur une partie du même parcours, sont injustifiées. On ne peut davantage expliquer la réduction du nombre de navettes sur MARSEILLE-AVIGNON, alors que pas une seule des localités desservies par la Route sur ce parcours n'est desservie par la ligne ferroviaire entre MARSEILLE et AVIGNON.

"Le pourcentage extrêmement élevé des réductions de trafic déjà effectuées atteint ou dépasse d'ailleurs le pourcentage de restriction que les circonstances imposent même sur les matières les plus raréfiées comme lubrifiants. Par ailleurs, il est bien évident que les véhicules collectifs doivent être les derniers bénéficiaires des matières premières disponibles par priorité sur les véhicules individuels dont les titulaires pourraient bien souvent, conformément aux instructions des Pouvoirs Publics, utiliser les moyens collectifs de transport.

"Il n'est d'ailleurs pas douteux que les populations rurales sont de beaucoup les plus éprouvées par la crise des transports. Or, les transporteurs Routiers constatent la création à MARSEILLE de nombreuses lignes de trolleybus, consommateurs de pneus et d'huile. Sans méconnaître l'utilité des transports urbains, les transporteurs routiers de voyageurs signalent que la nouvelle facilité qui leur est ainsi accordée ne peut l'être au détriment des populations rurales de qui dépendent, en définitive le ravitaillement des grandes agglomérations. Ces considérations confirment les transporteurs routiers dans leur conviction que les restrictions du trafic dont il est à nouveau question ne sont qu'un nouvel épisode de la lutte entreprise depuis longtemps par le Fer contre la route. Ils constatent d'ailleurs que les restrictions du trafic ont été telles qu'on est actuellement dans la nécessité de rétablir ou de.....

créer des lignes par la desserte de certaines localités dans les Bouches du Rhône, qu'il en résulte un bouleversement préjudiciable à certains, profitable à d'autres augmentant encore le désordre économique.

"Pour ces motifs les transporteurs voyageurs des Bouches du Rhône demandent qu'aucune restriction nouvelle ne soit apportée au plan de transports tel qu'il fonctionne dans les Bouches du Rhône, depuis JUIN 1941. Ils précisent que leur protestation n'est nullement l'expression d'un intérêt personnel et qu'ils ont conscience en signalant des erreurs ou des abus évidents d'accomplir leur devoir pour la rénovation nationale.

Alinéa I- Service Marseille-Carpentras - Le Comité Restreint Départemental est informé que le service Marseille-Carpentras de l'Entreprise ARNAUD a été arrêté le 26 Juillet 1942.

Alinéa II- Service Marseille-Grenoble - Le rapport du Service de la coordination constate que le service de Marseille-Grenoble de l'entreprise ESPANET n'est pas supprimé au plan minimum du département de l'Isère. M. L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de l'Isère a fait connaître que la question était soumise au Comité Restreint Départemental de ce département. Le Comité Restreint Départemental des Bouches du Rhône décide d'attendre l'avis du C.R.D. de l'Isère.

Alinéa III- et IV- Service Arles-Port-St-Louis-du-Rhône - Le Comité Restreint Départemental est informé des suppressions ci-après :

- Service libre RAYBAUD (Ex-Julien) n°55 du plan,
- Service libre RAYBAUD, n°61 du plan.

Par suite des décisions prises par l'arrêté, seul subsiste donc le service de remplacement des trains avec 24 A-R hebdomadaires. Le rapport du service de la coordination propose la répartition suivante des navettes :

Lundi	4 A-R
Mardi.....	3 A-R
Mercredi.....	5 A-R
Jeudi.....	3 A-R
Vendredi.....	3 A-R
Samedi.....	6 A-R

Ces conclusions sont adoptées par le Comité Restreint Départemental, le Délégué de la S.N.C.F. ayant signalé l'impossibilité d'incorporer des wagons de voyageurs aux trains de marchandises actuellement en service.

Alinéa 5- Service Marseille-Nice- par le Littoral - Le Comité Restreint Départemental est informé que le Service Marseille-Nice par le Littoral sera arrêté le 22 Août 1942. Le délégué de la S.N.C.F. proteste contre cette suppression alors que la ligne NICE-MARSEILLE par AIX EN PROVENCE est maintenue avec seulement suppression du tronçon Marseille-Aix et fait remarquer que la ligne ne fait pas double emploi avec le chemin de fer et ne constitue pas uniquement un service touristique.

PARAGRAPHE C - SERVICE MARSEILLE-AVIGNON - Le Comité Restreint Départemental enregistre la reprise par les Rapides du Sud-EST des services Marseille-Avignon de l'Entreprise BOURRET (N° 139 et 168 du plan, le dernier repris à la SEPA par l'Entreprise BOURRET).

Le rapport du service de la Coordination propose de répartir les navettes de la façon suivante :

RAPIDES DU SUD EST :	4 A-R quotidiens
S.A.T.A.P.	: 2 A-R quotidiens

.....

Des renseignements tardifs ayant précisé que les RAPIDES du SUD EST n'effectuaient que 4 A-R au lieu de 6 A-R prévus au plan, alors que la S.A.T.A.P. effectuait les 4 A-R quotidiens prévus au plan, le Comité décide d'adopter la répartition suivante.

RAPIDES DU SUD EST: 1 A-R quotidien sur la relation Marseille-Salon-Avignon

RAPIDES DU SUD EST: 2 A-R quotidiens sur la relation Marseille-Aix-Lembesc
Avignon.

S.A.T.A.P. : 3 A-R quotidiens sur la relation Marseille-Aix-St Cannat --
Avignon.

PARAGRAPHE D - Service MARSEILLE DIGNE - Le Comité Restreint Départemental prend acte de la décision ministérielle et émet le vœu que la consistance du service Marseille-Digne (n° 154 du plan) de l'entreprise MARSILY et FORCIOLI ne soit plus réduite lors de l'élaboration du plan minimum réduit (à la majorité).

PARAGRAPHE E - SERVICE MARSEILLE ALLOS Le Comité Restreint Départemental, avant de modifier la consistance du service Marseille-Allos (n° 155 du plan) de l'Entreprise MARSILY MARCYLY et FORCIOLI, propose de demander des précisions à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications, la consistance de ce service étant portée au plan minimum approuvé des Basses Alpes avec 3 A-R hebdomadaires, alors que l'arrêté prescrit pour les Bouches du Rhône: 2 A-R hebdomadaires.

PARAGRAPHE F - SERVICE GAP - MARSEILLE - Le Comité Restreint Départemental est informé de la modification qui est apportée au plan minimum des Bouches du Rhône conformément aux plans minimum des Basses Alpes et des Hautes Alpes:

3 A-R hebdomadaires en hiver
1 A-R quotidien en été.

Le délégué S.N.C.F. ne s'opposerait pas éventuellement à la suppression totale de ce service.

M. GUILLOT appelé à d'autres occupations s'excuse auprès des Membres du Comité Restreint Départemental. La Séance continue sous la présidence de M. JAY Ingénieur des Ponts et Chaussées, représentant M. l'Ingénieur en Chef.

PARAGRAPHE G - Service MARSEILLE-APT - La consistance du service Marseille-Apt (n° 165 du plan) de la Société des Autocars Aptésiens sera ramené à 1 A-R quotidien. Le délégué routier "Voyageurs" proteste contre cette décision, invoquant que la ligne routière ne fait pas double emploi avec le chemin de fer.

PARAGRAPHE H - Service MARSEILLE-LES CADENEUX - Le Comité Restreint Départemental enregistre la reprise par l'entreprise SABARDU du Service Marseille-Les-Cadeneux (n° 45 du plan) de l'Entreprise GASTALDY, le Comité Restreint Départemental est informé que le service Marseille-Les-Cadeneux de l'Entreprise SABARDU a été prolongé jusqu'au Pennes-Mirabeau à dater du 27 juillet 1942, et que, à la même date, le service Marseille-Les Pennes que la S.E.P.A. était autorisée à exploiter provisoirement a été arrêté. Le Délégué routier dépose la protestation formulée par la S.E.P.A. dont la teneur est communiquée au Comité Restreint Départemental.

"La S.E.P.A. proteste contre le prolongement aux PENNES de la ligne Marseille-Les-Cadeneux.

"Etant donné l'importance de principe de cette affaire, la Société est dans l'obligation de faire valoir ses droits par les voies habituelles, mais elle désirerait que le Comité Restreint prenne position sur cette question.

.....

" En effet le prolongement d'une ligne sur un parcours notable vers une localité importante est un euphémisme car le véritable terme est une création de ligne donnée bénévolement à un entrepreneur choisi arbitrairement. Etant donnée la valeur commerciale des lignes de transports de voyageurs, il y a là une source d'abus dont l'importance ne peut vous échapper.

"La desserte des PENNES était assurée exclusivement avant la guerre par les passages de diverses lignes de transporteurs traversant les PENNES.

"La S.E.P.A. ainsi titulaire de la desserte des PENNES a raison de 75 navettes par jour se décomposant ainsi:

6	navettes	MARSEILLE LES PENNES-BERRE-SALON
12	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-ROGNAC-SALON
12	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-BERRE
19	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-MARIGNANE
3	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-GIGNAC-MARTIGUES
6	-d°-	MARSEILLE-mes-PENNES-PORT-de-BOUC
7	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-FOS-sur-MER
8	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES-ISTRES
6	-d°-	MARSEILLE-les-PENNES -PORT-St-Louis-du-RHONE

"Actuellement au plan minimum la Société dessert les PENNES dans les mêmes conditions et sur les mêmes lignes par un chiffre de navettes réduit de 75 à 30.

"Par contre, la ligne MARSEILLE-les-CADENEAUX, limitée à ce parcours, n'a jamais bénéficié d'un seul client des PENNES. Il est évident dans ces conditions qu'en appelant à l'entreprise des CADENEAUX à desservir les PENNES, on accorde à cet entrepreneur une clientèle nouvelle qui ne lui a jamais appartenu et cette clientèle est prise exclusivement aux transporteurs qui traversaient les PENNES et dont la Société est le principal intéressé.

"Si les pouvoirs publics estiment que la desserte des PENNES par les 30 passages de la Société et les passages de ses confrères est devenue insuffisante, il serait de toute justice que le service supplémentaire créé au départ des PENNES revienne aux entrepreneurs qui bénéficiaient déjà de la clientèle des PENNES et non pas à un Entrepreneur qui n'y a droit à aucun titre.

"Au surplus, il est à remarquer que la Société, comme d'autres entrepreneurs traversant les PENNES, étant depuis de longues années propriétaires de leurs fonds de commerce, ont subi du fait de la coordination des restrictions importantes qui leur ont occasionné un dommage certain. C'était une raison de plus pour que la ligne créée leur revint plutôt qu'à un entrepreneur qui n'a subi aucune restriction. En effet, la ligne des CADENEAUX-MARSEILLE COMPORTAIT AVANT GUERRE 6 Navettes qui sont encore autorisées aujourd'hui sans réduction.

"Enfin, il est facile de constater que les 6 navettes des CADENEAUX travaillent actuellement à plein, dans ces conditions l'arrêté de M. le Secrétaire d'Etat placera l'Entrepreneur devant le dilemme suivant: ou bien les 6 navettes resteront en l'état et dans ce cas la population des CADENEAUX sera insuffisamment desservie, ou bien les navettes seront doublées, ce qui revient à la création d'une ligne les PENNES-MARSEILLE avec un nombre de navettes égal à celui des doublages effectués, cette ligne étant d'ailleurs confiée à l'entrepreneur qui n'y a aucun titre et qui a fait l'acquisition de celle-ci, il y a quelques mois seulement, en annonçant publiquement que cette ligne allait prendre de l'extension.

Le C.R.D. sur la proposition du Délégué Routier "Voyageurs" décide de demander au Conseil Général des Transports un examen d'urgence de la situation (dans les six mois qui suivent la mise en vigueur du plan de transports) en raison des conséquences graves qui résulteraient d'une prolongation de la situation faite à l'entreprise en cause, conformément à l'article 27, § 1, alinéa 3. du décret du 12 janvier 1939.

.....

SERVICE MARSEILLE - AIX - NICE - Le Comité Restreint Départemental est informé que le service Marseille-Aix-Nice a été réduit au tronçon AIX-NICE à dater du 15 Août 1942. Le Délégué de la S.N.C.F. renouvelle sa protestation sur le maintien de ce service alors qu'on supprime le service Marseille-Nice par le Littoral.

ARTICLE II

Le Comité Restreint Départemental décide d'inviter:

1° - La S.N.C.F. à faire connaître ses intentions quant à la remise en service de trains omnibus et à la réouverture de certaines gares sur les lignes partiellement ou totalement fermées au trafic " Voyageurs ".

2° - Le Délégué Routier " Voyageurs " et le Groupement Départemental des Transporteurs Routiers à faire des propositions pour la détermination de l'ordre de priorité relatif à la remise en exploitation dans les limites du plan maximum de services réduits ou supprimés au plan minimum.

ARTICLE III -

PARAGRAPHE A - LIGNE DE CHEMIN DE FER TARASCON L'ESTAQUE - Le paragraphe reproduit les dispositions du paragraphe A de l'article 1.

Le Comité Restreint Départemental décide de ne rien ajouter à ses conclusions précédentes.

PARAGRAPHE B - SERVICE NIMES-TARASCON-AVIGNON- Le rapport du service de coordination propose de fixer la consistance des services DAVOUST (n°201 du plan) et CEVENNES CARS (n°185 du plan) conformément aux plans approuvés des départements du GARD et du VAUCLUSE.

Service DAVOUST N° 201

P.M. = 2 A-R quotidiens NIMES-TARASCON-AVIGNON
+ 1 A-R quotidien TARASCON - AVIGNON

P.M. = 5 A-R hebdomadaires NIMES-TARASCON-AVIGNON

Service CEVENNES CARS n° 185

P.M. = 6 A-R quotidiens NIMES-TARASCON-AVIGNON
+ 1 A-R quotidien NIMES-TARASCON

P.M. = 2 A-R quotidiens NIMES-TARASCON-AVIGNON

Le Délégué de la S.N.C.F. informe le Comité Restreint Départemental que la Société n'envisage aucune modification du trafic ferroviaire sur cette ligne. En conséquence, le Comité Restreint Départemental adopte les conclusions du rapport du service de la coordination.

PARAGRAPHE C - REDUCTION DE LA CONSISTANCE DE CERTAINS SERVICES- Le Délégué routier " Voyageurs " renouvelle la protestation des transporteurs des Bouches du Rhône, mentionnée ci-dessus (art.1 parag.H).

Alinéa 1 - Service Salon-Martigues - Le Comité Restreint Départemental enregistre la reprise par l'entreprise TROUIN de la ligne Salon Martigues (n°100 du plan) de la S.A.T.A.P. (ex S.E.P.A.)

Alinéa 2 - Marseille-Miramas-Salon- Le Comité Restreint Départemental prend acte de la décision ministérielle de ramener la consistance de ce service à 4 A-R quotidiens.

Alinéa 3- Marseille-Digne- Le rapport du service de la Coordination fait remarquer que la consistance de ce service est fixée à 6 A-R hebdomadaires sur le plan des Bouches du Rhône alors qu'il est de 14 A-R hebdomadaires sur le plan minimum des Basses Alpes.

En conséquence, il propose avant de modifier le plan maximum du département des Bouches du Rhône, de demander des précisions à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Le C.R.D. adopte ces conclusions.

Alinéa 4- Marseille-Toulon- Le Comité Restreint Départemental prend acte de la décision ministérielle de ramener la consistance de ce service à 15 A-R quotidien

Alinéa 5- Manosque-Marseille- Le C.R.D. enregistre la reprise par la Société des Autocars de Provence de la ligne Manosque-Marseille(n°182 du plan) de l'Entreprise PELESTOR.

Il prend acte de la décision ministérielle de ramener la consistance de ce service à 1 A-R quotidien.

PARAGRAPHE D- SERVICE MARSEILLE AVIGNON- Le rapport du Service de la coordination propose de fixer la consistance de ce service de la façon suivante:

S.A.T.A.P. (n°163 du plan).....	3 A-R	quotidiens
RAPIDES DU SUD EST (n°168 du plan)...	3 A-R	-d°-
-d°- -d°- (n°139 du plan)...	3 A-R	-d°-

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

PARAGRAPHE E - SERVICES DE L'ENTREPRISE REGIBUS- Le C.R.D. prend acte de la décision ministérielle de mettre le plan maximum des Bouches du Rhône en concordance avec le plan maximum du Var soit:

Salernes-Brignoles.....	1 A-R	quotidien
Brignoles-Marseille.....	2 A-R	quotidiens

PARAGRAPHE F- SERVICES DE REMPLACEMENT DES TRAINS - La S.N.C.F. n'ayant aucune proposition à faire, le Comité Restreint Départemental décide d'inviter M.le Directeur de la Régie Départementale des Chemins de Fer et Tramways électriques des Bouches du Rhône à formuler les solutions qu'il envisage pour la modification des services de remplacement des chemins de fer.

PARAGRAPHE C- SITUATION DES ENTREPRENEURS DONT LES SERVICES ONT ETE SUSPENDUS- Le rapport du service de la coordination propose de réserver cette question et de demander au délégué routier "Voyageurs" de lui permettre des propositions qui seront examinées ultérieurement.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

.....

COMITE RESTREINT DEPARTEMENTAL DES TRANSPORTS
DES BOUCHES DU RHONE

Séance du 19 Août 1942

ADDITIF à la page 11

ALINEA 1- SERVICE SALON - MARTIGUES Ajouter -

La consistance de ce service au plan maximum est fixée par l'Arrêté du 27 mai 1942 à 2 A-R quotidiens.

Il figure au plan minimum avec 1 A-R quotidien

Il est effectué actuellement avec 3 A-R quotidiens.

Adoptant les propositions du service de la coordination le C.R.D. décide que la consistance de ce service sera fixée comme suit:

Plan maximum et plan minimum- 2 A-R quotidiens

L'INGENIEUR EN CHEF
des Ponts et chaussées
Président du C.R.D. des
Bouches du Rhône
P.L'Ingénieur en Chef
L'Ingénieur en Chef adjoint
Signé: GARDAIR

Pour copie conforme
Le Secrétaire du Comité
Signature

2ème AFFAIRE

ETUDE D'UN PLAN MINIMUM REDUIT CONFORMEMENT AUX INSTRUCTIONS DU 12 JUIN 1942 DE M. LE SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS.

Par lettre en date du 12 juin 1942, Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications transmet à Monsieur l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, chargé de la 16^e Circonscription régionale, l'arrêté du 27 mai 1942 et demande d'inviter M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Bouches du Rhône à faire étudier par le Comité Restreint de son département un nouveau plan minimum plus réduit.

Le Comité Restreint Départemental, saisi, étudie les modifications à apporter à la consistance du plan minimum des services énumérés ci-après, étant entendu que les suppressions proposées ne constituent qu'une première étape dans l'élaboration du plan minimum réduit.

N° 8 - ROQUEFORT-la-BEDOULE - GARE DE CASSIS- S.T.A.R. (ex-Daniel)

porté : plan maximum : correspondance S.N.C.F.
plan minimum : correspondance S.N.C.F.

Service non effectué.

Le Comité Restreint Départemental maintient sa décision du 21 juillet 1942 propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

N°34 - ROQUEFORT-la-BEDOULE - MARSEILLE - S.T.A.R. (ex Daniel)

porté: Plan maximum : 4 A-R quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Service effectué avec:

3 A-R quotidiens Roquefort, la Bédoule, Marseille
1 A-R quotidien La Bédoule - Aubagne.

Le Comité Restreint Départemental, dans sa séance du 21 Juillet 1942 a autorisé:

3 A-R quotidiens la Bédoule - Marseille
1 A-R quotidien -d°- Aubagne

Le rapport du service de la coordination propose de:

supprimer: 1 A-R quotidien la Bédoule-Aubagne à partir du 15-9-42
ramener à: 2 A-R quotidiens la consistance du service: La Bédoule-Marseille à partir du 15-9-42

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions avec effet du 15 septembre 1942.

N°14-AUBAGNE-la-TREILLE- Sté des AUTO-CARS DUCOS.

porté: plan maximum : 6 A-R quotidiens
plan minimum : 2 A-R -d°- (essence) ou gazo)
4 A-R -d°-

.....

Service non effectué.

Le rapport du service de la coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° 19 - AIX - ROGNES - Entreprise BERTAGNE -

Porté : Plan maximum : 1 A-R le jeudi
2 A-R le samedi

Plan minimum : 1 A-R le jeudi
1 A-R le samedi

essence

Le Comité Restreint Départemental (séance du 21 juillet 1942) a autorisé avec un véhicule équipé à gazogène :

1 A-R le mardi
1 A-R le jeudi
1 A-R le samedi

Le rapport du service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener à 2 A-R hebdomadaires la consistance de ce service.

L'entreprise BERTAGNE ayant fait équiper son véhicule à gazogène, le Comité Restreint Départemental décide le maintien des 3 A-R hebdomadaires.

N° 24 - MARSEILLE LA CIOTAT - S.A.C.A.P.

Porté : Plan maximum : 6 A-R quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Service effectué avec 3 A-R quotidiens

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener à 2 A-R quotidiens la consistance de ce Service.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions avec effet du 15 septembre 1942.

N° 128 - LA CIOTAT - BANDOL - S.A.C.A.P.

Porté : Plan maximum : 3 A-R quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Service effectué avec 1 A-R quotidien

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 1 A-R quotidien.

Le Comité Restreint Départemental approuve ses conclusions.

N° 140 - MARSEILLE - BANDOL - S.A.C.A.P.

Porté : Plan maximum : 3 A-R quotidiens
Plan minimum : 3 A-R quotidiens

Le service effectué avec 2 A-R quotidiens.
Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux communications de ramener la consistance de ce service à 2 A-R quotidiens
Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° 33 - SALON - FOS - Entreprise CONSTANZA

Porté: Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : 1 A-R quotidien

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°41 - GEMENOS-MARSEILLE - Entreprise Feuillerat

Porté : Plan maximum : $\frac{5}{2}$ A-R quotidien

Plan minimum : 1 A-R quotidien

Service effectué avec 2 A-R quotidiens.

Le rapport du service de la coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 1-A-R quotidien.

Le Comité Restreint Départemental considérant que ce service fait double emploi avec le fer (S.N.C.F.) Trolleybus) propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

N°126- GEMENOS - MARSEILLE - Entreprise SUZAN

Porté: Plan maximum $\frac{5}{2}$ A-R quotidiens

Plan minimum 1 A-R quotidien

Service effectué avec 2 A-R quotidiens.

Le rapport du service de la coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 1 A-R quotidien.

Le Comité Restreint Départemental considérant que ce service fait double emploi avec le fer (S.N.C.F. Trolleybus) propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service du plan minimum.

N°43- LAMBESC - MARSEILLE - Entreprise FRANC.

Porte : Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : 1 A-R quotidien.

Le Comité Restreint Départemental avait, le 18 mai 1942, indiqué que la suppression de ce service pourrait être envisagée. Devant les protestations, d'une part des maires des localités desservies demandant le maintien de la navette et d'autre part, des entreprises demandant la suppression de cette navette le rapport du service de la coordination propose, avant de prendre une décision d'ordonner une enquête

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°50 - LES TROIS LUCS - ENCODEBOTTE - Entreprise Gillette.

Porté : Plan maximum : correspondance des tramways
Plan minimum : correspondance des tramways

Service non effectué.

Le rapport du service de la coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°51 - AIX-BANLIEUE- Entreprise GOURGEON.

Porté : Plan maximum : Correspondance S.N.C.F.
Plan minimum : Correspondance S.N.C.F.

Service non effectué

Le rapport du service de la coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° 83 - LA BOUILLADISSE - AUBAGNE - Entreprise REBUFFAT

Porté : Plan maximum : 2 A-R quotidiens - 1 le dimanche
Plan minimum : 2 A-R quotidiens avec un véhicule équipé au gazogène

Service non effectué.

Le rapport du service de la coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°85 - AIX - LES MILLES - Entreprise CHEROUTE -

Porté : Plan maximum : 4 A-R le lundi
Plan " : 5 A-R le mardi
" : 4 A-R le mercredi
" : 6 A-R le jeudi
" : 6 A-R le samedi
" : 9 A-R le dimanche et jours de fête.

Plan minimum : 4 A-R quotidiens

....

Service effectué avec:

4 A-R les lundi, mercredi, vendredi et
6 A-R les mardi, jeudi samedi.

Le rapport du service de la coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 4 A-R quotidiens.

Le Comité Restreint Départemental, eu égard à la présence au MILLES d'un camp d'internés, décide le maintien du service effectué.

N°89 - MARTIGUES - PORT-de-BOUC - Entreprise ROBERT

Porté : Plan maximum : 6 A-R quotidiens
Plan minimum : 6 A-R quotidiens

Service effectué avec: 4 A-R quotidiens

Le Service de la coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 4 A-R quotidiens.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°94 - AIX - MENTABREN - MARSEILLE - S.A.T.A.P.

Porté : Plan maximum : 3 A-R quotidiens
Plan minimum : 3 A-R quotidiens

Service effectué avec 2 A-R quotidiens.

Le rapport du service de la coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 2 A-R quotidiens.

Le C.R.D. approuve ces conclusions.

N°96 - AUBERGE NEUVE-PEYPIN - MARSEILLE - S.A.T.A.P.

Porté : Plan maximum : 3 A-R quotidiens
Plan minimum : 1 A-R quotidien

Le Comité Restreint Départemental (séance du 21 Juillet 1942) a autorisé 3 A-R quotidiens sur PEYPIN MARSEILLE.

Le rapport du service de la Coordination propose au Comité ^{Restreint} Départemental de ramener la consistance de ce service à 2 A-R quotidiens sur PEYPIN - MARSEILLE

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions avec effet du 15 septembre 1942.

N°97- LA DESTROUSSE - MARSEILLE - S.A.T.A.P.

Porté : Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : néant

Le rapport du Service de la coordination propose au Comité Restreint Départemental de compléter le plan de transport en inscrivant la mention "Suspendu" dans la colonne des observations.

...

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

N° 102 - GARDANNE - SIMIANE - MARSEILLE - Sté des Autobus de Provence

Porté : Plan maximum : 5 A-R quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Le Comité Restreint Départemental (séance du 18 mai 1942) a autorisé 4 A-R quotidiens.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 2 A-R quotidiens.

Le Délégué routier, compte tenu de l'afflux de voyageurs sur cette ligne demande que cette consistance soit fixée à 3 A-R quotidiens.

Le Délégué S.N.C.F. fait remarquer que la gare de SIMIANE est ouverte au trafic "Voyageurs" avec 5 navettes journalières.

Le Comité Restreint Départemental (2 voix contre 1) adopte les conclusions du rapport du service de la coordination. La décision prendra effet du 15 septembre 1942.

N° 105 - MARSEILLE - CASSIS - S.C.A.C.

Porté : Plan maximum : 9 A-R quotidiens
Plan minimum : 4 A-R quotidiens

Le Comité Restreint Départemental (séance du 21 juillet 1942) a autorisé 5 A-R quotidiens.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener à 4 A-R quotidiens la consistance de ce service.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions avec effet du 15 septembre 1942.

X N° 108 - MARSEILLE - SAUSSET à S.E.P.A. (ex Sauveur)

Porté : Plan maximum 4 A-R quotidiens
Plan minimum 1 A-R quotidien

Service non effectué

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° 112 - MARSEILLE - BERRE - S.E.P.A.

Porté : Plan maximum : 8 A-R quotidiens
Plan minimum - 6 A-R quotidiens

Service effectué avec 4 A-R quotidiens.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 4 A-R quotidiens.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° II3 - MARSEILLE - MARIGNANE - S.E.P.A.

Porté: Plan maximum : 12 A-R quotidiens
Plan minimum : 6 A-R quotidiens

Service effectué avec 5 A-R quotidiens

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 5 A-R quotidiens.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° II5 - MARSEILLE - LE ROVE - PORT DE BOUC - S.E.P.A.

Porté : Plan maximum : 3 A-R quotidiens
Plan minimum : 1 A-R quotidien

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications ce service du plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° II7 - MARSEILLE - LES PENNES - PORT DE BOUC - S/E/P/A/

Porté : Plan Maximum : 5 A-R quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Service effectué avec 1 A-R quotidien

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux communications de ramener la consistance de ce service à 1 A-R quotidien.

Le Comité Restreint Départemental, compte tenu de la protestation de la S.E.P.A. ci-après, propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications la consistance du service suivante:

Marseille - Port-de-Bouc : 1 A-R quotidien
Marseille - Les Pennes : 1 A-R quotidien

Protestation de la S.E.P.A.

"La S.E.P.A. se permet, de l'occasion de la mise à l'étude d'un nouveau plan minimum d'attirer l'attention du Comité Restreint Départemental sur le fait que la Société effectuait quotidiennement, d'après le plan d'avant guerre 19030 Kms Le kilométrage du plan minimum actuellement en vigueur étant de 4.564 Kms représente une réduction de 77% et compte tenu de l'arrêt des dimanches et jours fériés, cette réduction atteint 80%

"Or, pour l'ensemble des transporteurs coordonnés dans les Bouches du Rhône moins la S.E.P.A. le kilométrage d'avant guerre, s'élevait à 27.579 Kms; il s'élève d'après le plan minimum actuel à 11.872 Kms représentant une réduction de 57% ou, compte tenu de l'arrêt des dimanches et jours fériés, de 64%. il en résulte que les restrictions imposées à la Société sont beaucoup plus sévères que celles imposées à l'ensemble des transporteurs".

.....

" Il serait souhaitable que les décisions intervenant s'efforcent autant que possible de ne pas créer des disparités de traitement aussi flagrantes".

N°118 - MARSEILLE - FOS - S.E.P.A. X

Porté : Plan maximum : 4 A-R quotidiens
Plan minimum : 1 A-R quotidien

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°124 - JOUQUES - PERTUIS - Entreprise SUMIAN.

Porté : Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : 1 A-R hebdomadaire.

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer le Service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N° 125 - JOUQUES - MARSEILLE - Entreprise SUMIAN.

Porté: Plan maximum : 1 A-R quotidien à essence
Plan minimum : 1 A-R quotidien gaze

Service effectué avec 4 A-R hebdomadaires.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications de ramener la consistance de ce service à 4 A-R hebdomadaires.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°129 - ARLES - MOURIES - MARSEILLE - Entreprise TERLAY et GOBETTO X

Porté : Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum: 1 A-R quotidien

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°131 - ARLES - MOURIES - Entreprise TERLAY et GOBETTO

Porté: Plan maximum : 1 A-R (service des écoles)
Plan minimum : 1 A-R -d°-

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°132 - MO URIES - SALON - Entreprise TERLAY et GOBETTO.

Porté : Plan maximum : 1 A-R le mercredi
Plan minimum : 1 A-R le mercredi

Service non effectué

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°150 - Les PALUDS de NOVES - AVIGNON - Entreprise Grégoire

Porté : Plan maximum : 1 A-R le jeudi à essence
+ 1 A-R le samedi à essence

Plan minimum : 1 A-R hebdomadaire à essence.

Le Comité Restreint Départemental (séance du 6 mars 1942) a autorisé 2 A-R hebdomadaire avec un véhicule équipé au gazogène.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 1-A-R hebdomadaire.

Le Comité Restreint Départemental, compte tenu du récent équipement du véhicule au gazogène décide de maintenir sa décision du 6 mars 1942.

N° 151 - NOVES - AVIGNON - Entreprise Grégoire -

Porté au Plan maximum : 1 A-R quotidien à essence
Plan minimum : 3 A-R hebdomadaires à essence

Le Comité Restreint Départemental (séance du 6 mars 1942) a autorisé 2 A-R quotidiens avec un véhicule équipé au gazogène.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 3 A-R hebdomadaires.

Le Comité Restreint Départemental, compte tenu du récent équipement du véhicule au gazogène décide de maintenir sa décision du 5 mars 1942.

N°161 - ARLES - TARASCON - AVIGNON - Entreprise ROUX

Porté: Plan maximum d'avant guerre: 3 A-R quotidiens
Plan minimum : néant

Plan minimum..... néant

....

Le Comité Restreint Départemental (séance du 18 mai 1942) a autorisé 1 A-R quotidien sur ARLES - TARASCON.

Service non effectué.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental d'annuler sa décision du 18 mai 1942.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

N° 164 - LAURES - PERTUIS - AIX - Sté des Autocars Aptésiens

Porté : Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : 1 A-R Hebdomadaire

Le Comité Restreint Départemental (séance du 13 Août 1941) a autorisé 3 A-R hebdomadaires sur PERTUIS AIX.

Le rapport du Service de la Coordination propose à M. le Secrétaire d'Etat aux Communications de supprimer le tronçon Lauris-Pertuis.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

De plus, le Comité Restreint Départemental (séance du 18 mai 1942) a autorisé 2 A-R hebdomadaires sur AIX - LE PUY STE REPARADE.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental d'annuler sa décision du 18 mai 1942.

Le Comité Restreint Départemental, vu l'afflux de voyageurs sur cette ligne, décide de maintenir sa décision.

N° 182 - MARSEILLE - MANOSQUE - Société des Autocars de Provence -

Porté dans les Bouches du Rhone
et dans les Basses Alpes

} Plan maximum : 1 A-R quotidien
Plan minimum : 3 A-R hebdomadaires

Autorisé par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Basses Alpes le 27 septembre 1941: 1 A-R quotidien.

Le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de ramener la consistance de ce service à 3 A-R hebdomadaires et de communiquer cette décision à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées des Basses Alpes.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

DESSERTE DE VITROLLES - Dans sa lettre du 12 juin 1942, M. le Secrétaire d'Etat aux Communications attire l'attention du Comité Restreint Départemental sur la desserte de Vitrolles.

S.E.P.A.

Cette commune est desservie par 8 passages quotidiens des services de la

4 A-R quotidiens du service Marseille-Berre
4 A-R quotidiens du service Marseille-Berre-Salon.

Les relations routières paraissent donc suffisantes.

AFFAIRES NON PORTEES à L'ORDRE DU JOUR

1 - ETUDE D'UN PLAN MINIMUM REDUIT CONFORMEMENT AUX INSTRUCTIONS DU 12 JUIN 1942
de M.le SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

N°27 - AIX - FUYRICARD - Entreprise BONNAFOUX et MARTINET

Porté : Plan maximum : 2 A-R quotidiens
Plan minimum : 1 A-R quotidien

Service non effectué.

Le Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Commun-
ications de supprimer ce service au plan minimum.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°49 - GARDANNE - MEYREUIL - AIX - Entreprise GIANU

Porté : Plan maximum : 6 A-R quotidiens.
+ 2 A-R les dimanches, fêtes et jours fériés.

Plan minimum : 4 A-R quotidiens

Service effectué avec 2 + A-R quotidiens

Le Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Commu-
nications de ramener la consistance de ce service à 2 A-R quotidiens.

Le Comité Restreint Départemental approuve ces conclusions.

N°63 - FUYVEAU - AIX - Entreprise BARLATIER et ROYERE -

Porté : Plan maximum : 2 I/4 A-R Quotidiens
Plan minimum : 2 A-R quotidiens

Service effectué avec 2 A-R les mardi, jeudi et samedi.

Le Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Commu-
nications de ramener la consistance de ce service à 6 A-R hebdomadaires.

Le C.R.D. approuve ces conclusions.

N°64 - FUYVEAU - MARSEILLE - Entreprise BARLATIER et ROYERE -

Porté : Plan maximum : 2 A-R quotidiens
+ 1/2 dimanches et jours de fêtes.

Plan minimum : 2 A-R quotidien

Service effectué avec 1 A-R quotidien.

Le Service de la Coordination propose à M.le Secrétaire d'Etat aux Commu-
nications de ramener la consistance de ce service à 1 A-R quotidien.

Le C.R.D. approuve ces conclusions.

I I - CREATION DE SERVICE -

Par lettre en date du 18 Août 1942 à M. le Directeur de la Régie Départementale des Chemins de Fer et tramways électriques des Bouches du Rhône, M. le Chef du Centre émetteur de REALTORT demande que la ligne AIX - LES MILLES soit prolongée jusqu'à CALAS et REALTORT les mardi et samedi.

Cette demande indique que le ravitaillement du personnel du centre effectué jusque là par un véhicule de cette administration est actuellement supprimé par suite du départ du chauffeur qui n'a pu être remplacé.

Devant un motif aussi futile et compte tenu des réductions apportées au trafic routier "Voyageurs", dans le département des Bouches du Rhône, le rapport du Service de la Coordination propose au Comité Restreint Départemental de rejeter cette demande.

Le Comité Restreint Départemental adopte ces conclusions.

La séance est levée à 12h,15.

L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées
Président du Comité Restreint Départemental
des Transports des Bouches du Rhône:

Signé: GUILLOT

Pour copie conforme

Le Secrétaire du Comité
Signature

s
m-
de
.
-
ra
er

S.N.C.F.
Région du Sud-Est
Exploitation

DOSSIER N° Paris, le
PIÈCE N°

6 AOUT 1942

1791-ye

Division Commerciale
2ème Section
Voyageurs

TRANSMIS à
la S.C.E.T.A

N° 1.700.075

Comme suite à la
note n° E 1791/1700.23 C
de la Direction du Mouvement
Sud-Est - 5^e Section

from in file
15

P. L'ingénieur en Chef
Chef de la Division Commerciale
L'inspecteur Divisionnaire
Chef de la 2^e Section

[Signature]

S. C. E. T. A.

N° 2086
du 2/8/42

7-842

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
Région du SUD EST

Convention du 3 juillet 1942 conclue entre la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône et la Société Nationale des Chemins de fer français pour le transport d'ouvriers par voitures spécialisées sur la ligne d'Aubagne à La Barque.

Entre la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône, dont le siège est à Marseille, 39 rue Salvabelle, représentée par Monsieur GARBAY, Directeur Général d'une part,
et la Société Nationale des Chemins de fer français, dont le siège est à Paris, représentée par Monsieur ARMAND, Ingénieur en Chef d'autre part,
il a été convenu ce qui suit.

Article 1^{er}

OBJET DE LA CONVENTION

La S.N.C.F. met à la disposition de la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône, des voitures spécialisées pour le transport d'ouvriers entre:

- 1^o Font-de-l'Etoile, Aubagne, Roquevaire, Auriol-St-Zacharie, La Bouilladisse, Valdeonne-Peypin, Cadolive-St-Savournin, Fuveau et La Barque d'une part, Gréasque, d'autre part;

2^o Fuveau et Gréasque, d'une part, Valdeonne-Peypin, d'autre part,

3^o Aubagne, Roquevaire, Auriol-St-Zacharie, La Bouilladisse, Fuveau, Gréasque, d'une part, Cadolive-St-Savournin, d'autre part.

Le nombre des voitures à mettre en circulation et les horaires sont fixés par accord entre les deux parties, compte tenu du nombre de personnes à transporter et des disponibilités en matériel de la S.N.C.F.

Article 2

TAXATION DES TRANSPORTS

Les transports visés à l'article 1^{er} sont taxés aux conditions suivantes:

Pour chaque ouvrier transporté, il est perçu par la S.N.C.F., pour le parcours effectué sur ses lignes, le prix de la carte hebdomadaire de travail, et la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône garantit à la S.N.C.F. un minimum de recette de 5 fr. 4 par kilomètre pour chaque voiture, avec maximum de 36 frs. par kilomètre et par rame de 10 voitures.

Le minimum de garantie prévu ci-dessus sera appliqué sur les distances de 31 kms (parcours Aubagne / La Barque) et de 14 kms (parcours Valdeonne / La Barque). Les voitures à bogies comptent pour deux véhicules.

Les taux prévus au présent article pour le minimum de garantie sont susceptibles de révision dans le cas de modification des circonstances économiques.

Il n'est pas délivré de cartes hebdomadaires de travail aux ouvriers mais ceux-ci seront munis chaque semaine par la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône, d'une carte d'identité spéciale servant de titre de transport et comportant l'indication du parcours sur lequel elle est valable, ainsi que le numéro de semaine.

Ces cartes seront imprimées par les soins de la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône.

ENTRETIEN DES VOITURES

L'entretien et le nettoyage des voitures seront assurés par les soins de la S.N.C.F.

Si des déprédations venaient à être commises dans les voitures par les ouvriers les réparations nécessitées par ces déprédations resteraient à la charge de la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône.

**Article 4
REGIME DES TRANSPORTS**

Le prix des cartes spéciales doit être acquitté au moment du retrait de celles-ci.

La différence entre le minimum de garantie et le prix des cartes doit être versée à la S.N.C.F. dans la semaine qui suit celle de l'exécution des transports.

Passé ce délai et sans aucune mise en demeure préalable, tout retard dans le règlement imputable à la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône donne lieu au versement à la S.N.C.F. d'intérêts moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majorés de 1% à partir du premier jour de la semaine suivant celle dans laquelle le paiement devait être effectué.

**Article 5
DUREE D'APPLICATION DE LA CONVENTION**

La présente Convention est consentie pour une année à partir du 3 Juillet 1942. Elle continuera ensuite par tacite reconduction, sous réserve du droit pour chacune des parties d'y mettre fin à toute époque moyennant dénonciation un mois à l'avance.

En outre, la S.N.C.F. se réserve le droit de supprimer la circulation des voitures spécialisées sur simple préavis si les nécessités de son exploitation le justifiaient, ce dont elle serait seule juge.

Article 6

ENREGISTREMENT ET TIMBRE

La présente Convention sera établie sur timbre et enregistrée aux frais de la Société Nouvelle de Charbonnages des Bouches-du-Rhône.

Fait en double à Marseille, le 3 Juillet 1942.

Lu et approuvé
Société Nouvelle de Charbonnages
des Bouches-du-Rhône

Le Directeur Général
signé: GARBAY

Lu et approuvé
P. le Directeur de l'Exploitation
de la Région Sud-Est de la
S.N.C.F.

L'Ingénieur en Chef
signé: ARMAND

H.A.

11/11

MINUTE

Paris, le 7 août 1942.

1791-7c

8^{ème}
EX - 8 - Arrondissement

à MARSEILLE

DIVISION COMMERCIALE
5^{ème} Section A

Dr. 1791
1700.27 C

Coordination
Voyageurs

-1 pièce-

Par note n° 2356 du 28 juillet 1942, vous m'avez communiqué une demande du 8^e arrondissement V.B., relative au transport d'ouvriers travaillant pour le compte du chemin de fer, dans les trains de marchandises circulant sur la ligne de Rognac à Aix.

J'ai l'honneur de vous informer que cette question ne nous concerne pas.

Je vous serais obligé, en conséquence, de bien vouloir inviter M. le Chef du 8^e arrondissement de la Voie à s'adresser à son Service Régional qui lui donnera les instructions utiles.

En retour, la note AG 59 du 22 juillet 1942 du service V.B.

P. le Chef du Service de l'Exploitation,

L. Zayouan en Chef
Chef du Service Commercial
De la Voie

S.N.C.F.
Région Sud-Est
Exploitation

Marseille, le 28 Juillet 1942

8° Arrondissement

N° 9856

SA

5ème Section A - PARIS -

26378

Division Commerciale

DOSSIER N°

1942/41-74

J'ai l'honneur de vous remettre, sous ce pli, copie de la lettre Ag 59, du 22 courant, par laquelle M. le Chef du 8ème Arrondissement V.B. à Marseille demande l'autorisation, pour quelques ouvriers de l'entreprise chargée des travaux d'entretien sur la ligne "Rognac - Aix-en-Provence", d'emprunter les trains de marchandises circulant sur cette ligne fermée au Service "Voyageurs".

Mon Collègue du Service V.B. fait allusion à une lettre 94 - C 3 N° 218 du 11 Mars 1942, de M. le Secrétaire Général dont je n'ai pas connaissance.

Je vous serais obligé, en conséquence de bien vouloir me donner vos instructions, en m'indiquant, le cas échéant, sous quelle forme et dans quelles conditions l'autorisation demandée pourra être délivrée.

Chef du 8° Arrondissement de l'Exploitation

Inspecteur Principal Adjoint,

S. G. E. T. A.

N° 2031
du 31/7/42

Beun

Telephon au 29001

le 3/8/42

M. Thilo 8.576

S.N.C.F.
REGION DU SUD-EST

C O P I E

Marseille, le 22 Juillet 1942.

VOIE ET BATIMENTS
8ème Arrondissement

35, rue de Turenne
MARSEILLE

M. le Chef du 8ème Arrondissement EX.

à MARSEILLE

Ag. 59

J'ai l'honneur de vous informer que l'Entrepreneur chargé des travaux d'entretien sur la ligne de Rognac à Aix éprouve de sérieuses difficultés pour l'acheminement de son personnel lorsqu'il est appelé à le déplacer sur cette ligne, fermée au trafic Voyageurs. Il s'agit d'une petite Entreprise, domiciliée à Velaux, qui n'enverra pas plus de 3 ou 4 ouvriers à la fois pour réparations diverses de maçonneries, dépose de signaux et transmission, dépose de cloches, etc....

Or, suivant les dispositions de la lettre 94-C 3 n° 218 du 11 Mars 1942 du Secrétariat Général, il a été reconnu possible d'autoriser le personnel ouvrier d'entreprises à emprunter les trains de marchandises sur les lignes sus-visées.

Je vous serais obligé de vouloir bien me faire connaître comment doit être mentionnée cette autorisation et si nous pouvons l'inscrire nous-mêmes sur les cartes hebdomadaires servant de titre de transport aux ouvriers.

P. le Chef du 8ème Arrondissement V.B.
L'Ingénieur-Adjoint,

Signé:

S.N.C.F.

Marseille, le 13 Juillet 1942

Région Sud-Est
Exploitation

8^o Arrondissement

N^o 2279 SA

Coordination Voyageurs
Bouches-du-Rhône

R.E. 1791/1700 27 C du
9 Juillet 1942
Dr.M - 5^o Section)

6^oEME DIV
24456
15 JUL 1942
Division Commerciale
5^{eme} Section A

DOSSIER N^o 6

RECEVU

Comme suite à ma lettre N^o 2510 SA, du
3 courant, j'ai l'honneur de vous remettre,
sous ce pli, copie de la lettre en date du 12
Juin 1942 adressée par M. le Secrétaire d'Etat
aux Communications à l'Inspecteur Général
des Ponts et Chaussées de la 16^e Circonscription
régionale à Marseille.

~~S.C.E.T.A.~~

N^o 1866

du 16/7/42
~~S.C.E.T.A.~~

Inspecteur Principal
Chef du 8^o Arrondissement de l'Exploitation

dm

Paris, le 12 Juin 1942

Direction Générale
des Transports

3ème Bureau

1791-27c
Le SECRETAIRE D'ETAT AUX COMMUNICATIONS

à Monsieur l'Inspecteur Général
des Ponts et Chaussées
Chargé de la 16è Circonscription
Régionale
Quai de la Joliette - MARSEILLE -

COPIE

J'ai approuvé le plan de transports voyageurs du département des Bouches-du-Rhône, par arrêté du 27 Mai 1942, ci-joint.

L'examen du plan minimum a montré que les réductions de services et de fréquences ne paraissent pas assez sévères eu égard aux conditions économiques actuelles.

On peut relever notamment de nombreux services routiers entre Marseille et Aix, relation desservie par le chemin de fer.

Il existe des services interdépartementaux tels que :

MARSEILLE - AVIGNON -
MARSEILLE - BANDOL
MARSEILLE - GRENOBLE -
MARSEILLE - DIGNE -
MARSEILLE - ALLOS -
MARSEILLE - APT -
MARSEILLE - NICE -
MARSEILLE - GAP -

Ces services font double emploi avec le chemin de fer. Or si l'on remarque que les services touristiques doivent être supprimés, que l'inconfort des horaires ne peut justifier le maintien de services routiers et qu'à l'heure actuelle ne doivent fonctionner que les services routiers absolument indispensables, il apparaît que les services susvisés doivent être supprimés ou tout au moins réduits.

L'arrêté ci-joint a ordonné certaines suppressions mais le plan minimum ainsi rectifié doit être encore très sensiblement diminué.

Je vous demande d'inviter l'Ingénieur en Chef à faire étudier par le Comité Restreint un nouveau plan minimum plus réduit, sur lequel vous me ferez connaître votre avis. A cette occasion, vous ferez étudier la desserte de la commune de Vitrolles, sur laquelle M. le Préfet des Bouches du Rhône a attiré mon attention.

Vous provoquerez une étude analogue dans les autres départements de la région, dans lesquels pénètrent des lignes du département des Bouches du Rhône, ou dans lesquels existent aussi des services routiers non indispensables.

Enfin vous recommanderez aux Ingénieurs en Chef de n'user qu'en cas de nécessité de la faculté prévue par l'article 2 des arrêtés approuvant les plans.

Pour le Secrétaire d'Etat aux Communications

Copie conforme adressée à M. GUILLOT, Ingénieur

Le Conseiller d'Etat

en Chef des Ponts et Chaussées à MARSEILLE, pour valoir Instruction en ce qui concerne

Secrétaire Général des Tx et Transports

signé : SCHWARTZ

le dernier paragraphe. Conformément à cette dépêche ministérielle, je vous invite en outre à faire étudier par le Comité Restreint un nouveau plan minimum plus réduit que celui en cours.

Marseille, le 23 Juin 1942

Copie à M. JAY comme suite à mon encoire de

P. L'Inspecteur Général

l'arrêté du 27 Mai
Marseille, le 24 Juin 1942

Le Chef de Bureau délégué.

L'Ingénieur en Chef
signé : GUILLOT

Comité Restreint départemental
des Bouches du Rhône

- 6 -
Séance du 18 Mai 1942

DOSSIER N° 5

Le COMITE adopte ces conclusions sous réserve de l'acceptation par le C.R.D. des ALPES MARITIMES.

S. C. E. T. A.

III - VOYAGEURS

AMELIORATION DU SERVICE LAMBESC-MARSEILLE (Entreprise FRANC)

Par lettre du 11 février 1942, M. FRANC, entrepreneur de transports voyageurs, demande l'autorisation de reprendre l'exploitation de sa ligne LAMBESC-MARSEILLE et de remplacer par un car gazogène de 30 places, le taxi collectif précédemment utilisé. Considérant que M. FRANC est inscrit au plan minimum pour une navette journalière sur la relation Lambesc-Marseille le rapport de l'Ingénieur en Chef conclut au maintien de cette navette.

Le COMITE, tout en faisant remarquer qu'une révision du plan de transport pour la suppression de cette navette serait souhaitable et pourrait faire l'objet de propositions futures au Secrétariat d'Etat aux Communications, ne voit aucune objection au fonctionnement de ce service figurant au plan, ni à l'augmentation de capacité.

2° - SERVICE AIX-LE PUY STE REPARADE - ENTREPRISE REY.

Par lettre du 10 février 1942, M. le Maire du PUY STE REPARADE demande à M. le Préfet, le maintien de 2 navettes par semaine, entre le PUY STE REPARADE et AIX. Considérant que la Sté des AUOCARS APTESEIENS figure au plan de transport pour 3 navettes par semaine, que ces trois navettes sont effectuées par M. REY qui exploite la ligne pour le compte de cette Société, que M. REY effectuait le jeudi et le samedi une navette supplémentaire entre le PUY et AIX, jusqu'au 5 février 1942, date à laquelle il a été mis en demeure de cesser ce service non autorisé, que le rétablissement de ce service pourrait être autorisé par M. le Préfet après avis favorable, à l'unanimité du Comité Technique Départemental, en exécution de l'article 139 du Décret du 12 Janvier 1939, le rapport de l'Ingénieur en Chef conclut au maintien de ces deux navettes.

Le COMITE adopte à l'unanimité ces conclusions.

DESSERTES : EYGALIERES - ST REMY - ENTREPRISE FERRAND
- AVIGNON
- CAVAILLON

Par lettre du 20 Janvier 1942, M. FERRAND à MOURIES demande l'autorisation de reporter à MOURIES la tête de ligne de ses services :

EYGALIERES - SAINT REMY

EYGALIERES - AVIGNON

EYGALIERES - CAVAILLON

Considérant que ce report des têtes de lignes à MOURIES est très préjudiciable à la commune d'EYGALIERES, le rapport de l'Ingénieur en Chef émet un avis défavorable à la demande de M. FERRAND.

Le COMITE adopte ces conclusions.

Comité Restreint Départemental
27
CREATION D'UN SERVICE AIX-ST MARC JEAUMEGARDE

Par lettre du 22 décembre 1941, M. le Maire de ST MARC JEAUMEGARDE demande la création d'un nouveau service de voyageurs entre AIX et ST MARC. Considérant que M. AUBERT effectue déjà 2 navettes les jeudi et samedi sur la ligne AIX-VAUVENARGUES par ST MARC, que le rapport de M. l'Ingénieur en Chef propose de soumettre cette affaire au Comité Restreint Départemental à l'effet :

a) d'autoriser M. AUBERT à effectuer entre AIX et VAUVENARGUES :

2 navettes les mardi et jeudi
3 navettes le samedi
de lui faire accorder les 350 litres d'essence nécessaires mensuellement pour assurer ce service jusqu'à ce qu'il ait réalisé l'achat et l'équipement au gazogène d'un nouveau car plus spacieux.

b) dès que M. AUBERT sera en possession de ce nouveau car équipé au gazogène de l'autoriser à effectuer entre AIX et VAUVENARGUES :

- 1 navette journalière
- 1 navette supplémentaire le mardi
- 2 navettes supplémentaires les jeudi et samedi.

c) d'envisager l'exploitation de cette ligne dans le sens VAUVENARGUES-AIX pour éviter les aller et retour à vide.

Le COMITE donne un avis favorable à l'augmentation des navettes, augmentation qui ne pourra cependant être effective que lorsque M. AUBERT aura fait l'acquisition d'un car équipé au gazogène, aucune augmentation de la dotation d'essence ne pouvant être envisagée actuellement. Le COMITE estime très désirable pour les usagers de ST MARC et de VAUVENARGUES que ce service soit effectué par un car à 30 places, mais indique qu'en cas de nouvelle défaillance de M. AUBERT ce service devrait être confié à une autre entreprise.

5°- CONCURRENCE D'HORAIRE : S.N.C.F. - BOURRET - S.A.T.A.P. sur la RELATION MARSEILLE-AVIGNON.

Dans sa séance du 6 Mars 1942, le Comité Restreint Départemental a demandé une enquête supplémentaire au sujet de la concurrence d'horaires : S.N.C.F. BOURRET S.A.T.A.P. sur la relation MARSEILLE-AVIGNON, ayant pour but de s'assurer :

- 1°- que ces services routiers ne concurrencent pas la S.N.C.F.
- 2°- que les usagers ne seraient pas gênés par le décalage d'horaires envisagé pour les Entreprises BOURRET et S.A.T.A.P.

Considérant que le seul départ pouvant être préjudiciable à la S.N.C.F. est celui de l'Entreprise BOURRET à partir d'AVIGNON à 16 h. alors qu'il y a un train à 16 h.04, que l'entreprise BOURRET accepte de voir ce départ reporté après celui du train, soit 16 h.15, ce report à quelques minutes ne portant aucun préjudice aux usagers et donnant satisfaction à la S.N.C.F., le rapport de M. l'Ingénieur en Chef conclut à n'apporter aucune autre modification aux horaires BOURRET et S.A.T.A.P. que le report à 16 h.15 du départ de 16 h. d'Avignon de l'entreprise BOURRET et de présenter ces conclusions devant le C.R.D.

.....

.....

M. DURAND indique que le décalage proposé est insuffisant: de 16 h.04 à 16 h.15, 11 minutes, et ne peut donner son accord que pour un départ de l'Entreprise BOURRET fixé à 16 h.20 ou bien à 15 h.45. M. MESURE indique que l'Entreprise BOURRET acceptera probablement cette modification, mais émet des doutes quant au résultat pratique de ce décalage supplémentaire de 5 minutes.

Le COMITE adopte les conclusions de M. l'Ingénieur en Chef, sous les réserves d'augmentation du décalage telles qu'elles sont indiquées ci-dessus.

6°- RETABLISSEMENT DU SERVICE ARLES-AVIGNON (Entreprise ROUX)

M. ROUX Henri, entrepreneur de transports voyageurs sollicite par lettre du 11 Avril 1942, le rétablissement de son service voyageurs sur la ligne : ARLES-TARASCON-GRAVESON-CHATEAURENAUD-AVIGNON. Considérant que ce service existant au plan d'avant guerre a été supprimé au plan "Maximum" et au plan "Minimum", que les relations directes par fer entre Arles et Avignon n'existent pas, soit à cause des horaires ou des conditions d'admission dans les trains, le rapport de M. l'Ingénieur en Chef conclut :

1° de demander à la S.N.C.F. de déroger aux conditions d'admission dans les trains 115 et 123 dans le sens AVIGNON-ARLES et 124 dans le sens ARLES-AVIGNON.

2° de soumettre au Comité Restreint Départemental le dossier ROUX Henri, aux fins d'examiner l'opportunité du rétablissement d'une navette journalière AVIGNON-ARLES avec départ d'Avignon vers les 8 heures et départ d'Arles vers les 17 heures.

M. DURAND, après avoir fait savoir que les dérogations demandées ont été acceptées par la S.N.C.F. maintient son opposition au rétablissement de la navette AVIGNON-ARLES.

M. l'Ingénieur en Chef fait remarquer que malgré les dérogations, il n'est pratiquement pas possible aux usagers des localités situées entre AVIGNON et TARASCON soit ROGNONAS, BARBENTANE et GRAVESON, de se rendre à ARLES et de retourner dans la journée. La plupart des trains desservant ces localités n'étant pas en correspondance à TARASCON avec ceux desservant ARLES.

M. DURAND, tout en restant opposé au rétablissement de la navette AVIGNON-ARLES, indique qu'il serait favorable à la création d'une petite navette TARASCON-ARLES, en correspondance, à l'aller, avec le train venant d'AVIGNON, et arrivant à TARASCON à 8 h.44 et au retour avec le train partant à 19 h.42 de TARASCON vers AVIGNON.

M. MESURE indique que M. ROUX Henri ne pourra sans doute pas accepter cette réduction trop importante de son trafic.

Le COMITE décide d'autoriser M. ROUX Henri à effectuer une petite navette TARASCON ARLES, en correspondance avec les trains, si celui-ci accepte cette réduction de parcours.

7°- RATTACHEMENT AU C.T.D. DES BOUCHES DU RHONE DE LA LIGNE AIX GINASSERVIS

Par lettre du 6 Janvier 1942, M. BARLATIER a demandé de placer sous le contrôle du C.T.D. des Bouches du Rhône, la ligne qu'il exploite entre AIX et GINASSERVIS et qui est coordonnée dans le département du VAR. Considérant que dans sa séance du 6 Mars 1942, le C.R.D. des Bouches du Rhône a émis un avis favorable à

cette demande, sous réserve d'acceptation de ce transfert par le C.T.D. du VAR, que dans sa séance du 16 Avril 1942 le C.R.D. du VAR a donné un avis défavorable à cette demande, le rapport de M. l'Ingénieur en Chef transmet le dossier devant le Comité pour prendre note de la décision du C.R.D. du VAR.

Le Comité prend acte de la décision du C.R.D. du VAR sous le contrôle duquel restera la ligne AIX-GINASSERVIS exploitée par M. BARLATIER.

8° - MODIFICATION AU PLAN MINIMUM (Sté des AUTOCARS DE PROVENCE)

Une enquête effectuée le 27 Avril 1942, auprès de la Société des Autocars de Provence ayant permis de constater l'utilité de modifier le plan minimum en ce qui concerne les lignes GARDANNE-MARSEILLE par SIMIANE, PUYLOUBIER TRETZ et TRETZ-MARSEILLE, le rapport de M. l'Ingénieur en Chef conclut aux modifications suivantes du plan MINIMUM.

1° - Ligne GARDANNE-MARSEILLE par SIMIANE, au plan pour 2 navettes journalières serait portée pour 4 navettes journalières.

2° - Ligne PUYLOUBIER-TRETZ, au plan pour 1 navette journalière serait suspendue par suite de son incorporation dans la desserte TRETZ-MARSEILLE.

3° - Ligne TRETZ-MARSEILLE, au plan pour 2 navettes journalières serait maintenu, avec la mention : 1 des navettes effectuées par PUYLOUBIER.

Le Comité adopte ces propositions

M. DURAND, après avoir fait savoir que les dérogations demandées ont été acceptées par le C.T.D. du VAR, maintient son opposition au rétablissement de la desserte AIX-GINASSERVIS.

L'Ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à midi 45.

L'Ingénieur en Chef des PONTS & CHAUSSEES

Président du Comité Restreint Départemental

Signé : GUILLOT

Pour expédition conforme
Le Secrétaire du Comité

Comité Technique Départemental des Transports

des Bouches-du-Rhône

6 Rue Edmond Rostand

MARSEILLE

RATACHEMENT AU C.T.D. DES BOUCHES DU RHONE DE LA LIGNE AIX GINASSERVIS

Par lettre du 5 Janvier 1942, M. BARLATIER a demandé de placer sous le contrôle du C.T.D. des Bouches du Rhône, la ligne qu'il exploite entre AIX et GINASSERVIS et qui est coordonnée dans le département du VAR. Considérant que dans sa séance du 6 Mars 1942, le C.R.D. des Bouches du Rhône a émis un avis favorable à...

PARIS, le

9 JUIL 1942

MINUTE
AS

EX. 8ème Arrondissement, MARSEILLE

4
1491-77e

N° E - 1791/1700.27 C

Coordination
voyageursPlan minimum réduit
des Bouches du Rhône.

Par note 2310 SA du 3 juin 1942, vous me faites savoir que le Comité Restreint Départemental des Bouches du Rhône se réunira très prochainement pour procéder à l'établissement d'un nouveau plan minimum réduit de transports.

Lors de la discussion, vous voudrez bien vous conformer aux directives données par ma note E - 1791/1700.23 C du 6 novembre 1941. Il conviendra de faire remarquer que si le service Marseille - Nice de la S.T.M.J. doit être supprimé comme faisant double emploi avec le chemin de fer, il convient de suspendre également le service "Marseille - Aix - Nice" des Phocéens Cars (ma note E - 1791/1700.27 du 25 juin 1942).

Enfin, je vous serais obligé de m'adresser une copie de la lettre du 12 juin 1942 adressée par M. le Secrétaire d'Etat à l'Inspecteur Général des Ponts et Chaussées à Marseille, copie annoncée par votre note précitée et qui n'était pas jointe à cette dernière.

Le Chef du Service de l'Exploitation,

L'ingénieur Principal,

Signé : LORRIOT

S.N.C.F.
Région Sud-Est
Exploitation

Marseille, le 3 Juillet 1942
S. C. E. T. A.

PIÈCE N° 3
1791-42

N° 1736
8^e Arrondissement du 2/2/42 Division Commerciale

N° 2310 SA
Coordination Voyageurs 5^eme Section A
Bouches-du-Rhône

R.E. 1791/1700 27C
du 25 Juin 1942
(Div. du Mouvement -
5^eme section)

Comme suite à l'arrêté du 27 Mai dernier,
de M. le Secrétaire d'Etat aux Communications,
approuvant le plan de transport des Bouches-
du Rhône, j'ai l'honneur de vous remettre sous
ce pli, copie de la lettre en date du 12 Juin 1942
adressée par M. le Secrétaire d'Etat à l'Inspec-
teur Général des Ponts et Chaussées à Marseille.

Pas jointe. W

voir note 2329 SA du 12/7
à l'annexe

Selon renseignements donnés par M. JAY,
Ingénieur de l'Arrondissement des Transports à
Marseille, qui m'a transmis cette copie, le Comité
restreint départemental des Transports sera
réuni très prochainement pour procéder à l'éta-
blissement du nouveau plan minimum réduit.

Sauf avis contraire de votre part, je me
conformerai, lors de la discussion, aux directives
précédemment reçues pour les Bouches-du-Rhône.
(votre lettre E - 1791/1700-27C du 6 Novembre
1941).

- 6^{EME} DIV. -
23410 - - 6 JUIL 1942

Wingard Principal
Chef du Service d'Exploitation

W 79

EXPLOITATION
S.N.C.F.

PARIS, le

25 JUIN 1942

2

491-7c

MINUTE

EX. 8ème ARRONDISSEMENT, MARSEILLE

N° E - 1791/1700.27 C

Coordination voyageurs

Service

Marseille - Nice
de la S.T.M.J.

Vous avez reçu copie de l'arrêté ministériel du 27 mai 1942 approuvant le plan d'organisation des transports publics de voyageurs du département des Bouches du Rhône. D'après cet arrêté, le service routier Marseille - Nice, par Cassis et le Littoral de la Société des Monts-Jura, est supprimé du plan minimum de ce département.

Nous ignorons les causes qui ont motivé cette décision.

Vous voudrez bien, lors de l'élaboration de l'ordre de priorité des Bouches du Rhône, insister auprès du Comité Restreint pour que la service "Marseille - Nice" de la S.T.M.J. soit classé en tête de la liste (circulaire 751 du 14 janvier 1941, page 2 - 2°) en faisant remarquer :

- qu'il s'agit d'un service qui ne fait double emploi avec nos trains car :
 - a) il met plus de temps pour accomplir le trajet que le service ferroviaire;
 - b) le prix du billet route est supérieur à celui de la 3e classe du billet fer;
 - c) une interdiction de trafic local, établie au bénéfice des chemins de fer de la Provence, fait que le service de la S.T.M.J. ne concurrence pas cette Compagnie secondaire entre Toulon et St-Raphaël.
- que dans les circonstances présentes, où nos trains omnibus entre Marseille et Nice, sont excessivement réduits, ce service présente un caractère purement utilitaire;
- qu'il est paradoxal que soit supprimé ce service alors qu'aucune restriction n'est apportée au service ^{Nice} Marseille - Aix des Phocéens Cars qui nous enlève la clientèle à grand parcours, bien que cette relation soit très bien desservie (4 navettes d'express Nice - Marseille + 1 navette du 1er juillet au 4 octobre, complétées par de fréquents services d'autobus et de tramways reliant Marseille à Aix).

Le Chef du Service de l'Exploitation,

Député Principal

LOIRNOT